

## "Os que cuidavam dos cavalos eram negros": uma leitura racializada das relações humano-animais nos transportes<sup>1</sup>

Marina Abreu Torres – UFMG

relações humano-animais; tração animal; racismo

Este trabalho é um dos desdobramentos da minha pesquisa de doutorado, ainda em curso, com carroceiros em Belo Horizonte. Em diálogo com outras etnografias que também se atentaram para as parcerias entre cavalos, éguas, burros e mulas e os humanos com quem trabalham (CARVALHO, 2016; OLIVEIRA, 2017; BARRETO, 2022), tenho procurado compreender os sentidos e práticas envolvidos na ideia de *mexer com carroça*, expressão rotineiramente acionada pelos carroceiros com quem me relaciono desde o final de 2021. Como se sabe, o transporte em carroças, charretes e similares vem sendo amplamente contestado por grupos ligados à proteção animal, tendo levado à aprovação de leis proibindo o seu uso em diversas cidades brasileiras. Embora lancem mão de apelos *bem-estarmistas* para ganhar adesão de uma parcela da população cada vez mais aberta às novas sensibilidades ligadas aos animais (THOMAS, 1988; VILELA, 2019), as organizações que se mobilizam pela proibição da tração animal são notoriamente *abolicionistas* (SORDI, 2011; PERROTA, 2015). Assim, a premissa básica que sustenta a atuação desses grupos é de que o uso de cavalos, éguas, burros e mulas no transporte é uma forma de *exploração* desses animais, que estariam sendo, mediante coerção física e psicológica, forçados a trabalhar para satisfazer necessidades humanas. No entanto, etnografias contemporâneas com carroceiros, assim como a minha própria pesquisa, têm mostrado uma perspectiva distinta sobre as relações humano-animais envolvidas nesses contextos. Carroceiros veem os animais com quem trabalham como *parceiros*, *companheiros*, *amigos* e, até mesmo, *parentes*. Nessa perspectiva, os animais aparecem como agentes que se engajam ativamente nos trabalhos que realizam, podendo, inclusive, se recusar a trabalhar. Não à toa, existem os cavalos *de carroça*, ou “bons de carroça”, enquanto outros, sabe-se, recusam-se a se envolver na atividade e a realizar os trabalhos de carroça.

Ainda assim, a ideia de que o trabalho de carroça equivale, necessariamente, à exploração animal tem ganhado crescente adesão, levando a proibições que representam a

---

<sup>1</sup> Trabalho apresentado na 34ª Reunião Brasileira de Antropologia (Ano: 2024).

própria eliminação do “modo de vida carroceiro” (OLIVEIRA, 2017). Diante dessa ameaça, os carroceiros têm chamado atenção para o fato de que o apelo pela defesa dos animais, nas reivindicações pelo fim da tração animal, tem por base preceitos racistas e elitistas, atingindo desproporcionalmente uma população historicamente vulnerabilizada. Isso porque, a despeito da base abolicionista, a mobilização pela pauta tem viés essencialmente bem-estarista (argumenta-se que os cavalos de carroça sofrem maus-tratos, que não recebem água e alimentação adequada, que são submetidos a pesos excessivos) e, nesse caso, o mais razoável seria instituir normas e fiscalização adequadas para garantir o bem-estar dos cavalos – a exemplo do que ocorre em outras atividades equestres. No caso de Belo Horizonte, por exemplo, se os problemas apontados são de cunho bem-estarista, por que não reforçar políticas históricas de apoio aos carroceiros e aos animais de trabalho, com a oferta de cuidados veterinários e com o compartilhamento de boas práticas de manejo?

Se, por outro lado, o problema reside em um pressuposto ético, ou seja, na visão contrária à *exploração* dos animais, independentemente do seu bem-estar, como justificar a proibição da tração animal enquanto atividades de montaria, equoterapia, hipismo e esportes altamente exigentes continuam sendo permitidos? Mais ainda, se tantas outras atividades de exploração de outros animais sencientes – como o abate para consumo de carne em larga escala – são não só permitidas, como amplamente validadas? Em meio a discussões sobre o semelhante ataque às práticas de abate religioso de animais, Márcio Goldman observa como a investida proibicionista é muito mais implacável contra as religiões de matriz africana do que contra “a barbárie da nossa indústria alimentícia”, sugerindo que quando o discurso da proteção animal prefere esse alvo, “frágil e fácil”, em detrimento do outro, “poderoso e difícil”, “a única conclusão a que podemos chegar é que se trata de preconceito e racismo” (2019, p. 4).

Em uma audiência pública realizada na Câmara Municipal de Belo Horizonte, em 2022, para discutir o fim da tração animal no município, um vereador negou que os ativistas — dentre os quais ele se inclui — tenham qualquer tipo de atitude preconceituosa ou persecutória com os carroceiros, afirmando que eram, da mesma forma, contra a prática de hipismo, por exemplo<sup>2</sup>. Ainda assim, fez questão de ressaltar: “não queira comparar um

---

<sup>2</sup> A audiência foi realizada em 20 de setembro de 2022 e pode ser assistida em: <<https://www.youtube.com/watch?v=x7puzlPGnlM&t=6767s>>. Acesso: 1 jul. 2024.

cavalo de carroceiro com um cavalo de hipismo, né?”. Se “cavalos de hipismo” são incomparáveis aos cavalos de carroça, como sugere o vereador de Belo Horizonte, talvez essa diferença se dê menos por questões éticas (o trabalho no esporte ser aceitável e o de tração não) e mais como resultado das desigualdades e hierarquias que atravessam as relações entre os próprios humanos. A obstinada insistência de que o transporte tracionado por animais deve invariavelmente acabar, enquanto cavalos podem continuar trabalhando em contextos de produção rural, esportes e lazer, é apontada como indício de que essas iniciativas possuem um viés discriminatório e de que o problema, talvez, não seja simplesmente o fato de o cavalo trabalhar, mas *com quem* ele trabalha e qual o valor do trabalho que realiza.

