



Universidade Federal de Uberlândia
Instituto de Biologia
Graduação em Ciências Biológicas

A EXPLORAÇÃO DE EQÜÍDEOS POR CARROCEIROS EM UBERLÂNDIA – MG.

Liliane Martins de Oliveira

Monografia apresentada à Coordenação do
Curso de Ciências Biológicas, da
Universidade Federal de Uberlândia, para a
obtenção do grau de Bacharel em Ciências
Biológicas.

Uberlândia - MG
Fevereiro - 2007



Universidade Federal de Uberlândia
Instituto de Biologia
Graduação em Ciências Biológicas

A EXPLORAÇÃO DE EQUÍDEOS POR CARROCEIROS EM UBERLÂNDIA – MG.

Liliane Martins de Oliveira

Profa. Dra. Ana Maria de Oliveira Cunha

Monografia apresentada à Coordenação do
Curso de Ciências Biológicas, da
Universidade Federal de Uberlândia, para a
obtenção do grau de Bacharel em Ciências
Biológicas.

Uberlândia - MG
Fevereiro - 2007



Universidade Federal de Uberlândia
Instituto de Biologia
Graduação em Ciências Biológicas

A EXPLORAÇÃO DE EQUÍDEOS POR CARROCEIROS EM UBERLÂNDIA – MG.

Liliane Martins de Oliveira

Profa. Dra. Ana Maria de Oliveira Cunha
Instituto de Biologia

Homologada pela coordenação do Curso de
Ciências Biológicas em 21 / 02 / 2007

Profa. Dra. Vera Lúcia Campos Brites
Coordenadora do Curso

Uberlândia - MG
Fevereiro - 2007



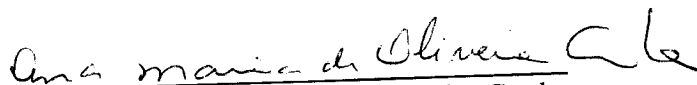
Universidade Federal de Uberlândia
Instituto de Biologia
Graduação em Ciências Biológicas

A EXPLORAÇÃO DE EQUÍDEOS POR CARROCEIROS EM UBERLÂNDIA – MG.

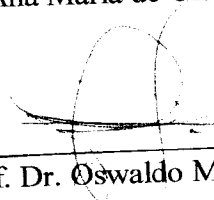
Liliane Martins de Oliveira

Aprovado pela Banca Examinadora em: 27/02/07

Nota: _____



Profª. Dra. Ana Maria de Oliveira Cunha



Prof. Dr. Oswaldo Marçal Júnior



Prof. Dr. Francisco de Sales Resende Carvalho

Uberlândia, 27 de fevereiro de 2007

Aos meus pais e irmãos, que me incentivaram, estiveram comigo em todos os momentos de minha vida, especialmente durante esta longa caminhada, e que são o que há de melhor, mais bonito e abençoado em minha vida.

“Não existe nenhuma religião sem amor, e as pessoas podem falar tanto quanto queiram acerca da sua religião, mas se isso não lhes ensina a serem bons e caridosos para os outros animais tal como para os humanos, tudo não passa de uma fraude.”

Anna Sewell

“A grandiosidade de uma nação e o seu progresso moral podem ser medidos pela forma como os seus animais são tratados.”

Mahatma Gandhi

“Até que estabeleçamos uma sentida relação de afinidade entre a nossa própria espécie e aqueles companheiros mortais que compartilham conosco o sol e a sombra da vida neste agonizado planeta, não há qualquer esperança para as outras espécies, não há qualquer esperança para o ambiente, e não há qualquer esperança para nós próprios.”

Jon Wynne-Tyson

“O tempo chegará em que pessoas tais como eu olharão para o assassinato de (outros) animais da mesma forma que olham para o assassinato de humanos.”

Leonardo da Vinci

Agradecimentos

À Deus que sempre está comigo, por me guiar pelos melhores caminhos, iluminar e abençoar minha vida, e me fazer uma pessoa muito feliz todos os dias. E por ter me permitido ter a melhor família que poderia, e grandes e eternos amigos.

À natureza que nos privilegia com a dádiva da vida.

Aos meus pais e meus irmãos que sempre me ajudaram em tudo que eu precisei, mesmo que tivessem que passar por dificuldades. Que me ajudaram a realizar esse sonho de ser bióloga, adiando e abrindo mão de seus próprios sonhos. Que acreditaram em mim, torceram por mim, me apontaram pra Deus em todos os momentos de minha vida. Estiveram comigo em tudo, sempre, mesmo que a distância nos separasse. Que são minha fonte de força, perseverança, determinação, alegria, amor, carinho, paz, enfim, tudo que há de melhor em mim. Amo muito vocês.

Aos meus familiares, por toda a ajuda durante toda minha vida, por pedirem a Deus por mim e por todo incentivo e torcida pelo meu futuro.

A minha orientadora Dra. Ana Maria de Oliveira Cunha pelos ensinamentos, pela paciência, pela ajuda na realização deste trabalho, por tudo que me ensinou e por ter confiado a mim a realização deste trabalho.

Ao professor Dr. Oswaldo Marçal Júnior por seus sábios conselhos, sugestões e incentivo, por tudo que me ensinou, por me ensinar a ser pesquisadora. Por ter aceitado participar desta banca, por me aceitar como futura orientada, pelo carinho e amizade.

Ao professor Dr. Francisco de Sales Rezende Carvalho (Chicão), pelos conselhos, pela ajuda na realização deste trabalho desde o início, por ter aceitado participar da banca contribuindo para o enriquecimento deste trabalho.

Aos professores e demais funcionários do Instituto de Biologia por todos os ensinamentos, profissionais e pessoais, que contribuíram para a pessoa bióloga que me tornei. Especialmente ao Antônio que sempre nos socorre em todos os momentos com muita compreensão.

Aos amigos que ficarão na lembrança pelos momentos compartilhados, e especialmente à turminha, Renata, Bia, Jú, Regina, Héberly, Robson, Talles, Naty e Flavi, que estiveram comigo nos bons e maus momentos, com quem compartilhei muitas aventuras, experiências únicas, conversas, sorvetes, lanchinhos, cinema, muitas alegrias e muitas gargalhadas.

À grande amiga Renata, pelos momentos de loucura, por compartilharmos a mais sincera e verdadeira amizade, pelas pesquisas realizadas, pela ajuda imprescindível na realização deste trabalho, pelos conhecimentos compartilhados, pela ajuda em qualquer coisa, a qualquer momento e em todos os momentos. Pelos momentos de atitudes suspeitas, pelas crises de riso até mesmo sem motivo, por cuidar de mim, por ser parte essencial na minha vida, me tornando uma pessoa melhor e mais feliz. Por seus sábios conselhos, por ser a amiga maravilhosa que é. E também a sua família, que me “adotou” aqui em Uberlândia, que compartilham comigo momentos difíceis e alegres, e cuidam de mim.

Ao Henrique, por ser essa pessoa tão especial, por viver comigo todos os momentos alegres e tristes, por cuidar de mim, por estar sempre ao meu lado, por me fazer uma pessoa melhor e mais feliz a cada dia, por me apontar pra Deus sempre, pelo sentimento de amor tão bonito que compartilhamos, pela ajuda imprescindível na realização deste trabalho.

À Bia e sua família, por tudo que vivemos juntos, por estarem sempre conosco em todos os momentos, por toda a ajuda que nos deram, pela amizade que sempre continuará, mesmo que alguns quilômetros nos separem momentaneamente. Por ter sido minha primeira amiga na Universidade, que me ajudou a entrar nesse mundo novo e louco.

Aos laboratórios por onde passei (Bioquímica, Biofísica, Educação, Ornitologia), aos orientadores que já tive, e colegas de laboratórios, por tantos ensinamentos que contribuíram para minha vida pessoal e profissional. Especialmente ao professor Dr. Fábio de Oliveira com quem aprendi muito, não só sobre Biofísica e sobre a pesquisa, mas também sobre a vida, sobre como ser um excelente orientador. Ainda ao Prof. Fábio, por ter me ajudado em tantos momentos difíceis que passei durante a Universidade e por todas as oportunidades que me concedeu. Serei eternamente grata por tudo, e jamais conseguirei agradecer o suficiente.

