

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

LARA MATOS DA SILVA

“Ser carroceiro é correria”:
vida carroceira a partir do bairro COHATRAC, em São Luís – MA

São Luís – MA
2023

LARA MATOS DA SILVA

“Ser carroceiro é correria”:

vida carroceira a partir do bairro COHATRAC, em São Luís – MA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão, como requisito para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais.

Orientadora: Professora Dra. Martina Ahlert

São Luís – MA
2023

FICHA CATALOGRÁFICA

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

Silva, Lara Matos da.

 Ser carroceiro é correria: vida carroceira a partir do bairro COHATRAC, em São Luís MA / Lara Matos da Silva. - 2023.

 103 f.

 Orientador(a): Martina Ahlert.

 Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais/cch, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2023.

 1. Carroceiros. 2. Cidade. 3. Circuitos. I. Ahlert, Martina. II. Título.

LARA MATOS DA SILVA

“Ser carroceiro é correria”: vida carroceira a partir do bairro COHATRAC, em São Luís –
MA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão, como requisito para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais.

Orientadora: Professora Dra. Martina Ahlert

Aprovado por:

Profa. Dra. Martina Ahlert (UFMA - orientadora)

Profa. Dra. Karina Biondi (UEMA)

Profa. Dra. Rejane Valvano Correa da Silva (UFMA)

São Luís – MA
2023

AGRADECIMENTOS

Para conduzir este estudo, contei com valiosas contribuições, e é com grande satisfação que expresso meus agradecimentos. Em primeiro lugar, minha gratidão a Lord. Inicialmente, delineeii esta pesquisa com certa apreensão, navegando timidamente no trabalho de campo e hesitante em iniciar conversas. Foi quando você me encontrou e me apresentou a pessoas fascinantes. Sem dúvida, você foi (e continua sendo) um interlocutor extraordinário e perspicaz! Além disso, estendo meus agradecimentos a Juca, Ruan, Joaquim, José, Lucas, Raimundo, Júlio, Ribamar, Jonas. Nossas conversas nos deslocamentos pelos Ecopontos foram essenciais. Além dos resultados apresentados nesta dissertação, destaco que vocês me proporcionaram valiosos aprendizados sobre resiliência e demonstraram uma disposição única para cruzar as ruas com determinação e conhecimento.

As entrevistas e conversas ocorreram, na maioria das vezes, em movimento ou nas proximidades das calçadas das ruas. Por essa razão, agradeço por dedicarem seu tempo e por terem paciência ao esclarecerem aspectos muitas vezes considerados triviais, desenvolvendo respostas envolventes e dialógicas. Agradeço especialmente a Lord por dialogar comigo pelo WhatsApp, sempre se preocupando com meu bem-estar, e agradeço a atenção e por trazer frutas para o meu filho! Desde o início, esta pesquisa visava esclarecer aspectos das atividades e vivências inerentes à vida dos carroceiros. Espero ter incorporado alguns de seus pontos de vista de maneira compreensível.

Meus agradecimentos se estendem aos amigos do Laboratório de Estudos em Antropologia Política (LEAP) da UFMA e UEMA, sob a coordenação de Martina Ahlert e Karina Biondi. Ingressei com prazer nesse grupo de pesquisa, que esteve solidariamente ao meu lado durante todo o processo de formulação e redação desta dissertação. Sou muito grata por contribuir com esse coletivo desde 2019. Um agradecimento especial a Abigail Vale, Alex Rodrigues, Conceição Lima, Cayo Cruz, Gabriela Lages Gonçalves, Raphaela Cunha, Rosangela Pinheiro, Adson Carvalho, Alexandra Avelar Tavares, Ciro Campos, Glauce Barbosa, Maynara Costa, Julyana Ketlen, Julia Moita, Lior Zisman Zalis, Antônio Olavio. Vocês foram essenciais!

Quero expressar minha profunda gratidão, especialmente à Martina Ahlert, que tem sido minha orientadora desde a graduação. Sua dedicação e competência não só servem como um modelo inspirador para nós, orientandos, mas também destacam as diversas oportunidades e debates que a Antropologia oferece. Considero-a minha principal referência profissional, atribuindo a você, Martina, um papel fundamental nesse percurso. Quando a tarefa de sentar e

escrever parecia uma empreitada complicada, sua habilidade em ajustar prazos e apoio constante foram cruciais para que eu não desistisse. A nossa Universidade é, indubitavelmente, beneficiada por tê-la conosco.

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (PPGCSoc - UFMA) e a todos os professores que acompanharam nossa turma de mestrado. Sou imensamente grata por tê-los como referência e apoio para equidade de oportunidades, especialmente como mãe. Lembro com orgulho da oportunidade de realizar minha prova de ingresso ao lado do pai do meu primeiro filho e da prontidão que minha orientadora e o Programa demonstraram quando solicitei licença maternidade enquanto esperava minha segunda filha. Compreendo que viver dignamente esses dois momentos é uma raridade no país, e agradeço por cumprirem seus papéis de maneira admirável. Também reconheço aqui, em meus agradecimentos, o esforço da coordenação em nos dar suporte e os devidos encaminhamentos de pesquisa, considerando as dificuldades causadas pela pandemia de COVID-19 no Brasil.

Agradeço a Wilame e aos professores Juarez Lopes de Carvalho Filho, Elizabeth Maria Beserra Coelho, Jose Odval Alcantara Junior, Eliana Tavares dos Reis, e Martina Ahlert pelo compromisso com nossos avanços e pelas trocas em meio a tantos cenários desafiadores. Agradeço também à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo incentivo à produção científica, proporcionando o apoio financeiro que sustentou a ciência e minha pesquisa nos anos mais críticos de produção e COVID-19. Sem esse apoio, esses tempos certamente seriam ainda mais desafiadores.

Expresso minha gratidão ao apoio da minha família, que possibilitou minha chegada até aqui. Aos meus pais, Loredana e Wagner, que se entusiasmaram e me apoiaram com alegria ao me verem ingressar em uma Universidade Federal. Ao meu avô, Ribamar, que desde pequena me chamou de "doutora", espero um dia tornar esse sonho uma realidade. À minha avó materna (minha filhinha mais velha), que tão jovem partiu para um estágio demencial. Cuidar e ser responsável por você me ensinou que amadurecer é uma conquista que se constrói com muito esforço. Meu maior exemplo de liberdade e cuidado sempre será você. Ao meu companheiro e amor, Danilo Palavra, que segurou minha mão e me fez acreditar que era possível aspirar a muito mais do que eu estava confortável em desejar para mim nesse ambiente acadêmico.

Muito obrigada aos amigos entusiastas Nicole Pinheiro e Alex Rodrigues. Vocês me acompanham desde a graduação, e tenho a honra de estar no mesmo grupo de estudo atualmente. Todas as nossas discussões de pesquisa, debates sobre como melhorar e vivenciar o trabalho de campo e a escrita foram fundamentais. Com vocês, todas as dificuldades

pareciam superáveis e nada insignificantes. As questões que enfrentamos não eram individuais, eram sempre nossas questões, e fico feliz por tê-los ao meu lado nos momentos mais difíceis!

Obrigada, Felipe de Pádua, por nossas conversas na UFMA sobre literatura, sonhos, ciência e tantos temas diversos, que me deram fôlego para tentar sempre me reinventar e persistir nesta escrita. Obrigada, Tayane Cristina e Marcos André Pinheiro, por serem amigos leais. Agradeço a Ana Carolina, Diana Magalhães e Carolina Maria, por persistirem comigo na ocupação dos espaços universitários (e outros) com garra e determinação, desafiando os obstáculos da maternidade na pesquisa. Avante mães pesquisadoras!

Por fim, expresso minha gratidão a Karina Biondi e Rejane Valvano Correa da Silva por integrarem minha banca de avaliação. Vocês leram com atenção e, principalmente, criticaram esta pesquisa com entusiasmo. Suas sugestões foram fundamentais, e considero-me afortunada por ter a oportunidade de ser avaliada por mulheres e mães pesquisadoras tão competentes. Me inspiro em vocês!

*Vivo na repetição
De um feitiço,
De uma memória
De menino,
De um sonho
Que teima
Em suspender
O real:
Viver como aquele
Que reluz a verdade
Que habita consigo,
Que persegue a história
Que voltaia infinito,
Que inventa verbo
Sem saber começo
Ou final.
(Felipe de Pádua, 2021)*

RESUMO

Esta dissertação analisa conhecimentos e práticas associados às atividades dos carroceiros na cidade de São Luís, no Maranhão. Seus modos de vida no contexto urbano sustentam o que denominei como "vida carroceira", que abrange a forma como realizam atividades remuneradas, deslocam-se pelos bairros, assumem responsabilidades familiares e estabelecem vínculos com os equinos usados em seus trajetos. Este trabalho apresenta o contexto em que eles atuam, a partir do bairro COHATRAC, um espaço caracterizado por construções e reformas constantes. Os carroceiros desenvolvem suas rotinas e estratégias, estabelecem circuitos (Magnani, 2014) entre os bairros e garantem um "dia de correria". Nesse contexto, explorei suas concepções sobre as liberdades e desafios que enfrentam na vida cotidiana, analisando os movimentos de autorreconhecimento como carroceiros, envolvendo escolhas de permanecer ou se afastar das atividades relacionadas à carroça. Esta pesquisa revelou que o contexto de São Luís gera uma demanda significativa pelos serviços dos carroceiros e que esses trabalhadores ainda desempenham um papel crucial na cidade.

Palavras-Chave: Carroceiros; Cidade; Circuitos.

ABSTRACT

This dissertation analyzes the knowledge and practices associated with the activities of "carroceiros" (donkey cart drivers) in the city of São Luís, Maranhão. Their ways of life within the urban setting underpin what I have termed "vida carroceira" (donkey cart driver life) encompassing how they engage in remunerative activities, move around neighborhoods, shoulder family responsibilities, and establish bonds with the equines used in their routes. This work presented the context in which they operate, originating from the COHATRAC neighborhood, a space characterized by constant construction and build renovations. Donkey Cart drivers develop their routines and strategies, establish circuits (Magnani, 2014) between neighborhoods and guarantee a "busy day". In this context, I explored their conceptions of freedom and the challenges they encounter in their daily lives, analyzing movements of self-identification as "carroceiros," involving choices to stay engaged or disengage from donkey cart driver's activities. This research revealed that the São Luís context generates significant demand for the services of "carroceiros", and these workers still play a crucial role throughout the city.

Keywords: Donkey Cart Drivers. Cit. Circuits.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Os cinco tipos de mobilidades interdependentes.....	15
Figura 2: Mapa do COHATRAC e seu entorno.....	19
Figura 3: Ecoponto do Itapiracó em um dia movimentado.....	22
Figura 4: Planta da cidade de São Luiz, em 1853.....	30
Figura 5: Capitais brasileiras e seus posicionamentos sobre a utilização de tração animal	35
Figura 6: Quadro Leis Municipais de São Luís que tratam de carroceiros e sua tração animal	39
Figura 7: Avenida Principal do COHATRAC II	45
Figura 8: Mapa do COHATRAC aproximado.....	45
Figura 9: Lúcio caminhando na avenida principal do bairro Novo COHATRAC, puxando seu animal e carroça	48
Figura 10: Visão lateral da carroça, com detalhes da estrutura de madeira, ferros e parafusos que a prendem	48
Figura 11: Visão inferior de uma carroça, com vistas a estrutura metálica que a sustenta	50
Figura 12: Visão da mão de um carroceiro, mostrando detalhes das amarrações em volta do seu animal.....	50
Figura 13: Relação de valores e possibilidades de retirada de um material em minha porta ..	27
Figura 14: COHATRAC e bairros onde residem meus interlocutores carroceiros	30

LISTA DE SIGLAS OU ABREVIATURAS

ACVTA	Autorização para Conduzir Veículo de Tração Animal
APA	Área de Proteção Ambiental
COHATRAC	Conjunto Habitacional dos Trabalhadores do Comércio
COHAB	Cooperativa Habitacional Brasileira
CRVTA	Certificado de Registro de Veículo de Tração Animal
EPTC	Empresa Pública de Transporte Coletivo
FAI	Fórum da APA Itapiracó
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ONGs	Organizações Não Governamentais
PNDU	Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
PNCCPM	Programa Nacional de Capitais e Cidades de Porte Médio
PMRVTA	Política Municipal de Retirada de Veículos de Tração Animal
RSU	Resíduos Sólidos Urbanos
SMTT	Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	8
1.1 Etnografia e antropologia das mobilidades.....	10
1.2 Aproximação e definição do campo de pesquisa.....	17
1.3 Apresentação da divisão da dissertação.....	26
PARTE 1: UMA QUESTÃO PARA A CIDADE: A PRESENÇA DOS CARROCEIROS	28
2.1 A utilização da tração animal nas capitais brasileiras.....	34
2.2 A legislação ludovicense e a atividade de carroceiro	39
2.3 O bairro COHATRAC	42
2.4 Humanos, jumentos (ou outros equinos) e carroças	46
PARTE 2 - “CARROÇA É CORRERIA”: O CIRCUITO DOS CARROCEIROS.....	16
3.1 Aprendizado na carroça ou a carroça entre bairros.....	18
3.2 Trajetos carroceiros ou como “a pessoa não pode ficar parado, entende?”	22
3.3 Quem vai na carroça?	31
3.4 Perspectivas acerca da permanência ou saídas da “vida carroceira”	34
CONSIDERAÇÕES FINAIS	43
REFERÊNCIAS	47
APÊNDICE 1: LEGISLAÇÃO NACIONAL DAS CAPITAIS ESTADUAIS E DISTRITO FEDERAL	51

1. INTRODUÇÃO

Esta pesquisa, desde sua concepção, objetivou o conhecimento sobre os carroceiros, que são frequentemente identificados nos bairros da cidade por meio de suas atividades laborais. Essas atividades incluem o manuseio de uma carroça, a condução de um animal equino e o transporte de diversas cargas. A investigação ocorreu em São Luís do Maranhão, mais especificamente nos bairros do Conjunto Habitacional dos Trabalhadores do Comércio (COHATRAC) e nas áreas circundantes, ao longo das rotas percorridas pelos carroceiros, tanto dentro dos bairros quanto entre eles. O trabalho de campo foi realizado em três locais específicos: na porta das casas (observe que "casas" está no plural, pois foram várias casas onde residi durante a pesquisa), nos ecopontos¹ localizados nos bairros da Cooperativa Habitacional Brasileira - COHAB e na Área de Proteção Ambiental - APA Itapiracó, bem como no espaço da carroça, que passa boa parte do tempo em movimento.

Meu objetivo inicial foi pontuar a necessidade de compreender a atividade dos carroceiros a partir de suas próprias perspectivas e definições. Isso se deve ao fato de eu ter percebido que a mídia local e alguns participantes de grupos auto-organizados pela causa ambiental ou animal frequentemente apontavam as atividades dos carroceiros como a causa do depósito irregular de resíduos em locais considerados inadequados (Silva, 2019). Esse conflito levantou questões sobre o que deveria ser considerado regular ou irregular na cidade, especialmente no que diz respeito aos Resíduos Sólidos Urbanos (RSU) e aos deslocamentos e paradas nas vias urbanas.

Ao longo do período de pesquisa, estabeleci contato frequente com um total de 23 carroceiros, encontrando-os em diferentes localidades, abrangendo toda a extensão do COHATRAC e bairros adjacentes. Destaco como principais pontos de interação o Ecoponto Itapiracó, o Ecoponto COHAB e a área de entrada das residências. Dentro desse contingente, dediquei mais tempo a conversas detalhadas com alguns carroceiros específicos, tais como: Lord, Ribamar, Jonas, Juca, Ruan, José, Edmilson, Lucas e Pindaré.

¹ O primeiro Ecoponto da Ilha de São Luís, com o suporte para o descarte voluntário de materiais recicláveis e com recebimento de volumes de pequenos produtores de resíduos, foi implementado em 2016, em uma iniciativa coordenada pelo Comitê de Limpeza Pública da prefeitura. Atualmente (2023) existem 25 ecopontos distribuídos em São Luís, que recebem: eletrônicos, entulho (resíduos de construção civil, como tijolos, telhas, gessos etc. – até 2m³), madeiras (até 2m³), óleo de cozinha (até 6 litros), pneus (até 4 unidades), podas de árvore e resto de capina (até 2m³), recicláveis e os volumosos. Disponível em: <https://saoluis.ma.gov.br/comitedelimpeza/conteudo/2165>. Acesso em: agosto de 2022.

Lord, em particular, esteve presente desde o início da pesquisa, quando inicialmente solicitei seus serviços para a remoção de entulho. Com o tempo, ele passou a frequentar minha residência regularmente, seja para pedir um copo d'água ou simplesmente para dialogar. Através dessa relação, consegui informações valiosas e fui apresentada às pessoas que gerenciavam o Ecoponto do Itapiracó. Com os demais mencionados, estabeleci progressivamente relações mais profundas, explorando diversas respostas e conduzindo entrevistas semiestruturadas em contextos variados, conforme será discutido com mais detalhes posteriormente.

Concentrei minha atenção nas atividades diárias dos carroceiros, ou seja, como eles percebiam as condições que a cidade proporcionava para o desenvolvimento de seus trajetos, junto aos seus animais e carroças. A literatura sobre a atividade dos carroceiros, especialmente em São Luís, era escassa, o que justificou a necessidade desta pesquisa. Além disso, essa lacuna na literatura me fez perceber o grande potencial de estudo, uma vez que os carroceiros representam uma alternativa de serviço amplamente utilizada de frete, com flexibilidade e diversas formas de contratação.

Poderíamos conceber suas atividades sob o prisma de algumas pré-noções vigentes, como um trabalho indevido na cidade, não regulamentado, penoso e fatigante. Desenvolvi o estudo considerando estas complicações, ou seja, evidenciando as dificuldades da vida de um carroceiro, porém com o cuidado de não evocar discursos reificantes. Assim, a fim de não os resumir nestes discursos, indico a complexidade desta “*vida carroceira*”², pois os discursos mobilizados pelos meus interlocutores apresentaram as dificuldades e liberdades possibilitadas nos processos permanência enquanto carroceiros.

Neste contexto, indico o carroceiro para o espaço central deste trabalho e sugiro que o olhar carroceiro também pode nos projetar olhares acerca de diversos temas, pois nos faz pensar, por exemplo, como as atividades e demandas por carroceiros se relacionam com os sentidos e espaços institucionalizados na cidade, como ecopontos ou leis que regularizam suas atividades.

² Neste trabalho, indiquei entre aspas: citações literais e concepções próprias dos autores estudados. Em itálico e entre aspas, diz respeito às concepções, frases literais ou modos de dizer sobre a realidade ao qual busco explicar. Além disso, (quase) todos os nomes das pessoas que aceitaram de alguma forma contribuir para a realização desta pesquisa, utilizados ao longo da dissertação, são fictícios, no entendimento que assim não irei expor seus relatos e trajetórias. No entanto, dois interlocutores estão fora dessa lógica: "Lord" e "Pindaré", que pediram que eu incluísse seus nomes como aparece no texto. As citações diretas de artigos acadêmicos em língua estrangeira, quando no corpo do texto, são traduzidas livremente. Nas notas de rodapé, mantive a língua original. Com esta discussão, faço apenas uma entrada a compreensão do modelo de texto proposto, ao longo da leitura veremos a aplicação desta proposta de organização.

1.1 Etnografia e antropologia das mobilidades

Para estudar esse universo, fundamentei-me teoricamente na literatura antropológica, e assim, defini a etnografia como essencial para colocar em prática a interlocução com os carroceiros, aos quais havia tido pouco contato anterior à pesquisa. Ainda sobre os percursos metodológicos, utilizei a literatura sobre as mobilidades para pensar suas atividades, ou seja, a antropologia das mobilidades me ajudou a acompanhar os trajetos e, estabelecer movimentos imaginativos, para entender acontecimentos que se interpuseram em campo.

A antropologia abarcou um aprofundamento na reflexão do papel do pesquisador em campo, assim, esse movimento funcionaria como um jogo de espelhos, onde “é essa imagem de si refletida no outro que orienta e conduz o olhar em busca de significados ali onde, à primeira vista, a visão desatenta ou preconceituosa só enxerga o exotismo, quando não o perigo, a anormalidade.” (Magnani, 1996, p.5). Assim, o importante é notar como o outro pode orientar os significados relativos às nossas próprias trajetórias, nos fazer compreender o que vivemos, e como sentidos e usos diversos compõem as nossas cidades.

Os antropólogos já se utilizavam da narrativa de exercer uma “atividade solitária”, quando suas atividades estariam envoltas de aventuras, pois se acreditava que fazer antropologia era retratar os “povos distantes”, com propósito de englobar existências e povos de maneira (quase) essencializada. Porém, “O etnógrafo não é somente um tradutor destes universos e um navegador entre eles; ele é igualmente um instrumento de conhecimento submetido à experimentação às vezes arriscada, às vezes penosa, que a pesquisa representa para ele” (Paugam *et al.*, 2015, p.194). Perceber isto implica que aquilo que chamamos de dados são interpretações de segunda e terceira mão (Geertz, 1978), apenas os estudados possuem a interpretação em primeira via, pois é a sua vivência que configura de fato a cultura.

A utilização da etnografia foi essencial para a realização desta pesquisa, pois como bem pontua Geertz, ela é uma descrição densa, e assim sendo, necessita de um esforço intelectual frente a uma multiplicidade de estruturas conceituais complexas (Geertz, 1978). Assim, quando o etnógrafo anota sistematicamente, ele desenvolve a inscrição social do acontecido. Foi a partir da compreensão das atividades dos carroceiros inscritas em contexto, como sugere Geertz, que pude registrar a experiência que meus interlocutores possuem desenhando percursos e modos de existência na cidade de São Luís.

A proposta clássica de Da Matta, em “transformar o exótico no familiar e/ou transformar o familiar em exótico” (Da Matta, 1978), pode projetar o olhar minucioso em certos

espaços públicos ou privados, mas, como bem aponta Gilberto Velho, “O que sempre vemos e encontramos pode ser familiar, mas não é necessariamente conhecido e o que não vemos e encontramos pode ser exótico, mas, até certo ponto conhecido.” (Velho, 1987, p.126) Esta complexidade orientou minha percepção sobre como os carroceiros podem ser familiares nas ruas da cidade de São Luís, quando refletimos na sua quantidade expressiva, mas não necessariamente conhecidos, nos seus próprios termos.

As pesquisas de campo, com enfoque nos cenários urbanos, trouxeram novos desafios no desenvolvimento dos princípios que norteiam o fazer antropológico fora da “aldeia”, para deslocar o olhar para dentro das “cidades”. Goldman (1994) insiste que os cenários urbanos, em algum momento associados à “sociedade complexa” da qual provinha o pesquisador, sempre fizeram parte das análises antropológicas, uma vez que elas sempre foram comparativas e incluíam, por excelência, as culturas das quais provinham os antropólogos. Apesar disso, muito se escreveu sobre o desenvolvimento de investigações antropológicas nos cenários urbanos, responsáveis pelo questionamento e reavaliação dos métodos etnográficos de pesquisa. A partir das discussões de Magnani (1996), percebemos ser um desafio estudar a “metrópole” (termo empregado pelo autor porque estudava a cidade de São Paulo), ao existirem diversos níveis de escala e graus de complexidades nas vivências urbanas. Mesmo aí, indica o autor, a antropologia teria sua validade, apesar de ter, no seu olhar, sido fundada no estudo de sociedades de pequena escala.

Na cidade todos somos nativos, ainda que a posição do pesquisador exija deslocamentos constantes (Geertz, 1997, p. 227). Os deslocamentos pelo espaço urbano moderno apresentam-se cada vez mais atrelados a diferentes tarefas imprescindíveis e cotidianas, que não somente os deslocamentos para o trabalho. Os modos de vida são experienciados de maneiras diversas entre os habitantes citadinos, em que podemos destacar a relevância do incremento da velocidade dos transportes e das possibilidades de se chegar a lugares mais distantes.

Miralles-Guasch (2002) delinea questões pertinentes ao transporte, ao discorrer sobre “Como em qualquer ação individual ou coletiva, o desenho de políticas de transporte urbano e a consequente construção de infraestruturas são sempre elementos contextuais.” (Miralles-Guasch, 2002, p.25, tradução nossa)³ Desta maneira, a autora enfatiza como os acontecimentos não são aleatórios, mas produto de atores que se engajam no espaço e no tempo em um contexto

³ Texto original: “Como en cualquier acción individual o colectiva, el diseño de políticas de transporte urbano y la consiguiente construcción de infraestructuras son siempre elementos contextuales” (Miralles-Guasch, 2002, p.25)

social específico, e este tempo não se configura apenas no sentido linear e hereditário, mas um processo interativo com ritmos temporais desiguais, ou seja, o espaço urbano é atravessado, concomitantemente, por velhas e novas condições, nos processos de ordenamento da mobilidade e implantação dos meios de transporte.

Em meados do século XIX, considerando uma narrativa linear, a incorporação dos meios de transporte ocorreu em três períodos (Forer, 1978 *apud* Miralles-Guasch, 2002). No primeiro momento (1850-1870) havia predominância do transporte a pé, a cavalo e com a carruagem, com a velocidade constante dos deslocamentos, assim, existia relação estável e proporcional entre espaço e tempo, que limitava a escala dos deslocamentos. Na fase subsequente (1870-1930) é o período dos transportes ferroviários (trem, metrô), a mudança de velocidade se intensifica, por linhas que convergem para o centro da cidade, nestes espaços centrais a velocidade é incrementada, e diminui-se o tempo para percorrer distâncias nestas estruturas ferroviárias. A terceira etapa, a partir do ano de 1950, é caracterizada pelo deslocamento com meios privados: a ascensão do carro.

Nesta última etapa vemos mudanças substanciais que modificaram a relação espaço-tempo nas cidades, a tecnologia alcançada pelo motor de explosão reorganiza a própria ideia de acessibilidade. O pleno desenvolvimento desse modelo carrista sugere que é sempre possível ir mais longe e mais rápido, a exemplo das vias rápidas que cortam Los Angeles ou Brasília. Se por um lado o carro parece promover uma acessibilidade expandida aos espaços urbanos, por outro coloca-se como objeto inacessível para grande parte da população, se tornando em algum ponto alvo de fetichização, ao passo que por suas características é um dos símbolos mais cristalinos do ideal neoliberal contemporâneo — agora com células fotovoltaicas e inteligência artificial.

No contexto urbano da “cidade grande” ou “cidade metrópole” (Solà-Morales, 1994 *apud* Miralles-Guasch, 2002), aquela da segunda metade do século XIX em diante, as infraestruturas e sistemas de transporte se tornam um elemento fundamental para o sistema produtivo, que poderia representar uma rede de elementos ou partes diferenciadas e distantes. O papel dos meios de transporte em relação ao crescimento das cidades, porém, segue adaptada a cada uma das condições particulares de cada realidade urbana e cultural. (Miralles-Guasch, 2002) A partir dessa leitura, podemos problematizar que “Quando os movimentos de pessoas

estão diretamente relacionados ao uso de vários meios de transporte, uma nova fonte de desigualdade é introduzida na cidade.”⁴ (Miralles-Guasch, 2002, p.29, tradução nossa).

Assim, pessoas que possuem maior acesso aos transportes mecânicos, através do “*desplazamiento individual*”, se deslocam com maior facilidade, ou seja, têm maiores chances de acessar todos os espaços e atividades ocorridas na cidade. Uma reflexão acerca disso é o planejamento urbano modernista, proposto por Lucio Costa para Brasília. As críticas correntes desse projeto alegam que ao nível macro ele impressiona, porém, na escala micro, aquela vivida no dia a dia das pessoas, representa uma espacialidade amorfa. As calçadas são pequenas e as ruas largas, isto dificulta o trânsito das pessoas que caminham, ou seja, impossibilita o desenvolvimento de várias formas de deslocamento.

A partir destas colocações, podemos resgatar os sentidos da utilização de meios de transportes que poderiam ser considerados ultrapassados e não condizentes com a lógica moderna de se deslocar. A locomoção com a carroça feita por carroceiros, acionada a partir da composição homem-carroça-animal no meio urbano, nos possibilita repensar as concepções de atraso e velocidade propagados por discursos modernizantes, assim como, representam o alargamento de experiências possíveis na cidade.

As transformações ocorridas pelas cidades, cujo objetivo é acelerar o deslocamento, com a otimização das tecnologias que aumentam a velocidade, assim como, reduzem o tempo do deslocamento, se contrapõem à mobilidade com a carroça. Neste sentido, a cidade não apenas é lugar de intercâmbio ou velocidade, pois a pluralidade de formas de se deslocar a promove também como lugar de encontro, de velocidade constante, de pausas, e ainda assim, um espaço “*de correria*”, segundo Jorge, um dos meus interlocutores (em setembro de 2021) – indicando diferentes sentidos de velocidade e dinâmica. Trabalharei mais detidamente essa noção na parte 2 desta dissertação. Ao mesmo tempo que a carroça propicia um tempo diferente, cadenciado e mobilizado pelo carroceiro, carroça e animal, ele é atravessado pela lógica necessária de fazer dinheiro e sobreviver.