Para além dos efeitos de uma desigualdade de cunho material, que certamente existe, mas possivelmente não dá qualquer garantia de que um cavalo de hipismo seja, necessariamente, *bem-tratado*, enquanto um cavalo de carroça seja, também necessariamente, *maltratado*, é provável que a fala do vereador reflita também uma distinção de cunho simbólico. Cavalo-de-carroça e carroceiro parecem se engajar no mesmo tipo de “becoming in kind” de que fala Bénédicte Boisseron em suas reflexões sobre cachorros e relações raciais nos Estados Unidos. Se certos cachorros foram em um dado momento concebidos como perigosos devido à epidemia de raiva, hoje – ela argumenta – é a figura do homem negro que parece atribuir um caráter de perigo a certos cães. Ela argumenta que, “nos Estados Unidos, a percepção da agressividade canina passou metonimicamente de um contexto zoonótico para um contexto racial” (BOISSERON, 2015, p. 18) – isso porque, “ao longo dos séculos, a consciência branca nas Américas tem imposto imagens de cães ferozes sobre os homens negros” (idem). A partir de diferentes exemplos, Boisseron mostra como a presença do homem negro torna o cão perigoso, enquanto figuras brancas de classe média, preferencialmente mulheres, são capazes de reabilitá-los e recuperar sua docilidade. De modo semelhante, o imaginário social brasileiro de classe média e das elites parece fazer da figura do carroceiro um vetor de brutalidade e de crueldade contra o cavalo. Perto do carroceiro, certamente negro, morador das periferias urbanas, trabalhador, o cavalo perde a elegância e a nobreza de um “cavalo-de-hipismo” para se tornar um cavalo explorado, mal-nutrido e digno de pena.

A insistência dos carroceiros de que a perseguição sofrida por eles tinha um viés racista me levou a trabalhar essa hipótese durante a pesquisa sobre a história dos transportes

de carga e tração animal no Brasil que realizei durante o doutorado. Na tentativa de mapear a presença histórica dos transportes de tração animal no país, revisei obras que tratavam de algumas das figuras que até hoje representam “os antigos” com os quais os carroceiros reivindicam uma espécie de parentesco. Muitos daqueles que *mexem com carroça*, em Minas Gerais, são descendentes dos antigos tropeiros e muladeiros que movimentaram a economia colonial desde o século XVII e que continuaram atuantes em distritos rurais e urbanos do estado até o início do século XX. O trabalho com carroça tem, de modo semelhante, relação com o transporte de cargas realizado por carros de bois, veículos de tração animal que marcam a ocupação do território nacional e a vida rural no Brasil também desde a colonização.

Nos dois casos — tropeirismo e carros de bois —, o “uso” dos animais aparece como central para a concretização do projeto colonial comandado pelas oligarquias de ascendência europeia, para fundar e consolidar o latifúndio agroexportador de base escravagista e, posteriormente, as cidades também comandadas por suas elites políticas e econômicas. Lida como narrativa totalizante, a “história dos transportes” parece evidenciar que as relações entre humanos e animais têm como base a exploração da força dos segundos em benefício dos primeiros. Vai ao encontro, portanto, do que argumentam os ativistas da causa animal nos dias de hoje. Seguindo essa narrativa teleológica, o fim dos modos de transporte tracionados por cavalos e mulas pode ser visto como um capítulo de “progresso”, uma etapa a mais do nosso “processo civilizatório”, onde os explorados finalmente encontram a sua “libertação” da dominação humana. Não mais obrigados a transportar cargas em suas costas ou a puxar veículos com pessoas e produtos, cavalos poderiam, por exemplo, passar a se dedicar a atividades tidas como mais nobres, como a prática esportiva e concursos de marcha. Poderiam se tornar, portanto, “cavalos de hipismo”.

No entanto, a pesquisa histórica, instigada pelo que falavam os carroceiros, acabou trazendo a seguinte questão: o que acontece com a nossa leitura sobre as relações entre humanos e outros animais nos transportes se, ao contrário, rejeitarmos essa narrativa totalizante? Ou, dito de outra forma, se prestarmos atenção aos diferentes humanos que se envolviam com esses animais ao longo da história? Isso porque, embora os trabalhos clássicos sobre o tropeirismo e o carro de bois evocassem tais modos de transporte como parte de uma narrativa do progresso, a serviço das elites, eles também revelavam

particularidades nas formas como *certos* humanos se relacionavam com os animais. Se as elites dependeram do tropeirismo, ou seja, do lombo das mulas, para a formação dos centros urbanos que sustentavam as atividades minerárias em Minas Gerais, a relação estabelecida entre aqueles que efetivamente conduziam e tratavam dos cavalos, burros e mulas parecia ter sido outra, mais complexa de sentidos e práticas. Da mesma forma, enquanto o patriarca da grande propriedade rural dependia da força dos seus bois de carro para levar suas mercadorias aos centros de exportação, a relação estabelecida entre o mestre carreiro e esses mesmos bois parecia – assim como os carroceiros hoje insistem – não caber na chave da “exploração”.

Das tropas e dos carreiros, chegamos às primeiras carroças, responsáveis por transportar absolutamente tudo nos centros urbanos do final do século XIX, junto dos escravizados carregadores e das tropas e carros de bois, que não se restringiram aos meios rurais. Além de terem antepassados tropeiros ou carreiros, um número ainda maior dos carroceiros é filho ou neto de pessoas que trabalhavam com carroças desde o início do século passado, uma vez que esses veículos foram fundamentais para a própria fundação das cidades. Diversos trabalhos sobre a atuação de carroceiros no final do século XIX e XX apontam para uma predominância de homens negros, nascidos livres ou libertos, na atividade, que paulatinamente passou a ser alvo de fortes ações de controle, de cunho higienista, em diferentes cidades brasileiras. Novamente, parece difícil enquadrar as relações estabelecidas entre aqueles que efetivamente conviviam, compartilhavam o dia e cuidavam dos animais de tração na mesma chave daqueles que passaram a ver carroças, cavalos e carroceiros como signos do atraso a ser superado. A dimensão racial parece fundamental para a compreensão dos processos de perseguição às carroças que aparecem desde o início do século XX e se reeditam nos tempos atuais. Nas seções seguintes, recupero brevemente alguns desses relatos e análises históricas, chamando atenção para essas diferenças que, penso, podem ter o que dizer sobre os conflitos vividos, hoje, por carroceiros em todo o país.