Aos carroceiros e lojas de material de construção que viabilizaram a realização desta pesquisa.

A vida, que todos os dias, dá um show de força e exuberância, desde o mais microscópico organismo, até as mais lindas flores e mais belos animais, e que faz de nossa profissão algo tão belo.

Resumo:

O eqüídeo de tração, desde a sua domesticação é tido como ferramenta indispensável para diversos trabalhos. Os objetivos deste trabalho foram: levantar o perfil sócio-econômico dos carroceiros de Uberlândia-MG; investigar como ocorre o tratamento dos eqüídeos; investigar o número de acidentes de trânsito envolvendo eqüídeos; identificar as principais enfermidades dos animais de tração levados ao Hospital Veterinário da UFU. Realizamos uma pesquisa diagnóstica-avaliativa, a partir de entrevistas, pesquisa documental e observação “in loco”, de dezembro de 2006 a janeiro de 2007. Foi observado que a jornada de trabalho dos carroceiros varia de 8-13 horas/dia ganhando em média R\$ 25,80/dia. Isto, juntamente à desinformação dos carroceiros, determina a alimentação e cuidados inadequados despendidos aos eqüídeos. Foram registrados 23 acidentes envolvendo eqüídeos, com vítima humana entre 2003 e 2006. As principais enfermidades observadas no Hospital Veterinário, entre os eqüídeos foram aquelas associadas aos sistemas músculo-esquelético (28,03%), tegumentar (21,78%) e digestório (14,96%). Torna-se imprescindível a realização de projetos, em Uberlândia, que busquem a inclusão social dos carroceiros, esclareçam e exijam o manejo adequado dos eqüídeos, promovendo assim uma educação ambiental, onde o relacionamento entre seres humanos e animais seja considerado.

Palavras-chave: eqüídeos de tração, carroceiros, pesquisa diagnóstica.

SUMÁRIO

	Página
1 – INTRODUÇÃO.....	1
2 – OBJETIVOS.....	10
3 – MATERIAL E MÉTODOS.....	10
4 – RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	12
4.1 – Perfil dos carroceiros em Uberlândia, MG.....	12
4.2 – O relacionamento dos carroceiros com os eqüídeos de tração.....	24
4.2.1 – Conhecimentos sobre o animal.....	24
4.2.2 – Alimentação dos eqüídeos.....	25
4.2.3 – Alojamento dos eqüídeos de tração.....	35
4.2.4 – Ferrageamento dos cascos dos eqüídeos.....	40
4.2.5 – O uso de chicotes.....	42
4.2.6 – Postura do carroceiro em relação aos eqüídeos doentes.....	43
4.2.7 – Vacinação e vermifugação.....	48
4.2.8 – Outros problemas enfrentados pelos carroceiros.....	51
4.3 – Atendimento a eqüídeos no Hospital Veterinário – UFU.....	53
5 – CONCLUSÕES.....	62
6 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	65
APÊNDICES.....	69
ANEXOS.....	75

1 INTRODUÇÃO

A evolução do cavalo é um dos fenômenos mais fascinantes da história, e tem uma importância enorme para a humanidade, uma vez que o desenvolvimento da maioria das civilizações está intimamente relacionado com a domesticação do cavalo (EVANS et al., 1979).

A história do cavalo se inicia no Eoceno Inferior, há 60 milhões de anos na América do Norte e na Europa com um pequeno mamífero de cerca de 28 cm de altura, quatro dedos nas extremidades, pescoço curto e um cérebro pequeno com três saliências, o *Eohippus* (EVANS et al., 1979; JONES, 1987; MARCENAC; AUBLET; D'AUTHEVILLE, 1990; SILVER, 1982).

A evolução do cavalo tem sido determinada por estudos detalhados dos dentes. Um exame dos molares e pré-molares indica uma série contínua de modificações que acompanharam a adaptação do animal às mudanças de ambientes e de alimentos. Também ocorreram mudanças evolutivas no aparelho locomotor, principalmente nas estruturas dos dedos (EVANS et al., 1979).

Sucederam-se ao *Eohippus* no Mioceno, após uma transição representada pelo *Orohippus*, animais com uma estrutura óssea muito semelhante, os *Mesohippus*, que possuíam uma dentição mais eficiente, três dedos em cada pé e cabeça com 50 a 60 cm de altura. Por volta de 30 milhões de anos atrás e após uma transição representada pelo *Parahippus*, surgiu o *Mesychippus*; seu crânio tinha cerca de 90 cm de altura, seu cérebro era mais amplo com circunvoluções mais complexas, membros longos e pés ainda com três dedos, porém somente o do meio era bem desenvolvido, e com dentes mais desenvolvidos (JONES, 1987; MARCENAC; AUBLET; D'AUTHEVILLE, 1990; SILVER, 1982).

No Pleioceno inferior, por volta de 13 milhões de anos atrás, eqüídeos com um artelho se desenvolveram, os chamados *Pliohippus*, completamente ungulado, três vezes mais alto que *Eohippus*, olhos colocados como o do cavalo atual, media cerca de 1,20 m de altura, seus membros eram mais alongados, pés com um dedo bastante desenvolvido e dois dedos atrofiados, dentes definitivamente mais altos e adaptados para pastagem. Em uma época incerta de 3 a 1 milhão de anos, surge enfim o *Equus* ou cavalo como conhecemos hoje, chegando a 130 cm. *Equus* parece ter se originado na América do Norte e se dirigido para toda a América do Sul, onde deu lugar ao primeiro cavalo (JONES, 1987; MARCENAC; AUBLET; D'AUTHEVILLE, 1990; SILVER, 1982).

Ninguém sabe ao certo quantas espécies do gênero *Equus* se desenvolveram ou desapareceram nos milhares de anos. Sabe-se que os ancestrais do eqüídeo contemporâneo cruzaram o estreito de Bering e atingiram a Europa, Ásia e África. Posteriormente, o Estreito de Bering foi coberto pelas águas, e mais tarde, provavelmente por não se adaptarem as condições geológicas, os cavalos se extinguíram de toda a América, isso há cerca de 8.000 anos (SILVER, 1982; JONES, 1987). Posteriormente, os cavalos foram reintroduzidos à América pelos colonizadores europeus (EVANS et al., 1979; JONES, 1987).

As principais modificações sofridas pela linhagem dos cavalos foram: (1) aumento de tamanho; (2) aumento e alongamento da parte da cabeça anterior aos olhos; (3) aumento das convoluções do cérebro; (4) aumento do comprimento e mobilidade do pescoço; (5) modificações dos molares e pré-molares; (6) alongamento dos membros para corridas rápidas e fusão de ossos da perna para reforçar as articulações e suportar o peso do corpo; (7) redução dos dedos, de cinco para um único dedo (o terceiro) alongado e coberto pelo casco. Com essas modificações, os cavalos tornaram-se adaptados à vida em campos abertos e capazes de correr rapidamente; os dentes altos com numerosas cristas de esmalte permitiram alimentar-se de gramíneas (STORER et al., 2002).

A família Equidae pertence ao Reino Animalia, Sub-reino Metazoa, Filo Chordata, Sub-filo Vertebrata, Classe Mammalia, Sub-classe Eutheria, Ordem Perissodactyla. Atualmente, considera-se seis espécies viventes do gênero *Equus*: as zebras *Equus grevyi*, *E. burchelli* e *E. zebra*; os asnos *Equus hemionus* e *E. asinus*; e o cavalo, *Equus caballus* (OURO-PRETO, 2004). Todos estes são fecundos entre si, dando conseqüentemente, vários produtos híbridos, tais como mulas, zebróides, entre outros (SANTOS, 1981).

As diversas espécies do gênero *Equus*, originaram raças ou subespécies, com distintas características decorrentes da evolução ao ambiente em que se desenvolveram. Com o tempo, algumas espécies desapareceram e outras se formaram, inclusive por ação humana, através de cruzamentos controlados na busca de correções de deficiências e desenvolvimento de qualidades (OURO-PRETO, 2004).