O conceito de mobilidade ganha relevo no campo, uma vez que boa parte da pesquisa consistia em acompanhar e vivenciar os deslocamentos dos carroceiros pelo bairro do COHATRAC, cruzando as rotas com os objetos carregados e/ou serviços prestados, de maneira que o transporte efetuado por eles também consiste em transformações no espaço macro ou mesmo na natureza ou uso de objetos. A condição de mobilidade também pode ser observada

⁴ Texto original: “Cuando los desplazamientos de las personas están directamente relacionados con la utilización de los diversos medios de transporte se introduce una nueva fuente de desigualdad en la ciudad.” (Miralles-Guasch, 2002, p.29)

no uso da carroça, que às vezes serve como transporte de carga e às vezes serve como transporte de pessoas. Ou seja, os carroceiros fazem uso dela tanto de forma profissional quanto pessoal, levando familiares a compromissos, por exemplo, na ida diária de suas casas para a área em que fazem os fretes e deslocam móveis e itens diversos. Dessa forma, procuram estabelecer suas próprias regras de trânsito nos bairros, de acordo com a determinação de suas rotas e horários que planejam seguir a cada dia.

Cada uma destas situações possui suas contingências, e observar as pessoas com quem estive em campo, também foi perceber as relações de poder intrínsecas aos contextos de investigação (Clifford, 1998). Assim, foi necessário estabelecer as técnicas de pesquisa para o contato com meus interlocutores, pois, para minha surpresa, os primeiros encontros (antes do campo mais intensivo) surgiram em momentos inesperados e cotidianos. Como exemplo, lembro das ocasiões em que necessitei dos seus serviços, ou quando estabeleci proximidade com um dos meus interlocutores e ele passou várias semanas levando sacolas com mangas para o meu filho. Dessa maneira, a reflexão que tiro acerca da etnografia é que para conseguir esquematizar toda a informação que o campo traz é necessário delinear bem a pesquisa, embora ocorram diversos momentos que escapam ao cronograma definido para ela.

Minha concepção de fazer etnografia, assim, significa essa atenção constante, é sobre dar atenção à vida que acontece, e isso nem sempre pode ser controlado. São diversas as reflexões que surgem, pois, a partir do momento que dou importância ao tema, ele faz parte do meu cotidiano e das pessoas que estão na minha vida. Olhar um carroceiro na rua nunca mais foi a mesma coisa, mesmo não anotando sistematicamente relatos e campos (parte fundamental!), esse olhar me afeta (Favret-Saada, 2005), me faz querer saber mais, detém a minha atenção, e ainda, me propicia conversas na porta da rua.

Nesse contexto, empreendi esforços para estabelecer proximidade com meus interlocutores, enquanto simultaneamente buscava fundamentos teóricos que me proporcionassem uma compreensão mais profunda das diversas dinâmicas em meu campo de estudo. A percepção das mobilidades físicas e metafóricas dos meus interlocutores exigiria uma abordagem metodológica que percebessem a própria mobilidade. Para compreender essas mobilidades em suas múltiplas manifestações, busquei ancoragem em autores e linhas de pesquisa que explorassem a vida na contemporaneidade e suas complexas interações.

A organização da vida social contemporânea, percebida pelo fenômeno da globalização, com crescente dependência dos fluxos digitais e a formação de diversos meios para a aceleração do espaço e tempo, a partir do incremento de novas tecnologias de transporte

e comunicação, possibilitou uma agenda de pesquisa engajada com operadores analíticos-metodológicos que abarcasse a dinâmica desses acontecimentos.

Desde o início dos anos 2000 ocorre um movimento, de diferentes campos disciplinares, preocupado com discussões contemporâneas do que se convencionou chamar de “novo paradigma das mobilidades” ou a “virada das mobilidades” (New Mobilities Paradigm - NMP). Diversas pesquisas (Sheller and Urry, 2006; Sheller, 2014; Urry, 2000) começaram a utilizar como abordagem do mundo social “as mobilidades”, quando levam em consideração uma variedade de elementos que se movem, como os seres humanos, ideias e objetos. Urry (2010) é conhecido como principal articulador deste movimento, ao propor a redefinição de “metodologias sedentárias”, que não acompanharam os novos padrões de reconfigurações contemporâneas, para a compreensão e teorização social a partir dos sistemas complexos e as mobilidades.

Assim, dá-se um passo no estudo dos processos globais, que ultrapassam as fronteiras do que se entende por sociedade (uma crítica, pois as relações sociais já não ocorrem apenas pela dinâmica face a face) e implicam uma ligação estreita entre padrões de larga escala e a microdinâmica dos acontecimentos. Segundo o autor, com o desenvolvimento da centralidade da mobilidade, como um novo campo transdisciplinar, possibilita o resgate de sub áreas esvaziadas da pesquisa sociológica, pois, inclui não apenas a análise espacial de maneira quantitativa (medições e mapeamentos), mas, percebe a mobilidade de humanos, não humanos e objetos, assim como capta diversas formas de circulação de informações, imagens e capital, com as devidas implicações em seus meios físicos e afetivos que essas mobilidades acionam. Para melhor compreensão desses movimentos, a seguir reproduzo um quadro explicativo dos cinco tipos de mobilidades interdependentes, produzido por Freire-Medeiros e Lages (2020):

Figura 1: Os cinco tipos de mobilidades interdependentes

- 1) Mobilidade corporal de pessoas: Deslocamento, cotidiano ou esporádico, de corpos com diferentes capacidades físico-sociais e motivações;
- 2) Movimento físico de objetos: Circulação de coisas materiais, quer como mercadorias, quer como elementos da dádiva;
- 3) Mobilidade imaginativa: Circulação, através de diferentes mídias, de imagens diversas e em disputa; capacidade de se projetar em outro lugar através dessas imagens e memórias; construção de paisagens sensoriais, que envolvem não apenas a visão, mas: tato, olfato, audição e paladar;
- 4) Mobilidade Virtual: Circulação, em tempo real, proporcionada por tecnologias que diluem distâncias geográficas; navegar na internet ou no ciberespaço;
- 5) Mobilidade comunicativa: circulação de mensagens entre pessoas via dispositivos de comunicação - carta, telefone, e-mail, aplicativo de mensagens instantâneas, entre outros.

Fonte: Urry (2000, 2004, 2007); Larsen *et al.* (2006); Elliott e Urry (2010) *apud* Freire-Medeiros e Lages (2020)

Uma observação importante, sobre possíveis pré-noções desses estudos, é que estes métodos não resumem sua utilização “às mobilidades”, ou seja, aos objetos de estudos diretamente relacionados ao movimento, pois desta forma o debate se encerraria no movimento das coisas. Seguindo esta linha de raciocínio, almeja-se perceber as diversas maneiras que as mobilidades se manifestam. Mas não só isso, as pesquisas que operacionalizam as mobilidades abarcam:

Novas metodologias estão sendo desenvolvidas para estudar esses fenômenos mais efêmeros, corporificados e dimensões afetivas de entrelaçamento da mobilidade e imobilidade, incluindo atenção não apenas à fluidez ou à velocidade, mas à lentidão, quietude, espera e pausas, que fazem parte de uma geografia sensorial mais ampla de movimento, afeto e habitação. (Sheller, 2014, p.50, tradução nossa)⁵

Desta forma, a pesquisa de mobilidades está engajada com debates sobre os fluxos proporcionados pela globalização, mas não apenas, possui como vertente importante a abordagem de mobilidades diferenciadas ou desiguais. Nesta perspectiva, percebemos a análise do movimento e não movimento, das emoções e dos afetos, isto tudo configura uma geografia sensorial mais ampla, ou seja, além da intencionalidade analítica do “mover-se” literalmente com os interlocutores, é possibilitado movimentos mais metafóricos, que produzem percursos metodológicos criativos, ao ajudar a compreender as mobilidades em suas várias manifestações.

Dito isto, a aceleração da vida pode ser tencionada por espaços aparentemente representacionais de um passado distante. Como explicar a visão de um carroceiro nas ruas, junto a uma fila de carros, numa avenida com grande congestionamento, e explicar que esta é uma visão corrente na nossa cidade? Como explicar que a figura do carroceiro, enquanto pode remeter a um passado, é também uma via comum para resolver problemas cotidianos(atuais) dos resíduos da cidade? Trabalharei estas questões ao longo do texto.

Esta dissertação alinha-se na perspectiva que a pesquisa de “mobilidades” não se preocupa apenas com fluxos globais ou elites itinerantes contemporâneas, interpretação corrente sobre as agendas de pesquisa que utilizam a mobilidade como metodologia, mas percebe a potencialidade das categorias analíticas na perspectiva local. Em uma primeira análise, é profícuo desenvolver o argumento da centralidade da mobilidade para os carroceiros,

⁵ Texto original: “New methodologies are being developed to study these more ephemeral, embodied and affective dimensions of interlocking mobility and immobility, including attention not simply to fluidity or speed, but to slowness, stillness, waiting and pauses, which are all part of a wider sensuous geography of movement, affect and dwelling. (Sheller, 2014, p.50)”

pois através do movimento eles constroem suas rotinas, junto à carroça e ao equino. Mas não podemos delimitar este universo de pesquisa a seus movimentos laborais, a carroça pode representar não apenas um instrumento de trabalho, mas também um modo de vida, que dialoga com temas relativos ao direito à cidade e à “sociabilidade carroceira.”

O apanhado teórico sobre “métodos móveis” de Büscher e Veloso (2018), nos apresenta diversas pesquisas que foram produtivas ao desenvolver a mobilidade aos métodos de pesquisa, ou seja, a aproximação entre movimento e método. Acompanhar estes processos atribui aos pesquisadores diferentes maneiras de acompanhar, “andar junto”, e quando este acompanhamento é impossibilitado, as possibilidades analíticas podem se alargar conforme a criatividade. Este debate ajuda a compreender especificidades características da vida contemporânea, e preconiza “o movimento em si como elemento fundador da vida social” (Bücher e Veloso, 2018, p.135) que se apresenta nas nossas vidas no desenvolvimento de fluxos e circulação de coisas, objetos e transações financeiras, que às vezes mal podem ser palpáveis sendo acompanhadas a um clique de um smartphone.

1.2 Aproximação e definição do campo de pesquisa

Em meus trajetos cotidianos pelo bairro onde vivo, O Conjunto Habitacional dos Trabalhadores do Comércio (COHATRAC), me chamou atenção o crescente número de carroceiros transitando pelas ruas, assim a presença dos carroceiros, com a amálgama carroça e equino, também me despertou o interesse pelos diversos materiais que carregavam, além da diversidade de equinos utilizados (cavalo/égua, jumento/jumenta ou burro/mula, saberia depois) entre outras questões. A atividade do carroceiro ganha novos contornos a partir do contraste no convívio com os automóveis cada vez mais modernos, que também passaram a ocupar mais espaço no trânsito da vizinhança. Num relance poder-se-ia contemplar o que poderia ser visto como uma viagem no tempo: no semáforo, um carroceiro lado a lado com uma Hilux do ano.

A vontade de desenvolver essa pesquisa vem também desde a finalização da minha monografia em Ciências Sociais (2019), quando estive bastante envolvida com a causa ambiental, junto ao Fórum da APA Itapiracó (FAI) e o Comitê da Praça das Árvores, que são grupos auto-organizados pela causa ambiental em meu bairro. Eu estava interessada, de início, em entender sua mobilização em prol da conscientização ambiental. Neste ponto, me situava como moradora do bairro e mulher preocupada com o meio ambiente. O meu dia a dia era

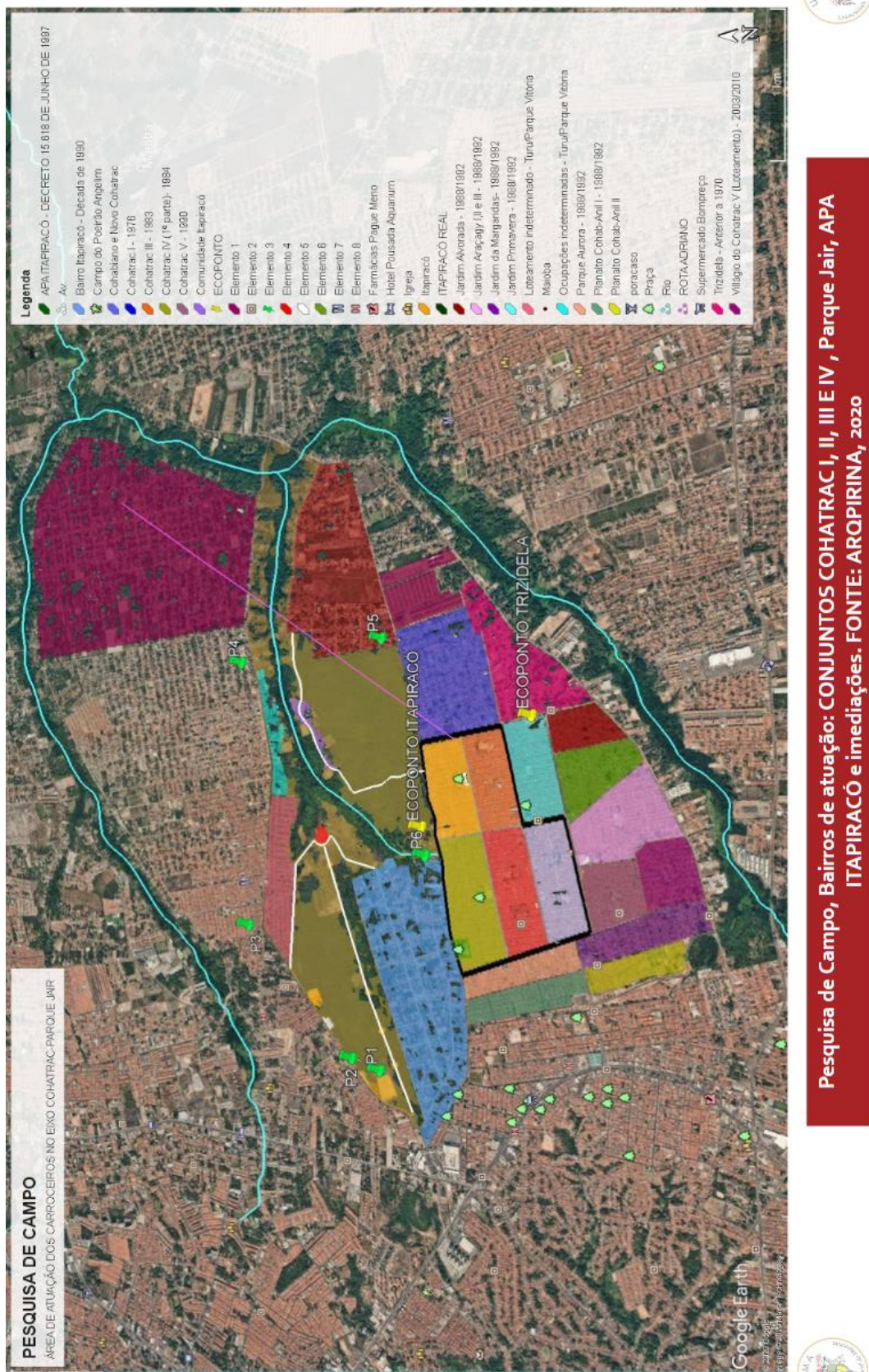
atravessado em atividades, como: separação do material reciclável, prática da compostagem, uso de fralda ecológica nos meus dois filhos (2 anos e meio nessa função). A partir dessas convicções, tanto na esfera privada como na pública, me desdobrei como atuante nas rodas de conversas e ações de limpeza e plantio na APA e nas praças, junto a estes grupos.

Soares (1998) traz uma reflexão importante no desenvolvimento da escrita etnográfica, ao atribuir como “o texto etnográfico rigoroso terá de incorporar as vivências individuais de seu (sua) autor (a) como recuos autoanalíticos, conducentes à relativização das observações narradas” (Soares, 1998, p. 69). Percebo que meu primeiro contato com os carroceiros poderia ser enviesado pela minha visão ecológica, enquanto as causas do crescente ajuntamento de resíduos pareciam ter uma via explicativa diretamente ligada às ações dos carroceiros, o que os reifica e os moraliza.

Foi preciso que eu mobilizasse, também, a cientista social, que nesse momento pode se aproximar não devido à destinação dos resíduos do bairro, mas por minha busca em fazer o “esforço mental”, como definido por Geertz (1978), para estudar como os carroceiros se desdobravam em suas atividades, ou seja, não só as concepções superficiais ou externas sobre seu trabalho, mas observando a atenção ao seu cotidiano e suas compreensões de vida. Ou seja, foi preciso que eu deslocasse as informações que possuía e buscasse desenvolver considerações sobre suas práticas e saberes. Ao longo do tempo, percebi que os carroceiros eram, muitas das vezes, culpados pelo depósito “irregular” de resíduos nas bordas da Área de Preservação Ambiental (APA) Itapiracó, no final da rua de minha antiga residência, no bairro COHATRAC IV (existem subdivisões, desde o COHATRAC I ao COHATRAC V).

A seguir apresento um mapa construído para apresentar algumas espacialidades e especificidades da pesquisa de campo, no qual observamos a dimensão e localização dos COHATRAC's, e bairros agregados, além das bordas da Área de Proteção Ambiental (APA) Itapiracó e as ocupações espontâneas que os rodeiam. Destaquei em uma linha tracejada em rosa, a representação da distância percorrida por meu interlocutor Lord, que vinha do bairro Parque Jair até o COHATRAC cotidianamente, para que a leitora e o leitor possam imaginar os trajetos desenhados pelos meus interlocutores pela cidade.

Figura 2: Mapa do COHATRAC e seu entorno



Fonte: Danilo Palavra, 2020

A noção de cidade e trajetos interbairros trouxe questões metodológicas importantes para o desenvolvimento da minha pesquisa. As formas de apropriação do espaço pelos carroceiros se dão cotidianamente, de maneira ativa, nas estratégias de percepção do que eu chamo de “*espaços de interesse*”, ou seja, pela orientação bem aguçada dos espaços que transitam e estacionam. Aqui entendo os “*espaços de interesse*” como locais que possuem resíduos e/ou materiais passíveis de mobilização pelos carroceiros. Esses espaços de interesse são espaços de oportunidades, e podem ser: calçadas com entulho amontoado, locais precisando de uma capina, um chamado para uma limpeza residencial, frete de móveis e tantos materiais diversos. Dessa maneira em um mesmo dia o carroceiro pode interligar diversos espaços de interesse com sua rota, assim “o circuito não é dado de antemão, mas construído: são os trajetos dos atores sociais que criam, mobilizam e o tornam vivo” (Magnani, 2014, p.10)

Parecia-me impossível dar conta de toda essa realidade (e nem esse deveria ser o objetivo de uma pesquisa, uma vez ser impossível fazê-lo). Mas, minha sensação inicial era a de que havia diversas possibilidades de desenvolver esta pesquisa. De início, estava muito interessada no que significava a ideia de trabalho entre os carroceiros. Isso foi sendo reformulado na medida que percebia o cotidiano das famílias, as memórias do “*início da carroça*” junto à vizinhança, o companheirismo, o trato com os animais e as relações políticas nas estruturas institucionais do Ecoponto.

Durante os primeiros meses do mestrado comecei a pesquisar legislações que regulamentam a atividade do carroceiro, para manter algum engajamento com este trabalho, pois foi uma forma de desdobrar a pesquisa durante a situação epidemiológica mundial que vivíamos, com a incidência da Doença por Coronavírus – COVID-19 (decorrente do SARS-CoV-2, novo Coronavírus). O produto das minhas pesquisas sobre as legislações desembocou num quadro Excel explicitando como a aparato jurídico produz a regulamentação das mobilidades de veículos por tração animal nas capitais estaduais brasileiras, ou seja, como o Estado se propõe a definir todas as atividades sob uma carroça na cidade (explicarei melhor adiante).

Naquele contexto, todos nós tivemos suspensão de atividades comuns. Minha turma de Mestrado teve apenas uma semana de aulas presenciais até serem suspensos esses encontros, sem previsão de retorno. A decisão era pôr em prática o isolamento domiciliar. Muitos de nós puderam estar em casa, enquanto muitos outros continuaram suas atividades nas ruas: muitos carroceiros entraram nessa conta, saindo diariamente nas ruas. Um dos meus interlocutores explicou como foi difícil, quando: “*As pessoas não queriam nem sair na porta pra falar com a*

gente” (Aldeir, em outubro de 2021). Ou seja, para ele e muitos outros carroceiros foi uma época caótica, pois eles precisam sair às ruas e se expor ao risco para conseguir seus trabalhos, mas, especialmente, era difícil lidar com o fato de que ninguém se propunha a interagir com eles.

Exercer atividades remuneradas como carroceiro, pressupõe movimento “entre” e “dentro” dos bairros. Isto significa que muitos carroceiros se deslocam de sua casa para o bairro em que vão atuar, para depois, se deslocar à procura de serviços dentro deste bairro. Nessa lógica, ainda é necessário “embarcar” e “desembarcar” os montantes de materiais fretados. Nesse tipo de negociação, os materiais são retirados das portas das casas para outra destinação. As estratégias dos meus interlocutores para conseguir o serviço do dia, consistiria na observação e abordagem de pessoas, com percepção de algum material passível de ser movimentado. Por sua forma de trabalho e deslocamento, elegi a porta da casa como um espaço de pesquisa.

No início da pesquisa tive dificuldade em iniciar o trabalho de campo, que se propunha ser na porta da rua. Se consegui ficar uma manhã inteira na porta, foi muito! Buscava conciliar o trabalho de campo com idas e vindas para dentro de casa, entre uma pausa e outra, lá estava eu, indo e voltando resolvendo atividades necessárias à rotina e inconciliáveis ao processo de sentar/observar, e possivelmente engatar uma conversa. A porta de casa constitui um espaço importante, como espaço de desapropriação de resíduos e objetos, com a posterior negociação com carroceiros. A forma de abordagem dos carroceiros, momento chave da atividade que desempenham, que é principalmente a mobilização do entulho, ocorre na porta das residências que apresentam esses resíduos provenientes das construções, que se acumulam nas calçadas, eles então desempenham uma prospecção ativa para transportar aquele material.

Neste momento, mesmo sabendo desse potencial da porta da rua, busquei outro local, até que percebi o Ecoponto Itapiracó como espaço que atraía muitos carroceiros, pois ali era um espaço considerado correto na destinação dos materiais comumente fretados pelos carroceiros. Lá consegui me desvencilhar dos trabalhos de casa e da maternidade, com uma frequência de três dias na semana, durante as manhãs, no período de três meses. Dessa forma, o Ecoponto foi o espaço mais proveitoso, foi quando consegui manter a uma rotina consistente de deslocamento para o campo com a periodicidade necessária, e então, muitos dos meus diários foram escritos lá e na contratação dos serviços na minha casa. Isto demonstrou a relevância de seus serviços nas dinâmicas do bairro, durante todas as reformas que participei ativamente pela minha casa e família, foram momentos de interlocução com um carroceiro.

Figura 3: Ecoporto do Itapiracó em um dia movimentado



Fonte: produzido pela autora

Para acompanhar estes movimentos, também delimito como ponto de partida o bairro do COHATRAC, local onde resido, e a escolha se deu pela percepção do grande movimento de carroceiros nas ruas, pois observei as pequenas reformas e mobilização de material que eles participavam ativamente. Outro aspecto que propiciou nossos encontros foram os desdobramentos das diversas obras na minha (antiga) casa e mudanças de residência nos últimos dois anos desta pesquisa. Nosso contato se iniciou por meio da contratação dos seus serviços. Sobre a relevância do bairro COHATRAC, Juliana, companheira de um carroceiro com quem conversei, falou que escolheram o bairro para trabalhar, pois “*tem bastante serviço*” (Juliana, em setembro de 2021). Os critérios de recorte geográfico (ponto de partida) seguiram, ainda, minhas próprias limitações de deslocamento, pois estive em campo até o oitavo mês de gravidez da minha filha, a Celeste.

O trabalho com a carroça pode ser visto, em frequência maior ou menor, em muitos pontos da cidade, mas, o bairro do COHATRAC se tornou um espaço profícuo de deslocamento. É importante destacar que a região do local de estudo é um conjunto habitacional da década de 1980, que foi construído com centenas de casas idênticas. Ao longo de 40 anos esse tecido urbano se modificou (Pfluger e Salgado Neto, 2012), assumindo diversas especificidades.

Por mais que, de início, os carroceiros pareciam estar em “toda parte”, e fosse fácil achá-los, era difícil acompanhá-los, pois seus trajetos se desenvolviam entre os locais que

paravam para negociar seus fretes e no seu posterior depósito. É importante comentar que durante o ano de 2019 foram implantados dois Ecopontos nas intermediações do bairro do COHATRAC (assim como em outros pontos da cidade), possibilitando para os pequenos produtores de resíduos depositarem material reciclável e material de grande porte nesse local. Este espaço agregou aos carroceiros a possibilidade de colocar seus resíduos em um local social e ambientalmente convencionado como “espaço correto”.

Dada a volatilidade do convívio com os carroceiros, entrecortado pelo meu próprio cotidiano, que continuava a se desenrolar no mesmo lugar de pesquisa (trajetos pelo bairro), e pela própria rapidez e praticidade das negociações - tudo era definido ali no boca a boca - foi preciso adotar um hábito de campo, em que eu calibrava meu olhar a medida em que encontrava um carroceiro, pois para Clifford (2019), “Ao traçar as relações mutáveis da antropologia e das viagens, pode ser útil pensar no campo como um habitus em vez de um lugar, um conjunto de arranjos e práticas incorporados.” (Clifford, 2019, p. 91)⁶. Assim, a primeira estratégia foi classificar nossos encontros segundo o vetor dos movimentos, para demarcar da melhor maneira possível meus próprios movimentos em campo. Pude, então, categorizar três tipos de movimento com meus interlocutores:

- a) Eu me movo em direção a eles, para atendimento de alguma demanda de transporte de materiais/objetos, ou da própria pesquisa (entrevistas e questionamentos);
- b) Eles se deslocam até mim, para oferecer serviços de transporte de materiais/objetos ou para demandar favores e auxílios.
- c) Encontramo-nos em movimentos aleatórios, quando estes eram inesperados para ambos.

Importante ressaltar que estas situações poderiam se encadear ou ser simultâneas, resultando em interações que variavam em grau de tensão, segundo o contexto. Havia quase sempre um certo nervosismo - talvez em ambos os lados - quando marcamos entrevistas, por outro lado, a naturalidade dos constantes encontros em deslocamentos tornava nossas imagens amigáveis, suscitando um cumprimento cordial daqueles carroceiros com quem já havia travado contato prévio e com aqueles que mantinha convívio, embora houvesse muitos outros que eu não conhecia e que simplesmente ignoravam minha existência. Se de início eu imaginava que “fazer campo” era um processo previsível, no avanço do convívio precisei estar atenta às

⁶Texto original: “Al seguir las huellas entre las relaciones cambiantes de la antropología y el viaje, puede ser útil pensar en el ‘campo’ como un habitus más que como un lugar, un conjunto de disposiciones y prácticas corporizadas.” (Clifford, 2019, p. 91)

oportunidades de domesticar meu olhar, ou seja, dar atenção aos diversos atos cognitivos do esquema conceitual próprio da disciplina antropológica (Cardoso de Oliveira, 1996).

As principais técnicas de pesquisa, foram: a observação participante, na apreensão de conversas informais, anotações sistemáticas em cadernos de campo, desenvolvimento de um mapa, que explicita meus deslocamentos para o campo, realização de entrevistas semiestruturadas, com interlocutores centrais. A forma de abordagem ocorreu segundo os princípios da pesquisa qualitativa, por meio da contextualização das experiências em campo e aprofundamento das discussões a partir dos encontros com carroceiros. Minha aproximação com os interlocutores da pesquisa se intensificou entre os meses de agosto a novembro de 2021, no campo mais intenso para a escrita da dissertação. Estes foram os momentos de maior registro (diários de campo) e imersão.

O desenvolvimento dos registros, segundo as formas de produção da escrita etnográfica, detém desafios da representação do “eu” e do “outro”. Segundo Clifford (2019), os antropólogos se acercam de diversos dilemas acerca de produções objetivamente científicas e subjetivamente sentidas. Ele discute a exaltação da propriedade da presença em campo, mobilizada pelos pesquisadores. Assim, para além de persistir no argumento do “estive lá”, é necessário situar o “dilema da assinatura”. Em suas palavras, entrar em um texto é mais difícil do que entrar em uma cultura.

Strathern (2018), ao se deter sobre a escrita etnográfica, nos aponta os desafios de desenvolver a experiência do campo, e através da escrita, retomar de forma imaginativa os aspectos observados, para fazerem sentido a luz de análises e argumentos para a leitura de outro público. Junto a isso, é comum ocorrer um sentimento de incompletude, ao se perceber que os campos parecem não estar em conformidade um com o outro. Posso dizer que percebi esse sentimento. Pois, o campo me parecia amplo em possibilidades de leituras e impossível de salientar tudo que se apresentava como relevante. Nesse sentido, ainda é interessante estabelecer um movimento que “cedendo ao mesmo tempo ao fluxo de eventos e às ideias que se apresentam. ‘voltar do campo’ significa inverter essas orientações.” (Strathern, 2018, p.347) Ainda, é preciso se atentar sobre quais as intenções específicas, assim também, compreender que de início não se sabe todos os aspectos relevantes para o entendimento do material compilado.

A complexidade na observação e escrita dos fenômenos sociais, percebida no desenvolvimento da etnografia e suas técnicas de pesquisa, enquanto ampliou os horizontes de possibilidades interpretativas dos diversos movimentos e falas das pessoas que eu escutava, me

advertia que este esforço intelectual não tem como finalidade dar conta de esvaziar toda a discussão sobre este trabalho, mas sim, possibilitar discutir as condições teóricas que embasaram a pesquisa junto ao debate de como se dá as experiências dos meus interlocutores.