### **Tropeiros e carreiros**

Como se sabe, os primeiros veículos autopropelidos do mundo datam do século XIX e a primeira locomotiva do Brasil começou a rodar apenas em 1854. Antes disso, durante pelo menos dois séculos, os únicos veículos existentes no território brasileiro eram aqueles tracionados por animais. Para além da tração, animais de grande porte — especialmente os

muares, híbridos da égua e do jumento — exerceram um papel central no transporte de mercadorias e nas trocas sociais, econômicas e culturais no Brasil, por meio das *tropas*, onde carregavam com o próprio corpo produtos de toda sorte em longas jornadas pelo território nacional. As primeiras tropas começam a aparecer em meados do século XVII, com a exploração de jazidas de ouro em Minas Gerais e com a formação de núcleos populacionais no interior. Muares já eram utilizados para o transporte de minérios extraídos nas colônias espanholas, e passaram a ser utilizados também em terras brasileiras por serem mais resistentes e fortes do que os cavalos. Com a expansão da ocupação populacional nos sertões, o tropeirismo vai adquirindo papel central na sustentação da economia colonial, garantindo a exportação de mercadorias para a metrópole e também abastecendo os mercados internos. O tropeiro “era comerciante, era emissário oficial, era correio, intermediário de negócios, portador de bilhetes, recados, aviador de encomendas e receitas” (PAES, 2001, p. 57).

As tropas de muares podem ser pensadas como o principal sistema de transportes de mercadorias da época, possibilitando a expansão colonial do Brasil em seu vasto território (ALMEIDA, 1981; GOULART, 1961; LOPES e MARTINS, 2011). Elas formavam um comércio de transportes estruturado, com técnicas e controles muito particulares e, embora a sua importância tenha diminuído ao longo do tempo, com a chegada de outros modais de transporte ao país, elas continuaram relevantes em algumas localidades até meados do século XX. Goulart (1961) destaca que não eram apenas mercadorias o que as tropas transportavam, sendo elas também um meio de “intercâmbio econômico e social, portadoras que eram de *vida e civilização*” (p. 64). Para Lopes e Martins (2011), as tropas eram o “agente por excelência da vida econômica de Minas Gerais” (p. 336) durante o século XVII e meados do século XVIII. Aprobato Filho (2006), analisando relatos de viajantes do século XIX, avalia que “as tropas de mulas tiveram presença notável em terras, caminhos e cidades brasileiras” (p. 44).

Sabemos que o processo de ocupação do Brasil desde 1500 é também uma história de expropriação e de violência praticada contra as populações que aqui habitavam e contra milhões de africanos e de seus descendentes, escravizados para sustentação da economia colonial. O racismo europeu produziu, na colônia brasileira, uma sociedade de classes racializada — estrutura que se manteve mesmo após a abolição formal da escravidão e mesmo com a instituição da República. Assim, a “vida e a civilização” disseminadas pelo

território brasileiro eram carregadas de violência, espoliação e exploração. Diante disso, recuperar essa história não significa, necessariamente, endossar a visão de progresso que frequentemente aparece nas obras clássicas sobre o tema. A ideia, aqui, é perguntar o que esse estruturado “sistema de transportes” significava para aqueles que *efetivamente o conformavam*. Evidentemente, assertivas generalistas sobre a “exploração animal a serviço do progresso” deixam de fora pequenas nuances sobre as relações que também se constituíam ali. Quando os carroceiros reivindicam o passado tropeiro, a que se atentam?

Segundo obras clássicas sobre o tema, as tropas, em sua maior parte, não pertenciam a grandes proprietários de terras, mas possuíam também uma hierarquia interna. O *tropeiro*, em sentido estrito, era o dono dos animais e dos equipamentos utilizados, e era quem realizava as negociações para o transporte de mercadorias. Branco, acompanhava a tropa a cavalo, às vezes seguindo-a dias depois da partida dos lotes de muares. Mas o trabalho efetivo na lida com os animais, carregando e descarregando diariamente os artefatos transportados, era feito pelos *peões* ou *camaradas*, por vezes chamados de *tocadores* ou *tangedores*. Esses, geralmente, não iam montados, mas seguiam com os animais a pé durante todo o percurso, conduzindo os burros e as mulas pelos caminhos. Antes da abolição da escravidão, esse ofício era desempenhado, muitas vezes, por homens escravizados e, após a abolição, consistia em uma das poucas ocupações disponíveis à população negra livre ou liberta que habitava os sertões brasileiros.

A tropa se dividia em *lotes*, cada lote sendo composto por sete a 12 animais, dependendo da tradição da região onde era formada. Cada lote tinha um camarada como responsável, que geralmente caminhava a pé, ao seu lado. São os camaradas que efetivamente cuidam dos animais e conduzem o lote, evitando que algum animal carregue peso excessivo ou exerça esforços demais, prevenindo e reparando problemas nos arreios e tratamento de alguma ferida ou enfermidade. A função de camarada, segundo José Alípio Goulart, “exigia conhecimentos ‘técnicos’, para bem exercê-la, razão pela qual havia uma certa seleção na admissão de seus ocupantes” (p. 125). Na escolha dos camaradas, o tropeiro observava se o pretendente estava “afeito ao serviço” e se sabia “lidar desembaraçadamente com os animais e com as cargas” (idem). Era necessário “acertar com precisão a cangalha, equilibrar o conjunto, nem sempre simetricamente repartido, recorrendo para isso a uma

porção de artificios, alceando desigualmente as cargas e então usando dos contrapesos” (GOULART, 1961, p. 75). Ele destaca ainda que:

Camaradas e cozinheiro é que realmente constituíam *o elemento humano da tropa*; o tropeiro, propriamente dito, já desenvolvidas suas atividades em negócios diversos, não mantinha aquele contato direto, permanente, com os animais, a que se viam obrigados os outros (p. 126).

Assim, embora as tropas, enquanto “sistema de transporte”, tenha existido em relação direta aos interesses das elites e tenha sido estruturada, em grande medida, a serviço de suas pretensões coloniais — desbravar os sertões, ocupar terras, produzir e exportar açúcar, algodão ou café, extrair e exportar ouro, garantir a circulação de mercadorias diversas para os núcleos urbanos que aos poucos iam se formando — a sua realização, de fato, ficava a cargo, em sua maior parte, de trabalhadores humanos e animais que *não faziam parte dessas elites* e que desenvolveram formas culturais próprias, relações sociais singulares, que se mantêm vivas até hoje. Trabalhadores humanos e animais não participaram desse sistema passivamente, mas constituíram relações — modos de vida — próprias, articulando saberes milenares sobre o trato com animais. São essas formas de sociabilidade, centradas nas relações com animais de criação para o transporte, assim como saberes e tradições ligados a elas, que se atualizam cotidianamente no modo de vida de carroceiros em centros urbanos como Belo Horizonte.