O desenvolvimento inicial da domesticação dos cavalos é pouco conhecido, mas é consenso de diversos autores que o homem moderno e o cavalo moderno se desenvolveram juntos (EVANS et al., 1979; JONES, 1987; SANTOS, 1981). Com certeza, a primeira relação entre homem e cavalo foi de natureza unilateral, porque os homens caçavam e subsistiam com a carne dos cavalos (JONES, 1987). Os ossos de 40000 cavalos que existiram a 25000 anos, encontrados fora de um abrigo rochoso na França, em Soltré, demonstram que os homens das cavernas dependiam do cavalo. Além disso, os índios do Paleolítico podem ter sido parcialmente responsáveis pela extinção dos cavalos no continente Americano, já que a aparição do homem coincide com o desaparecimento do cavalo (EVANS et al., 1979).

É desconhecida a data exata da domesticação, mas provavelmente, o homem primitivo descobriu outras virtudes do cavalo, além de servir de alimento. É possível, por exemplo, que tenham percebido que era fácil manter vivos os cavalos capturados. E neste contexto, provavelmente, os animais inicialmente capturados pelo homem deviam ser enfermos e feridos ou muito jovens (SILVER, 1982). Os homens primitivos pintaram as paredes de suas

cavernas com desenhos do cavalo; esculpiram estátuas eqüinas em presas de mamute e fizeram ornamentos de pedra representando o cavalo, o que hoje é encontrado em diversas cavernas de todo o Velho Mundo (JONES, 1987).

O local e o período da domesticação inicial do cavalo continua em desacordo. Simpson (1951 apud EVANS et al., 1979) sugere que a possível existência de diversas raças de cavalos selvagens levou à domesticação em diversas partes do mundo, aproximadamente ao mesmo tempo. Certamente dois desses locais devem ter sido a China e a Mesopotâmia, entre os anos 4500 e 2500 a.C.. Torres e Jardim (1987) atribuem a domesticação dos cavalos ao povo ariano ou protomongóis há 3000 a.C.. De qualquer forma, foi na civilização européia que o cavalo se integrou rapidamente a um modo de vida que dependia de seu emprego como animal de tração. No ano de 1000 a.C. a domesticação do cavalo havia se difundido por quase toda a Europa, Ásia e Norte da África (ASSOCIAÇÃO DOS CRIADORES E PROPRIETÁRIOS DE CAVALOS DE CORRIDA DO PARANÁ, 2006).

No Egito e na Ásia Inferior provavelmente a 3.000 a.C. o jumento, antes do cavalo, era domesticado e utilizado por estes povos. Neste país, existem representações artísticas datando de 2000 a.C. mostrando as fases de captura, amansamento e utilização dos jumentos (TORRES; JARDIM, 1987).

A domesticação do cavalo foi um fator importantíssimo para o desenvolvimento das civilizações, a colonização de novos continentes, o avanço de fronteiras; além de terem sido utilizados em diversas guerras, torneios aristocráticos e em desfiles de ostentação social (OURO PRETO, 2004).

Teria sido no século XVI, início da colonização, que os primeiros animais domésticos desembarcaram em solo brasileiro, mas não há consenso em relação à maneira como teria ocorrido. Uma hipótese é de que teria sido Ana Pimentel – esposa de Martin Afonso de Souza – a primeira a trazer para o Brasil, diversos ruminantes em 1534. Outros afirmam que o

comandante Aires da Cunha, introduzira naquela mesma época, uma centena de cavalos Europeus em Pernambuco. E uma terceira hipótese seria a de que Tomé de Souza chegou da Ilha de Cabo Verde com esses animais a bordo de sua esquadra (LEVAI, 2003).

No Brasil, durante quase quatro séculos o gado ajudou a povoar o sertão, levando o criador e o vaqueiro a se fixarem no interior, ao passo que os cavalos tornaram-se meios de transporte, em uma época em que não se fazia distinção entre escravos e animais. O desenvolvimento das vilas e das cidades, portanto, muito deve ao trabalho dos bovinos, dos muars, dos eqüinos e dos asininos, embora esses animais nunca tivessem o justo reconhecimento por parte daqueles que tanto lhes exploraram. Durante o período colonial e nos primórdios da era republicana, com a difusão dos veículos movidos a tração animal, eram comuns os atos de abusos e maus tratos cometidos pelos cocheiros, cavaleiros e condutores, que permaneciam impunes. Havia indiscriminada utilização, nos cavalos, de instrumentos ofensivos como a gamarra, o bridão, o bocal e os antolhos, assim como a submissão desses animais ao poder ofensivo de varas e chibatas, para que não esmorecessem em seu trabalho escravo. Vale dizer, a propósito, que até trinta anos antes da proclamação da República, os bondes do Rio de Janeiro eram puxados por jegues (LEVAI, 2003).

No século XX, enfim, foi editado pelo Governo Provisório o Decreto nº 24.645/34, proibitivo da prática de maus-tratos aos animais. Dentre as condutas passíveis de enquadramento penal foram incluídas as seguintes: praticar ato de abuso ou crueldade em qualquer animal, golpeando-o, ferindo-o ou mutilando; manter animais em lugares insalubres; sujeitá-los a trabalhos insalubres; abandonar animal doente ou ferido; atrelar animais, em condições irregulares, nos veículos de tração e carroças, bem como lhes infligir castigos imoderados; utilizar os serviços de animal enfermo e, se sadio, fazê-lo trabalhar sem descanso ou alimento suficientes. Todas essas hipóteses delitivas podem ser invocadas contra aqueles que maltratam animais usados em serviços de tração (LEVAI, 2003).

Para Calhau, (2004) as relações do homem com o animal e a natureza, na civilização ocidental, têm sido regidas pelo domínio. Esse vínculo, onde fauna e flora são instrumentalizados, ganhou fundamentos nos ditames bíblicos de que o homem é superior a todas as coisas. Como “coisas”, todos os seres vivos não humanos seriam concebidos para “satisfazer as necessidades humanas”. Neste sentido, Santana (2004 apud KAARI, 2006) escreve que “essa noção de que as criaturas não-humanas possuem mero valor instrumental, ao invés de valor intrínseco, é decorrente da escravidão mundial, a que esses seres foram submetidos em benefícios dos homens”.

Para Brügger (2004), o antropocentrismo é um traço marcante da modernidade que molda nossa relação com a natureza, e é claro, com os animais mesmo com os seres humanos. Em nossa cultura, a natureza é vista como uma grande fábrica, um objeto de extorsão cada vez maior e existe uma parte animal desta natureza que é brutalmente explorada. Contrapondo essa visão, surgiu a corrente Biocêntrica, que ampara-se no paradigma holístico-sistêmico de que cada ser vivo tem seu valor em si e é fundamental para a manutenção da vida na Terra (KAARI, 2006).

O eqüídeo de tração desde a domesticação, é tido como ferramenta indispensável, utilizado para diversos trabalhos, geralmente exigidos acima de seus limites naturais (GOODSHIP; BIRCH, 2002 apud MARANHÃO et al., 2006). O agravante dessa situação é que atualmente, em diversas cidades brasileiras, os eqüídeos são utilizados por camadas mais humildes e desinformadas da população; usados por carroceiros que recolhem lixo reciclável (papel, plástico, borracha, etc), entulho de construção civil, lixo resultante de poda de árvores e jardins, além de fazerem o carreto de móveis, material de construção, entre outros (KHALIL, 2006).

Para Khalil (2006), pela extrema pobreza, ignorância e exclusão social de seus donos, comumente os eqüídeos são mal alimentados, mal ferrados, não recebem qualquer

atendimento veterinário, são obrigados a trabalhar além de suas forças, mesmo doentes e famintos, são mal-tratados com cargas excessivas, jornadas de trabalho exaustivas, praticamente não têm repouso e quando fraquejam são açoitados, inclusive com instrumentos e em locais deliberadamente escolhidos para causar grande dor. Quando “imprestáveis”, são abandonados e morrem de sede. No trânsito, esses equídeos de tração são conduzidos por vias de grande movimento, em horários de pico, estando portanto, sujeitos a acidentes. Muitas vezes, são conduzidos por menores de idade em flagrante de desobediência às leis.