Sobre a dinâmica de convívio com os carroceiros e as estratégias de aproximação e desenvolvimento do campo, observei como se estabeleciam ou não regularidades nos locais em que os carroceiros atuavam. No campo, ouvi sobre o início de suas rotinas, desencadeando processos de saída de seus bairros e as respectivas entradas nos bairros nos quais atuariam. De segunda a sábado, repetiam os mesmos trajetos, mas acompanhar seus percursos e entender essas escolhas foi um desafio. Tive que aceitar que minha tarefa nesse universo de análise seria também descrever a volatilidade de suas escolhas, reconhecendo que aquele campo e a forma como os carroceiros estabeleciam seus trajetos eram "escapáveis". Neste quesito, ocorre a ampliação dos limites geográficos, ou seja, quando são estabelecidos seus "circuitos", devem ser consideradas as lógicas de redefinição na apropriação dos seus trajetos, que podiam ser alteradas de acordo com as avaliações diárias que faziam.

Enquanto estabelecia minhas compreensões sobre o circuito carroceiro e as noções sobre acompanhamento de seus trajetos, estive contato com o estudo de Flávia Melo. Ela é professora e pesquisadora, elaborou sua tese na região de influência da tríplice fronteira amazônica do Brasil, Peru e Colômbia. Sua pesquisa desenvolve o que ela define como algumas das linhas constitutivas da assistência social, compreendida como uma malha tecida por um "emaranhado de relações, modos de fazer, trajetórias de vida e agenciamentos humanos e não humanos". Dessa forma, o Programa Bolsa Família desempenha um papel central nesse contexto. A autora desenvolve a escolha de uma "etnografia *mestiza*" e de "abordagens antropológicas poluídas", que é uma reivindicação do "contágio" de linhagens acadêmicas junto ao interpelamento das mulheres com seus "corpos marcados", permitindo a compreensão de um híbrido analítico. Ela detalha os caminhos das mulheres envolvidas nas "políticas de estado" da Amazônia e compromete-se com as mobilidades e trajetos no território amazônico de suas interlocutoras, ela mesma e seus antepassados.

Um aspecto interessante é a percepção de como a assistência social é praticada no território amazônico, intensamente ligada às linhas de vida das mulheres na região fronteira. Ela desenvolve um trabalho de campo de longa permanência junto às aglomerações em filas de agências bancárias, loterias e supermercados. Ali, ela explora como as filas podem ser um indicador que descreve a malha assistencial em seus efeitos. Ao ler o seu escrito, me atentei à sua análise de como se desenvolvem os fluxos nas filas e a constituição do tempo da

peregrinação institucional, em processos de aglomeração ou esvaziamento das próprias cidades em que estava seguindo um modo de operação para o "fazer esperar". Além de perceber a gestão do tempo pela espera, ela apresenta ainda como a espera é ativa: as pessoas utilizam estratégias para burlar os tempos de espera, recorrendo a pessoas que podem encurtar seus lugares. "Mesmo quando esperam, as mulheres agem" (Melo, 2020, p. 265), utilizando suas estratégias para abreviar suas peregrinações.

Após suas instigantes colocações, olhei com mais atenção às formas como os carroceiros compreendiam suas atuações e os territórios por onde transitavam, desenvolvendo o "tempo das coisas". Para ser carroceiro, é preciso gerenciar o tempo dos deslocamentos, e ainda estar sensível ao tempo do animal e do homem, que aqui se juntam (segundo as percepções de muitos carroceiros) em um mesmo propósito, o de promover os encontros e superar todos os serviços do dia-a-dia. Assim, os mapas que elaborei mostraram algumas das rotas de entrada e saída dos bairros, mas não conseguiram abranger toda a complexidade dos caminhos que eles percorriam e experimentavam em movimento, visto que certas escolhas eram frequentes (clientes) e outras eram possibilitadas através do estabelecimento de novos caminhos. Observar o movimento, passagens, encontros, também é se colocar em movimento, em um comprometimento no processo de campo e na própria compreensão de como operam as relações das pessoas a quem estamos estabelecendo movimentos de proximidade.

1.3 Apresentação da divisão da dissertação

Esta dissertação está estruturada em duas partes. A primeira seção, intitulada "Uma questão para a cidade: a presença dos carroceiros", explora dados históricos sobre as atividades ligadas à carroça em São Luís. A tração animal e seus condutores tiveram papéis cruciais no cenário do porto marítimo da cidade, participando na redistribuição de bens como água e mercadorias diversas, além de desempenharem um papel na limpeza urbana, recolhendo resíduos das ruas.

Nesse cenário, realço a presença do carroceiro, levando em consideração momentos históricos diversos. Descrevo a concepção de carroceiro através de relatos de jornais e livros, com ênfase nos eventos dos séculos XIX e XX, destacando trechos que abordam a cidade e as atividades relacionadas à carroça. Após essa explanação, apresentei dados relativos a legislações municipais que regularizam as atividades dos carroceiros em capitais estaduais de todo o Brasil, destacando os processos de reconhecimento ou proibição de suas atividades nas

vias públicas. Após, examinei as leis que regem suas atividades no contexto específico de São Luís, apresentando regulamentações e proibições acerca das suas atuações nas ruas.

Escrevo ainda sobre o COHATRAC, retomando seu contexto de formação e as características que proporcionam a compreensão do bairro como um espaço de transformação e oportunidades para carroceiros. Essa dinâmica é destacada por seu papel em reformas e construções, conforme evidenciado por um grupo atuante nas suas ruas, gerando reflexões sobre a ocupação urbana e a oferta de seus serviços para vários segmentos que compõem a cidade. Na última seção, desenvolvo o perfil dos meus interlocutores segundo as composições humanos/animais/carroças, que se entrelaçam por entre uma cidade que emerge de seus movimentos e contribuições

Na segunda parte, explorei os significados associados à "vida carroceira" conforme explicados por este grupo de carroceiros na cidade de São Luís. As percepções compartilhadas pelos meus interlocutores abordam suas lembranças sobre como aprenderam a trabalhar com carroças, os fatores que facilitaram esse processo, os lugares onde residem e os que percorrem durante suas atividades remuneradas, culminando em suas compreensões sobre o que significa ser um carroceiro e os processos de permanência ou mesmo as tentativas de sair da vida carroceira.

Os carroceiros desempenham um papel crucial no processo de coleta e transporte de diversos objetos e materiais na cidade, movendo esses itens entre diferentes contextos: desde as mãos dos geradores de resíduos até os espaços institucionais (Ecoponto) ou mesmo para locais ilegais de descarte. Desenvolvi ainda nesta parte noções do circuito carroceiro identificável na pesquisa de campo, potencializado a partir desta categoria produzida por Magnani (2014). Dessa maneira, explorei como estabelecem circuitos, desde a ativa apropriação que fazem nas/das ruas até os movimentos de negociação, os diálogos que estabelecem junto aos seus companheiros de trabalho, sejam humanos ou animais.

Meus interlocutores consideraram valioso compartilhar suas trajetórias, enfatizando a produção de aprendizados tanto para eles quanto para os animais, e a complexidade das lógicas de comando. A construção da identidade do carroceiro, embora tenha raízes desde a infância, representa um contínuo processo de reafirmação nessa "vida carroceira". Essa vida emerge, se consolida e, por vezes, também suscita o anseio pelo distanciamento das práticas carroceiras. Os movimentos estabelecidos pelos carroceiros estão intrinsecamente ligados à história da cidade.

PARTE 1 - UMA QUESTÃO PARA A CIDADE: A PRESENÇA DOS CARROCEIROS

A pesquisa desta dissertação, como mencionei na Introdução, foi desenvolvida na cidade de São Luís, a capital do estado do Maranhão. Sua fundação remonta ao século XVII, tendo sido inicialmente ocupada pelos franceses – ainda que essa narrativa sempre esteja em disputa (Lacroix, 2002), passando por domínio dos holandeses e, por fim, sendo incorporada pelos portugueses, cuja influência se reflete de maneira marcante na arquitetura e cultura local. Esse histórico teve impactos significativos no traçado urbano da Ilha, resultando na expansão gradual das vias de acesso para a circulação de pessoas e veículos em direção ao interior da cidade, notadamente pelo chamado Caminho Grande. Isso contribuiu para conectar bairros e aproximar núcleos populacionais antes distantes do Centro Histórico (região do início do adensamento urbano), estabelecendo uma ligação entre áreas que, anteriormente, estavam segregadas do núcleo fundador da cidade.

Os carroceiros, acompanhados de suas carroças e animais, desempenharam um papel significativo na cidade como um dos principais meios de transporte para mercadorias relacionadas ao comércio e ao transporte de materiais diversos, até mesmo sendo utilizados para deslocamento de pessoas⁷. Mesmo que não seja o objetivo principal desta dissertação precisar a presença histórica dos carroceiros em São Luís, é interessante observar que seus trajetos e tarefas laborais estavam presentes e foram documentados desde tempos antigos.

O livro "São Luís do Maranhão, corpo e alma", escrito por Lacroix (2020), aborda a dinâmica social de São Luís a partir do profundo interesse da autora nas características físicas dos espaços, nos usos e costumes dos habitantes da Ilha, com destaque para os eventos dos séculos XIX e XX. Nessa leitura, optei por destacar trechos que abordam a cidade e as atividades relacionadas à carroça, que têm suas raízes no contexto das intensas atividades comerciais do porto marítimo, para que o leitor e a leitora menos ambientados com a dinâmica ludovicense possam imaginar a cidade onde essa pesquisa aconteceu.

Desde meados do século XVIII em diante, “a cidade de São Luís beirando então seus dezessete mil habitantes, teve o movimento de suas ruas aumentado pelas idas e vindas de comerciantes, caixeiros, escravos, carroças, cavalos e tudo mais exigido pelas relações sociais, transações comerciais e culturais da cidade.” (Lacroix, 2020, p.87). Segundo Lacroix (2020) tem destaque o movimento em torno das fontes e nascentes para o abastecimento de água.

⁷ Uma matéria do imparcial relembra os usos de bondes movidos a tração animal. Disponível em: <https://encurtador.com.br/egGNW>

Muitos dos solares (residências de famílias nobres localizadas no Centro Histórico, especialmente na área conhecida como Praia Grande) possuíam poços em seus quintais, mas, aqueles que não tinham acesso à água própria, recorriam aos aguadeiros – escravizados que transportavam água em seus ombros ou em carroças com tração animal -, figuras icônicas no cotidiano urbano (Lacroix, 2020, p.171). Nesse contexto, um espanhol iniciou a venda de água em uma barraca em frente à Casa das Tulhas (mercado localizado na área central), o que motivou Ana Jansen⁸, proprietária de diversos poços, a monopolizar o fornecimento de água como um empreendimento comercial.

A água era comercializada em barracas ou entregue diretamente nas residências. Neste processo, era “colhida sem higiene por ‘escravos’ [pessoas escravizadas] e trazida em canoas dos Vinhais [bairro da cidade] ou em carros de boi, do Apicuns [outro bairro], era vendida pelos negros, com mãos e canecos sujos a tirar a água das pipas para entregar em domicílio em carroças trepidantes.” (Lacroix, 2020, p.172). Essa frase da autora revela que o desenvolvimento das atividades comerciais em São Luís contou em grande medida com o uso de carroças, tanto para o estabelecimento da venda de água quanto de outros bens de consumo nas ruas da cidade. Cabe, contudo, problematizar a relação entre pessoas escravizadas e questões de higiene, expressas pela autora sem crivo crítico, uma vez que pode haver espaço para criticar a possibilidade de uma associação estigmatizadora e preconceituosa.

Vale destacar também, a partir de Lacroix, o papel dos carroceiros na limpeza pública.

O calor e a umidade da estação chuvosa que marca seis meses por ano na Ilha, favoreciam o processo de putrefação dos resíduos de cozinha, cascas de frutas, restos de camarão, peixe e outros mariscos, troncos, galhos e folhas dos quintais postos no mais singular dos becos de São Luís, nas portas das casas em cofos e latas a serem recolhidos em carroças abertas, exalando mau cheiro e deixando caídos pelas ruas parte do conteúdo a ser jogado em chãos vazios, igarapés ou no mar. (Lacroix, 2020, p.205 e 206)

As orientações municipais, motivadas pela significativa sujeira nas ruas da cidade, resultaram em medidas para conter o acúmulo de lixo nas vias, visando aprimorar os padrões de higiene. Assim, foram estabelecidos códigos de conduta, com publicações ocorrendo entre 1842 e 1968. Nesse cenário, os carroceiros tinham a tarefa de transportar todos os resíduos até

⁸ Ana Jansen ocupa um lugar de destaque na história de São Luís, no Maranhão. É lembrada como uma das personalidades mais fascinantes entre as “lendas ludovicenses” e mais cruéis no trato das pessoas escravizadas. Conta-se que sua figura histórica e aterradora vagueia pelas ruas do centro da cidade com sua carruagem fantasmagórica.

os aterros situados nos arredores do Campo d’Ourique, uma área que abrangia as proximidades do que hoje chamamos de Praça Deodoro.

A seguir temos um recorte aproximado de uma planta arquitetônica, de 1853, que apresenta detalhes do Campo d’Ourique:

Figura 4: Planta da cidade de São Luiz, em 1853



Fonte: Biblioteca Digital da Fundação Biblioteca Nacional

Em minhas pesquisas, deparei-me com um capítulo do livro "Pregoeiros e Casarões", escrito por Antônio Guimarães de Oliveira (2015), que apresenta vários ofícios historicamente situados na cidade de São Luís. Um dos seus capítulos tem o título "Carroceiros e Carreiros" e oferece um resumo da atividade, acompanhado de diversos cartões postais fotográficos retratando poses e a presença dessas figuras em movimento pela capital, que trarei a seguir. Assim, considero pertinente destacar um dos seus cartões fotográficos e um trecho deste livro, pois anunciam um fio condutor de análise que ressoa até os tempos atuais, denominado aqui como a "*retórica do fim*". A legenda já sinaliza o direcionamento de um tráfego que interromperia suas atividades nas ruas especificadas abaixo:

Figura 5: Cartão Fotográfico com Emissão desconhecida, em 1975, São Luís- MA.



Fonte: O Imparcial, 1975

Nos debates recorrentes sobre o direito à cidade e as possibilidades de existência por meio da identidade carroceira, os carroceiros são frequentemente envolvidos em discussões contínuas sobre modernização e progresso. Nesse contexto, ainda são vistos como uma espécie de "resquício", algo que persiste de forma obstinada nas ruas urbanas, desafiando a dicotomia entre natureza e sociedade, ou entre o urbano e o rural, entre uma sociedade urbana moderna e as reinterpretações propostas pelo tensionamento de suas figuras nas ruas. A associação entre humanos e animais aparece dissociada de representações idealizadas sobre a modernidade e, de certa forma, perturba o status quo preferido e acordado entre os diversos grupos que compõem a cidade.

Na década de 1950, por exemplo, o jornal "Pacotilha — O Globo" apresenta, por meio da reportagem de Eldes Machado de Matos, detalhes da rotina dos carroceiros. O texto explora como a presença deles se desenvolveu na cidade, com a seguinte manchete: "Mais de mil Carroceiros a serviço do comércio e indústria maranhenses". Essa matéria apresenta o carroceiro na seção "Heróis anônimos" e explora a importância dessa atividade na logística de transporte de cargas dos armazéns do porto da Praia Grande. Eles realizavam "carrêtos" para distribuição até bairros mais afastados, como o João Paulo (cerca de 6 quilômetros do local). Percebemos, a partir dessa mesma matéria, que suas atividades eram essenciais no transporte de mercadorias.

O carroceiro inicia o seu dia de trabalho, subindo e descendo as íngremes ladeiras de nossas ruas, levando ao quitandeiro do longínquo bairro do ‘João Paulo’, caixas de cebola, cerveja, carne, arroz e outros gêneros de primeira necessidade de que carecem os habitantes do populoso bairro operário desta capital (Pacotilha, 1950).

Os carroceiros descongestionavam as cargas amontoadas nos armazéns do “Porto de São Luís” e atuavam em outros setores do comércio local. As atividades portuárias na cidade têm início nesse local, ou seja, ali temos registros históricos de ampla comercialização através de embarcações, abrangendo um período áureo entre 1612 e 1960 (Clementino, 2017). A reportagem destaca que não devemos subestimar suas tarefas laborais, uma vez que suas atividades desempenhavam um papel crucial na logística do transporte desses carretos desde os armazéns enlameados, em grandes caixas, até as grandes lojas da rua Oswaldo Cruz e da praça João Lisboa (região do Centro, próximo à Praia Grande).

A imagem dos carroceiros, cavalos e carroças circulando pelas ruas da cidade ainda suscita discussões sobre concepções de "atraso" e "modernidade", com implicações decorrentes de suas presenças para uma cidade que se orienta pela evocação desses imperativos. A composição formada por essa amalgama movimentada uma variedade de materiais coletados, transportados e depositados nas ruas e Ecopontos da cidade, apresentando suas presenças nesse cenário de maneira obstinada.

Lê-se:

“Reunidos nos antigos pontos, dentre estes com maior incidência a Praia Grande, os velhos carroceiros, que ainda somam mais de mil, acham-se no momento em situação de grande dificuldade, e enquanto relembram com saudade um passado que lhes foi promissor, tendo estes que se sentar nos mesmos locais de antes para esperar que o serviço apareça, quando antigamente se dava exatamente o contrário: o freguês esperava pelo serviço (O Estado do Maranhão, 1979 apud Oliveira, 2015, p. 31)

A determinação de encerrar suas atividades nas ruas surge como “uma promessa não cumprida na cidade”. Como explicar suas presenças e, ao mesmo tempo, abordar essas questões sem considerar os papéis que desempenham nas dinâmicas de produção de uma cidade que procura resolver questões relacionadas aos materiais e disposições nos Ecopontos locais. Durante a pesquisa de campo, ouvi relatos sobre como os Ecopontos foram "feitos para carroceiros", e a partir dessa reflexão, podemos ponderar sobre a colaboração deles com os espaços institucionais, reafirmando suas presenças, fortalecendo essas demandas e atuações.

No que tange à atuação desses trabalhadores na cidade, encontramos várias referências sobre a maneira pela qual deveriam se portar, por meio da criação e disseminação dos códigos de postura. Selbach (2010) analisa os cinco Códigos de Postura de São Luís, promulgados em

1842, 1866, 1893, 1936 e 1968, e explica que esses documentos legais moldavam o espaço citadino, ou seja, eles estabeleciam as "legalidades urbanas" e nos oferecem percepções sobre a realidade da época, detalhando as permissões e proibições que regiam a cidade.

Os códigos de postura mencionam as atividades com tração animal, ou seja, eles regulavam os Veículos de Carga da cidade, estabelecendo aspectos como as dimensões dos veículos, o tamanho das rodas e a carga máxima permitida. Além disso, indicavam que a administração municipal era responsável por emitir registros, determinar o sentido do tráfego dos veículos e designar os locais de estacionamento, entre outras disposições (Selbach, 2010).

As disposições legais que regulam a atividade dos carroceiros em São Luís permanecem vigentes por meio de legislação municipal até o presente ano de 2023. A capital maranhense é uma das cidades brasileiras que produziu suas próprias leis de reconhecimento da atividade profissional dos carroceiros ou condutores de veículos de tração animal, através da Lei n.º 4201 de 19 de maio de 2003 e estabeleceu o Dia Municipal dos Condutores de Veículos de Tração Animal no ano subsequente (Lei n.º 4392/2004). Isso coloca a cidade em um contexto regulatório da atividade que contrasta com outras capitais brasileiras (como indicarei na continuidade), as quais têm implementado leis visando à proibição imediata ou à redução gradual das atividades com tração animal. Adicionalmente, a Lei n.º 215/2010 oferece direcionamentos sobre as normas a serem observadas nas ruas durante a realização dessa atividade.

Conforme mencionei anteriormente, o desenvolvimento desta pesquisa sobre as regulamentações legais teve início durante o auge da pandemia. Esse processo começou quando me deparei com notícias online que abordavam as atividades dos carroceiros e as possíveis limitações legais que eles enfrentavam em suas operações na cidade. Encontrei diversas referências a leis que frequentemente associavam os carroceiros a violações das regulamentações legais. Isso me levou a perceber que suas atividades poderiam estar em conflito com a lei e que também havia restrições impostas a eles, as quais limitavam suas operações a espaços específicos ou, em alguns casos, proibiam completamente sua presença nas cidades.

Recordo-me que naquela época eu lia jornais da mídia que traziam diversos pontos de vista de grupos organizados, como organizações não governamentais (ONGs), que eram a favor dos direitos dos animais. Chamou minha atenção encontrar, em algumas ocasiões, frases como: "A atividade está proibida na cidade" ou então, "A proibição da tração animal nunca foi efetiva na cidade". A partir desses discursos, percebi o cenário desfavorável para a realização do

trabalho dos carroceiros. Especialmente quando os defensores dos direitos dos animais denunciavam maus-tratos infligidos aos animais usados para tração.

Também observei debates relacionados à mobilidade urbana e os possíveis congestionamentos no tráfego, bem como o problema do descarte de resíduos nas vias públicas. Havia discussões sobre a responsabilidade desses trabalhadores em relação ao descarte inadequado de resíduos sólidos urbanos. Tais debates também abordavam os próprios conceitos de urbanidade moderna, que eram tensionados a partir das presenças dos carroceiros nas ruas. Apesar de, nesse momento, eu não poder fazer trabalho de campo, essas questões foram desenhando um cenário importante para compreender a relação entre os carroceiros e a cidade.

2.1 A utilização da tração animal nas capitais brasileiras

Capturada por essas informações, busquei dados específicos sobre a regularização das atividades dos carroceiros nas capitais dos estados brasileiros. Encontrei diversos contextos com processos de reconhecimento ou proibição de suas atividades nas ruas. Para organizar esse procedimento, recorri a plataformas de pesquisa que disponibilizam bases de dados chamadas "leis municipais" e "legisWeb"⁹. Posteriormente, cruzei esses dados com as informações disponibilizadas nos sites das prefeituras, quando disponíveis.

Como critério de pesquisa *online*, utilizei palavras-chave como "carroceiro", "tração animal" e "condutor de veículo de tração animal". A expressão "tração animal" se mostrou mais apropriada, uma vez que os documentos legais frequentemente empregam essa terminologia para se referirem às carroças e às regulamentações relacionadas às pessoas que atuam como carroceiros. Sendo assim, essa é a nomenclatura predominante nas leis que abordam o tema. Nelas encontrei orientações sobre a circulação nas cidades e disposições relacionadas ao bem-estar dos animais. O resultado desta fase de pesquisa foi compilado em um quadro-resumo, criado no software *Excel*, contendo informações como estados, municípios, números das leis, anos e resumos. Esse quadro completo pode ser encontrado no apêndice 1, ao final da dissertação.

Organizei os dados por capitais estaduais e categorizei em quatro formas pelas quais essas cidades tratam da circulação dos carroceiros: "proibição", "redução gradativa da atividade", "regulamentação da atividade" ou "inexistência de leis específicas" para orientá-la. É importante ressaltar que, em relação à inexistência de leis específicas, é necessário apontar

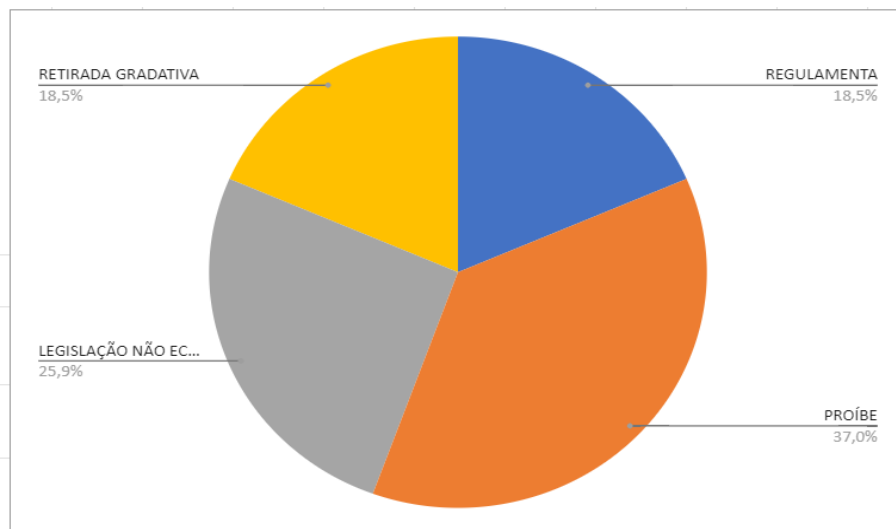
⁹ Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/> e <https://www.legisweb.com.br/>. Acesso em: 20 de maio de 2023.

que os dados foram obtidos apenas a partir dos conteúdos disponibilizados na internet, o que pode sujeitá-los a possíveis incompletudes.

Uma das primeiras reflexões que realizei foi considerar as diversas realidades presentes nesse país diversificado, uma vez que temos um vasto território que abriga diferentes formas de regulamentação das atividades dos carroceiros. No contexto de São Luís, onde resido, é comum encontrar atribuições variadas para os carroceiros, que operam utilizando carroças feitas de madeira, equipadas com rodas traseiras que costumavam ser pneus de carros. Essas carroças exibem uma variedade de pinturas e formas, sendo puxadas por animais equinos. Além disso, é frequente observar que esses trabalhadores lidam com resíduos pesados ou volumosos, que constituem a carga transportada. Um exemplo disso é a disposição comum de carroceiros para manejar resíduos provenientes da construção civil (chamados localmente de "entulho") e móveis. Em outras regiões do país, a atividade de coleta é diferente, com os carroceiros se aproximando mais do trabalho de catadores, que se concentram em resíduos recicláveis.

Ao considerar essas questões e elaborar o quadro previamente mencionado, identifiquei um total de 46 documentos legais relacionados. Classifiquei o direcionamento dessas leis e, por meio da análise delas, pude perceber tendências tanto proibitivas quanto de reconhecimento das atividades. A seguir, apresento um gráfico que ilustra as seguintes categorias: "proibição", "retirada gradativa", "legislação não encontrada" e "regulamenta", considerando a lei mais significativa de cada município e a sua orientação em relação às categorias mencionadas.

Figura 5: Capitais brasileiras e seus posicionamentos sobre a utilização de tração animal



Fonte: Produzido pela autora

Em um total de 27 capitais estaduais, incluindo o Distrito Federal, cheguei aos seguintes números: dez capitais (37%) proíbem as atividades com tração animal; em sete (25,9%) capitais não encontrei leis que regulamentam as atividades; cinco (18,5%) regulamentam, ou seja, permitem as atividades segundo certas condições pré-determinadas; e cinco (18,5%) propõe a retirada gradativa dos carroceiros, estipulando prazos e políticas específicas para encerrar seus serviços.

Ao analisar comparativamente esse quadro, podemos observar que predominam políticas que proíbem as atividades dos condutores de tração animal. É importante ressaltar também que duas dessas categorias, ou seja, "proibição" e "retirada gradativa", compartilham um objetivo similar, que é encerrar as atividades dos carroceiros. No entanto, optei por categorias distintas porque percebi que os processos diferem de maneira significativa. A abordagem de "redução gradativa" frequentemente era acompanhada por outras legislações, que delineavam alocação de recursos para implementação e tratavam de maneira mais aprofundada da reintegração dos carroceiros em outras atividades produtivas.

A circulação de carroças na cidade de Porto Alegre, possui cinco leis diretamente relacionadas às atividades de tração animal, com ênfase na Lei n.º 10.531/2008, que prevê a retirada gradativa delas das ruas. Através da leitura de Baggio (2020), sabemos que na capital gaúcha ocorreu uma grande representação pela chamada "justiça ambiental", amparada em uma antagonização dos direitos dos carroceiros e dos cavalos, promovendo processos de exclusão social, com narrativas que discriminaram os trabalhadores em prol de uma modernização ecológica.

A análise realizada pelo autor tem como objetivo destacar a aplicabilidade da teoria do reconhecimento de Axel Honneth no estudo de caso em questão. Através da sua abordagem, é possível perceber que no contexto dessa capital, houve um processo no qual a proibição das carroças foi priorizada em relação às oportunidades econômicas para os carroceiros. O descrédito desses trabalhadores em relação ao poder público ficou evidente, especialmente quando alternativas de sustento foram apresentadas, como cursos de panificação e outras opções. O autor explora e problematiza a eficácia do processo de cadastramento e elaboração do perfil dos trabalhadores envolvidos, segundo suas necessidades no processo de reinserção para outras atividades laborais.

O programa governamental "Porto Alegre Para Todos", em conjunto com a cooperativa "Mãos Limpas", divulgou um relatório em 2016 que continha informações sobre a

implementação do cadastro dos catadores, bem como detalhes sobre as inserções profissionais, descritas como "novas formas de sustentação". Segundo o Baggio (2020), esses dados apresentam inconsistências em comparação com os números apresentados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o que suscita discussões sobre as incongruências presentes no processo de implementação da Lei 10.531/08.

A fundamentação inicial de proteção dos cavalos utilizados também é discutida nesse contexto. Sobre isso, Baggio demonstrou que “O art. 5.º do Decreto 18.409/13 determina que os animais recebidos no processo de entrega voluntária das carroças serão recolhidos ao abrigo da cidade e posteriormente serão destinados à adoção através da Empresa Pública de Transporte Coletivo” (Baggio, 2020, p.193). Isso implicava, segundo o autor, que o artigo englobava somente os animais entregues de forma voluntária, sem necessariamente desenvolver um plano de proteção abrangente para os animais.

Durante mais de uma década de vigência, os prazos para a interrupção das atividades dos carroceiros em Porto Alegre foram alterados diversas vezes. Isso ocorreu principalmente devido à dificuldade de alcançar os resultados planejados. Assim, muitos carroceiros não conseguiram ingressar no mercado formal de trabalho. Além disso, ao serem encaminhados para trabalhar na triagem de lixo nos galpões de reciclagem, eles não obtiveram ganhos significativos pelos serviços prestados. Na prática, sua disponibilidade serviu como uma garantia de reserva de mercado para muitas empresas de coleta de resíduos sólidos, o que reduziu drasticamente seus rendimentos.