Se pensarmos, por exemplo, no uso de carro de bois em contextos rurais, temos registros de como as relações entre os carreiros, que eram também os tratadores dos animais, e os bois eram extremamente complexas. O carro de bois, embora mais lento que as tropas, podia percorrer caminhos em condições piores, além de ser mais barato, já que a formação de uma tropa “exigia mais gente, maior número de cangalhas e arreios, mais trabalho com os animais, onerando, dessa forma, o valor dos carretos” (LOPES, 2023, p. 182). As narrativas do progresso destacam como o carro de bois, assim como as tropas, desempenhou um papel fundamental na história social e econômica do Brasil, “prestando os mais inestimáveis serviços em grandes extensões do território nacional” (SOUZA, 2003, p. 131).

O veículo, formado por eixo, rodas e mesa, era puxado por *parelhas de bois*, podendo, a depender da carga, ser composto por uma ou mesmo uma dezena de parelhas. Os bois eram normalmente conduzidos por duas pessoas, um carreiro e um *guieiro*, que atuava como seu ajudante e aprendiz. O carreiro, encarregado do trabalho, era quem preparava os bois e o carro, e quem decidia o caminho a ser percorrido, devendo “administrar a viagem evitando



buracos nas estradas e árvores pelos caminhos” (LOPES, 2023, p. 182). Durante a vigência do regime escravista, os carreiros nos engenhos e em outras propriedades rurais eram em sua maior parte pessoas escravizadas, ou homens negros nascidos livres ou libertos, muitas vezes referidas como *mestres*. Embora não existam dados exatos, o ofício de carreiro no pós-abolição certamente continuou sendo exercido por pessoas negras, livres ou libertas — sendo elas, também, no geral, aquelas que exerceram trabalhos ligados ao trato das amplas criações de animais que caracterizam a ocupação do território brasileiro desde a colonização.

Bernardino José de Souza (2003) fez um amplo registro sobre a história dos carros de boi no Brasil, descrevendo artefatos e equipamentos ligados a esses veículos, a diversidade dos seus usos na agricultura e no comércio, as características dos bois de carro, incluindo o repertório de nomes atribuídos a eles, as técnicas utilizadas pelos carreiros na condução dos veículos, incluindo formas de comunicação com os animais de tração — e revelando, assim, um universo cultural atrelado à tração animal tanto do ponto de vista histórico como geográfico. Uma das contribuições do seu trabalho está no registro extenso de relatos que focam nas especificidades das relações estabelecidas entre os carreiros e os animais com quem trabalhavam. Depoimentos de fazendeiros sobre o ofício dos carreiros desde o século XIX apontam para aspectos das relações entre esses trabalhadores e os animais que até hoje se fazem presente entre os carroceiros:

Tenho carreiro que os bois *obedecem à sua voz como gente*. Numa estrada ruim, carro carregado, *basta a voz do carreiro*, chamando os bois *pelos nomes* e a junta de coice segura o carro e as outras juntas andam devagar (SOUZA, 2003, p. 135).

Em outro relato, o filho de um senhor de engenho de Pernambuco se recorda das relações entre um carreiro da fazenda com os bois com quem trabalhava. Suas lembranças são do início dos anos 1880 e o Mestre Manuel Banguela, como era chamado o carreiro, exercia o ofício ainda na condição de escravizado:

Recordo-me de como cuidava dos seus bois, ora alisando-lhes o pelo, proferindo então palavras carinhosas, *como que se dirigindo aos filhos*, ora censurando-lhes as rebeldias, com injúrias tremendas. E não raro, aplicando-lhes ferroadas. Quem os maltratasse, porém, tinha-o como inimigo. E nenhum carreiro tinha o gosto de pegá-los. *Também os "bichos" pareciam porfiar em corresponder à confiança do professor e dono*. Dizia-se que Mestre Banguela era "mandigueiro" (feiticeiro), pois, por mais bravo que fosse o novilho, se submetia como cordeiro aos seus aboios e acenos. Além disso, curava bicheiras sem mercúrio ou tinhorão, mas, simplesmente, com palavras, no rasto... *Havia bois prediletos*, para os quais nas manobras o "Mestre" apenas "balançava a vara". Nunca o ferrão os atingia. Eram

quatro nesse tempo - Boa Sorte, Condado, Jasmim e Almirante (SOUZA, 2003, p. 418).

A despeito da violência que marca uma sociedade escravocrata e a relação entre o filho do senhor de engenho e Manuel Banguela, o relato trazido por Bernardino Souza dá indícios sobre a relação existente entre o carreiro e os bois. São raras as menções às relações estabelecidas entre os trabalhadores ligados à tração animal e aos animais que conduziam os veículos. Os registros do final do século XIX e início do século XX geralmente mencionam carreiros, cocheiros e carroceiros de um ponto de vista externo e, portanto, distante, tendo sido escritos, em sua maior parte, pelos representantes da elite que tinham acesso aos meios de comunicação e ao estudo formal à época. Não raro, esses registros figuram esses trabalhadores como pessoas cruéis e violentas, apresentando-os de maneira estereotipada e com comentários negativos sobre sua aparência e “maus modos”. No trecho reproduzido por Bernardino Souza, no entanto, conseguimos nos aproximar mais da realidade do carreiro e de como sua relação com os animais de trabalho era constituída. Embora pudesse por vezes castigar “seus” bois, a relação de Mestre Banguela com eles era marcada sobretudo pelo afeto e pelo cuidado, em um trato que se assemelhava, aos olhos do narrador, ao de um pai com o seu filho. Há um cuidado físico, uma comunicação hábil, uma sabedoria de cura ligada às suas origens africanas e afetos individualizados, que denotam a profundidade da relação estabelecida entre o carreiro e os animais com quem trabalhava. Ainda que em outro tempo e lugar, tratando de outras espécies de animais e de outros veículos, há algo na relação estabelecida entre esses trabalhadores e os animais de tração que conflui diretamente com a vida dos carroceiros no século XXI.

