



CIÊNCIAS  
SOCIAIS E  
POLÍTICAS

NOTA TÉCNICA  
Nº 49/ 2025

# Direitos da Comunidade Carroceira



Otávio Debien Andrade

**N 49.**



#### **DIRETORIA GERAL**

Christian Aquino Cota

#### **DIRETORIA DO PROCESSO LEGISLATIVO**

Frederico Stefano de Oliveira Arrieiro

#### **DIVISÃO DE CONSULTORIA LEGISLATIVA**

Bruno Dias Lana

#### **CAPA**

Larissa Metzker

Gustavo Ziviani

Yasmin Schiess

*Seção de Criação Visual*

*Superintendência de Comunicação Institucional*

#### **PESQUISA DE LEGISLAÇÃO**

*Divisão de Instrução e Pesquisa*

#### **AUTORIA**

Otávio Debien Andrade

*Consultor Legislativo em Ciências Sociais e*

*Políticas*

CONTATO: [divcol@cmbh.mg.gov.br](mailto:divcol@cmbh.mg.gov.br)

URL: [www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes](http://www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes)

Conforme a Deliberação da Mesa Diretora nº 7, de 2025, compete à Divisão de Consultoria Legislativa, entre outras atividades, elaborar textos técnicos, artigos, relatórios e outras peças informativas, bem como prestar assessoramento técnico às comissões, à Mesa Diretora e aos vereadores. Todos os Estudos e Notas Técnicas são produzidos em atendimento a solicitação de vereadora, de vereador, de comissão ou da Mesa Diretora.

O conteúdo deste trabalho é de responsabilidade dos autores e não representa posicionamento oficial da Câmara Municipal de Belo Horizonte ou da sua Divisão de Consultoria Legislativa.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

Como citar este texto:

ANDRADE, Otávio Debien. **Nota Técnica nº 49/2025: Direitos da Comunidade Carroceira.**

Belo Horizonte: Divisão de Consultoria Legislativa/Câmara Municipal de Belo Horizonte, agosto de 2025. Disponível em:

<[www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes](http://www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes)>.

Acesso em: DD mmm. AAAA.



CIÊNCIAS  
SOCIAIS E  
POLÍTICAS

NOTA TÉCNICA  
Nº 49/ 2025

# Direitos da Comunidade Carroceira

Otávio Debien Andrade

**N 49.**

## ***Dados da Audiência Pública***

Requerimento de Comissão: nº 3.322/2025

Finalidade da Audiência Pública: discutir os direitos fundamentais dos carroceiros diante da sanção da lei que proíbe a circulação de carroças de tração animal no município de Belo Horizonte

Comissão: Comissão de Direitos Humanos, Habitação, Igualdade Racial e Defesa do Consumidor

Autoria do requerimento: Vereadores Edmar Branco e Pedro Patrus

Data, horário e local: 20/08/2025, às 10h, no Plenário Camil Caram

## ***A proibição das carroças em Belo Horizonte***

Em 22 de janeiro de 2021 entrou em vigor a Lei municipal nº 11.285/21, aprovada pela Câmara Municipal de Belo Horizonte - CMBH no final do ano anterior. Esta lei previu a total proibição da utilização de veículos de tração animal no prazo de 10 anos, sob pena de multa. No entanto, em 27 de novembro de 2023 esta lei foi alterada pela Lei municipal nº 11.611/23, que reduziu esse prazo para 5 anos, de modo que a utilização desses veículos passou a ser proibida a partir do dia 22 de janeiro de 2026. Essa legislação prevê que haverá um programa, denominado “Carreto do Bem”, para realizar a substituição dos veículos de tração animal por “veículos de tração motorizada”, os quais seriam um “meio de transporte de carga adaptado de uma motocicleta acoplada a uma caçamba de baixo custo e de simples manutenção”.

Em janeiro de 2022 a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte - PBH iniciou um processo de cadastramento obrigatório dos carroceiros<sup>1</sup>, e em abril de 2023 foi realizada uma nova rodada de cadastramento<sup>2</sup>. Não há informações públicas sobre

---

<sup>1</sup> Portal G1. 04/01/2022. Prefeitura inicia cadastro e regularização de carroceiros e veículos de tração animal em BH. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2022/01/04/prefeitura-inicia-cadastro-e-regularizacao-d-e-carroceiros-e-veiculos-de-tracao-animal-em-bh.ghtml>>

<sup>2</sup> Hoje em Dia. 18/04/2023. PBH inicia segunda rodada do cadastro de carroceiros. Disponível em: <<https://www.hojeemdia.com.br/minas/pbh-inicia-segunda-rodada-do-cadastro-de-carroceiros-1.957871>>

a adesão dos carroceiros a esses chamamentos para cadastro. Segundo matéria publicada no portal da PBH, “estima-se que BH tenha hoje em torno de 300 carroceiros que utilizam 800 cavalos”. No entanto, de acordo com Emmanuel Almada (2024), coordenador do Kaipora - Laboratório de Estudos Bioculturais, as estimativas seriam muito superiores a essa. Para a antropóloga e pesquisadora do tema Marina Abreu Torres (2024), na prática a PBH não sabe quantos são os carroceiros em atividade no município atualmente.