Na cidade de Natal, capital do Rio Grande do Norte, a Lei n.º 6677/2017 também estabeleceu a retirada gradativa das carroças. Nesse contexto, Carvalho e Do Valle (2017) discutem a formulação e apresentação pública da Política Municipal de Retirada de Veículos de Tração Animal (PMRVTA). Eles explicam que diversos grupos estiveram envolvidos na discussão dessa política, incluindo carroceiros, defensores dos direitos dos animais, agentes governamentais, políticos e a imprensa. Segundo os autores, embora várias questões relacionadas às atividades estivessem em pauta, o que mais se destacou foi o debate moral em relação ao tratamento dos animais e às consequências do sofrimento que eles experimentam na cidade, gerando uma "retórica das emoções" (2017, p. 51) nas definições das práticas consideradas intoleráveis.

O debate público em torno do uso de carroças nas áreas urbanas de Natal se intensificou após a confirmação da cidade como uma das sedes da Copa do Mundo. Diversos discursos foram proclamados com o intuito de proteger a imagem da cidade e dar seguimento ao processo

de "urbanização turística" que ocorreu recentemente (Lopes, 1997 *apud* Carvalho, 2017). A remoção das carroças das vias de tráfego foi vista como uma etapa crucial na construção de uma imagem moderna.

Carvalho e Do Valle (2017) conduziram uma pesquisa etnográfica, acompanhando os carroceiros em seus "pontos" (locais de trabalho) e nas audiências públicas que moldaram as políticas de retirada das carroças. Durante esse estudo, eles observaram a emergência de várias perspectivas, enfatizando a descrição do trabalho dos carroceiros em conjunto com seus animais, muitas vezes visto negativamente como "violência" contra esses "seres indefesos". Nesse contexto, os defensores dos direitos animais ganharam espaço para expressar suas opiniões, pois teriam "voz" para defender os interesses e bem-estar dos animais. Houve também a percepção de que os carroceiros eram instados a buscar autoconscientização e mudança por conta própria, a partir de discursos genéricos que pouco se comprometiam esses trabalhadores, resultando em uma reiteração de processos de violência contra eles.

Na cidade de Belo Horizonte, a Lei n.º 11.285/2021 estabeleceu o programa de redução gradual dos veículos de tração animal. Oliveira (2022) investigou as discussões que envolveram o desenvolvimento das políticas públicas ligadas às atividades dos carroceiros. Ele observou as mudanças na legislação ao longo de duas décadas e apresentou dados de sua etnografia, realizada nos anos de 2014 e 2018, em uma comunidade de carroceiros. No decorrer dessa investigação, emergiram diferentes grupos com discursos permeados por conflitos, envolvendo debates sobre a viabilidade das associações entre humanos e animais, bem como a significância do trabalho. Vemos a seguir um trecho significativo sobre o desenvolvimento de discursos que buscam o disciplinamento dos seus corpos e de suas ações no mundo.

A disputa é não apenas o exercício do poder de disciplinar os corpos humanos, equídeos, asininos e muars no território urbano, mas também o que significam esses atores, como eles agem coletivamente no mundo, onde e como podem viver, onde (se) e como podem trabalhar. (Oliveira, 2022, p. 478).

Essas discussões evocaram aspectos do ativismo antiespecista. Cada um deles enxerga a relação com os animais como uma parte fundamental de suas respectivas identidades coletivas. Isso se torna evidente no trabalho interespecífico de humanos e animais nas atividades dos carroceiros. Adicionalmente, também se manifesta por meio das vozes ativas dos defensores dos direitos animais, que buscam representar os interesses dos animais, articulando e elucidando suas experiências, dores e condições de vida.

A leitura De Oliveira (2022) é esclarecedora de seu contexto e traz luz a algumas reflexões que podem ser cruzadas à minha pesquisa. Para o autor, o disciplinamento dos corpos rejeita a pluralidade de formas de habitar o mundo em um mesmo território, ou seja, deslegitima os modos de vida dos grupos carroceiros e ainda fixa imagens dos animais sempre em situações de sofrimento e desamparo. A partir das provocações levantadas pelos autores em outras cidades brasileiras, parto para apresentar como o debate tem se colocado em São Luís.

2.2 A legislação ludovicense e a atividade de carroceiro

No contexto de São Luís do Maranhão, encontramos quatro leis que regulamentam as atividades dos condutores de Veículos de Tração Animal (CVTA). Apenas São Luís e Goiânia possuem leis específicas que reconhecem a “atividade de carroceiro” (Lei Nº 4201/2003 – São Luís e Lei Nº 8.323/2005, em Goiânia). São Luís também é a única capital com uma lei específica para concessão de pensão quando ocorre lesão corporal ou morte. Específico a seguir todas as leis ludovicenses:

Figura 6: Quadro Leis Municipais de São Luís que tratam de carroceiros e sua tração animal

	Lei	Resumo	Prefeito
MA/ São Luís	Lei Nº 4053/2002	Dispõe sobre Concessões de pensão por lesão corporal ou morte de mototaxista, taxista e carroceiro quando no exercício da profissão e dá outras providências.	Jackson Lago (PDT)
	Lei Nº 4201/2003	Dispõe sobre o reconhecimento da atividade de carroceiro (condutor de veículos à tração animal e dá outras providências.	Jackson Lago (PDT)
	Lei Nº 4392/2004	Institui o Dia Municipal dos Condutores de Veículos de Tração Animal.	Jackson Lago (PDT)
	Lei Nº 215/2010	Dispõe sobre a circulação de veículos de tração animal em avenidas, pontes, elevados e ruas do centro da cidade (vias urbanas) no município de São Luís/MA, e dá outras providências.	João Castelo (PSDB)

Fonte: Produzido pela autora

A Prefeitura Municipal de São Luís lançou, em 2010, a Norma Municipal n.º 215, para dispor sobre a circulação das carroças, bem como as responsabilidades dos carroceiros. Para exercer a atividade, segundo seu texto, é necessário ter idade mínima de 18 anos e participar do

“curso de regras de circulação e sinalização de trânsito”, promovido pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT). Este processo envolve a habilitação específica, reconhecida pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), denominada Autorização para Conduzir Veículo de Tração Animal (ACVTA), além de adaptação nas carroças para usufruir de um Certificado de Registro de Veículo de Tração Animal (CRVTA); além disso, é preciso acompanhamento anual para a manutenção da saúde do animal, mediante avaliações médicas e fiscalização para identificar maus-tratos.

Assim, é dever do condutor portar os documentos de autorização para condução (com validade de 24 meses), licenciamento do veículo e identificação do animal que efetua a tração. O processo de vistoria junto a SMTT ocorre anualmente (segundo o Art.7 °). O Art. 5° da Lei traz, especificamente, a formulação de itinerários que regulam a circulação dos carroceiros nas vias. Em pontes, elevados e vias de grande circulação seu trânsito é proibido. Nos demais espaços, ou seja, nas áreas internas aos bairros, elas podem circular, sendo vetado, o movimento, entre às 20 e às 06 horas, em toda a cidade.

O Artigo 19 °, da mesma Lei, trata especificamente das proibições e infrações referentes à questão animal. É proibido sobrecarregar a carroça, em peso superior às forças do animal; produzir ruídos constantes, como o uso de guizos e chocalhos; utilizar madeiras, chicotes e outros meios que machuquem o animal, ou seja, praticar todo e qualquer ato que traga sofrimento. Assim, podemos perceber a atividade permeada de regulações burocráticas, com a participação de órgãos para o treinamento e fiscalização.

Na prática, ou seja, quando percebemos estas indicações legais e como elas se encontram com a realidade, percebemos que muitas destas especificações não são vivenciadas pelos carroceiros. Lord, interlocutor que apresentarei melhor na segunda parte, quando questionado sobre a necessidade de algum emplacamento e curso para ser carroceiro, me respondeu: “*Isso deve ser fake news, isso não existe*” (Lord, em agosto de 2021). Assim, é comum que tais especificações, como emplacamento e as conformações de carroças ou circuito carroceiro sejam remanejados a partir das ideias dos próprios carroceiros.

Uma das imagens mais vivas que tenho, da diversidade de carroças que conduzem os animais, era quando via passar um carroceiro conhecido no bairro onde vivo, um senhor negro retinto e baixo, que tinha sua carroça pintada toda de amarelo e andava com três placas de carro penduradas na parte traseira dela, uma em cima da outra. Em outra situação vi uma carroça transitando próxima ao Ecoponto Itapiracó do bairro do COHATRAC. Nela, ao invés de uma placa, o carroceiro pendurou um quadro com uma imagem do pôr do sol.

Com essas menções desejo indicar que as questões de regulamentação previstas em lei não surtiam efeito entre os carroceiros que encontrei. Muitos dos meus interlocutores sabiam, entretanto, da existência de um projeto chamado Cavalo-de-lata, que teve repercussão nacional como uma alternativa à tração animal no Rio Grande do Sul. O projeto foi idealizado por uma ONG, também chamada de Cavalo-de-lata¹⁰ e visava substituir as carroças por um veículo com carroceria, que funciona de forma híbrida: no pedal ou a motor elétrico, com velocidade de até 25 quilômetros por hora. Quando perguntado sobre a implementação deste modelo, um dos meus interlocutores respondeu que não sabia quem “*pagaria essa conta*”, se a gasolina daria para rodar “*ao menos uma semana*” (Ribamar, em setembro de 2021). De maneira correlata, podemos ver a maneira como o debate público inscreve a “descarroceirização” (De Oliveira, 2021) dessas pessoas, a partir do posicionamento da carroça como objeto retrógrado, indicando novas formas mais tecnológicas de intervenção nas atividades de coleta de resíduos, garantindo o não emprego dos animais.

A mídia local estima que existam em torno de 10 mil carroceiros¹¹ em São Luís. Esse número é discutível, pois não encontrei referência a uma fonte de dados específica, e surge a partir da explicitação da grande quantidade observadas nas ruas. Apesar da insegurança em relação à informação, percebi uma replicação deste número de maneira expressiva em outros veículos de notícias.

Assim, conduzi a pesquisa considerando como os grupos de carroceiros traçavam seus trajetos e para onde iam. Percebi uma tônica de intencionalidades observáveis segundo: “*espaços de interesses*” ou mesmo, o “*desdobramento dos interesses*”. Importante destacar que desenvolvo esses termos para apresentar a maneira que meus interlocutores observavam as ruas e obtinham os conhecimentos necessários para fazer a leitura de oportunidades ou mesmo como engatavam uma conversa ou provocavam as necessidades de seus serviços. Sinteticamente, podemos dizer que seus trajetos são interessados e cotidianamente replicáveis, mas isso não produz a fixidez de seus “circuitos” (Magnani, 2014), pelo contrário, eles expandem noções próprias de possíveis fixidez de seus percursos, abrangendo essas definições a partir de óticas mais readaptáveis e reprogramáveis. A carroça, animal e homens redefinem seus horizontes,

¹⁰ "Cavalo de Lata" é um veículo urbano de coleta seletiva elétrico projetado no Rio Grande do Sul pela ONG "Cavalo de Lata". Esse protótipo surge como uma alternativa às carroças e tem como objetivo reduzir a presença de veículos tracionados por animais. O veículo possui uma estrutura metálica com uma carroceria destinada ao transporte de resíduos, visando aprimorar as condições de trabalho dos catadores e contribuir para a melhoria desse processo de coleta..

¹¹ A matéria mencionada encontra-se no seguinte link: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2022/10/26/audiencia-publica-discute-o-uso-das-carrocas-em-sao-luis.ghtml>. Acesso em: 25 de agosto de 2023.

buscam novas oportunidades, mesmo que ainda estejam todos os dias, desenvolvendo “as mesmas tarefas”. Eles desfrutam da abertura de oportunidades, conversas, fazer um “serviço a mais” do que o costume, ou seja, mobilizam suas metas e seguem um ritmo ditado pelas suas próprias necessidades e desejos. Para sair do debate sobre a legislação em torno de suas atividades e conhecer as atividades em si, apresento de maneira mais densa o contexto da pesquisa de campo.

2.3 O bairro COHATRAC

São Luís possui diversos conjuntos habitacionais, para ser mais precisa, aproximadamente 55 deles foram construídos a partir da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), com o Programa Nacional de Capitais e Cidades de Porte Médio (PNCCPM). Sobre isso, Lopes (2008) nos dá detalhes:

De 1971 a 1999, foram construídos 55 conjuntos habitacionais, entre os quais o Angelim, Vinhais, Maiobão, Cidade Operária, São Raimundo, Jardim América I e II, e os conjuntos Ipase, Cohama, Cohajap, COHATRAC, Cohapan e COHAB Anil I, II, III e IV, configurando uma mancha urbana descontínua. (Lopes, 2008, p.38)

A construção do bairro COHATRAC está inserida nesse contexto, com a primeira unidade, o COHATRAC I, iniciada em 1974 e concluída em 1978, contando com 875 habitações e aproximadamente 2600 residentes. Ao longo dos próximos anos as demais unidades que compõem o conjunto habitacional foram construídas: COHATRAC II, III e IV, tomaram forma aproximadamente entre os anos de 1981 e 1983. Inicialmente, todas as unidades do conjunto estavam sob a jurisdição do município de São José de Ribamar. No entanto, devido à proximidade direta do bairro com a capital maranhense, ocorreu sua anexação.

A região do entorno imediato, que abrigava dois rios chamados Itapiracó e Paciência, enfrentava desafios relacionados à ocupação urbana, principalmente devido a enchentes, e por isso foi alvo de ações humanas de aterramento. Nessa área circundante, várias regiões residenciais começaram a surgir nos arredores do COHATRAC, tais como Jardim Alvorada, Itaguará, Jardim Araçagy, o Jardim das Margaridas, Parque Aurora e o Planalto COHAB-Anil, experimentando um significativo desenvolvimento entre os anos de 1988 e 1992, contribuindo para a expansão da área urbana (Freire; Diniz, 2006, p.6).

O estudo de Castro e Curvelo-Matos (2020) investigou a toponímia, ou seja, origem de alguns nomes de bairros em São Luís do Maranhão e seus significados, especialmente aqueles derivados de siglas institucionais. No âmbito desse estudo, abordam o bairro COHATRAC I, que foi construído a partir da presença de cooperativas e institutos públicos e privados, notadamente a Cooperativa Habitacional dos Trabalhadores do Comércio, conhecida como COHATRAC. Os autores exploram o planejamento original para a construção do bairro, que incluía modelos padronizados de casas e a numeração das ruas em ordem alfabética. Entretanto, ao longo do tempo, principalmente devido à venda das casas pelos primeiros moradores, tanto as residências quanto as ruas passaram por modificações, perdendo o padrão uniforme (Castro e Curvelo-Matos, 2020, p.244).

De início, a percepção das transformações nas ruas, casas e dos atores envolvidos nessa mobilização, possibilitou a constituição do meu bairro residencial como espaço privilegiado de análise. Conheço diversos espaços de todos os COHATRAC's, pois desde jovem fazia trajetos em várias direções. A pé ou de bicicleta, acessava as escolas que frequentava, visitava amigos, passava muito tempo nas praças e, quando mais madura, participava de movimentos culturais como o "Sebo no chão", na Praça da Igreja Católica Nossa Senhora de Nazaré. Além disso, ainda consumo produtos variados do comércio local, que é bastante diversificado. De maneira preliminar, penso que pode ser interessante para a leitor(a) perceber esses espaços a partir dos meus olhares e impressões. Quando era mais jovem, o bairro estava em pleno desenvolvimento, e as casas eram todas muito parecidas, pintadas com cores discretas. No entanto, à medida que o tempo passou, cada casa se tornou única, exibindo uma multiplicidade de formas e cores que transformaram o bairro em um verdadeiro mosaico de personalidades e estilos.

Adotei aqui o conceito de *barrio* (bairros) a partir de Jiron, Imilan e Iturra (2015), como forma de pensar o recorte da realidade proposto na minha pesquisa. Os autores pontuam que esse conceito “pode ter uma existência significativa, mas é sobretudo, e o que costuma ser esquecido, apenas uma das formas de observar e habitar a cidade” (Jiron, 2015, p. 88). Busca-se evidenciar as viagens, a partir dos bairros, como possibilidades de transcendência do habitar, adotando o próprio deslocamento como “lugar” e “campo” (Clifford, 1997), na medida em que habitar a mobilidade não se trata apenas de demarcar que as pessoas se movem, mas de explorar a experiência desse movimento em si, entender o que acontece quando se traça a linha, antes de focar nos pontos unidos por ela. (Ingold, 2022; Jiron, 2015).

Dessa maneira, quando criança, os caminhos entre minha casa e outros espaços do bairro eram como trilhas de aventura. Lembro-me de percorrer muitas dessas ruas com os amigos,

explorando espaços verdes e descobrindo jardins em praças com árvores para escalar e frutos para colher. À medida que envelheci, o bairro também mudou. Novos serviços surgiram, “trazendo modernidade”. Agora, temos supermercados, academias, restaurantes e uma expansão contínua da atividade comercial nas avenidas, que abrigam lojas de diversas naturezas, além do bairro em constante construção e reforma dos espaços residenciais. Nesse sentido, é possível ver elementos "novos", como prédios comerciais de dois pavimentos, e casas em seu modelo original (mesmo que raros). Sempre escutei sobre as diversas vantagens em morar no COHATRAC. Familiares e vizinhos me falavam que ali “só não havia uma universidade”, de resto tudo se arranjava. Pensando nessa questão, também é possível refletir (e problematizar) a forma como a cidade produz condições diferenciadas de infraestrutura urbana.

Posteriormente, eu me tornei mais uma agente de mudança, reformando com pedreiros, adquirindo materiais de construção e, finalmente, contando com os serviços dos trabalhadores carroceiros. Eles participavam das negociações e, ao final da obra, cuidavam da limpeza e organização na porta das casas. Eles estabeleciam inícios e finais nas empreitadas em prol de uma vida melhor nelas. Desta maneira, pude perceber as diversas apropriações do tecido urbano em nosso entorno, sejam as minhas ou as de outros grupos, enquanto aciono memórias pelas ruas do bairro.

Neste sentido, o bairro representa uma teia de experiências e conexões que fazem com que muitos enxerguem potenciais de oportunidades ali, produzindo permanências e aproximações com o COHATRAC. Ele possui três avenidas principais, que se ramificam através de ruas perpendiculares, com desenho ortogonal. Ele é cortado por travessas, que encurtam caminhos e permitem que se atravesse um bairro inteiro sem necessitar ir para as avenidas principais. Como é um conjunto habitacional planejado, teve o provisionamento de áreas destinadas a equipamentos urbanos, praças ou postos de saúde.

Figura 7: Avenida Principal do COHATRAC II



Fonte: Google Maps, 2023

A seguir, apresentarei um mapa construído especificamente para destacar as particularidades desta pesquisa. Ele melhor representa as informações apresentadas até o momento, mostrando seu formato ortogonal, a área circundante, os três ecopontos da região, os locais em que residi (entre 2021 e 2023) e as ruas (ou avenidas) em que observei um maior fluxo de carroceiros. Esses espaços podem ser identificados pela proximidade com os Ecopontos e por estarem próximos às entradas e saídas do bairro em questão.

Figura 8: Mapa do COHATRAC aproximado



LEGENDA

- | | | | |
|---|---------------------------|------------------------|-------------------|
| ▲ CASAS QUE MOREI | 📍 ECOPONTOS | — COHATRAC | — RIOS E CÔRREGOS |
| 📍 BAIRROS (MORADIA) DOS MEUS INTERLOCUTORES | — ADJACÊNCIAS DO COHATRAC | — FLUXO DE CARROCEIROS | |

Fonte: Danilo Palavra, 2023.

Teixeira (2020) realiza uma análise do bairro do COHATRAC, utilizando a categoria "vitalidade urbana", e apresenta indicações positivas em relação à construção do bairro como um espaço com um alto índice dela.

De forma empírica, pela vivência no bairro, é possível perceber que o COHATRAC possui Índices de Vitalidade Urbana heterogêneos em seu território, podendo ser analisados, discutidos, frente as especificidades de cada localidade mesmo comparados a outras zonas da capital ludovicense, por exemplo, relacionar a atividades comerciais e imobiliárias, assim como, suas opções de uso do espaço público e lazer, propostas a serem analisadas pelo estudo de forma transversal a análise morfológica. (Teixeira, 2020, p.13)

A análise e concepção da autora envolve a percepção dos espaços considerando a estrutura das vias, os aspectos construtivos e as relações sociais, tais como a mobilidade urbana com uma boa distribuição e fluidez, as interações que as pessoas estabelecem nos espaços públicos e quais equipamentos urbanos contribuem para o estabelecimento dessas conexões. Nesse contexto, as áreas públicas apresentam características convidativas, e o COHATRAC se destaca como um bairro que oferece serviços e espaços públicos suficientemente diversos.

Como as casas do bairro são (ou foram) padronizadas, apresentam uma área útil nos terrenos para desdobramento de reformas e ampliações - algo que aconteceu amplamente com o passar dos anos. Caminhar pelo COHATRAC é encontrar múltiplas e criativas formas de ampliação e usos das casas, são poucas as que mantêm seu aspecto original. Nesta perspectiva de ampliações em andamento, muitos carroceiros me atestaram que é um local com muitas oportunidades de trabalho: *“O melhor bairro que eu gosto trabalhar é aqui, porque o bairro daqui é mais correria, não tem? É mais movimentado, o cara faz o serviço mais rápido.”* (Juca, em janeiro de 2021). A ideia de um bairro em movimento chamou minha atenção, assim, também encontrei discursos protagonizados por carroceiros em que discorriam sobre ele, através do intenso movimento de coisas e pessoas.

2.4 Humanos, jumentos (ou outros equinos) e carroças

Neste ponto, que serve como transição para a próxima parte dedicada às rotinas e aos circuitos carroceiros, através da apropriação e ressignificação dos espaços em que transitam, é crucial apresentar meus interlocutores e as atividades que realizam. Elas foram percebidas a partir da dinâmica proporcionada pela interação entre os seres humanos, as carroças e os animais. Isso implica que as atividades realizadas pelos carroceiros, assim como as definições que eles produziram sobre o que significa ser um carroceiro, foram atribuídas à união ou

combinação desses elementos. Por isso, inicio apresentando os componentes dessa “entidade” humanos-animais-carroças.

Destaco a importância de observar alguns detalhes relativos aos materiais associados à carroça e aos animais nessa seção, frequentemente conectados aos carroceiros, mas que percorrem essa entidade formada pelas três partes, como uma corda que se estende até as mãos dos carroceiros e o conecta aos equinos. Achei pertinente incluir algumas das escassas fotografias por mim produzidas nesse momento do texto, para materializar esse complexo humano-animal-veículo. A vida carroceira é potencializada pela aliança entre homens, equinos e carroças, e juntos eles tocam uma gama de vínculos pessoais, institucionais e comerciais, produzindo um modo de vida que habita os espaços da cidade. Considero valioso examinar o cotidiano dessas práticas, e como ocorre a organização do espaço da carroça. Isso inclui entender quais partes compõem essa carroça, como os materiais são transportados e em que condições, como os carroceiros classificam materiais e como os utilizam.

Estou atenta ao fato de que o uso e a produção de imagens exigem extrema cautela, uma vez que, durante uma pesquisa, é crucial especificar as intenções ao empregá-las, evitando reduzi-las à condição de meros acessórios complementares ao documento. A própria imagem é portadora de pensamentos, sendo que ela mesma "veicula pensamentos" (Samain, 2012, p.23). Samain proporciona uma compreensão das imagens e de sua "capacidade de significação em um fluxo contínuo de pensamentos". Dessa forma, as imagens configuram "uma forma que pensa" (p.23).

No trabalho de campo, enfrentei a difícil decisão de determinar se haveria espaço para as fotografias. Receava estabelecer aproximações com meus interlocutores enquanto portava uma câmera fotográfica que possuía em casa (modelo Nikon 2100), com medo de afastá-los ou de me aproximar dessa linguagem de maneira imprudente. Gosto de pensar nas escassas fotos que produzi, com o meu celular, como uma espécie de "despedida" do campo. Elas foram feitas no final da pesquisa, quando estava mais à vontade e era mais conhecida no espaço do Ecoponto, marcando o término do tempo em que estive lá e a necessidade de retornar para redigir a dissertação. Sem aprofundar toda a discussão sobre o uso e a significação das imagens, destaco que, se para mim elas surgiram durante uma despedida, podem servir ao leitor deste trabalho como uma forma de "iniciar" algumas compreensões acerca do que descrevo, possibilitando visualizar algumas especificidades regionais. Acredito que essas imagens que

apresentarei, em sintonia com o que o Samain me ajudou a refletir, destacam-se por serem "uma forma que pensa e nos ajuda a pensar" (2012, p. 24).

Figura 9: Lúcio caminhando na avenida principal do bairro Novo COHATRAC, puxando seu animal e carroça



Fonte: produzido pela autora.

A carroça é predominantemente de madeira, feita por tábuas que formam uma estrutura que, na parte posterior tem um compartimento que possui cercas laterais, para adequar a carga. Os modelos variam a partir da criatividade do condutor, que pode adequar suas alturas, cores, inserir frases e desenhos próprios, segundo a proposta e estilo de cada carroceiro. Existe uma plataforma na parte da frente para que o carroceiro se sente e conduza o animal.

Figura 10: Visão lateral da carroça, com detalhes da estrutura de madeira, ferros e parafusos que a prendem



Fonte: Produzido pela autora

As rodas da carroça são presas a um eixo central (de metal), fixado à estrutura de madeira desenvolvendo os mecanismos de suspensão. A tração da carroça é segura por meio de uma haste de madeira (conhecida como varal) que se estende até a frente do veículo, sendo conectada ao animal de carga, por correntes, parafusos e uma trama em tecido feita de polyester. As rodas são reutilizadas de carros, adaptadas segundo os aros escolhidos para a carroça.

A análise de Appadurai (2008) sobre o valor das mercadorias oferece uma perspectiva interessante para compreender o significado da carroça, especialmente quando utilizada por carroceiros em um contexto urbano no Maranhão. Conforme sugere o autor, todos os objetos adquirem uma "vida social" ao passo que continuamente são reinterpretados, traçando suas trajetórias no tempo e no espaço. A formulação de novos significados é estabelecida com base em contextos econômicos, políticos, sociais, culturais e religiosos, sendo desenvolvidos pelos agentes sociais que, dessa forma, delinham a trajetória social dos bens. Assim, é a partir de sua trajetória social e de sua capacidade de mobilidade significativa que o objeto é sujeito ao processo de "mercadorização" ou "desmercadorização", ou seja, transforma-se em mercadoria ou deixa de sê-lo, dependendo dos contextos socioculturais que ressaltam seus significados e seu valor de troca.

Entre os carroceiros, a carroça não é apenas um objeto físico, mas sim um produto de um processo complexo de atribuição de valor. Appadurai destaca que o valor das coisas não é determinado apenas por razões econômicas, mas também por dimensões históricas, sociais, culturais e políticas. Dessa maneira, "as mercadorias, como as pessoas, têm uma vida social" (Appadurai, 2008, p.15). Ainda segundo ele, para aprofundar a compreensão do que os objetos comunicam, bem como de seu significado histórico, é fundamental acompanhar sua trajetória. A interpretação das interações e dos cálculos humanos que dão vida às coisas só pode ser analisada através do estudo das trajetórias culturais e comerciais que mercadorizam o objeto.

No caso da carroça, seu valor vai além de sua função prática como meio de transporte para os carroceiros. Pode-se pensar na carroça como um objeto que carrega consigo trajetória e biografia social, passando por processos de fabricação pelo entrelaçamento do conhecimento daqueles que tem o ofício de construtores de carroças, passa ainda pela composição de materiais de naturezas diversas, como o ferro, madeira, polyester e estofados, que se amarram e juntam as partes constitutivas dos movimentos. A biografia da carroça nem sempre se finaliza com a sua aquisição por um carroceiro, ela pode ser compartilhada, vendida, emprestada ou mesmo pouco utilizada. Nesse sentido, Pindaré me explicou que a lógica opera do seguinte modo: "*Tem*

gente que tem de duas, três carroças aqui nesse lugarzinho [bairro Santa Efigênia], as vezes só uma. É como diz aquele dizer [ditado], quanto mais vaca mais bezerro, se eu tiver mais carroça, mais tem que ter burro.” (Pindaré, em novembro de 2022)

A ideia de que objetos, como a carroça, possuem uma história social e uma biografia social que atravessa diferentes “regimes de valor” ressoa com a compreensão de que ela não é um mero meio de transporte, mas um componente significativo da vida dos carroceiros. Observar a história acumulada nas trajetórias das carroças pode oferecer *insights* valiosos sobre os contextos sociais em que elas são utilizadas (em diferentes tempos e locais), destacando-as como elementos que transcendem sua função prática e se tornam entrelaçadas com a identidade e a experiência dos carroceiros urbanos.

Figura 11: Visão inferior de uma carroça, com vistas a estrutura metálica que a sustenta



Figura 12: Visão da mão de um carroceiro, mostrando detalhes das amarrações em volta do seu animal



Fonte: Produzido pela autora

É interessante refletir sobre a construção de equinos e humanos carroceiros a partir das relações que constituem, ou seja, considerar a riqueza das relações e conexões que os unem nesses cenários de convivência. Quando penso as relações estabelecidas entre carroceiros e animais, relembro a maneira que muitos interlocutores me apresentaram o estabelecimento de vínculos a partir do cuidado com a alimentação e moradia. Em certo momento, em janeiro de 2021, ao questionar Juca sobre a quantidade de jumentos que obtivera e como era sua relação

com eles, me explicou que tinha dois jumentos e uma jumenta que moravam consigo, sendo que o jumento “Romário” era o que mais saía com ele. Nesse sentido, ele utilizava cada animal por vez, para estabelecer os fretes no bairro do COHATRAC, e vez ou outra ele se deparava com a jumenta grávida, o que determinava um maior descanso dela até que os filhotes nascessem. Certa vez ele, e Ruan, seu companheiro de carroça, me explicaram sobre a relação com os animais e, especialmente, com os filhotes.

