

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental

TESE

**A PROIBIÇÃO DE VEÍCULOS DE TRAÇÃO ANIMAL NO MUNICÍPIO
DE RIO GRANDE/RS: Reflexões sobre Direitos Animais, Conflitos
Socioambientais e Educação Ambiental Crítica**

Rafael de Carvalho Missiunas

**Rio Grande
2022**

Rafael de Carvalho Missiunas

**A PROIBIÇÃO DE VEÍCULOS DE TRAÇÃO ANIMAL NO MUNICÍPIO
DE RIO GRANDE/RS: Reflexões sobre Direitos Animais, Conflitos
Socioambientais e Educação Ambiental Crítica**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
Educação Ambiental da Universidade Federal do Rio
Grande - FURG.

Linha de Pesquisa:

Fundamentos da Educação Ambiental - FEA

Orientador:

Prof. Dr. Carlos Roberto da Silva Machado

Rio Grande

2022

Ficha Catalográfica

M678p Missiunas, Rafael de Carvalho.

A proibição de veículos de tração animal no município de Rio Grande/RS: reflexões sobre direitos animais, conflitos socioambientais e Educação Ambiental Crítica / Rafael de Carvalho Missiunas. – 2022. 121 f.

Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande – FURG, Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental, Rio Grande/RS, 2022.

Orientador: Dr. Carlos Roberto da Silva Machado.

1. Conflitos Socioambientais 2. Direitos Animais 3. Direitos Humanos 4. Educação Ambiental Crítica 5. Tração Animal I. Machado, Carlos Roberto da Silva II. Título.

CDU 179.3(816.5RG)

Catalogação na Fonte: Bibliotecário José Paulo dos Santos CRB 10/2344

Rafael de Carvalho Missiunas

A PROIBIÇÃO DE VEÍCULOS DE TRAÇÃO ANIMAL NO MUNICÍPIO DE RIO GRANDE/RS: Reflexões sobre Direitos Animais, Conflitos Socioambientais e Educação Ambiental Crítica

Tese aprovada como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutor em Educação Ambiental no Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental da Universidade Federal do Rio Grande – FURG. Comissão de avaliação formada pelos professores:



Prof. Dr. Carlos Roberto da Silva Machado / FURG

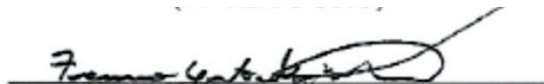


Profa. Dra. Simone Grohs Freire / FURG

Prof. Dr. Eder Dion de Paula Costa / FURG



Profa. Dra. Anelize Maximila Côrrea / UFPEL



Prof. Dr. Francisco Quintanilha Vêras Neto / UFSC

Dedico este trabalho aos meus amados filhos:
Arthur, Antônio (*in memoriam*) e Lívia, e a minha
esposa Thaís Lopes pelo grande tesouro que
representam na minha vida.

Agradeço ao meu orientador, Prof. Dr. Carlos Roberto da Silva Machado, pelos ensinamentos, pela paciência, pela dedicação e pela confiança depositada em mim, enfim, por ser um grande mestre e amigo. A todos os professores que contribuíram para minha formação, especialmente, ao Prof. Dr. Eder Dion de Paula Costa, à Profa. Dra. Simone Grohs Freire, ao Prof. Dr. Francisco Quintanilha Vêras Neto e à Profa. Dra. Anelize Maximila Côrrea, os quais forneceram valiosos ensinamentos, sendo fundamentais para elaboração deste trabalho. A toda minha família, pelo carinho, pela paciência, por ficar do meu lado em momentos difíceis. Em especial à minha esposa Thaís Lopes, agradeço por todo apoio durante esses anos do doutoramento. A minha assessoria do Mandato de Vereador que luta diariamente em prol de uma cidade mais justa e igualitária para os humanos e os animais. Aos meus colegas da FURG e IFRS pela amizade e companheirismo. Aos professores e funcionários do PPGEA que muito colaboraram para alcançar este momento. Não posso deixar de fazer um agradecimento especial às protetoras de animais e aos carroceiros entrevistados durante a elaboração desta tese, os quais foram fundamentais para que este trabalho se concretizasse. A todos os meus amigos humanos e animais por existirem, em especial as minhas filhas: Minnie, Cindy, Luly, Polly, Dory e Martina. Por fim, a cada leitor deste trabalho e que possamos sempre lutar por um mundo justo e igualitário aos humanos e aos animais.

“É preciso sonhar, mas com a condição de crer em nosso sonho, de observar com atenção a vida real, de confrontar a observação com nosso sonho, de realizar escrupulosamente nossas fantasias. Sonhos, acredite neles”
Lênin

RESUMO

Em “*A Proibição de Veículos de Tração Animal no Município de Rio Grande/RS: Reflexões sobre Direitos Animais, Conflitos Socioambientais e Educação Ambiental Crítica*”, a tese defendida é que a proibição da tração animal pela Lei Municipal 8.303/2018 contribui para a consolidação de uma cidade com maior justiça social e ambiental, estabelecendo uma política pública que visa a diminuição de maus-tratos aos cavalos, pondo fim a exploração desses animais e também dos carroceiros, os quais estão submetidos a uma atividade degradante e perigosa (à vida de toda a família que utiliza a carroça como meio de trabalho ou de transporte na zona urbana) que retira das crianças e dos jovens, filhos ou netos dos carroceiros, o direito à Educação, tendo em vista que são inúmeros casos de abandono escolar em virtude do trabalho infantil nas carroças. O objetivo geral foi compreender os conflitos socioambientais relacionados à proibição da tração animal na cidade de Rio Grande/RS, no período de 2017 a 2022, através das diferentes posições dos atores sociais envolvidos com o tema, destacando o papel da Educação Ambiental Crítica na construção de uma cidade com justiça social e ambiental. Os objetivos específicos foram: traçar um panorama histórico da evolução da legislação municipal relacionada aos Direitos Animais em Rio Grande/RS; sistematizar a legislação que disciplina a problemática da proibição da tração animal em Rio Grande/RS; e compreender, a partir das posições dos atores sociais envolvidos com o tema da pesquisa, desafios e possibilidades de enfrentamento da problemática da proibição da tração animal. A abordagem metodológica qualitativa escolhida foi o Estudo de Caso, mediante pesquisa documental e bibliográfica. A coleta de dados, realizada por meio de entrevistas semiestruturadas com protetoras de animais e carroceiros, foram submetidas à Análise Textual Discursiva. Como resultado compreendeu-se que: 1) A luta pelos Direitos Animais na cidade surgiu na década de 50, porém, a formulação de Políticas Públicas de Direitos Animais é algo muito recente no município; 2) A problemática dos maus-tratos aos cavalos tem raízes culturais e históricas presentes na cidade; 3) A Luta pelo Fim da Escravidão Animal é um dos objetivos de diversos Grupos da Proteção Animal, e o caso da libertação dos cavalos em específico passa pela proibição da circulação dos VTAs pela Lei 8.303/18; 4) A Atuação dos Grupos da Proteção Animal foi fundamental para a elaboração da Lei 8.303/2018; 5) O Trânsito dos Veículos de Tração Animal na zona urbana coloca em risco a vida dos Cavalos e das Pessoas; 6) A Luta pela Subsistência dos Carroceiros, os quais são explorados por um sistema que não valoriza os seus esforços, não possuindo nenhum direito social ou trabalhista, sendo assim uma categoria à margem da sociedade brasileira. 7) A problemática do Trabalho Infantil nos Veículos de Tração Animal, os carroceiros aprenderam ainda na infância o ofício com seus familiares, pais ou avós, e costumam passar essa atividade a seus filhos. 8) O Desconhecimento dos Direitos

Animais pelos Carroceiros em Rio Grande/RS: Há uma cultura de negação dos direitos animais que desconsidera os cavalos como sujeitos de direitos animais. 9) O Descumprimento da Lei Municipal 8.303/18 pelos Carroceiros em diversas das suas proibições, ensejando ações de conscientização dos carroceiros e também de uma maior fiscalização por parte do Poder Público Municipal visando garantir o respeito aos direitos animais. 10) A ausência de atuação do Poder Público para a qualificação e transposição dos Carroceiros para outras formas de trabalho. Conclui-se pela necessidade de realização de formação e profissionalização dos carroceiros, bem como a realização de processos educativos para a comunidade em geral sobre a importância do reconhecimento dos Direitos Animais e dos Direitos Humanos, através de um processo de conscientização socioambiental, oriundo de uma Educação Ambiental Crítica com vontade política para a mudança social para que se efetive a proibição dos veículos de tração animal no município.

Palavras-chave: Conflitos Socioambientais. Direitos Animais. Direitos Humanos. Educação Ambiental Crítica. Tração Animal.

ABSTRACT

In “The Prohibition of Animal Traction Vehicles in the city of Rio Grande/RS: Reflections on Animal Rights, Socio-environmental Conflicts and Critical Environmental Education”, the thesis defended is the prohibition of animal Traction by Municipal Law 8.303/2018 contributes to the consolidation of a city with social and environmental justice, establishing a public policy that aims to decrease the mistreatment of horses and ending to the exploitation of these animals and carters too, which are subjected to a degrading and dangerous activity that takes away the right to education from their children or grandchildren, because of child labour in the carts. The general objective was to understand the socio-environmental conflicts related to the prohibition of animal traction in the city of Rio Grande/RS, in the period from 2017 to 2022, through the different social actors involved with the theme and the role of a Critical Environmental Education in the construction of a city with social and environmental justice. The specific objectives were: to trace a historical overview of the evolution of municipal legislation related to Animal Rights in Rio Grande/RS; to systematize the legislation that disciplines the problematization of the prohibition of animal traction in Rio Grande/RS; and to understand, from the positions of the social actors with the research theme, challenges and possibilities of facing the problem of animal traction. The qualitative methodological approach chosen was the Case Study, through documental and bibliographic research. The data collection, carried out through semi-structured interviews with animal protectors and carters, were submitted to the Discursive Textual Analysis. As a result it was understood that: 1) The fight for Animal Rights in Rio Grande/RS emerged in the decade of 50, however, the Public Policies for Animal Rights is something very recent in the county; 2) The problem of mistreatment of horses has cultural and historical roots presents in the city; 3) The fight for the end of animal slavery is one of the objectives of animal protection groups, and the case of horse liberation in particular goes through the prohibition of the circulation of VTAs by Law 8.303/18; 4) The action of the Animal Protection Groups was fundamental for the creation of the Law 8.303/2018; 5) The traffic of Animal Traction Vehicles in the urban area puts the lives of Horses and People at risk; 6) The struggle for subsistence of the carters, they are exploited by a system that does not value their efforts, having no social or labor rights, thus being a category on the margins of Brazilian society. 7) The problem of child labour in Animal Traction Vehicles, carters learned the craft in their childhood from their relatives, parents or grandparents, and usually pass this activity on to their children. 8) The lack of knowledge of animal rights by carters in Rio Grande/RS: There is a culture of denial of animal rights that disregards horses as subjects of animal rights. 9) Failure to comply with Municipal Law 8.303/18 by carters in several of its prohibitions, resulting in actions to raise awareness among carters and also for greater inspection by the Municipal Government to

ensure respect for animal rights. 10) The lack of action by the Public Power for the qualification and transposition of Carters to other forms of work. It is concluded that there is a need to carry out training and professionalization of carters, as well as educational processes for the community in general on the importance of recognizing Animal Rights and Human Rights, through a process of socio-environmental awareness, arising from a Critical Environmental Education with political will for social change so that animal-drawn vehicles are banned in the county.

Keywords: Animal Rights. Critical Environmental Education. Human Rights. Animal Traction. Socio-environmental Conflicts.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa da cidade de Rio Grande/RS	57
Figura 2: Mapa da região do Cassino.....	58
Figura 3: Mapa da região da Vila da Quinta.....	59
Figura 4: Mapa da região do Povo Novo	60

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Perfil das Protetoras de Animais Entrevistadas67

Quadro 2: Perfil dos Carroceiros Entrevistados91

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACP: Ação Civil Pública

ATD: Análise Textual Discursiva

CMDDA: Coordenadoria Municipal de Defesa dos Direitos Animais

CF: Constituição Federal de 1988

CNPq: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

EA: Educação Ambiental

EACr: Educação Ambiental Crítica

ECA: Estatuto da Criança e Adolescente

FMDA: Fundo Municipal dos Direitos Animais

FURG: Universidade Federal do Rio Grande

GT: Grupo de Trabalho

GTJUS: Grupo Transdisciplinar em Pesquisa Jurídica para a Sustentabilidade

IES - Instituições de Ensino Superior

MP: Ministério Público

MPE: Ministério Público Estadual

MPU: Ministério Público da União

NUPEDH: Núcleo de Pesquisa e Extensão em Direitos Humanos

ONG: Organização Não-Governamental

PGEDA: Pós-Graduação Especialização em Direito Ambiental

PGM: Procuradoria-Geral do Município

PLE: Projeto de Lei do Executivo

PLV: Projeto de Lei de Vereador

PMRG: Prefeitura Municipal do Rio Grande

PPGEA: Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental

PRGVTA: Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal

SMCA: Secretaria de Município da Causa Animal

SMCAS: Secretaria de Município de Cidadania e Assistência Social

SMCSU: Secretaria de Município de Controle e Serviços Urbanos

SMDIER: Secretaria de Município de Desenvolvimento, Inovação, Emprego e Renda

SMED: Secretaria de Município de Educação

SMMA: Secretaria de Município de Meio Ambiente

SMMAS: Secretarias de Município de Mobilidade, Acessibilidade e Segurança

SMMUA: Secretaria de Município de Mobilidade Urbana e Acessibilidade

SMS: Secretaria de Município de Saúde

TAC: Termo de Ajustamento de Conduta

UFPEL: Universidade Federal de Pelotas

UFSC: Universidade Federal de Santa Catarina

VTa: Veículos de Tração Animal

SUMÁRIO

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS	19
1.1 Contextualização.....	21
1.2 Aspectos Metodológicos e de Pesquisa.....	23
1.3 Metodologia.....	25
1.3.1 Análise Textual Discursiva - ATD.....	27
 2. AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE DIREITOS ANIMAIS	29
2.1 A Proteção Jurídica aos Animais no Brasil.....	30
2.2 As Políticas Públicas de Direitos Animais em Rio Grande/RS.....	34
2.3 A Problemática da Proibição de Veículos de Tração Animal no Município de Rio Grande/RS.....	37
 3. A EDUCAÇÃO AMBIENTAL CRÍTICA E OS CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS ORIUNDOS DA PROIBIÇÃO DOS VEÍCULOS DA TRACÇÃO ANIMAL	41
3.1 A Educação Ambiental Crítica.....	41
3.2 Os Conflitos Socioambientais e a Justiça Ambiental.....	49
3.3 A Proibição Imediata dos Veículos de Tração Animal <i>versus</i> a Manutenção da Circulação dos VTAs na cidade de Rio Grande/RS.....	54
3.4 A Inércia do Executivo Municipal na Implementação da Lei Municipal 8.303/2018.....	57

3.5. A importância da EACr para a Transformação da Realidade dos Carroceiros na cidade de Rio Grande/RS.....	61
--	----

4. AS PROTETORAS DE ANIMAIS E A LUTA PELOS DIREITOS ANIMAIS EM RIO GRANDE/RS.....66

4.1 A Luta Histórica pelos Direitos Animais em Rio Grande/RS.....	69
4.2 A Problemática dos Maus-tratos dos Cavalos em Rio Grande/RS.....	73
4.3 A Luta pelo Fim da Escravidão Animal em Rio Grande/RS.....	78
4.4 A Atuação dos Grupos da Proteção Animal na elaboração da Lei 8.303/2018.....	82
4.5 O Trânsito dos Veículos de Tração Animal coloca em risco a vida dos Cavalos e das Pessoas.....	86

5. OS CARROCEIROS E A BUSCA PELA SUA SUBSISTÊNCIA EM RIO GRANDE/RS.....90

5.1 A Luta pela Subsistência dos Carroceiros em Rio Grande/RS.....	93
5.2 A problemática do Trabalho Infantil nos VTAs em Rio Grande/RS.....	95
5.3 O Desconhecimento dos Direitos Animais pelos Carroceiros em Rio Grande/RS.....	98
5.4 Os Descumprimentos da Lei Municipal 8.303/18 pelos Carroceiros	100
5.5 A ausência de atuação do Poder Público para a qualificação e transposição dos Carroceiros para outras formas de trabalho.....	103

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....105

REFERÊNCIAS.....113

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A tese denomina-se *A PROIBIÇÃO DE VEÍCULOS DE TRAÇÃO ANIMAL NO MUNICÍPIO DE RIO GRANDE/RS*: Reflexões sobre Direitos Animais, Conflitos Socioambientais e Educação Ambiental Crítica.

A escolha do tema se deu a partir da participação do pesquisador no Grupo Transdisciplinar em Pesquisa Jurídica para a Sustentabilidade - GTJUS (Grupo de Pesquisa do CNPq) da Universidade Federal do Rio Grande – FURG e no Núcleo de Pesquisa e Extensão em Direitos Humanos - NUPEDH - da Universidade Federal do Rio Grande FURG.

Em 2009, ingressei no Curso de Pós-Graduação Especialização em Direito Ambiental – PGEDA, da Universidade Federal de Pelotas – UFPEL, integrando o Grupo de Pesquisa 'A Efetividade dos Direitos Humanos' da UFPEL, quando surgiu a possibilidade de pesquisar sobre “O Tratamento das Questões Ambientais no Âmbito do Mercosul”, sob a orientação da Profa. Dra. Anelize Maximila Corrêa, estudo este que veio a ser aprofundado na dissertação de mestrado: “Aspectos Sociojurídicos da Sustentabilidade no Âmbito do Mercosul: Reflexões sobre a Educação Ambiental Transformadora e o Estado Ambiental” (2012), sob a orientação do Prof. Dr. Francisco Quintanilha Vêras Neto, do Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental –PPGEA da FURG, a qual

buscou salientar a importância da Educação Ambiental Crítica - EACr para a nova formatação dos Estados Contemporâneos.

Em 2017, ingressei no Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental –PPGEA da FURG, sob a orientação do Prof. Dr. Carlos RS Machado, onde tive contato com o Observatório dos Conflitos Urbanos e Socioambientais do Extremo Sul do Brasil (Observatório dos Conflitos), que desenvolve pesquisas nos municípios da metade sul do RS.

O tema da tese foi construído a partir de perspectivas críticas, evidenciando-se assim a necessidade de mudança da sociedade capitalista rumo à transição para um modelo social menos predatório e capaz de redimensionar o ser humano, o que só será possível através de uma Educação Ambiental comprometida com a transformação social, a justiça ambiental e o respeito aos direitos humanos e animais.

Então, com base na compreensão de uma Educação Ambiental Crítica, que contribua pela melhoria da qualidade de vida dos humanos e dos animais, é que se deu a busca pelo doutoramento no PPGEA, para pesquisar sobre os conflitos socioambientais existentes entre os atores sociais (Protetoras de Animais e Carroceiros) no caso da proibição do uso de veículos de tração animal na cidade de Rio Grande/RS.

Essa é uma tese movida pela utopia da possibilidade da construção de uma outra forma de relação entre humanos e animais, mais especificamente na busca pela libertação dos cavalos da vida de escravidão a que estão submetidos na zona urbana de Rio Grande.

Durante os últimos quatro anos, período em que foi realizada a pesquisa de forma mais intensa, foi possível aprofundar as leituras sobre os Direitos Animais, os Conflitos Socioambientais e a Educação Ambiental Crítica, categorias essenciais para a presente tese, pois a possibilidade de consolidação de políticas públicas com bases nestas temáticas é que me movem, enquanto pesquisador, advogado ambientalista, professor, servidor público, militante sindical e político eleito vereador no pleito de 2020, e que busca com a sua atuação acadêmica e profissional a defesa de uma cidade mais justa e igualitária para os humanos e os animais.

1.1 Contextualização

No ano de 2008, o Ministério Público Estadual (MPE) ingressou com uma ação contra a Prefeitura de Rio Grande para que esta realizasse o controle da poluição dos veículos movidos a diesel. O Município de Rio Grande acabou condenado pela Justiça Estadual a realizar tal controle, e não o fez, assim sendo o juiz arbitrou uma multa de R\$ 72,3 milhões.

O Executivo Municipal firmou um Termo de Ajustamento de Conduta – TAC, em 2017, junto ao MP/RS, para evitar a execução da referida multa, através do qual comprometeu-se em criar um Projeto de Lei para a extinção do uso de tração animal na zona urbana, bem como a construção de ciclofaixas no Centro e bairros adjacentes.

Em 07 de junho de 2017, o Executivo, através de uma Portaria, criou um Grupo de Trabalho com a finalidade de elaborar uma proposta de criação do Programa de Redução Gradativa do Uso de Veículos na Tração Animal. A criação desse GT atende a demanda do Ministério Público Estadual e da sociedade civil em relação aos animais.

O Grupo de Trabalho foi composto por representantes das Secretarias de Município de Meio Ambiente (SMMA), de Cidadania e Assistência Social (SMCAS), de Desenvolvimento, Inovação, Emprego e Renda (SMDIER), de Mobilidade Urbana e Acessibilidade (SMMUA), de Controle e Serviços Urbanos (SMCSU), além da Coordenadoria Municipal de Defesa dos Direitos dos Animais e da Procuradoria-Geral do Município.

Em março de 2018, o Grupo de Trabalho realizou reuniões para discutir o projeto, que visa diminuir o uso de animais na condução de carroças em Rio Grande, com os diferentes atores sociais: o Ministério Público, os Grupos de proteção animal, os condutores de carroças, o Gabinete do Executivo, ouvindo assim todos os públicos envolvidos no tema.

O GT elaborou um programa que visa uma redução gradual do uso dos veículos de tração animal, com as seguintes etapas: Censo dos condutores, Mapeamento e Licenciamento dos veículos, Identificação dos animais, Qualificação Profissional e Implementação de ações que visem à inserção no

mercado de trabalho dos Carroceiros; também versou sobre o recolhimento e a destinação dos animais; a delimitação das áreas onde será proibido o tráfego das Carroças; taxas e penalidades e os prazos para implementação total do programa.

O Grupo de Trabalho da Prefeitura realizou o Censo dos Veículos de Tração Animal - VTA no Município, onde foram cadastrados 150 condutores de carroças. Conforme os dados divulgados pela Secretaria de Cidadania e Assistência Social (SMCAS), os carroceiros possuem escolaridade muito baixa: 71% dos cadastrados com ensino fundamental incompleto e 16% são analfabetos, fato este que dificulta a colocação destes trabalhadores no mercado de trabalho formal.

Em 11 de junho de 2018, o Projeto de Lei do Executivo – PLE 20/2018: Institui o Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal no Âmbito do Município - foi protocolado na Câmara Municipal do Rio Grande. O referido PLE foi aprovado, em 18 de dezembro de 2018, por 14 votos favoráveis e 02 votos contrários.

A Lei Municipal N° 8.303, de 28 de dezembro de 2018, previu o prazo de 5 (cinco) anos, para que seja proibida, em definitivo, a circulação de VTAs em zona urbana do Município do Rio Grande.

Em 15 de abril de 2019, foi editado o Decreto 16.193/2019 que regulamenta a Lei 8.303/2018, criando uma Comissão para acompanhamento da efetividade dessa Lei, a qual é formada pelos Secretários da SMMAS, SMMA, SMED, SMS, SMCSU, SMCAS, SMDIER, pelo Procurador Geral do Município e pela Coordenadora da Coordenadoria Municipal dos Direitos Animais.

Partindo da concepção que Rio Grande é uma cidade capitalista, sendo assim um espaço de mediação entre o nível global, num sistema-mundo (WALLERSTEIN, 2001) e o local, através de suas relações sociais cotidianas que se produz e reproduz o sistema (MACHADO; RUIZ, 2009), vemos a necessidade de um novo modelo de desenvolvimento humano local para a superação das mazelas oriundas do Capitalismo, da desigualdade social e da violação dos direitos animais.

1.2. Aspectos Metodológicos e de Pesquisa

A pesquisa desenvolvida para a elaboração da presente tese aborda o Programa de Redução Gradativa de Veículos na Tração Animal realizado pela Prefeitura Municipal do Rio Grande (PMRG) nos anos de 2017-2022.

Este trabalho justifica-se pela importância do tema dessa tese, uma vez que se trata de um estudo de caso sobre os conflitos socioambientais oriundos da Proibição dos Veículos de Tração Animal, através da Lei Municipal 8.303/2018, a qual visa acabar com a exploração e maus-tratos a que os cavalos são submetidos na zona urbana de Rio Grande/RS.

MACHADO; SANTOS (2013) destacam que na última década, houve um aumento da discussão sobre e dos conflitos ambientais e urbanos, na América Latina, alguns pesquisadores se dedicaram a entender os conflitos e seus desafios às diferentes áreas da ciência, como os autores Taks (2013), Soto (2013) e Damico (2013).

Assim, vemos grande importância em estudar os conflitos socioambientais decorrentes da Lei que instituirá a Proibição da Tração Animal na cidade, uma vez que importantes conceitos como os Direitos Animais e a Justiça Ambiental foram estudados no contexto de nossa realidade sócio-histórica. Também pelo entendimento de que a Educação Ambiental Crítica tem o papel fundamental de problematizar a atual sociedade, e contribuir para a consolidação de uma sociedade mais justa e igualitária com respeito aos Direitos Humanos e Animais, é que este estudo foi necessário.

