

PROTEÇÃO ANIMAL, POLÍTICAS PÚBLICAS E A RETÓRICA DAS EMOÇÕES: LUTAS ENTRE CARROCEIROS, ANIMAIS E AGENTES EM NATAL

ANIMAL PROTECTION, PUBLIC POLICY AND THE RHETORIC OF EMOTIONS: STRUGGLES BETWEEN CART WORKERS, ANIMALS AND AGENTS IN NATAL

Andresa Karla Silva Carvalho

andresakscarvalho@gmail.com

Mestre em Antropologia Social (UFRN).

Carlos Guilherme do Valle

cgvalle@gmail.com

Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PPGAS/UFRN).

RESUMO

Este artigo pretende discutir o debate político e moral sobre a proibição do uso de carroças puxadas por animais na cidade de Natal (Rio Grande do Norte). Como questão pública urbana, passou a se configurar um campo político que relaciona os mais diversos agentes societários e institucionais em torno da formulação e implementação de uma política pública - a Política Municipal de Retirada de Veículos de Tração Animal (PMRVTA). Desse modo, carroceiros, *protetores* dos animais, uma variedade de agentes governamentais, políticos e a imprensa vêm todos interagindo nos últimos 6 anos em relação a este problema: os maus-tratos aos animais provocados por certos trabalhadores, os carroceiros. Em síntese, discutimos sobre o debate e a formulação de uma política pública que está intimamente associada a um problema moral e a lutas simbólicas a respeito dos animais e do sofrimento que passam na cidade, em uma definição política do intolerável, o que igualmente aponta para outra questão: os limites e as infrações morais da responsabilidade e violência humanas.

Palavras-chave: Proteção animal. Política. Emoções.

ABSTRACT

This article aims to discuss the political and moral aspects concerning the prohibition of carts pulled by animals in the city of Natal (Rio Grande do Norte, Brazil). As a public urban issue, a political field was configured by the presence of many social and institutional agents in relation to the formulation and implementation of a public policy – the municipal policy for the removal of carts pulled by animals (PMRVTA). Therefore, cart workers, animal protectors, a variety of governmental agents, politicians, and the media have interacted throughout the last six years in relation to this problem: the mistreat and harm to animals caused by cart workers. To sum up, we discuss the debate and the

formulation of a public policy, which is closely associated to a moral problem and to the symbolic struggles in respect to animals and their suffering in the city, as a political definition of the unacceptable, which points out to another matter: the limits and moral breaches of responsibility and human violence.

Keywords: Animal Protection. Politics. Emotions.

Este artigo pretende discutir o debate político e moral sobre o fim do uso de carroças puxadas por animais na cidade de Natal e, em razão disso, o abandono de um modo de trabalho específico. Com a emergência de uma questão pública urbana, passou a se configurar um campo político que relaciona os mais diversos agentes societários e institucionais em torno da definição de uma política pública - a Política Municipal de Retirada de Veículos de Tração Animal (PMRVTA). Desse modo, carroceiros, *protetores* dos animais, agentes governamentais, políticos e a imprensa vêm todos interagindo nos últimos 6 anos em relação a esse problema: os maus-tratos aos animais provocados por certos trabalhadores, os carroceiros. Trata-se de uma questão pública que vem acontecendo também em outras capitais brasileiras. Esse quadro desfavorável ao uso de carroças muito se deveu às pressões dos *protetores*¹ dos animais, que denunciam os maus-tratos aos cavalos, mulas e jumentos usados na tração, embora outros tópicos também sejam importantes no debate, tais como os impasses causados na mobilidade urbana, o problema dos despejos de lixo, os significados de urbanidade em uma cidade turística etc. Neste trabalho, privilegiamos as questões em torno da proteção aos animais, ainda que elas estejam associadas às outras. Refletimos sobre a discussão e a formulação de uma política pública que está intimamente associada a um debate moral e a lutas simbólicas a respeito dos animais e do sofrimento que passam na cidade, em uma definição política do intolerável, o que aponta para o problema dos limites e das infrações morais da responsabilidade e violência humanas.

Se as primeiras discussões para a proibição do uso das carroças remontam a 2010, os preparativos para a Copa do Mundo aceleraram o debate sobre a questão, pois Natal também iria sediar jogos do torneio mundial. Em 2012, uma ação civil pública foi proposta pela Promotoria do Meio Ambiente, o que conduziu a um acordo entre o Ministério Público e a Prefeitura de Natal, determinando um prazo de cinco anos, a partir da sentença do juiz em setembro de 2013, para que o uso da tração animal fosse proibido na cidade. A partir daí, a Prefeitura passou a conceber, ajustar e definir a PMRVTA, sobretudo através de audiências públicas. Ao longo da pesquisa, essa política não foi regulamentada, o que somente ocorreu em 05 de maio de 2017, quando foi aprovada pela Câmara dos Vereadores de Natal². Nosso artigo, no entanto, trata dos eventos e mobilização social enquanto a PMRVTA estava sendo formulada e apresentada publicamente.

Na pesquisa, observamos diversos agentes que tomaram posições específicas no que tange à formulação da PMRVTA, sobretudo aqueles associados aos interesses do poder público que, aliado às ONGs, afirmaram-se enquanto representantes da “sociedade natalense”, em forte contraste, tensão e disputa com aqueles que defendiam os interesses de um grupo particular: os carroceiros. Assim, os questionamentos a respeito do trabalho dos carroceiros refletem o debate entre aqueles que reivindicam um interesse coletivo e as liberdades de ser e estar de um grupo específico, que pertence também a essa coletividade. Considerar essas posições e as representações sobre os carroceiros nos leva a uma reflexão sobre os *regimes de verdade* (FOUCAULT, 2015) e como eles acabam reverberando no contexto da política. Não interessa saber quem está com a “verdade” nem valorizar e privilegiar uma causa em detrimento de outra, mas discutir os efeitos causados pelas “verdades” que são estabelecidas e acionadas. Dentre os agentes envolvidos nas interações, conflitos e negociações

com os carroceiros, é possível elencar a Prefeitura de Natal e seis agências de administração pública³. Há o governo estadual por meio de seu aparato policial⁴. Destaca-se, ainda mais, o Ministério Público (RN), através de sua Promotoria do Meio Ambiente, que denuncia a “degradação” provocada à cidade e ao meio ambiente pelos carroceiros. São cruciais os ativistas pelos direitos dos animais, especialmente as *protetoras*⁵, muitas delas ligadas às organizações não governamentais (ONGs), em virtude das denúncias de maus-tratos aos animais. A imprensa tem importante atuação nesse cenário, como agente formador e de divulgação da opinião pública, que, em geral, adota uma posição de denúncia perante a atividade dos carroceiros. Veremos, então, que o tópico da denúncia é central para se entender a questão pública aqui investigada. Por fim, os animais figuram centralmente em termos dos discursos, práticas e políticas referentes às relações interspécies em foco (HARAWAY, 2008, 2011; TSING, 2015; LIMA, 2016).

Imediatamente nos chama a atenção a dimensão desse conflito através de um conjunto extenso, heterogêneo e plural de agentes e instituições que mantêm relações e disputas com os carroceiros, evidenciando forte assimetria entre eles. Damos destaque a todo um aparato de controle, através de fiscalização e apreensão, que se apresenta frequentemente aos carroceiros. A fim de dar conta da complexidade dos diferentes agentes em disputa, utilizamos do aporte de Pierre Bourdieu para pensar a formação de um campo social por meio do qual agentes e pessoas se posicionam e disputam através de relações de força e de poder diferenciados, que apresentam uma distribuição desigual de capital social, político e cultural. Para Bourdieu, um campo é estabelecido através “da definição dos objetos de disputas e interesses específicos que são irreduzíveis aos objetos de disputas e aos interesses próprios de outros campos [...] que não são percebidos por quem não foi formado para entrar nesse campo” (BOURDIEU, 1983, p.1). Para tornar nossa análise viável, destacaremos as disputas entre carroceiros, *protetoras* dos animais e a Prefeitura de Natal.

Em estreito diálogo com meu orientador⁶, este artigo parte de uma pesquisa iniciada em 2014 e finalizada em 2016, o que incluiu pesquisa de campo, entrevistas e a etnografia de eventos como audiências públicas e reuniões político-administrativas que tiveram como objetivo a formulação da PMRVTA. Boa parte da pesquisa etnográfica se realizou em locais de trabalho dos carroceiros, os *pontos*⁷. Em particular, privilegiei um *ponto* localizado em praça de uma área ‘nobre’ de Natal.

Pretendemos realizar uma discussão sobre políticas públicas e ativismo, tomando em especial o acionamento de uma linguagem e retórica das emoções, que abarca o tema dos maus-tratos e do sofrimento vivido por animais. Em razão disso, perguntamos: como as emoções estiveram acionadas ao processo de formulação e debate da PMRVTA? Como essas emoções, em sua escala micropolítica (COELHO, 2010), repercutem em uma dimensão macrosocial? Buscamos compreender como se configurou uma retórica de emoções, sobretudo de sofrimento, desprezo e humilhação que podiam tanto servir à defesa do que era declarado como o “bem-estar animal e meio ambiente”, como à defesa do trabalho e da dignidade dos carroceiros. Defendemos que há estreita relação entre a construção das emoções e seus modos de enunciação discursiva (VALLE, 2017), o que seria crucial para se entender a dimensão cultural das emoções como uma linguagem socialmente compartilhada, associada, ainda mais, às corporeidades, presentes em contextos, situações e eventos sociais.

Há uma vasta linha de trabalhos que articulam a discussão teórica sobre movimentos sociais e as emoções como elemento central dos processos políticos e interações sociais (GOODWIN et al, 2001; FLAM & KING, 2005; VALLE, 2017). Para o tema do sofrimento e da denúncia, tomamos, sobre-

tudo, a contribuição de Boltanski et al (1984) e Boltanski (1999). Além deles, deve-se considerar um crescente debate sobre os direitos animais a partir das Ciências Sociais. No caso da literatura brasileira que vem se interessando sobre a discussão político-moral do protecionismo animal, há os trabalhos de Sordi (2011), Lewgoy et al. (2015) e Osório (2011), além de dissertações e teses que abordam o ativismo dos direitos animais (FERRIGNO, 2012; LIRA, 2012; ALMEIDA, 2012; MATOS, 2012; SOUZA, 2013; CARMO, 2013; SANTOS, 2014; FRANCO, 2015; LIMA, 2016). Em contexto mais familiar, temos a dissertação de Vilela sobre o ativismo *vegano* em Natal (2013), com o qual dialogamos com profundidade. Em resumo, a literatura dessa área de estudo vem se ampliando significativamente, embora não tenhamos a intenção de fazer aqui um balanço teórico.

UMA OUTRA NATAL: MUNDOS SOCIAIS EM TRANSFORMAÇÃO

“Eles (carroceiros) têm horror a progresso. [...] Que se avance nesse projeto e nós vamos, sim, cada vez mais livrar Natal do século XVIII, do século XVII, não é?! Mas para isso vamos mudar uma cultura. Vamos mudar? Vamos sim, porque está errado, está equivocados, não é isso?!” (Carlos Eduardo, Prefeito de Natal, em reunião no dia 08 de dezembro de 2015).