Eles ficam comigo aí, quando eu não quero eu solto no estirão [no bairro onde ele mora], eles crescem aí depois eu pego de volta. E eu reconheço eles! todo dia aí eles vão lá em casa, lá. É só soltar, depois que cresce volta para casa de novo. (Juca, em janeiro de 2021)

Juca se sentia responsável pela criação dos filhotes e lhes provia alimentos. Porém, não necessitava de cercas ou amarrações dentro de seu bairro. Ele sabia quais eram seus animais e quais eram dos seus vizinhos, determinando de maneira clara quem era de quem, através da maneira que os reconhecia. Essa situação, muda a partir do momento que o animal está apto para iniciar seu treinamento, ele começa a ficar mais perto de casa, e o treinamento para o frete inicia. O processo de reconhecimento e cuidado é feito a partir do convívio, e todo carroceiro pode estabelecer esse vínculo com os animais, independentemente de estar a pouco ou muito tempo na função de carroceiro, como ele me disse: “*Muitas vezes, assim, o cara acaba que reconhece o animalzinho. O cara [carroceiro], conversa com o animal uns 5 meses ou mesmo 2 semanas...*”. (Juca, em janeiro de 2021)

Ribamar falou da relação dos animais comigo quando me disse que foi percebendo que trabalhar com outros carroceiros não era vantajoso. Ele me contou que em algumas situações ele gosta da liberdade de negociar os fretes e conseguir fechar os serviços. Ele fez algumas tentativas de se associar a outros carroceiros, e com o tempo, ficou claro que a única companhia que ele desejava era a do seu animal. “*Trabalha só eu e meu animalzinho, até porque, a gente faz um serviço ali, agora, o companheiro acha que foi barato, aí dá aquela reclamação. Então eu fazendo só eu e meu companheiro [animal], não tenho quem reclame para mim.*” (Ribamar, em setembro de 2021). Para ele as relações entre carroceiros seriam mais dificultosas do que com os animais, pois mesmo que seu animal não fosse de todo “manso” e demonstrasse suas preferências, eles conseguiam “se acertar”, sem muito estresse para a dupla.

O Pindaré, também me contou sobre os animais que teve e como se dava a relação entre eles. Ele teve dois jumentos durante todo o seu tempo na carroça, todos comprados de terceiros, que tinham na venda dos jumentos um negócio. O primeiro jumento, vivia junto de

seus filhos, visto que ele começou a “*pegar carroça*” depois deles. (contarei mais detidamente na segunda parte) Ele me falou, que o primeiro se chamava “Cocada”, nome dado por seus filhos. Ele estima que deve ter vivido entre 12 e 15 anos, sendo usado para puxar tração. O Outro, era chamado de de “Roxedo”, devido aos pêlos roxos que tinha. Ele sucedeu Cocada e “*não era ‘potreco’ [ou seja, potro, jumento novo] não. Porque já estava de carga, já trabalhava, sabia puxar carroça já*”. (Pindaré, em novembro de 2022). Por isso, o processo de treinamento foi “mais fácil”, pois ele não se deparou com um jumento “*brabo*”, aqueles considerados indisponíveis para qualquer andança, que não “*se dobravam*”.

Durante o campo, escutei ainda de Juca e Ruan sobre as maneiras que operavam o treinamento dos animais, especificando momentos em que foram desafiados pelos próprios animais e como desenvolveram tais situações. A situação exposta por ele, foi contada através de uma história envolta em suspense, esse teria sido o único animal que ele não teria conseguido “domar”, que o fizera desistir e reclamar com o antigo dono:

Teve um que eu não consegui não, porque ele ficou muito doido, quase me mata também essa peste. [Ruan ri ao fundo] Foi no... foi lá perto do Parque Vitória [bairro]. O cara tinha um jumento lá, ele disse: tem um jumento aqui para ti, eu respondi: vou testar ele. Aí joguei ele na carroça, rapaz... rapaz quando eu botei na carroça, pulei na carroça... Que bom que o cara teve consciência, o homem[que vendeu]. Esse jumento passou igual uma bala na frente do ônibus, que esse ônibus freou bem pertinho de mim, eu disse vou morrer agora, mas eu não soltei não, fiquei em cima, o jumento pula-pula-pula, eu rapaz esse aqui eu não vou querer não. Aí eu, sio não quero esse jumento não, ele tá muito doido! vai me matar aí! (Juca, em janeiro de 2021)

Juca parecia, segundo o tom em que empreendia a conversa, ter achado hilária a forma em que foi desestruturado em plena via pública, sendo “derrotado” em sua capacidade de treinar o tal jumento. Ele não se chateou por ter sido desafiado, pois era patente que “o jumento tem querer”, e isso era esperado. Esse aspecto atestado tanto nessa situação, como quando Jonas me falou que seu jumento “Pé de pano” puxava a carroça para as laterais, quando via capim que almejava comer. Nesse processo de treinamento e lida enquanto companheiros de trabalho, os animais enfrentavam o próprio estabelecimento das relações de comando entre humanos e animais. Ruan, neste mesmo dia, me falou como se deu o desfecho de sua história com seu jumento.

Olha, tem que treinar! Aquele bem ali [aponta pro jumento Romário, que compartilhavam], quando botei ele na carroça [em seu bairro, pois era seu primeiro dia “nas ruas”], ele pegou uma carreira, como daqui lá embaixo, eu

em cima dele, eu disse tu não vai me ‘derribar’[derrubar] não, eu não pulei não, saiu em disparada, correndo mesmo, correndo, correndo! Mas quando ele amansou ele veio normalzinho... Santo remédio. (Ruan, em janeiro de 2021)

Lucas, que vivia na Vila Embratel (um bairro de São Luís) foi outro jovem que me apresentou algumas informações sobre como era a lida diária entre animais e carroceiros. Conheci-o com José, outro trabalhador, quando perguntei sobre a sua égua – que era chamada de “Farinha” desde seu antigo dono. Ela chamava atenção por seu pelo macio e a altura. Ele me contava sobre alguns momentos em que viveram juntos. Disse que já havia passado um “aperreio” [uma dificuldade] com ela. No ano anterior, Farinha ficou “prenha” [termo para sua gestação] o que era uma felicidade para ele.

Ao dar à luz ao potro, a égua não conseguia dar leite, e ele ficou bem preocupado com a possibilidade de perder seus animais. Em uma última tentativa, ele me contou que comprou leite para tentar alimentar o filhote, porém, a estratégia não alcançou resultado, e o pequeno animal morreu. Entre risadas desconcertadas, ele me falou que “chorou foi muito”, reafirmando que foi uma perda muito sentida para ele. Nesse nosso encontro, que ocorreu em fevereiro de 2022, ele me apresentava a barriga da sua égua, fazendo um movimento que abarcava essa região de seu corpo, dizendo que acreditava que ela estaria prenha novamente.

Imagino que algumas dessas indicações sobre a relação entre carroças, animais e humanos já localize o leitor em algumas variáveis contextuais importantes para compreender quem são os meus interlocutores. Ainda nesta seção, discuto alguns marcadores sociais da diferença, buscando fornecer um quadro do perfil carroceiro a partir do meu trabalho de campo. Quase que a totalidade dos meus interlocutores são negros. Essa percepção já é um dado importantíssimo, pois traz reflexões acerca do posicionamento de corpos negros em trabalhos braçais, e ainda mais que isso, a disposição de corpos negros no desenvolvimento de trabalhos que são “indesejáveis”. Isso, na minha leitura, pode expor a discriminação racial na aplicação de regulamentos e leis, com direcionamento a comunidades racializadas, para resíduos tóxicos e indesejáveis, que constituiria os porões do mundo, no sentido dado por Ferdinand (2022). Por mais que eu destaque este ponto, preciso dizer que não consegui abordar com profundidade o debate racial nesta pesquisa. Penso que uma continuidade da investigação pode e deve considerar essa ótica com mais atenção.

Outro ponto sensível, é o fato da carroça ser um local-movimento masculino, com interlocuções femininas raras, quando encontrei mulheres foram ao lado de seus companheiros. Não apenas a presença, mas a falta de corpos femininos nesse espaço de condução fala sobre

este universo de pesquisa. Conversei com mulheres em apenas dois momentos, a interação mais longa eu tive com uma companheira de um carroceiro, a Juliana. Foi uma conversa atravessada por experiências de maternidade e de violência obstétrica.

Outra variável importante de ser considerada no contexto da pesquisa é a classe – e pude desenvolver melhor teoricamente essa variável junto a algumas considerações de Claudia Fonseca (2006). Os carroceiros podem ser caracterizados como trabalhadores que desempenham funções precárias e possuem baixa renda. Alguns deles participam de programas sociais de transferência de renda ou buscam se inscrever neles. Meu principal interlocutor de pesquisa, Lord, por exemplo, esteve em minha casa em julho de 2020 e realizamos o saque de seu Auxílio Emergencial¹², um programa do governo federal que efetuou transferências de renda para uma grande parcela da população durante a pandemia.

Como já foi mencionado, a maioria dos carroceiros com os quais tive contato pode ser caracterizada como de baixa renda. Com base nessa informação, foi importante estudar Fonseca (2006), que me ajudou a refletir sobre essa realidade. Ela observa obstáculos à compreensão etnográfica de classe no desenvolvimento de reflexões sobre grupos urbanos de baixa renda. Esses obstáculos podem ser resumidos em: “1) Pobre não deveria nem existir; 2) Se existe, o trabalho do pesquisador deve ser dirigido exclusivamente para remediar sua situação, transformando-o em rico, e 3) Se não dá para remediar sua situação, só resta ao pesquisador denunciar sua exploração pela sociedade dominante.” (Fonseca, 2006, p.4).

Conforme a autora, essa sequência de ideias aponta para a observação feita pelo pesquisador acerca dos mecanismos de dominação que geram a exclusão na sociedade. Essa percepção, embora possa ser acompanhada por um certo engajamento político, pode facilmente se traduzir, nos processos de pesquisa e escrita, em considerações que buscam a eliminação dos processos excludentes, e ao mesmo tempo, a não existência do próprio excluído. Nessa interpretação, comete-se o equívoco de enxergar os "grupos populares" da sociedade como destituídos de qualquer valor positivo.

Partindo do reconhecimento da existência dos grupos populares, outro desafio para a reflexão etnográfica surge: vincular suas vidas exclusivamente à resolução de seus problemas, considerando isso como o único ponto de partida e finalidade da pesquisa. Isso implica na tentativa de resolver a pobreza e suas causas. Lidar com as dificuldades de estudar e

¹² O auxílio emergencial foi uma medida econômica implementada pelo governo brasileiro em resposta à pandemia de COVID-19. O programa tinha como objetivo fornecer suporte financeiro a trabalhadores informais, desempregados, microempreendedores individuais (MEIs) e outros grupos vulneráveis afetados economicamente pela crise. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/assistencia-social/2020/12/auxilio-emergencial-japagou-mais-de-r-288-bilhoes-para-garantir-protecao-social-aos-brasileiros-1> Acesso em: 22 de setembro de 2023.

compreender as sensibilidades e modos de vida desses grupos também envolve o perigo de retratá-los de maneira simplificada e positivada, enfatizando de forma romântica os processos de "resistência". Além disso, há o risco de representar passivamente suas vidas, ignorando conflitos e desigualdades internos, que são características desses grupos.

Pensando através das chaves analíticas propostas pela autora, penso nos processos de vida do grupo de carroceiros, que podem ser categorizados como “grupos populares” explanados acima. Eles desenrolam suas estratégias para manutenção de suas vidas. Além dessas condicionantes, que atravessaram as falas de todos os interlocutores que pesquisei, as contribuições que busco fazer com este trabalho é o de detalhar também a forma com que veem suas atividades junto aos seus animais, e companheiros diversos, apresentando contextos em que estabelecem vínculos, desenvolvem percepções como homens trabalhadores dignos e transformam os espaços que ocupam por toda a cidade. Por mais que se estabeleçam retóricas midiáticas que veiculam o sofrimento animal, foram percebidas alianças e formas de cuidado entre os seres humanos e seus companheiros equinos. Ao guiar o transporte dos fretes acordados, por meio de suas carroças, homens e seus equinos urbanos se entrelaçam na complexa teia urbana que emerge segundo suas relações.

Controlar o movimento dos equinos e coordenar as ações das carroças é uma habilidade que todo carroceiro deve aprender, e esses processos ocorrem segundo seus entendimentos sobre como desenvolver o treinamento, pois como falou um dos meus interlocutores, o animal “*tem que treinar*” e “*tem que trabalhar*”, segundo a lógica que as condições eram estabelecidas de igual modo entre as partes animal e homem. Assim como todo animal tinha que trabalhar e ser treinado, também o homem deveria trabalhar e treinar cada um dos equinos. Na maioria dos casos que me foram relatados, todas as partes, em comum funcionamento, são responsáveis pela manutenção e monetização de suas vidas. Isto não significa que possuem uma relação desprovida de contato a partir do cuidado.

A maneira como se comunicam e entendem as demandas dos equinos representa uma linguagem compartilhada, permitindo que realizem tarefas específicas, como iniciar o deslocamento ou parar no local desejado. É necessário salientar que, por se tratar de relações complexas, este trabalho não busca simplificar as relações das pessoas com as quais estive em contato, ignorando possíveis violências. Apesar das controvérsias que podem ser percebidas, os carroceiros continuam utilizando rédeas e chicotes. Alguns me relataram que o uso não era excessivo, pois apenas desenvolviam o giro dos chicotes por cima de suas cabeças para alertá-los de algum comando ou batiam por cima do equipamento que cada carroceiro “vestia” os

animais (feitos de espumas, cordas e ferragens, que envolviam o corpo do animal). Isso era suficiente para estabelecer movimentos e paradas com eles. Penso que desde o início, este estudo está comprometido com a forma como retratam suas relações e vivências, a partir da escuta dos próprios carroceiros. Assim, busquei desenvolver falas e considerações alinhadas aos seus posicionamentos e mesmo às contradições existentes.

Juca, durante uma conversa sobre o desenvolvimento das relações e possíveis tensões no cotidiano de seus trajetos nas ruas, me dá um exemplo vivido por ele. Na sua relação com o Romário, seu jumento, ele menciona um episódio em que estava iniciando o treinamento para que ele estivesse pronto para ir às ruas, seguindo comandos básicos de direção: ir para a direita ou esquerda, além de iniciar o trote e frear. Ele se atentou ao fato que este treinamento durou semanas, ou seja, nem sempre era fácil o processo.

Ainda sobre reflexões apresentadas pela Fonseca (2006), é importante destacar que não é sua intenção menosprezar os resultados da pesquisa-ação ou os possíveis engajamentos na pesquisa de populações urbanas pobres. Mas, nesses processos, é preciso atentar a estas armadilhas, que nada mais fazem que empobrecer a reflexão etnográfica e a produção de uma pesquisa que se preocupa com “uma descrição densa”, que seja diferente de uma perspectiva unilateral missionária de revolução, que revela mais sobre as pré-noções do autor e o desejo de salvamento de seus interlocutores, do que das perspectivas de entendimento das existências deles mesmos.

Ciente das reflexões da autora, é possível situar as atividades dos carroceiros com base em suas noções de responsabilidade e manifestações afetivas. Essas responsabilidades podem ser observadas quando dedicam tempo e energia aos cuidados com seus animais, que poderia se expressar na garantia da alimentação do equino, que era composta por capim ou a mistura de milho quebrado junto ao farelo. Um exemplo específico do campo é quando Luan compartilhou que a fita amarrada na perna de sua jumenta "Lindinha" tinha a finalidade de enfeitá-la. Ele expressou grande satisfação em me contar como fazia para torná-la apresentável nas ruas.

Em meio a diversas situações no campo, recordo-me de alguns momentos nos quais estive em estado de alerta, seja para preservar minha segurança pessoal ou ao notar alguma atividade que não estava alinhada com o combinado com um dos carroceiros com quem interagi. Durante o processo de remoção de entulho do terreno da minha avó, no bairro Novo COHATRAC (em fevereiro de 2022), comecei a perceber que as viagens das carroças estavam ocorrendo mais rapidamente do que o previsto, considerando que o ecoponto mais próximo não era tão próximo assim. Posteriormente, descobri que o carroceiro havia confidenciado ao meu

esposo que estava descartando o entulho em um terreno próximo. Fui informado tardiamente sobre essa quebra de acordo, e talvez meu desapontamento não tenha sido tão intenso por imaginar o desafio de realizar dezesseis viagens de carroça (cada uma custando 15 reais) em um único dia. Recordo este exemplo para o leitor, para destacar como o posicionamento das pessoas com quem estabeleci contato, longe de um agrupamento bem delimitado em suas concepções entre o que poderia ser correto ou não, segue orientações que eles têm segundo suas moralidades, trajetórias pessoais e estratégias, que burlam acordos estabelecidos e nos apresenta a complexidade do grupo estudado.

Outro episódio que me ocorre foi durante uma visita ao Ecoporto Itapiracó enquanto conversava com Jonas próximo ao galpão utilizado pelos funcionários. Edimilson surgiu perto do galpão destinado aos metais, que, geralmente, estava mais vazio. Dante, o responsável pela administração, foi ameaçado por Edimilson, que começou a alegar que retiraram coisas que ele havia guardado ali, insistindo que Dante era o responsável. Durante a discussão acalorada, observei o carroceiro levantar um pedaço de ferro várias vezes, proferindo xingamentos numa tentativa de intimidar Dante. Com vigor, ele perfurou uma lata de tinta e despejou água para seu jumento beber, chamando a atenção de todos ao redor. A última observação de Dante foi: "Anote aí, tem carroceiro bipolar" (Dante, em setembro de 2021). Com este relato, quero reafirmar que as existências dos meus interlocutores podem ser interpretadas a partir de sentimentos e ações que indicam conflitos reafirmados nos vínculos nas partes que compõem suas vidas.

Desta forma, foi de extrema importância o comprometimento com uma pesquisa aprofundada, com provisionamento de entrevistas no cotidiano de suas práticas, pois ali os seus relatos apresentam suas compreensões acerca dos aspectos de suas próprias vidas. Cada um dos carroceiros nos apresenta as partes que compõe essa amálgama de carroça homem e equinos.

PARTE 2 - “CARROÇA É CORRERIA”: O CIRCUITO DOS CARROCEIROS

Nestas primeiras páginas, com base em um processo imaginativo, apresentarei aspectos que podem ser encontrados no cotidiano de um carroceiro. Com esse propósito, busco uma aproximação para que o leitor entenda como se dá um dia desses trabalhadores. Construo essa narrativa fictícia, mas fortemente ancorada no trabalho de campo (e portanto, controlada pelos dados), como um convite para essa segunda parte desta dissertação, que remete a relatos e reflexões sobre a construção da “*vida carroceira*”, que acontece através da “*correria*” diária de meus interlocutores. Para eles, a forma “*pegar carroça*” poderia tanto ser indissociável da produção de suas existências quanto representar um momento transitório em suas vidas.

O carroceiro se levanta antes do amanhecer, toma uma xícara de café e alimenta seu animal. O alimento desse último consiste em um preparo de milho quebrado e farelo, para a mistura render mais. Ao mesmo tempo, ele revisa seus possíveis compromissos com clientes fixos e desenvolve estratégias para chegar de forma tranquila ao seu destino. Ele veste roupas confortáveis e resistentes, adequadas para enfrentar as ruas e as tarefas que executa na cidade. Por vezes, ele tem um bairro de preferência para operar, assim, ele se direciona ao trajeto conhecido para o COHATRAC. É começo de mês, e por conta disso ele possui expectativas de um dia corrido e com oportunidades vantajosas. Ao deixar sua residência, ele se depara com um cenário de ruas movimentadas, por esse motivo, evita as principais avenidas. Assim, ele se desloca habilmente pelas ruas, muitas vezes encontrando o caminho até um ecoponto, abordando alguma residência que sinalize um serviço ou estabelecendo acordos com proprietários de lojas de materiais de construção para o transporte de seus materiais. Ele não costuma deixar uma oportunidade passar neste início do dia.

Os carros buzina e o trepidar de sua carroça produz sons metálicos, junto a isso, escuta-se a fricção da madeira do “Varal”, que são duas madeiras robustas que atravessam a carroça e interligam animal e homem. Quando passa, escuta-se seu balanço e sons equinos. As pessoas se apressam, e o ritmo frenético das ruas contrasta com suas figuras, trazendo impressões e perspectivas diversas. Seu meio de locomoção para o trabalho e o próprio trabalho é a carroça, que transporta uma variedade de cargas, e à medida que o dia avança, se enche com objetos diversos, cada um contando uma história diferente.

Enquanto circula pelas ruas, o carroceiro interage com outros colegas, compartilhando histórias e informações sobre lugares para visitar e locais para evitar. Ao mesmo tempo que busca informações, também é procurado, propiciando conversas e serviços nas portas das casas.

O sol está alto no céu, o calor o faz parar para uma pausa. O carroceiro busca a sombra de um galpão em um Ecoporto, pega um balde que carrega na parte traseira da carroça e encontra uma torneira conhecida para dar água ao seu animal, aproveitando a pausa para se hidratar também em um bebedouro do local. Ele faz uma parada durante o almoço e aproveita a oportunidade para se alimentar no último local onde fez uma entrega, conseguir aquele alimento faz com que possa continuar sua travessia pelas ruas com forças dobradas. O dia de trabalho é longo e cansativo, mas o carroceiro segue em frente com determinação, parando ao final da tarde e retornando à sua residência.

Após essas colocações, podemos inferir que a palavra carroceiro vem da carroça, ou seja, é aquele que maneja o veículo da carroça. Nesse sentido a produção e utilização deste meio de transporte é definidor das relações constituídas a partir da carroça. A carroça sem um carroceiro nada mais é que um objeto imóvel, sem propiciar o movimento para o qual foi projetada. E ainda, não existe uma pessoa que se apresenta como carroceiro, que em algum momento de sua vida não tenha utilizado uma carroça, adicionalmente, não existe carroça, em sua plena performance, sem que haja um carroceiro e um animal para guiá-la. Não existiria, ainda, uma carroça e um carroceiro sem um equino, que define a “tração” como “animal”, e que desempenha a força para que cada parte interligada desenvolva o movimento nas ruas.

A "vida carroceira", que emerge através de algumas práticas que mencionei anteriormente e são compartilhadas por muitas pessoas na cidade (e não apenas aqui), exige e desenvolve saberes e percepções próprios desse grupo. Essa aprendizagem e estabelecimento de continuidade enquanto carroceiros podem ser observados em diversas dimensões de suas vidas. Nesta seção do texto, compartilharei com o leitor suas memórias sobre como aprenderam a trabalhar com carroças, os fatores que facilitaram esse processo, os lugares onde residem e percorrem durante suas atividades, como se conectam e fazem escolhas, estabelecem vínculos, ou seja, suas experiências de vida fornecem pistas sobre as lógicas que estabelecem e suas inserções em contextos mais amplos.

Acredito que seja produtivo não limitar este trabalho a uma exploração mais aprofundada das noções de "trabalho", "serviços" e "profissões" (ou profissionais), pois o desenvolvimento das atividades remuneradas não se limita a um espaço ou conceito de trabalho específico. Elas envolvem uma variedade de atividades que se entrelaçam em suas residências, famílias, percursos nas ruas, entre outros âmbitos, indo além do que convencionalmente chamamos de espaço privado ou público. Além disso, é interessante observar que, em nível

urbano, eles se apropriam dos espaços ao estabelecerem seus trajetos, se reconhecem mutuamente nas ruas e empregam estratégias na organização de suas ações.

Vou utilizar algumas noções apresentadas por Magnani (1992; 2002; 2013; 2014; 2016). Ele explorou várias nuances da paisagem urbana e das sociabilidades que ocorrem na metrópole, desenvolvendo categorias descritivas a partir de um olhar "de perto e de dentro". Ele buscava captar arranjos e mecanismos dos atores sociais que não são visíveis a um olhar externo.

Ao utilizar esses conceitos, Magnani oferece ferramentas analíticas que permitem compreender a cidade não apenas como um conjunto de espaços isolados, mas como um intrincado tecido de pedaços, trajetos e circuitos que moldam a experiência urbana de maneira complexa. Nesse sentido, podemos reconhecer grupos e seus próprios circuitos "inscritos na trama da cidade", ou seja, "articulados na e com a paisagem, equipamentos ou instituições urbanas, considerados não como um mero cenário, mas como uma parte constitutiva dessas práticas" (Magnani, 2002, p.25).

O conceito de "circuito" é estabelecido não apenas pelo reconhecimento daqueles que fazem parte dos grupos estudados, mas também por todos os espaços e práticas, locais, estilos, valores e interesses interligados que definem suas inteligibilidades e coerências entre si. Trata-se de um "modo de vida compartilhado" e não apenas do desempenho ou habilidade em uma determinada prática, como única medida do grau de pertinência.

Segundo essa lógica, pude perceber e utilizar o potencial analítico do estabelecimento de um amplo desenvolvimento dos "circuitos. Ele ocorre em ampla colaboração com a formação de diferentes dimensões do circuito, mais abrangentes e com conexões diversas. Refiro-me a alguns "pedaços" na cidade, pensando, neste caso, nos bairros onde a vida carroceira é quantitativamente expressiva, e seus moradores constituem esse pedaço da cidade segundo seus atributos e práticas carroceiras. Existem outros lugares que funcionam como "pontos de encontro", como certas praças que constituem espaços de reunião e o espaço institucionalizado do Ecoponto, que representa um local de passagem.

3.1 Aprendizado na carroça ou a carroça entre bairros

O início e a permanência como carroceiro podem ocorrer por meio de diferentes trajetórias. Neste contexto, recordo a história do meu interlocutor Lord. Suas memórias de uma vida como carroceiro remontam à sua infância, quando ele teve que renunciar a um sonho que

nunca se concretizou. Quando criança, ele sonhava em ser jogador de futebol e chegou a participar de uma escolinha preparatória. No entanto, sua família não tinha recursos para investir em sua carreira esportiva, o que o deixou frustrado. Sua infância foi marcada por esse sonho, mas ao mesmo tempo, ele já estava envolvido na "*vida carroceira*". Ele me contou que desde muito jovem "*ia só pra catar ferro, desde gurizinho*" (Lord, em maio de 2021), acompanhando seu tio pelos bairros e recolhendo materiais das ruas.

Dessa forma, percebemos que o carroceiro costuma passar por um processo de aprendizado, que envolve a aquisição dos conhecimentos necessários para a manutenção (ou até construção) de uma carroça, bem como a compreensão do seu funcionamento. Além disso, o manejo do animal faz parte desse aprendizado, abrangendo desde os aspectos mais básicos de alimentação e higiene até as maneiras de treinar os comandos que coordenam as ações entre homem, animal e carroça. Muitos carroceiros aprendem essas habilidades com seus familiares, o que confere um forte componente geracional dentro das famílias. No entanto, também é comum que encontrem amigos e vizinhos dispostos a estabelecer o vínculo necessário para transmitir esses conhecimentos.

Esse aprendizado para meu outro interlocutor Joaquim durou alguns meses, em 2017, com acompanhamento regular de seus vizinhos, que eram carroceiros e amigos. Somente após esse período ele conseguiu "*se virar sozinho*" (Joaquim, em agosto de 2021), ou seja, adquirir sua própria carroça e jumento. Joaquim mora com sua família, composta por um filho e mais quatro irmãos, sendo que três deles também trabalham com carroça. A decisão de trabalhar nessa área era, portanto, compartilhada em seu convívio, e ele já possuía familiaridade com as atividades carroceiras, uma vez que seus irmãos também eram carroceiros. Além disso, em sua rua havia mais de oito trabalhadores nessa função, tornando o Parque Jair um bairro onde a vida carroceira era abundante.

Em 2021, na época em que eu frequentava o Ecoponto, encontrava Joaquim (19 anos), que expressava juventude tanto em seu modo de vestir quanto em sua maneira de se expressar. Iniciamos uma conversa enquanto ele solicitava uma "*água da casa*" para Dante, agente administrativo do espaço. Apesar de ter um histórico conflituoso com alguns carroceiros, Dante não deixava de oferecer esse suporte. Joaquim contou-me que morava na mesma rua que Lord.

Joaquim foi um dos primeiros carroceiros com os quais conversei nas dependências do Ecoponto Itapiracó. É necessário dizer que os espaços chamados "Ecopontos", que funcionam na logística de descarte de resíduos para a reciclagem, são recentes na cidade. O primeiro foi em 2016, na Avenida dos Africanos. O Ecoponto que frequentei na pesquisa de

campo, o Ecoponto do Itapiracó (bairro COHATRAC IV), foi inaugurado em 2019. Antes disso, destinar resíduos volumosos, por exemplo, era bastante problemático. Neste contexto, eram frequentes as reclamações sobre a existência de pontos de descarte irregular na cidade, que nada mais eram do que pequenos lixões nas ruas, misturando resíduos recicláveis, resíduos de construção civil e domiciliares, entre outros. Para solucionar isso, a prefeitura implementou os Ecopontos nos locais que acumulavam esses focos de descarte irregular de resíduos, buscando promover a educação ambiental e a destinação adequada desses resíduos.