No que concerne à proposta metodológica, a pesquisa se deu através da observação participante e entrevistas com as protetoras de animais e os carroceiros. A análise de dados partiu do arcabouço encontrado na Análise Textual Discursiva (GALIAZZI; MORAES, 2013) tomando em consideração as particularidades do estudo, sua hipótese e seus objetivos.

A hipótese inicialmente desenvolvida partia da concepção que vivemos numa Cidade Capitalista, onde imperam injustiças socioambientais, e assim

vemos a necessidade de uma Educação Ambiental Crítica para se caminhar a um modelo de sociedade, o qual respeite os Direitos Humanos e os Direitos Animais.

Nesses meandros, a tese aqui defendida é que a proibição da tração animal pela Lei Municipal 8.303/2018 contribui para a consolidação de uma cidade com maior justiça social e ambiental, estabelecendo uma política pública que visa a diminuição de maus-tratos aos cavalos, pondo fim a exploração desses animais e também dos carroceiros, os quais estão submetidos a uma atividade degradante e perigosa (à vida de toda a família que utiliza a carroça como meio de trabalho ou de transporte na zona urbana) que retira das crianças e dos jovens, filhos ou netos dos carroceiros, o direito à Educação, tendo em vista que são inúmeros casos de abandono escolar em virtude do trabalho infantil nas carroças.

O objetivo geral desta pesquisa consiste em:

__ Compreender os conflitos socioambientais relacionados à proibição da tração animal na cidade de Rio Grande/RS, no período de 2017 a 2022, através das diferentes posições dos atores sociais envolvidos com o tema, destacando o papel da Educação Ambiental Crítica na construção de uma cidade com justiça social e ambiental.

Temos como objetivos específicos:

__ Traçar um panorama histórico da evolução da legislação municipal relacionada aos Direitos Animais na cidade de Rio Grande/RS;

__ Sistematizar a legislação que disciplina a problemática da proibição da tração animal na cidade de Rio Grande/RS;

__ Compreender, a partir das posições dos atores sociais envolvidos com o tema da pesquisa, desafios e possibilidades de enfrentamento da problemática da proibição da tração animal.

1.3 Metodologia

Em relação à metodologia da pesquisa desenvolvida, esta teve cunho qualitativo, a qual compreende um conjunto de diversas técnicas interpretativas que têm como objetivo principal decodificar os componentes de um sistema complexo de significados, considerando a descrição e o entendimento do contexto onde o fenômeno está ocorrendo (RICHARDSON, 1999). Como bem lembra Adeodato (2009):

Devido à inseparabilidade entre teoria e prática, o trabalho de pesquisa precisa descrever seus pontos de partida e ao mesmo tempo problematizá-los e explicá-los, isto é, procurar compreendê-los dentro de uma visão ("teoria") de mundo coerente. (ADEODATO, 2009, p. 4)

Nesse sentido, Minayo (2004) defende que:

Nenhuma pesquisa é neutra, seja ela qualitativa ou quantitativa. Pelo contrário, qualquer estudo da realidade, por mais objetivo que possa parecer, por mais 'ingênuo' ou 'simples' nas pretensões, tem a norteá-lo um arcabouço teórico que informa a escolha do objeto, todos os passos e resultados teóricos e práticos (MINAYO, 2004, p. 37).

Então, é a partir de autores de perspectivas críticas que a presente tese buscou trabalhar os conceitos de Direitos Animais, Justiça Ambiental e Educação Ambiental Crítica, pois entendemos que foi relevante estudar os conflitos socioambientais decorrentes da política pública de proibição da tração animal na cidade de Rio Grande/RS, identificando as diferentes visões e valores sociais, éticos e políticos dos atores sociais envolvidos com o tema.

Sendo assim, fizemos uma pesquisa de abordagem qualitativa, pois não visamos quantificar os aspectos da realidade, e sim buscamos a compreensão

dos conflitos socioambientais existentes, a partir da visão dos atores sociais envolvidos com o tema da pesquisa.

Conforme Minayo (2009), temos como ponto de partida o atual processo histórico para produzir as reflexões necessárias em diálogo com os referenciais teóricos e os dados empíricos, sistematizados, sobre o fenômeno estudado.

A abordagem metodológica qualitativa foi o Estudo de Caso, mediante pesquisa documental, bibliográfica e análise de entrevistas. Inicialmente, utilizamos como métodos a análise bibliográfica, baseando-se em obras de autores de teorias críticas, assim como, em artigos científicos sobre o tema da tese. Também foi realizada a análise documental de pareceres, atas, projetos, leis, decretos, e demais documentos referentes à proibição da tração animal no município de Rio Grande/RS.

A coleta de dados também se deu por meio de entrevistas semiestruturadas com os atores sociais que protagonizam os conflitos socioambientais em questão.

Behling (2018) lembra que o percurso das entrevistas, seguindo um roteiro previamente definido, permite que o entrevistador faça as alterações necessárias no decorrer do processo:

A entrevista permite o aprofundamento dos dados que serão levantados por meio da análise teórico-documental com uma diferença importante: ao contrário dos dados estáticos dos documentos, a entrevista ganha vida com o diálogo entre sujeito de pesquisa e pesquisador (BEHLING, 2018, p. 30).

Seguindo Lüdke; André (2014), foi esclarecido aos entrevistados sobre os objetivos da pesquisa da qual participaram, e os mesmos assinaram um Termo de Consentimento, possibilitando assim a utilização das informações fornecidas, as quais foram utilizadas apenas para fins científicos.

Realizamos entrevistas com os principais atores sociais envolvidos com os conflitos socioambientais no caso da proibição do uso de veículos de tração animal na cidade de Rio Grande/RS: protetoras de animais e carroceiros.

1.3.1. Análise Textual Discursiva - ATD

A análise textual discursiva, com referencial em Moraes; Galiazzi (2013), foi utilizada para preparar o alvorecer da pesquisa de maneira a possibilitar a emergência reveladora dos princípios e valores dos atores sociais envolvidos no tema da pesquisa.

Segundo Behling (2018), a ATD exige uma leitura comprometida, pois é necessário exercitar o olhar atento a partir da perspectiva do outro valorizando-o e enriquecendo a pertinência e a produtividade da análise:

A ATD é uma técnica que permite aprofundar a leitura, mergulhando nos processos que geram o discurso. É importante salientar a necessidade de um diálogo incessante entre o corpo teórico e as técnicas de análise, sendo imprescindível buscar conteúdos e estruturas que afirmem ou confirmem o que a mensagem diz. No entanto, o objetivo não é encontrar verdades, e sim desafiar o pesquisador a compreender o que não está dito, ou o que se mostra no material de análise (BEHLING, 2018, p. 30).

Conforme Caporlingua (2010), a análise textual discursiva é um processo de desconstrução, seguido de reconstrução, de um conjunto de materiais linguísticos e discursivos, produzindo-se outros entendimentos sobre os fenômenos e discursos investigados. Na análise textual identificam-se e isolam-se enunciados dos materiais a ela submetidos; categorizam-se esses enunciados, e se produzem (constroem) textos, em que há descrição e interpretação baseados no sistema de categorias desenvolvidas na análise.

Inicialmente, se constitui um corpus (conjunto de documentos) para a pesquisa, correspondente às transcrições das entrevistas com os atores sociais. Após, foi feito o processo de desconstrução texto em unidades, adequando o recorte ao objetivo da pesquisa. Este é o primeiro passo chamado unitarização (MORAES, 2013).

Num segundo ciclo de análise, chamado de reconstrução, se fez a classificação e agregação das unidades, organizando o material em categorias.

Seguindo Moraes; Galiazzi (2013), foram estabelecidas relações entre as unidades de significado encontradas, para assim construirmos novas compreensões em relação aos fenômenos estudados.

Na última parte da análise construí metatextos, ou seja, a produção de um texto que combina descrição com interpretação, organizado com base nas categorias construídas ao longo do processo de análise, sintetizando assim os principais elementos identificados nos textos analisados.

2. AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE DIREITOS ANIMAIS

A presente tese de doutorado trata neste capítulo da apresentação das políticas públicas criadas no município do Rio Grande em decorrência da luta pelos Direitos Animais na cidade. Neste primeiro momento, abordarei o arcabouço jurídico de proteção dos animais na legislação brasileira e a evolução das políticas públicas dos Direitos Animais no município em decorrência de tais lutas.

Para tanto, destacarei a atuação dos Grupos de Proteção Animal e do Ministério Público, os quais induziram o Executivo Municipal a elaborar uma Lei Municipal para extinguir a exploração e maus-tratos a que os cavalos são submetidos na zona urbana de Rio Grande/RS.

Minha preocupação acadêmica foi a de identificar as políticas públicas e as legislações, bem como identificar os principais atores envolvidos na questão da proibição dos veículos de tração animal, de um lado as protetoras¹ de animais e de outro os carroceiros, como nosso estudo de caso na cidade do Rio Grande.

Para tanto, observei que houve uma evolução na proteção dos Direitos Animais no município nos últimos anos, tendo em vista a atuação de um conjunto de atores (dos Grupos de Proteção Animal e do Ministério Público que tiveram voz junto ao Executivo, e apoio no Legislativo) os quais, em suas diversidades e diferenças, assim como responsabilidades, se sensibilizaram e será possível

¹ Adotamos nesta tese a nomenclatura “protetoras” no feminino devido ao fato de que somente pessoas do sexo feminino estão cadastradas junto ao Programa Defensores dos Animais do Município do Rio Grande da Secretaria de Município da Causa Animal – SMCA.

consolidar uma política pública visando diminuir os maus-tratos aos cavalos e por fim a esse tipo de exploração animal, com a criação de meios de subsistência com o apoio do poder público a estes trabalhadores.

Neste capítulo, apresentarei parte desta história e pesquisa, ao descrever e discutir a partir de uma breve revisão da legislação brasileira de proteção dos animais e do panorama histórico da evolução da legislação municipal relacionada à tração animal na cidade.

Assim, o mesmo está organizado da seguinte maneira: No primeiro momento, apresentarei a legislação nacional sobre o tema da proteção animal, tendo assim caráter fundamentalmente bibliográfico; no seguinte, analisarei as políticas públicas de Direitos Animais do município produzidas no processo referido acima; para após, analisar a problemática da proibição da tração animal na cidade de Rio Grande/RS no bojo da preocupação com os Direitos Animais como parte do cuidado de todas as vidas, inclusive da vida do próprio planeta como parte da luta por justiça ambiental.

2.1. A Proteção Jurídica aos Animais no Brasil

A Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, definiu a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, conceituando o meio ambiente, em seu art. 3º, I, como: “o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas”. Logo, a proteção jurídica dos animais foi garantida por esta política que considerou os animais como bem jurídico relevante, merecendo assim a proteção do estado brasileiro. No que pese a expressão “bem”, que pode ser interpretada com “coisa”, tal lei abre por outro lado, o precedente do cuidado e de sua proteção.

Anos após, com a Constituição Federal de 1988 ao instituir um capítulo específico sobre o Meio Ambiente, o Capítulo VI do Título VII – Da Ordem Social, se configurou como sendo a primeira constituição brasileira a colocar em evidência as questões ambientais, uma vez que as constituições anteriores praticamente ignoraram o tema ou o tratavam de forma isolada. Disso, em seu

Artigo 225 da C.F. ao estabelecer normas direcionais das políticas ambientais, diretrizes de preservação e de proteção dos recursos naturais, fauna e flora, bem como traz a obrigatoriedade do estudo prévio de impacto ambiental e a promoção da educação ambiental dá mais consistência aos limites daquela lei de 1981. Em seu *caput* está disposto:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Tal redação, no entanto, conforme Rodrigues (2002, p. 61), indica uma opção biocêntrica do legislador constitucional ao definir a titularidade do direito de todos ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, ou seja, são todas as formas de vida são seus titulares. Mas, também se poderia dizer, conforme SOLER (2012) e DIAS; SOLER (2018) que o “todos” refere-se aos humanos devido ao antropocentrismo predominante em nosso sistema desde a superação do teocentrismo feudal europeu de séculos passados.

Assim como, a “qualidade de vida” mencionada no Art. 225 indica uma preocupação com a manutenção das condições sadias do meio ambiente, as quais proporcionem o desenvolvimento de todas as formas de vida, mas que deverá ser garantida através da luta e da mobilização, já que predomina os humanos como o titular deste direito, em detrimento seja da natureza seja dos demais seres vivos. Para Benjamin (2010) esse termo foi empregado pela C.F. com um alcance ambicioso de preservar a existência e o funcionamento de todas as condições que geram e asseguram a vida, em suas múltiplas dimensões e não no sentido estritamente antropocêntrico (à qualidade de vida humana).

Conforme Silva (2010), temos normas-instrumentos presentes no §1º e seus incisos do Artigo 225, que estatuem instrumentos de garantia da efetividade do direito enunciado no *caput*:

§ 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público: (...) VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função

ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade (BRASIL, 2020).

Assim, ao Poder Público foi incumbido com o dever de garantir o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, e a CF ressalta ainda a importância da fauna e flora, à qual podemos interpretar como vetando qualquer tipo de crueldade com os animais. Na perspectiva de Silva (2009, p. 141), ao destacar que a Constituição Federal de 1988 foi um marco para o pensamento sobre a dignidade animal, já que trouxe a proibição de que animais sejam tratados de forma cruel, reconhecendo assim o direito de terem respeitado o seu valor intrínseco, sua integridade, vida e liberdade.

A competência dos entes federativos sobre as questões ambientais é tratada no Art. 23 da Constituição Federal de 1988. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios possuem competência comum para “proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas” (Inc. VI); e “preservar as florestas, a fauna e a flora” (Inc. VII).

Já a competência legislativa foi estabelecida, no Art. 24 da Carta Magna, como concorrente entre União, Estados e Distrito Federal, ao legislarem sobre: “florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição” (Inc. VI). Ainda estabeleceu-se que a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais, o que não exclui a competência suplementar dos Estados, porém as leis estaduais devem estar de acordo com as normas gerais estabelecidas pela legislação federal.

Conforme o Art. 30 da Constituição Federal, dentre as atribuições dos municípios, está a de legislar sobre assuntos de interesse local, assim como suplementar a legislação federal ou estadual no que couber. Logo, este ente federativo possui competência para tratar de questões ambientais, mas as leis municipais deverão obedecer às normas federais e estaduais, pois estas são hierarquicamente superiores.

No entanto, no processo de regulamentação da Constituição, assim como da efetivação da democracia no pós-período ditatorial (1964-1989) até 2018

quando tal utopia está congelada pendendo para o fascismo, se produziu a Lei 9.605 (12 de fevereiro de 1998), a Lei de Crimes Ambientais. Tal lei, disciplinou os crimes cometidos contra os animais, em nove artigos (art. 29 a 37) estabelecendo assim as condutas típicas enquadradas como crime contra a fauna, que apesar de ter poucos tipos legais, foi uma importante contribuição para a proteção dos animais, como lembra Martins:

Considerada moderna por conter inovações legislativas evoluídas, como a responsabilização cumulativa em matéria de delito ambiental, e em especial a possibilidade de responsabilização penal das pessoas jurídicas que cometerem delitos ambientais, ela também contribui para a execução de uma política ambiental protecionista dos animais (MARTINS, 2012, p. 82).

Neste sentido, o autor ao dizer que a referida lei “contribui para a execução de uma política ambiental protecionista dos animais”, tem seu fundamento de ser pela própria experiência produzida na cidade do Rio Grande, adiante detalhada. Já para Pazzini (2016), os direitos animais têm foco na individualidade de cada ser, valorizando seus respectivos valores intrínsecos, defendendo ainda a utilização da expressão “animais” como diferenciadora à expressão “seres humanos”:

Muito embora seja absoluto consenso que os seres humanos participam da animalidade comum a todos os seres sencientes, entende-se que a dicotomia “animais humanos/ animais não-humanos” é menos apropriada, por reforçar o ser humano como critério de classificação para a nomenclatura. Dizer que algo “é” ou “não é” tal coisa mantém o foco nessa coisa. Assim, com vistas à superação do paradigma antropocêntrico, entende-se como importante retirar o humano da centralidade da classificação. Não se nomeia algo a partir da sua “não-essência”. Por fim, o uso do termo “animal” (embora também objetável) já é de convenção linguística, o que gera uma comunicação mais simples e eficiente. (PAZZINI, 2016, p. 10).

Segundo Behling (2018, p. 100), no Brasil ainda precisamos reconhecer plenamente os Direitos Animais, ou seja, que haja uma discussão interiorizada pela sociedade, e assim não haver necessidade de tantas leis, defendendo a

necessidade de uma mudança civilizatória, na qual a solidariedade com os animais seja um valor intrínseco da sociedade.

Neste sentido, a evolução como dito ao início deste capítulo pressupõe um processo de debate e discussão tem seu caráter educativo, mas também resultante de forças sociais concretas que tem na lei sua materialização ou institucionalização. Assim, diríamos que as leis são importantes, mas também são os meios e as condições que as fizeram surgir, bem como os meios e as condições que as efetivem de fato nas relações entre os humanos e os demais animais assim como com a natureza em seu sentido mais amplo.

2.2 As Políticas Públicas de Direitos Animais em Rio Grande/RS

A Lei Nº 7.581, de 1º de abril de 2014, criou a **Coordenadoria Municipal de Defesa dos Direitos Animais (CMDDA)** como órgão central de formulação, proposição, estabelecimento e coordenação das políticas públicas voltadas à defesa e promoção dos Direitos Animais no âmbito do Município do Rio Grande, ficando diretamente vinculada ao Gabinete do Prefeito, tendo sua competência definida no Art. 4º da referida Lei:

- I - articular, junto aos diferentes órgãos públicos e instâncias de governo, ações voltadas à promoção da defesa animal;
- II - promover e organizar, no prazo de 180 dias a partir da aprovação desta Lei, a Conferência Municipal de Promoção dos Direitos Animais, a qual definirá os princípios e diretrizes da Política Municipal de Defesa dos Direitos Animais e deliberará sobre a criação do Conselho Municipal de Defesa dos Direitos Animais;
- III - propor e estimular ações e campanhas educativas e/ou fiscalizatórias, a fim de promover o cuidado e a guarda responsável de animais domésticos de pequeno e grande porte;
- IV - acompanhar o cumprimento e os avanços da legislação que assegura os Direitos Animais;
- V - promover e ampliar o diálogo com os grupos organizados de proteção animal e com a sociedade em geral sobre a temática dos Direitos Animais;
- VII - fomentar a realização de estudos, debates, seminários sobre a temática dos Direitos Animais e das políticas públicas voltadas à sua proteção;

VIII - promover e acompanhar a execução dos Contratos e Convênios voltados à proteção animal, estabelecidos junto à Prefeitura Municipal do Rio Grande.

Também foi criado o **Fundo Municipal dos Direitos Animais (FMDA)**, como instrumento para o desenvolvimento das políticas públicas voltadas à defesa e promoção dos direitos animais.

Com a criação da Coordenadoria Municipal de Defesa dos Direitos Animais, a Prefeitura Municipal do Rio Grande - PMRG passou a ter um órgão específico para acompanhamento e formulação de políticas públicas dos direitos animais. Porém, a CMDDA não tem o número suficiente de funcionários e estrutura para alojar os animais que são resgatados, necessitando assim do trabalho voluntário de protetores dos animais, para isso o Executivo Municipal criou um sistema de inscrição de voluntários, de modo que as atividades desenvolvidas por estes não acarretem ônus para o Poder Executivo, uma vez que inexistente qualquer vínculo direto ou indireto, ou mesmo responsabilidade para o serviço público municipal.

A Lei Nº 8.201, de 4 de abril de 2018, estabeleceu o **Programa Defensores dos Animais do Município do Rio Grande**, o qual é gerido pela Coordenadoria Municipal de Defesa dos Direitos Animais e tem por fim a assistência voluntária aos animais vulneráveis, através da participação pessoal, não remunerada, dos cidadãos que se identificam com o objetivo supracitado. É previsto que o Programa se desenvolva em três etapas: Recrutamento, Mapeamento e formação de equipes e Treinamento. Os voluntários recebem da Coordenadoria Municipal de Defesa dos Direitos Animais, antes do início dos trabalhos, cartão completo de identificação, onde constarão as funções a serem por eles exercidas.

Conforme o § 2º do Art. 4 da referida lei, após 24 meses de desempenho efetivo, a CMDDA conferirá aos participantes o Certificado de Trabalho Voluntário, atestando os serviços prestados à cidade como serviço público relevante, assim como o tempo de desempenho do mesmo. Por fim, cabe destacar que Membros dos GPAs e alguns protetores voluntários participaram do Grupo de Trabalho que

elaborou o Projeto de Lei da Proibição da Tração Animal - Lei Municipal 8.303/2018, a qual será abordada no próximo item deste capítulo.

A Lei Municipal Nº 8.653, de 8 de junho de 2021, criou a Secretaria de Município da Causa Animal, como gestora das proposições e políticas públicas destinadas à defesa e promoção dos direitos animais, bem como dos temas interligados à temática da Causa Animal no âmbito do Município do Rio Grande, tendo sua competência definida no Art. 19º da referida Lei:

- I - articular, junto aos diferentes órgãos públicos e instâncias de governo, ações voltadas à promoção da temática da Causa Animal e ser interlocutor mediante a sociedade civil para efetivação destas ações;
- II - planejar, desenvolver, articular, implementar, gerenciar, controlar e executar ações voltadas à efetivação das políticas públicas voltadas à Causa Animal;
- III - propor e estimular ações e campanhas educativas e/ou fiscalizatórias, a fim de promover o cuidado e a guarda responsável de animais domésticos de pequeno e grande porte;
- IV - acompanhar o cumprimento e os avanços da legislação que assegura os Direitos Animais;
- V - promover e ampliar o diálogo com os grupos organizados de proteção animal e com a sociedade em geral sobre a temática dos Direitos Animais;
- VI - fomentar a realização de estudos, debates, seminários sobre a temática da Causa Animal;
- VII - promover e acompanhar a execução dos Contratos e Convênios voltados à proteção animal, estabelecidos junto à Prefeitura Municipal do Rio Grande bem como dar continuidade aos acordos, termos de ajustamento, prestação de contas e projetos vigentes.
- VIII - promover e organizar seminários, cursos, congressos e fóruns periódicos, com o objetivo de discutir diretrizes para as políticas públicas a serem desenvolvidas e implantadas, inclusive em parceria com entidades representativas, organizações não governamentais e órgãos públicos dos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário, nas esferas municipal, estadual e federal;
- IX - fortalecer e apoiar as ações voltadas aos movimentos e às organizações não governamentais;
- X - planejar e adotar as providências necessárias à garantia do cumprimento da legislação, no âmbito de suas atribuições;
- XI - substituir a Coordenadoria Municipal de Defesa dos Direitos Animais em todas as suas atribuições e responsabilidades legais constituídas;
- XII - gerir o Fundo Municipal dos Direitos Animais, respeitando seu regramento e respondendo por suas atribuições e contas a prestar;

- XIII - coordenar o Comitê Gestor do Fundo Municipal dos Direitos Animais em substituição à Coordenadoria Municipal de Defesa dos Direitos Animais a partir de sua extinção;
- XIV - exercer as atribuições que lhe forem delegadas pela autoridade Superior, sem ferir em nenhuma hipótese o parágrafo único do artigo 53 da presente lei;
- XV - registrar ocorrências de maus tratos a animais, tratando de orientar o denunciante sobre os encaminhamentos adequados;
- XVI - licenciar e fiscalizar estabelecimentos destinados à criação, ao comércio, à hospedagem, ao transporte, ao alojamento, às feiras e à prestação de serviço envolvendo ou utilizando animais caninos ou felinos;
- XVII - organizar, gerenciar e capacitar grupos voluntários, para dar suporte a projetos relacionados à Causa Animal;
- XVIII - gerir, adequar e ampliar o Programa Permanente de Controle Populacional de Animais de Pequeno Porte;
- XIX - outras competências correlatas a serem regulamentadas por decreto.

Assim, o Executivo Municipal através de um Projeto de Lei de sua autoria, extinguiu a Coordenadoria Municipal de Defesa dos Direitos Animais, e passou suas atribuições a nova secretaria municipal criada, a SMCA. Portanto, espera-se que as políticas públicas de Direitos Animais sigam evoluindo no município de Rio Grande/RS.

2.3 A Problemática da Proibição de Veículos de Tração Animal no Município de Rio Grande/RS

O Ministério Público Estadual na cidade de Rio Grande/RS foi o órgão que propôs ao Executivo Municipal um Termo de Ajustamento de Conduta – TAC para que este fizesse o Projeto de Lei da Proibição da Tração Animal no município no ano de 2017. Sendo assim, poderíamos dizer que este foi um dos principais atores envolvidos como provocador da Lei Municipal 8.303/2018. Mas, tal provocação teve um processo anterior nos grupos e coletivos de defesa animal motivadores da ação do Ministério Público, portanto, foram os cidadãos preocupados com a vida e o cuidado dos animais os que estiveram no início desta luta, e da referida lei.

Provocado, o Ministério Público, ao ter entre suas funções institucionais do Ministério Público foram definidas no art. 129 da C.F.: titularidade da ação penal, de ação direta da inconstitucionalidade genérica e interventiva, sendo também o garantidor do respeito aos Poderes Públicos e aos serviços de relevância pública, dentre tantas outras, acionou o poder executivo em relação ao tema. Mas tal processo, teve uma história anterior, e que vem de 2008, quando o Ministério Público Estadual (MPE) ingressou com uma ação contra a Prefeitura de Rio Grande para que esta realizasse o controle da poluição dos veículos movidos a diesel.