Precisamos primeiro apontar que o debate sobre a proibição do uso das carroças está prenhe de uma imaginação cultural de modernidade, que se projeta através da ideia de uma Natal cosmopolita, que decorre de um processo recente de *urbanização turística* (LOPES, 1997). Para a Prefeitura da cidade, essas ideias parecem ser emblemáticas, pois “o atual estágio de evolução da sociedade, aliado à nova paisagem urbana, não podem conviver com a utilização de tais animais atrelados a veículos”⁸. Na mesma linha, uma *protetora* declarou, em entrevista, que havia contradição entre ser moderno e as carroças: “é a coisa mais sensata que aconteceu foi essa da retirada dos carroceiros. Isso não existe mais. Nós estamos na era da tecnologia e ainda se tem carroceiros”. Essas significações da cidade, comuns às autoridades públicas e às *protetoras* dos animais, foram fortalecidas com a confirmação de Natal como uma das sedes para a realização de jogos da Copa do Mundo. Este evento foi importante para o debate público sobre o uso de carroças no espaço urbano. Sediar jogos da Copa exigiria da cidade padrões urbanos modernos que contrastam com o trânsito das carroças, entendido como um costume rural arcaico. Em 2011, uma agente do Ministério Público chegou a declarar em audiência pública: “Eu acho importante que o poder público perceba que não pode ter a Copa com esse tipo de atividade [...] *a gente tem que acabar com essa atividade medieval*”. Nessa audiência, a Copa seria o elemento principal de debate, mas algumas das falas evidenciavam preocupação com a presença “chocante” de carroceiros nas ruas, especialmente ao considerarem o olhar do estrangeiro que visitaria a cidade durante o evento, tal como alertou a promotora do Meio Ambiente: “As pessoas têm que saber que a gente vai receber muitos estrangeiros, culturas diferentes, e que essa situação de maus-tratos aos animais não é suportável para essas pessoas que vão chegar aqui. Não imaginar o quê?!”. Quando uma ação civil pública foi instaurada em 2012 a fim de denunciar o uso de carroças, essa ideia foi também apresentada:

“Essa situação (de “inúmeras agressões ambientais provocadas pelos carroceiros”) *se torna ainda mais grave* porque dentro de alguns meses iremos sediar jogos da Copa do Mundo, que se realizará no ano de

2014, e iremos receber inúmeros turistas estrangeiros em nossa cidade. *Essa intensa degradação ambiental poderá ser notícia internacional*, pois é inconcebível para qualquer pessoa que tenha o *mínimo de sensibilidade* que asnos e cavalos continuem a ser açoitados nas ruas para puxar carroças e espalhar lixões, enquanto impedem o livre fluxo de trânsito, que já é caótico em decorrência do enorme número de carros que lotam todos os dias nossas ruas.” (MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RN, 2012, p. 08, grifos nossos).

Do mesmo modo, a preocupação com a imagem da cidade apareceu em entrevista com uma *protetora*. Uma forte aversão estética à circulação das carroças e a seus trabalhadores se sobressaía, o que ilustrava uma retórica das emoções, tal como o sentimento de indignação, que se imbricava a um senso de nacionalidade e formação cultural: “Se eu fico indignada, imagina uma pessoa de uma cultura mais evoluída que a nossa! Porque todos os estrangeiros falam mal do Brasil, principalmente do Nordeste. *Já falam que somos índios, que não temos cultura nenhuma e somos todos analfabetos. Ai, chega aqui e vê um carroceiro*”. Nesse sentido, a condição turística de Natal é reforçada para retirar as carroças das ruas. Além disso, o próprio modo de trabalho dos carroceiros passou a ser alvo de tensões societárias na cidade e, portanto, produzindo diversos tipos de acusação. Buscava-se extinguir não só uma forma de trabalho, mas um mundo social que não mais deveria coexistir com o espaço “urbano”, “moderno” e “turístico” de Natal. Esperava-se afinal que os carroceiros se “modernizassem”, abandonando suas práticas do “passado” e ajustando-se à uma Natal moderna. Até mesmo o fato de carroceiros utilizarem celulares chegou a ser considerado como prova de que eles podiam se modernizar: “porque carroceiro é coitadinho, mas todos têm celulares de última geração”. Tanto nos debates pela retirada das carroças como nas entrevistas e falas, era aparente que a pretensão de modernidade, manifesta pelos que clamam pelas *mudanças*, reproduzia também diferenças de classe.

A preocupação com a imagem da cidade estava presente nos debates em torno da construção de uma política de transporte urbano e o destino a ser dado para o uso de carroças na atualidade. Essas significações e sensibilidades, que afloram em relação ao que se deseja por uma cidade “moderna”, acabaram repercutindo no trabalho cotidiano (e no futuro da ocupação) dos carroceiros. Era o que eles próprios chamavam de “aperto” ou “pressão”, que se apresentava como a ameaça efetiva de proibição de seu modo de trabalho. O que estamos chamando de significações e sensibilidades sobre a cidade de Natal supõem visões diferentes sobre o passado e o presente do trabalho dos carroceiros. Nesse sentido, a maioria dos carroceiros lembrava que havia uma presença maior de carroças quando começaram suas atividades, em média 32 anos atrás. Ao longo do tempo, houve uma progressiva redução na quantidade de *pontos* de trabalho na medida em que Natal se urbanizava e crescia mais. Todos os carroceiros foram unânimes a respeito de uma maior dificuldade do trabalho nos dias atuais, produzindo “pressão” em suas vidas, comparado a um passado em que podiam circular mais tranquilamente na cidade.

As mudanças em relação à forma de lidar com as carroças também se referem às esferas político-administrativas municipais. Nessa direção, foi-nos relatado como, no passado, o trabalho na carroça encontrava maior respaldo e apoio da Prefeitura, inclusive para a execução de atividades públicas, tal como foi dito por um carroceiro: “Os políticos davam mais oportunidade a gente”. Os três carroceiros mais antigos que entrevistei citaram com detalhes o uso de carroças como palanques improvisados em campanhas eleitorais de candidatos, sobretudo das famílias Maia e Alves, além da participação em “burreatas”, especialmente nas décadas de 1980 e 1990. Até a criação da Associação dos Carroceiros de Natal, em junho de 1980, teve apoio direto do prefeito da cidade, José

Agripino Maia⁹. Em razão disso, por muito tempo, serviços públicos diversos dependeram do trabalho dos carroceiros, tal como a contratação, pela Companhia de Serviços Urbanos de Natal (URBANA), de carroças para complementar a coleta de resíduos na cidade, ao menos entre 1993 e 2002.

De modo geral, quando os carroceiros me contavam sobre tantas mudanças em relação à participação na vida da cidade, não sabiam identificar as razões pelas quais todas essas práticas foram sendo aos poucos perdidas. Eles vagamente identificavam o “aperto” a um período nos últimos seis a dez anos, coincidindo, portanto, com as discussões e projetos públicos de Natal para receber a Copa do Mundo. Entre os carroceiros, despontava um sentimento de que estavam sendo “perseguidos” por pessoas que antes “dependiam” dos seus serviços. Rememoravam, talvez idealmente, de uma época onde não “tinha essas acusações que têm hoje”. De algum modo, essas acusações se tornaram comuns quando seu trabalho passou a ser visto como um problema e, mais, como um problema moral em razão do sofrimento causado aos animais que levam as carroças. Mais ainda, seu trabalho tornou-se um problema social e moral quando ele passou a ser visto como foco de denúncia.

Esse mundo em transformação, que produzia *aperto e pressão*, refletia-se ainda nos dissabores passados pela Associação dos Carroceiros de Natal a partir dos anos 2000, quando sua estrutura política interna se esfacelou, criando um vácuo de representação. Isso provou ser, mais recentemente, uma desvantagem político-institucional para os carroceiros. A frágil atuação política da Associação era aparente nos embates em torno da formulação da PMRVTA. Em geral, os carroceiros não tinham compreensão das dinâmicas políticas que envolviam a proibição das carroças, revelando informações desconhecidas sobre o que estava acontecendo, os agentes envolvidos e as etapas da formulação de uma política pública que lhes afetava diretamente. Diante da ausência de um representante da Associação, muitos deles se mostravam incomodados quanto aos impasses gerados pela ameaça da retirada das carroças das ruas da cidade.

Foi nessa direção que se deu grande parte dos posicionamentos dos carroceiros nas audiências públicas ao declararem o desejo de continuar realizando suas atividades. Assim, o que ouvi de vários carroceiros foi que “não tem trabalho melhor para pobre do que a carroça”, “carroça é bom demais”, “não tem emprego como a carroça” etc. Quase sempre essa afinidade se relacionava com a necessidade de subsistência econômica, destacando aí o sustento familiar. Um deles foi até mais longe ao dizer que “carroceiro é o único meio de vida que tem para pobre”, quando apontou ser esta uma atividade econômica satisfatória e que assegurava melhores condições de trabalho autônomo. Nesse sentido, deve-se salientar que, em diferentes momentos, meus interlocutores narraram parte de suas histórias de vida a mim, dando destaque à compra da carroça como dado importante para sua autopercepção como *carroceiro*. Portanto, a propriedade da carroça como instrumento de trabalho se evidenciava como o elemento chave para alguém ser identificado como carroceiro¹⁰.

É pensando o trabalho como promotor de uma identidade social específica que entendemos que o fim ou a interrupção de uma atividade acaba repercutindo profundamente em mundos sociais e modos de vida singulares, cuja significação e valor se associam à própria biografia, tal como Eckert (2012) mostra em sua pesquisa sobre o impacto do fim do trabalho em minas. Segundo a autora, quando a mina desapareceu, foram com ela “valores de referência de um grupo, de uma prática social e um modo de vida” (ECKERT, 2012, p. 19). Os mineiros que ali trabalhavam tiveram “toda a trama cotidiana de existência” modificada e seu “corpo social desintegrado”.

Quando alguns carroceiros contaram do abandono de sua atividade, eles não o fizeram por desejar outra forma de trabalho, mas como uma antecipação à política de retirada das carroças. Francisco¹¹, da Zona Oeste, dizia-se arrependido da venda e afirmava já estar procurando “outra carroça para sobreviver”. Já Moisés não conseguira se afastar por completo, pois, temporariamente, ele ainda convidava um colega do ponto da praça para realizar serviços em parceria. Mas foi Borges quem teve, de fato, de afastar-se da atividade definitivamente em razão das denúncias de seus vizinhos, que chegaram a enviar um abaixo-assinado aos órgãos municipais. Isso levou à proibição da guarda do seu cavalo, o que, segundo Borges, lhe afetou profundamente e provocou sérios problemas de saúde: “Quem mais acabou comigo foi esse *acabamento* dessa minha carroça.... Acabar, deixar de andar de carroça, *foi mesmo que dar uma machadada em mim*. Eu convivi quarenta e poucos anos sendo carroceiro e o ‘cabra’ chegar e tirar uma vida todinha dessa!”. Como metáfora certa, a *machadada* sugere tanto o modo em que o corpo do carroceiro era diretamente atingido como ainda tem sentido para entender o abandono do trabalho e o desaparecimento de um mundo social.

Embora a Prefeitura desconheça o número exato de carroceiros na cidade, estimando-se a quantidade de 1 500 a 2 000 mil, uma agente da Secretaria Municipal de Trabalho e Assistência Social (SEMTAS) atestou as “características sociais de vulnerabilidade” de muitos carroceiros. Dessa forma, não é difícil perceber como os cadastramentos, propostos a mais de uma década, eram mecanismos de regulação por parte da administração pública a fim de expandir e garantir seu controle sobre uma determinada população que, de algum modo, ainda se mantinha à parte de sua intervenção. Nesse sentido, até mesmo os agentes ligados ao Ministério Público e os procuradores do Município de Natal chegavam a afirmar que, caso os carroceiros não se cadastrassem no período de implantação da PMRVTA, eles teriam suas carroças apreendidas. Em uma audiência, uma agente do Ministério Público foi enfática: “se os senhores (carroceiros) não fizerem esses cadastros, a Secretaria não vai saber que os senhores existem, se a Secretaria não sabe que os senhores existem, vai ser resolvido de qualquer forma”.

Fora isso, o dia a dia dos carroceiros já era marcado por formas de controle e vigilância de seu trabalho, que se manifestavam até por abordagens policiais. Também eram narradas abordagens por parte dos guardas de trânsito. Esse controle ainda se fazia muitas vezes através da vizinhança, inclusive vários carroceiros me falaram de uma rejeição ao *ponto* pelos moradores próximos à praça onde realizei boa parte da etnografia. Contudo, foi também se produzindo uma dinâmica de acusações e controle interpessoal entre os carroceiros, seja pelos serviços que realizavam, mas igualmente aflorando o tema sensível dos maus tratos aos animais. Esse controle interpessoal era reflexo nítido do controle governamental e social que passou a se exercer sobre eles, quando o fim do trabalho dos carroceiros passou a ser uma questão pública e política. Diante desse cenário de constantes denúncias, surgia a figura do “bom profissional”, em uma tentativa de legitimar o modo de trabalho dos carroceiros a partir de diferenciações. No fundo, tentava-se afirmar a “qualidade” (moral) de um carroceiro pela negação do outro. Assim, havia uma preocupação entre os carroceiros de alinhar seus discursos e práticas aos padrões morais e socialmente aceitáveis e, portanto, toleráveis. Nesse sentido, os carroceiros que identificavam a si mesmos como “bons profissionais”, preocupados com o aspecto formal do trabalho, acabavam por desmerecer e mesmo envergonhar outros carroceiros que, para eles, não seguiam suas preocupações e os parâmetros sociais e morais que valorizavam. O significado do que é tolerável e do que é intolerável, inclusive em relação aos animais, também se expressava nas relações entre carroceiros e como eles se viam mutuamente.