Dentre as histórias que ouvi sobre tornar-se carroceiro, também tive contato com a forma como Jonas iniciou seu processo. Ele era um jovem de 18 anos, residia no Bairro Novo Horizonte e possuía um jumento chamado Pé de Pano, nome inspirado no desenho animado Pica-Pau. Em novembro de 2021, ele apareceu em minha porta e me abordou, perguntando se eu precisava do serviço de remoção de entulho que estava se acumulando na porta de casa, assim tivemos um primeiro contato.

Jonas e sua irmã decidiram iniciar o negócio juntos, pois sabiam de pessoas que começaram nessa atividade, mas eles não tinham uma referência familiar. Fazia menos de um ano desde que tomaram essa decisão conjunta; cada um contribuiu com 100 reais e conseguiram comprar um jumento e uma carroça simples. Como o valor investido não era suficiente para adquirir um jumento treinado, que custava em média 500 reais na época, ele mesmo treinou o animal. Sobre o começo, ele mencionou que "*levou algum tempo...*" para conseguir, precisou acompanhar os carroceiros mais experientes pelas ruas e aprender todos os comandos para domar o jumento. A decisão de "*virar carroceiro*" ocorreu por necessidade. Sobre isso, ele me esclareceu que "*não foi uma escolha minha, foi por necessidade, entendeu? Não havia outros serviços disponíveis, não tinha coisa melhor, e eu precisava trabalhar, então comecei a trabalhar com a carroça*" (Jonas, em novembro de 2021). Assim, ele estava sempre atento a outras possíveis oportunidades, com a intenção de eventualmente abandonar a vida de carroceiro. A participação da irmã, com o tempo, foi diminuindo, ela o acompanhava apenas de vez em quando, para ele, "*trabalhar sozinho é melhor*" (Jonas, em novembro de 2021)

Entrecortadas as idas a campo no Ecoponto, não deixava passar a oportunidade de conversar com um carroceiro, inclusive quando em mais de um momento precisei de seus serviços. Dessa forma, tive a oportunidade de conversar Juca e Ruan em um dia marcante. Foi o primeiro dia em que Ruan começou a trabalhar com a carroça. Nesse dia, precisávamos buscar um berço que estava do outro lado do bairro, na casa da minha mãe no COHATRAC IV. Por ser horário de almoço, foi um pouco mais difícil encontrar alguém disponível para essa tarefa,

sendo necessário ir até a avenida principal. Sentei-me na calçada da casa da vizinha para esperar meu companheiro, e lá permaneci, onde havia uma sombra mais acolhedora. Foi nesse espaço que conversei um pouco com os dois, que se sentaram ao meu lado e esclareceram muitas dúvidas, as quais organizaria posteriormente em meu caderno de campo.

Foi Juca quem convidou Ruan a aprender a atividade de carroceiro, pois ele já tinha experiência, trabalhando nessa função há 5 anos. Um ponto inegável foi a necessidade de ganhar dinheiro, conforme Juca me explicou: "*É porque ele tava precisando de uns trocados, aí eu falei, tu quer ir lá? Vumbora*"(Juca, em janeiro de 2021). Ambos moravam no Parque Jair e eram vizinhos. Eles tinham filhos, e Ruan estava particularmente preocupado, pois estava desempregado e sua esposa estava grávida, ou seja, ele precisava garantir que não faltasse nada em casa.

Eu estava interessada em saber como eles se relacionavam nas ruas, se as conversas e estabelecimento de vínculos eram frequentes. Juca me disse algo nesse dia que eu lembrava com frequência, no sentido de se reconhecerem e, às vezes, se associarem para realizar seus trabalhos nas ruas. Ele afirmou que "*não esquecia o rosto de ninguém*"(Juca, em janeiro de 2021), e o mesmo valia para seus equinos, que eram criados soltos em seu bairro. Com essa noção de reconhecimento, tanto de pessoas quanto de animais, ele desenvolvia suas relações com os colegas, podendo realizar fretes com companheiros na mesma carroça ou mesmo realizar um serviço maior com mais de uma carroça e muitos carroceiros.

O "Seu Pindaré" também me descreveu o processo de aprendizado na carroça, que ocorreu por meio de seus filhos, os quais iniciaram o trabalho com a carroça antes do pai. Seu nome e apelido refletem sua história e suas jornadas pela baixada no interior do Maranhão. Ele é natural de Chapadinha, mas mudou-se para Pindaré-Mirim em 1965, onde viveu até os anos de 1974, e assim é conhecido até hoje. Depois dessa época, ele trabalhou como lavrador até chegar aos seus 50 anos, relembra essa época a partir das ofertas de trabalho que exerceu por lá "*quando eu morava lá no interior, era trabalho de lavrador, eu era lavrador, roça e coco que eu quebrava, fazia serviço de roça e coco, lá não tinha esse negócio de carroceiro, só na cidade.*" (Pindaré, em novembro de 2022) Ele me disse que veio para São Luís "*já velho*". Isso quer dizer que depois de trabalhar na sua cidade e em suas imediações, teve que tomar uma decisão acerca de um impasse com seus filhos.

Desde aquela época, era comum organizar a vida dos filhos a partir da perspectiva de passarem temporadas com parentes, na esperança de oferecer-lhes melhores condições de vida, e isso aconteceu com o Pindaré. Ele me contou que familiares que moravam em São Luís

disseram a ele: " *Eu vim aqui pra o senhor me dar o careca, que eu tô precisando dele lá pra trabalhar de carroça.*" Ele continuou: " *Aí ficou, nunca dei meus filhos, nunca desisti, nem quando era pequeno, aí ficou tá... vou dar*" (Pindaré, em novembro de 2022). Assim, foram seus dois filhos Zé e o Júnior pra São Luís.

Até então, tudo estava bem, pois havia uma casa na cidade onde eles poderiam morar juntos. Porém, começaram a chegar notícias preocupantes. Ele ouviu falar sobre seus filhos: " *Eles eram bem novinhos, coitados. Aí falaram: ei tio, eles dois estão passando mal lá, sozinhos, sem ter nada.*" De acordo com ele, isso criou um ciclo constante de idas e vindas entre sua cidade e São Luís. Ele não conseguia reunir a família, pois seu filho Careca dizia que estava bem. Eles argumentavam: " *Nós vamos fazer alguma coisa por aqui. Eles já tava na carrocinha, trabalhando também, né? Aí ele ficou, nos trabalha e arruma o que comer por aqui. Nós já tamo de colégio, estamos até matriculado, como estudante.*" (Pindaré, em novembro de 2022) No final das contas, não houve alternativa. Seu Pindaré mudou-se para São Luís em 5 de novembro de 1990, acompanhado por seus outros 7 filhos, juntou pai, a esposa e os nove filhos, totalizando 32 anos de vida na capital ludovicense.

Seu Pindaré tornou-se carroceiro após mudar para a cidade, seguindo o exemplo de seus filhos. Ele envolveu todos em busca da união familiar, e novas oportunidades de trabalho surgiram, como as funções de vigilante, trabalho em material de construção e carroceiro. A partir desse momento, a vida na carroça se tornou uma referência em como ele se identificava e era percebido no bairro onde ainda reside (Santa Efigênia).

3.2 Trajetos carroceiros ou como “a pessoa não pode ficar parado, entende?”

Um dos significados atribuídos as mobilizações feitas por carroceiros e a constituição desta “*vida carroceira*”, em minha pesquisa de campo, foi explicado por Ribamar. Ele tinha 58 anos e trabalhava como carroceiro há cerca de 15. Conversamos por um bom tempo no Ecoponto do Itapiracó, enquanto ele depositava um montante de entulho e lajotas quebradas em uma caçamba localizada na parte superior do local, após subir a rampa, onde se acumulam materiais volumosos.

Notei que ele usava uma blusa da antiga CEMAR, uma empresa de fornecimento de energia que hoje se chama Equatorial. Sentamo-nos em um sofá que provavelmente também foi resultado do descarte de outro carroceiro. Naquele dia, Ribamar me alertou que estava com problemas de audição e que eu deveria falar alto, pois ouvia um zumbido incessante e

desconfortável. Sobre essa questão, ele me disse que aguardava sua consulta há alguns meses e, enquanto isso, vinha trabalhando “*um dia sim e outro não*” (Ribamar, em setembro de 2021).

Parece-me produtivo compreender as falas dos meus interlocutores carroceiros junto de reflexões cruzadas com Ahlert (2022). A autora apresenta, em um artigo, uma análise da categoria "precisão", um termo proveniente do seu trabalho de campo no interior do Maranhão, em um cenário marcado por adversidades. Nesse contexto, a “precisão” anuncia um contexto de dificuldades enfrentadas pelas pessoas, sejam elas econômicas ou sociais – mas que remetem, em grande parte, aos impactos das desigualdades sociais. . A despeito disso, é uma maneira de analisar a “precisão” que exceda sentidos atrelados univocamente a escassez, abarcando a forma como as pessoas têm "agência", podendo estabelecer de maneira ativa relações com as políticas institucionais e com os próprios políticos. Ou seja, a precisão compõe o mundo e as pessoas “correm atrás” para fazer a vida em contextos em que ela não está, de forma alguma, garantida.

Considerando essas reflexões, acredito que seja possível associar as definições de "precisão" e "agência", conforme descritas pela autora, ao meu contexto de pesquisa. A construção da vida dos carroceiros ocorre junto a maneira como "respondem" aos contextos de desigualdade, adotando diversas estratégias para “serem” ou apenas “estarem” enquanto carroceiros. Assim, mesmo cientes de que suas existências são invalidadas pelo debate público, parte dos meus interlocutores me comunicavam que ativamente eram eles que estabeleciam as estratégias necessárias para a produção de suas vidas e de todo o universo de materialidades e animais que precisavam mobilizar para manter-se com vivacidade no próprio espaço urbano. “Diante da precisão” (Ahlert, 2022), que compõe o mundo, e mesmo aumenta ou diminui em diversos momentos da vida, as pessoas apresentam soluções, e desenvolvem as formas de agir e viver em um mundo permeado por esta mesma “precisão”.

Ribamar compartilhou como iniciou sua trajetória na carroça, destacando a dificuldade que teve para se reconhecer como carroceiro: “*Nos primeiros dias que eu vim, eu fiquei meio envergonhado, que eu era empregado, né*” (Ribamar, em setembro de 2021). Com o tempo, ele foi superando alguns desses sentimentos, e à medida que conseguia estabelecer seus ganhos, percebeu que a carroça poderia representar uma "escolha" entre outras possibilidades, já que anteriormente era ferreiro. Ainda vive segundo seus próprios ordenamentos enfrentando as dificuldades para ganhar dinheiro e manter seus dias, e reconheceu que dentre todos os outros ofícios que viveu, gostava de viver na carroça. Ser carroceiro é difícil e demanda necessariamente muito esforço físico. Mesmo compreendendo as contingências que o levaram

a adentrar na vida carroceira e as exigências fatigantes ligadas às suas funções, ele me contou que fez uma escolha em ser carroceiro e que não quis retornar à antiga função de ferreiro ou qualquer outra atividade laboral nos últimos 15 anos.

Para Ribamar, ser carroceiro significa resolver os problemas comuns do bairro em que atua, independentemente de quais sejam eles. Dentre suas falas, eu quis saber mais sobre quais atividades ele já havia realizado como carroceiro e quais implicações essa diversidade de ações teria em seu dia a dia. Ele me disse: *Ahh, tirar entulho das portas dos outros, fazer uma limpeza num terreno que aparecer. Você entendeu?*”. Portanto, para não perder o que ele e outros caracterizam como o " *ganha pão* ", tudo o que já desempenhou enquanto já se identificava como carroceiro. Ele prosseguiu com sua explicação:

Lara: Qual foi o serviço mais diferente que o senhor fez como carroceiro?

R: Mais diferente [risos], assim, como carroceiro, o que me lembra hoje, foi fazer um serviço que nenhum cabra quis fazer, só eu que fiz! [gargalhada]

L: Que que foi? Posso saber?

R: Pode! Foi limpar uma fossa que ninguém quis botar fora. Nessa época não tinha Ecoponto, certo? A gente botava lá pro lado..., próximo do terminal. (Ribamar, em setembro de 2021)

Na história mencionada, ele me explicou que tinha estabelecido " *um preço para não aceitar o serviço*" (Ribamar, em setembro de 2021), mesmo assim a pessoa concordou em pagar. Nesse momento, podemos observar não apenas as interações ativas deles, mas também as demandas existentes. Quem mais realizaria esse serviço? Os carroceiros surgem nesse cenário no processo de coleta de objetos e materiais, transportando esses itens entre diferentes contextos: das mãos dos geradores de resíduos para os espaços institucionais ou mesmo para aqueles locais ilegais de descarte. O funcionamento das lógicas de descarte operadas através dos carroceiros revela processos de desapropriação de inúmeros materiais indesejáveis e até contendo altos índices de periculosidade. Tais processos de contratação revelam como se opera a responsabilização do circuito desses objetos para as mãos carroceiras, lombos equinos e fundos de carroças. No caso da situação mencionada, não havia ainda um espaço institucionalizado para o descarte de resíduos sólidos recicláveis para pequenos produtores. Pensando nesse relato em específico, destaco os tensionamentos existentes em suas falas, que ora apresentavam contextos de extremo cansaço, e ora desenvolviam a produção desta vida carroceira segundo condições elencadas como “mais livres”, quando me diziam que conseguiam desenvolver seus horários com autonomia.

Vedana (2013) escreveu um estudo sobre a "construção cotidiana" de certas atividades laborais no contexto urbano. Ela fundamentou seu argumento em seu trabalho de campo em mercados de rua de cidades como Porto Alegre e São Paulo, aqui no Brasil, além de dois mercados livres em Paris. As "práticas cotidianas" exploradas pela autora envolvem a aquisição de conhecimentos e experiências no dia a dia do mercado, que não se restringem apenas a "fazer a feira", mas também compreendem a construção simultânea do "fazer o feirante".

Os feirantes, como nos explica a autora, estabelecem laços e constroem seu conhecimento diariamente, sendo as interações sociais fundamentais não apenas na produção do espaço material de trabalho, mas também no êxito da construção do "feirante". Utilizando essa referência, consigo analisar a construção do carroceiro - que desempenha suas atividades através da mobilização de seu corpo, da carroça, do animal e dos materiais. Durante os deslocamentos da vida carroceira, ele vive um cotidiano marcado por diálogos e acordos nas ruas, onde a negociação se torna um componente essencial de suas atividades.

Durante as imersões no campo, enquanto conversava e fazia anotações sobre as diferentes concepções da vida carroceira, chamou minha atenção a diversidade de atividades desempenhadas pelos meus interlocutores. No meu campo de pesquisa, era mais comum observá-los envolvidos no transporte de materiais, como entulho. No entanto, além disso, observei o transporte e venda de materiais menos convencionais, utilizados em uma variedade de acordos laborais que eram mais diversos do que inicialmente eu pensava ser possível. Lord, por exemplo, me apresentou a diversidade de suas atividades nas ruas:

As atividades que um carroceiro faz, tipo assim, serviços gerais, no modo de falar ... de outra forma de limpeza. Assim, tipo, já limpei porão de laje entendeu, aquelas casas que têm o porão lá em cima, já fiz limpeza porque esse negócio de pombo, entendeu, esses negócios de pombo, vai lá faz ninho, caga muito, e pombo tem doença entendeu? Já limpei muito porão, entendeu... Já joguei muita 'bagulhada' fora, entulho... Já fiz capina de terreno, capina de porta, entendeu? Já trabalhei até de pintura aí no COHATRAC. Também fazendo o jardim pro rapaz botar uma planta, entendeu? E outros serviços também já fiz, muito serviço aí, de carroça, já trabalhei de várias coisas... (Lord, em maio de 2021)

Essa diversidade de atividades reverberava nas concepções que eles me apresentavam sobre o que significava ser um carroceiro e suas atribuições. Quando Lord me contou que fez um serviço que consistia em limpar um porão de "um barão" (Lord, em janeiro de 2021), levando todo o lixo embora em sua carroça, aquele trabalho se enquadrava como atribuição de um carroceiro. O mesmo ocorria quando Ribamar (em setembro de 2021) mencionou que retirou o conteúdo de uma fossa, ou quando Aldeir (em outubro de 2021) disse que cavou um açude na

APA Itapiracó e movimentou o lamaçal com a carroça, em conjunto com mais dois companheiros; tudo isto poderia constituir as atribuições de carroceiros pois neles havia a demanda pela composição homem-carroça-animal. Essa diversidade de atividades me mostrou que muitos deles atribuíam a vida carroceira essa disposição de realizar tarefas resolutivas, que à primeira vista pareciam distintas. No entanto, essas tarefas se tornavam a base da condição e identidade.

Assim, recordo que comentei com Ribamar que parecia ser "muita coisa" a ser feita, que se desenrolava através da busca e execução de várias soluções. Eu ouvi imperativos como retirar, amarrar, movimentar, deslocar e depositar uma variedade de resíduos e materiais. Ribamar me respondeu (em setembro de 2021) que, mesmo sendo diversificado, ele considerava tudo como "" *o serviço da gente... faz parte da gente* "" (Ribamar, em setembro de 2021). Dessa forma, saber "*fechar o serviço*", ir em um mercado do bairro e fazer a feira na carroça (Julyana, em setembro de 2021), fazer mudanças (Juca, em janeiro de 2021), ir com sua família ao enterro de um parente (José, em fevereiro de 2022) ou resolver a destinação de resíduos, eram situações percebidas por meus interlocutores como parte integrante do estabelecimento das suas atividades diárias e reafirma a compreensão na qual onde houvesse a necessidade de um carroceiro (com ou sem integrantes da família em cima da carroça), com seu vigor e disponibilidade de mobilização de materiais diversos, atrelado a tração de seus animais e pleno desenvolvimento da carroça, poder-se-ia acionar a composição homem -animal-carroça.

Em seus trabalhos, um "*dia bom*" e proveitoso era um "*dia de correria*", e segundo José "*O cara voltar para casa sem trabalho, ou o cara não quer trabalhar ou precisa de um banho salgado*" (José, em janeiro de 2021), isso significa que, para ele, apesar das incertezas, o ritmo de busca e a execução do trabalho em si garantem estabilidade e autonomia. Tanto que, em um "*dia bom*" (José, em janeiro de 2021) ele me contou que consegue arrecadar 220 reais, mesmo trabalhando apenas pelas manhãs.

Para o pleno desenvolvimento de suas atividades, muitas vezes, o compromisso inicial e a meta diária de trabalho relacionavam-se à quantia necessária para o alimento do animal, que consiste no milho quebrado, frequentemente misturado com farelo – como indiquei em outro momento do texto. Esse alimento é essencial para dar força ao animal e não pode ser substituído sempre pelo capim, que é gratuito e abundante nas ruas. Enquanto o alimento do animal não é negociável e deve ser comprado, gerando um custo de cerca de 20 reais por dia, muitas vezes, o almoço do carroceiro pode ser conquistado ao realizar um serviço na casa de alguém. Isso já aconteceu comigo na companhia de Jonas e Lord.

Uma vez que ficam no bairro COHATRAC durante o dia até a tarde, eles desenvolvem diversas estratégias para se alimentar e continuar seus serviços. Juca me explicou como isso acontece: "*nós pede comida por aqui mesmo, no COHATRAC mesmo, porque se a gente for para casa a gente não volta mais né?*" (Juca, em novembro de 2021)

Eu também possibilitei algumas refeições nesse processo de pesquisa com meus interlocutores, sendo esse um momento interessante para conversar. Para exemplificar, relembro quando Lord me solicitou um bolo de padaria no dia anterior a um serviço acertado em minha casa, e eu fiz questão de providenciar. Ou quando fiz o almoço contando com o Jonas, que me retribuiu fazendo o serviço mais barato, me dizendo que eu havia "*sido legal*" (Jonas, em novembro de 2021) com ele.

Outro aspecto importante para os carroceiros envolve os cálculos e a negociação de seus serviços. Conheci um jovem carroceiro chamado Lucas em fevereiro de 2022. Ele morava no bairro Vila Brasil quando eu estava procurando um carroceiro para limpar o terreno da minha avó, no bairro Novo COHATRAC. Esse foi o maior valor que já paguei até aquele momento, um total de 240 reais, e acordamos um valor de 15 reais para cada "*carroçada*". Antes de contratar, fiz uma pesquisa a partir das possibilidades de retirar todo aquele material (10 m³), que se diversificava entre: pedido de um container, retirada por um caminhão com caçamba e o carroceiro, explicado na tabela abaixo:

Figura 13: Relação de valores e possibilidades de retirada de um material em minha porta

	Valor executado	Valor total estimado (para os 10 m ³)	Vantagens	Desvantagens
Container	250 (aluguel) +150 (ajudantes para retirada)= 400 reais (1 container)	750+450= 1300 reais (3 containers)	Tempo (1 semana) para organizar e retirar o material.	Muito caro, quando se tem muito material, pois o container não tem tanto espaço. Em uma semana retirei menos da metade do necessário.
Caminhão	Não executei	500(aluguel)+300 (ajudantes)= 800 reais	Retira-se o material em uma manhã	Valor alto. Precisa de muita mão de obra, para o tempo de carga.

Carroceiros	150 reais + 90 reais= 240 reais	600 reais (empreitada negociada com José)	Já se arranja a retirada do material junto ao frete.	Mais demorado; imprecisão do valor total.
-------------	---------------------------------------	--	---	---

Em contexto ludovicense, uma "*carroçada*" se refere ao acordo de preço baseado na quantidade de vezes que se enche uma carroça. Cada uma delas estabelece o valor, e essa estratégia é frequentemente usada para estabelecer uma base de cálculo comum entre as partes envolvidas. José (em janeiro de 2021), por exemplo, definia sua carroçada em 20 reais, enfatizava que sempre deixava seu material no Ecoponto. Outra estratégia é a "*empreitada*", que ocorre quando se define um valor por todo um montante de resíduos ou materiais a serem mobilizados. Normalmente acionada quando o cliente tem um grande serviço a ser feito e busca reduzir o custo, ou seja, pretende acertar por um preço menor.

É importante destacar que existem redes de ajuda mútua, em que mais de um carroceiro se une para realizar um serviço. A rotina dos carroceiros é marcada por um constante movimento que acontece em virtude de conexões através de serviços e recomendações, e significa ainda a existência de acordos, que podem se prolongar ou não. Dessa forma, os carroceiros conseguem fortalecer as trocas de favores e benefícios para seus trabalhos. Isso se torna especialmente relevante durante as dinâmicas sazonais e os períodos de alta e baixa demanda, levando em consideração que as últimas semanas do mês são marcadas pela escassez de serviço, além dos períodos de chuva ao longo do ano. Vale ressaltar que a presença do carroceiro nas ruas é indispensável para conseguir seus serviços, ou seja, é crucial que ele seja observado e observe. Portanto, manter-se em constante movimento na região é importante, mesmo durante os períodos de baixa procura.

A complexidade das relações sociais entre eles permite também o desenvolvimento de vigilância interna, conflitos e concorrência. Percebi, durante o período mais intensivo de campo, que sempre que mobilizava o nome de Lord, havia prontamente um reconhecimento de sua figura, inclusive todos sabiam que ele era um devoto da igreja evangélica, detalhe que muitas das vezes era mencionado com certa admiração. Através dele pude perceber mais detidamente os laços e comunicação entre carroceiros nas ruas. Um aceno, uma informação fornecida por ele ou até mesmo indicações de serviços foram algumas das situações que vivi ao seu lado. Quando não podia comparecer a algum lugar, sempre havia alguém que ele recomendava. Dessa forma, conheci seu primo e seu tio, que também eram carroceiros

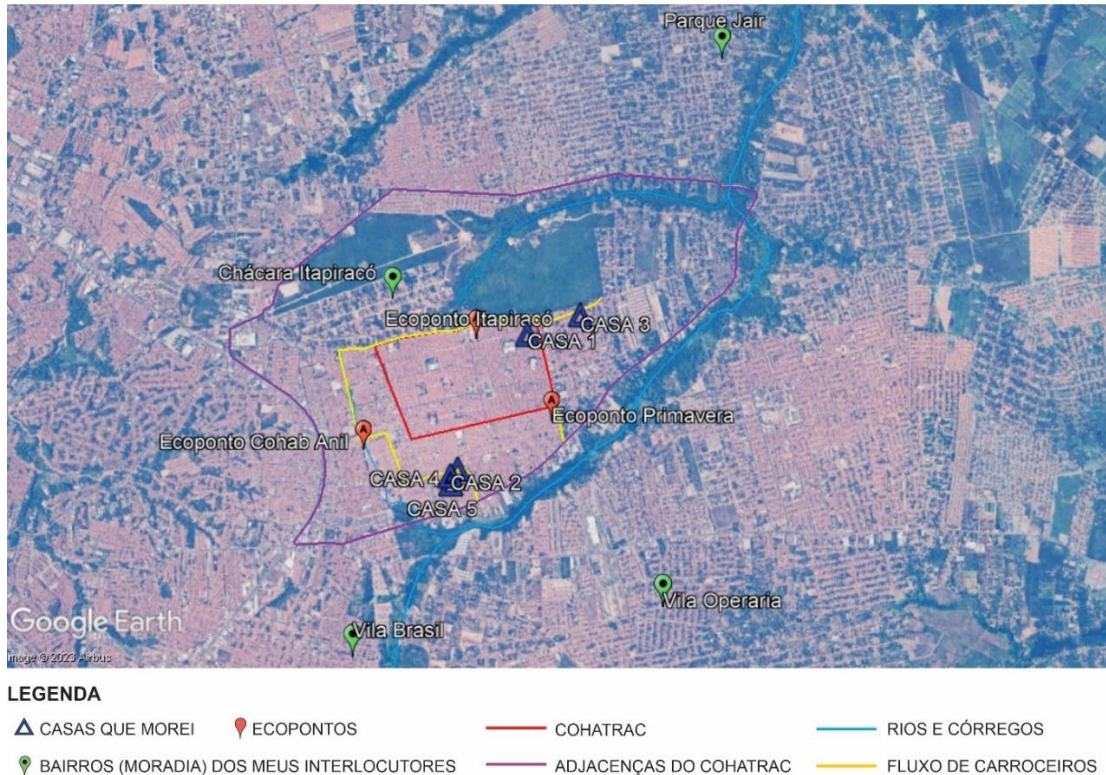
A respeito disso, cada carroceiro desenvolve suas estratégias para garantir seus serviços e recursos diariamente. Em dezembro de 2021, estava organizando um serviço de remoção de entulho em minha casa. Recebi abordagens de vários carroceiros para acertar o serviço, mas decidi reservá-lo para Lord, pois tinha preferência por seus serviços. Combinei com ele para uma manhã às 10 horas e, no mesmo dia, recebi seus dois tios, entre os vários carroceiros que me abordaram. Eles chegaram juntos na mesma carroça enquanto eu preparava meu café da manhã, às 7h30. Ao perceberem que não conseguiriam o serviço, pois tenho uma amizade com Lord, eles perguntaram se eu poderia " *descolar um café* ".

Eles esperaram na calçada e ali tomamos três cafés e quatro beijos. Pouco tempo depois, Lord chegou. Eu e meu esposo começamos a brincar que ele havia perdido o serviço para seus tios, que chegaram mais cedo. Pela primeira vez, percebi que ele ficou chateado, mencionando para meu companheiro inclusive " *falo desse serviço desde semana passada* ", ou seja, para ele não fazia sentido que nós esquecêssemos desse trato verbal, ele havia o " *fechado* " conosco. A combinação não deveria ser quebrada mesmo que em favor de um familiar seu. Mesmo depois de esclarecer toda a história, ele ainda reclamou um pouco por seu tio ter pegado " *até o café do dia* ".

José, carroceiro que costumava levar o filho e o sobrinho consigo na carroça, me esclareceu como era o processo de chegar "no serviço". Ele começava suas manhãs às 7 horas, percorrendo os bairros do COHATRAC, COHAB, ANIL e dedicava mais tempo nessa região do COHATRAC. Seu sobrinho, ao escutar nossa conversa, nos interrompeu para falar como era demorado o percurso desde sua casa até os bairros. Ele falava brincando que " *é fácil* ", é " *chegando lá, é só dobrar a esquerda... e a direita... e a esquerda... e continuar seguindo* " (em janeiro de 2021), fazendo um gesto como se caísse no chão após a exposição dessa longa distância.

Muitos carroceiros costumam residir fora dos limites dos bairros onde trabalham. Todos os interlocutores com os quais entrei em contato ou residiam em regiões que fazem fronteira geográfica com o COHATRAC, como o bairro Parque Jair, Vila Brasil, Chácara Itapiracó e Vila Operária, e percorriam entre 3 e 5 quilômetros em busca de oportunidades de serviços nessa área. Encontrei menos frequentemente aqueles que percorriam distâncias mais longas, como o carroceiro Jonas, que fazia um percurso de aproximadamente 7 quilômetros do bairro Novo Horizonte até o COHATRAC. O mapa a seguir apresenta exemplos de alguns dos bairros onde residem carroceiros que costumam vir trabalhar no bairro COHATRAC.

Figura 14: COHATRAC e bairros onde residem meus interlocutores carroceiros



Fonte: Acervo Danilo Palavra, 2023

Quando eu perguntava pelas distâncias e deslocamentos até as residências, os carroceiros me contaram que existiam as rotas principais de acesso aos bairros, as avenidas, que por vezes não eram utilizadas por eles, que privilegiavam caminhos secundários. Um exemplo disto, era o trajeto diário por dentro da APA Itapiracó feito por Lord. Dessa maneira ele se distanciava dos caminhos centrais e conseguia chegar mais rapidamente ao bairro do COHATRAC, destino comum em todos esses anos de serviço. Este mesmo caminho mudava durante as estações do ano, pois ficava impossibilitado de atravessar a APA Itapiracó no período chuvoso, por conta do lamaçal, poças e mata que avançavam.