O Município de Rio Grande acabou condenado pela Justiça Estadual a realizar tal controle, e não o fez, assim sendo o juiz arbitrou uma multa de R\$ 72,3 milhões (JORNAL AGORA, 2018) o qual teve no Termo de Ajustamento de Conduta – TAC, em 2017, para evitar a execução da referida multa – a qual se transformou na criação de um Projeto de Lei para a extinção do uso de tração animal na zona urbana, bem como a construção de ciclofaixas no Centro e bairros adjacentes (RBS TV, 2018). Para cumprir o TAC, em 07 de junho de 2017, o Executivo, criou um Grupo de Trabalho² com a finalidade de elaborar uma proposta de criação de um Programa de Redução Gradativa do Uso de Veículos na Tração Animal.

O GT realizou reuniões para discutir um projeto de lei que visava, a partir de março de 2018, diminuir o uso de animais na condução de carroças em Rio Grande, com os diferentes atores: o Ministério Público, os Grupos de proteção animal, os condutores de carroças, o Gabinete do Executivo, ouvindo assim todos os públicos envolvidos no tema.

O GT elaborou um programa que visa uma redução gradual do uso dos veículos de tração animal, com as seguintes etapas: Censo dos condutores, Mapeamento e Licenciamento dos veículos, Identificação dos animais, Qualificação Profissional e Implementação de ações que visem à inserção no mercado de trabalho dos Carroceiros; também versou sobre o recolhimento e a

² O Grupo de Trabalho foi composto por representantes das Secretarias de Município de Meio Ambiente (SMMA), de Educação (SMED), de Cidadania e Assistência Social (SMCAS), de Desenvolvimento, Inovação, Emprego e Renda (SMDIER), de Mobilidade Urbana e Acessibilidade (SMMUA), de Controle e Serviços Urbanos (SMCSU), além da Coordenadoria Municipal de Defesa dos Direitos dos Animais e da Procuradoria-Geral do Município.

destinação dos animais; a delimitação das áreas onde será proibido o tráfego das Carroças; taxas e penalidades e os prazos para implementação total do programa.

O Grupo de Trabalho da Prefeitura realizou o Censo dos Veículos de Tração Animal - VTA no Município, onde foram cadastrados 150 condutores de carroças. Conforme os dados divulgados pela Secretaria de Cidadania e Assistência Social (SMCAS), os carroceiros possuem escolaridade muito baixa: 71% dos cadastrados com ensino fundamental incompleto e 16% são analfabetos, fato este que dificulta a colocação destes trabalhadores no mercado de trabalho formal (JORNAL AGORA, 2018).

Em 11 de junho de 2018, a partir destes estudos, diagnósticos e das consultas a comunidade, elaborou-se um Projeto de Lei pelo Executivo – PLE 20/2018, visando instituir o Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal no Âmbito do Município, protocolado na Câmara Municipal do Rio Grande. O referido PLE foi aprovado, em 18 de dezembro de 2018, por 14 votos favoráveis e 02 votos contrários. Instituído como Lei Municipal N° 8.303, em 28 de dezembro de 2018, previu o prazo de 5 (cinco) anos para que seja proibida, em definitivo, a circulação de VTAs em zona urbana do Município do Rio Grande. Portanto, no ano de 2023, teremos o ano final do uso de animais na tração de carroças no município de Rio Grande.

O Grupo de Trabalho da Prefeitura realizou um Censo inicial dos Veículos de Tração Animal - VTA no Município, no qual foram cadastrados 150 condutores de carroças, porém, segundo a Secretaria de Cidadania e Assistência Social (SMCAS), há muitos carroceiros que ainda não se cadastraram (RBS TV, 2018), situação que deveria ser efetivada a partir da aprovação da referida lei no primeiro ano.

A lei, também previu caberia a Rede Pública Municipal de Ensino disponibilizar vagas para a alfabetização de jovens e adultos e conclusão do Ensino Fundamental para os condutores de VTA e seus familiares; assim como, ações que viabilizarão a transposição dos condutores de VTAs para outras formas de trabalho que não envolvam a tração animal, por meio de políticas públicas de

transposição anual que contemplem todos os condutores de VTAs identificados e cadastrados pelo Executivo Municipal.

Em 15 de abril de 2019, foi editado o Decreto 16.192/2019 que regulamenta a Lei 8.303/2018, criando uma Comissão para acompanhamento da efetividade dessa Lei, a qual é formada pelos Secretários da SMMAS, SMMA, SMED, SMS, SMCSU, SMCAS, SMDIER, pelo Procurador Geral do Município e pela Coordenadora da Coordenadoria Municipal dos Direitos Animais. Ao mesmo tempo, regulamentou o "Disk Fácil", o qual funciona no telefone 156, sendo um canal para acionar a fiscalização, a qual é realizada pela Secretaria de Município de Mobilidade, Acessibilidade e Segurança; e estabeleceu que o recolhimento e a guarda dos animais recolhidos será realizada por empresa terceirizada, porém, até o presente momento não houve a contratação da mesma; e ainda, o cadastramento dos condutores e/ou proprietários de VTAs fosse realizado de forma conjunta entre a Secretaria de Município da Cidadania e Assistência Social e a Coordenadoria Municipal dos Direitos Animais.

Nesse primeiro capítulo, buscamos trazer alguns aspectos gerais sobre o Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal, contextualizando a necessidade de sua criação pela Prefeitura Municipal, e nos próximos capítulos da presente tese aprofundaremos o debate, trazendo os pontos de vista dos principais atores sociais envolvidos com os conflitos socioambientais advindos da implementação da Lei 8.303/2018 no município de Rio Grande, ou seja, as protetoras de animais e os carroceiros.

3. A EDUCAÇÃO AMBIENTAL CRÍTICA E OS CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS ORIUNDOS DA PROIBIÇÃO DOS VEÍCULOS DA TRAÇÃO ANIMAL

Neste capítulo refletiremos sobre o papel da Educação Ambiental Crítica para a consolidação das Justiças Social e Ambiental no caso da proibição da circulação dos veículos de tração animal na zona urbana de Rio Grande/RS, através da conscientização dos atores sociais envolvidos nesses conflitos socioambientais.

Também discutiremos sobre alguns conflitos socioambientais surgidos com o advento da Lei 8.303/2018 entre os atores sociais: protetoras de animais e carroceiros, pois, enquanto as protetoras defendem o fim da circulação de VTAs na zona urbana do município, visando o respeito aos direitos animais, os carroceiros acreditam que sua atividade pode ser exercida de forma sustentável.

3. 1. A Educação Ambiental Crítica

Leff (2002) afirma que as visões ecologistas e as soluções conservacionistas dos países do Norte são inadequadas e insuficientes para compreender e tentar resolver a problemática ambiental dos países do Sul.

A diversidade cultural e ecológica das nações ‘subdesenvolvidas’ abrem perspectivas mais complexas de análises das relações sociedade-natureza para pensar a articulação de processos ecológicos, tecnológicos e culturais que determinam a manipulação integrada e sustentável de seus recursos. (LEFF, 2002, p. 63)

Guattari (1990) defende que somente com uma articulação ético-política – a qual chamou ecosofia – entre os três registros ecológicos (o do meio ambiente, o das relações sociais e o da subjetividade humana) é que se pode esclarecer convenientemente as questões da crise ambiental atual, por entender que respostas tecnocráticas não são capazes de abordar suficientemente a problemática ambiental no conjunto de suas implicações.

Nesse contexto, a Educação Ambiental Crítica visa problematizar a atual crise socioambiental e assim contribuir para “uma radicalização da ruptura com a civilização material capitalista. Nesta perspectiva, o projeto socialista visa não apenas uma nova sociedade e um novo modo de produção, mas também um novo paradigma de civilização” (LÖWY, 2005, p. 40). Coronil (2005) defende a importância de se buscar alternativas ao sistema capitalista:

Uma crítica que desmitifique as afirmações universalistas do discurso de globalização, mas que reconheça seu potencial libertador, deveria tornar menos tolerável a destruição da natureza e a degradação das vidas humanas por parte do capitalismo. Esta crítica será desenvolvida em diálogo com ideias surgidas nos espaços nos quais se imaginam futuros alternativos para a humanidade, seja em “focos de resistência” ao capital, em lugares ainda livres de sua hegemonia, ou no seio de suas contradições internas. (CORONIL, 2005, p. 128)

Segundo Reigota (2017), há práticas que se definem como Educação Ambiental - EA de forma criativa e com relevância, porém ainda há práticas ingênuas, oportunistas e com confusão teórica e política, isto é, que não problematizam as reais causas dos problemas ambientais, oriundos do sistema capitalista que visa uma busca desenfreada pelo lucro, colocando em risco a vida humana e das demais espécies do nosso planeta.

A EA Crítica também pode ser denominada como Problematicadora, Emancipatória, Transformadora e Popular, para diferenciar de outras proposições que não visem trazer a mudança social. Sendo assim, há a necessidade de que a Educação Ambiental seja uma pedagogia crítica que vise mudanças significativas na sociedade capitalista, como destaca Layrargues (2006):

Não é possível negar a existência de uma disputa ideológica pela produção de sentidos para o universo conceitual da educação ambiental, polarizando as tendências pedagógicas liberais e progressistas, equivalentes, na prática, respectivamente ao modelo hegemônico da educação ambiental convencional e do modelo contra-hegemônico da educação ambiental popular, crítica, transformadora, problematizadora, emancipatória ou no processo de gestão ambiental, conforme denominam os diversos autores que procuram desfazer a homogeneidade conceitual cristalizada na própria concepção de educação ambiental (LAYRARGUES, 2006, p. 90).

A Educação Ambiental Crítica não se submete às proposições do sistema capitalista, sendo assim uma pedagogia que aceita o diferente e utiliza a crítica porque a entende como necessária para que ocorram mudanças significativas em toda a sociedade.

Se a educação quer realmente transformar a realidade, não basta investir na mudança dos comportamentos sem intervir nas condições do mundo em que as pessoas habitam. Neste sentido, podemos redefinir a prática educativa como aquela que, juntamente com outras práticas sociais, está implicada no fazer histórico, é produtora de saberes e valores e, por excelência, constitutiva da esfera pública e da política, onde se exerce a ação humana (CARVALHO, 1992, p. 33).

Como bem lembra Gadotti (2004), foi Freire o grande pioneiro brasileiro a defender uma educação popular, emancipatória, transformadora da realidade social para fazer frente à educação tradicional, conservadora, bancária:

Paulo Freire nutria uma terna esperança na sua transformação pela ação coletiva e dialógica entre todos os seus agentes. Ele nos mostrou que nenhuma educação é neutra, que toda pedagogia é política. O compromisso político do educador não é

um atributo a mais da sua competência. O compromisso político é parte integrante da sua competência. Isto significa que o educador que não consegue perceber as dimensões sociais e políticas do seu trabalho, não é um educador competente. (GADOTTI, 2004, p. 10)

Neste sentido, Loureiro (2006) nos relata que a Educação Ambiental Transformadora, também denominada de crítica, popular ou emancipatória, possui um conteúdo emancipatório, em que a dialética entre forma e conteúdo se realiza de tal maneira que as alterações das atividades humanas vinculadas ao fazer educativo, impliquem mudanças individuais e coletivas, locais e globais, estruturais e conjurais, econômicas e culturais, devendo a Educação Ambiental ser vista:

como elemento de transformação social inspirada no diálogo, no exercício da cidadania, no fortalecimento dos sujeitos, na superação das formas de dominação capitalistas e na compreensão do mundo em sua complexidade e da vida em sua totalidade. (LOUREIRO, 2006, p. 94).

A Educação Ambiental Emancipatória deve partir da compreensão do quadro de crise em que vivemos, não permitindo soluções compatibilistas entre ambientalismo e capitalismo ou alternativas moralistas descolando o comportamental do histórico-cultural e do modo como a sociedade está estruturada (LOUREIRO, 2006).

Para Reigota (2017), a educação ambiental deve ser entendida como educação política, a qual sirva para que se reivindique e prepare os cidadãos para exigir justiça social, cidadania nacional e planetária, autogestão e ética nas relações sociais e com a natureza.

Molon (2009) defende que a Educação Ambiental tem papel fundamental de formar educadores ambientais, levando em consideração a experiência do sujeito e assegurando a reflexão, a resignificação de suas ações e a superação de suas visões, e através dessa ampliação da capacidade reflexiva da sua ação, promover a verdadeira práxis.

O educador ambiental pode contribuir para o debate e a transformação dos padrões de uso e distribuição dos bens ambientais, buscando formas mais sustentáveis, justas e solidárias nas relações sociais e nas relações com o meio ambiente, já que sua atuação tem uma dimensão política e educativa nas lutas pelo direito aos bens ambientais e à qualidade de vida. (MOLON, 2009, p. 166)

A Educação Ambiental Crítica não está vinculada à transmissão de conhecimentos sobre a natureza, e sim à possibilidade de ampliação da participação política dos cidadãos, estando inserida a busca da consolidação da democracia, a solução dos problemas ambientais e uma melhor qualidade de vida para todos.

Ela busca estabelecer uma nova aliança entre a humanidade e a natureza, desenvolvendo uma nova razão, a qual não seja sinônimo de autodestruição, exigindo o componente ético nas relações econômicas, políticas e sociais. Sendo, então, necessário o diálogo entre gerações e culturas em busca das cidadanias brasileira e planetária. A educação ambiental, assim, está empenhada na realização do seu projeto utópico de estabelecer uma sociedade mais justa para todos (REIGOTA, 2017).

Layrargues; Loureiro (2013) sintetizam as três situações pedagógicas que a Educação Ambiental Crítica busca:

- a) efetuar uma consistente análise da conjuntura complexa da realidade a fim de ter os fundamentos necessários para problematizar as contradições e questionar os condicionantes sociais historicamente produzidos que implicam a reprodução social e geram a desigualdade e os conflitos ambientais;
- b) trabalhar a autonomia e a liberdade dos agentes sociais ante as relações de expropriação, opressão e dominação próprias da modernidade capitalista;
- c) implantar a transformação mais radical possível do padrão societário dominante, no qual se definem a situação de degradação intensiva da natureza e, em seu interior, da condição humana (LAYRARGUES; LOUREIRO, 2013, p. 231)

No contexto nacional, tivemos autores que se sobressaíram em estudos sobre epistemologias críticas, aos quais podemos citar: “a pedagogia histórico-

crítica (SAVIANI, 1991, 2005) e destacadamente a pedagogia libertadora, crítico-transformadora de Paulo Freire (LOUREIRO E TORRES, 2014), entre outras denominações e proposições que transitam entre essas duas” (*apud* LOUREIRO, 2015, p. 160).

Loureiro (2015) afirma que, para toda pedagogia crítica, a educação é uma atividade intencional, sendo dirigida para se atingir certos fins, determinada pelas contradições de uma sociedade de classes, e dialógica, uma vez que envolve o outro e a troca com este, mesmo que posto em posições desiguais, voltada para a construção de conhecimentos que darão suporte aos processos emancipatórios.

Nesse sentido, Reigota (2017) defende a Educação Ambiental como uma educação política, estando assim ligada ao pensamento pedagógico de Paulo Freire, uma vez que a mesma deve reivindicar e preparar as pessoas para a construção de uma sociedade com justiça social, autogestão e ética nas relações sociais e com a natureza. Para Reigota (2017), temos três componentes importantes na EA:

O componente ‘reflexivo’ da e na Educação Ambiental é tão importante quanto os elementos ‘participativos’ (estimular a participação comunitária e/ou coletiva para a busca de solução e alternativas aos problemas cotidianos) ou ‘comportamentais’ (mudança de comportamentos individuais e coletivos viciados e nocivos ao bem comum) (REIGOTA, 2017, p. 13).

Portanto, a Educação Ambiental propicia a reflexão sobre as nossas relações sociais, buscando a construção do conhecimento com base em uma leitura crítica do mundo, como ensina Freire (2012), e a mudança de práticas prejudiciais ao meio ambiente e socialmente injustas. Também fortalecendo a participação dos cidadãos na busca por soluções para melhores condições de vida, uma vez que são sujeitos autônomos, protagonistas de sua história e conscientes do seu papel social.

Layrargues (2020) apresenta uma leitura da conjuntura ecopolítica nacional, a qual está fortemente pautada pelo retrocesso ambiental e pelo negacionismo do colapso climático pelo governo Bolsonaro:

O argumento que aqui apresentamos é o de que a Educação Ambiental brasileira se inscreve nessa lógica. Ao curso dos anos, ela teria sofrido uma inflexão nas suas intencionalidades pedagógicas e atualmente se encontra totalmente domesticada pelo currículo oculto do ambientalismo de mercado. Aparelhada ideologicamente, tornou-se um modelo conservador e reformista de Educação subserviente ao sistema; mas é justamente ante o trágico quadro dos múltiplos prismas do drama social ecológico que impôs uma nova realidade para a luta ecológica brasileira, que se encontra a semente da transmutação dos horizontes formativos da Educação Ambiental. (LAYRARGUES, 2020, p. 46)

Layrargues (2020) defende que a Educação Ambiental brasileira sofreu uma inflexão no seu rumo histórico, pois tinha o potencial de formação de ativistas ambientais, relatando que o Estado encerrou os programas e ações federais da EA com a finalidade de interromper a formação de sujeitos ecológicos. Nesse sentido, Loureiro (2020) relata a situação atual da EA no Brasil:

As áreas de educação e ambiental estão sob pressão em um contexto político-econômico e ideológico em que as forças dominantes se identificam com a total liberalização econômica, a desregulamentação pública, e a afirmação e normatização de ideologias conservadoras. Nesse momento histórico, a educação ambiental, enquanto política pública e na promoção de processos sociais emancipatórios, fica igualmente sob ataque (LOUREIRO, 2020, p. 145).

Assim sendo, vemos que a Educação Ambiental Crítica se faz necessária para a superação desse cenário adverso, através de projetos e ações que problematizem a realidade atual, apontando soluções para os problemas socioambientais que enfrentamos em nosso país, estado e município.

Durante as entrevistas com as protetoras de animais, houve relatos de que os carroceiros não fazem a destinação correta dos resíduos que conduzem pela cidade, como vemos a seguir:

Os carroceiros prestam um desserviço ao meio ambiente porque eles pegam o lixo por meia dúzia de trocados e largam em qualquer lugar. Tens um monte de cascotes no teu quintal, tu diz: “___O senhor leva? ___Levo”. Só que ele leva e larga ali na esquina. Sequer a destinação do lixo é correta, por quê? Porque ele quer

ganhar dinheiro ligeiro. Ele cobra pouco, quer andar ligeiro e se livrar do lixo o quanto antes. (Protetora 5, 08/01/22)

Nesse sentido, vemos a necessidade de conscientização/formação dos carroceiros para que façam o descarte corretamente das cargas, bem como dos contratantes dos serviços para que informem o local correto de descarte aos carroceiros e evite assim a poluição da cidade, uma vez que o contratante é o proprietário dos materiais que serão conduzidos pelo carroceiro e tem a responsabilidade de fazer a destinação certa, fato que não ocorre muitas das vezes como vemos no relato:

A sociedade também não se preocupa se ele vai largar na esquina aquele entulho, desde que tire da frente dele. Essa é uma questão muito grande, muito forte aqui em Rio Grande, descaso de muitas pessoas em relação aos animais e a questão ambiental. Eles não tem uma visão. Seria necessária uma Educação Ambiental para que as pessoas percebam que elas não estão sozinhas nesse mundo, que esse mundo tem que ser dividido com todos os outros seres. (Protetora 3, 09/09/21)

Rezende (2004) destaca que a atuação dos carroceiros, através da colocação de resíduos como entulho de obras, de limpeza de jardins e de utensílios domésticos descartados, em locais clandestinos ou inacessíveis aos caminhões de limpeza urbana contribui grandemente para a poluição e destruição do meio ambiente.

A EACr tem a potencialidade de conscientizar a população da importância dos Direitos Animais, desenvolvendo assim uma cultura de respeito aos animais, e o fim da escravidão dos cavalos passa pelo despertar da comunidade rio-grandina para as injustiças cometidas a esses animais.

Os grupos de proteção animal em Rio Grande focam mais na questão de cães e gatos. Eu acho que as políticas públicas estão deficientes, poderíamos fazer mais pelos cavalos. Para educar toda a população, então a gente tem que falar e conscientizar. Só existe essa exploração, porque há demanda, porque as pessoas contratam carroças. Então, teria também que ter política pública para sensibilizar, para educar a população a não contratar serviços de carroça. Quando eu vou na loja de materiais de

construção, eu já peço eu não quero carroça, frete com carroça eu não quero. (Protetora 4, 01/12/21)

A Educação Ambiental Crítica reconhece os conflitos socioambientais oriundos do sistema capitalista e visa um mundo mais justo e solidário, através da construção de uma cidadania em que os indivíduos sejam sujeitos ativos de sua própria história, bem como atuem visando a preservação do meio ambiente e a qualidade de vida de todos, humanos e animais.

3.2. Os Conflitos Socioambientais e a Justiça Ambiental

Santos (2001) sintetiza bem o modelo de relação entre os homens e a natureza, que o sistema capitalista vem adotando nos últimos tempos:

A promessa da dominação da natureza, e do seu uso para benefício comum da humanidade, conduziu a uma exploração excessiva e despreocupada dos recursos naturais, à catástrofe ecológica, à ameaça nuclear, à destruição da camada de ozônio, e à emergência da biotecnologia, da engenharia genética e da consequente conversão do corpo humano em mercadoria (SANTOS, 2001, p. 56).

Nesse Sentido, Guattari defende que somente haverá uma resposta à crise sócio-ecológica, se for em escala planetária e com o surgimento de uma autêntica revolução política, social e cultural, a qual reoriente os objetivos da produção de bens materiais e imateriais, através de um rompimento com o sistema capitalista vigente, reconhecendo os efeitos drásticos do Capital sobre países do Sul:

Uma finalidade do trabalho social regulada de maneira unívoca por uma economia de lucro e por relações de poder só pode, no momento, levar a dramáticos impasses – o que fica manifesto no absurdo das tutelas econômicas que pesam sobre o Terceiro Mundo e conduzem algumas de suas regiões a uma pauperização absoluta e irreversível (GUATTARI, 2012, p. 9).

Foladori (1999) relata que o sistema capitalista está gerando desemprego de maneira crescente e estrutural, mostrando com maior nitidez que as contradições, no interior da sociedade humana, são o aspecto mais cadente da crise socioambiental. Quijano (2005) também defende o combate às formas sociais de manutenção do poder e dominação social do Capitalismo Atual:

O que podemos avançar e conquistar em termos de direitos políticos e civis, numa necessária redistribuição do poder, da qual a descolonização da sociedade é a pressuposição e ponto de partida, está agora sendo arrasado no processo de reconcentração do controle do poder no capitalismo mundial e com a gestão dos mesmos responsáveis pela colonialidade do poder (QUIJANO, 2005, p. 126).

Porto Gonçalves (2004) nos relata a existência de um desafio ambiental no período atual, de globalização neoliberal, diferentemente dos outros períodos que o antecederam pela especificidade deste desafio, pois até os anos 1960, a dominação da natureza não era uma questão e, sim, uma solução para o desenvolvimento. Então, é a partir dessa globalização que intervém explicitamente a questão ambiental. Porto Gonçalves (2004) também questiona o *sistema-mundo moderno-colonial*, defendendo que não há razão para tal:

Como e porque os recursos naturais devem continuar fluindo do sul para o norte? A globalização neoliberal é uma resposta de superação capitalista a essas questões, para o que, sem dúvida, procura, à sua moda, apropriar-se de reivindicações como o direito a diferença, para com ele justificar a desigualdade e, também, assimilar à sua lógica do mercado a questão ambiental. (PORTO-GONÇALVES, 2004, p. 23)

Coronil (2005) relata que a globalização está fazendo aumentar as desigualdades sociais e a destruição da natureza, então, defende a necessidade de elaboração de estudos críticos para o combate ao discurso neoliberal:

A mágica do imperialismo contemporâneo reside em conjurar seu próprio desaparecimento fazendo com que o mercado apareça como a personificação da racionalidade humana e da felicidade.

Os discursos dominantes da globalização oferecem a ilusão de um mundo homogêneo que avança constantemente em direção ao progresso. Mas a globalização está intensificando as divisões da humanidade e acelerando a destruição da natureza. Os estudos pós-coloniais deveriam enfrentar as seduções e promessas da globalização neoliberal. (CORONIL, 2005, p. 128).

Para Faria (2011), a partir da Agenda 21, deveria ser adotado um modelo de desenvolvimento econômico, político, social, cultural e ambiental equilibrado, o qual se opusesse ao estilo de desenvolvimento adotado, que é ecologicamente predatório na utilização dos recursos naturais, socialmente perverso com geração da pobreza e extrema desigualdade social, politicamente injusto com concentração e abuso de poder, culturalmente alienado em relação aos seus próprios valores e eticamente censurável no respeito aos direitos humanos e aos das demais espécies.

Loureiro (2006) defende que o conceito de Sustentabilidade Socioambiental é o pressuposto balizador das ações para a construção de uma sociedade sustentável, na qual não seja considerado o crescimento econômico como fator de satisfação social, obedecendo aos interesses do mercado, e sim o respeito à diversidade cultural, a busca por justiça social, a promoção de relações produtivas coletivistas e autogestionárias, a preservação e a conservação ambiental, o equilíbrio ecossistêmico e o fortalecimento de instituições democráticas.