O Vídeo-documentário produzido pelo Instituto Nina-Rosa em 2005, “Vida de Cavalo”, mostra que apesar deste animal ser aparentemente forte, trata-se de um ser frágil que possui um limiar de dor muito baixo, ou seja, pequenos estímulos causam grande sensação de dor. De acordo com o mesmo vídeo-documentário, o cavalo “é um dos poucos animais que literalmente morrem de dor. Muitas vezes, o que mata em uma cólica não é a doença em si. É a dor que ele sente que o leva ao colapso cardíaco.” Além disso, os equídeos são animais herbívoros muito dóceis, sociais e extremamente pacíficos e não possuem armas de defesa como chifres ou garras; por isso seu meio de defesa contra o predador ou agressor é a fuga. Dentre outras características, são animais adaptáveis a diversas condições, estabelece vínculo muito forte com a mãe e também com seres humanos, e por essa razão faz o que lhe determinam (VIDA DE CAVALO, 2005).

Vários autores relatam diversos problemas associados à atividade dos carroceiros, dentre eles: exclusão social, desobediência às leis de trânsito e de proteção à infância e adolescência, bem como às leis de proteção aos animais, destinação incorreta de entulhos coletados por carroceiros, entre vários outros. E por isso, muitas cidades têm criado projetos e, até mesmo, leis municipais buscando regulamentar a atividade de carroceiro, para melhorar a vida dos mesmos e da sociedade em geral, bem como lutando por uma melhora das condições de vida

dos eqüídeos (REICHMANN, 2003; REZENDE et al., 2004; SILVA-FILHO et al., 2004; KAARI, 2006)

Esses projetos estão sendo realizados, por exemplo, em São Carlos – SP, Belo Horizonte – MG, Belém – PA, Londrina - PR e Rio de Janeiro – RJ. No geral, é feita a identificação e o registro dos carroceiros, da carroça e também do eqüídeo com implantação de microchips; além de trabalhos educativos para ensinar aos carroceiros os cuidados que devem ter com seus animais, ensinar as leis de trânsito, o que devem fazer com o material que recolhem, entre outros. Faz-se também, atendimento veterinário dos eqüídeos, vacinação e vermifugação. Geralmente, esses trabalhos contam com a participação direta de universidades federais, que diagnosticam a situação, elaboram e executam os projetos com os carroceiros (KAARI, 2006; LEVAI, 2003; MARANHÃO et al., 2006; RAMOS, 2006; REZENDE et al., 2004; SILVA; VENTURA, 2001; SILVA-FILHO, 2004).

Em Uberlândia – MG, numa tentativa de regulamentar o trabalho desses profissionais, foi elaborada e decretada a Lei nº 2351 de 14 de junho de 1991 (Anexo 1), que estabeleceu normas para o serviço de transporte por veículos de tração animal e deu outras providências. Essa lei, em linhas gerais, trata apenas do tráfego das carroças e da obrigatoriedade de cadastramento do condutor da carroça. Esta lei não menciona, portanto, aspectos referentes aos maus-tratos dos eqüídeos de tração.

Em 1997 foi votada uma nova lei sob nº 7038 de 26 de dezembro (Anexo 2), que não trouxe grandes mudanças, apenas estabeleceu valores de multas, em caso de desobediência da lei e determinou a correta destinação dos entulhos recolhidos pelos carroceiros. De acordo com comunicação oral de uma atual funcionária, que preferiu não ser identificada, responsável pelo Setor de Limpeza Urbana de Uberlândia – MG, esta lei de 1997 resultou no cadastro de 1000 carroceiros em Uberlândia, e o emplacamento de suas carroças. Ainda de acordo com informações fornecidas pelo Setor de Limpeza Urbana de Uberlândia, atualmente

as carroças já não têm mais placas e, todos os problemas citados anteriormente, também retratam a realidade de cerca de 1500 carroceiros que trabalham em Uberlândia. Segundo a mesma funcionária do Setor de Limpeza Urbana de Uberlândia está sendo proposta, desde agosto de 2006, uma nova lei (Anexo 3) que regulamente o trabalho dos carroceiros no município. Esta lei é semelhante aos projetos realizados em São Carlos – SP, Belo Horizonte – MG, Belém – PA, Londrina - PR e Rio de Janeiro – RJ, propondo uma parceria entre a Prefeitura Municipal e o Hospital Veterinário da Universidade Federal de Uberlândia. Algumas propostas dessa nova legislação seriam também a colocação de microchips para identificação dos eqüídeos, emplacamento de carroças, vermifugação e vacinação periódicas, entre outros.

O Hospital Veterinário da Universidade Federal de Uberlândia, faz atualmente, o atendimento gratuito dos animais pertencentes à carroceiros e tenta conscientizá-los quanto aos cuidados com seus animais. Entretanto, essas atitudes, de forma isolada, não são suficientes para solucionar os problemas.

No contexto exposto, torna-se imprescindível diagnosticar a realidade de Uberlândia, no que se refere ao trabalho de carroceiros e o uso de animais de tração. Apenas a partir do conhecimento dessa realidade, será possível a implementação de projetos e leis, que proporcionem uma vida digna para os animais de tração, bem como uma melhor condição de vida e trabalho para os carroceiros.

Com base nos resultados alcançados, esperamos que este trabalho contribua para elaboração de leis e criação de projetos, que visem regulamentar essa atividade em nossa cidade, bem como melhorar a condição de vida dos carroceiros e dos eqüídeos. De posse dos dados levantados, pretendemos preparar palestras para os carroceiros, bem como distribuir folhetos com informações sobre os eqüídeos envolvendo formas adequadas de manejo, e ainda, procurar incentivar práticas como estas em projetos já existentes.

2 OBJETIVOS

Os objetivos deste trabalho foram:

- levantar o perfil sócio-econômico dos carroceiros existentes no município;
- investigar como vem acontecendo o tratamento dos eqüídeos pelos carroceiros da cidade de Uberlândia;
- investigar o número de acidentes ocorridos em Uberlândia envolvendo eqüídeos;
- identificar quais as principais enfermidades dos animais de tração levados ao Hospital Veterinário da Universidade Federal de Uberlândia.

3 MATERIAL E MÉTODOS

Realizamos no período de dezembro de 2006 a janeiro de 2007, uma pesquisa diagnóstica-avaliativa, que não pretende apontar culpados ou inocentes, mas pretende ser um levantamento de uma realidade, sugerindo novas orientações no sentido de minorar alguns problemas ligados a essa realidade. Embora essa pesquisa se insira nos domínios da pesquisa qualitativa, alguns dados foram coletados na forma quantitativa, mas foram analisados na forma descritiva. A coleta de dados foi viabilizada a partir de entrevistas, pesquisa documental e observação “in loco”.

Buscando diagnosticar a situação dos eqüídeos usados para tração, realizamos entrevistas semi-estruturadas (Apêndice I) com 30 carroceiros em diferentes regiões de Uberlândia – MG. A entrevista foi dividida em duas partes, uma parte com questões referentes ao perfil dos carroceiros e outra com perguntas que permitiram avaliar como os carroceiros tratam seus eqüídeos (alimentação, ferrageamento, respeito à quantidade de carga, limitações, uso de chicotes e outros instrumentos semelhantes, jornada de trabalho, tempo de repouso, oferta de água, entre outros). No início da entrevista, fizemos uma apresentação, enfatizando que o trabalho é parte de uma pesquisa universitária, sem ligação com nenhum órgão público.

Lemos as questões individualmente para cada entrevistado, anotando as opções por ele escolhidas nas questões fechadas, e suas falas nas questões abertas. Adotamos uma postura de isenção de opiniões durante a entrevista, apenas assegurando ao entrevistado, o entendimento das questões.

As entrevistas com os carroceiros foram realizadas em lojas de material de construção durante os intervalos entre um frete e outro. Esta escolha se deveu principalmente à grande dificuldade em se entrevistar os carroceiros enquanto estavam nas ruas, já que estavam trabalhando e não podiam responder a entrevista, a existência de um grande número de lojas de material de construção que trabalham com carroceiros na cidade também influenciou essa decisão. Embora esses, possam sair e prestar serviços em outros lugares, já que são trabalhadores do setor informal, geralmente permanecem nas lojas à espera dos fretes.