Para o planejamento desse deslocamento o carroceiro leva em consideração principalmente as condições de trânsito, a distância percorrida, além da preocupação com o cansaço do seu animal. Para chegar ao bairro em questão, a duração do deslocamento estrategicamente deve ser pensada de maneira a ser mais rápida e sossegada, mas basta chegar ao bairro de destino que a situação se inverte.

A condução de uma carroça e o trabalho do carroceiro na cidade pode ter diversos formatos, quando um carroceiro apenas realiza o trabalho de carregar a carroça com entulho, ou quando tem um parceiro para ajudar, seja um amigo ou parente, utilizando uma carroça ou

duas, demonstrando a liberdade de possibilidades de execução de suas atividades. Podemos perceber que seus trabalhos seguem um ritmo para cada trabalho acertado, onde há situações em que uma única residência pode demandar um ou mais dias de serviço. A remoção de uma capina em um quintal, por exemplo, pode requerer várias viagens de carroça, e o trajeto de ida e volta ao Ecoponto mais próximo, quando utilizado, pode levar um tempo considerável.

3.3 Quem vai na carroça?

Há mais ou menos dois anos antes do campo desta dissertação, eu já observava José nas ruas do bairro. Ele é carroceiro e pai de dois filhos. Sempre chamava minha atenção pois, o encontrava frequentemente acompanhado por uma criança e um adolescente: seu sobrinho de 15 e seu filho de 5 anos. Em uma ocasião específica observei ele passando no final da rua, sabia que a porta da casa da minha sogra precisava da retirada de entulho, então meu companheiro e eu assobiamos, e eles vieram ao nosso encontro. Para desenvolver esse serviço, todos precisávamos nos deslocar até o bairro Villagio do COHATRAC V, a duas avenidas de distância. Estabelecemos o supermercado como ponto de referência. Nós fomos no carro Voyage de 2008 que é da minha avó, e eles foram na carroça.

Enquanto José ia colocando a pá e retirando cada metro quadrado de resíduo da calçada, eu providenciava água e pensava em como prover o almoço para mais três pessoas. Nós conversamos na calçada da minha rua, enquanto ele continuava na atividade. Falamos sobre filhos, a transformação e responsabilidades que desembocam em nossas vidas com a chegada das crianças. A família de José é composta por sua esposa e 3 filhos, sendo que um deles o acompanha na carroça, enquanto a mãe fica com os outros. Ele começou a trabalhar com a carroça em 2018, de forma autônoma, ou seja, com sua própria carroça e jumento. Porém, essa relação foi construída mais cedo, pois, quando ele tinha 10 anos, acompanhava seu pai, que tinha a mesma profissão que ele.

Segundo ele, esse convívio familiar o levou a retomar o trabalho de carroceiro quando as coisas não iam bem em sua função de ajudante de pedreiro. Os valores que recebia não eram suficientes para cobrir suas necessidades básicas, então decidiu se dedicar ao trabalho de carroceiro, o que se confirmou mais tarde como uma atividade mais rentável. Seus filhos menores ficavam com a mãe, mas Júnior insistia em ir sempre junto, e ele cedia aos pedidos. Ele me falou que era isso ou "*ficar em casa sem fazer nada*". Lembro que nessa fala, ele

balançava a cabeça especificamente olhando para o sobrinho, demonstrando que buscava dessa maneira trabalhar e poder estar junto e vigilante na criação das crianças da família.

Neste dia, lembro que José foi e voltou umas três vezes, por conta do caminho que precisa ser percorrido para depositar o entulho a cada vez que se enchia a carroça. Os meninos ficaram em uma sombra, junto a dois travesseiros que antes eram utilizados para o assento no banco da carroça. Meu esposo pegou um carrinho que era do nosso filho e decidiu levar para o menino mais novo. Ele adorou aquele brinquedo, e nesse momento nos mostrou uma sacola plástica com todas as coisas que havia recebido neste dia. Havia brinquedos e até mesmo um tablet usado. Ele nos disse que daria o carro com “as chamas” laterais para o irmão mais novo em casa. Terminado o serviço, vi que os meninos voltavam com um prato de comida cheio, que o vizinho da frente levou para eles, e assim, almoçaram bem ali na porta, entre planos para onde seguir durante o resto do dia.

Um dos trabalhos que encontrei sobre a questão da atividade carroceira e sua execução por crianças foi o de Silva (2012), que aborda o circuito inferior na feira de Aroeiras, em Pernambuco, com o trabalho informal de crianças e adolescentes carroceiros. Em primeiro lugar, ela destaca que todos os seus interlocutores são crianças ou adolescentes entre 9 e 16 anos. Observei que a noção de carroceiro mobilizada pela autora se refere àqueles que utilizam como instrumento de trabalho as "carroças de mão", nomenclatura que conheço como "carro de mão".

Eles atuam em pontos fixos na feira livre e carregam os produtos comprados pelos clientes, transportando-os até suas casas ou veículos de transporte. O interessante de suas observações é o apontamento sobre o exercício das atividades atreladas à aquisição de bens de consumo por esses adolescentes ou crianças, como um boné da moda ou uma camisa nova. Para a autora muitos deles iniciam esse trabalho, através de um processo de autoafirmação, que passa pela aquisição do vestuário. Assim, refleti junto as considerações da autora, e lembrei que comumente observei jovens (adolescentes), transitando com suas carroças com uma camisa de seleção, ou um vestuário bem-produzido, com referências a marcas como adidas ou Nike, cordões e acessórios estilizados, numa clara afronta dos estereótipos de como se veste ou poderia se vestir um carroceiro.

Como falei anteriormente, no período dedicado à pesquisa de campo não encontrei nenhuma mulher à frente de uma carroça, ou seja, segurando as rédeas e controlando seu trânsito, apenas menções específicas dentro de seus bairros de origem. Mesmo assim, ainda pude presenciar algumas mulheres que acompanhavam seus namorados e maridos, se

movimentando também pela cidade. Juliana foi uma delas, que encontrei no Ecoponto Itapiracó. Em uma ocasião, observei sua chegada, ela estava com seu marido, no banco de uma carroça simples com um cavalo marrom. Enquanto o companheiro subia a rampa, ela arrumava um saco de estopa com o que pareciam ser pedaços de ferro, que posteriormente colocaria em um caixote de plástico que se acoplava na base entre as duas rodas da carroça, ali ela guardava tudo que encontrava para posteriormente vender em um sucatao.

Eu estava sentada próxima ao galpão de metais quando ela se sentou ao meu lado e, ao olhar minha barriga, perguntou sobre minha gravidez. Assim como eu, ela também tem dois filhos, um casal. Naquele dia, conversamos sobre maternidade, os aspectos positivos e negativos e até mesmo situações vividas de violência obstétrica. Ela me contou que tem uma filha de 4 anos e um filho de 2 anos, sendo este último filho do seu companheiro. Eles moram no bairro Maiobão e estão juntos há quase 4 anos, sendo que ele já trabalhava com carroça quando se conheceram.

Sobre ser uma mulher que está inserida na vida carroceira, falamos sobre as suas impressões ou impactos que os carroceiros e quem anda na carroça percebem em suas vidas. Ela me falou que observa com grande frequência a maneira que "*as pessoas ficam olhando*" durante seus trajetos, com ou sem o seu companheiro. Ela mencionou que utiliza a carroça e o animal para algumas tarefas familiares, principalmente nas imediações da sua casa. Assim, ela comenta: "*vou para todo lado, vou à feira, levo meus filhos*" (Juliana, em setembro de 2021), apresentando o impacto de liberdade e provimento de aspectos básicos de sua vida, como sair e trazer os alimentos do mercado para sua casa.

No ano de 2022, estabeleci contato com o Lucas e José, além do seu filho e sobrinho. Havia duas carroças e eles pareceram satisfeitos de ter trabalho suficiente para os dois juntos. Neste dia, Lucas carregava a carroça e conversava bastante, me dizia que no seu bairro tinha carroceiros para perder de vista e que eu devia ir lá. Quando comecei a questionar como se dava a presença de mulheres na carroça, como ele via essa relação, ele se interessou em me apresentar a visão que tinha das mulheres em seu bairro e seus relacionamentos. Ele falava que queria ir para a igreja e encontrar alguém para "*ter algo sério*". Eu disse que conheci um carroceiro que se lamentou de não engatar um relacionamento por ser carroceiro, eu queria saber se em seu bairro as mulheres "*subiam na carroça*" e se isso seria um problema. Ele rebateu dizendo que, onde ele mora, é muito comum ver mulheres à vontade para estar nas carroças, conduzi-las e valorizar os carroceiros. Ele mencionou, se vangloriando, que algumas mulheres o paqueraram

em seu bairro, dizendo "*meu sonho é andar nessa carroça*", e com isso ele afirmou que não se sentia desvalorizado lá.

O Lucas me contou como se dá as diferenças entre as atividades que desenvolve no bairro que costuma trabalhar, no caso o COHATRAC e no seu bairro. Dentro dos limites do seu bairro percebe que sente que as pessoas são mais amigáveis pois conhecem ele. Quando sai dele, a situação se inverte, assim como os comentários que ele costuma ouvir pelas ruas. Ele compartilhou comigo que a sua irmã e, mais raramente, sua mãe, usavam as carroças para resolver demandas familiares. Ele me deu um exemplo de quando, alguns anos atrás, todos em sua casa subiram na carroça para ir ao velório de sua avó, que aconteceu bem longe de casa, em São José de Ribamar. Nesse sentido, os usos da carroça se entrelaçam entre atividades laborais e demandas familiares, demonstrando em sua fala a vida carroceira plena em suas oportunidades e necessidades de locomoção pela cidade.

3.4 Perspectivas acerca da permanência ou saídas da “vida carroceira”

Lord quando completou a maioridade foi trabalhar em supermercado, isso foi um divisor de águas. Toda vez que lhe perguntava sobre seu trabalho na carroça, ele dava ênfase à saída do supermercado, experiência que durou dois anos e três meses. Eu não entendia como uma história como essa poderia ter sido lembrada tantas vezes, com exata quantificação do tempo em que esteve ali. Hoje interpreto que bem naquele momento ele sentia que não escapou do ofício que acompanha sua família desde seu avô e tio (o último ainda na atividade). Na saída desse emprego “*fichado*” (com carteira assinada), ele retornou à vida carroceira por mais 9 anos, até o ano de 2021. Depois disso, conseguiu trabalhar numa empresa grande de refrigerantes, e após, numa empresa de médio porte de panificação. Entre idas e voltas, no ano atual de 2023 segue fora da atividade, trabalhando em uma empresa de panificação em regime contratual.

Na trajetória de Lord, ser carroceiro se opõe à ideia de ser “*fichado*”, ou seja, estar em um trabalho mais “previsível”, com horário para sair e para voltar, com dia fixo para receber um valor não variável. A possibilidade de ter um emprego de carteira assinada suscitava sentimentos de admiração e ele mobilizou seus esforços para alcançar este emprego considerado por ele como mais estável financeiramente.

Eu estive à frente do preenchimento dos dados por pedido seu em um processo seletivo para entrar nessa empresa de refrigerantes. Todo processo durou mais ou menos um mês, com provas de conhecimentos básicos de português e matemática, dentro de uma plataforma

terceirizada, além de mais exames admissionais. Em apenas três meses a empresa de refrigerantes (tão almejada) demitiu todos os novatos, como política de “redução de funcionários”. Mesmo que brevemente, a carroça significou um refúgio possível no momento de intensa consternação, uma possibilidade de trabalho diante do desemprego. O tão sonhado emprego na empresa de refrigerantes, que lhe parecia anteriormente seguro por definição, representou o oposto de suas expectativas.

Lord me explicou que existe uma grande diferença entre sua estada provisória na carroça e, por exemplo, a trajetória de seu tio. Ele era um “*carroceiro raiz*”, daqueles que não trocam seu modo de vida por nenhum outro, que busca meios de se manter na atividade da carroça, aquele que “dá valor”, vê aspectos positivos e não quer sair dessa lógica laboral. A seguir apresento a transcrição desse modo de ver as questões geracionais e prospecções acerca do futuro na carroça. A fala de Lord menciona ainda a desistência da vida carroceira:

O meu tio, porque essa geração de carroça, o carroceiro veio desde o meu avô que faleceu, o pai de mamãe, que é o pai dele. Esse meu tio, que trabalha até hoje ele mesmo o serviço dele, ele bate no peito, tem orgulho mesmo, como ele já me falou, de ser carroceiro, porque outro serviço ele não sabe fazer nem bater uma massa, nem carregar um tijolo, nadinha ele sabe fazer. Agora a única coisa que ele sabe fazer mesmo é trabalhar de carroça, ele já falou pra mim, já. Ele tem orgulho mesmo de ser carroceiro, porque ele não tem estudo, não sabe ler, nem sabe escrever. (Lord, em fevereiro de 2023).

Nesse sentido, haveria diferenças entre aqueles que ambicionavam “um trabalho melhor” e aqueles que vivem a vida carroceira como sinônimo de uma escolha reafirmada no cotidiano. As percepções de muitos dos meus interlocutores carroceiros não se encerrava a partir de polarizações entre essas duas compreensões de suas atividades. Ainda assim, é interessante perceber que dessas duas compreensões de perfis de carroceiros, emergem movimentos de reafirmação de suas vidas atreladas ao estabelecimento de circuitos carroceiros e transmissão da atividade como maneira de fortalecer seus vínculos com companheiros da atividade (humanos e animais). Escutei esse tipo de reafirmação enquanto carroceiros de homens mais velhos, entre 40 e 70 anos (por exemplo, Pindaré e Ribamar), que já haviam adentrado na vida carroceira desde muito novos, ou desempenhavam a atividade por mais de 10 anos, e não buscavam outra forma de se manter e suas famílias. Em seus relatos, um carroceiro ganha bem, inclusive melhor do que outros serviços a eles disponíveis.

Hoje, ainda dá muito! [dinheiro] Você vê quem trabalha com carro de mão, da alguma coisa, na carroça, seja um carro. Eu conheço muita gente aqui que é

bem de vida, de carroça. Eu não cheguei a arrumar muitas coisas, mas eu arrumei também. Sim, passei muito tempo sustentado pela carroça, carroça era o que me sustentava. (Pindaré, em novembro de 2022)

Já Lord e Jonas, constituem outro exemplo destes perfis “quebra-galho”, para eles, ser carroceiro não é satisfatório. Por isso, eles articulam diversos movimentos de saída dessa ocupação, para um momento de vida em que a carroça não seja mais uma necessidade. Em suas falas, o trabalho como carroceiro surge como única opção de trabalho, ainda que descrita como “escolha” – como resumiu Jonas: “*Rapaz... não foi uma escolha minha, foi com uma precisão, entendeu? Que não tem serviço, não tinha coisa melhor, aí fui trabalhar de carroça.*” (Jonas, em novembro de 2021)

Ser/ estar carroceiro aparece, assim, carregado de alguma ambiguidade. Mesmo insatisfeito, um trabalhador poderia sentir segurança em manter seu ofício, pois garante o sustento, relembando o alívio que Lord sentiu em ter na carroça uma saída para o desemprego. Remetendo a esse caso específico, a maior queixa do meu interlocutor acerca do emprego na empresa de refrigerantes, foi o fato de o demitirem muito rápido. Em sua perspectiva o pior não era ser mandado embora, pois muitos colegas, inclusive, disseram para ele tentar novamente o seletivo pois conseguiria reingresso. A questão era, segundo suas palavras, que eles “*sujaram minha carteira*”, ou seja, permitiram que quando um novo empregador olhasse o pouco tempo de serviço questionasse o porquê da brevidade do vínculo, o que poderia atrapalhar possíveis novas contratações. Com essa experiência, ele me contou que não seguiria o conselho dos colegas, pensaria em outras oportunidades, até que conseguisse novamente um emprego “*fichado*”. Enquanto escrevo, em 2023, ele está na área da panificação, concluindo inclusive um curso profissionalizante de agente de portaria.

Apesar das dificuldades do vínculo formal com carteira assinada, Lord sempre emanava positividade, sustentando uma fé inabalável. Em uma de nossas conversas, mesmo em momentos de tristeza, ele rememorava sua experiência na carroça, afirmando: “*Eu consegui minhas coisas, debaixo de chuva, debaixo de sol, na luta de carroça. Eu sempre consegui minhas coisas, nunca passei fome.*” (Lord, em fevereiro de 2023). Ele acreditava em sua resiliência diante de desafios extremos, insistindo que sua fé em Deus o impulsionava, e a condução da carroça representou sua forma de construir a vida durante os anos nas ruas. Embora tenha sido sustentáculo, chegou o momento de “largar a carroça”. Até hoje, ele distancia-se dessa vida carroceira que marcou seu passado.

O “Seu Pindaré” foi alguém que vivenciou uma extensa vida carroceira, em nossas conversas, ele destacava que ainda buscavam pelo “Pindaré carroceiro”, mesmo passados anos desde que se ‘aposentou’. Sua saída da atividade ocorreu abruptamente, após um acidente que acarretou a perda de uma das pernas. Quando chegou em São Luís, tinha estudado pouco, sabia apenas escrever seu nome e não poderia almejar diversas profissões. Assim começou a vida na carroça, trabalhando inicialmente em uma loja de material de construção, levando as compras para as casas dos clientes. Suas aspirações sempre foram de encontro a necessidade de ir “*arrumando jeito de comprar o feijão, o arroz, a farinha, e o açúcar, o café.*” (Pindaré, em novembro de 2022), assim, ia provendo as necessidades familiares.

Nesse período, ele obteve o cargo de vigilante de portaria no Hospital e Maternidade Santa Efigênia. Ele relatou que ouviu dizer que era necessário concluir a quarta série para se qualificar para o cargo, e foi exatamente o que fez. Ele continuou trabalhando por conta própria no frete de itens variados na carroça, sempre nas folgas e antes do serviço no Hospital, e com o tempo percebeu que “quando eu somava, por exemplo, o frete depois que eu empreguei. Eu todo ano, todo mês que eu conferia, esse meu salário[carroceiro] dava mais”. Assim, ele se dividia entre o trabalho como vigilante e continuava a ser carroceiro. Sobre esta época, ele me contou o seguinte:

Pois é, de início sempre é difícil. É só que a gente sofreu muito aqui também, porque quando eu trabalhava no interior e eu vivia, não vendia farinha, milho, feijão e não vendia nada, era só para o nosso consumo. E quando eu mudei para cá, eu estava com 55 sacos de arroz, que ficou lá na Usina, de Chapadinha, que era pra eu ir tirando para comer no verão que eu precisava só de um saquinho. Eu não sabia como eu ia comer todos 150 de arroz né, sabe. Aí quando eu mudei para cá, notícia ruim e eu vim embora para cá, o arroz podia ficar lá. Aí ficou lá. Mas eu acabei de comer tudinho. Hoje com 32 anos aqui. (Pindaré, diário de campo, 2022)

Sobre sua trajetória na cidade, ele me contou detalhes sobre as implicações de lavrador de Chapadinha até desembocar na vida carroceira ludovicense. Ele se orgulha desse fato, diz que conseguiu consumir todo o fruto do seu trabalho. Ele atribui isto a prosperidade atrelada a sua fé em Deus. Ele é católico me diz que “*O amanhã a Deus pertence, mas até hoje estamos por aqui.*”

Os significados dados à vida carroceira entre os carroceiros ocorriam a partir do entendimento que seus serviços na cidade abarcariam múltiplas demandas, e isto implica também na compreensão que o seu trabalho que não é “*pra qualquer um*”, ou seja, seus corpos e mentes são tencionados cotidianamente para enfrentar diversas adversidades. Juca, por

exemplo, falava que gostava de ser carroceiro, mas enfatizava esse tensionamento constante, podendo ocorrer situações em que: *“Tem dia que eu não trabalho o dia inteiro, tem vez que assim, que tá devagarzão e o cara não faz dinheiro, o cara faz só uma mixariazinha, o cara vai embora, o cara rodou o COHATRAC todinho mesmo”* (Juca, em janeiro de 2021). Ele começava as 7 da manhã seu trabalho nas ruas, num esforço contínuo de estabelecer sua permanência na atividade.

É preciso se movimentar e fazer *“o corre”*, para não voltar para casa com as mãos vazias, em uma *“carrera”* e esforço físico tremendos. Como esse ritmo precisa ser mantido, o carroceiro precisa estabelecer as condições para *“pegar o serviço”* e muitas das vezes, fazer com que exista *“aquele dia que [se] recupera”* (novembro de 2021), como me explicou Ribamar. Assim, muitas das vezes, como me falou Lord: *“A pessoa não pode é ficar parado, entendeu?”* (Lord, em novembro de 2021), pois era urgente conseguir o sustento de si e de quem dependia de seu trabalho para viver.

Desta forma, o carroceiro precisa negociar os momentos de *“carrera”* e as *“pausas”*, como quando Ribamar me disse que um dia sim e outro não ia trabalhar, devido a condição médica sentida por um zumbido em seu ouvido. Ou seja, a possibilidade de escolher os dias e formas de trabalho representa um ponto flexível para um carroceiro. A melhor forma de resumir, isto é, através de uma frase de Ribamar. Para ele, o bom de ser carroceiro era *“não tem que bater ponto, não! O ponto quem bate é eu”* (Ribamar, em novembro de 2021).

Em suas afirmações é possível perceber que ele apresenta a vida carroceira como uma possibilidade de escolha dentre outros trabalhos que já desempenhou. Para ele, não haveria trabalho melhor para desempenhar. Ele me explicava que mesmo passados muitos anos não havia cogitado desempenhar outro trabalho. A carroça trazia para ele autonomia, ele não devia satisfações a um *“patrão”*, ele mesmo se considerava esse mesmo *“patrão”* na condição de carroceiro. Ele ressaltava as dificuldades, era impossível não falar sobre elas, como quando me disse que como carroceiro ele: *“Aqui eu mesmo me humilho né [ele ri], porque se eu quiser passar uma diária eu posso, se não quiser, eu venho”* (Ribamar, em novembro de 2021)

O processo de se tornar um carroceiro e exercer as funções próprias dessa atividade não é uma tarefa fácil. Como bem observou Juca, *“Pro cara vir, tem que trabalhar”*, ou seja, é necessário ter disposição física e mental, desenvolver resistência e adquirir conhecimentos específicos. É uma atividade que demanda o corpo, e sobre isso, Juca me disse: *“Porque assim tem hora que dá vontade de vir não, muito cansativo, o cara fica o dia todinho nesse sol quente aí, pegando sol direto, aí o cara chega em casa mesmo só para dormir.”* (Juca, em novembro

de 2021). Esta rotina exaustiva é uma condicionante que faz com que muitos carroceiros vejam a atividade como um suporte financeiro passageiro em suas vidas, indo e até voltando nessa profissão diversas vezes, na tentativa de achar algo melhor.

No seu entendimento, a carroça não é para qualquer pessoa, principalmente por ter que encarar diariamente as inconstâncias dos ganhos. Nesse sentido “*Tem dia que a pessoa ganha, tem dia que a pessoa não ganha, entendeu... o pão de cada dia*” (Lord, em maio de 2021), a partir disso é preciso encontrar soluções, pois, por mais que as demandas e oportunidades possam ser fartas, é preciso lidar também com as frustrações de um dia fraco, ou mesmo, entender que haverá dias que o corpo precisa parar, e assim, negociar a necessidade de se manter em movimento.

Diante da necessidade diária de se manter em movimento, ainda existe o perigo da desistência, de não reverter um “*dia ruim*” em um próximo “*dia bom*”, seguindo esse caminho, pode acontecer o seguinte: “*o cara se tiver a mente fraca ele desiste*” (Raimundo, em agosto de 2021), pois essa é uma vida difícil. Ribamar também apontava isso, pois, para ele “*cada dia é cada dia*”, ou seja, “*Tem dia que a gente aguenta, tem dia que a gente não faz nada, fica só... vai pra casa sem levar nada pra casa, porque não tem. E tem dia que já leva, ao contrário, tem aquele dia que recupera*” (Ribamar, em setembro de 2021)

Uma concepção moral que apareceu com regularidade foi a noção moral de “*trabalho digno*”. Diante das diversas dificuldades, ser carroceiro é visto como desempenhar uma atividade correta, quando “*não se mexe em nada de ninguém*” (José, em janeiro de 2021). Nesta perspectiva, alguns interlocutores me apresentaram a necessidade de “*defender*” sua profissão, pois é comum a má interpretação de outros, quando sofrem constantes ataques pessoais sobre suas atividades. Um episódio que observei no Ecoponto retrata bem essa afirmativa. O Edimilson, um assíduo frequentador do espaço, era conhecido como alguém que estava envolvido em muitos conflitos dentro e fora do Ecoponto.

Em uma manhã específica em 2021, o observei chegando com resíduos de construção, prontos para serem depositados no local designado. De maneira provocativa, ele se aproximava cantando em voz alta ao longo da avenida, chamando a atenção de todos ao redor. Encerrando o gesto, ele descarregou o entulho ao lado do Ecoponto, criando um estrondo. Quando recordo essa cena, me vem à mente o grito de um outro carroceiro, sentado sob uma árvore em frente: “*AÍ NÃOOOO!*” Nesse momento, Edimilson ultrapassou um limite. Os outros carroceiros dentro do Ecoponto, muitos deles, começaram a expressar sua insatisfação com a atitude de

Edimilson. Júlio comentou: "*Por um todos pagam* ", o que me fez perceber que havia parâmetros sobre o que era considerado certo ou errado.

O principal código desses parâmetros que eu encontrei em suas falas era a questão dos maus tratos com seus equinos. Uma vez enquanto estava no Ecoporto, Edimilson me mostrou um vídeo viral, que mostrava um carroceiro dentro de um condomínio batendo com um chicote em um jumento, aqui mesmo, em São Luís. Ele me explicou que era por carroceiros "*maus*", que as atividades dos carroceiros eram tão julgadas.

Edimilson, é um jovem branco e magro de aproximadamente 20 anos. Ele frequentemente apresentava comportamentos hostis e provocativos. No entanto, o que mais me chamava a atenção era a forma como suas atividades se destacavam em contraste com as dos outros trabalhadores do próprio Ecoporto. Certa vez, ele me confidenciou que tinha dificuldades em se adaptar a ordens e receber críticas em ambientes de trabalho tradicionais. Antes de se tornar um carroceiro, ele havia trabalhado na manutenção de bebedouros no bairro. Como não via perspectivas de um contrato de trabalho formal, ele optou por "*encerrar por lá* ", principalmente por não gostar de "*ser mandado*". Assim, não enxergava outra opção além de se tornar um carroceiro, o que, em sua visão, era vantajoso.

Um outro interlocutor chamado Jonas chamou minha atenção pelos comentários em relação à minha presença, seja lado a lado ou, em poucas ocasiões, em cima da carroça, em um gesto de incompreensão dele diante dos meus pedidos de "*uma carona*" ou mesmo estar próxima de suas atividades. As reações à essa atitude, por exemplo, vinham carregadas de estranhamento. É importante enfatizar que meu objetivo não era "me sentir uma igual" por meio desse ato, pois suas experiências são moldadas por suas próprias vivências e trajetórias. Como expliquei, eu gostaria de me aproximar e acompanhar seus trajetos. Em relação sobre como os carroceiros percebem as pessoas que passam pelas ruas, ou seja, aqueles que não são carroceiros. Jonas me falou o fato de eu ter subido na carroça, lhe transmitia a ideia de que eu não era preconceituosa. Através dessas conversas, pude perceber que eles se sentiam vítimas de preconceitos constantemente.

Em outros momentos, a discriminação e o preconceito foram mobilizados pelos meus interlocutores. Lord me disse "*Ah, eu comecei a apanhar de carroça, mas de carroça não tem nada de falar assim muito. Mas é um serviço que tem muita gente que discrimina, que despreza também.*" (Lord, fevereiro de 2023). Outro carroceiro que observei esse tipo de fala, foi em conversas com José. Perguntei sobre as diversas situações em que este preconceito foi percebido ou sentido. Uma das maneiras claras de percepção são "*os olhares tortos*" direcionados a eles.

Ele me explicou isto da seguinte maneira: “*eu olho que muita gente me dá um olhar torto, mas eu nem ligo, tô ganhando meu malote*” (José, em fevereiro de 2022). O olhar torto representaria esse julgamento nas ruas. Nessa mesma visão, o Lucas disse que uma vez, enquanto passava na Avenida, que alguns homens começaram a rir dele. Quando perguntado sobre saber ou não do porquê das risadas, ele respondeu com aparente indiferença: “*Sei lá, nem liguei, tô ganhando o meu*” (Lucas, em fevereiro de 2022). Assim, por mais que tivesse ciência da forma que era percebido nas ruas, e não fosse alheio as expressões e comentários que teciam ao seu respeito, buscava centrar-se em fazer seu trabalho, pois isso era determinante em seus rendimentos. Firmava ainda sua posição de trabalhador que faz um “*trabalho digno*”, postura que, por muitos dos meus interlocutores, foi defendida.

Essa era uma das formas de lidar com situações de discriminação nas ruas. O trabalho como carroceiro pede resistência no corpo e na fala, a resposta na ponta da língua é ligeira. Mas mesmo nesses momentos, uma fala imperativa é a do orgulho de se colocar o dinheiro em casa e o pão na mesa, sem ter que roubar ou praticar algum ato considerado errado. Essa é uma fala recorrente, que carrega sua atividade da ideia de dignidade. Ela fez parte do aprendizado de muitos deles, quando recebiam conselhos e conhecimentos de parentes e vizinhos, que os ensinaram a ser carroceiros.