Ao contrário de estruturas conceituais que pretendem explicar o real, a noção de sustentabilidade está vinculada a ele e à lógica das práticas humanas. Assim, é constituída historicamente e socialmente construída, pois tem raízes em questões como: sustentabilidade do quê, para quem, quando, onde, por que, por quanto tempo. Significando assim que os atores sociais se movem, de modo a prevalecerem aqueles (discursos e práticas) que vão construir a falácia de autoridade para legitimação do discurso hegemônico da sustentabilidade e, assim, discriminar, em seu nome, aquelas práticas que são sustentáveis ou não (QUINTAS apud LAYRARGUES, 2004).

Acseirad (2009) afirma a necessidade de trazer a discussão sobre a sustentabilidade para o campo das relações sociais, já que não há sentido falar

da natureza sem a sociedade, pois a sociedade só existe em relação com a natureza, nas diferentes acepções que a esta possam ser atribuídas:

A sustentabilidade remete a relações entre a sociedade e a base material de sua reprodução. Portanto, não se trata de uma sustentabilidade dos recursos e do meio ambiente, mas sim das formas sociais de apropriação e uso desses recursos e deste ambiente. Pensar dessa maneira implica certamente em se debruçar sobre a luta social, posto que se torna visível a vigência de uma disputa entre diferentes modos de apropriação e uso da base material das sociedades. (ACSELRAD, 2009, p. 4)

Para diversos autores de teorias críticas não haverá saída para a crise socioecológica pelo mercado e sim através de economias solidárias, de uma nova forma de atuação do Estado, da sociedade civil organizada, de movimentos sociais, de ONGs locais com consciência ambiental crítica e não neoliberal, uma vez que o Capitalismo é um sistema econômico na sua essência insustentável e injusto, pois sua manutenção baseia-se no consumo desenfreado dos recursos naturais, bem como na exploração dos humanos e animais, perpetuando assim uma desigualdade cada vez maior entre as classes sociais.

Acselrاد; Mello; Bezerra (2009) nos trazem o conceito de Justiça Ambiental, definido pelo Movimento de Justiça Ambiental dos Estados Unidos, como:

o conjunto de princípios e práticas que asseguram que **nenhum grupo social**, seja ele étnico, racial ou **de classe**, suporte uma parcela desproporcional das consequências ambientais negativas de operações econômicas, **de decisões políticas e de programas** federais, estaduais, **locais, assim como da ausência ou omissão de tais políticas** (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009, p. 40).

No Brasil, embora a Constituição Federal de 1988 tenha estabelecido que todos tem direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, são frequentes casos em que há o desrespeito à legislação ambiental por grandes grupos econômicos em detrimento aos ecossistemas locais, trazendo também sérios danos à saúde das populações mais carentes.

Nesse sentido, Acselrاد (2009) destaca o conceito de injustiça ambiental:

a condição de existência coletiva própria a sociedades desiguais onde operam mecanismos sociopolíticos que destinam a maior carga dos danos ambientais do desenvolvimento a **grupos sociais de trabalhadores, populações de baixa renda, segmentos raciais discriminados, parcelas marginalizadas e mais vulneráveis da cidadania** (ACSELRAD, 2009, p. 16)

Percebemos que os impactos advindos das atividades poluidoras, muitas vezes, não são os mesmos para toda a população, pois os que possuem maior renda conseguem viver em áreas protegidas da degradação ambiental, enquanto os mais pobres são segregados, residindo em áreas menos valorizadas e inseguras.

No sistema capitalista, o interesse econômico prevalece sobre as necessidades sociais e a proteção ambiental, pois a lógica é permitir que as grandes corporações lucrem, mesmo que isso signifique colocar em riscos a saúde de grupos mais vulneráveis, os quais na maioria das vezes não possuem poder de se fazer ouvir nas esferas do poder, configurando-se assim inúmeros casos de injustiça ambiental, que costumam dar origem a conflitos urbanos e socioambientais.

Machado; Santos (2013) denunciam que muitas vezes, no Brasil, há políticas estatais visando favorecer os interesses do Capital e não prejudicar o desenvolvimento de grandes empreendimentos, ou seja, é possível visualizar uma atuação conjunta entre o setor público e o privado para de forma planejada forçar a aceitação de tais empreendimentos, mesmo que haja sérios riscos e impactos negativos sobre uma parcela significativa da população, os mais pobres e vulneráveis.

Mas, apesar dos esforços de empresários e do Estado, em suas diferentes instâncias, bem como de outras instituições estatais, para evitar os conflitos, estes se ampliam e vêm tendo, por parte de pesquisadores no Brasil, Uruguai e outros países, a preocupação acadêmica e política de mapeá-los e discuti-los (MACHADO; SANTOS, 2013, p.18)

Os conflitos socioambientais possuem uma característica de luta entre interesses antagônicos, normalmente representados entre o lucro versus meio ambiente e/ou grupos vulneráveis, isto é, um embate entre as classes mais ricas com sua ideologia de crescimento econômico desenfreado e as classes mais pobres lutando por melhores condições de vida.

Sendo assim, os conflitos socioambientais são frutos da atuação de diferentes atores sociais, muitos deles protagonizados de um lado por pessoas que buscam uma sociedade mais justa e igualitária, a qual tenha a justiça ambiental como um de seus princípios basilares, e por outro lado temos atores que visam a degradação ambiental e a manutenção da exploração dos homens e animais pelo Capitalismo.

Nos conflitos socioambientais oriundos da proibição dos VTAs temos dois principais grupos de atores sociais: protetoras de animais e carroceiros. Segundo Acselrad (2004), os conflitos acontecem em virtude de impactos indesejáveis ocorridos com o solo, a água, o ar ou os sistemas vivos, decorrentes das práticas de outros grupos. Assim, os conflitos socioambientais estudados nessa tese decorrem da atividade laboral dos carroceiros, com a utilização de veículos de tração animal na zona urbana da cidade de Rio Grande/RS, em desrespeito aos direitos animais.

3.3. A Proibição Imediata dos Veículos de Tração Animal *versus* a Manutenção da Circulação dos VTAs na cidade de Rio Grande/RS

O principal conflito socioambiental que constatamos no desenvolver nesta tese foi por um lado a defesa da proibição imediata dos veículos de tração animal na zona urbana do município por parte dos Grupos de Proteção Animal e de outro lado a defesa da manutenção da circulação dos VTAs pelos carroceiros.

Nesse conflito de interesses opostos, um grupo de atores sociais buscando a extinção de uma atividade laboral em virtude do desrespeito aos Direitos

Animais e outro defendendo a sua manutenção em virtude ser uma forma de obtenção de renda para suas famílias.

Muitas profissões acabaram e ninguém ficou pensando, o que é que eu vou fazer com aquele trabalhador que está trabalhando naquela profissão que vai acabar. Automaticamente, ele assumia uma outra profissão, procurava uma outra coisa para fazer, simples assim. As pessoas preocupadas com os carroceiros e eu fico dizendo que muitas profissões acabaram e as pessoas foram se virar e fazer uma outra atividade que não seja essa atividade exploratória de animais. (Protetora 3, 09/09/21)

A luta das protetoras de animais era no sentido da proibição da tração animal em toda a cidade de Rio Grande, mas a Lei 8.303/2018, aprovada em 28 de dezembro de 2018, instituiu o Programa de Redução Gradual dos VTAs, o qual fixou o prazo de 5 anos do início de sua vigência a referida proibição de circulação dos mesmos e apenas no perímetro urbano.

Quando eles fizeram essa legislação, tem a questão dos condutores, tem ali uma série de artigos que visam uma proteção desses condutores de VTA's, então eles foram recepcionados dentro da lei. Então, era para ser extinção, o termo de ajustamento de conduta falava em extinção, mas eles foram privilegiados também dentro da lei. (Protetora 3, 09/09/21)

Como já tratamos no desenvolvimento desta tese, as protetoras de animais entrevistadas e os seus grupos de proteção animal tinham como objetivo a libertação dos cavalos através da proibição da circulação dos VTAs, visando uma cidade sem carroças e sem cavalos sofrendo abusos e maus-tratos.

Já os carroceiros visam manter suas atividades laborais com os Veículos de Tração Animal na zona urbana do município, alegando a necessidade de realizar serviços de fretes para obter o seu sustento:

A carroça nos traz o pão do dia a dia e realmente são os fretes e a venda ambulante que nos sustenta. Isso tudo para mim é um absurdo, porque a população da cidade não para de crescer e a cidade é do tamanho de um ovo, tá difícil o emprego... É um meio de se defender... Tendo um cavalo e uma carroça a gente consegue se virar. (Carroceiro 1, 09/04/22)

No Projeto de Lei do Executivo 20/2018, o Prefeito reconhece a situação dos carroceiros como pessoas de baixa renda, com escolaridade incompleta e que exercem essa atividade como forma de obter renda para a sua família:

O Executivo entende a complexidade deste desafio que envolve: a atividade produtiva de uma parcela da população de menor poder aquisitivo e comumente de baixo grau de escolaridade, conforme foi identificado pelo censo realizado pela SMCAS para subsidiar a construção do programa que versa o presente projeto; a questão da mobilidade urbana; a necessidade de proteção dos animais submetidos, muitas vezes a um trabalho extenuante e, por já possuímos, enquanto sociedade tecnologia capaz de substituir a utilização da tração animal. O Executivo Municipal através da Portaria 041/2017 de 07 de julho de 2017 constituiu um Grupo de Trabalho intersetorial para construir um Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal, que: **oportunize durante o período de cinco anos uma redução gradativa das áreas de tráfego destes veículos no município e paralelamente implemente ações para apoiar, atender e fortalecer o condutor e sua família durante a transposição para outras formas de trabalho que não envolvam a tração animal**, através de políticas públicas que qualifiquem e apoiem ações em favor dos condutores de VTAs e suas famílias identificados e cadastrados pelo Executivo Municipal. (Trecho da Mensagem ao Projeto de Lei do Executivo 20/2018)

Assim o Executivo Municipal fez a mediação entre os dois grupos sociais desse conflito socioambiental, criando o Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal, o qual é fruto da obrigação assumida pela Prefeitura municipal em um Termo de Ajustamento de Conduta com o Ministério Público Estadual.

A gente vinha tratando dentro do Executivo formas de como encaminhar essas pessoas para outro mercado de trabalho, porque algumas delas responderam que sim, que gostariam de se empregar em outros locais, outras afirmaram que gostariam de continuar com a questão do transporte que grande parte é transporte de material de construção. Então, eles tinham interesse e o Executivo vinha estudando formas de remanejar essas

peessoas para outros mercados ou como deixar essas pessoas dentro do próprio mercado de trabalho que seria o transporte. (Protetora 1, 22/10/21)

A resolução do conflito socioambiental sobre a utilização de veículos de tração animal na zona urbana de Rio Grande/RS se daria no prazo de cinco anos do início da vigência da Lei 8.303/18, atendendo assim a demanda dos Grupos de Proteção Animal pelo fim das carroças e os carroceiros devem ser inseridos em outras atividades laborais que não utilize tração animal de modo que consigam obter a sua subsistência, respeitando os direitos animais.

3.4. A Inércia do Executivo Municipal na Implementação da Lei Municipal 8.303/2018

A Lei Municipal 8.303/18 trouxe em seus anexos as áreas da zona urbana a serem proibidas a circulação dos VTAs em três fases que seriam implementadas a partir do 2º ano, 3º ano e 5º ano, conforme os seguintes mapas:



Figura 1: Mapa da cidade de Rio Grande/RS, com as zonas urbanas de proibição no 2º ano em azul, 3º ano em laranja e 5º ano em vermelho. Fonte: Anexos do Projeto de Lei do Executivo - PLE 20/2018

A Lei Municipal 8.303/2018 estabeleceu que, para a área Central da Cidade e bairros adjacentes, no 2º Ano de Restrição o perímetro urbano referente a área de proibição de locomoção de VTA, abrangem tais ruas: a norte Rua Marechal Floriano Peixoto, que se liga a oeste com a Rua Vinte e Quatro de Maio e se aproxima da Rua Senador Correa, Rua Apelles Porto Alegre, Rua Senador Salgado Filho, Rua Benjamin Constant e fechando o perímetro urbano com a Rua Marechal Floriano Peixoto.

Já no 3º ano de restrição, o perímetro urbano referente a área de proibição de locomoção de VTA, abrangem tais ruas: a norte Rua Comendador Vasco Vieira da Fonseca se ligando na mesma direção com a Rua Francisco Campello e ainda no mesmo sentido com a Rua do Riachuelo, a leste com a Rua Almirante Barroso, se relacionando a sul, referente ao perímetro urbano, com a Rua Dr. Álvaro Costa, abrangendo uma fração da Rua Salgado Filho, Rua Andradas, continuando na Rua Senador Correa, Rua Buarque de Macedo, Rua Major Carlos Pinto, Rua Baden Powell e fechando o perímetro urbano com a Rua Comendador Vasco Vieira da Fonseca.

No 5º ano de restrição, o perímetro urbano referente a área de proibição de locomoção de VTA, abrange todo o perímetro urbano.



Figura 2: Mapa da região do Cassino - Rio Grande/RS, com as zonas urbanas de proibição no 2º ano em azul, 3º ano em laranja e 5º ano em vermelho. Fonte: Anexos do Projeto de Lei do Executivo - PLE 20/2018

Para a região do Cassino e bairros adjacentes, no 2º ano de restrição, o perímetro urbano referente a área de proibição de locomoção de VTA, abrange: a norte Rua. Alfredo Ferreira Rodrigues e Rua Lisboa, interceptando o perímetro na Av. Atlântica e seguindo na mesma, a sudeste, Av. Beira Mar e sudoeste com a Rua Rio de Janeiro, fechando o perímetro urbano com a Rua Alfredo Ferreira Rodrigues.

No 3º ano de restrição, o perímetro urbano referente a área de proibição de locomoção VTA, abrange: a norte Rua Santa Maria e Rua Arroio Grande, interceptando o perímetro na Av. Atlântica e seguindo na Rua Mal. Floriano, continuando a sudeste na Av. Beira Mar e sudoeste com a Rua Julio de Castilho, fechando o perímetro urbano com a Rua Santa Maria.

No 5º ano de restrição, o perímetro urbano referente a área de proibição de locomoção de VTA abrange todo o perímetro urbano.



Figura 3: Mapa da região da Vila da Quinta - Rio Grande/RS, com as zonas urbanas de proibição no 5º ano em vermelho. Fonte: Anexos do Projeto de Lei do Executivo - PLE 20/2018

No 5º ano de restrição, o perímetro urbano referente a área de proibição de locomoção de VTA abrange todo o perímetro urbano da Vila da Quinta.



Figura 4: Mapa da região do Povo Novo - Rio Grande/RS, com as zonas urbanas de proibição no 5º ano em vermelho. Fonte: Anexos do Projeto de Lei do Executivo - PLE 20/2018

No 5º ano de restrição, o perímetro urbano referente a área de proibição de locomoção de VTA abrange todo o perímetro urbano do Distrito de Povo Novo.

Pela Lei Municipal 8.303/18 duas fases de proibição já deveriam estar implementadas e assim ter áreas que já não circulassem carroças, como ruas principais dos bairros Centro e Cassino, porém já estamos no 4º ano de vigência da lei e não foi implementada nenhuma área de exclusão de circulação dos VTAs na cidade de Rio Grande/RS.

Eu vejo que está com muito atraso, embora tenha acontecido a pandemia, antes da pandemia já estava atrasado, já estava faltando cobrança em relação à circulação das VTA's, principalmente no Centro da cidade, naquela área central já não era para estarem circulando. Eu acho que isso não vai se concretizar em 2023, é uma questão complicadíssima, essa dos animais de grande porte na cidade, onde colocar e o que fazer é outra questão bem complicada. O MP tem que tomar alguma posição em relação a isto. (Protetora 3, 09/09/21).

Tampouco houve a qualificação profissional e oferta de vagas para a alfabetização de jovens e adultos e a conclusão do Ensino Fundamental para os carroceiros e seus familiares pela Secretaria Municipal de Educação – SMED, como prevê a Lei 8.303/18.

Infelizmente mudou o governo e agora nós temos que acompanhar muito de perto o que está sendo feito na implementação dessa Lei. Se passaram três anos e temos que ter também cuidado com a questão do argumento pandemia porque se por um lado a pandemia realmente deu uma estagnada em praticamente todo o planeta, por outro lado temos que ter cuidado o quanto que os gestores se valem desse argumento para justificar a inércia na implantação da Lei. Então, isso tem que ser muito bem avaliado e observado. (Protetora 2, 13/01/22)

Também não houve por parte do Executivo Municipal nenhuma ação no sentido de retirar os VTAs de circulação e realocar os carroceiros em outras atividades, estando o Programa de Redução Gradativa dos Veículos de Tração Animal estacionado desde a etapa de cadastramento dos carroceiros que foi efetuada durante o 1º ano de vigência da Lei Municipal 8.303/18.

A gente tem que trabalhar na raiz desses problemas, nós temos que oferecer trabalho digno para esses homens, para que os filhos desses homens não façam a evasão dos bancos escolares. Para que eles tenham chance, através da educação, de terem um futuro melhor que aquele que eles já vivenciam com seus pais e família. (Protetora 2, 13/01/22)

Diante deste cenário de descumprimento do Programa de Redução Gradativa dos Veículos de Tração Animal, é urgente que a Prefeitura Municipal do Rio Grande implemente a proibição da circulação nas zonas em que já deveria estar proibida a circulação de VTAs, bem como busque a inserção dos carroceiros em outras atividades que não utilize a tração animal para acabar com a inércia da implementação da Lei Municipal 8.303/2018, e assim cumprir a legislação, garantindo o respeito aos direitos animais e aos direitos humanos.

3.5. A importância da EACr para a Transformação da Realidade dos Carroceiros na cidade de Rio Grande/RS

Esta tese buscou efetuar uma análise da realidade a que estão submetidos os carroceiros na zona urbana de Rio Grande, e o cenário encontrado foi de completo desamparo de políticas públicas, estando os mesmos submetidos uma exploração diária no exercício de suas atividades, sem quaisquer garantias de direitos sociais ou trabalhistas, privados do acesso à educação formal desde a infância para realizar o trabalho nos VTAs.

Vemos que é um círculo vicioso porque os filhos desses condutores não conseguem vislumbrar outras atividades e acabam também sendo condutores. Tem muito menor conduzindo carroças, ainda hoje, apesar da existência da lei. Então, isso é uma coisa que fere a integridade das pessoas também, não é só dos animais. Ela vai de encontro às necessidades humanas, ela não abre possibilidades para que essas pessoas expandam as suas atividades e tenham todos os seus direitos preservados, garantidos. (Protetora 1, 22/10/21)

Vejo a importância da Educação Ambiental Crítica para se trabalhar a autonomia e a liberdade desses atores sociais ante as relações de expropriação, opressão e dominação próprias da modernidade capitalista, como defende Layrargues; Loureiro (2013).

Ninguém surge assim: eu quero ser carroceiro, porque é uma atividade totalmente explorada que não tem nenhum amparo legal em relação aos direitos deles. Acho que os VTAs é uma maneira de desistir de ter uma atividade. Isso acaba acontecendo dentro das famílias, as crianças não vão mais as escolas para se inserir nessa atividade, já começam desde pequenos e já vai criando essa insensibilidade em relação ao animal, vai transformando-o em um veículo, uma força motriz e descaracterizando toda a virtude dele. (Protetora 3, 09/09/21)

Somente através da EACr se conseguirá superar o atual paradigma de escravidão dos animais e de exploração dos humanos que exercem trabalhos degradantes e perigosos nos VTAs na cidade de Rio Grande/RS.

Ela é crítica porque situa historicamente e em cada formação socioeconômica as relações sociais e estabelece como premissa a possibilidade de negação e superação das verdades estabelecidas e das condições existentes, por meio da ação organizada dos grupos sociais e de conhecimentos produzidos na práxis. É emancipatória porque almeja a autonomia e a liberdade dos agentes sociais pela intervenção transformadora das relações de dominação, opressão e expropriação material e transformadora porque objetiva a mudança societária do padrão civilizatório, por meio do simultâneo movimento de transformação subjetiva e das condições objetivas (LOUREIRO, 2006, p. 59).

Assim sendo, a EACr pode emancipar os carroceiros do atual sistema de exploração nas atividades em VTAs, através da capacitação profissional ou educação formal, e assim possibilitar que os mesmos possam exercer outras profissões, nas quais estejam assegurados direitos sociais e trabalhistas, pondo fim ao exercício desse ofício arcaico e perigoso porque não acompanhou o aparato tecnológico do mundo atual e por isso coloca em risco a vidas das pessoas e dos cavalos na zona urbana do município.

Esse tipo de emprego não é o ideal para ninguém, porque o cavalo não escolheu trabalhar, é um escravo. E o carroceiro, também, não evolui profissionalmente, porque vai ficar sempre fazendo transporte e não evolui, não cresce, não se desenvolve para outros conhecimentos. Então, eu acho que tu não está fazendo um bom trabalho social, eu acho que tu deverias substituir por veículos motorizados (Protetora 5, 08/01/22)

No trecho acima vemos o relato de uma protetora de animais narrando um diálogo com o proprietário de uma loja de materiais de construção que utiliza VTAs para realizar entregas na zona central da cidade, demonstrando sua indignação pela exploração dos humanos e dos animais. Ficou evidenciado durante a realização das entrevistas que não são somente os animais que estão sendo explorados pelo trabalho em VTAs, mas os humanos também exercem atividades que colocam a sua vida em risco e sem quaisquer garantias em casos de acidentes.

Não tem vínculo com a empresa, se os carroceiros se acidentarem no trajeto, se a gente que tem um emprego formal se acidenta no trajeto do trabalho, sabemos que a gente tem os direitos garantidos, mas essas pessoas não tem, não tem nem uma preocupação por parte do empresário. Este só delega a questão, terceiriza a questão, mas terceiriza sem nenhum vínculo empregatício, sem nenhum compromisso com essas pessoas. (Protetora 1, 22/10/21)

Como já observamos durante a elaboração desta tese, as protetoras fazem um trabalho diário de conscientização da população para o respeito aos Direitos Animais e advogam fortemente pelo fim da escravidão dos cavalos em nosso município. Todas as entrevistadas manifestaram grande preocupação com o trabalho infantil presenciado por elas diariamente nas ruas da cidade.

Nós vemos que geração após geração carroceiros têm filhos carroceiros, que por sua vez, terão filhos que também continuarão sendo carroceiros. Então, crianças que cedo abandonam os bancos escolares para conduzir as carroças que já tem na família. Então, isso é um problema social bem grave, transcende, e muito a questão dos direitos animais. Todos, na verdade, vivem em uma subcondição de vida (Protetora 2, 13/01/22)

Como vimos na seção anterior, o Executivo Municipal ainda não conseguiu formular ações de capacitação dos carroceiros e demais familiares, entendo que seja necessária a realização de parcerias entre a Prefeitura Municipal do Rio Grande e as instituições de Educação Federal da cidade, como a Universidade Federal do Rio Grande – FURG e o Instituto Federal do Rio Grande do Sul – IFRS, para a criação de projetos de extensão que possibilite a formação e a profissionalização dos carroceiros, bem como a realização de processos educativos para a comunidade em geral sobre a importância do reconhecimento dos Direitos Animais e dos Direitos Humanos.

A evasão escolar dos filhos dos condutores é altíssima. E outro caso preocupante, extremamente preocupante, ou que deveria preocupar os que defendem também muito a bandeira dos direitos humanos, é a questão dos menores conduzindo os VTAs. O perigo que esses meninos correm, toda hora, não é nenhuma raridade. Um olhar mais atento percebe, meninos conduzindo VTAs, e aí como é que fica? E o Trânsito que não vê isso, e as

Leis de trânsito que não proíbem isso aí, não proíbem esse tipo de situação. A criança sofre um acidente, se envolve em um acidente, ele vai responder por quem, se ele não responde nem por si. Então, quantas vezes mulheres com criancinhas em uma carroça, quatro ou cinco pessoas e aquelas criancinhas pequenas em uma carroça, sendo conduzidas. (Protetora 2, 13/01/22)

É urgente a modificação desse cenário relatado pela protetora de animais acima, pois as políticas públicas para a proibição da utilização dos VTAs necessitam ser implementadas e isso só ocorrerá através de ações dos diversos órgãos estatais e da sociedade civil organizada. Sendo assim, as IES de Rio Grande podem contribuir para um processo de conscientização socioambiental, oriundo de uma Educação Ambiental Crítica com vontade política para a mudança social e assim tornarmos realidade a efetivação dos Direitos Humanos e Direitos Animais no município.

4. AS PROTETORAS DE ANIMAIS E A LUTA PELOS DIREITOS ANIMAIS EM RIO GRANDE/RS

A luta pelos Direitos Animais é um tema que vem ganhando cada vez mais destaque nos debates acadêmicos e na elaboração de políticas públicas. Houve uma considerável evolução da legislação atinente aos Direitos dos Animais em Rio Grande/RS, conforme podemos ver no capítulo anterior.

No município de Rio Grande, atualmente, não há nenhuma Organização Não Governamental (ONG) de Proteção Animal legalmente instituída em funcionamento, porém, há Grupos de Proteção Animal (GPAs) organizados e que atuaram junto ao Executivo Municipal defendendo a formulação de políticas públicas de direitos animais. Os principais GPAs com atuação na cidade são: Solidariedade com os Animais, S.O.S Animais, Amigo Bicho, Amor Peludo e Bicharada Universitária.