As lojas de material de construção civil, onde foram realizadas as entrevistas localizam-se em 9 bairros da cidade de Uberlândia (Tabela 1), e estes locais foram escolhidos por possuírem carroceiros e, por autorizarem a realização da entrevista, diferentemente de outros locais que embora soubéssemos que possuíam carroças não permitiram que o trabalho fosse realizado, em seus estabelecimentos.

Tabela 1. Bairros onde se localizavam as lojas de material de construção civil e número de proprietários de carroça entrevistados.

Bairros	Número de lojas de material de construção	Número de carroceiros entrevistados
Custódio Pereira	2	4
Nossa Senhora Aparecida	1	3
Planalto	1	4
Santa Mônica	2	2
Saraiva	1	4
Segismundo Pereira	1	1
Tibery	2	4
Tubalina	1	4
Umuarama	1	4

Para a composição dos dados, realizamos também uma pesquisa documental, nos relatórios e documentos obtidos junto ao a Polícia Militar. Esse mesmo, trabalho foi realizado nos arquivos do Hospital Veterinário da Universidade Federal de Uberlândia. Foram levantados prontuários de atendimento a eqüídeos, realizados pelo Hospital Veterinário no período de 2002 a 2005, sendo anotadas todas as informações contidas nos mesmos, sendo: endereço do proprietário do cavalo; origem do animal (carroça, fins didáticos da própria Universidade, Associação de Proteção Animal, Prefeitura Municipal de Uberlândia, Centro de Controle de Zoonoses, e animais pertencentes a proprietários diversos); o sexo do eqüídeo, raça e idade; anamnese feita anteriormente à consulta; alimentação fornecida pelo proprietário; local e condições em que o animal vive; dados referentes à vermifugação e vacinação; e diagnóstico dado pelo médico veterinário. Os eqüinos levados pela Prefeitura de Uberlândia e pela Associação de Proteção Animal, muitas vezes encontravam-se descritos como animais de carroça, e por isso, para as análises, foram agrupados juntamente com os eqüinos levados por carroceiros.

Foram realizadas observações “in loco” e feitos registros fotográficos para complementação de dados deste estudo.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Perfil dos carroceiros entrevistados em Uberlândia-MG

Mesmo as entrevistas sendo realizadas em lojas de material de construção, encontramos dificuldades em realizá-las, uma vez que muitas lojas negaram trabalhar com carroceiros e outras não permitiram que entrevistássemos os proprietários das carroças, demonstrando temor, quanto a algum tipo de fiscalização, ou que a entrevista fosse atrapalhar o trabalho dos carroceiros. Outra dificuldade, muitas vezes encontrada, foi à relutância de alguns carroceiros em responder a entrevista.

Foram entrevistados 30 carroceiros sendo que mais jovem tinha 17 anos e o mais velho 76, porém, a maioria dos entrevistados tinha idade entre 20 e 29 anos (20%) e 35 e 44 anos (27%) (Tabela 2). A maioria dos entrevistados (73%) relatou ser casado. E 90% relatou ter filhos, sendo que destes, 30% afirmaram ter um filho e 36% dois filhos.

Tabela 2. Idade dos carroceiros entrevistados, expressa em porcentagem (n=30).

Idade	Número de carroceiros	
	Porcentagem	N
15 – 19	13	4
20 – 24	10	3
25 – 29	10	3
30 – 34	7	2
35 – 39	13	4
40 – 44	13	4
45 – 49	7	2
50 – 54	13	4
55 – 59	0	0
60 – 64	0	0
65 – 69	7	2
70 – 74	3	1
75 – 79	3	1

O tempo de trabalho nesta profissão variou de um mês a até 50 anos, sendo que os carroceiros possuem em média 16 anos de profissão (Figura1). Outro dado que nos chamou a atenção, é que 33% dos entrevistados começaram a trabalhar como carroceiros ainda na adolescência, quando eram legalmente considerados menores de idade. Desses carroceiros, 80% possuem hoje, idade entre 17 e 25 anos, o que nos mostra que mesmo atualmente, há jovens que podem estar deixando de ir à escola para trabalhar em carroças.

Até pouco tempo os carroceiros, em sua maioria, eram senhores de meia idade, pais que sustentavam suas famílias com sua atividade de carroceiro. Hoje, muitos jovens de 14 a 20 anos, exercem essa atividade para complementar a renda familiar e satisfazer suas necessidades, deixando de ir à escola e descumprindo-se a legislação de proteção à infância e adolescência (REICHMANN, 2003).

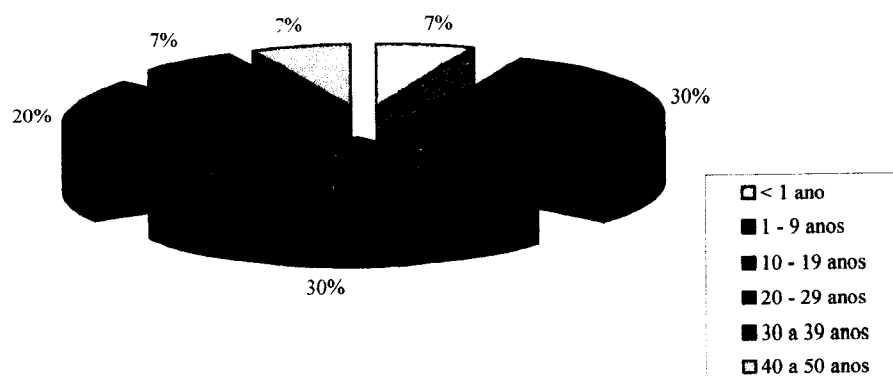


Figura 1: Tempo de trabalho como carroceiro.

É preocupante também, o fato de termos encontrados indivíduos com mais de 70 anos de idade, exercendo um trabalho que exige, às vezes, esforço físico, quando deveriam estar desfrutando dos benefícios de uma aposentadoria, visto já terem trabalhado quase 50 anos.

Quanto à escolaridade foi observado que apenas 7% são analfabetos, sendo que nenhum dos carroceiros entrevistados, chegou ao Ensino Médio (Figura 2). O fato de possuírem baixo grau de escolaridade pode explicar o motivo de muitos carroceiros trabalharem tantos anos nesta profissão, mesmo já tendo exercido outras atividades profissionais (87% já possuíram outra profissão), e também explica o fato dessas profissões serem em sua maioria servente de pedreiro (20%) e lavrador em fazendas (27%), muitas vezes sem carteira assinada.

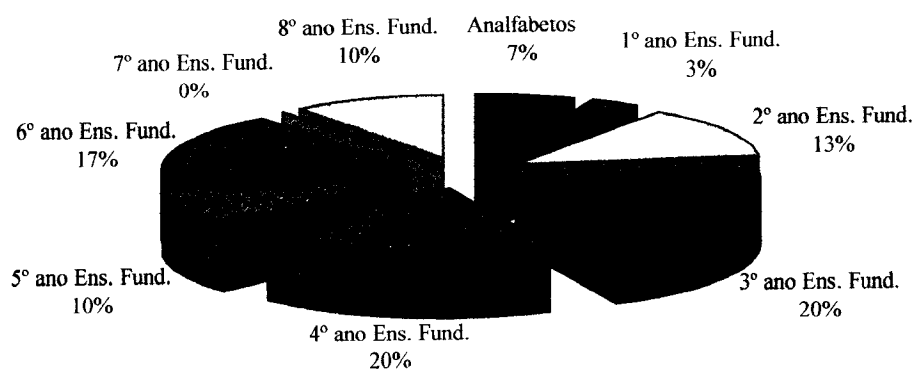


Figura 2: Escolaridade dos carroceiros entrevistados.