Uma perspectiva muito semelhante é narrada por José Lins do Rêgo sobre o carreiro Miguel Targino, em uma crônica publicada em 1942 e em parte reproduzida por Bernardino de Souza:

Lembro-me dele como um gigante dos contos da velha Totônia. Ele sabia manobrar um carro como um gênio, sabia tratar dos seus bois, como se fossem de sua propriedade. Aliás, os carreiros eram como donos de suas juntas de coice e cambão. Diziam, mesmo, entre eles: o “Medalha” é de Miguel Targino, o “Lavadeira” é de Chico Preto. Este sentimento de posse em Miguel era macio e brando. Os seus bois estavam sempre gordos, bem tratados, sem bicheira. Miguel era mestre-carreiro com todos os títulos. Nunca dera uma virada, nunca perdera um novilho no amanso, nunca arrancara um mourão de porteira, uma mesa de carro. O cantar de seu carro era firme; os cocões choravam com o peso da lã e da cana madura, num canto que não variava de tom. Sabia-se de longe quando Miguel Targino vinha carregado. Ele comandava os companheiros. Era quem trazia os conhecimentos da estação da estrada de ferro, quem marchava na frente dos 10 carros do Coronel José Lins, nas

estradas triunfais em Pilar, em São Miguel, em Coitézeiras, no Varadouro. [...] Às vezes pedia-lhe a “Macaca” para judiar com os bois de coice. Miguel não deixava nunca. *Ele amava as suas juntas bem tratadas* (SOUZA, 2003, p. 419).

A figura de Miguel Targino ressoa fortemente à de muitos carroceiros de Belo Horizonte com quem conversei. “Mestre-carreiro com todos os títulos”, sua presença é marcante para outro filho de senhor de engenho — aqui já no contexto pós-abolição — pelo seu cuidado com a criação, pelo orgulho de vê-las gordas e bem tratadas, pela sua recusa em deixá-lo machucá-las com a “Macaca” e pela extrema habilidade em conduzi-las. Em sua etnografia sobre vaqueiros, seleiros, carreiros e trançadores de couro do Norte de Minas Gerais, Camilo Lopes (2023) observa como os saberes tradicionais desses ofícios traduzem formas de vida e de pertencimento, todas ligadas, de alguma forma, ao trabalho com o gado no campo. Ainda hoje, carreiros falam do afeto e do respeito que têm pelos bois, o que faz com que se tornem “quase parentes” (p. 185).

### **Carroças no caminho: “os que cuidavam dos cavalos eram negros”**

O surgimento dos primeiros centros urbanos brasileiros se baseou não apenas no transporte de tropeiros e de carros de bois, mas, desde o início, também naquele realizado por veículos menores, tracionados por cavalos, burros e mulas, especialmente a partir de 1850. Santos Júnior (2023) recupera alguns dos vários tipos de veículos de tração animal para passageiros presentes nas cidades brasileiras no século XIX: coches, carruagens, sages, traquitanas, berlindas e até mesmo os primeiros bondes. Para o transporte de mercadorias e para a prestação de serviços diversos, além do carro de bois, que, como mencionado, nunca deixou de compor a paisagem urbana, carroças em diferentes tipos e tamanhos eram amplamente utilizadas.

Ana Maria Moura (1988), em seu trabalho sobre o Rio de Janeiro no período entre 1850 e 1890, enfatiza que “os carroceiros são os pioneiros da formação da infraestrutura de abastecimento e serviços urbanos por via terrestre”, sendo eles os responsáveis por “abrir caminhos e conectar os mercados da cidade” (MOURA, 1988, p. 44). Embora sua análise esteja centrada na cidade do Rio de Janeiro, outros trabalhos apontam para o papel central das carroças e dos carroceiros em outros centros urbanos brasileiros do século XIX: Alessandro Gomes (2020) sobre Recife, Heloísa Cruz (1984) e Aprobato Filho (2006) para São Paulo, Kívia Pereira (2015) para Manaus, José Almeida Neto (2021) para Fortaleza,

Maria Aparecida Pereira (2011) para Santos, entre outros. O que essa ampla historiografia mostra é que a formação de centros urbanos, em todas as regiões do Brasil, só foi possível porque trabalhadores — em um primeiro momento, escravizados, posteriormente, em grande parte, negros livres ou libertos — na lida cotidiana com animais, conduziram carroças, cobrindo todo tipo de serviço:

mudanças, trastes (revenda de roupas e móveis usados), carregamento de material de construção, aterro, lixo, água, forragens para os animais de cocheiras da cidade; revenda do artesanato da região; fretes de café, couro, tabaco, mandioca em farinha (farinha de pau); azeite, vinho, frutas europeias para as casas de importação e exportação; transporte e revenda das esteiras, cerâmica, barro vindo do sertão carioca; frete de mercadorias das lojas aos compradores, enfim, cobrindo e unindo as freguesias comerciais aos bairros residenciais e o sertão (MOURA, 1988, p. 44).

Esses trabalhos mostram que não foram carroceiros que chegaram às cidades — foram as cidades que se expandiram por meio das carroças. O vínculo estabelecido entre carroceiros e os animais de tração, assim como dos carreiros com os bois de carro, sempre esteve no cerne da atividade, embora tenha sido menos retratado pela história oficial. O vínculo humano-animal, embora constantemente apagado, esteve, portanto, no centro da constituição de cidades e da vida no campo no Brasil.

Embora essenciais, essas presenças foram, paulatinamente, tornando-se inconvenientes em cidades que se queriam “modernas”. Aprobato Filho (2006) lembra que:

dos bois de carro às mulas de tropa, passando por uma infinidade de outras espécies, a São Paulo de fins do século XIX e primeiros anos do XX era uma cidade repleta de animais, animais que eram parte intrínseca da vida cotidiana, que dividiam e ‘invadiam’ espaços e que, muitas vezes, causavam incômodos ao homem do período (p. 51).

No entanto, podemos nos perguntar qual era “o homem do período” a quem os animais incomodavam e de onde vinha tal incômodo. Por que esses animais, que tinham uma vida tão próxima à de figuras como os mestres Manual Banguela e Miguel Targino, foram aos poucos sendo retirados das cidades? O Código de Posturas de Belém de 1990 chega a mencionar, explicitamente, que vacas pastando na cidade constituíam uma “ofensa moral” aos seus moradores, tamanho o incômodo gerado por sua presença.