Os Membros dos diversos GPAs participaram ativamente do Grupo de Trabalho que elaborou o Projeto de Lei da Proibição da Tração Animal. Para essa pesquisa foram realizadas entrevistas com cinco integrantes de Grupos de Proteção Animal, visando investigar os conflitos socioambientais oriundos da Lei Municipal 8.303/2018 e estas atrizes sociais protagonizaram alguns desses conflitos.

Todas as protetoras entrevistadas participaram das reuniões realizadas pela Prefeitura Municipal no sentido de ouvir as demandas dos Grupos de Proteção Animal, ou seja, participaram das discussões da elaboração do PLE 20/2018.

Nesse sentido, buscamos realizar entrevistas com cinco protetoras de distintos GPAs e que tenham a sua atuação em diferentes bairros da cidade de Rio Grande: Centro, Cidade Nova, Cassino, Jardim do Sol e Vila da Quinta. Foram realizadas algumas entrevistas presenciais na residência de algumas protetoras e também de forma online através da plataforma de comunicação do Google Meet, conforme a disponibilidade e o domínio da entrevistada com os meios digitais.

No intuito de não identificar as protetoras entrevistadas nesta pesquisa, optamos por chamá-las de Protetora 1 a 5, conforme o quadro abaixo, e no decorrer do texto substituímos seus nomes por duas iniciais de seu nome ou sobrenome.

Quadro 1: Perfil das Protetoras de Animais Entrevistadas

	Cor	Idade	Grau de Instrução	Profissão
PROTETORA 1	Branca	38	Superior	Professora
PROTETORA 2	Branca	63	Superior	Médica Veterinária
PROTETORA 3	Branca	57	Superior	Advogada
PROTETORA 4	Branca	58	Superior	Advogada
PROTETORA 5	Branca	62	Superior	Advogada

Fonte: Elaborado pelo autor.

A análise das entrevistas se deu por meio da ATD, da desconstrução e unitarização de cada uma das cinco entrevistas, emergiram cinco subcategorias,

a partir de uma nova interpretação do corpus, sobre as quais construí argumentos aglutinadores. São elas:

1) A luta pelos Direitos Animais na cidade de Rio Grande/RS: surgiu na década de 50, simultaneamente quando surgiram os primeiros Grupos de Proteção Animal no Rio Grande do Sul. Porém, a formulação de Políticas Públicas de Direitos Animais é algo muito recente no município de Rio Grande, apenas nas últimas duas décadas criaram legislações em defesa aos animais.

2) A problemática dos maus-tratos aos cavalos: tem raízes culturais e históricas presentes na cidade de Rio Grande/RS. Apesar de ser considerado crime, são inúmeros casos de cavalos que vão a óbito pelos maus-tratos, seja pela falta de cuidados veterinários ou pela exploração excessiva de suas forças, sendo assim um tema que merece esforços educativos.

3) A Luta pelo Fim da Escravidão Animal em Rio Grande/RS: é um dos objetivos de diversos Grupos da Proteção Animal, e o caso da libertação dos cavalos em específico passa pela proibição da circulação dos VTAs, de certa forma a publicação da Lei 8.303/18 trouxe a esperança de uma cidade sem carroças e sem cavalos sofrendo abusos e maus-tratos, infelizmente, após três anos do início da vigência da referida lei, nada mudou na situação dos cavalos na zona urbana. Portanto, a luta das protetoras de animais segue necessária para a tão sonhada abolição da escravidão dos cavalos.

4) A Atuação dos Grupos da Proteção Animal foi fundamental para a elaboração da Lei 8.303/2018: seja na atuação junto ao Executivo através da participação no Grupo de Trabalho que elaborou o Projeto da Lei, seja junto ao Legislativo no convencimento dos Vereadores da importância da aprovação do PLE 20/2018 para preservar a saúde e integridade física dos cavalos. E principalmente, na defesa dos direitos animais junto ao Ministério Público, órgão defensor dos interesses da sociedade, que propôs o Termo de Ajustamento de

Conduta com o Executivo Municipal que deu origem a obrigação da criação da referida Lei.

5) O Trânsito dos Veículos de Tração Animal na zona urbana coloca em risco a vida dos Cavalos e das Pessoas: os cavalos têm grande possibilidade de se envolverem em acidentes devido ao grande fluxo de veículos motorizados nas vias e o animal não conseguir ser mais rápido que os mesmos, já o condutor e os demais ocupantes da carroça correm riscos de vida porque não existem cintos de segurança nos VTAs, tornando também o ambiente inseguro para todas as pessoas que circulam pela via pública como pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas, etc, os quais podem envolver-se em um acidente.

4.1 A Luta Histórica pelos Direitos Animais em Rio Grande/RS

Nesta seção discuto alguns pontos destacados pelas protetoras entrevistadas, as quais têm relação com as suas histórias de militância junto à Causa Animal, uma vez que todas elas atuam há bastante tempo como protetoras de animais na cidade de Rio Grande, e dessa forma, buscamos contribuir com a visibilidade de suas lutas nesta pesquisa.

As cinco entrevistadas demonstraram profundos conhecimentos sobre os direitos animais:

Na década de setenta, **Peter Singer** começa a falar em libertação animal, depois veio **Tom Regan** e outros filósofos que começaram a fazer esta leitura dos direitos dos animais, que os animais teriam valor intrínseco, todos os animais não somente os pets que ganham muito a simpatia do cidadão, mas todos os animais merecem consideração. Então, buscando esta literatura cada vez mais esse olhar foi se qualificando, foi se aprimorando e depois na década de noventa nós criamos, então, uma ONG que tinha o subtítulo: **Grupo de Conscientização da Vida Animal**. Porque até então, o que se via, existia muito assistencialismo em relação aos pets, aos cães e gatos, então, por exemplo vamos nos mexer para dar água, comida, remédio, **mas não havia uma visão educativa de conscientização das pessoas**. E o que a gente tentou produzir, digamos assim, era, realmente, este

despertamento consciencial nas pessoas, partindo da premissa de que tu só melhora a vida dos animais se tu despertar o ser humano. (Protetora 2, 13/01/22)

Ao realizar as entrevistas, observei que as protetoras de animais são pessoas bem instruídas e que atuam ativamente em Grupos de Proteção Animal, visando melhores condições de vida para os animais na cidade de Rio Grande, através da luta por formulação de políticas públicas de conscientização da população como vimos no relato acima.

A luta pelos Direitos Animais é um movimento mundial que surgiu pelas obras de dois pioneiros do Direito Animal: Peter Singer e Tom Regan. Singer (1990) destacou-se na salvaguarda do bem-estar animal, defendendo a igualdade de consideração de interesses entre humanos e os demais animais com base na capacidade de sofrimento, isto é, os animais por serem sencientes merecem a consideração moral:

Se um ser sofre, não pode haver justificação moral para desprezar esse sofrimento ou para recusar considerá-lo de forma igual ao sofrimento de qualquer outro ser. Mas o inverso é também verdadeiro. Se um ser não for capaz de sofrer, ou sentir prazer, não há nada a ter em conta. (SINGER, 1990, p.134)

Regan (2004) defendia a libertação através do reconhecimento dos direitos animais, tendo um posicionamento contra o utilitarismo do movimento de “Bem-Estar Animal” ou “Animal Welfare”, se posicionando a favor do caráter absoluto dos Direitos Animais, ou seja, os animais têm um valor inerente independente de benefícios que possam propiciar aos humanos.

Ser a favor dos animais, não é ser contra a humanidade. Exigir que outros tratem os animais de forma justa, conforme seus direitos postulam, não é exigir algo além ou aquém ao devido a qualquer ser humano. O movimento pelos direitos animais é parte integrante do movimento pelos direitos humanos e não oposto. Todas as tentativas de qualificá-los como anti ou contra humanos é meramente retórica (REGAN, 2004, p. 53).

Regan (2004) nos apresentou a ideia de que os animais são sujeitos de uma vida, propondo assim uma ruptura do sistema de exploração dos animais, seguindo a vertente do “Abolicionismo Animal” ou “Animal Rights”, a qual propõe a libertação dos animais, considerando assim os seus direitos, em especial o direito de existir livremente.

Segundo os relatos das Protetoras entrevistadas, a luta pelos direitos animais na cidade remontam a década de 50, quando os primeiros Grupos de Proteção Animal começaram a se formar, como a Associação Rio-Grandina de Proteção aos Animais (ARGIPA):

Nós tínhamos uma ONG muito antiga no Estado, acho que a primeira organização não governamental do Estado do Rio Grande do Sul era a ARGIPA, que atuava desde 1950 aqui na cidade. A cidade era muito envolvida nessa questão da causa animal (...) A Lenira Amaral da ARGIPA era muito envolvida com essa questão dos cavalos, e havia também um canil aqui em Rio Grande onde matavam muitos animais. (Protetora 3, 09/09/21)

Apesar da luta histórica dos movimentos da causa animal, a formulação de Políticas Públicas de Direitos Animais é algo muito recente no município, uma vez que apenas nas duas últimas décadas se criou legislações em defesa aos animais.

Houve uma mudança radical em relação as políticas públicas sobre os animais, pois não existiam na verdade. As políticas públicas começaram a ser construídas a partir de 2013, primeiro com o que era mais premente, que era a situação dos cachorros e os gatos que eram mortos ou desapareciam e ninguém sabia o que acontecia. (...) Até permitirem as leis efetivas como carregar animais nos veículos de transporte público, como ônibus. Era a permissão de carregar os animais para serem tratados ou qualquer que fosse o motivo, eu me lembro que depois teve a questão dos fogos de artifício também. Depois em 2018, com a questão da tração animal, que era uma coisa que me preocupava desde o início (Protetora 3, 09/09/21)

Dentre as principais legislações municipais referentes às lutas da causa animal, temos a Lei 5.970/2004, que proibiu a participação de animais em

espetáculos circenses; a Lei 8.235/2018, que proibiu a queima e a soltura de fogos de artifício e artefatos pirotécnicos; a Lei 8.254/2018 que autorizou o transporte de animais domésticos de pequeno porte no transporte coletivo; e por último a Lei 8.303/2018, que instituiu o Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal.

O fechamento do Canil Municipal e o fim da “Carrocinha” são considerados por todas as entrevistadas grandes marcos da conquista dos Direitos Animais na cidade de Rio Grande/RS, frutos da luta de décadas das protetoras de animais, pois houve uma mudança no tratamento dado aos cães e gatos em situação de vulnerabilidade que passaram a ter o direito de existir e viver nos ambientes públicos como animais comunitários, ou seja, aqueles que não tem um tutor específico e que recebem cuidados da coletividade, pondo assim fim ao extermínio e aprisionamento antes praticado pela política pública anterior:

Conseguimos várias coisas, uma delas é terminar com aquele maldito depósito de cães no Cassino, aquele campo de extermínio de animais, um negócio completamente deseducativo. Além disso, porque a população achava que pode deixar lá que a Prefeitura cuida. A primeira coisa maravilhosa que fizeram foi isso, além de nos dar ouvidos, foi criada a Coordenadoria dos Animais, também foi criado o Castramóvel, reivindicação antiga que a gente queria pedir, implantar esse projeto de castração. Porque os Prefeitos anteriores recolhiam e matavam. Inclusive, há vasta matéria pela imprensa sobre isso, inclusive aquela vez que encontraram centenas de animais enterrados nas dunas do Cassino. (Protetora 4, 01/12/21)

Outra conquista muito destacada nos relatos das protetoras de animais é a criação de uma Política Permanente de Castrações de cães e gatos pertencentes a pessoas de baixa renda ou comunitários, evitando assim a superpopulação de animais nas ruas da cidade, através da aquisição de um castramóvel pela Prefeitura, o qual percorre os diversos bairros da cidade para realizar a esterilização dos animais:

E nós lutamos muito para criar políticas públicas de forma muito específica aqui em Rio Grande, nós lutamos por muitos anos tentando criar uma nova postura do Executivo na condução do

controle populacional de cães e gatos porque era uma prática comum o recolhimento e a morte desses animais, o extermínio sumário desses animais. Então, nós tentamos reiteradas vezes um número infinito de reuniões, de encontros, tentando mostrar para as autoridades que havia uma outra maneira de nós conduzirmos esta questão da superpopulação que não passasse pela morte dos animais, que não passasse pelo extermínio. Que nós poderíamos implantar políticas públicas em parceria e fazer uma condução ética desse controle populacional que passava fundamentalmente pelo binômio, esterilização deles e educação da comunidade (Protetora 2, 13/01/22).

A Lei Municipal 8.146/2017 criou a campanha de conscientização nas escolas da rede pública municipal sobre a posse e propriedade de animais domésticos, a qual era realizada pela Coordenadoria de Defesa dos Direitos Animais, visando difundir as ações de respeito aos direitos animais, bem como divulgar a importância da guarda responsável e da esterilização.

Nesta seção podemos observar que embora a luta pelos Direitos Animais surgiu na década de 1950, conforme os depoimentos das entrevistadas, a formulação de Políticas Públicas de Direitos Animais na cidade começou a ser efetivada apenas nas últimas duas décadas através da legislação em defesa aos animais.

4.2 A Problemática dos Maus-Tratos dos Cavalos em Rio Grande/RS

Outro assunto abordado por todas as protetoras entrevistadas foi a problemática dos Maus-tratos aos cavalos, os quais são submetidos a situações prejudiciais a saúde do animal como carregar excesso de peso, carecem de uma alimentação adequada e cuidados veterinários, como vemos no seguinte relato:

Eu comecei os meus primeiros passos na questão da defesa dos animais de tração. Na ocasião, isto foi em 1983, as condições eram extremamente precárias dos VTAs, dos veículos de tração animal, havia uma violência generalizada, tanto no sentido

objetivo de bater no animal, de dar surra no animal durante o trabalho da condução do veículo, quanto indiretamente a questão da subnutrição, o excesso de carga. (Protetora 2, 13/01/22)

A Lei Federal 9.605/1998, a Lei dos Crimes Ambientais, definiu em seu Art. 32: “Praticar ato de abuso, maus-tratos, ferir ou mutilar animais silvestres, domésticos ou domesticados, nativos ou exóticos: Pena - detenção, de três meses a um ano, e multa”, aumentando ainda a pena de um sexto a um terço em casos de morte do animal, conforme o § 2º deste artigo.

Apesar da legislação existente em nosso país proibir qualquer abuso ou maus-tratos aos animais são inúmeros os casos de violação dos direitos animais na cidade de Rio Grande/RS:

Eu, como veterinária, já presenciei inúmeros casos de violência física contra animais. Quantas vezes eu fui chamada para participar, fazer laudos e realmente o que se vê, é algo deplorável, pelos maus tratos que são infringidos aos cavalos. (Protetora 2, 13/01/22)

MOLENTO; HAMMERSCHMIDT (2015, p. 11) afirmam que “do ponto de vista técnico, maus-tratos podem ser definidos como as ações diretas ou indiretas caracterizadas por negligência, agressão ou qualquer outra forma de ameaça ao bem-estar de um indivíduo”. Nesse sentido, vemos que os cavalos utilizados em veículos de tração sofrem maus-tratos diariamente:

Colocar os animais a fazerem uma atividade que não condiz com a natureza deles, privá-los da sua própria natureza é um, já por si só, uma questão de maus-tratos. A gente tem notícias de manadas que vivem em liberdade, um animal que deveria ter uma vida livre estaria lá puxando uma tonelada, coisa que nenhuma camionete ou picape puxa. Tipo o peso máximo de tração de uma camionete pequena é seiscentos quilos, então a gente vê animais puxando uma tonelada tranquilamente. (Protetora 1, 22/10/21)

Apesar da Lei Municipal 8.303/2018, que instituiu o Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal, em seu Art. 4º, inc. VIII, ter estabelecido o peso máximo que os cavalos podem carregar em 150 quilos, os carroceiros

ainda transportam uma quantidade extremamente maior que a permitida, como podemos observar nos relatos das protetoras e dos próprios carroceiros:

O que se via, era muitos maus-tratos ali nessa área da cidade, de carroceiros batendo, cavalos caindo e o exagero de carga, carga acima do possível, do permitido que é 150 quilos. Só que 150 quilos são três sacos de cimento e tu vê 50 sacos de cimento em uma carroça, aí o cavalo cai, morre de exaustão até. Se vê éguas prenhas sendo espancadas em uma das ferragens que ainda mantém cavalos, não sei quantos ainda mantém, eram muitos. (Protetora 5, 08/01/22)

McMillan *apud* MOLENTO; HAMMERSCHMIDT (2015) propõe uma classificação de maus-tratos de acordo com duas categorias principais: negligência (física ou psicológica) e abuso/agressão (física ou psicológica). Assim o crime de maus-tratos origina-se por uma ação ou por uma omissão, isto é, negligência como o não suprimento das necessidades do animal com alimentação adequada, água, abrigo, espaço apropriado e cuidados sanitários.

Através das entrevistas com as protetoras que atuam diariamente na defesa dos direitos animais, podemos observar que a busca pelo fim da circulação de VTAs deve-se pelo fato de que os cavalos na zona urbana enfrentam sérios problemas como má alimentação, escassez de cuidados veterinários e falta de acesso a medicações e vacinas, bem como a exploração excessiva das forças dos cavalos que acabam levando a morte de muitos deles como o caso a seguir:

Tinha um cavalo caído, várias pessoas na volta, polícia e tudo. E aquele animal preso na carroça e ninguém fazia nada, o policial parado ali... Já tinham chamado a Brigada Militar e precisava de alguém para assumir a ocorrência. O fato de o animal estar deitado, o condutor estava espancando o animal, não foi o suficiente para que o policial o levasse. Eu assumi. E aí a gente percebe, que é um animal sem condição nenhuma, magro, caído no Centro da cidade, as pessoas na volta, já estava há um tempo aquilo aglomerado e a polícia sem fazer nada... O animal preso com aquelas correias... Me lembro que quando cheguei ali me identifiquei, e fui até na Polícia (Protetora 3, 09/09/21).

Souza (2006) destaca que os cavalos utilizados nos VTAs enfrentam intenso e diário sofrimento, por motivos diversos como a falta de recursos, de sensibilidade e de preparo dos tutores, e também pela não aplicação da legislação e omissão das autoridades:

Equinos usados para tração de veículos (carroças ou charretes), principalmente na área urbana, são conduzidos a enfrentar uma forma de vida totalmente diferente, tendo que se adaptar a ambiente e alimentação bem diversos daqueles naturais, frequentemente inadequados à sua anatomia e fisiologia, e a desenvolverem atividades e condutas que em nada se assemelham ao que sua natureza primitiva o preparou. Isso gera graves problemas de bem-estar para esses animais. (SOUZA, 2006, 193)

Souza (2006), na sua pesquisa na cidade do Rio de Janeiro/RJ, relata que os cavalos são utilizados nos VTAs pela população de mais baixo poder aquisitivo, e assim, por falta de recursos dos seus tutores, não recebem a devida assistência veterinária, seja preventiva ou curativa, como vacinação, desverminação e tratamento para doenças e ferimentos. Em Rio Grande/RS também vemos que os cavalos das VTAs da zona urbana do município vivem em péssimas condições:

Conhecemos a realidade, a gente sabe que muitos animais são muito maltratados, além da questão do próprio trabalho em si, mas também a gente sabe que esses animais pouca comida recebem, poucos alimentos, poucos cuidados, quase nenhum ou nenhum cuidado veterinário. Acompanhamos ao longo desse trabalho, nesses 5 anos também muitos animais que eram abandonados em estado de quase morte ou morto já em via pública porque não serviam mais pra esse tipo de trabalho. (Protetora 1, 22/10/21)

No Parágrafo único do Art. 15 da Lei Municipal 8.303/18, há a previsão que em caso de abuso ou de maus-tratos, o cavalo não será devolvido ao seu tutor, ficando aos cuidados de um fiel depositário até a apuração do fato, o qual deve ser noticiado à autoridade competente, com fulcro na Lei Federal 9.605/1998 e nas demais legislações protetivas aos animais.

Outro tema bastante abordado pelas protetoras é sobre a fiscalização desta Lei, a qual ficou a cargo da Secretaria de Município de Mobilidade, Acessibilidade e Segurança - SMMAS, através de um telefone de três dígitos "disk fácil", estabelecido com funcionamento no número 156 pelo Decreto Municipal 16.192, de 15 de abril de 2019.

Os cavalos que eram a minha luta particular, que realmente me comove, todos os animais me comovem, mas os cavalos eu tenho sofrido mais. Eu tenho sofrido mais porque eu não posso trazer para casa e resgatar e retirar de quem maltrata, tirar do agressor e ficar com ele, como eu faço com cachorro ou com gato. No caso, se eu presencio um abuso ou maus-tratos, então, eu não posso me oferecer para resgatar, e eu sou obrigada a ver ele ser maltratado e ainda ficar com o tutor. Isso realmente, para mim é muito difícil. (Protetora 5, 08/01/22)

O Decreto 16.192/2019 estabeleceu que o recolhimento e a guarda dos animais seria realizada por empresa terceirizada. Porém, até hoje, após 3 anos da publicação do Decreto, não foi aberta licitação para a contratação da referida empresa e não se tem notícias de nenhuma atividade da referida secretaria municipal no sentido de se colocar em prática as proibições de circulação nas áreas centrais da cidade, as quais já deveriam estar livres da circulação de carroças, assim os maus-tratos em função do transporte de carga excessiva seguem ocorrendo livremente em toda a zona urbana do município.

Quando nós tirarmos esses VTA's, uma quantidade de acidentes envolvendo carroças não teremos mais. O cavalo numa via pública com ônibus largando fumaça na cara dele, nos olhos dele, na garganta dele, ele sufocado por aqueles gases que saem dos canos de descarga dos veículos e ele não poder fazer nada, dele querer desviar e ele ser chibatado. Isso é muito inaceitável, isso é vergonhoso, isso é hediondo e nós temos obrigação moral de pararmos com isso. Não há pretexto algum que justifique isso. (Protetora 2, 13/01/22)

A problemática dos maus-tratos aos cavalos tem raízes culturais e históricas presentes na cidade de Rio Grande/RS. Apesar de ser considerado crime, são inúmeros casos de cavalos que vão a óbito pelos maus-tratos, seja

pela falta de cuidados veterinários ou pela exploração excessiva de suas forças, sendo assim um tema que merece esforços educativos.

4.3 A Luta pelo Fim da Escravidão Animal em Rio Grande/RS

As cinco protetoras entrevistadas destacaram a importância da mudança dos hábitos de nossa sociedade em relação ao tratamento dado aos animais, defendendo a liberdade destes e o fim do regime de escravidão imposto pela humanidade.

Eu sou vegana abolicionista, todos os veganos deveriam ser abolicionistas, ou seja, nenhum animal deve existir para uso humano, nenhum ser vivo deve existir para uso do outro. É uma escravidão consentida a questão dos VTA's, assim como a questão da venda de animais, a questão dos rodeios, coisas que envolvam cavalos mesmo que seja em outro espaço, por essa lei das VTA's é no espaço urbano e público. Então, dentro desse espaço que não é público ainda é permitido, para mim isso não é aceitável também. E uma cidade tem sim, que libertar os animais. (Protetora 3, 09/09/21)

Alves (2015) destaca que a invisibilidade da escravidão animal é algo que a miopia humana finge desconhecer, pois a exploração animal é uma realidade ignorada, assim, o movimento abolicionista animal ainda é pouco conhecido e valorizado na sociedade atual.

O abolicionismo animal é um movimento que defende os direitos das espécies, advoga a abolição da dominação e da exploração dos animais por meio de uma ética biocêntrica que respeita a vida de todos os seres sencientes da Terra. Em geral, defende o veganismo e a educação não violenta e criativa, como base moral da posição dos direitos animais. (ALVES, 2015, p. 1)

Nesse sentido, Singer (1990) já defendia que os animais são suficientemente semelhantes aos humanos e pelo critério da senciência ou

consciência, com base na capacidade de sofrer e ter sentimentos, merecem uma consideração moral semelhante.

Para a teoria da libertação animal, os animais devem ter o mesmo status moral das crianças e dos deficientes mentais, pois várias pesquisas já demonstraram que animais como macacos, baleias, golfinhos, cachorros, gatos, focas e ursos possuem racionalidade e autoconsciência semelhantes aos de uma criança de dois anos de idade. (GORDILHO, 2017, p. 231)

O abolicionismo animal foi preconizado por Regan (2004) quando defendeu que os animais sencientes devem ser sujeitos de direito e livre de qualquer forma de escravidão.

A ideia é exatamente essa: libertar os animais de grande porte desse trabalho que sabemos não ser nem um pouco favorável. O direito dos animais contempla o direito de não serem forçados a carregar sobrepeso e forçados a trabalhar de baixo de sol e chuva. (Protetora 1, 22/10/21)

A luta das protetoras de animais era no sentido de proibir a tração animal na cidade de Rio Grande, mas a lei aprovada no final de 2018 apenas instituiu o Programa de Redução Gradual dos VTAs, o qual visa ao final do prazo de 5 anos do início de sua vigência a referida proibição de circulação dos mesmos e apenas no perímetro urbano.