Todos os entrevistados afirmaram já terem exercido outras atividades profissionais. Destes, 43% relataram nunca ter trabalhado com carteira assinada, o restante (57%) tiveram a

carteira assinada, ao menos uma vez, embora alguns entrevistados (17%), tenham relatado que na maioria das atividades que exerceram não eram trabalhadores registrados. Dentre as áreas de atuação profissional antes do serviço de carroceiro, em Uberlândia, citadas pelos entrevistados estão: artesão, entregador de padaria, motorista, comerciante, serviços gerais, mecânico de autos, carregador, pintor, funcionário de lava-jato, ensacador, pedreiro, servente de pedreiro e lavrador. Um dos carroceiros entrevistados, já com 50 anos de profissão, acredita que trabalhar com carteira assinada é melhor do que a profissão de carroceiro, como se observa em sua fala:

“Esses meninos novos têm que largar isso aí de ser carroceiro, e trabalhar em loja de material de construção. Tem que trabalhar é ‘fichado’, aqui já ‘estrupiei’ todo, já me machuquei e quebrei todo e tinha que continuar trabalhando e não ganhava nada, não tinha nenhum direito. Isso não compensa, eu tenho até ódio de olhar as coisas que eu fiz. Você trabalha 10 anos em um lugar e não tem nenhum valor, nenhum direito à nada.e qualquer hora eles e mandam embora.”

Em todos os estabelecimentos de construção civil procurados, verificou-se esta realidade. Em algumas lojas o carroceiro é chamado apenas se o cliente preferir que a entrega seja feita por carroça, uma vez que o frete é mais barato. Em outros estabelecimentos os carroceiros passam todo o dia nas lojas de material de construção fazendo entregas, mas em nenhum dos casos possuem vínculo empregatício.

Todos os carroceiros entrevistados relataram ser os proprietários da carroça e do cavalo que utilizam para trabalho. Constatou-se ainda que 93% dos entrevistados trabalham sozinho, os carroceiros relataram não emprestar, nem alugar seu veículo para terceiros, sendo, portanto o veículo apenas de uso do proprietário; e aqueles que não se incluíram nessa categoria, (7%) relataram emprestar o veículo para membros de sua família como pai e filho. Em Belo Horizonte - MG, Rezende et al. (2004), constataram que 26% dos carroceiros são auxiliados por familiares, sendo mais freqüente a ajuda dos filhos (31%), muitas vezes menores de idade.

Quando perguntados, sobre um local onde costumam ficar esperando por chamados para carreto, 93% disseram ficar na própria loja de material de construção. Esse resultado já era esperado, já que foi uma das condições analisados para se realizar a pesquisa em tais lojas.

Foi observado que a jornada de trabalho dos carroceiros varia de 8 até 13 horas diárias sendo que 50% trabalham 10 ou 11 horas por dia (Figura3). Segundo os entrevistados, nesse trabalho, há dias que não param para descanso, ou seja, quando há muitos fretes o trabalho é contínuo, buscando e levando cargas. Entretanto, podem ocorrer pausas de 10 minutos a até 2 horas entre um frete e outro, e este seria o tempo de descanso de seu equino durante o trabalho. Desta forma, percebemos que os carroceiros não estabelecem, por si próprios, um horário para seus equinos descansarem, portanto, não há descanso, mas sim um período de espera pelo próximo frete. Além disso, durante o tempo em que esperam por novos carretos, foi verificado que em todas as lojas os cavalos continuam arreados e amarrados.

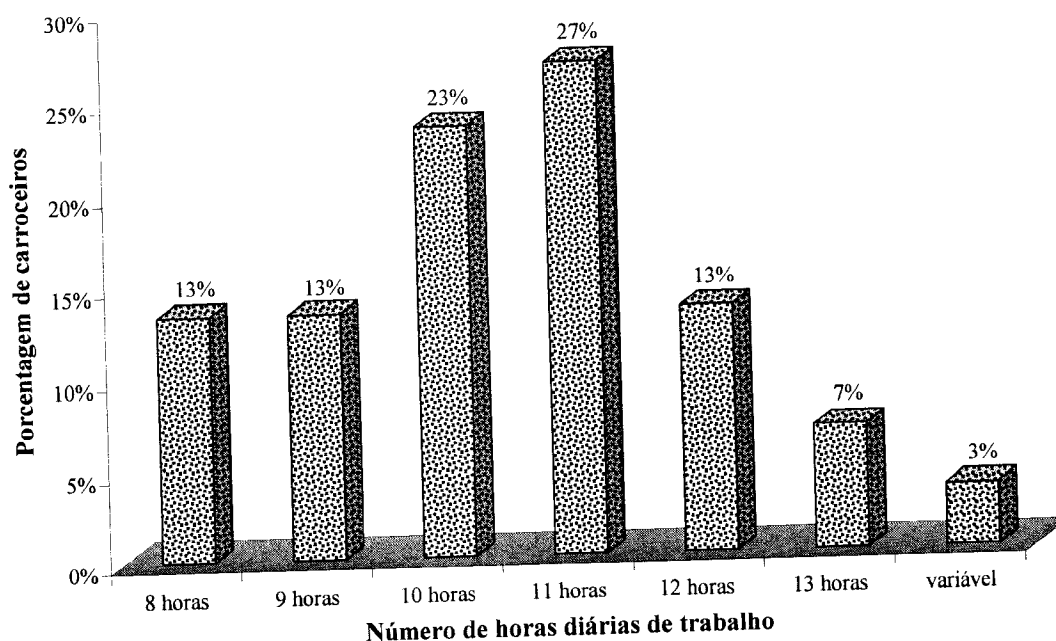


Figura 3: Número de horas diárias de trabalho dos carroceiros e seus equinos.

As entrevistas foram realizadas em 12 lugares diferentes, sendo que em quatro, os equinos além de arreados, foram encontrados expostos a sol e chuva, sem água ou comida, em meio aos materiais de construção. Em outro estabelecimento, as condições eram as mesmas, porém

os cavalos ficavam estacionados na rua, aguardando o próximo frete. Em outras três lojas foram observadas as mesmas condições, porém verificou-se a oferta de água. Em outras duas, além de água era oferecido comida. E em outros dois estabelecimentos, os eqüinos encontravam-se em um terreno vago localizado próximo a loja, também com comida e água.

A verdade é que metade dos eqüídeos é submetida a 10 ou 11 horas de trabalho por dia e são forçados a levar cargas muito pesadas (em média 600 kg) a diversas partes da cidade geralmente em bairros próximos a localização da loja. Quando a quantidade de material e a distância do local de entrega são maiores, as lojas utilizam veículos automotivos. A maioria dos carroceiros (80%) relatou carregar de 500 kg a 800 kg por carroto (Figura 4). O cálculo do peso transportado por carroto foi calculado pelos próprios carroceiros, acredita-se que esses números estão bem próximos da realidade, uma vez que muitas vezes os carroceiros baseavam seus cálculos no número de sacos de cimento transportados em um único carroto, e este material possui um peso fixo de 60 kg. Além do material, devemos somar ainda o peso da carroça, que pode ser de cerca de 150 a 200 kg, e a massa corpórea do carroceiro.

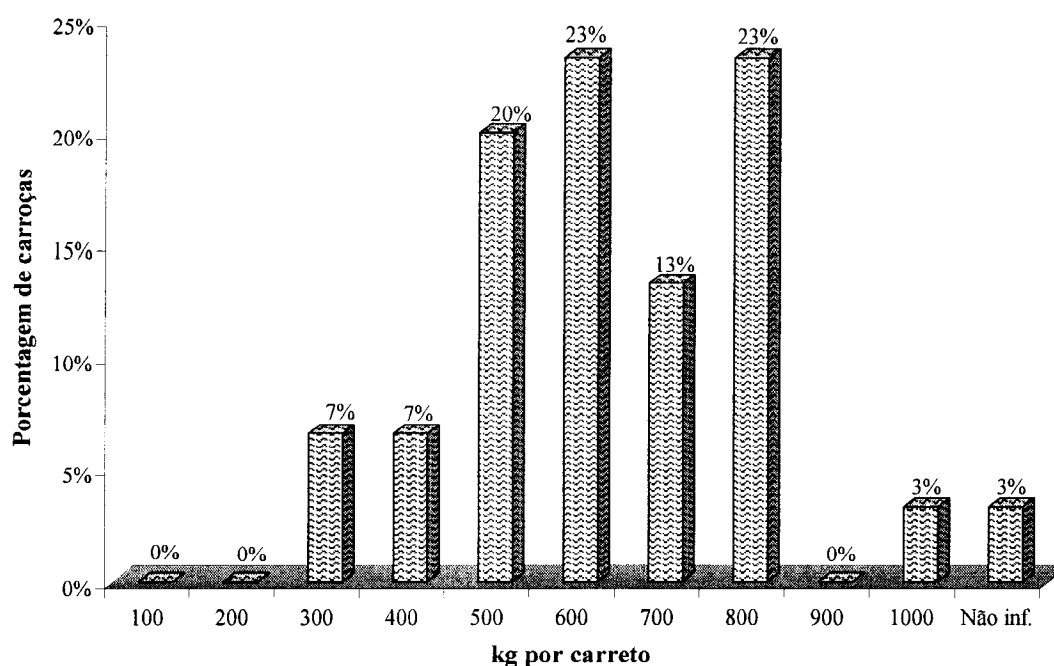


Figura 4. Quantidade de material transportado pelos carroceiros em um único carroto.