Em fevereiro de 2024 a PBH criou um plano de substituição de veículos de tração animal, elaborado por comissão com integrantes de diversas secretarias, com um conjunto de “ações a serem adotadas desde já para minimizar os impactos do fim da atividade de carroceiros”. O plano tem dois eixos: a qualificação profissional dos carroceiros e seus familiares e o bem-estar dos animais. Estão previstos cursos profissionalizantes (como por exemplo porteiro, cabeleireiro, barbeiro e design de sobrancelhas), auxílio na busca por vagas de trabalho no mercado formal e para retirada de carteira de motorista e aulas de informática. Para os animais haverá vacinação, microchipagem e encaminhamento para adoção caso os proprietários não queiram permanecer com o animal<sup>3</sup>. Durante esta pesquisa, não encontramos o Plano disponível na internet, nem mesmo no Portal da PBH.

### ***Posições favoráveis e contrárias à proibição das carroças***

A aprovação da legislação foi marcada por grandes polêmicas e embates políticos no município. Na CMBH já foram realizadas 9 audiências públicas sobre a situação dos carroceiros e sobre a proibição da atividade<sup>4</sup>.

Segundo os autores e defensores da medida, a principal justificativa para a proibição é a proteção dos animais, uma vez que, segundo eles, seriam recorrentes

---

<sup>3</sup> Portal da PBH. 22/02/2024. PBH apresenta plano de substituição de veículos de tração animal. Disponível em:

<<https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/pbh-apresenta-plano-de-substituicao-de-veiculos-de-tracao-animal>>

<sup>4</sup> As audiências foram realizadas nas seguintes datas: 17/03/2014 (Req. de Comissão nº 31/14); 27/11/2014 (Req. de Comissão nº 501/14); 18/04/2016 (Req. de Comissão nº 172/16); 05/05/2017 (Req. de Comissão nº 37/17); 01/08/2017 (Req. de Comissão nº 870/17); 27/11/2017 (Req. de Comissão nº 1476/17); 06/05/2019 (Req. de Comissão nº 406/19); 01/08/2023 (Req. de Comissão nº 1799/23); 23/06/2025 (Req. de Comissão nº 1605/25).

os casos de maus tratos, desnutrição, sujeição a condições penosas de trabalho e exploração. Também foi defendido que os animais não deveriam ser utilizados em atividades que os explorem economicamente, exceto em atividades lúdicas. Alguns alegaram, ademais, que as carroças afetam o trânsito e reduzem a mobilidade urbana.

A comunidade carroceira e seus apoiadores, por outro lado, argumentam que os casos de carroceiros que maltratam animais são a exceção, e não a regra, e também defendem que estes sejam punidos. Segundo eles, a maioria dos carroceiros têm um grande afeto por seus animais, cuidando deles da melhor forma que podem. Diferentemente da maioria dos moradores das cidades, eles sim convivem diariamente com animais, que fazem parte da sua convivência cotidiana e são a base de seu sustento financeiro, de modo a serem os principais interessados em mantê-los saudáveis e bem cuidados. Questionam também o fato de não terem sido devidamente chamados a participar das discussões e decisões sobre o tema, o que fere seu direito à consulta prévia, uma vez que se reivindicam como uma comunidade tradicional, protegida por regras específicas garantidas pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.

Os carroceiros também criticam o fato da lei ser voltada apenas contra a atividade das carroças, não afetando outras formas de uso de animais - mais especificamente equídeos - para finalidades econômicas (como a aulas de equitação, lazer, etc) ou pelo Poder Público, como a cavalaria de forças policiais, que também atuam nas vias públicas, em meio ao trânsito, atividades estas que seguem sendo admitidas. Isso revela o caráter discriminatório da lei, que atinge apenas pessoas pobres, mantendo inalterada a possibilidade de extração de valor econômico do emprego desses animais em atividades tipicamente exploradas (e usufruídas) por pessoas de maior renda. Além desse viés classista, inerente a esta proibição, pode-se falar também em um efeito de viés racista, tendo em vista que a maioria dos carroceiros são pessoas pretas e pardas, enquanto as atividades econômicas envolvendo equídeos que não são proibidas pela lei são desempenhadas por pessoas de classe média ou alta, demograficamente compostas majoritariamente por pessoas brancas (Torres, 2024).

Outra crítica levantada é que a proibição das carroças mostraria a falta de consideração e o desprezo pelo modo de vida carroceiro, visto como atrasado, ultrapassado, como um resquício de uma atividade que não teria mais lugar no espaço urbano. Em outras palavras, trata-se de apagar da paisagem urbana um elemento que não mais lhe pertence, isto é, que se choca com a modernidade e com o progresso. As carroças, nesse sentido, “atrapalhariam” o trânsito, ocupando espaço em vias de asfalto que não foram feitas para elas. Diante disso, questionam: por que? Por que a cidade não pode conviver com as carroças? A esta pergunta, podemos acrescentar outras. Por que se supõe que as carroças são algo do passado, fadadas a desaparecer com o processo de desenvolvimento? Por que nossa ideia de modernidade não tem lugar para formas diversas de convívio saudável entre homens e animais no espaço urbano? Para Marina Abreu Torres (2024), trata-se de uma concepção higienista de cidade, que vem desde o início do século XX e prevalece até hoje, segundo a qual não deve haver na cidade animais tipicamente associados ao meio rural.