UMA POLÍTICA PÚBLICA EM CONSTRUÇÃO: ETNOGRAFANDO AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Boa parte da pesquisa envolveu a etnografia e a análise da documentação resultante das audiências públicas¹². Conseguimos recuperar alguns antecedentes da discussão e formulação da PMRVTA. Pode-se dizer que o maior enfoque político a respeito da questão animal iniciou-se em audiências públicas no ano de 2010, quando houve a reclamação da ONG *Patamada* de que a Secretaria Municipal de Serviços Urbanos (SEMSUR) “não estaria tratando de maneira adequada os jumentos abandonados e resgatados na rua” (MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RN, 2012, p. 2). Esse problema foi “ampliado” a fim de lidar com o uso de carroças e a “situação dos animais de tração”, apontando “muita relutância” da Prefeitura em atender às demandas das ONGs, que se descreviam, algumas vezes, como a própria “voz dos animais” e denunciavam, dessa forma, os “maus-tratos” dos carroceiros (ibid). Surgiu, então, uma proposta de cadastramento dos condutores de carroça, pois a Prefeitura justificava que havia “necessidade de fazer esse controle”, visando “embasar uma política pública”. Contudo essa proposta não teve sucesso e outro mapeamento dos carroceiros se realizou. De modo regular, audiências públicas e reuniões foram sendo realizadas até que o Ministério Público Estadual, a partir da 28ª Promotoria de Justiça de Defesa do Meio Ambiente da Comarca de Natal, defendeu judicializar a omissão política do Município. Assim, essa instância jurisdicional ingressou com uma ação civil pública, de 21 de agosto de 2012, com o fito de:

“Coibir a conduta lesiva do requerido (Município de Natal) e garantir o direito de cidadania ambiental de todos os cidadãos natalenses prejudicados pelos maus-tratos aos equídeos e demais transtornos ambientais e urbanísticos em decorrência da circulação *ilegal e ilegítima* dos carroceiros pelas vias urbanas em nossa cidade.” (MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RN, 2012: p. 3-4, grifos nossos).

Como toda ação civil pública (ACP) trata-se de um instrumento jurídico para defesa de interesses coletivos, estava em questão defender “a população de Natal” frente à uma questão que era, além de ambiental e urbana, referida precisamente ao sofrimento causado aos “animais de tração”. Essa ACP articulava-se a um histórico de relações de força entre agentes e atores sociais em disputa. Apesar de terem participado desde os primeiros episódios que envolveram o debate em torno da retirada dos veículos de tração animal, os carroceiros estiveram presentes de modo irregular. Mesmo assim, soubemos de um ato organizado pelos carroceiros em abril de 2015, quando saíram da sede de sua Associação em direção ao prédio do Ministério Público.

Após cinco anos do despontar político da questão, o mês de junho de 2015 mostrou a maior intensificação do debate sobre o trabalho dos carroceiros, quando três audiências públicas foram organizadas. Na primeira audiência, a *Frente Parlamentar em Defesa dos Animais*, presidida pelo vereador Sandro Pimentel (PSOL)¹³, tomou a iniciativa do evento que reuniu um representante da Promotoria de Justiça e Defesa do Meio Ambiente; o representante dos carroceiros, além de agentes de diversas secretarias municipais. Essa audiência pareceu atender muito mais a uma proposta de política municipal voltada aos animais, o que se relacionava a situações vividas em outras cidades brasileiras. Foi convidado o vereador Rodrigo Vidal (PSB)¹⁴, de Recife, que assumira a Secretaria Executiva dos Direitos dos Animais (SEDA), para apresentar como o órgão estava lidando com a proibição da circulação de carroças. Em Recife, a proibição foi instituída de forma gradativa. Embora eu não estivesse presente

na audiência, já estava a essa altura “em campo”, frequentando o *ponto dos carroceiros* na praça, mas acabei me inteirando do evento por meio de outros interlocutores. Na praça, nenhum carroceiro soubera da audiência, mas lideranças da Associação dos Carroceiros estiveram presentes e me contaram com satisfação do que tinha sido apresentado pelo vereador pernambucano. Para eles, os carroceiros poderiam continuar com seu trabalho, o que demonstrava um mal-entendido. Essa impressão equivocada me pareceu ter sido aceita e compartilhada entre os demais carroceiros. Em audiência posterior, os carroceiros compreenderam seu equívoco, o que viria a intensificar o conflito entre eles e os diversos agentes que compunham o campo de disputas. Assim, em sequência, a terceira audiência, que descrevo a seguir, expõe muito bem isso.

Esta audiência foi realizada no Centro Municipal de Referência em Educação Aluizio Alves, na Zona Oeste de Natal. Ela foi convocada pela Prefeitura e dirigia-se especialmente aos carroceiros. De todas as audiências que participei, essa foi a que teve maior número de carroceiros, talvez porque tivesse sido realizada em bairro popular, ao contrário das outras. Antes de ser iniciada, aos poucos chegavam as pessoas: famílias de carroceiros, a equipe de um canal de TV, assistentes sociais da SEMTAS, o vereador Sandro Pimentel, lideranças dos carroceiros e de um movimento comunitário. Fora do prédio, duas carroças ficaram estacionadas. Em seguida, entraram os representantes das secretarias municipais. Depois de algum tempo, um fato chamou a atenção dos presentes, que voltaram os olhos para a entrada do auditório: vários carroceiros e seus familiares (mulheres e crianças), entre 40 a 50 pessoas, adentraram na sala com bastante alarde, conversando entre si. Esse fluxo de entrada de carroceiros e familiares durou um bom tempo. No meu ponto de vista, essa entrada foi estratégica a fim de demonstrar força e união. Os carroceiros sentaram-se espalhados por todo o lugar.

Passados alguns minutos, chegava a Promotora de Justiça e Defesa do Meio Ambiente, Rossana Sudário, acompanhada por quatro seguranças, que também se sentaram dispersos no auditório. A promotora se dirigiu de imediato às primeiras cadeiras. Também entraram instantes depois, dois outros procuradores do Município, enquanto duas equipes de televisão iniciaram seus trabalhos, entrevistando pessoas. Contudo, chamou minha atenção quando uma liderança dos carroceiros entrou, carregando faixas e distribuindo-as entre os homens nas laterais do auditório.

Se tomarmos a audiência como um todo, ela se desenrolou em diversas etapas. A primeira delas teve a formação de uma mesa, composta dos agentes cruciais para se entender a formulação da PMRVTA: Ministério Público, Prefeitura, um representante da Câmara dos Vereadores e o representante dos carroceiros¹⁵. Após as devidas apresentações, o procurador geral do Município, Jonny Costa, iniciou a fala da mesa, mas, nesse exato momento, as duas faixas trazidas pelos carroceiros foram levantadas. Atrás de mim estava uma delas com a seguinte frase “Os carroceiros pedem justiça”, enquanto na outra estava escrito “Nós carroceiros somos trabalhadores. Não somos corruptos”. Mais uma vez, os olhares se voltaram aos carroceiros e instalou-se um breve burburinho entre os presentes. Da mesa, os representantes das agências convidadas procuravam ignorar a situação; exceto o dos carroceiros, que se manteve em uma postura afirmativa. O procurador interrompeu por pouco tempo sua fala para retomá-la, evidenciando a reação que as faixas lhe provocaram. Elas ficariam levantadas até que todos os representantes que compunham a mesa se manifestassem.

Em seguida, foi a vez da apresentação dos representantes de agências municipais (SEMURB, URBANA e SEMTAS), todos empregando *datashow*. As duas primeiras secretarias enfocaram as denúncias contra os carroceiros, seguindo uma abordagem mais pedagógica. O representante da SEMURB desta-

cava a importância da “sensibilização” e da “conscientização” para, em seguida, discorrer sobre os modos de comportamento ético, pontuando: “eu preciso fazer o correto independente de ser fiscalizado”. Já a agente da SEMTAS explicaria o cadastramento dos carroceiros. Em um terceiro momento, Cássia Bulhões, a procuradora do Município, apresentou em detalhes a minuta da PMRVTA.

Finalmente, abriu-se o debate à plateia. Cada intervenção deveria durar apenas um minuto, justificado a fim de permitir a participação do maior número de pessoas. Esse curto tempo de exposição para o público, majoritariamente composto de carroceiros, refletia, de fato, as relações desiguais entre os segmentos presentes nesse campo de disputas em torno da construção da PMRVTA. Contudo alguns carroceiros foram incisivos na crítica ao curto tempo que dispunham. Resistindo à restrição, vários deles extrapolaram o tempo estipulado. Entre aqueles que se manifestavam, fortes discursos emocionais imperavam, que ainda se refletiam no tom de voz e nos gestos. Muitos demonstravam preocupação clara com o futuro. Um carroceiro chegou mesmo a dizer “é fácil chegar e esmagar a gente”, enquanto outros faziam repetidamente a mesma indagação: “vou viver de quê?”. Outro carroceiro fez um comentário sobre a PMRVTA a partir da sua trajetória: “tenho 55 anos, quem é que vai dar emprego a mim que sou da favela?” Os carroceiros se referiam à proposta da Prefeitura que, como compensação ao fim do uso das carroças, comprometia-se a inseri-los em novos postos de trabalho. Assim, alguns carroceiros tentaram sensibilizar os representantes do poder público, implorando “consciência” e salientando da necessidade de terem *garantias*, o que se relacionava à busca de um “emprego permanente” como forma de possibilitar, de fato, a sobrevivência futura da família¹⁶.

Mas o discurso emocionado ainda apareceu com uma protetora, a propósito, segmento bem reduzido nessa audiência, contando apenas com sua fala, embora contundente. A protetora chegou a elevar bastante sua voz pela defesa dos animais, aqueles que ela dizia representar. Acusando os carroceiros de “egoísmo”, ela depois se mostraria muito irritada pela cobrança das *garantias* pelos carroceiros: “Garantia, essa palavra está me incomodando muito desde o início de tudo isso. Garantia? Garantia não existe nenhuma!” E completou: “É só *confiar e tentar se qualificar e acreditar em vocês*, que vocês vão ser capazes de progredir, de fazer lucros”. Do mesmo modo, a Promotora Rossana Sudário complementou de forma enfática: “O que é que nós podemos fazer? *Nós podemos dar o nosso melhor*. Nós podemos fazer o nosso trabalho. Trabalho é uma coisa que é mantida, se nós fizermos esse trabalho com garra, com força”.

Assim, as *garantias* (de uma nova ocupação e de sustento familiar) eram concebidas pela *protetora* e pela Promotoria como responsabilidade individual dos carroceiros, o que foi evidenciado até na fala da representante do Município: “Obviamente que a manutenção de cada um no mercado de trabalho vai depender do desempenho pessoal”. Além disso, apresentou-se também um impasse, se realmente os carroceiros poderiam ter *garantia* em termos de seu trabalho, alegando-se que não existia previsão de aposentadoria: “Morre amanhã, a sua esposa vai ter garantia de quê? Da carroça?”, diria o vereador Sandro Pimentel. Até mesmo um guarda ambiental chegou a se posicionar com irritação: “Não sei porque alguém está questionando se vai fazer isso, se vai fazer aquilo”. Segundo ele, as autoridades públicas estavam propondo uma melhoria na qualidade de vida dos carroceiros, pois era uma “oportunidade de evolução que a vida oferece, mas os senhores continuam querendo somente aquilo, achando que só pode ter aquilo. Você pode mais! Foi lançado o desafio”. Até a promotora Rossana Sudário falou nesse sentido “Uma coisa que nunca muda é que tudo muda, mas infelizmente [...] tem determinada situação que a

gente quer sempre viver daquela forma, não quer mudar”. Dessa forma, víamos, portanto, o conflito entre duas perspectivas: *mudança* versus *garantia*.