Quando entrevistados, 23% dos carroceiros reclamaram do excesso de peso que muitas vezes são forçados a carregar, como podemos perceber, em seus depoimentos:

“O principal para mim que tinha que melhorar é cortar o peso, no máximo 500 kg, e tem que ter fiscalização.”

“Tinha que ter limite de peso, tem hora que a gente não quer levar, mas é obrigado porque é pobre. E tinha que ter fiscalização do peso.”

“O problema nesse trabalho é que costuma carregar peso demais, mas é só esse problema.”

“O maior problema é por peso demais, porque judia muito do animal.”

Um dos carroceiros foi bastante eloquente, ao falar sobre a questão do peso:

“Tem muito dono de loja ruim por aí, eles querem por muito peso, querem encher a carroça, aí você junta isso aí, uns 700 kg que eles querem por, mais o peso da carroça e o meu em cima, aí você junta e aí você vai ver quanto que isso vai dar. Acho que a carroça deve pesar uns 150 kg. Daí o cara quer subir uma subida, o cavalo não sobe, tem muito cara mau que bate até, mas não adianta o cavalo não sobe, aí o cavalo machuca, num dá conta. Aí o dono da loja num ajuda com remédio, nem comida, não te empresta nem 100 reais, para comprar um cavalo, mas quer por qualquer peso. Eu não ponho não, o cavalo só puxa uns 400 kg, eu num gosto de por mais. Aí eu tive que sair de lá (outra loja onde trabalhava) porque tinha um cara lá que era ruim e queria por 700-800 kg na carroça e eu não queria. Lá (na outra loja) eles (os donos) obrigam os carroceiros a por muito peso na carroça. Ai agora eu estou aqui nessa loja, e eu falo que só ponho um tanto, quando fala pra por mais, eu falo que não levo. Aí está indo, mas se começar a fazer igual lá, quiser por qualquer tanto, eu vou largar e vou trabalhar na rua, porque aí eu ponho o tanto que eu quiser.”

Quando perguntamos aos carroceiros quantos cavalos possuíam e quantos cavalos usavam em um mesmo dia para tantas horas de trabalho, observamos que 67% possui mais do que um cavalo (Figura 5). Desses, 53% relataram usar um cavalo no período da manhã e outro no período da tarde, enquanto os demais (47%), usam apenas um cavalo durante todo o dia. Em uma das lojas de material de construção que visitamos, os cavalos que seriam usados para o outro período do dia, aguardavam em um terreno cercado com água e comida (Figura 6).

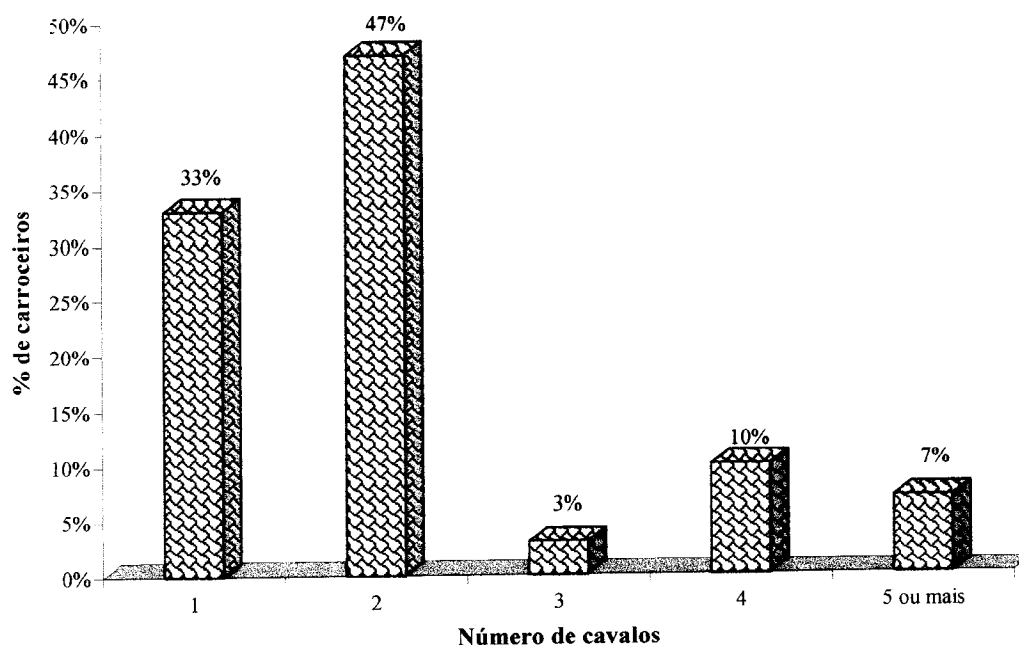


Figura 5. Relação do número de cavalos por carroceiros entrevistados.

Esta prática, de usar dois cavalos para cumprir a jornada de trabalho diária dos carroceiros, de modo que cada cavalo trabalha por cerca de 5 horas/dia, pode ser um indicativo de preocupação dos entrevistados em não sobrecarregar apenas um animal, garantindo a sua saúde e ainda mantendo-se o rendimento de trabalho de entregas durante todo o dia.



Figura 6. Imagem de equinos aguardando frete. (A) animais arreados (a frente) que estavam sendo usados no período da manhã, e animais soltos (ao fundo). (B) animais soltos em detalhe.

Como as entrevistas foram feitas em estabelecimentos comerciais, já era esperado que a maioria dos carroceiros se enquadrasse nesta condição, de transportar materiais de construção, o que foi confirmado por 93% dos entrevistados. Ainda assim, 83% relataram carregar também entulhos diversos, 63% disseram ter o costume de carregar móveis, 27% além de transportar estes materiais coletam materiais recicláveis, e ainda 7% disseram transportar outros materiais, como por exemplo, animais mortos.

De acordo com as entrevistas, os carroceiros ganham uma média de R\$ 25,80 por dia de trabalho, podendo variar de R\$ 15,00 até R\$ 60,00 (Figura 7). Segundo um dos entrevistados, os carroceiros recebem das lojas de construção civil cerca de R\$ 4,00 por frete, independente da quantidade de material que carregam ou da distância que percorrem para entregar. Este fato nos chama a atenção, já que geralmente as transportadoras determinam o valor a ser pago ao fretista de acordo com quantidade de material transportado e a distância percorrida. Nas palavras deste mesmo carroceiro entrevistado:

“(...) de todo jeito que a gente trabalha é difícil, a gente anda meio mundo pra ganhar R\$ 4,00. A gente pelega para aumentar o frete e não aumenta. ...é muito caro cuidar dos animais, carroça é caro, se estraga uma peça fica caro pro carroceiro, e eles pagam muito pouco. Eu compro o capim do rapaz ali na chácara, ele tritura capim e vende sabe?! Pago R\$3,50 um balaio pequeno pra cada cavalo. E num é só capim que os bichos comem. E ainda tem que dar remédio... Quem tem caminhonete ganha bem mais, uns R\$ 20,00 a R\$ 30,00 por frete, e carrega mais, vai mais vezes.”