A comunidade carroceira aponta ainda que a previsão de substituição das carroças por “veículos de tração motorizada” é um engodo, uma vez que nem sequer há tais veículos à disposição. A lei em comento não especifica que seria responsabilidade da Prefeitura Municipal fornecer ou subsidiar a aquisição ou fabricação desses veículos, de modo que o dispositivo legal se mostra inócuo. Do ponto de vista ambiental essa substituição também não faz sentido, uma vez que se reduziria a diversidade de fauna urbana - com a retirada dos cavalos, burros e mulas desse espaço - em troca do uso de veículos dependentes de combustíveis fósseis.

Fortes críticas são feitas também às soluções de capacitação e reinserção profissional prometidas pela PBH. Os carroceiros afirmam que a maioria deles é analfabeto ou tem pouca instrução formal (Colab, 2024). Mesmo aqueles que já têm carteira de habilitação ou que consigam obtê-la ainda terão que comprar com os próprios recursos caminhonetes ou outros veículos para exercer atividade semelhante. Mesmo a capacitação não é garantia de que vão conseguir empregos. Já a promessa de auxílio na busca por vagas de trabalho no mercado formal provavelmente consistiria apenas em direcioná-los para as filas já existentes do SINE-BH (Sistema Nacional de Emprego). Na ótica dos carroceiros, o município

está retirando-lhes arbitrariamente sua fonte de renda, a carroça, e jogando-os no desemprego.

Por fim, para além de ser possível ou não a inserção profissional desse grupo em outras atividades, é preciso levar em consideração o que eles mesmos pensam e desejam sobre isso. Afinal, não se pode supor que aqueles que atuam como carroceiros e carroceiras o fazem por falta de opção; na verdade, eles trabalham nessa atividade também porque gostam de lidar com os animais e de fazer disso sua forma de vida. A maioria dos carroceiros não quer mudar de atividade (Torres, 2024). Ou seja, a oferta de outras oportunidades profissionais não é vista como uma solução para os carroceiros. O que esse grupo defende é que suas opiniões e anseios sejam seriamente considerados e respeitados.

### ***A comunidade carroceira como comunidade tradicional***

Os carroceiros e carroceiras, diante desse cenário, buscaram se organizar e unir forças como um movimento social, e passaram a reivindicar para si o reconhecimento como *comunidade tradicional*, nos termos da Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais (Decreto Federal nº 6.040/07). Nesse sentido, em 2022, a Associação dos Carroceiros e Carroceiras Unidos(as) de Belo Horizonte e Região Metropolitana - ACCBM elaborou e publicou o Protocolo Comunitário de Consulta Prévia, Livre, Informada, de Consentimento e Veto da Comunidade Tradicional Carroceira de Belo Horizonte e Região Metropolitana (ACCBM, 2022).

Segundo este protocolo:

*“A Comunidade Tradicional Carroceira de Belo Horizonte e Região Metropolitana é formada por milhares de famílias que constroem suas vidas a partir do trabalho nas carroças, em conjunto com seus companheiros animais (cavalos, jumentos e mulas). A Comunidade Carroceira é herdeira de saberes e memórias de tropeiros, de homens e mulheres que sempre viveram na roça. Quando a cidade chegou, as carroças já estavam aqui!*

*O trabalho nas carroças realizado entre humanos e animais existe há muitas gerações e mantém a vida das famílias. Mas esse trabalho na carroça não é apenas fonte de renda, é também um modo de vida. Cada família carroceira tem uma história única com seus animais. A vida e o trabalho com os animais produzem um jeito*

*próprio da comunidade carroceira viver a cidade. Para a comunidade carroceira, “a cidade é nossa roça”.*” (ACCBM, 2022)

Realmente, as carroças são parte indissociável da história da cidade, que foi construída por meio delas.

*“Desde o início, a edificação da cidade planejada e dividida contou com o trabalho de carroceiros, que transportavam e distribuíam o material de construção que chegava pela linha de trem. Após o período oficial de construção da capital, os carroceiros continuaram prestando serviços de coleta de lixo, transporte de água, alimentos e materiais de construção civil. Belo Horizonte, portanto, já nasceu com o serviço dos carroceiros e, além disso, esse serviço foi se alterando à medida em que a dinâmica urbana era modificada.”* (Silva, 2021)

O trabalho com as carroças vai muito além de uma forma de ganhar dinheiro. Trata-se de uma cultura rica, que abarca conhecimentos sobre o trato dos cavalos, burros e mulas, técnicas, ferramentas e sobre a parceria entre humanos e animais, que são passadas de geração em geração. Consiste em uma tradição que contrasta com as dinâmicas e valores da vida urbana, mas que também se atualiza e se transforma. Nesse sentido, como afirma Emmanuel Almada (2024), uma comunidade tradicional não representa apenas “algo do passado, congelado no tempo; (...) a tradicionalidade se refere a um passado que é constantemente atualizado e que projeta futuros possíveis”. Para o pesquisador, *comunidade tradicional* é uma categoria etnográfica, mas principalmente política, de afirmação de uma identidade num contexto de luta por direitos.