Carroceiros, mas também líderes comunitários presentes, questionavam ceticamente a proposta de “emprego” da Prefeitura. Muitas vezes, dirigiram-se, sobretudo, à Promotoria do Meio Ambiente, entendendo-a como a autora do processo e, portanto, com o dever moral de responder pelo futuro dos carroceiros. Ao demorar um pouco mais que o tempo previsto, a promotora foi diretamente cobrada pela plateia por isso. Dessa maneira, um clima de rivalidade e tensão se efetivou especialmente nessa etapa de participação da plateia: vaias e aplausos estavam em disputa, permeadas por gritos e as mais variadas manifestações. Quase nenhuma fala passara sem essas intervenções. Às vezes, algumas falas tentavam abrandar a tensão instalada em prol de uma “construção coletiva” e do “bem-estar da sociedade”.

Discutindo as audiências públicas, Lopes et al. (2004) tecem considerações sobre a realização desses eventos. Mesmo considerando as audiências como “marcos históricos” dos processos democráticos, destacam como elas não deixam de sinalizar as desigualdades sociais, inclusive nos modos de participação dos agentes sociais presentes. Portanto, as audiências para a construção da PMRVTA evidenciavam uma assimetria social através da própria comunicação, inclusive pela acentuada desigualdade de fala, não apenas em termos do tempo disponível, mas, sobretudo, na diferenciação entre aqueles que merecem ou não ser ouvidos. Os agentes do poder público e especialistas, especificamente, usufruem de posição institucional e capital cultural para falar com legitimidade. Para entender o que está em jogo na participação de agentes e de um corpo técnico que buscam “conscientizar” um público, vale resgatar Lima (2002, p. 11) que aponta como as intervenções dos especialistas, portadores de “certos saberes que se cristalizam em torno da administração”, acabam se configurando como um dos importantes aspectos da formação do Estado e de suas políticas. A realização da audiência, cujo foco central era a formulação de uma política pública, evidenciava o modo de atuação da *administração*, marcada por *crença*¹⁷ e *materialidade*¹⁸, o que ainda inclui, dentre outros, o jogo político partidário, o aparato jurídico e mesmo as ONGs (TEIXEIRA; LIMA, 2010). Desse modo, através da audiência, foi possível compreender como as agências governamentais, enquanto presença e representação do Estado “no sentido performático e figurativo da administração pública” (ibid, p.12), atuavam como o próprio tutor jurídico de uma população encarada por “vulnerável”, instituindo saberes específicos sobre ela. A partir do evento, apreendemos um forte alinhamento dos setores e conhecimentos socialmente posicionados: judiciário, executivo, legislativo, imprensa, e parte de um saber científico que se articulavam a construir verdades que acabavam por reafirmar privilégios sociais, além de garantir total domínio no campo. Eles assumiam a posição de “interlocutores [...] privilegiados nos processos contemporâneos de permanente construção do Estado ao reivindicarem *direitos* e se organizarem por eles” (LIMA, 2013, p.12). Desse modo, através desta política de retirada de carroças, criaram um espaço privilegiado para efetivar um processo maior de impedimento da circulação das próprias pessoas (os carroceiros) e, dessa forma, do próprio acesso à cidade. Portanto, a articulação desses setores e agências disputava de modo profundamente desigual com os carroceiros, mostrando, então, como uma política pública pode servir ao reforço de desigualdades e violências sociais.

O que se pode averiguar nas audiências é, muitas vezes, a desqualificação e a omissão frente aos carroceiros. O modelo de participação democrática, que sustentava idealmente a organização das audiências, era posto em xeque, sobretudo quando se considera o processo de negociação restrita entre o Ministério Público e a Prefeitura de Natal, o que culminou na assinatura de termo

de compromisso, oficializando um acordo para retirar as carroças movidas à tração animal da cidade. Esse acordo entre as duas esferas evidencia claramente os modos como as decisões políticas centrais são tomadas: sem a presença dos próprios carroceiros. Portanto, as audiências públicas, enquanto espaços sociais de negociação e resolução de conflitos, eram pouco acessíveis aos carroceiros, fazendo-nos refletir sobre quais eram realmente as condições objetivas de possibilidade que os carroceiros tinham para propor modificações a partir de seus próprios interesses, em especial no que tange à definição de uma política pública que os atingia diretamente. Segundo um dos representantes dos carroceiros, “várias audiências [são realizadas] na surdina, na calada da noite”. Nesse sentido, deve-se acrescentar que muitas “reuniões técnicas” foram realizadas sem a participação dos carroceiros, tal como falou uma das agentes municipais. Por sua vez, era mais comum a presença das protetoras dos animais. Assim, o debate e avaliação de questões “técnicas” eram, na verdade, caracterizadas por uma dimensão política que contrastava e opunha agentes governamentais ou protetoras aos carroceiros.

AS DENÚNCIAS DE MAUS-TRATOS: EMOÇÕES, MORALIDADE E DIGNIDADE

Ao longo do processo de onde emergiu e se formulou a PMRVTA, a questão mais sensível e polêmica foi o trabalho com os animais e as acusações ou denúncias de “maus-tratos” pelos carroceiros, o que mostrava de modo nítido as disputas políticas e sociais entre os diversos agentes envolvidos no campo social pesquisado, expondo, sobretudo, uma dimensão moral e uma retórica de emoções. Esse elemento aparecia na documentação que subsidiou a minuta da PMRVTA, inclusive na ação civil pública instaurada pelo Ministério Público, que fazia constatações alarmistas sobre os carroceiros: “não é preciso dizer que seus animais *não são vacinados, não estão registrados e muitos deles estão doentes. Os que não estão doentes, em razão do forte estresse a que são submetidos, certamente logo ficarão enfermos e serão abandonados na rua*” (MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RN, 2012, p. 7, grifos nossos). Em geral, o trabalho do carroceiro com seu animal era entendido e apresentado de forma negativa, de tal maneira que uma das protetoras entrevistadas chegou até mesmo a afirmar que “eles (carroceiros) não têm nenhuma relação (com os animais) porque eles cometem muitos maus-tratos”. Dessa forma, o trabalho nas carroças era visto como uma “violência” infligida a “seres indefesos”, que dependem da “proteção” e da “voz”, em especial, das pessoas vinculadas a ONGs, significativamente autoidentificadas como “protetoras”. Cabe então questionar: o que são os maus-tratos? Estamos diante de visões distintas entre os carroceiros e um discurso hegemônico, presente nas audiências, consoante com certa concepção política de defesa animal. Essa forma de defesa reforça a problematização que faz Lacerda (1994) sobre a “violência” como uma variável cultural. Assim, protetoras e agentes municipais constataavam a “violência”, a “crueldade” e a “escravidão” causadas pelos carroceiros, enquanto discorriam sobre quais seriam as formas ideais de cuidar dos animais. Isso nos remete para o que apontam autores que têm refletido sobre as novas sensibilidades e moralidades associadas à proteção animal (DESCOLA, 1998; VILELA, 2013; LEWGOY et al., 2015).

Contudo, essas novas sensibilidades, que refletem aquilo que Descola chama de “manifestações de simpatia” (1998), não incluem igualmente todos os animais, uma vez que, acionam e estabelecem hierarquias entre eles a partir de noções antropocêntricas. Nesse sentido, são os mamíferos melhor situados nessa pirâmide “em função de seu comportamento, fisiologia, faculdades cognitivas

ou da capacidade que lhes é atribuída de sentir emoções” (DESCOLA, 1998, p. 23). Essa hierarquia aparece na fala de uma das protetoras entrevistada ao fazer certo desabafo quando alegava haver pouca participação das *protetoras* na construção da PMRVTA:

“Isso é uma coisa que a gente tem que trabalhar ainda com a militância da causa animal, que *animal não é só gato e cachorro*. [...] Ninguém é obrigado a ser vegetariano, mas eu acredito que quando você defende animais, você tem a obrigação de defender a vida, então você não pode comer animal morto. Então, *referente à alimentação, cada um na sua, a gente respeita*, mas acho que fica essa lacuna.”

Sobressaem, então, as seguintes questões: por que, nesse caso, há uma tolerância bem maior com as protetoras que consomem carne animal? Por que elas também não são cruéis? Não se trata aqui de defender a bandeira do vegetarianismo, mas desejamos apontar, de fato, as formas flexíveis, talvez fluidas e matizadas, que abrangem a proteção animal. Essa maneira flexível de lidar com a “causa animal” nos leva a questionar: o que move as possibilidades jurídicas de usos de outros animais para entretenimento, por exemplo, que compõem as exceções da lei municipal? Enquanto a percepção de “violência” é associada aos carroceiros, os “maus-tratos” aos animais eram ignorados ou relativizados nas exceções presentes na PMRVTA¹⁹. Não são em todas situações, resgatando Sahlins (2003), em que os cavalos estão em uma posição servil, privados de sua liberdade? Se consideramos a ideia de “maus-tratos” para avaliar o trabalho dos carroceiros, será que estes animais também não sofreriam ao estar presentes em paradas militares, vaquejadas, rodeios? Será que os animais não sofrem “maus-tratos” nesses eventos? Essa diferença no modo de encarar o uso dos animais foi uma questão trazida por alguns carroceiros para reforçar, assim, a percepção de *discriminação* que tinham. Um deles alertou que ninguém questionava as corridas de cavalos porque são um “evento de pessoas ricas”. Assim, na audiência de junho de 2015, a Promotora do Meio Ambiente traria o caso dos cavalos de corrida para destacar que eles recebem cuidados especiais: “os animais, os cavalos de corrida, os animais de gente muito rica são tratados com música clássica para não se estressarem e não sentir dor”. Defendia que os cavalos de corrida “não são tratados como aqui na cidade”, inclusive salientando que recebiam tratamento com “musicoterapia” para “desestressar”. Na mesma direção, algumas protetoras e agentes do poder público usavam como comparação o uso de cavalos em cidades e países no exterior. Para eles, não tinha cabimento comparar a situação dos carroceiros com as “carroças maravilhosas”, os cavalos “lindíssimos”, “enormes”, “limpos” e “bem-cuidados”. Percebe-se que a principal questão era, de fato, as condições de trabalho dos animais. Mas como estabelecer o que é “trabalho”, “estresse” e “cuidado” para um cavalo?

Como ressaltou Kulick (2009, p. 483), os médicos veterinários devem ser vistos como mediadores e árbitros da saúde dos animais. Assim, deve-se notar que cavalos e jumentos mereciam um tratamento adequado segundo o que dita a medicina veterinária, que validava e autorizava os argumentos das *protetoras*: “eles (veterinários) dizem que racham os cascos”. Era assim que discorriam que o andar no asfalto causava “dores terríveis” aos animais e sobre a necessidade da ferradura. Essa questão da ferradura mobilizou muitas das falas de *protetoras* e dos agentes municipais de forma que um deles, em entrevista, chegou a declarar que só de encontrar o animal na rua sem ferradura o carroceiro já podia ser autuado por maus-tratos. Diante da evidência científica e da presença de veterinários, não importava considerar e nem responder a qualquer argumento que derivasse da razão prática dos carroceiros, tal como disse um deles em audiência: “um animal, ao meio dia em ponto no sol quente, para colocar ferradura eu não sou de acordo sabe por quê? Porque a ferradura escorrega na hora que você for subir uma calçada e ele cai”. Uma das protetoras traduziu inequivocamente: “somente esse profis-

sional (veterinário) tem a capacidade de dizer o que o animal tem”. Havia, então, um discurso médico-científico que regia o modo legítimo e autorizado de lidar com os animais. Essa “verdade” repercutia diretamente sobre os carroceiros, que chegavam, por sua vez, até mesmo a defendê-la. Ednaldo, por exemplo, chegou a comentar, em audiência, que tinha dificuldade em cuidar de seus animais devido à ausência de um médico veterinário que pudesse avaliar as condições físicas dos bichos, embora esse tipo de queixa não aparecesse em outras falas: “só de eu não ter um médico especialista para dar uma olhada no animal, *isso dói em mim*. Mas eu acho que o poder público poderia disponibilizar um veterinário para atender nossos animais”.