A tese de doutorado de Aprobato Filho (2006) apresenta alguns indícios para pensarmos sobre essas questões. O seu trabalho se detém nas iniciativas do poder público em São Paulo, entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, visando a retirada de animais das ruas das cidades. Muitas das normas e das ações empreendidas

estavam diretamente voltadas para os animais de tração, como cavalos, muares e bois, mas não se restringiam a eles, sendo comum o recolhimento e o abate de cães e notórias as iniciativas de combate às formigas. A partir de sua análise do Código de Posturas e de outras regulamentações que vão surgindo na cidade desde o início da República, ele argumenta que as autoridades locais buscavam fazer dos limites da cidade

uma espécie de barreira virtual, um muro de proteção e isolamento que se tentava erigir contra referências socioculturais e ecológico-ambientais intimamente ligadas a um passado de tradições coloniais e populares que seria importante, senão eliminar, ao menos travestir com roupagens mais modernas (APROBATO FILHO, 2006, p. 115).

Carreiros, carros e bois, entre muitas outras presenças, iam se tornando figuras dissonantes para a composição da imagem de uma cidade que se “modernizava”. Ver a cidade como um espaço apartado da natureza significava também apagar qualquer indicação do mundo rural, passado ou presente, em meio urbano. Os animais, que eram uma constante na paisagem, começaram a se tornar obstáculos a essa aspiração. Os animais passaram a ser alvo de ações de controle e ordenamento, que se projetavam também a outras esferas da vida urbana.

Outra maneira de garantir o controle desses veículos e de seus condutores seria determinando a necessidade de tirarem licença para condução e a aplicação de multa diante do não cumprimento das regras estabelecidas. A partir de uma ampla análise da legislação do início do século XX, Aprobato Filho constata que a tração animal, antes de mais nada, começa a se mostrar “dissonante frente à aceleração dos novos ritmos” (p. 244), muito embora esses veículos continuassem sendo “de vital importância tanto para o processo de transformações urbanas e modernização da cidade como as contingências cotidianas de seus habitantes” (p. 243). Afinal, a expansão dos transportes ferroviários e dos transportes elétricos não significava o fim dos veículos de tração animal, que eram responsáveis por fazer a comunicação entre a estrada de ferro e outras localidades urbanas.

No entanto, o esforço de controle dos animais que transitavam nas cidades e dos veículos que tracionavam parece estar também ligado à *própria figura dos condutores humanos*. Não é apenas a “lentidão” ou a ligação com “um passado rural” que se colocavam como obstáculos aos ideais de modernidade propagados à época, mas também a *visão racializada atrelada a esses veículos*. Elciene Azevedo (2009) mostra como a imagem do cocheiro em São Paulo, em fins do século XIX, era “antes de tudo negra” (p. 67) e, por isso,

associada ao perigo, à falta de controle e desprezada pelas elites. A historiadora mostra como, buscando consolidar o mito da “raça paulista” — branca e de origem europeia —, o poder público empreende um esforço de substituir os trabalhadores negros do setor de transporte de passageiros por imigrantes, incentivando a vinda de trabalhadores europeus para a cidade e endurecendo a perseguição aos cocheiros por meio da fiscalização e do Código de Posturas. Além disso, empresas estrangeiras começaram a dominar o setor de transportes em São Paulo, contratando, prioritariamente, condutores europeus para os veículos de sua propriedade. A sua análise dos requerimentos para contratação de cocheiros pela Cia. Carris de Ferro de São Paulo mostra “uma grande maioria de estrangeiros ocupando cada vez mais as oportunidades abertas pela profissão” (p. 97). Azevedo aponta para um processo de “desaparecimento do trabalhador negro no processo de formalização do mercado de trabalho do setor” (p. 99). Para ela,

o que se observa é um violento processo de exclusão, marcado por um ambiente de trabalho que se tornou hostil aos negros com a chegada dos imigrantes, pela preferência dada aos italianos pelos empregadores e, sobretudo, por uma política pública de Estado que assim o queria (AZEVEDO, 2009, p. 99).

A análise de Azevedo tem como foco os cocheiros, condutores de carros de praça de tração animal. No entanto, é interessante notar a observação de um dos informantes citados no clássico trabalho de Florestan Fernandes (2008) sobre os trabalhos exercidos pela população negra de São Paulo nos anos 1920: de fato, segundo ele, “os cocheiros eram geralmente brancos, *mas os que cuidavam dos cavalos eram negros*” (p. 167). Tratar, limpar cocheiras, amansar e a construção de formas de comunicação com os animais não fazia parte da vida dos membros das elites que queriam as cidades apartadas dos animais. Como nas tropas e na condução dos carros de bois, quem estava lado a lado dos cavalos eram os trabalhadores, geralmente negros, como ainda hoje continua sendo. Mesmo quando certos condutores de veículos foram substituídos por imigrantes brancos, em um projeto de embranquecimento da “raça paulista”, eram os homens negros aqueles que efetivamente cuidavam dos cavalos.

Se os cocheiros — responsáveis por transportar membros da elite nos centros das principais cidades do país — se tornaram brancos e passaram a ser contratados por grandes empresas, o mesmo não parece ser verdade para os carroceiros. Analisando o contexto de São Paulo, Heloísa Cruz (1984) aponta que:

nas duas primeiras décadas do século, o transporte de mercadorias no interior do espaço urbano constituiu-se como uma área fora da dominação direta do capital. Embora pelo contrato de 1902, a Light tenha assumido também o compromisso de colocar no tráfego carros suficientes para realização do serviço de transporte de mercadorias na cidade, a participação da companhia no desempenho de tais serviços seria sempre marginal (p. 33).

Assim, nesse período, o transporte de mercadorias por carroças, em São Paulo, continuava sendo realizado por carroceiros independentes, sendo esse o modo predominante na cidade. Embora não mencione diretamente que esses carroceiros eram majoritariamente negros, Cruz (1984) afirma que a carroça foi um meio pelo qual os “trabalhadores despossuídos” encontraram um espaço de resistência e um modo de garantia de sua sobrevivência. E que, não por acaso, eram considerados “profissionais perigosos” pelas autoridades e pela opinião pública. Carlos José Ferreira dos Santos (2008), em seu esforço de mostrar que, em São Paulo, “nem tudo era italiano”, aponta como o trabalho de carroça, assim como o de ambulante, fazia parte dos chamados “serviços de negro” (p. 163), tidos como indignos pelas elites, mas que configuravam verdadeiros espaços de resistência da população negra no pós-abolição. O autor aponta para uma conexão direta entre a desvalorização de certas ocupações, em São Paulo, e os estereótipos raciais que sustentavam essa visão. Carroceiros, assim como lavadeiras, ambulantes, vendedores de ervas e raízes, coletores de lixo e outros que trabalhavam nas ruas de São Paulo ou realizando serviços domésticos eram predominantemente negros e, por isso, eram tidos como pessoas “brutas, feias, perigosas, ignorantes, possuindo uma maneira de viver bárbara, expressa por suas vestimentas e comportamentos” (p. 163).