A grande maioria dos carroceiros dizem, ainda, serem discriminados pelo fato de alguns colegas maltratarem os animais, como o fazem quando falta alimentação adequada para eles ou quando comentem excessos na jornada de trabalho, com sobrepeso de carga. Mas essa constatação vem junto das afirmações de que são poucos os que fazem isso, e que as pessoas na maioria das vezes generalizam esses casos e propagam que todos eles são potenciais agressores de equinos.

A atividade dos carroceiros é marcada por algumas ambiguidades. Vista como “*correria*” e como um trabalho que pode ser visto negativamente (haja vista a existência de preconceito e a vinculação com atividades menosprezadas entre nós como o trato com os resíduos), se apresenta como a possibilidade ou a garantia de manutenção do sustento da família, um modo de fugir da situação de fome, um lugar para onde voltar quando as outras formas de trabalho não dão certo. Busquei apresentar vivências de carroceiros em São Luís e como elas são encaradas e demandadas, e como estabelecem circuitos desde a apropriação ativa que desenvolvem nas ruas, movimentos de negociações e conversa com instituições como o Ecoponto.

Meus interlocutores consideraram valioso compartilhar suas trajetórias, enfatizando a produção de aprendizados tanto para eles quanto para os animais durante a sua trajetória nessa atividade, além de destacarem a complexidade das lógicas de comando e das maneiras de manejar a experiência nas ruas. A construção da identidade do carroceiro, embora tenha raízes desde tenra idade, representa um contínuo processo de reafirmação dessa "vida carroceira". Essa vida que emerge e se estabelece, e da qual, por vezes, também se deseja afastamento. Os movimentos estabelecidos pelos carroceiros estão intrinsecamente ligados à história da cidade e, com suas práticas, eles constroem seus ritmos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Num período anterior à esta pesquisa, recordo-me de uma situação em que um carroceiro retirou diversos materiais da minha residência. Naquele momento, minha avó estava enfrentando um declínio em seu estado demencial, intensificando o hábito de acumular objetos em nossa casa. Esse comportamento abrangia tanto o quintal quanto o seu quarto, com móveis inutilizados, como fogões e armários de cozinha, provenientes dos antigos inquilinos que saíam de algumas quitinetes que ela administrava. Além dos móveis, guardava resquícios de obras antigas, como telhas, e até mesmo itens menores, como embalagens de plástico de sorvetes e de churrasquinhos, que ela lavava e armazenava com cuidado. Busquei diversas maneiras de lidar com esse acúmulo, e em uma ocasião abordei um carroceiro para combinar a remoção desses móveis que eu não conseguia transportar.

A experiência desse dia foi marcante e pareceu uma eternidade. Enquanto eu tentava limpar a casa, minha avó chorava e acusava-me de jogar suas coisas fora chegando a envolver os vizinhos em seus lamentos. O carroceiro, cujo nome não recordo, havia me alertado desde o início sobre a quantidade de material, afirmando que precisaria de três viagens. Contudo, surpreendentemente, ele conseguiu empilhar e encaixar todo o material, concluindo o trabalho em apenas duas. Mesmo diante da confusão e da resistência da minha avó, ele lidou com a situação de maneira silenciosa e compreensiva, partindo rapidamente. Observo com atenção aquele momento, como uma das muitas possibilidades de transformação que os carroceiros promovem nas casas por onde passam.

Anos depois, já no período desta pesquisa, busquei compreender os carroceiros, observando suas experiências em dar sentido às diversas rotas, trajetórias e circuitos que perpassam ou tangenciam suas vidas. Chamou minha atenção as diversas representações deste modo de vida, que em um primeiro olhar, poderia ser descrito a partir do “fim” deste ofício, ou seja, de sua percepção como algo anacrônico na contemporaneidade. Nessa linha de raciocínio surgem perguntas: mas afinal, como ainda existem carroceiros? Quais os tensionamentos, estranhamentos ou desconfortos eles produzem? Por outro lado, também era possível perguntar quais confortos, familiaridades e flexibilidades eles oferecem? Ou como seus modos de apreensão do espaço influenciam a vida no bairro e na cidade? Estas perguntas orientaram minha aproximação com meus interlocutores, e quanto mais aproximei-me fiz próxima de suas realidades, acreditei (e acredito) que essas evocações da “iminência do fim” apresentam de maneira simplória suas atuações na cidade.

Para lançar luz à própria compreensão de atividades com a carroça e a cidade, desenvolvi, na primeira seção desta dissertação, a relevância dos carroceiros para as atividades comerciais, conforme estavam imersos em atividades essenciais em distintos momentos históricos de São Luís. Ainda que ressalte as diferenças entre os carroceiros dos séculos XVIII ou XIX e a construção da "vida carroceira" abordada na parte II, proponho a ideia de que as atividades comerciais e a criação das condições para o escoamento de diversos itens básicos estavam intrinsecamente ligadas ao movimento e à carga produzidos por suas carroças desde tempos antigos. As carroças não apenas abriam caminho na cidade, mas também abasteciam bairros distantes do seu centro fundacional.

Ao me aproximar dessas pessoas imersas em suas "vidas carroceiras", nesses últimos anos, busquei compreender seus movimentos cotidianos. Algumas de suas narrativas revelaram a construção da identidade carroceira entre movimentos constantes de entrada e saída do ofício, através de discursos que estabelecem os vínculos indissociáveis entre humanos, carroças e equinos na produção de suas vidas. Entre esses posicionamentos, eles buscavam outro modo de ganhar a vida, como Lord e Jonas. Para eles, a carroça era uma necessidade desgastante, mas indispensável ao momento em que viviam.

Escutar trajetórias como essas impactou-me. As histórias compartilhadas demonstraram incertezas e aflições diárias. Em meio às compreensões enquanto "*carroceiros quebra-galho*", tornaram-se evidentes suas visões acerca dos processos de estigmatização que enfrentavam. Recordo vividamente quando Lord me mostrou um vídeo, no qual sua carroça estava estacionada em frente à Igreja Batista do bairro. Um homem retira uma bicicleta e vai embora. A bicicleta era de Lord, mas ele duvidava que alguém acreditasse nele sem as filmagens. A pessoa era conhecida [por ele], mas ao ser questionado sobre uma queixa policial, Lord retrucou, indagando: quem se importaria com o caso? Para ele, lhe restava sua crença na justiça divina, pois, ao contrário dos homens, ela não falhava nem julgava. As dificuldades enfrentadas por eles não se restringem apenas ao aspecto físico das cargas que moviam; incluíam também desafios sociais, refletidos na maneira como são percebidos nas ruas e rotulados como um atraso em meio à busca pela modernidade.

Ao dialogar com meus interlocutores, deparei-me também com visões que transcendem a vida carroceira como mera fonte de sustento, enxergando-a como uma trama social que entrelaça pessoas, animais, objetos, materiais e instituições. Nesse contexto, destaco as narrativas de Ribamar e Pindaré, classificados através dos termos e explicações de Lord como "*carroceiros raiz*". Esses indivíduos não trocavam seu modo de vida por outra alternativa

de trabalho, proporcionando uma exploração mais aprofundada das ambiguidades presentes nos discursos dentro do próprio grupo de carroceiros. Com isso, como eles percebiam suas ocupações e, por conseguinte, suas rotinas, reforçando a compreensão de que não formavam um grupo coeso em certos aspectos, como aspirações para permanecerem ou findarem trajetórias carroceiras.

Mesmo que provocando estas descontinuidades, todos os carroceiros em que estive em contato estiveram profundamente ligados aos fluxos de materiais e objetos na cidade, compartilhando essa experiência com seus parceiros de vida e trabalho, os equinos. O desenvolvimento desta relação proporcionava uma postura ativa nas ruas, operando para dar conta da expansão das malhas urbanas. O circuito carroceiro se estabelecia e recriava tais trajetos incessantemente, ligando diversos espaços da cidade. Dentro do contexto desta pesquisa, suas presenças nas ruas e as intensas trocas e serviços que prestavam me apresentaram uma outra cidade que emergia a partir de suas atuações. Onde houvesse a necessidade da composição homem-animal-carroça, ali estaria o carroceiro. Esta entidade composta, também suscita considerações acerca de não subsumir cada uma de suas partes como fechadas e distintas. Os interlocutores apresentaram definições que atribuíram sentido à união ou combinação dos elementos descritos atravessando diversos momentos de suas vidas.

Desbravando territórios ludovicenses, os carroceiros atuam segundo a “entidade” descrita neste trabalho, formada por homem, carroça e animal, e proporciona a expansão de experiências viáveis dentro do contexto urbano. Nesse sentido, a cidade transcende a noção convencional da ocupação de suas vias apenas pelo movimento incessante de uma lógica carrista. A diversidade de formas de deslocamento transforma a cidade em um espaço de encontros e transformações, proporcionadas pelo movimento e tração carroceiros, paradoxalmente também marcado pela “*correria*” para manter as estratégias das condições materiais de suas próprias vidas. Essa interpretação revela a complexidade da vida urbana, onde o tempo e o espaço são percebidos e vivenciados de maneiras diversas, proporcionando um entendimento mais rico da dinâmica da cidade.

Meus interlocutores carroceiros apresentaram-me ainda uma proposta de um modo de vida que permanece disponível no presente e não apenas remete ao passado. Sendo que alguns deles estimavam a vida carroceira por sua autonomia, mencionando o controle do próprio tempo e a maneira de viver. Nesse contexto, desde as portas das casas até os espaços em que destinam os fretes, os carroceiros observam seus “espaços de interesse”, organizam seus trajetos e dispõe dos seus conhecimentos na produção dos seus dias. A orientação acurada desses espaços

demonstra sua habilidade, não apenas em se movimentar na cidade, mas também em identificar oportunidades específicas para a coleta de materiais, transformando tais espaços. Essa dinâmica não é apenas funcional, mas estabelece uma relação simbiótica entre os eles e o ambiente urbano. O espaço é, assim, transformado em uma rede intrincada de oportunidades e transações, que se flexibiliza e promovem mobilidades ao sabor dos encontros.

É importante destacar ainda que devido a quantidade escassa de informações sobre a cidade de São Luís e a atuação dos carroceiros, considerei importante desenvolver descrições detalhadas sobre aspectos básicos de suas vidas, como a conformação das carroças e de suas partes constitutivas, o desenvolvimento dos seus percursos e como se distribuem na cidade, e como acionam estratégias que criam os roteiros que baseiam suas atividades. Dessa forma, achei válido desenvolver também o acionamento de afetos e cuidados entre carroceiros e animais, além da percepção da biografia social da carroça, partes fundamentais da constituição da vida carroceira.

Encerro essa escrita permeada por uma variedade de sentimentos, convicta de que há ainda muitas discussões a serem exploradas e questões a serem respondidas. Este percurso foi marcado por uma série de encontros, mas também de limitações próprias da autora que lhes escreve. Considero que tais indagações podem se tornar produtivas e tornar a provocar novos encontros e novos estudos, que ainda envolvam carroças, materiais, pessoas, animais e circuitos diversos.

REFERÊNCIAS

APPADURAI, Arjun. **A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural**. Niterói: EdUFF, p. 247-298, 2008.

AHLERT, Martina. “Precisão” e política: algumas considerações etnográficas a partir de Codó (Maranhão). **Civitas-Revista de Ciências Sociais**, v. 22, 2023.

BAGGIO, Roberta Camineiro. Quando o desenvolvimento sustentável esconde o óbvio: violação de direitos e os limites da justiça ambiental no caso da proibição de circulação de carroças em Porto Alegre. **Civitas - Revista de Ciências Sociais**, v. 20, p. 187-197, 2020.

BACHTOLD, Isabele Villwock. Quando o Estado encontra suas margens: considerações etnográficas sobre um mutirão da estratégia de Busca Ativa no estado do Pará. **Horizontes Antropológicos**, v. 22, p. 273-301, 2016.

BÜSCHER, Monika; VELOSO, Leticia. Métodos móveis. **Tempo Social**, v. 30, p. 133-151, 2018.

BNDIGITAL. **JORNAL PACOTILHA** - O Globo. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx> >. Acesso em: 20 fevereiro de 2023.

CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. O trabalho do antropólogo: olhar, ouvir, escrever. **Revista de Antropologia**, v. 39, n.1, p. 13-37, 1996.

CARVALHO, Andressa Karla Silva; DO VALLE, Carlos Guilherme. Proteção animal, políticas públicas e a retórica das emoções: lutas entre carroceiros, animais e agentes em Natal/animal. **Vivência: Revista de Antropologia**, v. 1, n. 49, p. 49-74, 2017.

CASTRO, Gabriel Pereira; CURVELO-MATOS, Heloísa Reis. **Nomes de Bairros de São Luís do Maranhão: O que revelam os Topônimos Oriundos de Algumas Siglas Institucionais?** S/d, 2020.

CLEMENTINO, José. São Luís: cidade portuária em transformação. **Revista de Ciência & Tecnologia**, v. 21, n. 41, p. 3-14, 2017.

CLIFFORD, James. **Routes: Travel and translation in the late twentieth century**. Harvard University Press, 1997.

CLIFFORD, James. **A Experiência Etnográfica: Antropologia e Literatura no séc. XX**. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1998.

CLIFFORD, James. **Itinerarios transculturales**. Editorial Gedisa, 2019.

DA MATTA, Roberto. O ofício de etnólogo, ou como ter anthropological blues. **Boletim do Museu Nacional: Nova Série - Antropologia**, n. 27, 1978.

DE OLIVEIRA, Ricardo Alexandre Pereira. Cultura com data para acabar? Trabalho humano-equino e as vertigens que assolaram carroceiros, veterinários e ativistas da libertação animal

numa controvérsia no início do século XXI. **Revista Uruguaya de Antropología y Etnografía**, v. 6, n. 2, p. 13-28, 2021.

DE OLIVEIRA, Ricardo Alexandre Pereira. Cavalos que trabalham: disputas entre carroceiros e ativistas da libertação animal. **Antropolítica** - Revista Contemporânea de Antropologia, n 54, v. 3, 2022.

ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da; LOPES, José Sergio Leite. Apresentação. **Revista Horizontes Antropológicos**, n. 39, Porto Alegre, 2013.

FREIRE-MEDEIROS, Bianca; LAGES, Mauricio Piatti. A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 123, p. 121-142, 2020.

FREIRE, Manfrini Pereira; DINIZ, Juarez Soares. **Incremento Espacial-Urbano e Processos Ambientais Associados: O Caso do Bairro COHATRAC e Área de Entorno Imediato (São Luís-MA)**. São Luís: 2006.

FAVRET-SAADA, Jeanne. Ser afetado. **Cadernos de campo**, n. 13, p. 155-161, 2005.

FERDINAND, Malcom. **Uma ecologia decolonial: pensar a partir do mundo caribenho**. Ubu Editora, 2022.

FONSECA, Cláudia. Classe e a recusa etnográfica. In: BRITES, Jurema et al. **Etnografias da participação**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2006, p. 13-34.

GEERTZ, Clifford. Uma descrição densa: Por uma teoria interpretativa da cultura. In: **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

GEERTZ, Clifford. Do ponto de vista dos nativos: a natureza do entendimento antropológico. In: **O Saber Local**. Petrópolis: Vozes, 1997.

GOLDMAN, Marcio. Antropologia contemporânea, sociedades complexas e outras questões. **Anuário antropológico**, v. 18, n. 1, p. 113-153, 1994.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD Contínua** - Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento, 2021.

IMILAN, Walter; JIRÓN, Paola; ITURRA, Luis. Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana. **Antropologías del Sur**, v. 2, n. 3, p. 87-103, 2015.

INGOLD, Tim. **Linhas: Uma breve história**. Editora Vozes, 2022.

KESKÜLA, Eeva; MARINS, Cristina Teixeira. Perspectivas antropológicas sobre o trabalho: conceitos, abordagens clássicas e transformações. **Antropolítica** - Revista Contemporânea de Antropologia, 2022.

LACROIX, M. L. L. **São Luís do Maranhão, corpo e alma** (Vol. 1, ampl., edição da autora, edição em recurso digital). 2020.

LACROIX, Maria de Lourdes Lauande. **A fundação francesa de São Luís e seus mitos**. 2002.

LATOURE, B. **Reagregando o social**: uma introdução à Teoria do Ator Rede. Salvador: EDUFBA, 2012.

LOPES, José Antônio Viana (Org.). **São Luís Ilha do Maranhão e Alcântara**: Guia de arquitetura e paisagem. Sevilha: Editora Bilingue, 2008.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole. In: **Na metrópole: textos de antropologia urbana**. São Paulo, EDUSP/FAPESP, 1996.

MARCUS, George E. Ethnography in/of the world system: The emergence of multi-sited ethnography. **Annual review of anthropology**, v. 24, n. 1, p. 95-117, 1995.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. O Circuito: proposta de delimitação da categoria », **Ponto Urbe** [Online], 15 | 2014, posto online no dia , consultado o 26 novembro 2023. URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/2041>; DOI: <https://doi.org/10.4000/pontourbe.2041>

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Antropologia Urbana. **Revista de Antropologia**, v. 59, n. 3, p. 174-203, 2016.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Da periferia ao centro: pedaços & trajetos. **Revista de Antropologia**, p. 191-203, 1992.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Da periferia ao centro, cá e lá: seguindo trajetos, construindo circuitos. **Anuário antropológico**, v. 38, n. 2, p. 53-72, 2013.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 17, p. 11-29, 2002.

MIRALLES-GUASCH, Carme. **Ciudad y transporte: el binomio imperfecto**. 2002.

OLIVEIRA, Antônio Guimarães de. **Pregoeiros & Casarões**. João Pessoa: Gráfica Santa Marta, 2015.

PAUGAM, Serge. **A pesquisa sociológica**. Petrópolis: Vozes, 2015.

PEIRANO, Mariza. **De que serve um documento?** In: PALMEIRA, Moacir. BARERIRA, César (orgs). **Política no Brasil: visões de antropólogos**. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Núcleo de Antropologia da Política/UFRJ, 2006

PFLUGER, G. S.; SALGADO NETO, J. B. **Aspectos Urbanos de São Luís: uma abordagem multidisciplinar** (Coleção São Luís 400 anos). 2012.

SÃO LUÍS (Prefeitura). Portal Eletrônico. **A Cidade**. Disponível em: < <https://www.saoluis.ma.gov.br/saoluis/54/a-cidade> >. Acesso em: setembro de 2022.

SAMAIN, Etienne (Ed.). **Como pensam as imagens**. Editora da UNICAMP, 2012.

SILVA, Lara Matos da. **O que não dá é pra ficar parado: o incômodo como gerador de mobilizações em torno da APA Itapiracó.** Monografia (graduação em Ciências Sociais). Universidade Federal do Maranhão, 2019.

SOARES, Luiz Eduardo. Trotski e travesti. In: LEITE, Ilka Boaventura. **Ética e estética na antropologia.** Florianópolis: PPGAS-UFSC/ CNPq, 1998. p. 67-77.

STRATHERN, Marilyn. **O efeito etnográfico e outros ensaios.** Ubu Editora LTDA-ME, 2018.

SHELLER, Mimi. Sociology After the Mobilities Turn. In: ADEY, Peter et al (orgs.). **The Routledge Handbook of Mobilities.** London: Routledge, 2014. p. 45-54.

SHELLER, M and URRY. The New Mobilities Paradigm. **Environment and Planning**, 38: 207–226., 2006.

SELBACH, Jeferson Francisco. **Código de Posturas de São Luís/MA.** São Luís: EDUFMA, 2010.

TEIXEIRA, César Augusto dos Santos. **Análise de vitalidade urbana em São Luís-MA o bairro Cohatrac.** 2020.

URRY, J. **Sociology Beyond Societies Mobilities: for the Twenty-first Century.** London: Routledge, 2000.

URRY, J. Mobile sociology. **The British Journal of Sociology** – The BJS: Shaping Sociology Over 60 Years, 61: 347–66, 2010.

VELHO, Gilberto. Observando o familiar. In: **Individualismo e cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea.** Rio de Janeiro: Zahar, 1987.

VEDANA, Viviane. Fazer a feira e ser feirante: a construção cotidiana do trabalho em mercados de rua no contexto urbano. **Horizontes antropológicos**, v. 19, p. 41-68, 2013.

Apêndice 1: Legislação Nacional das capitais estaduais e Distrito Federal

AM/Manaus	Não encontrada	
BA/Salvador	Não encontrada	
CE/Fortaleza	Lei n.º 10938/2019	Altera o artigo 1º da lei n.º 10.540/2016, que dispõe sobre a proibição de utilização de veículos de tração animal em estabelecimentos de comercialização de material de construção e/ou similares, na forma que indica.
DF/Brasília	Lei n.º 5.756/2016	Dispõe sobre a proibição da circulação de veículos de tração animal em vias do Distrito Federal e dá outras providências.
	DECRETO n.º 40.336/ 2019	Regulamenta a Lei n.º 5.756, 14 de dezembro de 2016, que dispõe sobre a proibição da circulação de veículos de tração animal em vias do Distrito Federal, e institui o Programa de Transição da Utilização de Veículos de Tração Animal.
ES/Vitória	Lei n.º 8.678/2015	Altera a lei No 8.678, de 22 de maio de 2014, que dispõe sobre a circulação de veículos de tração animal e de animais montados, ou não, em vias do município de Vitória.
	LEI n.º 8.763/2014	Institui o Programa de Reinserção Profissional dos Proprietários e Condutores de Veículos de Tração Animal .
GO/Goiânia	Lei n.º 8.323/2005	Dispõe sobre o reconhecimento da atividade de carroceiro e disciplina a circulação de veículos de tração animal no Município de Goiânia e dá outras providências.
MA/ São Luís	Lei n.º 4053/2002	Dispõe sobre Concessões de pensão por lesão corporal ou morte de moto-táxi, taxista e carroceiro quando no exercício da profissão e dá outras providências.
	Lei n.º 4201/2003	Dispõe sobre o reconhecimento da atividade de carroceiro (condutor de veículos à tração animal e dá outras providências.
	Lei n.º 4392/2004	Institui o dia municipal dos condutores de veículos de tração animal .
	Lei n.º 215/2010	Dispõe sobre a circulação de veículos de tração animal em avenidas, pontes, elevados e ruas do centro da cidade (vias urbanas) no município de São Luís/MA, e dá outras providências.

MT/Cuiabá	Lei n.º 6512/2020	Dispõe sobre circulação de veículos de tração animal em vias do perímetro urbano no município de Cuiabá, e dá outras providências.
MS/Campo Grande	Lei Complementar n.º 232/2014	Dispõe sobre a atividade dos carroceiros e circulação de veículos de tração animal montado ou não em vias públicas do município de Campo Grande - MS e dá outras providências.
	Lei Complementar n. 431/2021.	Proíbe, no âmbito do Município de Campo Grande, o uso de chicote ou qualquer outro instrumento para açoitar animais usados para conduzir veículos de tração animal .
MG/Belo Horizonte	Decreto n.º 16.270/2016	Regulamenta a lei nº 10.119/2011, que " dispõe sobre a circulação de veículo de tração animal e de animal, montado ou não, em via pública do município e dá outras providências."
	Lei n.º 11.285/2021.	Dispõe sobre a criação do Programa de Substituição Gradativa dos Veículos de Tração Animal no Município e dá outras providências.
PA/Belém	Lei n.º 9411/2018	Institui no Município de Belém o programa de redução gradativa do número de veículos de tração animal, que circulam no trânsito em áreas urbanas, e dá outras providências.
PB/João Pessoa	Lei n.º 13.170/2016	Proíbe o trânsito de veículos de tração animal , a condução de animais com carga e o trânsito montado nos seguintes locais e situações existentes no município de João Pessoa.
	Lei N 10.212/2003	Dispõe sobre a obrigatoriedade de cadastramento dos veículos de tração animal e treinamento de seus condutores em legislação de trânsito e dá outras providências.
	Lei n.º 13.674/2018	Dispõe sobre os requisitos básicos para a circulação de veículos de tração animal (VTAs) no município de João Pessoa e dá outras providências.
PR/Curitiba	Lei n.º 14.741/2015	Dispõe sobre a proibição de uso de veículos da tração animal e exploração animal para tal fim no município de Curitiba.
	Lei n.º 14.471/2014	Proíbe bloqueio de via pública em função de obra civil e arquitetônica, bem como, carga e descarga realizadas por veículos de tração automotora, elétrica, de propulsão humana, de tração animal , reboque ou semirreboque em horário que especifica e dá outras providências.

	Decreto n.º 80	Regulamenta a Lei Municipal nº 14.741, de 27 de outubro de 2015, que "dispõe sobre a proibição de uso de veículos de tração e exploração animal para tal fim no Município de Curitiba".
PE/Recife	Lei n.º 7928/1962	Proíbe o uso de chicote por condutores de Carroças de tração animal.
	Lei n.º 17.918/2013	Proíbe a circulação de veículos de tração animal , a condução de animais com cargas e o trânsito montado no município do Recife e dá outras providências.
	Decreto n.º 36.302 /2023	Prorroga os prazos previstos no §1º e no §2º do art. 3º do Decreto Municipal nº 32.121, de 08 de fevereiro de 2019, que regulamenta o Programa Gradual de Retirada dos Veículos de Tração Animal no Município do Recife, prorrogados anteriormente pelo Decreto Municipal nº 34.432, de 19 de março de 2021.
PI/Teresina		
RJ/Rio de Janeiro	Lei n.º 3350/2001	Disciplina a circulação de veículos de tração animal no município do Rio de Janeiro e dá outras providências.
	Lei n.º 4714/2007	Dispõe sobre o uso de dispositivo higiênico para veículos de tração animal , em especial charretes, carruagens, carroças e similares, de aluguel e particular.
	Lei n.º 5805/2014	Proíbe a utilização de veículos de tração animal em estabelecimentos de comercialização de materiais de construção no município do Rio de Janeiro e dá outras providências.
	Decreto n.º 41729/2016	Disciplina a substituição da tração animal por carrinhos de golfe, institui o serviço de transporte de passageiros e pequenas cargas na Ilha de Paquetá e dá outras providências.
	Lei n.º 6071/2016	Proíbe a utilização de veículos de tração animal na Ilha de Paquetá.
RN/Natal	Lei n.º 6677/2017	Institui no âmbito do município de Natal, a Política Municipal de Retirada dos Veículos de Tração Animal - PMRVTA , e dá outras providências.
RS/Porto Alegre	Lei n.º 10.531/2008	Institui, no município de Porto Alegre, o programa de redução gradativa do número de veículos de tração animal e de veículos de tração humana e dá outras providências.

	Lei n.º 10.892/2010	Institui o programa de cursos de capacitação e múltiplas atividades e habilidades, destinado à formação e à reinserção de condutores de Veículos de Tração Animal (VTAS) e de condutores de Veículos de Tração Humana (VTHS) em novas atividades produtivas e laborais, e dá outras providências.
	Lei complementar n.º 807/2016	Cria o Fundo Municipal de Incentivo à Reciclagem e à Inserção Produtiva de Catadores (FMRIC) e revoga a Lei Complementar nº 672, de 1º de fevereiro de 2011 - que cria o Fundo para Implementação do Programa de Redução Gradativa do Número de Veículos de Tração Animal e de Veículos de Tração Humana.
	Decreto n.º 19.631/2016	Regulamenta a Lei Complementar nº 807, de 28 de dezembro de 2016 - que cria o Fundo Municipal de Incentivo à Reciclagem e Inserção Produtiva de Catadores (FMRIC) -, e revoga a Lei Complementar 672, de 1º de fevereiro de 2011 - que cria o Fundo para Implementação do Programa de Redução Gradativa do Número de Veículos de Tração Animal e de Veículos de Tração Humana.
	Lei n.º 13.382/2023	Altera o inc. II do caput do art. 3º da Lei nº 10.531, de 10 de setembro de 2008 - que institui, no Município de Porto Alegre, o Programa de Redução Gradativa do Número de Veículos de Tração Animal e de Veículos de Tração Humana e dá outras providências, e alterações posteriores, ampliando o prazo para a proibição da circulação de Veículos de Tração Humana (VTHs) no trânsito do Município de Porto Alegre para o dia 31 de dezembro de 2023, prorrogável por mais 6 (seis) meses.
RO/Porto Velho	Lei n.º 1430/2001	Dispõe sobre o registro e licenciamento dos veículos de propulsão humana, tração animal e ciclomotores
	Lei n.º 1684/2006	"Altera redação de dispositivos da lei Nº 1.430, de 06 de julho sobre veículos de propulsão humana, tração animal e ciclomotores, e dá outras providências".
RR/Boa Vista		
SC/Florianópolis	Lei complementar n.º 521/2015	Dispõe sobre a redução gradativa da circulação de veículos de tração animal no município de Florianópolis, e dá outras providências.
SP/São Paulo	Lei n.º 14.146/2006	Dispõe sobre a circulação de veículos de tração animal e de animais montados, ou não, em vias do município de São Paulo e dá outras providências.
	Decreto n.º 49.525/2008	Regulamenta a lei Nº 14.146, de 11 de abril de 2006, alterada pela Lei Nº 14.265, de 6 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a circulação de Veículos de Tração animal e de animais, montados ou não, em vias do município de São Paulo.

SE/Aracaju	Lei n.º 3502/2007	Cria o sistema de registro e fiscalização dos veículos de tração animal e de seus condutores e dá outras providências.
	Lei n.º 4.951/2017	Acrescenta o inciso XII ao artigo 19 da Lei Nº 3502, de 26 de novembro de 2007, que dispõe sobre a criação de registro e fiscalização dos veículos de Tração Animal e de seus condutores e dá outras providências.
	Lei n.º 2024/1993	Proíbe o tráfego de veículos automotores, de tração animal bem como de animais nas areias das praias situadas no município de Aracaju.
TO/Palmas		