Nessa direção, protetoras e agentes do poder público se revezavam em “ensinar” aos carroceiros como eles deveriam lidar com seus animais, provavelmente para amenizar o “problema” e diminuir o “sofrimento” dos animais, tudo isso feito à base de denúncias variadas. Também algumas vezes os carroceiros foram acusados de não suprirem alimentação adequada a seus animais. Além disso, era dito que os carroceiros exporiam seus animais a “uma jornada de trabalho extenuante”, submetendo-os a esforços “sobrenaturais”. Para amenizar a “crueldade” dos carroceiros, surgiram propostas de que eles passassem por um “trabalho de formação” pedagógica, voltado à “defesa da causa animal”. A princípio, a Prefeitura teria responsabilidade por essa “formação”, mas uma das protetoras chegou a indicar que os carroceiros mais presentes nas audiências fizessem esse tipo de trabalho de conscientização: “você que são mais abertos, vocês poderiam reunir o grupo de vocês, a Associação... E vocês mesmos fazerem o trabalho que nós fazemos de forma autônoma, sem esperar a Prefeitura, dar palestras... Como vocês entendem e são mais sensíveis para essa questão de não maltratar os animais, dá palestra! Orienta os seus amigos!”. Apresentava-se, então, a importância da “responsabilidade” pessoal, presente na “militância da causa animal”, indicando que “o poder de mudança ou permanência é posto nas mãos das próprias pessoas” (VILELA, 2013, p. 160). Assim, os carroceiros deveriam buscar autoconscientização e mudança por conta própria, tal como já tratamos.

De fato, todas as protetoras e vários agentes entrevistados tinham um longo rol de denúncias de maus-tratos que combateram ou tiveram notícias. Diante disso, a Promotora do meio ambiente chegou a afirmar: “ninguém aguenta mais ver animal na rua *sofrendo com fome, com sede e apanhando*”. Entretanto, esta não era apenas uma acusação externa, pois os próprios carroceiros e seus defensores apresentavam críticas e denúncias de colegas que não eram “bons profissionais”. Nesse campo de acusações, o chicote entrava, então, como objeto gerador de grande debate. O uso do objeto era totalmente condenado pelas protetoras, mas era visto como uma necessidade entre os carroceiros em momentos específicos. Para eles, não se tratava de evidência de “maus-tratos”, o que só acontecia se a utilização do chicote fosse *sem precisão*, ou seja, quando o chicote era usado em um momento que não o justificasse. Essa técnica do uso do objeto suscitou debate em uma audiência, quando um carroceiro declarou: “Por que a chave do motorista é a chave do carro, não é isso? E a chave do carroceiro é o quê? *A chave do carroceiro é o chicote*. Você não pode ser identificado como carroceiro sem estar com o chicote nas costas, entendeu?”. Contudo, esse aspecto identitário não provocou comoção nem apoio. Algumas protetoras retomariam a fala do carroceiro para mostrar como aquilo lhes incomodaram:

“O senhor falou ‘o chicote é a chave do carro do carroceiro’, **isso é cruel**, você ter que ouvir um negócio desses (ouvem-se palmas). Porque a gente precisa que os animais... eles, **quando bem cuidados**, eles obedecem uma palavra, um olhar, **não precisa de chicote**, pelo amor de Deus! **Fiquei chocada**, mas é isso mesmo a gente tem que ouvir de tudo um pouco.” (Protetora 1).

“Eu já parei muito carroceiro pra conversar e parei um que ele não tinha chicote. Eu achei maravilhoso e eu fui conversar com ele e ele: ‘não, meu cavalo foi treinado a escutar a minha voz’. Eu achei lindo, eu chorei na hora que ouvi isso de um carroceiro. Então, **realmente não precisa do chicote.**” (Protetora 2).

Essas situações mostram como era difícil o diálogo entre os agentes sobre o modo de lidar com os animais. Assim, nas audiências, o uso do chicote era considerado um forte indício da “crueldade” dos carroceiros, tal como se verifica nesta frase: “Também a gente tem de ver que esse tipo de atividade do carroceiro em si ele *brutaliza* o ser humano”. Conscientes disso, os carroceiros negligenciavam o uso do chicote, destacando o “carinho” que também sentiam pelos animais. Se, nas audiências, o chicote parecia sumir das falas dos carroceiros, era, nas entrevistas, que muitos deles reivindicavam o uso do chicote não apenas como instrumento de trabalho, mas como seu elemento identitário. Em sua pesquisa, Franco (2015) mostra como os trabalhadores no abate de bovinos também consideram a dor, o estresse e o sofrimento sentidos pelos animais, o que implica a consideração de uma “dimensão subjetiva dos animais”. Para essa autora, está em jogo o que ela chama de uma “gestão e controle de emoções” (FRANCO, 2015, p. 266-278) o que evidencia, em nossa visão, a existência de um plano relacional de emoções interespécies. Isso parece ser acionado pelos carroceiros de Natal, quando justificam ou rejeitam o uso do chicote, inclusive quando um deles alerta que seu cavalo “foi treinado a escutar sua voz”, chegando a sensibilizar até uma *protetora*²⁰.

Apesar das denúncias se concentrarem na relação do carroceiro com seu animal, é importante salientar que as protetoras também criticavam os agentes municipais responsáveis pelo cuidado com animais. Elas denunciavam, em especial, o tratamento dado aos cavalos e jumentos no Curral Municipal. Ironicamente, essa instituição esteve até envolvida em denúncias de maus-tratos de animais pertencentes aos próprios carroceiros. Esses fatos coincidem com o que me foi narrado pelos carroceiros do *ponto* da praça, quando aludiam a situações em que foram reaver seus animais apreendidos e os encontraram “magros”. Assim, muitas vezes ouvi declarações de que os animais eram, de fato, maltratados no Curral da Prefeitura. O descaso da Prefeitura é uma contradição com a defesa dos animais afirmada pelas autoridades municipais na PMRTVA, o que faz reforçar a ideia de que o real motivo que leva ao Município assumir essa pauta se deve à decisão judicial e à pressão das protetoras dos animais, mostrando a força desses dois segmentos.

Percebe-se, portanto, que o tópico da denúncia tem importância central no contexto pesquisado e envolve todos os agentes que estão sendo tratados seja nos eventos etnografados, como as audiências públicas, seja mobilizando mais gente por meio da imprensa, propaganda nas ruas (*outdoors*) e, mais recentemente, pelas redes sociais digitais (*Facebook*, *Whatsapp* etc.). Assim, deve-se pensar nos modos em que a grande imprensa constrói e conforma mal-estares sociais, aquilo que Champagne (1997) define como a visão mediática, cuja retórica se constitui em uma malha cultural comum a respeito de certos acontecimentos e, seguindo Champagne, mal-estares. Além disso, esse autor diz que a “informação ‘posta em imagens’ produz um efeito de drama que é próprio para suscitar muito diretamente emoções coletivas” (Champagne, 1997, p. 64). Isso esteve também presente nas acusações e denúncias contra os maus-tratos aos animais causados por carroceiros, o que levou até a produção de *outdoors*, patrocinado por *protetores*, de muita semelhança com as imagens e a retórica desensibilização que a imprensa produzia, o que acabava atingindo os carroceiros em termos de uma associação direta com a prática de maus-tratos e brutalidade. Apoiando-se ainda no autor, pode-se admitir que os carroceiros eram os “menos aptos a poderem controlar sua própria representação” (Cham-

pagne, 1997, p. 68). Essa desigualdade aparece claramente quando tomamos a questão da denúncia.

Foi Luc Boltanski quem melhor discorreu sobre as implicações morais e sociológicas da denúncia (Boltanski et al, 1984; Boltanski, 1999). Em primeiro lugar, as acusações (sociais e morais) têm sua interface com o tópico da denúncia social. Para Boltanski, falar do sofrimento implica usar certos modos de discursar sobre ele, inclusive quando ele não atinge um problema ou caso próximo, motivando indignação, aquilo que o autor chamou de “sofrimento à distância”, muitas vezes produzido pela imprensa ou a visão mediática, segundo Champagne. Assim, temos alguém que observa o sofrimento do outro (seu espectador). Nesse caso, a visualidade do sofrimento é crucial para que haja a sensibilização (emocional) do espectador (moral) frente ao que outro sofre. Em razão disso, ele precisa falar e afirmar uma posição (emocional/cultural) diante desse sofrimento, que não é exatamente dele. Não se trata de tomar uma atitude e agir, mas uma política da observação apoiada em um discurso com forte dimensão moral sobre o sofrimento dos outros. Trata-se, sobretudo, de uma política da piedade. Boltanski está enfocando mais os casos de sofrimento alvo de ações humanitárias, muitas vezes distantes, apenas circulados através da imprensa. Distingue, então, a partir de sua leitura de Hannah Arendt, a piedade, cujo engajamento é publicamente discursivo e comprometido politicamente; e a compaixão, que é um sentimento mobilizado em situações particulares próximas, em que há interação faceaface entre aqueles que sofrem e a vítima do sofrimento. Contudo, essa distinção leva a algumas indagações: como podemos considerar a questão do sofrimento causado ao que se está próximo, mesmo se divulgados midiaticamente, tais como os animais? As denúncias de maus-tratos aos animais refletem, da mesma forma, a hierarquia social dos animais. Nesse sentido, torna-se problemática a denúncia do sofrimento causado aos tubarões, por exemplo, que têm uma resposta muito menor de indignação moral e pública se comparado ao sofrimento causado a cavalos e jumentos, sem contar os cães e gatos, os mais “familiares” (próximos) de todos os animais. Parece existir um jogo complexo de distância e proximidade, o que inclui certamente os carroceiros no meio, afinal de contas, quem é mais perto ou distante de quem? Parece-nos que a diferenciação entre piedade e compaixão pode ser borrada de modos sutis, conforme de quem se fala, a partir de qual situação ou contexto, segundo quais modos de veiculação de discursos, etc.

É perceptível que as questões morais e emocionais perpassam os debates, discursos e práticas em torno da PMRTVA, compondo um complexo jogo entre os diferentes agentes na busca pela adesão pública às suas causas. A própria motivação inicial dessas discussões se dá justamente em termos de um trabalho emocional, segundo Lutz (1988), que se configurou a partir da mobilização das protetoras vinculadas a ONGs. Como um marcador social, o gênero se destaca em virtude da grande presença feminina no debate sobre direitos animais e nos espaços onde políticas públicas vêm sendo tratadas. Isso aparece também em outras pesquisas, tanto no exterior (GROVES, 2001; MUNRO, 2005) como no Brasil (LEWGOY et al. 2015; CARMO, 2013). As *protetoras* envolvidas nas discussões da PMRTVA mostram profunda aversão à lida do carroceiro com seu animal, encarada como “extremamente cruel”, o que se associa, sobretudo, ao fato de que a grande maioria dos carroceiros são homens, embora algumas mulheres façam uso também de carroças em seu cotidiano. Ainda assim, as acusações se constroem através de uma retórica em que o homem carroceiro é o principal referente.

Ao contrário do valor utilitário (SAHLINS, 2003) atribuído aos animais pelos carroceiros, entre as protetoras “os animais são circulados não como objetos, pois nunca são intermediados por dinheiro ou outros objetos, mas

como sujeitos visto que se imagina que são respeitados em suas preferências (alimentares, de sono, etc.)” (OSÓRIO, 2011, p. 01). Assim, o modo com que os carroceiros tratam seus animais incide direta e poderosamente na criação de concepções morais sobre essas pessoas. Estabelecem-se, dessa forma, fronteiras que se mostram bem mais rígidas do que com as *protetoras* que praticam uma dieta omnívora. Elas não chegam a ser taxadas de cruéis ou violentas, dentre outros modos de acusações que pesam sobre aqueles que usam animais para transporte e trabalho. Nesse sentido, são mobilizadas muitas formas de denúncia, que motivam as relações de força entre agentes com diferente capital social/cultural, que compõem um campo social (BOURDIEU, 1983), mas também disputam um jogo de emoções e moralidades com o propósito de desqualificar o oponente. Dessa maneira, o que observamos de forma bastante recorrente são posicionamentos que sustentam a retirada das carroças e que questionam o caráter moral dos carroceiros, vistos como pessoas que vivem e trabalham “às custas dos animais”. Foi, nesse sentido, que apareceram falas de forte teor emocional como a de uma protetora de animais em audiência pública:

“Eles (os animais) sentem fome, sede, frio, medo e vocês proporcionam isso também, *vocês estão sendo egoístas* com eles e com vocês. Se dê uma chance, dê uma chance a vocês mesmos de crescerem, não ficando com o *espírito tacanho*, achando que é só o animal que vai dar o pão a vocês.”