Paulo Cruz Terra (2007) enfatiza que o setor de transporte de mercadorias ocupava uma posição baixa na hierarquia social da sociedade brasileira no período colonial. No início do século XIX, “havia uma lei não escrita que não permitia que os senhores carregassem qualquer coisa, nem caminhassem longas distâncias, ficando os escravizados, portanto, com o monopólio e o fardo de carregar gens e gente pelas ruas da cidade” (TERRA, 2007, p. 14). O transporte de mercadorias, que no período colonial e imperial era também feito por carregadores escravizados, faz parte do leque de atividades “da rua”, braçais e, portanto, não adequada às elites. Embora Terra aponte para uma predominância de estrangeiros na condução das carroças formalmente registradas no Rio de Janeiro desde o final do século

XIX, é provável que um número muito superior desses veículos existisse na cidade, especialmente nos subúrbios, e que não necessariamente eram conduzidas por europeus.

Em Salvador, no final do século XIX, segundo levantamento de Barreto (2018), a maior parte dos cocheiros eram pessoas pretas e pardas. Alcides Santos (2021), em sua “crônica fotográfica” de Maceió referente aos anos entre 1900 e 1925, também traz evidências de que cocheiros e carroceiros, no pós-abolição alagoano, eram, majoritariamente, trabalhadores negros:

além dos monumentos e logradouros, prédios públicos e religiosos, a presença humana é o que dá vida a cidade e a câmera de Lavenère capta a circulação de transeuntes e trabalhadores nas mais diversas atividades. Ora no centro de Maceió ou no bairro portuário de Jaraguá, *sua lente registra a passagem dos carroceiros que circulam entre o porto e o centro*. Os condutores de barcas do cais e das lagoas, além dos engraxates, condutores do bonde, guias de carro de boi, e vendedores de frutas. *Em sua grande maioria, gente humilde, descendentes da escravidão embebedadas na rotina do cotidiano, lutando pela sobrevivência* (SANTOS, 2021, p. 40).

Amplamente silenciada, a história dessas pessoas consiste em um universo rico, social, econômica e culturalmente, argumenta o autor.

Kívia Pereira (2015; 2018), em seu trabalho sobre cocheiros e carroceiros em Manaus, entre 1900 e 1920, observa como o “desejo de modernidade” que marca a capital amazonense no início do século XX está diretamente ligado ao processo de exclusão de cocheiros e carroceiros, a despeito do “relevante trabalho prestado por esses homens e suas carroças” (PEREIRA, 2015, p. 18). Eles passam a ser alvos constantes de críticas e acusações por parte dos jornais locais, tornando-se, também, alvos de vigilância e de monitoramento do poder público, “que através de leis e decretos buscavam inculcar no trabalhador normas sociais e urbanas da modernidade” (PEREIRA, 2018, p. 47). Em 1899, entraram em greve para protestar contra o Código de Posturas de 1827, que havia instituído normas muito severas com o objetivo de “controlar os costumes, preços e mercado de trabalho da categoria” (PEREIRA, 2018, p. 49).

Vedações estavam também presentes no Código de Política Municipal de Belém de 1900, indicando, segundo argumenta Vieira (2013), uma preocupação das elites com “o ordenamento e a higienização do espaço público” (p. 7), uma vez que as ruas centrais da cidade se consolidavam como “locais de lazer e distinção social da elite belenense” (idem). As preocupações da legislação se estendiam aos animais em geral, com a vedação de que transitassem soltos pelas ruas. Um dos atos da Intendência de 1901 de Belém proibia que



vacas pastassem em certos locais da cidade, sob a alegação de que ofereciam “perigo aos transeuntes” e, como dissemos, “ofensa à moral e aos bons costumes” (p. 9). Como argumenta Aprobato Filho (2006), mais do que representações, os animais eram “presenças vivas” que pareciam estar “se interpondo constantemente nos caminhos da tão almejada exclusivista modernização” (p. 113). Como sugerem os carroceiros ainda hoje, parece ingênuo desassociar essas disposições ao mal-estar das elites com a população que se fazia presente nas ruas da cidade junto desses animais e seus veículos.

Os trabalhos apontam para o fato de que as relações cotidianas com os animais de trabalho se dão, historicamente, com certos grupos marginalizados, majoritariamente compostos por pessoas negras. São elas que vão estabelecer vínculos e cultivar relações de cuidado, amizade e parceria com os animais de tração. O que vemos nos contextos ligados à tração animal nas cidades é uma associação humano-animal formada por *certos* humanos e, provavelmente, por *certos* animais, já que dificilmente incluíam cavalos de raça utilizados nas práticas esportivas e de lazer das elites. É essa associação, portanto, entre o trabalhador negro, pobre, mal vestido e, aos olhos das elites, *incivilizado*, e o animal de carga que passa crescentemente a significar o atraso diante das novas tecnologias, que deve ser severamente controlada.

### **Considerações finais**

Nesse trabalho, movida pela afirmação dos carroceiros de Belo Horizonte de que o atual cerco pelo fim da tração animal possui um viés racista, revisei obras que retratam a presença de animais nos transportes no Brasil, buscando compreender essa história a partir da dimensão racial. Para os movimentos de proteção animal que reivindicam o fim da tração animal, o trabalho de animais nos meios de transporte é uma prática que fere princípios éticos, ao explorar os animais em benefício dos humanos. Entre aqueles que não se opõem ao trabalho ou exploração animal – como para a produção de alimentos, ou nas polícias montadas ou, ainda, em esportes equestres –, a investida contra as carroças se justifica por uma associação entre carroça e maus-tratos. Carroceiros aparecem como vetores da crueldade animal, enquanto outras atividades que envolvem cavalos, éguas, burros e mulas, continuam sendo permitidas. Os carroceiros, por sua vez, apontam que essa visão se sustenta em

preceitos racistas e elitistas, onde o “cavalo de hipismo” aparece como incomparavelmente superior ao “cavalo de carroça”.