Assim, uma comunidade tradicional constitui um *modo de vida* próprio, que se distingue dos demais, sobretudo do modo de vida hegemônico na sociedade. Modos de vida compõem formas de sociabilidade, com práticas, costumes e valores compartilhados por seus membros. No caso dos carroceiros, a relação com os cavalos, burros, mulas e outros animais não se dá apenas na dimensão do trabalho. Estes animais fazem parte indissociável da sua vida. Geralmente estes animais vivem em currais e espaços anexos às suas próprias residências, e os cuidados e a lida com os mesmos se misturam com todos os demais aspectos da rotina diária de um carroceiro ou carroceira. Esse modo de vida também envolve cavalgadas,

convívio e ajuda mútua com outros carroceiros, trocas de saberes, encontros, catiras, etc.

### ***A estigmatização e a criminalização da atividade carroceira***

Como já foi apontado, uma das principais justificativas dadas para a proibição das carroças é a afirmação de que os animais são maltratados. Sob essa lógica, a proibição seria uma forma de protegê-los. No entanto, é preciso avaliar essa questão com mais profundidade. Segundo o art. 32 da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, é crime “praticar ato de abuso, maus-tratos, ferir ou mutilar animais silvestres, domésticos ou domesticados, nativos ou exóticos”, com pena de detenção, de três meses a um ano, e multa. Também o art. 64 do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941 (Lei das Contravenções Penais), prevê a contravenção de crueldade contra animais: “tratar animal com crueldade ou submetê-lo a trabalho excessivo”, com pena de prisão e multa.

Assim, em primeiro lugar é preciso reconhecer que o ordenamento jurídico já possui normas para desincentivar e punir quem pratica maus-tratos a animais. Em segundo lugar, isso faz com que a afirmação de que os cavalos, mulas e burros utilizados pelos carroceiros no município são maltratados se torne uma acusação séria. Indo por esse caminho, seria necessário apresentar denúncia formal e provar sua veracidade. Na prática, não há como sustentar rigorosamente a ideia de que todos os carroceiros ou sua grande maioria são criminosos. Se assim fosse, não seria o caso de apenas proibir a atividade, mas de buscar sua responsabilização.

Além disso, se a questão fosse apenas prevenir ou fazer interromper casos de maus-tratos a animais, a lei municipal poderia prever que, aqueles carroceiros que fossem identificados realizando essa prática seriam impedidos de permanecer atuando nessa atividade. Mas não é isso que prevê a lei em comento. Não há nela uma separação entre carroceiros condenados e não condenados por esse crime.

Assim, pode-se concluir que a lei em vigor parte da premissa de que a atividade carroceira seria, em si, penosa para o animal, independentemente deste ser bem tratado ou não por seu tutor. Nesse caso, não cabe mais falar em “maus-tratos” na forma de crime, como discutido acima. Ou seja, trata-se de afirmar que essa

atividade seria *inadequada* ou *indigna* para o animal em qualquer caso, mesmo que ele seja bem alimentado, mantido em boas condições, sem ser submetido a carga excessiva, etc. No entanto, sob essa ótica, fica ainda mais patente o efeito discriminatório da lei em relação às carroças em comparação com outras atividades econômicas que envolvem equídeos, como já discutido anteriormente, uma vez que não é razoável dizer que esses animais não devem ser forçados a puxar uma carroça mas podem ser forçados a servirem de montaria para agentes policiais ou em aulas de equitação, ou submetidos a rotinas de treinamento para atividades esportivas.

A partir dessa reflexão, pode-se compreender como a busca pela proibição das carroças envolve um processo de estigmatização dos carroceiros, que passam a ser tratados como violadores de direitos de seus animais. Essa estigmatização também envolve a construção discursiva de que essa atividade estaria ultrapassada, não sendo mais compatível com o espaço urbano moderno, como já discutido anteriormente.

Essa estigmatização, por fim, acaba por servir de justificativa para a criminalização da atividade. Pela lei em vigor, a prática dessa atividade após 22 de janeiro de 2026 sujeita o infrator a multa e outras consequências. O conceito de criminalização, convém explicar, não se refere apenas a casos em que uma condução é tipificada como crime, *stricto sensu*, mas quando ela passa a ser institucionalmente coibida e sujeita a sanção pública.

Sobre isso, é preciso lembrar que a proibição não é a única forma possível de lidar com uma determinada prática ou conduta tida como negativa ou prejudicial. Se há uma preocupação pública com o bem-estar do equídeos utilizados na atividade carroceira, a PBH poderia criar uma política de acompanhamento e avaliação periódica da saúde dos animais, facilitar o acesso dos carroceiros a veterinários e medicamentos - como, aliás, foi feito por muitos anos no final do século passado e na primeira década deste século, por meio de parceria com a Escola de Veterinária da UFMG, no Projeto Carroceiros - ou criar outras formas de incentivo e apoio aos carroceiros que adotassem boas práticas definidas pela prefeitura. Ainda que a

decisão fosse por estimular o fim da atividade carroceira, haveria outras formas menos duras e impositivas de fazê-lo.