Portanto, os carroceiros eram constantemente questionados em termos morais: eles são “brutos”, “insensíveis”, “cruéis”, “egoístas” que maltratam animais. Nesse sentido, uma protetora lançaria ainda a seguinte representação dos carroceiros: “a maioria são homens gordos, obesos, com o peso lá atrás e o animalzinho ali na frente”, invertendo, assim, de uma forma interessante, as concepções de obesidade nociva abordadas por Kulick (2009). Em sua pesquisa, são os cães obesos vítimas de maus-tratos por seus donos; aqui, são os carroceiros obesos que maltratam os animais. Portanto, vemos perfeitamente como a “noção de violência certamente figura como um demarcador poderoso das fronteiras intergrupais” (LACERDA, 1994, p. 128). No âmbito da PMRTVA, as protetoras dos animais não tinham seus parâmetros morais publicamente confrontados. Ao contrário, eram louvadas pela preocupação “abnegada” com os “indefesos” e “inocentes” animais, o que evidencia, mais uma vez, as acentuadas distinções que se aplicam aos agentes e segmentos envolvidos na discussão da política pública. Do mesmo modo, essas distinções se apoiam em uma linguagem ou retórica de emoções que ajuda a constituir os carroceiros ou as protetoras em suas particularidades.

As acusações feitas pelas *protetoras*, enquanto “empreendedores morais” (BECKER, 2008)²¹, questionam centralmente o caráter dos carroceiros a partir de suas relações com os animais, mas somam-se a outras questões que alimentam e reforçam sua estigmatização. Nesse sentido, seriam os carroceiros os “medievais”, atrapalhando o trânsito com suas práticas “do passado”, “analfabetos” que degradam o meio ambiente “sujando” a cidade, “ignorantes”, embora essa suposta ignorância não fosse uma justificativa menor para amenizar a culpa dos carroceiros, pois há uma índole moral em jogo: “apesar de serem pessoas ignorantes, ignorância não é maldade”, comentaria uma protetora. Além disso, “a grande maioria” dos carroceiros seria “alcoólatra”, “drogada”, etc. Em uma entrevista, uma protetora mostrou de modo espontâneo essa qualificação moral quando, por coincidência, passava um carroceiro na rua. Ela chegou a fazer comentários desabonadores a partir da aparência física do homem, expressando o estigma vivido por pessoas que usam crack: “Porque você já viu pela aparência dele que ele é usuário de crack, pelo corpo dele você vê [...] porque está osso puro o cara”. Ou seja, até mesmo os corpos dos carroceiros evidenciavam uma dimensão moral, sejam eles gordos ou magros.

A denúncia de roubo também se fazia presente, pois os carroceiros eram usualmente categorizados como “ladrões” ou “criminosos” que “muitas vezes transportam roubos”. Seriam também agressivos, pois, quando um “cidadão” tenta conversar, eles “agridem”, “xingam”, “ameaçam com uma faca, um facão”, eles até “matam”... Essas acusações, além de repercutirem entre os próprios carroceiros, também levavam a constrangimentos públicos como as frequentes acusações de roubo e as abordagens policiais violentas. As acusações contra os carroceiros projetam representações sobre eles cujos significados aproximam-se muito do teor percebido por Coelho (2010) em sua pesquisa sobre as narrativas de violência: os assaltantes eram associados com a desordem que causam na cidade, por sua ignorância, sujeira e pobreza. Tudo isso conta com o reforço cultural da imprensa, igualmente comprometida em circular argumentos morais.

Apesar de estarem diante de grandes cobranças e “pressões”, sendo alvo de enorme indignação moral, a grande maioria dos carroceiros, tanto em nossa pesquisa etnográfica quanto nas audiências públicas, demonstrava forte resistência em abandonar seu trabalho e suas atividades cotidianas nas carroças. Eles reforçavam a afinidade e disposição para a manutenção de sua forma de trabalho, especialmente pela autonomia que ela oferece. Uma das protetoras declarava que os carroceiros, na verdade, “não querem sair muito desse *ambiente de conforto* que eles vivem”. Surpreendia era a resistência e recusa da grande maioria dos carroceiros em abandonar sua forma de trabalho, o que reafirmava aos demais agentes a sua verdadeira “ignorância”: “A prefeitura vai oferecer tudo isso (novo trabalho) para eles, só que eles não querem. Quer dizer, eles estão acomodados. Igual quando fizemos o cadastro aqui. Essas pessoas não têm sonhos. Elas não têm objetivos”. No fundo, causava espanto que os carroceiros quisessem permanecer com aquela ocupação “menosprezada”, “um trabalho que não leva a grande coisa”, “que é humilhante para o animal, mas, mais ainda, para o homem”, que está em uma “condição sub-humana”. Estranhava-se fortemente que os carroceiros não quisessem “procurar uma melhoria, uma qualidade de vida”. Para as protetoras e os agentes do poder público, os carroceiros deviam demonstrar “garra” e “força de vontade” a fim de mudar a situação em que estavam. A retirada das carroças precisava ser encarada como um “desafio”. Estavam, então, presentes valores e concepções de classe marcantes entre os atores sociais e grupos em discussão, embora as *protetoras* e alguns agentes do poder público se esforçassem por negar essa questão. Eles declaravam uma preocupação coletiva e genuína com o bem-estar dos animais e as condições sanitárias e de circulação na cidade, mas afirmavam também defender o “ser humano”.

É interessante notar que o “apego” que os carroceiros declaravam por seus animais aparecia de modo muito aproximado nas falas e ações das protetoras em relação aos animais que diziam proteger. Encontrei uma situação peculiar ao entrevistar uma protetora em sua casa, repleta de gatos, mais de vinte, além de cinco cachorros de porte pequeno a médio. Além deles, ela era envolvida nos cuidados de quase cem gatos e cinquenta cachorros, que ficavam em outro imóvel. Não poderia deixar de traçar paralelos daquela situação e o que eu tinha observado nas relações de proximidade interespecie entre muitos carroceiros e seus animais.

Com menos capital social/cultural e força política, ou seja, não tão bem posicionados nesse campo político, os carroceiros entravam nesse jogo centrando suas defesas na afirmação de sua autoridade moral enquanto trabalhadores que tinham “dignidade”. Foi o que trouxeram em uma daquelas faixas levantadas na audiência etnografada que apresentamos: “nós carroceiros somos trabalhadores. Não somos corruptos”. Era um enfrentamento claro diante de uma mesa composta por pessoas envolvidas nas esferas de poder público.

Nesse sentido, ao passo que a frase fazia referência à noção bastante difundida de corrupção que permeia essas esferas, sobretudo nos últimos anos no país, tentava aludir a um merecimento moral que os carroceiros teriam em detrimento daqueles que seriam “corruptos”, validando o trabalho do carroceiro por estar fundado no valor da honestidade, o que também garantia a dignidade do grupo.

Enquanto os demais agentes negavam uma discussão de classe, carroceiros e seus representantes, ao contrário, reforçavam essa diferença, principalmente para reivindicar o papel de *vítima*. Um deles, por exemplo, declarou “chega de maus-tratos com a classe pobre”. Já outro afirmou “nós estamos levando chicotada”, revelando como se colocavam metaforicamente, em parte, na posição e experiência do animal na tração sob a ótica dos defensores, em uma tentativa de traduzir a posição em que acreditavam estar assumindo perante a PMRTVA. Tentavam mostrar, assim, serem eles as verdadeiras *vítimas* e não os animais. Muitos carroceiros afirmavam passar tanto por *discriminação* como *desigualdade*. Um dos líderes carroceiros chegou a declarar, em resposta à acusação dos maus-tratos aos animais, que “o maior estatuto é maltratado por esses governantes, que está na Carta Magna desta Constituição e ninguém vê isso”. Eram falas que se mesclavam ao sentimento de indignação: “a verdade” é que “nossa periferia é discriminada como marginais”. Somado a isso, os líderes carroceiros denunciavam uma tentativa de “demonizar” a atividade dos carroceiros e lutavam pela retirada das carroças com “dignidade”, uma vez que entendiam e combatiam uma ideia que o poder público “vai tirar de qualquer jeito”. Enquanto os carroceiros reafirmavam sua moralidade e defendiam uma retirada “digna”, para os demais agentes, a dignidade residia justamente em largar a atividade.

Para algumas *protetoras*, a falta de dignidade estava na falta de condições de segurança do trabalho dos carroceiros, mas, para outra, era justamente a relação do carroceiro com seu animal que estava em questão: “o que é que nós queremos também? Que os senhores consigam trabalhar de maneira digna, de maneira adequada e para isso trabalhar com o animal tem sido muito mais difícil para vocês também”. Mas essa dignidade não se voltava apenas aos homens, estendia-se aos animais. Dessa forma, já que os carroceiros “usufruíam” dos animais, eles eram cobrados moralmente a “tratá-los com dignidade”. Ao contrário, os carroceiros afirmavam que havia “dignidade” na sua relação com os animais, traduzindo os “cuidados” que tinham com eles como uma forma de “carinho”, desenvolvendo, portanto, uma linguagem emotiva para sensibilizar. Nesse sentido, um dos representantes dos carroceiros afirmou “a questão da gente ter o animal digno, tem pessoas que diz... diz não, nós vemos lá, que trata melhor seu animal que seu próprio filho [...] porque ele diz que é de onde tira seu próprio sustento”. Tentavam mostrar que não eram pessoas *brutas*, mas sim que também tinham bons sentimentos em relação a seus animais. Alguns carroceiros também pontuavam o fato de terem mais de um animal para permutar os dias de trabalho, pensando justamente no bem-estar do bicho. Contudo, em situações de dificuldade, mostravam como elas eram compartilhadas entre homem e animal. Por exemplo, sobre uma acusação de que os carroceiros dão “lixo” a seus animais, um representante argumentou: “tem morador na nossa comunidade que come lixo, que vai catar lixo e pega os restos mortais do frango, pega os restos mortais dos açougues que vão deixar nos pontos de lixo”. Dessa forma, é interessante comparar que, enquanto as *protetoras* têm um rol de denúncias de maus-tratos aos animais, os carroceiros detêm um conjunto de narrativas de sofrimento fundamentado, sobretudo, pelas condições de pobreza e pelo estigma social que passavam.

Portanto, vemos como o conflito político se tornava uma disputa moral, que buscava convencer publicamente muitas vezes por uma linguagem e uma política das emoções. Como a mais disputada delas, nestes debates, estava a

piedade. Ela era requerida para os animais, quando, por exemplo, apresentavam-se fotos e vídeos, pagavam-se até *outdoors*. Aliás, uma das maiores estratégias das pessoas envolvidas mais diretamente nas causas animais é o uso de imagens para as denúncias ou sensibilização (VILELA, 2013; LEWGOY et al., 2015), entre outros, funcionando então como um “catalisador de emoções” (OSORIO, 2011). No caso das *protetoras*, lembramos a forte articulação através de redes sociais eletrônicas. Assim, denúncias facilmente se disseminavam e comoviam porque dependiam da circulação de imagens de maus tratos, que articulavam também significados religiosos²².

Ou, então, a compaixão era buscada por parte dos carroceiros, quando estes aludiam à necessidade “da sobrevivência humana”, sustentando fortemente suas argumentações em torno das condições de pobreza em que viviam. Um deles chegou a argumentar que “os carroceiros vivem dentro da favela, convivem com o crime, que recebe pressão desde menino [...] é isso que vivemos, vivemos dentro de uma favela, [...] é a lei é do mais forte [...] é a lei da vida, é a lei da sobrevivência”.