Em Belo Horizonte, os carroceiros se auto-reconhecem como uma comunidade tradicional, afirmando que o vínculo estabelecido com os animais está no cerne de um modo de vida culturalmente diferenciado, assentado em uma tradicionalidade que remonta aos antigos tropeiros. Falam, portanto, de conhecimentos e práticas transmitidos através de gerações, que têm em sua base uma relação de parceria e de cuidado com os animais de trabalho. Trata-se, ainda, de uma população historicamente marginalizada, que nunca tiveram tais conhecimentos e práticas valorizados. Como vimos, em São Paulo, mesmo quando os cocheiros tornaram-se brancos, “os que cuidavam dos cavalos eram negros” e vários trabalhos apontam o racismo como fator predominante na perseguição efetivada contra carroceiros, carroças e animais de tração nos centros urbanos brasileiros. Apesar do esforço empreendido para retirar carroças, carroceiros e animais de tração dos grandes centros populacionais, esses veículos permaneceram vivos e operantes em centros urbanos de todo o país. As múltiplas restrições impostas pela legislação e pelo imaginário urbano à tração animal, assim como a crescente presença de novas tecnologias de transporte, não impediram que carroças, cavalos e carroceiros permanecessem atuando em todos esses locais, e que continuassem configurando espaços de resistência e subsistência a grupos sociais historicamente marginalizados.

## Referências

- ALMEIDA, Aluísio. **Vida e morte do tropeiro**. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1981.
- ALMEIDA NETO, José. **O bonde de tração animal em Fortaleza**: dimensões temporais e práticas do cotidiano (1880-1914). Tese (Doutorado em História Social) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2021.
- APROBATO FILHO, Nelson. **O couro e o aço**. Sob a mira do moderno: a “aventura” dos animais pelos “jardins” da Paulicéia final do século XIX / início do XX. Tese (Doutorado em História Social) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- AZEVEDO, Elciene. A metrópole às avessas: cocheiros e carroceiros no processo de invenção da ‘raça paulista’. In: AZEVEDO, Elciene, et al (org). **Trabalhadores na cidade**: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX. Campinas: Editora Unicamp, 2009.

- BARRETO, Eric. **Cascos no asfalto**: etnografia das interações urbanas entre cavalos, humanos e outros bichos. Tese (Doutorado em Antropologia Social) — Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2022.
- BARRETO, Marina. Gênero e raça no trabalho doméstico livre em Salvador em fins do século XIX: o surgimento de uma classe fatalmente segmentada. **Revista Mundos do Trabalho**, v. 10, n. 20, 2018.
- BOISSERON, Bénédicte. Afro-dog. **Transition**, n. 118, 2015.
- CARVALHO, Andresa. **O trabalho dos carroceiros na cidade de Natal**: cotidiano, política e emoções em torno de uma atividade ameaçada. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2016.
- CRUZ, Heloísa. **Os trabalhadores em serviço**. Dominação e resistência. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 1984.
- FERNANDES, Florestan. **A integração do negro na sociedade de classes**. Vol. 1, Ensaio de interpretação sociológica. São Paulo: Editora Globo, 2008.
- GOLDMAN, M. Dez gritos sobre a campanha contra as religiões de matriz africana. **Caderno de leituras**, Edições Chão da Feira, n. 93, 2019.
- GOMES, Alessandro. Os carroceiros de Recife (1870-1890): organização, insubordinação e relações de poder. **Mundo do Trabalho**, Florianópolis, v. 12, 1-18, 2020.
- GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil** (Vol. 4). Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- LOPES, Camilo. **Vaqueiros, seleiros, carreiros e trançadores**: uma etnografia com coisas, pessoas e signos. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2016.
- LOPES, Marcos Antônio; MARTINS, Marcos Lobato. Negócio à moda antiga: tropas de comércio em Diamantina nos meados do século XX. **História** (São Paulo), v. 30, p. 332-348, 2011.
- OLIVEIRA, Ricardo. **Carroça livre**: uma etnografia com os carroceiros e cavalos da Vila São Tomás e adjacências. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017.
- PAES, Jurema. **Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no alto sertão baiano**. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.
- PEREIRA, Kívia. Associativismo e greves: carroceiros e cocheiros em Manaus (1884-1925). **Revista Piauiense de História Social e do Trabalho**, v. 4, n. 07, 2018.
- PEREIRA, Kívia. Cocheiros e carroceiros na cidade de Manaus (1900-1920). **Revista Eletrônica Mutações**, v. 6, n. 11, 2015.
- PEREIRA, Maria Aparecida. Santos, cidade das carroças (fim do século XIX). **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História**, São Paulo, 2011.

PERROTA, Ana Paula. **Humanidade estendida**: a construção dos animais como sujeitos de direitos. Tese (Doutorado em Sociologia e Antropologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

SANTOS, Alcides. **Maceió**: crônica fotográfica de uma cidade (1900-1925). Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em História) - Instituto de Ciências Humanas, Comunicação e Artes, Curso de História, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2021.

SANTOS, Carlos José Ferreira. **Nem tudo era italiano**: São Paulo e pobreza, 1890-1915. 2ª ed. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2003.

SANTOS JUNIOR, Adilson. **Os meios de transporte na literatura brasileira do século XIX**: intercursos histórico-culturais e estilísticos. Dissertação (Mestrado em Estudos Literários) – Instituto de Letras, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2023.

SORDI, Caetano. O animal como próximo: por uma antropologia dos movimentos de defesa dos direitos animais. **Cadernos IHU ideias**, v. 9, n. 147, 2011.

SOUZA, Bernardino. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 2003.

TERRA, Paulo Cruz. **Tudo que transporta e carrega é negro?** Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870). Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

TERRA, Paulo Cruz. **Cidadania e trabalhadores**: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906). Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

THOMAS, Keith. **O Homem e o Mundo Natural**: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais–1500-1800. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

VIEIRA, David. Belém: sociedade e animais domésticos (1897-1922). **Anais do III Seminário Internacional História e Historiografia**, Fortaleza, 2012.

VILELA, Diego. **Transformações das sensibilidades na relação humanos-animais**: proteção animal, mediação e institucionalização na cidade do Recife-PE. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2019.