Assim, percebe-se que a criminalização da atividade foi uma escolha política. Mais do que isso, trata-se de uma escolha política que priorizou um suposto bem-estar animal (usa-se aqui o termo “suposto” uma vez que não se pode supor que todos os animais estavam submetidos a condições prejudiciais, e nem que a implementação da lei é garantia de que estarão em melhores condições), em detrimento de direitos humanos e da fonte de renda de pessoas pobres que dependem dessa atividade para seu sustento e de suas famílias, acarretando a erradicação de uma comunidade tradicional e de seu modo de vida. Na próxima sessão, serão melhor discutidos os direitos desse grupo que são afetados pela proibição da atividade.

### ***Direitos dos carroceiros afetados pela proibição da atividade***

Nos termos da Constituição Federal de 1988, o trabalho é não apenas um direito, mas um “valor social” previsto em seu primeiro artigo:

*“Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:*

*I - a soberania;*

*II - a cidadania;*

*III - a dignidade da pessoa humana;*

*IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;*

*V - o pluralismo político.”*

O direito ao trabalho é citado expressamente também nos dois artigos que listam os direitos fundamentais, arts. 5º e 6º:

*“Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (...)*

*XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer; (...)*

*Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a*

*previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.”*

Já o art. 193 da Constituição estabelece o vínculo entre o trabalho, o bem-estar e a justiça social:

*“Art. 193. A ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais”.*

A Constituição também protege expressamente as manifestações culturais de grupos tradicionais e seus modos de vida:

*“Art. 215. O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais.*

**§ 1º O Estado protegerá as manifestações das culturas populares, indígenas e afro-brasileiras, e das de outros grupos participantes do processo civilizatório nacional. (...)**

*Art. 216. **Constituem patrimônio cultural brasileiro** os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos **diferentes grupos formadores da sociedade brasileira**, nos quais se incluem: (...)*

***II - os modos de criar, fazer e viver;”***

O direito à diversidade de expressões culturais e sua valorização para a cultura do país também são afirmados na Convenção sobre a Proteção e Promoção da Diversidade das Expressões Culturais<sup>5</sup>, de 2007, que dispõe entre seus objetivos:

- “a) proteger e promover a diversidade das expressões culturais;*
- b) criar condições para que as culturas floresçam e interajam livremente em benefício mútuo;*
- c) promover o respeito pela diversidade das expressões culturais e a conscientização de seu valor nos planos local, nacional e internacional;*
- d) reafirmar a importância do vínculo entre cultura e desenvolvimento para todos os países, especialmente para países em desenvolvimento;*
- e) reconhecer a natureza específica das atividades, bens e serviços culturais enquanto portadores de identidades, valores e significados”***

---

<sup>5</sup> Ratificada pelo Brasil por meio do Decreto Federal nº 6.177, de 1º de agosto de 2007.

No que se refere ao meio ambiente e a diversidade biológica, a Convenção da Diversidade Biológica (1992)<sup>6</sup> prevê a necessidade de compatibilizar a proteção ambiental com práticas culturais tradicionais:

*“Art. 10 – Utilização sustentável de componentes da diversidade biológica*

*(...)*

*c) Proteger e encorajar a utilização costumeira de recursos biológicos **de acordo com práticas culturais tradicionais compatíveis com as exigências de conservação ou utilização sustentável;**”*

Outro marco de suma importância para o reconhecimento e a proteção dos direitos das comunidades tradicionais foi o Decreto Federal nº 6.040/07, que instituiu a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais. Destacamos abaixo os pontos mais importantes dessa política para o caso dos carroceiros em Belo Horizonte:

*“Art. 1º As ações e atividades voltadas para o alcance dos objetivos da Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais deverão ocorrer de forma intersetorial, integrada, coordenada, sistemática e observar os seguintes princípios:*

*I - o reconhecimento, a valorização e o respeito à diversidade socioambiental e cultural dos povos e comunidades tradicionais, levando-se em conta, dentre outros aspectos, os recortes etnia, raça, gênero, idade, religiosidade, ancestralidade, orientação sexual e atividades laborais, entre outros, bem como a relação desses em cada comunidade ou povo, de modo a não desrespeitar, subsumir ou negligenciar as diferenças dos mesmos grupos, comunidades ou povos ou, ainda, instaurar ou reforçar qualquer relação de desigualdade; (...)*

*V - o desenvolvimento sustentável como promoção da melhoria da qualidade de vida dos povos e comunidades tradicionais nas gerações atuais, **garantindo as mesmas possibilidades para as gerações futuras e respeitando os seus modos de vida e as suas tradições;** (...)*

*VI - a **pluralidade socioambiental**, econômica e cultural das comunidades e dos povos tradicionais que interagem nos diferentes biomas e ecossistemas, **sejam em áreas rurais ou urbanas;** (...)*

*VIII - o reconhecimento e a consolidação dos direitos dos povos e comunidades tradicionais; (...)*

---

<sup>6</sup> Ratificada pelo Brasil por meio do Decreto Federal nº 2.519 de 16 de março de 1998.