Foi uma tentativa, em relação aos cavalos, que não foi o que nós gostaríamos, mas houve uma tentativa tímida. Um projeto que é, assim, é dos mais antiquados que eu já vi. Realmente carece de eficácia, desse modo, 5 anos... Não é assim. Porto Alegre, por exemplo, indeniza o carroceiro, eu compro tua carroça, tu compra uma carrocinha de pipoca, faz outra coisa. E tem outros municípios em que eles substituem os veículos, parece que Canoas, não sei, alguns municípios no Rio de Janeiro fazem isso há mais tempo, enfim. Substituem, por uma bicicleta a motor, com uma carroceria, ou enfim. Aqui realmente a questão dos cavalos, houve uma tentativa, mas uma tentativa além de tímida, muito antiquada, já superada, algo já superado há muitos anos, esse tipo de condução do problema. Lidar com VTA's desse modo, 5 anos para diminuir, e sem fiscalização eficiente e sem envolver a guarda municipal é o que tinha que ter atribuição e não a Secretaria de Trânsito, com uma guarda municipal preparada para isso, capacitada. (Protetora 5, 08/01/22)

As entrevistadas manifestaram grande preocupação com o cumprimento da lei, uma vez que já passaram-se três anos do início da vigência da Lei 8.303/18 e as carroças seguem andando livremente por toda cidade, diferentemente do que está previsto nesta lei que ocorreria a proibição gradual da circulação e que após 2 anos de início dessa lei já teríamos as áreas centrais da cidade com a proibição implementada.

A maioria dos Grupos de Proteção Animal defendem a imediata proibição dos VTAs em virtude do entendimento de que todos os animais são sujeitos de direitos e a utilização da tração animal é uma forma de escravidão e maus-tratos aos cavalos, assim defendem a urgência da libertação dos mesmos:

Em uma sociedade verdadeiramente civilizada não há espaço para exploração de nenhum animal. Então, enquanto nós sairmos nas ruas e nos depararmos com um animal atrelado numa estrutura com um condutor chibatando ele e com um ferro cravado em seus dentes cortando a sua língua, eu tenho muita documentação disso por conta do trabalho do Ministério Público demandou o que acontece com a língua dos animais, as feridas, ele salivando, ele mastigando, tentando tirar aquele ferro da boca o dia inteiro aquilo ali é tão bárbaro, é tão medieval que nós não podemos nos chamar de sociedade civilizada, nós ainda somos bárbaros, ainda incivilizados, compactuamos com a crueldade e qualquer agrupamento humano que compactua com a crueldade pode ser chamado de qualquer coisa menos de civilizado. Então, enquanto a nossa sociedade compactuar com isso nós estaremos ainda na retaguarda civilizatória. (Protetora 2, 13/01/22)

Gordilho (2017) destaca que a capacidade de sofrer ou sentir prazer é um pré-requisito para a identificação dos interesses, sendo assim não se pode dizer que uma pedra possua interesses, mas que um cavalo tem o interesse de não sofrer agressões físicas, uma vez que o mesmo sente dores e ansiedades semelhantes aos humanos. Portanto, devemos reconhecer os direitos animais como uma evolução histórica.

O especismo talvez um dia venha ser punido como o racismo. O racismo realmente demorou a ser combatido e hoje é combatido felizmente. E o especismo, um dia, eu espero, talvez eu não

esteja mais aqui, possivelmente não vou estar, porque eu já estou com uma certa idade. Mas eu tenho esperança que um dia o especismo venha ser punido, não quer dizer que vai acabar, porque o racismo não acabou, ele continua, o sexismo também não acabou, mas, pelo menos, tem como repreender. (Protetora 5, 08/01/22)

Nesse sentido, Singer *apud* Gordilho (2017) defende que a inclusão dos animais em nossa comunidade moral tem fundamentos idênticos aos movimentos de emancipação da luta pelos direitos civis dos negros e das mulheres. Assim, a sociedade atual deve repensar suas ações, respeitando os direitos animais, e pondo fim ao regime de escravidão a que os cavalos estão submetidos ainda hoje.

A liberdade do animal é completamente tolhida, porque na natureza um cavalo jamais vai usar freio, ele jamais vai ter na sua boca um equipamento de ferro que fere a sua integridade física, ele jamais vai ser forçado a tracionar duzentos, trezentos, como a gente vê uma tonelada... Por mais boa alimentação que esse animal receba, por mais medicação que ele receba quando ele fique doente, por mais que ele durma em uma cocheira todos os dias à noite, a gente sabe que naturalmente um cavalo não faz esse tipo de atividade. (Protetora 1, 22/10/21)

A partir das entrevistas com as protetoras de animais vemos que a posição assumida pelos Grupos de Proteção Animal é a de lutar pelo fim da escravidão animal em todas as suas formas, e principalmente pela proibição dos VTAs, pois trata-se de uma atividade que não respeita os direitos animais, causando dor e sofrimento aos cavalos.

Eles são explorados, têm a vida ceifada, poderiam viver em paz com seus pares no ambiente natural e nós nos outorgamos esse direito de destruição na vida deles. Então, nós temos realmente uma grande dívida com os animais e mesmo sabendo que todo o processo de despertar de consciência é extremamente lento, nos dispusemos a fazer este trabalho. Então, fizemos muitas palestras, participamos de seminários, fizemos eventos de toda ordem, mostras de fotos, eventos para angariar fundos para a Causa Animal. (Protetora 2, 13/01/22)

O fim da escravidão animal em Rio Grande/RS é um dos objetivos de diversos Grupos da Proteção Animal, e o caso da libertação dos cavalos em específico passa pela proibição da circulação dos VTAs, de certa forma a publicação da Lei 8.303/18 trouxe a esperança de uma cidade sem carroças e sem cavalos sofrendo abusos e maus-tratos, infelizmente, após três anos do início da vigência da referida lei, nada mudou na situação dos cavalos na zona urbana do município. Portanto, a luta das protetoras de animais segue necessária para a tão sonhada abolição da escravidão dos cavalos.

4.4. A Atuação dos Grupos da Proteção Animal na elaboração da Lei 8.303/2018

Nesta seção destaco a importância da atuação dos GPAs e das protetoras individuais para que a proibição da tração animal esteja no horizonte das políticas públicas de nossa cidade, tendo em vista que estas participaram ativamente do Grupo de Trabalho da Prefeitura que elaborou o Projeto de Lei do Executivo – PLE 20/2018, que institui o Programa de Redução Gradativa de Veículos da Tração Animal, e originou a Lei Municipal 8.303/2018.

Na mensagem do Projeto de Lei do Executivo 20/2018, vemos que a proibição da tração animal era uma demanda discutida pelas entidades protetoras de animais, entidades governamentais e de controle social como o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente - COMDEMA:

Há aproximadamente uma década tem sido discutido por diversos setores tanto da sociedade civil (entidades protetoras dos animais), como pelas instituições governamentais (Executivo Municipal, através de suas secretarias SMMAS, SMMA, Coordenadoria Municipal de Defesa dos Direitos dos Animais, SMCSU, SMC, Ministério Público Estadual, Câmara de Vereadores) e de controle social (COMDEMA) a necessidade de proibir o uso de veículos de tração animal no Município. (Trecho da Mensagem ao Projeto de Lei do Executivo 20/2018)

Como já dito antes, a maioria dos grupos de protetoras de animais da cidade é constituído por mulheres engajadas com a Causa Animal que militam por políticas públicas para os animais, e o caso da proibição dos VTAs já era uma pauta debatida no COMDEMA há bastante tempo.

Eu participei durante doze anos do Conselho de Meio Ambiente, entrei pensando em defender os cavalos, em conseguir algum benefício para os cavalos de tração, e quando veio o PLE de 2018, o COMDEMA através da Comissão de Defesa e Proteção Animal, que eu presidia, fizemos um estudo para a proibição dos VTAs, que estão sendo proibidas na maior parte dos estados e municípios, enfim no mundo inteiro existe um movimento contrário a tração animal e aqui no Brasil tem vários lugares, muito antes do nosso município do Rio Grande pensar nisto, já ocorreu esta proibição em alguns. Esse é um assunto bem antigo, bem difícil de lidar porque geralmente as Secretarias de Assistência Social só pensam nos carroceiros e foi o que aconteceu aqui em Rio Grande. (Protetora 5, 08/01/22)

A luta dos Grupos de Proteção Animal da cidade sempre foi pela proibição imediata da tração animal, quando eu, Rafael Missiunas, era suplente de vereador e assumi como Vereador por 10 dias em fevereiro de 2018, propus o Projeto de Lei de Vereador – PLV 29/2018 que visava a proibição imediata da circulação dos VTAs, atendendo aos pedidos das protetoras de animais, este projeto tinha intenção de trazer o tema a discussão, mesmo sabendo que dificilmente seria aprovado, mas teve uma repercussão muito positiva nas redes sociais de apoio a proibição da Tração Animal.

Os lugares em que eu frequentava, até no comércio as pessoas viam passar uma carroça com aquele animal magro, ou enfim, lotada e falavam que isso tinha que acabar, então era quase um senso comum na cidade que a tração animal tinha que acabar, as pessoas tinham muita pena dos animais, tanto que não houve uma grande contrariedade em relação a isso. (Protetora 3, 09/09/21)

O tema da proibição dos VTAs voltou a pauta do Executivo, que fez reuniões em março de 2018 com os condutores dos VTAs e com as protetoras de animais. O Grupo de Trabalho da Prefeitura elaborou o PLE 20/2018 e enviou à Câmara Municipal no mesmo ano.

Nós queríamos a abolição das carroças, a libertação dos cavalos, o fim das carroças. Mas, nós sabíamos que ali não haveria de maneira nenhuma chance de êxito a alguma coisa mais arrojada. Então, essa lei foi trabalhada para diminuir, para suavizar o sofrimento, e não para abolir as carroças imediatamente, ela era um preparatório para que os cavalos não fossem mortos de um dia para o outro num matadouro. Porque se fizesse de um dia para o outro uma lei abolicionista, não tem mais carroça, amanhã não pode mais, eles vão parar todos em um matadouro. Então, o que nós tínhamos que fazer o caminho, o passo a passo para garantir a vida deles. (Protetora 5, 08/01/22)

Tendo em vista que uma lei com a proibição imediata dos VTAs não passaria na Câmara Municipal, as protetoras de animais que estavam no GT do Executivo tentavam diminuir o prazo de vigência do Programa de Redução Gradativa dos VTAs, como vemos no relato abaixo de uma protetora integrante do GT da Prefeitura:

O prazo na legislação que eu acabei enviando era de três anos, já com dor no coração porque quando tu coloca um prazo para eles seguirem naquilo já dói, porque é mais três anos sabe, e a gente sabia que não ia passar alguma coisa que não privilegiasse os condutores, os carroceiros. Eu acabei me incomodando até com Vereadores, mas a trancos e barrancos, correndo ali dentro (Câmara Municipal), acabaram aprovando em 2018. (Protetora 3, 09/09/21)

No projeto de Lei 20/2018 enviado pelo Executivo Municipal constou o prazo de 5 anos para o período da redução gradual dos VTAs, sendo assim os Grupos da Proteção Animal articularam-se para pressionar os Vereadores na

tentativa de diminuir o prazo apresentado, porém não obtiveram êxito na diminuição pretendida.

Nós tivemos algumas colocações, algumas divergências, mas fundamentalmente nesta questão do tempo nós achávamos que cinco anos era muito tempo e que poderia ser implantado, bem conduzido o cadastramento, a microchipagem dos cavalos, o censo de quantos cavalos existem na cidade. Isso tudo poderia ser conduzido de uma maneira eficiente em três anos. Infelizmente, não conseguimos mudar esse ponto (Protetora 2, 13/01/22)

Outra derrota aos interesses dos Grupos da Proteção Animal foi a alteração feita na Câmara Municipal no Projeto de Lei, o qual previa a proibição do trânsito de animais montados na zona urbana do município, porém a maioria dos Vereadores votou por suprimir tal proibição do texto da lei.

Na verdade teve um dos artigos que incluímos na redação do projeto que era a proibição de os animais serem montados e isso foi bastante mal recebido pelas pessoas que acompanham o tradicionalismo, que se sentiram prejudicados de alguma forma porque eles fazem as cavalgadas, os desfiles tradicionalistas. Isso, inclusive, a gente pensou em deixar como exceção, também não foi aceito dessa forma. O que era mais simbólico era a questão de os animais não poderem ser montados, que a gente pensou em função das corridas clandestinas que fazem no Município. Inclusive, crianças e adolescentes a gente tinha conhecimento através de denúncias anônimas que aconteciam essas corridas, que o animal depois que trabalhava o dia inteiro ainda era utilizado para fazer corrida. (Protetora 1, 22/10/21)

A Atuação dos Grupos da Proteção Animal foi fundamental para a elaboração da Lei 8.303/2018, seja na atuação junto ao Executivo através da participação no Grupo de Trabalho que elaborou o Projeto da Lei, seja junto ao Legislativo no convencimento dos Vereadores da importância da aprovação do PLE 20/2018 para preservar a saúde e integridade física dos cavalos. E principalmente, na defesa dos direitos animais junto ao Ministério Público, órgão defensor dos interesses da sociedade, que propôs o Termo de Ajustamento de

Conduta com o Executivo Municipal que deu origem a obrigação da criação da referida Lei.

4.5. O Trânsito dos Veículos de Tração Animal coloca em risco a vida dos Cavalos e das Pessoas

Na última seção deste capítulo tratamos de um assunto bastante destacado pelas protetoras de animais entrevistadas que é a problemática do trânsito de VTAs na zona urbana do município. Os Grupos de Proteção Animal de Rio Grande são contra a circulação de VTAs principalmente pelos maus-tratos infligidos aos cavalos, conforme já abordamos em seção anterior neste capítulo, mas também convém destacar especificamente que o trânsito das carroças nas ruas e avenidas da cidade acabam por colocar em risco a vida do cavalo e dos passageiros do VTA devido ao grande número de acidentes envolvendo carros, motos, ônibus, caminhões e veículos de tração animal.

Acidentes no trânsito são comuns pelo fato de se fazer o animal transitar em ruas ou estradas de muito movimento ou à noite, sem o uso de luzes ou refletores, muitas vezes o próprio condutor incorrendo em erros por não conhecer as regras básicas de direção de veículo de tração animal. Mal nutridos, realizando esforço excessivo, não recebendo a imunização preventiva e sofrendo constantes ferimentos e estresse, cavalos de tração desenvolvem enfermidades frequentes, entre elas o tétano e diversas doenças infecciosas (SOUZA, 2006, p. 194)

Souza (2006) destaca ainda que os acidentes envolvendo os Veículos de Tração Animal frequentemente são muito graves e acabam provocando mortes de pessoas e do animal.

Tracionando carroças e charretes, esses animais costumam enfrentar muitas situações estressantes e ameaçadoras como a colocação de arreios e peias, a confusão do trânsito e o barulho e movimento nas ruas, o excesso de carga e o horário prolongado

de trabalho, o descanso insuficiente, o manejo inadequado, incluindo a aplicação frequente de castigos, especialmente quando o animal se recusa a tracionar. Frente a todas essas situações tão difíceis de lidar, esse animal, no entanto, não tem a oportunidade de refugar ou fugir, estando a maior parte do tempo atrelado a um veículo, contido pelo condutor ou confinado em instalação de onde não possa escapar. O fato de ter que se submeter a um ambiente, a pessoas e a situações tão antinaturais, ameaçadoras e estressantes, inclusive ao uso de violência, é um grave problema de bem-estar desses animais (SOUZA, 2006, p. 195).

O cenário urbano é na maioria das vezes inadequado para o bem-estar do cavalo, que além de ser forçado a carregar cargas extenuantes em ambiente com muitos barulhos, muitas vezes, enfrenta fome, sede, dor, lesões e doenças. Em Rio Grande, este cenário é bem comum:

A gente presencia muitos acidentes entre veículos e carroças, todo dia a gente vê isso em zona urbana ou em zona rural também. Então, para o animal vai significar muito a proibição. E acredito que para essas pessoas também porque quando dá acidente, não há cinto de segurança nos VTAs, e a maioria das crianças também acabam participando dessa atividade porque os pais não tem onde deixar, não tem acesso à creche, não tem acesso a outras pessoas da família, então, é uma questão que atrapalha bastante. O nosso trânsito não suporta mais a existência de VTAs porque temos um aumento de frota de veículos de tração não animal e o animal não consegue competir em termos de velocidade, em termos de agilidade com a questão do trânsito. (Protetora 1, 22/10/21)

Um problema relatado pelas protetoras de animais entrevistadas é a condução das carroças por crianças e adolescentes, sendo este fato bem comum nas ruas da cidade de Rio Grande/RS, colocando assim em risco a vida dos menores condutores, bem como de todas pessoas que possam se envolver em um acidente como pedestres, ciclistas, motociclistas, etc.

Um trânsito caótico, onde nós sabemos, que a nossa cidade não é a única, existe um trânsito muito neurótico nas cidades, as pessoas todas muito desrespeitosas com as Leis de trânsito, e os vulneráveis todos ali, o condutor, a mulher, as crianças, o filho menor que conduz sozinho, o adolescente que conduz sozinho. Se envolvem em um acidente de trânsito, às vezes, um cavalo

surrado, desgovernado, sai correndo, faz uma carambola de três carros, uns por cima dos outros, e aí quem responde por isso? (Protetora 2, 13/01/22)

Como já relatado os carroceiros são pessoas de baixa renda que atuam na sua grande maioria como autônomos que fazem pequenos fretes, não dispendo assim de recursos para o devido tratamento veterinário dos cavalos, e em casos de acidentes muitos abandonam o animal na via pública, cabendo ao poder público providenciar os cuidados necessários de socorro do cavalo, a sua recuperação ou realizar a eutanásia do animal se não houver cura.

Como tratar de um animal desse porte é oneroso e muitas vezes o proprietário depende dele para seu sustento, cavalos de trabalho costumam não ter direito a tratamento nem à licença para se recuperar. Animais que não conseguem mais trabalhar, por se encontrarem doentes, feridos gravemente ou velhos, podem simplesmente ser abandonados para morrer, sem qualquer assistência, ou serem vendidos aos matadouros, para consumo de sua carne, inclusive de forma clandestina, sendo transportados de modo inadequado e abatidos sem insensibilização (SOUZA, 2006, p. 194)

Portanto, os cavalos que atuam em VTAs na zona urbana do município sofrem grandes riscos de se envolverem em acidentes e serem descartados pelos seus tutores como relata uma das protetoras entrevistadas:

Toda vez que um VTA se envolve em um acidente em via pública, o que se passa? O condutor chispa do local, porque ele sabe que se o cavalo fica fraturado, geralmente tem que sofrer eutanásia, e eles não assumem, alguns raros assumem. Então, o que se passa, o animal fica ali caído, e aí onera quem? Aí chamam as ONG's e o poder público para tratar o cavalo, para medicar, para colocar o cavalo em um local seguro, alimentá-lo, aplicar os medicamentos. (Protetora 2, 13/01/22)

Diante da análise das entrevistas realizadas, podemos concluir que o Trânsito dos Veículos de Tração Animal na zona urbana do município coloca em risco a vida dos Cavalos e das Pessoas, uma vez que os cavalos têm grande

possibilidade de se envolverem em acidentes devido ao grande fluxo de veículos motorizados nas vias e o animal não conseguir ser mais rápido que os mesmos, por exemplo para cruzar uma rua, já o condutor e os demais ocupantes da carroça correm riscos de vida porque não existem cintos de segurança nos VTAs, tornando também o ambiente inseguro para todas as pessoas que circulam pela via pública como pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas, etc, os quais podem envolver-se em um acidente.

5. OS CARROCEIROS E A BUSCA PELA SUA SUBSISTÊNCIA EM RIO GRANDE/RS

A Prefeitura Municipal do Rio Grande realizou o Censo dos Veículos de Tração Animal - VTA no Município, no qual foram cadastrados 150 condutores de carroças, porém, segundo a Secretaria de Cidadania e Assistência Social (SMCAS), há muitos carroceiros que ainda não se cadastraram.

Então, a Lei Nº 8.303, de 28 de dezembro de 2018, que instituiu Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal - PRGVTA na cidade de Rio Grande, estabeleceu que o cadastramento dos condutores e/ou proprietários de VTAs deveria ser concretizado até 1 ano a partir da publicação desta lei.

Conforme os dados divulgados pela SMCAS, os carroceiros possuem escolaridade muito baixa: 71% dos cadastrados com ensino fundamental incompleto e 16% são analfabetos, fato este que dificulta a colocação destes trabalhadores no mercado de trabalho formal (JORNAL AGORA, 2018).

Em virtude disso, a Lei Nº 8.303/2018, previu que cabe a Rede Pública Municipal de Ensino disponibilizar vagas para a alfabetização de jovens e adultos e conclusão do Ensino Fundamental para os condutores de VTA e seus familiares.

A Lei Nº 8.303/2018 definiu que o Programa de Redução Gradativa dos Veículos de Tração Animal estabelecerá as ações que viabilizarão a transposição dos condutores de VTAs para outras formas de trabalho que não envolvam a

tração animal, por meio de políticas públicas de transposição anual que contemplem todos os condutores de VTAs identificados e cadastrados pelo Executivo Municipal.

Esses atores sociais foram entrevistados para a realização de nossa pesquisa, pois são os indivíduos que serão impedidos, em caráter definitivo, pelo Poder Executivo Municipal de exercer suas atividades de condutores de carroças, no prazo de 5 anos a partir da vigência da Lei 8.303/2018.

Nesse sentido, buscamos realizar entrevistas com cinco carroceiros de distintos bairros da cidade de Rio Grande: Bairro Getúlio Vargas - BGV, Vila São Miguel, Vila Braz, Vila Mangueira e Santa Tereza.

As entrevistas foram realizadas de forma presencial na residência ou local de trabalho dos Carroceiros, tendo em vista que os mesmos não tinham acesso aos meios digitais, e através da Central Única de Associações de Bairro de Rio Grande – CURG, obtivemos os contatos com as respectivas Associações de Bairros dos carroceiros entrevistados.

No intuito de não identificar os carroceiros entrevistados nesta pesquisa, optamos por chamá-los de Carroceiro 1 a 5, conforme o quadro abaixo, e no decorrer do texto substituímos seus nomes por duas iniciais de seu nome ou sobrenome.

Quadro 2: Perfil dos Carroceiros Entrevistados

	Cor	Idade	Grau de Instrução	Ocupação
CARROCEIRO 1	Pardo	36	Fundamental Completo	Autônomo
CARROCEIRO 2	Negro	36	Fundamental Incompleto	Autônomo
CARROCEIRO 3	Branco	25	Fundamental Incompleto	Empregado
CARROCEIRO 4	Pardo	68	Fundamental Incompleto	Aposentado
CARROCEIRO 5	Branco	52	Fundamental Incompleto	Aposentado

Fonte: Elaborado pelo autor.

A análise das entrevistas se deu por meio da ATD, da desconstrução e unitarização de cada uma das cinco entrevistas, emergiram cinco subcategorias, a partir de uma nova interpretação do corpus, sobre as quais construí argumentos aglutinadores. São elas:

1) A Luta pela Subsistência dos Carroceiros em Rio Grande/RS: eles estabelecem uma luta diária pela subsistência de suas famílias, sendo explorados por um sistema que não valoriza os seus esforços, pois passam o dia inteiro na rua, executando um trabalho braçal sob chuva ou sol, e a grande maioria não possui nenhum direito social ou trabalhista, sendo assim uma categoria à margem da sociedade brasileira.

2) A problemática do Trabalho Infantil nos Veículos de Tração Animal: tem raízes históricas presentes na cidade de Rio Grande/RS. Na maioria dos casos, os carroceiros aprenderam ainda na infância o ofício com seus familiares, pais ou avós, e costumam passar essa atividade a seus filhos, sendo assim um ciclo que impossibilita os menores de frequentar a escola e exercer outra atividade que não seja a de carroceiro.

3) O Desconhecimento dos Direitos Animais pelos Carroceiros em Rio Grande/RS: estes não possuem ainda um olhar de respeito aos Direitos Animais e que busque colocar um fim ao regime de escravidão ao qual os cavalos rio-grandinos estão submetidos. Há uma cultura de negação dos direitos animais que desconsidera os cavalos como sujeitos de direitos animais, possuindo assim a garantia de uma vida digna, com respeito a sua saúde, a sua integridade física e psicológica, sem que sejam submetidos aos maus-tratos e abusos decorrentes da exploração humana.

4) O Descumprimento da Lei Municipal 8.303/18 pelos Carroceiros: a Lei Municipal 8.303/18 ainda é descumprida em diversas das suas proibições, ensejando ações de conscientização dos carroceiros e também de uma maior

fiscalização por parte do Poder Público Municipal visando garantir o respeito dos direitos animais.

5) A ausência de atuação do Poder Público para a qualificação e transposição dos Carroceiros para outras formas de trabalho: Ainda não houve nenhuma iniciativa educacional para atender as demandas do Programa de Redução Gradativa dos Veículos de Tração Animal de qualificação dos carroceiros, bem como são inexistentes ações por parte do Executivo Municipal para a transposição dos condutores de VTAs para outras formas de trabalho que não envolvam a tração animal.

5.1 A Luta pela Subsistência dos Carroceiros em Rio Grande/RS

Nesta seção discuto alguns pontos destacados pelos carroceiros entrevistados que atuam há bastante tempo como condutores de VTAs na cidade de Rio Grande, tendo em vista que todos relataram que conduzem carroças desde as suas infâncias, e sempre tiveram essa atividade como uma forma de sustento de suas famílias.