Figura 01- Campanha da proteção animal em Natal/RN



Fonte: Arquivo da pesquisadora, 2015.

Havia, portanto, uma disputa pública em torno da piedade atrelada à vitimização, ou seja, à definição de quem era vítima e a razão disso. A promotora do meio ambiente chegou a declarar que sabia que “o animal que está *sofrendo mais* porque está sendo muitas vezes açoitado”. Ela acabava reforçando a denúncia dos carroceiros de que, no contexto da discussão da PMRVTA, havia uma percepção desigual sobre quem era vítima e quem, por isso, demandava mais *direitos* (LIMA, 2013). Esse tipo de conflito do mesmo modo apareceu no cenário da “Lei das Carroças”, em Porto Alegre:

“Toda a disputa envolvendo a prefeitura, militantes da causa animal em Porto Alegre e carroceiros constituiu-se em torno dos cavalos que puxam carroças, e não dos humanos que puxam carrinhos. *O que parece moralmente condenável não é o trabalho humano*, e se ele ocorre, muitas vezes, nas mesmas condições extenuantes que o dos cavalos [...]” (MATOS, 2012, p.100, grifos nossos).

Dessa forma, em confronto à Promotora, um representante dos carroceiros questionou: “o que eu vejo aqui é o pessoal está querendo respeitar os animais. E onde é que ficam os seres humanos? ”. Nessa direção, muitas das falas dos carroceiros e dos líderes comunitários apoiavam-se na dicotomia homem/animal, questionando se esse podia ter mais *direitos* que eles, homens que sustentavam famílias. Contudo, mesmo a ideia do sustento da família como

componente moral era rebatida frente ao que seria o “sofrimento” animal. Assim, diria a Promotora do meio ambiente: “não é por que os senhores têm família que vão ter o direito de ficar maltratando também famílias de animais”.

Os carroceiros contavam, sobretudo em entrevistas, sobre os conflitos no trânsito, quando muitas vezes comentam serem destratados. Uma acusação recorrente era o de peso excessivo nas carroças, além do uso do chicote. Um deles comentou sobre a vigilância e abordagens agressivas que teve que encarar: “é por isso que a pessoa que anda na carroça se revolta com um negócio desse”. A mesma “revolta” aparecia em algumas acusações que sofriam de roubo: “isso é um pouco revoltante porque a pessoa vive trabalhando, procurando trabalhar, já para não pegar no alheio e a pessoa ser acusada de coisas que não fez”. Isso se somava ainda a vergonha, tal como um carroceiro relatou que chegou a chorar, após uma acusação de roubo, tamanho foi seu constrangimento. Entretanto, alguns carroceiros apontavam que sentiam o desprezo de algumas pessoas por seu trabalho: “as pessoas gostam muito de mim, mas é aquela coisa ‘ah, é um carroceiro’”. Contudo, apesar da *discriminação* que narravam, como contraponto, marcavam o *orgulho* de dizer que eram carroceiros: “eu sou um homem livre, não devo a ninguém, não. Eu sou um carroceiro livre, sou pobre e tenho vergonha”; “eu fiz o meu nome com o cabo da pá, hoje eu me orgulho de ser um profissional, sim. Eu me orgulho de ser um trabalhador braçal”; “hoje eu não comi nada não, mas amanhã eu trabalho e como, porque todo trabalhador é digno do seu salário”. Essas falas reforçavam a dignidade alcançada por meio do trabalho entendido por seu valor moral.

Como último ponto a abordar, gostaríamos de resgatar que os carroceiros se diziam comumente “revoltados”, “indignados”, “humilhados”, “magoados” diante das discussões em torno da proibição de suas atividades. Fica evidente que suas falas exploram outra dimensão de sentido moral, a envolver o tema da política, mas também associado a uma retórica das emoções. Um deles chegou a declarar: “Eu acho até que seja **desumano** isso aí [...] vai deixar muito pai de família desempregado, sem ter o que dar para os filhos”. Estava em questão uma visão crítica da política, que se associava à proposta de implantação da PMRVTA, entendida como uma iniciativa “dos poderosos”, uma categoria de contraste em relação ao seu próprio mundo social. Nas entrevistas, alguns discorreram até mesmo sobre a forma de participação deles na política, denunciando os processos de exclusão nos debates:

“Eu me sinto **impotente** porque enquanto eles falaram, cada um tinha uma hora pra falar naquela (audiência) lá de cidade da esperança, deram um minuto para cada carroceiro. [...] Um minuto! **Você acha justo?** O grupo dominante tem uma hora cada um, **massacra um miserável** que não tem nem o que comer direito, que vive comendo no sol, poeira, tomando banho de chuva, muitos deles sendo **humilhados**... ter um minuto pra falar, pra se defender?!”

Na mesma direção, um representante dos carroceiros discorreu sobre como se sentia ao ter conhecimento da reunião que ocorreu na Prefeitura de Natal, em dezembro de 2015, para a qual não haviam sido convidados os carroceiros:

“**revolta** [...] pela falta de respeito que eles (o poder público) têm com o trabalhador [...] a gente se sente **traído** como cidadão [...] eu elejo representantes, eu elejo gestores para dar suporte [...] E na hora que o gestor municipal, como o senhor prefeito, faz isso junto com uma minoria da sociedade, que é a minoria, a elite é a minoria, [...] (eu me sinto) **covardemente traído**.”

Motivados pela “impotência” e pelo “medo” que sofriam, é necessário ressaltar que, ao serem “pressionados”, alguns carroceiros já antecipavam deixar

seu trabalho e suas atividades cotidianas com as carroças. Enquanto as protetoras e grande parte dos agentes municipais e autoridades públicas se dizem “aliviados” com a proibição das carroças, os carroceiros entendiam todo o processo como uma “injustiça” e “maldade” com os trabalhadores. Percebe-se, portanto, como uma linguagem e retórica das emoções esteve presente ao longo de toda a elaboração e discussão da PMRVTA, posicionando de modo contrário os diversos agentes envolvidos sobre a questão - cuja dimensão moral contrastava a dignidade do valor e respeito ao trabalho - acionada pelos carroceiros e o valor inerente às relações e respeito aos animais, acionado sobretudo pelas protetoras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Realizar uma pesquisa na qual o uso dos animais é um dos temas centrais nas discussões de uma política pública conduz-nos facilmente a tecer considerações de modo mais apropriado sobre os argumentos e denúncias da proteção animal. Quando a Promotoria do Meio Ambiente, por exemplo, cita em documentos da ação civil pública que “toda a sociedade é dramaticamente atingida pelos maus-tratos aos animais” (MINISTÉRIO PÚBLICO DO RN, 2012, p. 17), isso mostra muito mais que, se o protecionismo animal tem um foco totalizante e abrangente, ele depende, ao contrário, de uma visão específica e circunstanciada, que é, além disso, flexível e heterogênea, em termos sociais e culturais. Sem buscar desmerecer o “cuidado com os animais”, cujos valores e ideias são muito importantes e compartilhamos, compreendemos como essa “proteção” pode propagar discursos generalistas sobre o trabalho dos carroceiros, consolidando um campo de disputas também em torno de moralidades e emoções. Assim, a queixa dos carroceiros de que há socialmente uma preocupação maior para com os animais do que com os humanos faz sentido quando se destacam elementos como uma jornada de trabalho “extenuante”, exposição ao sol, deficiência na alimentação, ferimentos, entre outros, como condições impostas de forma “insensível” pelos carroceiros exclusivamente aos animais, quando o que percebemos, muitas vezes, é que se trata de uma situação compartilhada, assim como aparece em Haraway (2008, 2011) embora não possamos desconsiderar uma relação hierárquica entre o homem e animal, em que podem ocorrer agressões que, como vimos, já é mesmo admitido por vários carroceiros.

Dessa forma, a situação de retirada das carroças em Natal mostra como o discurso da proteção animal pode assumir uma faceta problemática quando opera em associação direta com setores hegemônicos. Há, inclusive, outros casos na história do país em que relações entre o homem e animal passam a ser questionadas e que repercutem em medidas que acabam por reafirmar desigualdades e violências sociais, como exemplo, a perseguição às religiões afro-brasileiras, em decorrência dos sacrifícios animais.

Enfim, ressaltamos a grande complexidade que envolve o tema do uso das carroças. É dessa forma que estamos cientes da impossibilidade de abordá-la em totalidade e principalmente de apontar uma solução unívoca, o que está além das nossas possibilidades. Centramo-nos em analisar as forças atuantes que compõem o quadro atual sobre a política pública que determinará a proibição da circulação dos veículos de tração animal em Natal. Verificamos, dessa maneira, que as hierarquias sociais que se estabelecem entre os agentes em disputa acabam por reiterar processos de violência e, conseqüentemente, de sofrimento social.

Em síntese, através do trabalho etnográfico, acabamos por questionar alguns dos argumentos que são trazidos na defesa pelo impedimento da circulação das carroças, que vão desde “o desejo coletivo” da sociedade natalense, até

as acusações de maus-tratos aos animais, igualmente generalizadas. Compreendemos, desse modo, como certas moralidades e emoções atuam fortemente nesse campo político, produzindo e disseminando “verdades”. Conseguimos, então, conhecer parte de uma rede diversificada de carroceiros que vem a contrastar fortemente com as representações que se impõem sobre essas pessoas, acionadas nos debates pela retirada das carroças. Além disso, fugindo do foco dado aos traços de vulnerabilidade e pobreza dos carroceiros – mas sem desconsiderá-los – identificamos a satisfação e prazer encontrados através do uso das carroças e dos cuidados com os animais. O trabalho como carroceiro, especialmente, mostra-se uma alternativa (em grande medida prazerosa) encontrada em poucas oportunidades que suas condições sociais lhe dão.

NOTAS

¹ “Proteção animal” é uma categoria êmica, que se relaciona à categoria identitária dos *protetores*, correspondendo a um modo ou perfil ativista ou militante, que se volta à mobilização social e política em favor da “causa” animal. Em um plano mais teórico, a “proteção animal” (ou “bem-estar animal”) se distingue das vertentes *animalistas*, seja o “abolicionismo animal” ou a “libertação animal”, ambas diferenciações em si. A proteção animal estaria voltada para as ações e um tipo de perspectiva que intervêm a favor das melhores condições de vida para os animais, enquanto os *animalistas* se propõem a romper ou questionar qualquer modo de exploração, consumo e uso de animais vivos. Embora a proteção animal seja associada à uma posição menos política, mais filantrópica ou assistencialista do que os *animalistas*, entendemos que essa diferenciação é relativa e pode ser problemática, quando separa muito rigidamente as práticas e ideias tanto de *protetores* (ou *bem-estaristas*) como *abolicionistas* e da *libertação animal*. Na verdade, tanto na proteção como no abolicionismo animal, há uma variedade de grupos, coletivos e redes que têm orientações também singulares e, às vezes, antagônicas, independente da ênfase maior ao bem-estar ou à abolição animal. Em especial, a questão dos “direitos animais” pode engajar ou comprometer pessoas, grupos e associações das duas perspectivas. Para uma discussão sobre essas diferentes propostas e focos de intervenção da causa animal no Brasil, ver Sordi (2011), Vilela (2013), Franco (2015) e Lima (2016).

² Diário Oficial do Município n.3560, de 01 de junho de 2017, como a Lei n. ° 6.677, de 31 de maio de 2017.

³ São a Companhia de Serviços Urbanos de Natal (URBANA), voltada à gestão dos resíduos sólidos; a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB), sobre a questão do trânsito; a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo (SEMURB); a Secretaria Municipal de Serviços Urbanos (SEMSUR), que responde às questões urbanas, embora abarque ainda a apreensão dos animais e sua destinação ao Curral Municipal; o Centro de Zoonoses de Natal; e a Guarda Municipal, para atuar na fiscalização e apreensão de animais.

⁴ Trata-se da Delegacia Especializada em Proteção ao Meio Ambiente (DEPREMA) e a Companhia de Proteção ao Meio Ambiente (CIPAM), vinculada à Polícia Militar.

⁵ Usado aqui no gênero feminino pela esmagadora maioria de mulheres no exercício dessa militância nas audiências.