*X - a promoção dos meios necessários para a efetiva **participação dos Povos e Comunidades Tradicionais** nas instâncias de controle social e nos processos decisórios relacionados aos seus direitos e interesses; (...)*

*XIII - a **erradicação de todas as formas de discriminação**, incluindo o combate à intolerância religiosa; e*

*XIV - a **preservação dos direitos culturais, o exercício de práticas comunitárias, a memória cultural e a identidade racial e étnica.**”*

A norma acima deixa evidente a necessidade de se preservar as comunidades tradicionais, seus costumes e atividades, de modo a garantir sua reprodução pelas próximas gerações. Sobre a pluralidade socioambiental, a norma reconhece a diversidade de interação dos povos e comunidades tradicionais em diferentes biomas e ecossistemas, *inclusive em áreas urbanas*. O decreto garante também o direito da comunidade à participação nos processos decisórios relacionados a seus direitos e interesses. Por fim, a norma tem como objetivo preservar as práticas, memórias e identidades dos povos e comunidades tradicionais, combatendo toda forma de discriminação.

Vale destacar que, no âmbito do Estado de Minas Gerais, a Lei nº 21.147, de 14/01/2014, institui a política estadual com objetivos e garantias semelhantes à norma federal, voltada a promover o desenvolvimento sustentável dos povos e comunidades tradicionais do estado.

Por fim, é essencial assinalar a importância da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho<sup>7</sup>, de 1991. A Convenção determina que os governos devem proteger os povos e comunidades que possuem culturas e modos de vida diferenciados. “Isso implica proteger seus territórios, suas organizações, suas culturas, suas economias, seus bens (materiais e imateriais) e o meio ambiente em que vivem. Além disso, essas ações devem ser realizadas com a participação desses povos e comunidades, de acordo com os seus desejos e interesses” (ACCBM, 2022).

*“Artigo 2º*

*1. Os governos deverão assumir a responsabilidade de desenvolver, com a participação dos povos interessados, uma ação coordenada e*

---

<sup>7</sup> Ratificada pelo Brasil por meio do Decreto Federal nº 5.051, de 19 de abril de 2004 e consolidada pelo Decreto Federal nº 10.088, de 5 de novembro de 2019.

*sistemática com vistas a proteger os direitos desses povos e a garantir o respeito pela sua integridade.*

*2. Essa ação deverá incluir medidas:*

*a) que assegurem aos membros desses povos o gozo, em condições de igualdade, dos direitos e oportunidades que a legislação nacional outorga aos demais membros da população;*

***b) que promovam a plena efetividade dos direitos sociais, econômicos e culturais desses povos, respeitando a sua identidade social e cultural, os seus costumes e tradições, e as suas instituições;***

*Artigo 6º*

*1. Ao aplicar as disposições da presente Convenção, os governos deverão:*

***a) consultar os povos interessados, mediante procedimentos apropriados e, particularmente, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente;***

*b) criar meios pelos quais esses povos possam participar livremente, ou pelo menos na mesma medida assegurada aos demais cidadãos, em todos os níveis decisórios de instituições eletivas ou órgãos administrativos responsáveis por políticas e programas que lhes afetem;*

*c) estabelecer meios adequados para o pleno desenvolvimento das instituições e iniciativas próprias desses povos e, quando necessário, disponibilizar os recursos necessários para esse fim.*

*2. As consultas realizadas em conformidade com o previsto na presente Convenção deverão ser conduzidas de boa-fé e de uma maneira adequada às circunstâncias, no sentido de que um acordo ou consentimento em torno das medidas propostas possa ser alcançado.”*

Por força desta Convenção, a consulta aos povos e comunidades tradicionais sobre discussões e decisões legislativas e administrativas que os afetem diretamente precisa se dar a partir de uma série de medidas e instrumentos que permitam uma participação plena e efetiva. Em primeiro lugar, é preciso que sejam envolvidas as *instituições representativas* dessa comunidade. Não basta convidar indivíduos isolados ou abrir uma possibilidade genérica de participação de seus membros. Além disso, não basta que seja dada a possibilidade de fala em uma eventual reunião ou encontro; é preciso construir um processo de escuta, debate, reflexão coletiva e construção de soluções que seja efetivo, que leve o tempo que for necessário para permitir uma participação plena e respeitosa, inclusive com espaço

temporal suficiente para que essas instituições representativas possam discutir com seus representados e tomem decisões coletivas, por exemplo em assembleias. Por princípio, para atender a esse objetivo, o próprio processo de consulta precisa ser previamente negociado e acordado com a comunidade e suas instituições, respeitando preferências e necessidades da própria comunidade, inclusive no que se refere aos dias e horários mais favoráveis à participação de encontros. É essencial, ainda, que a consulta seja informada, isto é, preveja mecanismos de apresentação de dados, informações, documentos e explicações suficientes para uma tomada de decisão bem fundamentada pelo coletivo. Por fim, a consulta deve buscar seriamente criar soluções que atendam aos anseios da comunidade, dentro das possibilidades concretas, para que se atenda à previsão de “ser conduzida de boa-fé”, nos termos da Convenção.