Carroça para mim vem do berço, nascido e criado em cima de carroça. Hoje a gente nem usa muito, mas o cavalinho está lá sempre nos cuidados. De vez em quando aparece gente aí querendo um frete daqui para o Centro. Mas eles (fiscalização de trânsito) não querem a gente no Centro, pega um no meio do Centro, eles já querem enredar, a gente já está nesta situação, então a gente evita. Mas, se é na volta assim, a gente faz. (Carroceiro 1, 09/04/22)

Os carroceiros são pessoas de baixa renda, com escolaridade incompleta, residentes em bairros mais periféricos da cidade e que exercem essa atividade como forma de obter renda para a sua família. Apenas um dos carroceiros entrevistados é funcionário com carteira assinada de uma empresa de materiais

de construção e os demais atuam de forma autônoma, sendo que dois desses estão aposentados, mas necessitam seguir trabalhando para sustentar a suas famílias.

O que eu penso é que nós vamos morrer de fome perdendo a carroça. Eu dependo da carroça, sustento quatro filhos com a carroça. (Carroceiro 2, 09/04/22)

Todos os entrevistados aprenderam o ofício de carroceiro com algum familiar e acabam passando a seus filhos essa ocupação. Eles relataram também que começaram a trabalhar ainda criança ajudando pai ou avô e que em virtude dessa atividade tiveram que abandonar a escola muito cedo.

Em Rio Grande, a maioria dos carroceiros trabalham com o transporte de materiais de construção para obras e atuam de forma autônoma, ou seja, não possuem vínculo empregatício com a empresa que vende tais materiais, embora seus locais de trabalho sejam em frente ou até dentro dessas empresas, onde ficam na espera de que os clientes após comprarem seus materiais, os procurem para contratar os seus serviços.

Então, normalmente, os carroceiros passam o dia na espera de clientes que podem não aparecer e os mesmos voltarem para a casa sem nenhuma renda. Em tempos de crise econômica, em que os investimentos em construções e obras caem significativamente, os carroceiros sentem a escassez de contratação dos seus serviços.

Porque o frete está cada vez mais difícil. As coisas não param de subir, era por causa da pandemia, hoje é por causa da guerra lá. Hoje está cada vez mais complicado. (Carroceiro 1, 09/04/22)

Rezende (2004) fez um estudo sobre a atuação dos carroceiros em Belo Horizonte/MG, e verificou que estes constituem uma classe especial de trabalhadores, que são responsáveis pelo transporte de grande parte do entulho de obras, de limpeza de jardins e de utensílios domésticos descartados. Apenas

um dos carroceiros entrevistados que trabalha com o recolhimento de materiais recicláveis:

Como é que o pobre consegue se mover, carregar peso, vender uma sucata, vender uma fruta, fazer um frete sem uma carroça, se já está acostumado. É um meio de se defender, mesmo que esteja empregado. Tá empregado e a empresa abriu falência, tendo um cavalo e uma carroça a gente consegue se virar. Como muitos aí, aprendi com o meu pai e hoje me viro assim, na venda ambulante, no frete, juntando uma sucata para vender. (Carroceiro 1, 09/04/22)

A partir dos relatos dos carroceiros entrevistados, vemos que eles estabelecem uma luta diária pela subsistência de suas famílias, sendo explorados por um sistema que não valoriza os seus esforços, pois passam o dia inteiro na rua, executando um trabalho braçal sob chuva ou sol, e a grande maioria não possui nenhum direito social ou trabalhista, sendo assim uma categoria à margem da sociedade brasileira.

5.2 A problemática do Trabalho Infantil nos VTAs em Rio Grande/RS

Outro assunto que constatamos em todas as entrevistas realizadas foi a problemática do Trabalho Infantil, os carroceiros relataram que começaram ainda crianças no trabalho nos VTAs. Sendo este ofício repassado de geração a geração, seja de pais para filhos ou de avôs para netos.

Faria (2013) destaca que o trabalho infantil de meninos carroceiros é uma problemática oriunda da desigualdade social que afasta as crianças da escola e assim da possibilidade de exercer outra atividade na fase adulta:

O trabalho da criança, frequentemente associado à pobreza e à desigualdade, constitui uma forma perversa de dificultar a mobilidade social inter e intrageracional. A participação precoce de crianças na força de trabalho é umas das consequências de

uma adversa situação econômica e social que compromete o bem-estar das famílias. Deste modo, o trabalho infantil de meninos carroceiros ganha espaço no plano da consciência coletiva, projetando para a ação política. Esta constatação nos instiga a discutir esta temática, especificamente os fatores que levam o menino ao trabalho. (FARIA, 2013, p. 3)

O entrevistado mais jovem de nossa pesquisa tem 25 anos, morador do Bairro Getúlio Vargas – BGV, assim como a maioria dos carroceiros de Rio Grande/RS largou os estudos muito cedo para dedicar-se ao ofício de carroceiro, relatou que aprendeu com seu avô:

Eu trabalho desde os 7 anos com o pai do meu pai, o meu avô, só que ele já morreu. Eu ia para o colégio, estudava de manhã, chegava a tarde e ele me chamava: __Vamos trabalhar comigo? __Vamos. Aí eu fazia fretes com ele, depois que eu me acostumei. Estudei até 4ª série, aí brilhou essa feição nessa firma e eu fui. Estou lá já fazem 6 anos nesse cargo, dessa ferragem. Aqui, 6 anos de carteira assinada. (Carroceiro 3, 10/04/22)

Sendo o único entrevistado com carteira assinada por uma empresa de materiais de construção do Centro da cidade que possui dois empregados carroceiros e fornece frete de VTAs aos clientes:

Tem ali na (Rua Almirante) Barroso, trabalho nela de segunda a sábado. Se tu passar na frente na segunda, tu vai ver carroça e cavalo ali dentro, ele também trabalha lá com carroça e cavalo, mas tudo é dele, nada é meu, os meus são só isso aqui. Cavalo, carroça é tudo dele, eu só trabalho de funcionário para o cara. (Carroceiro 3, 10/04/22)

Um dos carroceiros entrevistados relatou que a ocupação do pai era fazendeiro no interior do município de Piratini-RS, onde aprendeu a lida com os cavalos desde criança. Hoje reside em Rio Grande, no bairro Santa Tereza, e trabalha fazendo fretes em seu bairro e demais bairros adjacentes ao Centro, tendo como única renda familiar os fretes realizados com a carroça da família, quando questionado se os filhos conduzem a carroça, respondeu:

Comigo só, comigo eles conduzem. O meu guri mais velho tem 11 anos ele conduz, mas só comigo, sozinhos eles não pegam. (Carroceiro 2, 09/04/22)

Portanto, vemos que mesmo ainda criança já conduz a carroça acompanhado do pai. E como vimos nos relatos das protetoras de animais é muito comum que crianças conduzam os VTAs, inclusive desacompanhados, e isto é histórico na cidade de Rio Grande.

O carroceiro entrevistado de 68 anos, morador do Bairro Mangueira, relatou que começou trabalhando com carroças aos 10 anos de idade para ajudar os avós a levar produtos para a feira:

Eu fui criado no meio da fartura, hoje em dia a gente trabalha para comer porcamente, porque tu não come carne todo dia, tu não faz isso, tu não faz aquilo mais. Nós éramos 14 irmãos, meu pai não tinha estudo, nem minha mãe, trabalhavam na fábrica. Até eu, que não tinha muito estudo, fui trabalhar na fábrica, naquele tempo dava dinheiro, rendia o dinheiro. Já fui engraxate de sapato, jornaleiro, trabalhei no jornal Rio Grande em 1966. Aconteceu tanta coisa na minha vida, que eu fui me aposentar pelo LOAS. (Carroceiro 4, 10/04/22)

Relatou também que mesmo com o benefício da LOAS, precisa seguir trabalhando como carroceiro para manter a subsistência de sua família. Nesse relato vemos alguém que começou no trabalho infantil com VTAs, e quando questionado sobre se os filhos trabalham como carroceiros, afirmou:

Não, ninguém trabalha com carroça, o único carroceiro sou eu mesmo. Sabe o que papai dizia: estuda para ser alguém na vida. E é essa a palavra que a gente passa para os filhos da gente, e para os netos da gente. Não tem outra palavra. (Carroceiro 4, 10/04/22)

Diante das muitas adversidades enfrentadas desde a sua infância com o trabalho nos VTAs, o entrevistado orgulha-se de que seus filhos puderam estudar e trabalham em outras atividades que lhes proporciona uma melhor qualidade de

vida, quebrando assim um ciclo presente na maioria das famílias de carroceiros que não tem acesso à educação e ao mercado de trabalho formal.

A problemática do Trabalho Infantil nos VTAs tem raízes históricas na cidade de Rio Grande/RS. Na maioria dos casos, os carroceiros aprenderam ainda na infância o ofício com seus familiares, pais ou avós, e costumam passar essa atividade a seus filhos, sendo assim um ciclo que impossibilita os menores de frequentar a escola e exercer outra atividade que não seja a de carroceiro.

5.3 O Desconhecimento dos Direitos Animais pelos Carroceiros em Rio Grande/RS

Os cinco carroceiros entrevistados mostraram discordância com a futura proibição da circulação dos Veículos de Tração Animal na zona urbana do município, não manifestando preocupação com as questões referentes aos Direitos Animais, alegando que o tratamento dado aos cavalos de veículos de tração animal é adequado.

Para os participantes entrevistados nessa pesquisa as atividades dos VTAs não causam danos à saúde dos cavalos que justifique a proibição da circulação dos VTAs como a Lei Municipal 8.303/18 já previu.

Está bem cuidado olha ali, come comida à noite, come capim à noite. Quando ele se “desmanca”, a gente fala com o cara da agropecuária do mercado e ele indica qual é o remédio que é para dar para o cavalo melhorar. E estamos aí, bem cuidado, bem tratado. (Carroceiro 3, 10/04/22)

Reichmann (2003) relata que há cuidados inadequados aos cavalos devido ao fato que muitos carroceiros baseiam em informações adquiridas através da própria experiência ou de outros carroceiros e não em cuidados recomendados por profissionais veterinários. Nesse sentido, vemos o relato do carroceiro entrevistado de 36 anos, morador do Bairro Santa Tereza, o qual afirma que:

Com o cavalo eu faço o melhor que posso. Não levo ao veterinário, eu mesmo cuido dele. Meu pai já fazia, eu trabalhei em cabanha, isso eu conheço tudo. (Carroceiro 2, 09/04/22)

Khalil (2006) resume bem o cenário em que vivem os cavalos utilizados nos veículos de tração animal, os quais pertencem às camadas mais humildes da população, que pela situação de pobreza e exclusão social de seus tutores, geralmente, são mal alimentados, não tem acesso a tratamento veterinário, além de serem forçados a trabalhar com cargas excessivas, não tendo repouso e ainda são açoitados para cumprir jornadas de trabalho degradantes.

Não levo ao veterinário, porque eu dou o remédio de vermes uma vez ao ano, o bicho é novo, bem cuidado, não passa necessidade. (Carroceiro 4, 10/04/22)

Levai (2017) também aborda a problemática do desrespeito dos Direitos Animais pelos carroceiros, relatando que muitas éguas prenhes são colocadas para puxar carroças até a data do parto, e após são postas para acasalar novamente e em seguida acabam retornando ao trabalho:

Essa, em síntese, a vida miserável de todos os animais utilizados em serviços de tração. Se porventura eles resistirem às intempéries do ofício servil, chegando à velhice, seu destino dificilmente será outro que não o abandono cruel ou o matadouro, sem a possibilidade de serem mantidos tranquilos em um pasto, até o fim de seus dias. (LEVAI, 2017, p. 2)

Por fim, observamos que os carroceiros não possuem ainda um olhar de respeito aos Direitos Animais e que busque colocar um fim ao regime de escravidão ao qual os cavalos rio-grandinos estão submetidos.

O ofício de carroceiro acaba por passar de geração para geração, e uma cultura de negação dos direitos animais se estabelece, através da qual há o desconhecimento dos Direitos Animais pelos carroceiros em Rio Grande/RS, fato este que desconsidera os cavalos como sujeitos de direitos animais, possuindo

assim a garantia de uma vida digna, com respeito a sua saúde, a sua integridade física e psicológica, sem que sejam submetidos aos maus-tratos e abusos decorrentes da exploração humana.

5.4 Os Descumprimentos da Lei Municipal 8.303/18 pelos Carroceiros

Nesta seção discuto alguns pontos da Lei Municipal 8.303/2018, que instituiu o Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal no Âmbito do Município, destacando alguns pontos que não estão sendo cumpridos pelos carroceiros entrevistados.

Conforme já discutido na presente tese, a Lei 8.303/18 foi criada principalmente em virtude da pressão social dos Grupos de Proteção Animal em prol do estabelecimento de direitos animais para os cavalos, para isso já elencou uma série de proibições, em seu Art. 4º, visando proteger a saúde desses animais e evitar abusos e maus-tratos:

Art. 4º. Ficam proibidos:

- I - a condução de Veículos de Tração Animal (VTAs) por menores de 18 (dezoito anos) de idade;
- II - a condução de VTAs por pessoas não registradas ou cadastradas após transcorrido o prazo de cadastramento dos condutores previsto nesta lei;
- III - a condução de Animais não cadastrados;
- IV - a condução de VTAs após o término do prazo para a execução do Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal instituído nesta lei;
- V - a condução de animais com cargas;
- VI - a utilização do animal por mais de 08 (oito) horas de trabalho, ficando obrigatório o intervalo de 02 (duas) horas a cada 04 (quatro) horas de trabalho;
- VII - fazer viajar a pé animal por mais de 10 (dez) quilômetros sem lhe dar descanso;
- VIII - fazer os animais carregarem peso superior a 150 kg;
- IX - descartar lixo em local inadequado;
- X - transportar carga sem documentação de origem/destino;
- XI - transporte de cargas perecíveis.

A primeira proibição, no inc. I, visa acabar com o trabalho infantil na condução de carroças, problemática já abordada anteriormente, que é uma prática histórica dos carroceiros rio-grandinos, uma vez que todos os entrevistados relataram ter começado a exercer essa atividade ainda enquanto eram crianças.

A Constituição Federal de 1988 já proibiu totalmente o trabalho para crianças e adolescentes de até 13 anos, estando autorizado o trabalho para adolescentes de 14 a 16 anos apenas na condição de aprendiz, e entre 16 e 17 anos há permissão parcial, porém, sendo proibidas as atividades noturnas, insalubres, perigosas e penosas. Sendo assim, a atividade de condução de carroças para menores de 18 anos já estava proibida pela C.F. de 88 em virtude de ser uma atividade perigosa que coloca em risco a vida dos menores de idade, das demais pessoas no trânsito e do próprio animal.

Apesar dessa proibição, sabemos que menores ainda conduzem carroças em nosso município, inclusive um dos carroceiros entrevistados admitiu que deixa o filho conduzir a carroça na sua presença: “O meu guri mais velho tem 11 anos ele conduz, mas só comigo, sozinhos eles não pegam”. (E.S., 09/04/22). Portanto, este inciso ainda segue sendo descumprido por alguns carroceiros que deixam menores conduzir seus VTAs.

Quanto aos incisos II e III, há a proibição da condução de VTAs por pessoas não registradas ou cadastradas junto a Secretaria de Município da Cidadania e Ação Social após transcorrido o prazo de cadastramento dos condutores que foi estabelecido em 1 ano, conforme o Art. 7º da Lei 8.303/18; bem como a condução de Animais não cadastrados. Ambas proibições seguem sendo descumpridas mesmo após mais de 3 anos da vigência da referida lei, pois ainda há muitos carroceiros que não estão cadastrados e nem cadastraram o seu cavalo, dos 5 entrevistados, apenas 3 tinham feito o cadastramento conforme a Lei.

O inciso IV traz a proibição da condução de VTAs após o término do prazo de 5 anos da execução do Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal que será no dia 28 de dezembro de 2023.

Os incisos V, VI e VII trazem normas de proibição que visam proteger os cavalos do desgaste com jornadas extenuantes, porém conforme os relatos dos carroceiros nas entrevistas realizadas nesta pesquisa, apenas um carroceiro disse que já foi abordado pelas autoridades de trânsito no bairro Centro: “Mas eles (fiscalização de trânsito) não querem a gente no Centro, pega um no meio do Centro, eles já querem enredar” (Carroceiro 1, 09/04/22), os demais relataram nunca terem sido abordados em quaisquer fiscalizações.

No inciso VIII consta a proibição de que carroças conduzam com carga maior que 150 kg, sendo esta determinação descumprida pelos cinco carroceiros entrevistados, os quais relataram carregar cargas bem maiores do que a máxima permitida:

“O cavalo consegue conduzir em uma carroça 500 quilos”
(Carroceiro 1, 09/04/22).

“Acho que uns 300 quilos eu carrego, claro tem hora que faz mais”
(Carroceiro 2, 09/04/22)

“Uns 500 quilos, deve dar. Não passam de 500 quilos as cargas”
(Carroceiro 5, 11/04/22)

No inciso IX consta a proibição de descarte de lixo em local inadequado, devido ao fato desse ser um grave problema socioambiental da cidade de Rio Grande/RS, que será discutido oportunamente no capítulo dos conflitos sociambientais, tendo em vista que nas entrevistas realizadas com os carroceiros, todos afirmaram fazer os descartes de entulhos e lixo nos locais corretos, porém, há depoimentos de protetoras de animais no sentido contrário.

A partir dos relatos dos carroceiros entrevistados, vemos que a Lei Municipal 8.303/18 ainda é descumprida em diversas das suas proibições, ensejando ações de conscientização dos carroceiros e também de uma maior fiscalização por parte do Poder Público Municipal visando garantir o respeito dos direitos animais.

5.5. A ausência de atuação do Poder Público para a qualificação e transposição dos Carroceiros para outras formas de trabalho

Decorridos mais de três anos da vigência da Lei Municipal 8.303/18, não houve grandes avanços na implementação do Programa de Redução Gradativa dos Veículos de Tração Animal, apesar de estar previsto no Art. 7º da referida lei que ocorreria a realização do cadastramento social dos condutores de Veículos de Tração Animal (VTAs) em até 1 ano após a publicação da lei, o Executivo Municipal não conseguiu cadastrar todos os carroceiros da cidade, como vimos em relação a dois dos carroceiros entrevistados.

São inexistentes ações por parte do Executivo Municipal para a transposição dos condutores de VTAs para outras formas de trabalho que não envolvam a tração animal, embora a Lei 8.303/18 tenha previsto que por meio de políticas públicas aconteceria a transposição anual até chegar ao total de condutores de VTAs identificados e cadastrados pelo Executivo Municipal.

Como é que a gente vai se virar, eu acho um absurdo, mas a gente não pode lutar contra eles. Quem sabe mais são eles. Como diz, quem tem mais dinheiro é quem manda. Eu mesmo, por mim, para fazer um curso, essas coisas assim, eu topo, mas ainda sou um pouco contra. Já vi que não fico tão desamparado. (Carroceiro 1, 09/04/22)

Dentre os carroceiros entrevistados, os dois que já estão aposentados relataram que não pretendem exercer outras atividades quando ocorrer a proibição da circulação dos VTAs, mas três entrevistados manifestaram interesse em realizar cursos de qualificação ofertados pela Prefeitura Municipal e ser transpostos para outras formas de trabalho.

Levai (2017) destaca a importância da educação para a inserção dos carroceiros no mercado de trabalho:

Em suma, a exploração dos animais de tração decorre das desigualdades sociais que geram pobreza e desinformação, bem como de um sistema educacional falho. Isso somente pode ser combatido com sérios programas de governo, algo que dê ao

homem marginalizado a possibilidade de participar dignamente do mercado de trabalho, resgatando-lhe a cidadania perdida e diminuindo, conseqüentemente, os índices de exclusão social. (LEVAI, 2017, p. 2)

Ainda não houve oferta de vagas para a alfabetização de jovens e adultos e conclusão do Ensino Fundamental para os condutores de VTAs e seus familiares pela Secretaria Municipal de Educação - SMED, como prevê a Lei 8.303/18. Cabe salientar que em virtude da pandemia do coronavírus, nos últimos dois anos a educação municipal manteve as escolas em regime de ensino a distância, não havendo nenhuma iniciativa educacional para atender as demandas do Programa de Redução Gradativa dos Veículos de Tração Animal de qualificação dos carroceiros.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente tese, *A Proibição de Veículos de Tração Animal no Município de Rio Grande/RS: Reflexões sobre Direitos Animais, Conflitos Socioambientais e Educação Ambiental Crítica*, teve como enfoque a análise da problemática da utilização dos VTAs na zona urbana do município, a qual tem gerado diversos conflitos socioambientais entre dois grupos sociais: protetoras de animais e carroceiros, devido ao embate entre a luta pelos Direitos Animais das militantes da causa animal e a luta pela subsistência dos condutores de carroças.

A tese aqui defendida é de que a proibição da tração animal pela Lei Municipal 8.303/2018 contribui para a consolidação de uma cidade com maior justiça social e ambiental, estabelecendo uma política pública que visa a diminuição de maus-tratos aos cavalos, pondo fim a exploração desses animais e também dos carroceiros, os quais estão submetidos a uma atividade degradante e perigosa (à vida de toda a família que utiliza a carroça como meio de trabalho ou de transporte na zona urbana) que retira das crianças e dos jovens, filhos ou netos dos carroceiros, o direito à Educação, tendo em vista que são inúmeros casos de abandono escolar em virtude do trabalho infantil nas carroças.

Essa tese é movida pela utopia da possibilidade da construção de uma outra forma de relação entre humanos e animais, mais especificamente na busca pela libertação dos cavalos da vida de escravidão a que estão submetidos na zona urbana de Rio Grande/RS, então, esse tema foi abordado evidenciando-se a

necessidade de transformação da situação desses animais, os quais ainda sofrem diariamente com abusos e maus-tratos, sobrevivendo em condições precárias, bem como restou evidente que o trabalho com veículos de tração animal na cidade é prejudicial aos humanos que nenhum direito social ou trabalhista obtêm no exercício dessa atividade, além do alto risco de acidentes de trânsito a que são expostas famílias inteiras com crianças conduzindo VTAs inclusive.

Esta pesquisa evidenciou a evolução das políticas públicas dos Direitos Animais na cidade de Rio Grande, a qual ocorreu pelo fato dos Grupos existentes de Proteção Animal exigir do Executivo e do Legislativo a formulação de tais políticas, como a criação da Coordenadoria Municipal de Defesa dos Direitos Animais e demais legislações referentes ao tema. A Lei Municipal 8.303/18, por sua vez, foi elaborada em decorrência da condenação da Prefeitura Municipal do Rio Grande em uma ação movida pelo Ministério Público para a fiscalização da poluição de veículos movidos a diesel, na qual a PMRG restou responsabilizada e assinou um Termo de Ajustamento de Conduta, do qual, uma das punições referia-se a possibilidade de eliminar o uso de animais na tração de carroças na cidade.

Busquei inicialmente nesta tese identificar a evolução das políticas públicas relacionadas à proibição da tração animal na cidade de Rio Grande/RS, bem como os atores relevantes no processo de elaboração. Sendo assim, analisei aos marcos legais municipais dos Direitos Animais, assim como evidenciei o papel dos atores (GPAs, Carroceiros, Executivo, Legislativo e Ministério Público) até o ano de 2022. Destaco que, tais aspectos foram fundamentais para que hoje esteja em vigor a Lei Municipal 8.303/18 que instituirá a Proibição da Tração Animal na zona urbana de Rio Grande.

Quanto à legislação referente à proibição da tração animal, o município de Rio Grande encontra-se em uma posição bem razoável, uma vez que a Lei em vigor está bem estruturada, possibilitando uma base legal capaz de assegurar a proteção desses animais, bem como ofereceu prazos razoáveis para que os carroceiros se adaptem ao uso de outra forma de tração ou ainda busquem obter uma qualificação para atuação em outras áreas. No entanto, as normas estabelecidas pela Lei 8.303/18 e pelo Decreto 16.192/19 ainda não garantiram a

transformação da situação de inúmeros cavalos, os quais ainda estão submetidos aos maus tratos de carregarem cargas maiores que as autorizadas pela referida Lei, necessitando ainda de um processo de conscientização por parte dos carroceiros e da população que utiliza os serviços de tração animal.

Para compreender os conflitos socioambientais relacionados à proibição da tração animal na cidade de Rio Grande/RS, no período de 2017 a 2022 e identificar as diferentes posições dos atores sociais envolvidos com o tema da proibição dos VTAs, não havia melhor forma que não fosse a pesquisa empírica, o que culminou na realização de observações e entrevistas dialogadas, como já pontuado anteriormente, que possibilitaram um espaço rico de aprendizagens, através do conhecimento das posições das protetoras de animais e dos carroceiros.

Essa tese resgata um pouco da história da luta pelos Direitos Animais na cidade do Rio Grande, através da análise dos relatos das protetoras de animais entrevistadas, as quais vivenciam diariamente a busca por melhores condições e por políticas públicas efetivas para os animais de nossa cidade, como elas afirmaram esta luta remonta a década de 50, quando surgiram os primeiros Grupos de Proteção Animal no Rio Grande do Sul. Infelizmente também constatamos que a formulação de Políticas Públicas de Direitos Animais é algo muito recente no município, sendo apenas nas últimas duas décadas a criação de legislações municipais em defesa aos animais.