⁶ Carlos Guilherme do Valle (UFRN), coautor do presente artigo.

⁷ *Ponto* é uma categoria espacial que se refere aos locais onde os carroceiros e suas carroças ficam estacionados à espera de algum trabalho/serviço.

⁸ Mensagem da Prefeitura de Natal encaminhando a minuta da PMRVT à Câmara dos Vereadores.

⁹ Isso parece ter acontecido durante o governo estadual de Lavoisier Maia (ARENA), primo de José Agripino. Em pesquisa documental, foi possível confirmar uma rotina institucional e uma direção política pautada em práticas clientelistas e assistenciais.

¹⁰ Há uma forte relação entre a propriedade da carroça e usá-la (*andar de carroça*) para o reconhecimento societário como carroceiro.

¹¹ Os nomes dos carroceiros aqui utilizados são todos fictícios, assim também como não são mencionados os nomes das protetoras.

¹² Estamos nos apoiando nos autos da Ação Civil Pública (ACP), de 21 de agosto de 2012, movida pelo Ministério Público do Estado contra a Prefeitura de Natal, além de material gravado em vídeo e a etnografia realizada em eventos, tais como audiências públicas, ou entrevistas.

¹³ Enquanto carroceiros e protetoras são referidos por nomes fictícios, optamos por não tornar anônimos os agentes dos poderes públicos quando se encontravam em exercício de representação institucional, considerando, entretanto, apenas os momentos das audiências públicas. As entrevistas concedidas a mim por alguns deles permanecem sem a referência aos nomes verdadeiros.

¹⁴ À época compunha o quadro do PDT.

¹⁵ Ainda compôs a mesa o representante da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Rio Grande do Norte (FECOMERCIO), cuja participação nos debates da PMRVTA só ocorreu nesta audiência.

¹⁶ Entendemos que a *garantia* seja mais que a questão econômica. É uma noção que está ligada de modo mais profundo à manutenção familiar.

¹⁷ “Logo como entremeados de afetos e sentimentos” (SOUZA LIMA, 2013, p.12).

¹⁸ “Códigos, normas, e instituições da administração governamental” (SOUZA LIMA, 2013, p.12).

¹⁹ Consta na atual minuta da PMRVTA, em seu artigo 5º: “I - a utilização de animais pelos órgãos de natureza militar, para o desempenho de suas atividades; e II – a participação de animais, com prévia autorização do Poder Executivo, em exposições, eventos cívicos, esportivos, atividades de educação, saúde, lazer ou turismo, desde que comprovada a ausência de risco de maus-tratos aos animais”.

²⁰ Nos cuidados com os animais, o uso do chicote aparecia como elemento divisor dos “bons” e “maus profissionais”. Com precaução, muitos negavam qualquer uso do chicote. Depois de alguma insistência, explicaram os casos em que era permitido usar o chicote. Alguns comentaram que o chicote era como uma “chave da partida”, argumentando que “é um impulsozinho que o ‘cabra’ dá” nas situações em que o animal se recusa a andar. Essa “partida” está bastante relacionada ao evitar situações de perigo no trânsito. Os carroceiros garantiam utilizar o chicote na “tábua da carroça”, o que observei corresponder a dois movimentos diferentes: um deles seria bater com o cabo do chicote na parte de madeira interna da carroça ou no banco do assento; já o outro corresponde a aplicar uma chicotada de forma mais leve, direcionando-a à longa peça de madeira da carroça que acompanha o corpo do animal. Dessa maneira, evitavam atingir diretamente o lombo do bicho. Portanto, os momentos para a aplicação do chicote deveriam ser utilizados em casos de maior necessidade para não corresponder aos maus-tratos. Condenavam o uso do chicote para fazer o animal “andar à força”, quando alguém tinha o “vício” ou a mera “mania” de bater.

²¹ Os empreendedores morais buscam criar e impor regras, inclusive pautados em valores ideais em prol dos animais que sofrem. Em suas “cruzadas morais”, estes agentes e autoridades reafirmavam seu empreendimento tendo por base, muitas vezes, os discursos considerados legítimos, tal como o da medicina veterinária.

²² Uma propaganda de *outdoor* foi instalada em dois pontos centrais de circulação de pessoas e de carros da cidade, em período pré-natalino (dezembro de 2015). Relaciona-se ao ponto notado por Lewgoy et al. (2015) sobre protecionismo animal e valores cristãos.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Igor. *Não queremos gaiolas maiores, queremos gaiolas vazias: uma etnografia de defensores(as) de animais e vegetarianos(as)*. Dissertação de mestrado (Antropologia). Goiânia: PPGAS/UFG. 2012.

BECKER, Howard S. *Outsiders. Estudos de sociologia do desvio*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2008.

BOLTANSKI, Luc. *Distant suffering: morality, media and politics*. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

BOLTANSKI, Luc; DARRÉ, Yan; SCHILTZ, Marie-Ange. “La dénonciation”. *Actes de La Recherche en Sciences Sociales*, v. 51, n. 1, p. 3-40, março. 1984.

- BOURDIEU, Pierre. “Algumas propriedades do campo”. In: *Questões de sociologia*. Rio de Janeiro: Ed. Marco Zero, 1983.
- BOURDIEU, Pierre. *A miséria do mundo*. Petrópolis: Editora Vozes, 1997.
- CARMO, Íris N. do. “Viva o feminismo vegano!”: gastropolíticas e convenções de gênero, sexualidade e espécie entre feministas jovens. Dissertação de Mestrado. Salvador: PPGNEIM/UFBA, 2013.
- CHAMPAGNE, Patrick. “A visão mediática”. In: Pierre Bourdieu et al (Org.). *A Miséria do Mundo*. Petrópolis: Vozes, 1997.
- COELHO, Maria Claudia. “Narrativas da violência: a dimensão micropolítica das emoções”. *Mana*, v. 16, n. 2, p. 265-285, out. 2010.
- DESCOLA, Philippe. “Estrutura ou Sentimento: a relação com o animal na Amazônia”. *Mana*, v. 4, n. 1, p. 23-45, abr. 1998.
- ECKERT, Cornélia. *Memória e Trabalho*: etnografia da duração de uma comunidade de mineiros de carvão (La Grand - Combe, França). Curitiba: Editora Appris. 2012.
- FERRIGNO, Mayra V. *Veganismo e libertação animal*: um estudo etnográfico. Dissertação de Mestrado (Antropologia Social). Campinas: Unicamp, 2012.
- FLAM, Helena; KING, Debra. (ed.) *Emotions and Social Movements*. Londres: Routledge, 2005.
- FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2015.
- FRANCO, Ana P.P. *Humanidade estendida*: a construção dos animais como sujeitos de direitos. Tese de doutorado (Antropologia Cultural). Rio de Janeiro: PPGSA/IFCS/UFRJ, 2015.
- GOODWIN, Jeff; JASPER, James M.; POLLETTA, Francesca. (eds.). *Passionate Politics*: emotions and social movements. Chicago: The University of Chicago Press, 2001.
- GROVES, Julian McAllister. “Animal rights and the politics of emotion: Folk Constructs of Emotions in the Animal Rights Movement”. In: Jeff Goodwin; James M. Jasper; Francesca Polletta (eds.). *Passionate Politics*: emotions and social movements. Chicago: The University of Chicago Press, 2001.
- HARAWAY, Donna. *When species meet*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2008.
- HARAWAY, Donna. “A partilha do sofrimento: relações instrumentais entre animais de laboratório e sua gente”. *Horizontes Antropológicos*, v. 17, n. 35, p. 27-64, jan./jun. 2011
- KULICK, Don. “Animais gordos e a dissolução da fronteira entre as espécies”. *Mana*, v. 15 n. 2, Rio de Janeiro. 2009.
- LACERDA, Eugênio P. *As Farras do Boi no Litoral de Santa Catarina*. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social). Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 1994.
- LEWGOY, Bernardo; SORDI, Caetano; PINTO, Leandra. “Domesticando o Humano para uma Antropologia Moral da Proteção Animal”. *Ilha*, v. 17, n. 2, p. 75-100, ago/dez. 2015.
- LIMA, Maria Helena C. C. de Araújo. *Animais de estimação e civilidade*: a sensibilidade da empatia interespecie nas relações com cães e gatos. Tese de doutorado (Sociologia). Recife: UFPE, 2016.
- LIRA, Luciana C. de. *Limites e paradoxos da moralidade vegan*: um estudo sobre as bases morais e simbólicas do vegetarianismo. Tese de doutorado (Antropologia). Recife: UFPE, 2012.
- LOPES, Edmilson Junior. *A construção social da cidade do prazer*: urbanização turística, cultura e meio ambiente em Natal (RN). Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Campinas, SP: Universidade Estadual de Campinas, 1997.

LOPES, José Sergio Leite; ANTONAZ, Diana; SILVA, Gláucia Oliveira da; PRADO, Rosane M. “Audiência Pública em Angra dos Reis: debate em torno do licenciamento de uma usina nuclear”. In: Moacir Palmeira & Cesar Barreira (org). *Política no Brasil: visões de antropólogos*. Rio de Janeiro: Relume Dumará/Núcleo de Antropologia da Política/UFRJ, 2004.

LOPES, Nian Pissolati. *Homemcavalo: uma etnografia dos carroceiros de Belo Horizonte*. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social). Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2013.

LUTZ, Catherine. *Unnatural emotions: everyday sentiments on a Micronesian Atoll & their challenge to Western Theory*. Chicago: Chicago University Press, 1988.

MATOS, Liziane. *Quando a ajuda é animalitária: um estudo antropológico sobre sensibilidades e moralidades envolvidas no cuidado e proteção de animais abandonados a partir de Porto Alegre-RS*. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social). Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RN. *28ª Promotoria de Justiça de Defesa do Meio Ambiente*. Ação Civil Pública n. 0804904-78.2012.8.20.0001, 21 de agosto de 2012.

MUNRO, Lyle. *Confronting cruelty. Moral orthodoxy and the challenge of the animal rights movement*. Leiden/Boston: Brill, 2005.

OSÓRIO, Andrea. *Humanidade e não-humanidade: notas sobre um grupo de protetores de gatos de rua*. 4º Seminário de Pesquisa do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional. Universidade Federal Fluminense – UFF. Campos dos Goytacazes, RJ, Brasil, março de 2011.

SAHLINS, Marshall. “La Pensée Bourgeoise: a sociedade ocidental como cultura”. In: *Cultura e Razão Prática*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2003, p. 166-202.

SANTOS, Pedro da S. *De abandono, proteção e outras formas de relação com animais: motivações, interações e diferenças no Rio de Janeiro e no sertão nordestino*. Tese de doutorado (Antropologia). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2014.

SOUZA, Júlia M. *O fim do antropocentrismo? Propostas para repensar o não-humano a partir de militâncias em defesa dos animais na cidade de Florianópolis, SC*. Dissertação de mestrado (Antropologia Social). Florianópolis: UFSC, 2013.

LIMA, Antonio C. de Souza. “Administrando o mal comum na chave dos ‘direitos’.” In: VIANNA, Adriana de R. B. (Org). *O fazer e o desfazer dos direitos*. Experiências etnográficas sobre política, administração e moralidades. Rio de Janeiro: E-papers, 2013.

_____. *Gestar e Gerir: Estudos para uma antropologia da administração pública no Brasil*. Rio de Janeiro: RelumeDumará; Núcleo de Antropologia da Política/UFRJ, 2002.

SORDI, Caetano. O animal como próximo. *Cadernos IHU ideias*, v. 9, n. 147. p. 3-28, 2011.

TSING, Anna. “Margens indomáveis: cogumelos como espécies companheiras”. *Ilha*, v. 17, n. 1, p. 177-201, jan./jun. 2015.

VALLE, Carlos Guilherme do. “Afirmando-se a vida, constrói-se o tempo: experiência, emoções e ativismo político contra a AIDS”. *Interseções, Revista de Estudos Interdisciplinares*, v. 19, n. 1, 77-105, jun.. 2017.

VILELA, Diego Breno L. *Ativismo vegano em Natal (RN): uma etnografia sobre mobilização política, alimentação ética e identidades*. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social). Natal: PPGAS/Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2013.