Para buscar resguardar esses direitos, a comunidade carroceira, como já foi dito acima, publicou em 2022 o Protocolo Comunitário de Consulta Prévia, Livre, Informada, de Consentimento e Veto da Comunidade Tradicional Carroceira de Belo Horizonte e Região Metropolitana. O protocolo prevê o seguinte:

*“Como devemos ser consultados:*

*A consulta livre, previa e informada deve ser feita por um órgão governamental, como recomenda o Artigo 6 da Convenção 169 da OIT. A consulta deve ocorrer antes de se iniciar qualquer proposta, não podemos ser coagidos, excluídos ou discriminados e temos o direito de acesso a todas as informações referentes a projetos que possam impactar nosso modo de vida.” (ACCBM, 2022)*

Diante disso, percebe-se que, apesar de terem sido realizadas audiências públicas na CMBH sobre a proibição das carroças, o processo de consulta à comunidade carroceira em Belo Horizonte não atendeu suficientemente a todos os requisitos que visam garantir uma participação plena e efetiva dessa comunidade no processo decisório.

### ***Considerações finais***

O presente trabalho buscou resgatar o histórico sobre a proibição dos veículos de tração animal - as carroças - no município; apresentar as posições daqueles

favoráveis e contrários à medida; discutir o caráter da comunidade carroceira como comunidade tradicional; refletir sobre o processo de estigmatização e criminalização da atividade; e apresentar os direitos humanos dessa comunidade afetados nesse tema.

Em que pese a importância inegável de se buscar a proteção dos direitos dos animais, a prevenção de maus-tratos e o combate a sua exposição a condições penosas e abusivas, é preciso destacar que esse objetivo não é incompatível com a preservação da atividade carroceira. Como afirmam os representantes da própria comunidade carroceira, esses mesmos objetivos também são compartilhados por eles, que não apenas retiram seu sustento da relação de parceria com os animais, como têm no convívio e cuidado com estes bichos parte importante de sua vida. Nesse sentido, a lida cotidiana com os animais compõe seu *modo de vida*. Os carroceiros e carroceiras relatam ter profundo afeto e respeito por seus animais, e manifestam seu anseio de poderem permanecer atuando nessa atividade. A inserção em outras posições no mercado de trabalho não é vista pela maioria deles como uma solução que os atende.

Como foi discutido acima, a proibição das carroças não é a única alternativa para se proteger direitos dos animais. Se há uma preocupação pública com o bem-estar do equídeos utilizados nas carroças, a PBH poderia criar uma política de acompanhamento e avaliação periódica da saúde dos animais, facilitar o acesso dos carroceiros a veterinários e medicamentos, como já foi feito no passado, ou criar outras formas de incentivo para a adoção de boas práticas de cuidado animal.

Assim, a decisão pela proibição é uma escolha política, que tem como efeito direto a erradicação do modo de vida carroceiro, que foi progressivamente estigmatizado como violador de direitos animais, bem como atrasado e incompatível com o ambiente urbano e com nosso projeto de modernidade, visão esta que adota uma concepção higienista de cidade. Em seus efeitos, essa decisão gera um resultado discriminatório, proibindo as carroças, atividade desenvolvida por pessoas pobres, enquanto mantém a permissão para outras formas de exploração econômica de equídeos tipicamente promovidas por pessoas de alta renda. Em resumo, a proibição das carroças, que entra em vigor em 22 de janeiro de 2026, sob a

justificativa de promover o bem-estar animal, se dá em detrimento de direitos e da fonte de sustento deste grupo social minoritário.

Belo Horizonte, 14 de agosto de 2025.

Otávio Debien Andrade  
Consultor Legislativo em Ciências Sociais e Políticas  
Divisão de Consultoria Legislativa  
Diretoria do Processo Legislativo

## **Legislação Correlata**

### Direito Internacional

- Convenção da Diversidade Biológica, de 29 de dezembro de 1993 (art. 10), ratificada pelo Brasil por meio do Decreto Federal nº 2.519 de 16 de março de 1998.
- Convenção sobre a Proteção e Promoção da Diversidade das Expressões Culturais, de 18 de março de 2007, ratificada pelo Brasil por meio do Decreto Federal nº 6.177, de 1º de agosto de 2007.
- Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho, de 5 de setembro de 1991 (arts. 2º, 6º e 7º), ratificada pelo Brasil por meio do Decreto Federal nº 5.051, de 19 de abril de 2004 e consolidada pelo Decreto Federal nº 10.088, de 5 de novembro de 2019.