Um tema importante que essa tese abordou é a problemática dos maus-tratos aos cavalos, sendo esta a principal causa da luta pela proibição dos VTAs na zona urbana do município na visão das militantes da causa animal, entendimento este que também compartilho, uma vez que ao realizar esta pesquisa nos últimos anos, pude observar de perto a situação dos cavalos na zona urbana e constatar que por mais boa vontade que os carroceiros tenham com seus animais, a grande maioria não dispõe dos recursos adequados para o bem-estar dos animais, e os mesmos sobrevivem em péssimas condições de vida, sem acesso ao tratamento veterinário, alimentação inadequada e insuficiente as suas necessidades, realizando trabalhos excessivos que os levam

inevitavelmente ao abandono para a morte quando não tem mais forças para o trabalho nas carroças.

Não há sentido na escrita de uma tese no campo dos Direitos Animais, se não há a crença na possibilidade de mudança, na possibilidade de colocarmos um fim a escravidão a que os animais estão submetidos no sistema capitalista, este é um dos objetivos dos diversos Grupos da Proteção Animal com quem vivencio diariamente no dia a dia, enquanto parlamentar eleito com a luta pelos Direitos Animais como pauta central em minha plataforma do mandato de Vereador em Rio Grande. Assim sendo, o caso da libertação dos cavalos em específico passa pela proibição da circulação dos VTAs e de certa forma a publicação da Lei 8.303/18 trouxe a esperança de uma cidade sem carroças e sem cavalos sofrendo abusos e maus-tratos, infelizmente, após mais de três anos do início da vigência da referida lei, nada mudou na situação dos cavalos na zona urbana. Portanto, a luta dos grupos de proteção animal segue necessária para a tão sonhada abolição da escravidão dos cavalos.

Nesta tese eu tenho que fazer o registro de que muito aprendi sobre os Direitos Animais, nas entrevistas com as protetoras de animais, as quais são pessoas muito instruídas, com vasto conhecimento teórico da Causa Animal, pudemos dialogar sobre as políticas públicas necessárias para que os animais tenham os seus direitos de existir respeitados e assegurados, além de possuir também conhecimentos práticos do dia a dia da Causa Animal, pois atuam ativamente em Grupos de Proteção Animal, visando melhores condições de vida para os animais de nosso município.

Assim sendo, constatei que a atuação dos Grupos da Proteção Animal foi fundamental para a elaboração da Lei 8.303/2018 seja na atuação junto ao Executivo através da participação no Grupo de Trabalho que elaborou o PLE 20/2018, seja junto ao Legislativo no convencimento dos Vereadores da importância da aprovação do referido projeto de lei para preservar a saúde e integridade física dos cavalos. E principalmente, na defesa dos direitos animais junto ao Ministério Público, órgão defensor dos interesses da sociedade, que propôs o Termo de Ajustamento de Conduta com o Executivo Municipal que deu origem a obrigação da criação da referida Lei.

A problemática do risco a vida dos cavalos e das pessoas no trânsito dos Veículos de Tração Animal na zona urbana de Rio Grande/RS mereceu destaque na presente tese, pois são inúmeros casos de acidente no município envolvendo cavalos, os quais estão sempre muito expostos a se envolverem em acidentes devido ao grande fluxo de veículos motorizados nas vias e o animal não conseguir ser mais rápido que os mesmos, já o condutor e os demais ocupantes da carroça também correm sério risco de vida porque não existem cintos de segurança nos VTAs, tornando também o ambiente inseguro para os ocupantes das carroças e todas as demais pessoas que circulam pela via pública como pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas, etc, os quais podem envolver-se em um acidente.

Esta tese me permitiu aprofundar os conhecimentos sobre a realidade social dos carroceiros da zona urbana do município, através das entrevistas realizadas com os condutores dos veículos de tração animal, os quais são pessoas muito humildes, com baixa instrução escolar, que na maioria das vezes iniciaram o trabalho nos VTAs enquanto ainda eram crianças e assim passam o ofício para os seus filhos ou netos, perpetuando um ciclo de uma vida sem direitos sociais como o direito à educação que é assegurado a todos os brasileiros pela Constituição Federal e pelo ECA, porém os descendentes dos carroceiros não conseguem exercer esse direito fundamental em virtude do trabalho infantil que impossibilita a vida escolar dos mesmos e não os permite exercer outra atividade que não seja a de carroceiro.

Percebemos também ao longo desta tese que os carroceiros da zona urbana de Rio Grande travam uma luta diária pela subsistência de suas famílias, sendo explorados por um sistema que não valoriza os seus esforços, pois passam o dia inteiro na rua, executando um trabalho braçal sob chuva ou sol, e a grande maioria não possui nenhum direito social ou trabalhista, sendo assim uma categoria à margem da sociedade brasileira.

O desconhecimento dos Direitos Animais por parte dos carroceiros em Rio Grande/RS também ficou evidenciado ao analisar seus relatos nas entrevistas realizadas para a elaboração desta tese, estes não possuem ainda um olhar de respeito aos Direitos Animais e que busque colocar um fim ao regime de escravidão ao qual os cavalos rio-grandinos estão submetidos. Há uma cultura de

negação dos direitos animais que desconsidera os cavalos como sujeitos de direitos animais, possuindo assim a garantia de uma vida digna, com respeito a sua saúde, a sua integridade física e psicológica, sem que sejam submetidos aos maus-tratos e abusos decorrentes da exploração humana.

Outra problemática observada durante as observações e entrevistas dialogadas é o fato dos recorrentes descumprimentos da Lei Municipal 8.303/18 pelos carroceiros em diversas das suas proibições, como na condução de Veículos de Tração Animal por menores de 18 de idade; a condução dos VTAs por pessoas não registradas; a condução de Animais não cadastrados; a utilização do animal por mais de oito horas de trabalho, sem o intervalo obrigatório de duas horas a cada quatro horas de trabalho; a realização de percursos maiores que dez quilômetros sem descanso para o animal; a condução de cargas superiores a 150 kg; o descarte do lixo em local inadequado; dentre outros descumprimentos. Logo, vejo que são necessárias ações de conscientização dos carroceiros e também de uma maior fiscalização por parte do Poder Público Municipal visando garantir o respeito dos direitos animais.

Também constatei a ausência de atuação do Poder Público para a qualificação e transposição dos Carroceiros para outras formas de trabalho, uma vez que inexistem iniciativas educacionais para atender as demandas do Programa de Redução Gradativa dos Veículos de Tração Animal de qualificação dos carroceiros, bem como não houve ações por parte do Executivo Municipal para a transposição dos condutores de VTAs para outras formas de trabalho que não envolvam a tração animal.

Ao finalizar a presente tese, atingi os objetivos propostos e confirmei as hipóteses desenvolvidas durante o trabalho. Em se tratando de Conflitos Socioambientais é necessário problematizar suas causas e buscar soluções efetivas para pôr fim as injustiças socioambientais, e isto só se dá através uma Educação Ambiental Crítica - EACr que vise a transformação social da realidade imposta pelo sistema capitalista, o qual gera cada vez mais exclusão social e desrespeito aos Direitos Humanos e Direitos Animais.

A EACr tem um importante papel de conscientizar as pessoas sobre os Direitos Animais, reconhecendo que os animais são sujeitos de uma vida, como

defendia Regan (2004), e não devem ser considerados pela visão utilitarista do Capitalismo que os considera apenas pelos benefícios que proporcionam aos humanos. No caso específico da libertação da escravidão dos cavalos que é uma luta histórica da militância da Causa Animal em Rio Grande/RS, vemos que a Lei 8.303/18 estruturou o caminho para a proibição em 5 anos da data da sua vigência.

Porém, com a mudança da gestão do governo municipal que aconteceu a partir de 2021, o Programa de Redução Gradual de Veículos de Tração Animal - PRGVTA está estacionado na fase inicial de cadastramento dos condutores de VTAs, não sendo ofertada qualquer qualificação ou cursos de educação formal - EJA aos carroceiros, tampouco houve a transposição de carroceiros para outra ocupação que não utilize a tração animal. Também ainda não se estabeleceu a proibição de circulação nas zonas centrais do Centro e do Cassino como prevê a referida lei municipal, representando assim um atraso nas etapas do PRGVTA e uma inércia por parte do Poder Executivo no cumprimento da Lei Municipal 8.303/18.

Portanto, apesar dos avanços legais estabelecidos em Rio Grande/RS, com o advento da Lei Municipal 8.303/2018 e demais legislações anteriores, ainda não se conseguiu concretizar as políticas públicas em favor da libertação dos cavalos do regime de escravidão, ao qual estão submetidos na zona urbana do município, bem como o processo de amparo social aos carroceiros. Entendo que é necessária e urgente essa efetivação dos Direitos Animais dos cavalos, assim como garantir os Direitos Humanos das famílias que hoje obtém a sua subsistência através dos veículos de tração animal.

As políticas públicas para a proibição da utilização dos VTAs necessitam ser implementadas e isso só ocorrerá através de ações dos diversos órgãos estatais e da sociedade civil organizada. Vejo como necessária a realização de parcerias entre a Prefeitura Municipal do Rio Grande e as instituições de Educação Federal da cidade, como a Universidade Federal do Rio Grande – FURG e o Instituto Federal do Rio Grande do Sul – IFRS, para a criação de projetos de extensão que possibilite a formação e a profissionalização dos carroceiros, bem como a realização de processos educativos para a comunidade

em geral sobre a importância do reconhecimento dos Direitos Animais e dos Direitos Humanos. Assim sendo, as referidas IES podem contribuir para um processo de conscientização socioambiental, oriundo de uma Educação Ambiental Crítica com vontade política para a mudança social e assim tornarmos realidade a efetivação dos Direitos Animais no município.

Por fim, gostaria de registrar que esta tese é fruto da luta pelos Direitos Animais e por uma Educação Ambiental Crítica, pois a possibilidade de consolidação de políticas públicas com bases nestas temáticas é que me movem, enquanto pesquisador, advogado ambientalista, professor, servidor público, militante sindical e político eleito vereador no pleito de 2020, e que busca com a sua atuação acadêmica e profissional a defesa de uma sociedade mais justa e igualitária para os humanos e os animais.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri. **As Práticas Espaciais e o Campo dos Conflitos Ambientais**. In: Conflitos Ambientais no Brasil, Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2004.

_____. **Sustentabilidade e Articulação Territorial do Desenvolvimento Brasileiro**. Disponível em: http://www.unisc.br/cursos/pos_graduacao/mestrado/desreg/seminarios/anais_sidr2004/conferencias/02.pdf Acesso em: 15 jun. 2021.

ACSELRAD, Henri; MELLO, Cecília Campello do A.; BEZERRA, Gustavo das Neves. **O que é Justiça Ambiental**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

ADEODATO, João Maurício. **Bases para uma Metodologia da Pesquisa em Direito**. Disponível em: http://www.planejamentotributario.ufc.br/artigo_Bases_Metodologia_Pesquisa_em_Direito.pdf Acesso em: 15 jun. 2021.

ALIER, Joan Martinez. **O ecologismo dos pobres: conflitos ambientais e linguagens de valoração**. São Paulo: Contexto, 2007.

ALVES, José Eustáquio Diniz. **Abolicionismo Animal**. Disponível em: <https://www.ecodebate.com.br/2015/11/06/aboliconismo-animal-artigo-de-jose-eustaquio-diniz-alves/> Acesso em: 14. fev. 2021.

BEHLING, Greici Maia. **A rede de tutela da fauna silvestre e a educação ambiental crítica e transformadora: uma interlocução para a desobjetificação dos animais**. Tese (Doutorado em Educação Ambiental) – Universidade Federal

de Rio Grande, Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental. Rio Grande, 2018.

BENJAMIN, Antônio Herman. **Constitucionalização do Ambiente e Ecologização da Constituição Brasileira**. In: CANOTILHO, José Joaquim Gomes; LEITE, José Rubens Morato. (org). Direito Constitucional Ambiental Brasileiro. São Paulo: Saraiva, 2010.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição Federal**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 05 out. 1988. Disponível em: <<https://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 10. mai. 2021.

BRASIL. **Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6938.htm>. Acesso em: 10. mai. 2021.

BRASIL. **Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998**. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9605.htm>. Acesso em: 10. mai. 2021.

BRUNDTLAND, Gro Harlem. **Nosso futuro comum**: comissão mundial sobre meio ambiente e desenvolvimento. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1991.

CAPORLINGUA, Vanessa Hernandez. **O revelar da consciência ambiental para a sentença judicial transformadora como forma de efetividade processual**. Tese (Doutorado em Educação Ambiental) – Universidade Federal de Rio Grande, Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental. Rio Grande, 2010.

CARVALHO, Isabel Cristina. **Educação, meio ambiente e ação política**. In: ASCELARD, Henry. (Org) Meio Ambiente e Democracia. Rio de Janeiro: IBASE, 1992.

CORONIL, Fernando. **Natureza do Pós-Colonialismo do Eurocentrismo ao Globocentrismo**. In: A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais.

Perspectivas latino-americanas. Edgardo Lander (org.) CLACSO, Buenos Aires. 2005.

DAHER, Marlusse Pestana. **O Ministério Público**. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=266>>. Acesso em: 04 mai. 2021.

DAMICO, José. **Posições Problemáticas e Métodos de Trabalho do Observatório Internacional dos Subúrbios e Periferias**. In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano dos. Conflitos Ambientais e Urbanos: Debates, Lutas e Desafios. Porto Alegre: Evangraf, 2013.

DIAS, Eugenia Antunes; SOLER, Antônio Carlos Porciúncula. **Um Debate Inicial sobre Fundamentos Antropocêntricos da Educação Ambiental**. Disponível em: <http://www.icepsc.com.br/ojs/index.php/gepesvida/article/view/299/137> Acesso em: 02. mar. 2021.

DIEGUES, A . C. S. **Desenvolvimento sustentável ou sociedades sustentáveis: da crítica dos modelos aos novos paradigmas**. In: Diegues, A . C. S. Ecologia humana e planejamento em áreas costeiras. São Paulo: NUUPAUB, 1996.

FARIA, Guélmer Júnior Almeida de. **Políticas para infância e adolescência como medida de redução das desigualdades: a realidade de meninos 'carroceiros'**. Disponível em: <https://www.efdeportes.com/efd179/a-realidade-de-meninos-carroceiros.htm> Acesso em: 20. abr. 2021.

FARIA, José Henrique de. **Por uma Teoria Crítica da Sustentabilidade**. In: NEVES, Lafaete Santos (org.). **Sustentabilidade**: Anais de textos selecionados do V Seminário sobre Sustentabilidade. Curitiba: Juruá, 2011.

FOLADORI, Guillermo. **O Capitalismo e a Crise Ambiental**. Disponível em: http://www.ufcg.edu.br/~raizes/artigos/Artigo_42.pdf Acesso em: 02. jul. 2021.

FREIRE, Paulo. **À Sombra desta Mangueira**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

GADOTTI, Moacir. **Os Mestres de Rousseau**. São Paulo: Cortez, 2004.

GALIAZZI, Maria do Carmo; FREITAS, José Vicente de (Orgs.). **Metodologias Emergentes de Pesquisa em Educação Ambiental**. Ijuí: Ed. Ijuí, 2007.

GORDILHO, Heron José de Santana. **Abolicionismo Animal: habeas corpus para grandes primatas**. Salvador: EDUFBA, 2017.

GUATTARI, Félix. **As Três Ecologias**. São Paulo: Papirus, 2012.

JORNAL AGORA. **Prefeitura trabalha na criação de projeto que trata da extinção do uso de carroças**. Jornal do Almoço. Disponível em: www.jornalagora.com.br/prefeitura-trabalha-na-criacao-de-projeto-que-trata-da-extincao-do-uso-de-carrocas/ Acesso em: 11. jan. 2020.

KHALIL, L.M.L. **Cavalos de Tração**. In: Instituto Metropolitano de Proteção Animal – IMEPA. Disponível em: <http://www.imepa.org.br/cavalos> Acesso em: 20. jan. 2018.

LAYRARGUES, Philippe Pomier; LOUREIRO, Carlos Frederico B. **Educação Ambiental Crítica e Movimento de Justiça Ambiental: Perspectivas de Aliança Contra-hegemônica na Construção de uma alternativa Societária**. In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano dos. **Conflitos Ambientais e Urbanos: Debates, Lutas e Desafios**. Porto Alegre: Evangraf, 2013.

LAYRARGUES, Philippe Pomier. **Identidades da Educação Ambiental Brasileira**. Brasília: MMA, 2004.

_____. **Manifesto por uma Educação Ambiental indisciplinada**. **Ensino, Saúde e Ambiente**, Niterói, Número Especial, pp. 44-88, Junho, 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/ensinosaudeambiente/article/view/40204/24442>. Acesso em: 15. abr. 2021.

LEFF, Enrique. **Epistemologia ambiental**. São Paulo: Cortez, 2002.

_____. **Saber Ambiental**. Petrópolis, Rio Janeiro: Vozes, 2001.

LEVAL, Laerte Fernando. **Animais de Tração e sua Tutela Jurídica pelo Ministério Público**: aspectos sociais e pedagógicos de um termo de ajustamento de conduta. Disponível em: <https://nionfern.wixsite.com/animalcidadao/> Acesso em: 02. fev. 2021.

LOUREIRO, Carlos Frederico B. **Contribuições teórico-metodológicas para a educação ambiental com povos tradicionais. Ensino, Saúde e Ambiente**, Niterói, Número Especial, pp. 133-146, Junho, 2020. Disponível em: <<https://periodicos.uff.br/ensinosaudefambiente/article/view/40188/24445>>. Acesso em: 10. abr. 2021.

_____. **Educação Ambiental e Epistemologia Crítica**. REMEA - Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental, 32(2), 159–176. jul./dez.2015 Disponível em: <<https://periodicos.furg.br/remea/article/view/5536>>. Acesso em: 01. mar. 2021.

_____. **Trajetória e Fundamentos da Educação Ambiental**. São Paulo: Cortez, 2006.

LÖWY, Michael. **Ecologia e Socialismo**. São Paulo: Cortez, 2005.

LÜDKE, Menga; ANDRÉ, Marli. **Pesquisa em Educação: Abordagens Qualitativas**. Rio de Janeiro: EPU, 2014.

MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano dos. **Conflitos Ambientais e Urbanos**: Debates, Lutas e Desafios. Porto Alegre: Evangraf, 2013.

MACHADO, Carlos RS; RUIZ, Jaime García. **A Cidade com Desenvolvimento Humano Sustentável**. In: SOLER, Antônio Carlos Porciúncula (org.). A Cidade Sustentável e o Desenvolvimento Humano Sustentável na América Latina. Rio Grande: FURG, 2009.

MARTINS, Natália Luiza. **A Proteção Jurídica dos Animais no Direito Brasileiro**: por uma nova percepção do antropocentrismo. Fortaleza: Dissertação (MESTRADO) do Programa de Pós-Graduação em Direito. Universidade de Fortaleza, 2012. Disponível em http://bdtd.ibict.br/vufind/Record/UFOR_99c65a0eec22bc70499dbc2ecaf62dd3. Acesso em: 15. mai. 2021.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O Desafio do Conhecimento: Pesquisa Qualitativa em Saúde**. São Paulo: Hucitec, 2004.

MOLENTO, Carla Forte Maiolino; HAMMERSCHMIDT, Janaina. **Crueldade, Maus-tratos e Compaixão**. Revista CFMV, Brasília, Ano XXI, nº 66, Setembro, 2015.

MOLON, S.I. As contribuições de Vygotsky na formação de educadores ambientais. In: LOUREIRO, C.F.B.; LAYRARGUES, P.P.; CASTRO, R.S. (Orgs.). **Repensar a Educação Ambiental: um olhar crítico**. São Paulo: Cortez, 2009.

MONTIBELLER-FILHO, Gilberto. **O Mito do Desenvolvimento Sustentável**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2008.

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional**. 23. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MORAES, Roque; GALIAZZI, Maria do Carmo. **Análise Textual Discursiva**. Ijuí: Ed. Unijuí, 2013.

PAZZINI, Bianca. **Direitos Animais e Literatura: leituras para a desconstrução do especismo**. Rio Grande: Dissertação (MESTRADO) do Programa de Pós-Graduação em Direito. Universidade Federal do Rio Grande, 2016. Disponível em: <https://sistemas.furg.br/sistemas/sab/arquivos/bdtd/0000011231.pdf>. Acesso em: 01. mai. 2021.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. **A Globalização da Natureza e a Natureza da Globalização**. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 2006.

_____. **O Desafio Ambiental**. Rio de Janeiro: Record, 2004.

_____. **Os Descaminhos do Meio Ambiente**. São Paulo: Contexto, 1993.

QUIJANO, Aníbal. **Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina**. In: A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais: Perspectivas latino-americanas. Edgardo Lander (org.) CLACSO, Buenos Aires. 2005.

REICHMANN, P. **Projeto Carroceiro**: 10 anos de atuação. Revista Estação, v.1, n. 2, 2003.

REGAN, Tom. **Jaulas Vazias**: Encarando o desafio dos direitos dos animais. Porto Alegre: Lugano, 2006.

_____. **The Case for Animal Rights**. Los Angeles: University of California Press, 2004.

REIGOTA, Marcos. **Meio Ambiente e Representação Social**. São Paulo: Cortez, 2007.

_____. **O que é Educação Ambiental**. 1. ed. eBook. São Paulo: Editora Brasiliense, 2017.

REZENDE, Heloísa Helena Capuano et al. **Impacto da migração de carroceiros de Belo Horizonte: setor formal para o setor informal**. In: ENCONTRO DE EXTENSÃO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS, 2004, Belo Horizonte. Anais. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2004. Disponível em: www.ufmg.br/proex/arquivos. Acesso em: 02. fev. de 2021.

RBS TV. **JA Ideias: Projeto debate redução de carroças com tração animal em Rio Grande**. Jornal do Almoço. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/6575369/> Acesso em: 11. mai. 2021.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa Social**: métodos e técnicas. São Paulo: Atlas, 2017.

RIO GRANDE. **Decreto Nº 16.192, de 15 de abril de 2019**. Regulamenta a Lei 8.303/2018, que instituiu o Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal no Âmbito do Município. Rio Grande. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/legislacao-municipal/4191/leis-de-rio-grande> Acesso em: 01. maio de 2021.

RIO GRANDE. **Lei Nº 7.581, de 1º de abril de 2014**. Cria a Coordenadoria Municipal de Defesa dos Direitos Animais, cria o Fundo Municipal dos Direitos Animais e institui o Programa Permanente de Controle Populacional de Animais

Domésticos de Pequeno Porte e dá outras providências. Rio Grande. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/legislacao-municipal/4191/leis-de-rio-grande> Acesso em: 01. maio de 2021.

RIO GRANDE. **Lei Nº 8.201, de 4 de abril de 2018.** Dispõe sobre o Programa "Defensores dos Animais do Município do Rio Grande". Rio Grande. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/legislacao-municipal/4191/leis-de-rio-grande> Acesso em: 01. maio de 2021.

RIO GRANDE. **Lei Nº 8.303/2018, de 28 de dezembro de 2018.** Institui o Programa de Redução Gradativa de Veículos de Tração Animal no Âmbito do Município. Rio Grande. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/legislacao-municipal/4191/leis-de-rio-grande> Acesso em: 01. maio de 2021.

RODRIGUES, Marcelo Abelha. **Instituições de Direito Ambiental.** v. 1. São Paulo: Max Limonad, 2002.

RUIZ, Jaime García. **Desarrollo Sustentable e Integración para América Latina y el Caribe.** In: SOLER, Antônio Carlos Porciúncula (org.). A Cidade Sustentável e o Desenvolvimento Humano na América Latina: temas e pesquisas. Rio Grande: FURG, 2009.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **Pela mão de Alice: o social e o político na pós- modernidade.** São Paulo: Cortez, 2000.

SILVA, José Afonso da. **Direito Ambiental Constitucional.** São Paulo: Malheiros, 2010.

SILVA, Tagore Trajano de Almeida. **Fundamentos do Direito Animal Constitucional.** Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/direitosdosanimais/files/2017/02/Fundamentos-do-direito-animal-constitucional.pdf> Acesso em: 02. mai. 2021.

SINGER, Peter. **Libertação Animal.** São Paulo: Lugano, 1990.

SOLER, Antônio Carlos Porciúncula. **Antropocentrismo e Crise Ecológica: Direito Ambiental e Educação Ambiental como meios de (re)produção ou superação.** Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande –

Mestrado em Educação Ambiental. Rio Grande: FURG, 2012. Disponível em: <https://sistemas.furg.br/sistemas/sab/arquivos/bdtd/0000010081.pdf> Acesso em: 02. mar. 2021.

SOTO, William Héctor Gómez. **Os Conflitos Ambientais e as Contradições do Espaço Social: Uma Introdução à Perspectiva Lefebvrina**. In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano dos. Conflitos Ambientais e Urbanos: Debates, Lutas e Desafios. Porto Alegre: Evangraf, 2013.

SOUZA, Mariângela Freitas de Almeida e. **Implicações para o Bem-estar de Equinos Usados para Tração de Veículos**. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/RBDA/article/view/10247/7304> Acesso em: 10. jan. 2022.

TAKS, Javier. **Los Desafíos de la Antropología para la Comprensión de los Conflictos Socio-Ambientales en Sudamérica**. In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano dos. Conflitos Ambientais e Urbanos: Debates, Lutas e Desafios. Porto Alegre: Evangraf, 2013.

WALLERSTEIN, Immanuel. **Capitalismo Histórico e Civilização Capitalista**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2001.