### Legislação Federal

- Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 - Art. 1º, IV; art. 5º, XIII; art. 6º, art. 170, caput e incisos VI a VIII; art. 193; art. 215; art. 216; art. 225, caput, § 1º (incisos V a VII) e § 3º.
- Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941, "Lei das Contravenções Penais" - Art. 64;
- Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, que "Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências."
- Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro." - Art. 1º, § 1º; art. 24, I, II, XVII, XVIII e XXI; art. 52 e 53; art. 96, I (alínea 'd') e II (item 12 da alínea 'a' e item 8 da alínea 'b'); art. 129; art. 141, § 1º; art. 247; anexo I (conceitos de "carroça" e "charrete");
- Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, que "Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências." - Art. 32, caput e § 2º; art. 70, § 3º;

- Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que "Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei no 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências." - Art. 3º, V, VI, X, XIV a XVI; art. 8º, IV.
- Decreto nº 6.040, de 7 de fevereiro de 2007, que "Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais"

#### Legislação Estadual

- Lei nº 21.147, de 14/01/2014, que "Institui a política estadual para o desenvolvimento sustentável dos povos e comunidades tradicionais de Minas Gerais."

#### Legislação Municipal

- Lei nº 5.839, de 28 de dezembro de 1990, que "Procede à reavaliação das isenções, incentivos e benefícios fiscais, de acordo com o art. 21 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte." - Art. 1º
- Lei nº 8.616, de 14 de julho de 2003, que "Contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte." - Art. 1º; art. 2º, I; art. 5º;
- Lei nº 10.119, de 24 de fevereiro de 2011, que "Dispõe sobre a circulação de veículo de tração animal e de animal, montado ou não, em via pública do Município e dá outras providências."
- Decreto nº 16.270, de 31 de março de 2016, que "Regulamenta a Lei nº 10.119/2011, que "Dispõe sobre a circulação de veículo de tração animal e de animal, montado ou não, em via pública do Município e dá outras providências"."
- Lei nº 11.285, de 22 de janeiro de 2021, que "Dispõe sobre a criação do Programa de Substituição Gradativa dos Veículos de Tração Animal no Município e dá outras providências."
- Lei nº 11.611, de 27 de novembro de 2023, que "Dá nova redação ao art. 4º da Lei nº 11.285/21, que "Dispõe sobre a criação do Programa de Substituição Gradativa dos Veículos de Tração Animal no Município e dá outras providências"."

- Lei nº 11.774, de 30 de outubro de 2024, que "Institui normas de proteção e defesa dos direitos dos equídeos no Município de Belo Horizonte." - Art. 1º a 7º; art. 10 a 13.

## **Referências Bibliográficas**

ACCBM - Associação dos Carroceiros e Carroceiras Unidos(as) de Belo Horizonte e Região Metropolitana. 2022. Protocolo Comunitário de Consulta Prévia, Livre, Informada, de Consentimento e Veto da Comunidade Tradicional Carroceira de Belo Horizonte e Região Metropolitana. Disponível em:

<[https://www.cedefes.org.br/wp-content/uploads/2022/09/Protocolo\\_Comunidade-Carroceira\\_RMBH\\_1.pdf](https://www.cedefes.org.br/wp-content/uploads/2022/09/Protocolo_Comunidade-Carroceira_RMBH_1.pdf)>

Almada, Emmanuel. 2024. Identidades urbanas: o perfil dos carroceiros de BH.

Entrevista para ColabCast. Disponível em:

<[https://open.spotify.com/episode/1PacLoKCpQDZt0izTUkevm?go=1&sp\\_cid=d9fb6e6260319d4468f12ee1f74e821f&utm\\_source=embed\\_player\\_p&utm\\_medium=desktop&si=zO\\_OJOx5QhC378yHSoET9w](https://open.spotify.com/episode/1PacLoKCpQDZt0izTUkevm?go=1&sp_cid=d9fb6e6260319d4468f12ee1f74e821f&utm_source=embed_player_p&utm_medium=desktop&si=zO_OJOx5QhC378yHSoET9w)>

Colab Lab. de Comunicação Digital da FCA PUC Minas. 3 de jul. de 2024.

Carroceiros: quem são eles? Vídeo disponível em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=BG64JIEGzfk>>

Silva, Leonardo Assis. 2021. Estudo técnico sobre políticas públicas voltadas aos carroceiros em Belo Horizonte. ET 18 2021. Divisão de Consultoria Legislativa. Diretoria do Processo Legislativo. Câmara Municipal de Belo Horizonte.

Torres, Marina Abreu. 2024. Identidades urbanas: o perfil dos carroceiros de BH.

Entrevista para ColabCast. Disponível em:

<[https://open.spotify.com/episode/1PacLoKCpQDZt0izTUkevm?go=1&sp\\_cid=d9fb6e6260319d4468f12ee1f74e821f&utm\\_source=embed\\_player\\_p&utm\\_medium=desktop&si=zO\\_OJOx5QhC378yHSoET9w](https://open.spotify.com/episode/1PacLoKCpQDZt0izTUkevm?go=1&sp_cid=d9fb6e6260319d4468f12ee1f74e821f&utm_source=embed_player_p&utm_medium=desktop&si=zO_OJOx5QhC378yHSoET9w)>



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE  
Avenida dos Andradas 3100 . Santa Efigênia . BH . MG  
[www.cmbh.mg.gov.br](http://www.cmbh.mg.gov.br)  
31 3555.1100