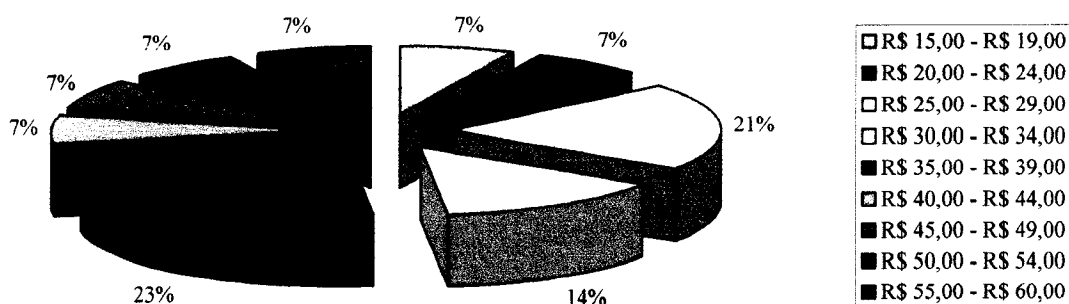


Figura 7. Renda diária dos carroceiros em Uberlândia-MG.

*um dos carroceiros entrevistados relatou não trabalhar mais com a carroça com frequência, na verdade a usa como meio de transporte.

Para 30% (n=9) desses profissionais, o valor do frete é baixo, conforme pode se observar nos depoimentos a seguir:

“Eu acredito que tinha que valorizar mais o frete.”

“Acho que tinha que subir o frete, a gente trabalha muito e não tem valor.”

“A gente ganha dinheiro, mas é pouco. Se melhorasse o frete seria bom.”

Os carroceiros que trabalham coletando materiais recicláveis, para complementar o trabalho em lojas de construção, disseram conseguir de R\$ 90,00 a até R\$ 400,00 por mês com este trabalho. Não foi perguntado aos entrevistados quanto ganhavam carregando entulhos ou móveis.

Em relação ao entulho de construção civil, podas de árvores, lixo e outros, existe a preocupação do que é feito com este material, e nesse sentido, de 83% dos carroceiros que carregam esse tipo de material, 80% disseram levar a carga para alguma central de entulho da cidade. O restante (20%), relatou jogar o material em terrenos baldios ou no acostamento de rodovias. Foram citadas as centrais de entulho dos seguintes bairros de Uberlândia: Canaã, Tibery, Esperança, Nossa Senhora das Graças e Santa Mônica. De acordo com a Prefeitura de Uberlândia, existem hoje 24 Centrais de Entulho na cidade (Figura 8).

Ainda assim, muitos carroceiros (20%) reclamaram da falta de centrais de entulho em Uberlândia, o que, segundo os entrevistados, faz com que muitas vezes tenham que carregar o entulho por longas distâncias até chegar a central de entulho mais próxima, e muitas vezes afirmaram deixar de recolher estes materiais, por causa da distância de certos bairros de um local que tenha as centrais de recolhimento.

Centrais de Entulho de Uberlândia		
Bairros		Localização
1.	Canaã	Av. Palestina esquina com Alameda Jardim Holanda
2.	Daniel Fonseca	Av. Geraldo Mota Batista esquina com Av. Fernando Vilela
3.	Guarani	Rua Do Vaneirão (invadido por sem teto)
4.	Jardim América	Av. Vinícius de Moraes com R. Iolanda Ribeiro e Vivaldi Cunha (cerca viva)
5.	Jardim Brasília	Rua Mercúrio esquina com Rua Mateus (divisa do Bairro Neuza Rezende)
6.	Jardim Finotti	Av. César Finotti esquina com Rua Joaquim Fernandes Veloso (cerca viva)
7.	Jardim Patrícia	Rua Godevino Alves da Rocha com Rua Eduardo Segadães (cerca viva)
8.	Joana Darc.	Rua Harmonia esquina com Rua Paraíso (invadida sem teto)
9.	Laranjeiras	Rua Iraque esquina com Av. Dinamarca
10.	Luizote	Rua Genarino Casabona esq. com Rua Luiz José Alves
11.	Martins	Av. Paes leme, próximo à Av. Minervina Cândida
12.	Morumbi	Av. José Maria Ribeiro esquina com Av. Felipe Calixto Milken
13.	Nosso Lar	Rua Rio Corumbá esq. com Rua Luiza Aparecida Guerra
14.	N ^a Sr. ^a das Graças	Ao final da Rua Pedro Quirino da Silva
15.	Planalto	Av. Dimas Machado esquina com Rua do Feirante (cerca viva)
16.	Roosevelt	Av. Cesário Crosara esquina com Rua Alcides Leite
17.	Santa Mônica	Ao final da Av. Ortizio Borges - Próximo à BR
18.	São Jorge	Rua José Gonzaga Freitas esquina com Chapada dos Guimarães (cerca viva)
19.	Taiaman	Ao Final da Rua dos Violões (área invadida por sem teto)
20.	Tibery	Rua Farid Ibrahim Cury esquina com Av. Bélgica
		PONTOS CRÍTICOS (atualmente utilizados como centrais de entulho)
21.	Cidade Jardim	Rua das Violetas entre a Rua das Papoulas e Rua das Perdizes
22.	Granada	Av. Alípio Abraão com Rua Afonso Lourenço
23.	Mansour	Rua Rio Nilo esquina com Rua Rio Corumbá (Desativado)
24.	Tocantins	Rua Celso da Cunha Rezende esquina com Rua João O. Andrade

Figura 8. Centrais de Entulho existentes na cidade de Uberlândia (retirado de <<http://www2.uberlandia.mg.gov.br/pmu>>, 2006).

Outra reclamação de alguns carroceiros, é que as centrais de entulho não aceitam todo tipo de material, por exemplo, não recebem pneus velhos e nem material orgânico. Em sua

simplicidade, os carroceiros demonstraram relances de consciência ambiental. Alguns depoimentos que ressaltam esses aspectos são apresentados a seguir:

“Tinha que ter central de entulho em muitos bairros, senão pega um entulho no Centro, e tem que andar muito, ir lá no Tibery levar.”

“Tem que abrir mais depósito de entulho. Cada bairro tem que ter um. E não pode ter ‘descidona’ indo pro depósito de entulho, porque judia muito do animal. Tem que pensar nele, porque depende dele.”

“Tinha que ter mais central de entulho. Se não encontro central de entulho, jogo em terreno e corro, porque senão aparece alguém pra reclamar com a gente. Aí a gente ainda tem que escutar, eu sei, mas não tem central. Não tem como carregar do bairro Brasil pra cá (Tibery). E a central de entulho não recebe material orgânico, tipo bicho morto, aí joga na rodovia mesmo. Não recebe pneu também, daí temos que jogar em qualquer terreno.”

“Tem que fazer uma central de entulho em cada bairro. A prefeitura não incomoda, não são ruins conosco...mas não incomodam, uma central de entulho em cada bairro manteria a cidade asseada, limpinha e seria melhor pra nós. Eu levo na central, se for longe nem pego. Muito carroceiro pega e joga em qualquer lugar, não zela do Meio Ambiente e suja a cidade, mas se quer a cidade limpa, quer as coisas certas tem que ter mais central de entulho.”

Por todo o exposto percebemos a importância das Centrais de Entulho de Uberlândia para a destinação correta de resíduos e a redução da degradação de determinadas áreas do espaço urbano como os lotes vagos e margens de rodovias aqui citados pelos carroceiros. Além de um número adequado de Centrais de Entulho, a realização de trabalhos que envolvam Educação Ambiental pode conscientizar os carroceiros quanto à destinação correta dos materiais que coletam.

Uma maneira de se organizar estas atividades e de definir e valorizar um espaço de atuação dos carroceiros dentro do município, seria o estímulo a criação de associações, as quais representariam também uma forma de facilitar a atuação da própria categoria. Entretanto foi relatado por alguns carroceiros a existência de uma associação que não parece ter sido representativa para eles e acabou não trazendo melhorias para a categoria, como pode ser observado nos relatos a seguir:

“Inventaram uma associação, mas isso foi só pra ganhar voto, eu fui lá e peguei minha carteirinha de carroceiro, mas não serve para nada.”

“Inventaram a associação, daí falaram que ia ter um brinde de um arreio e um jogo de pneu, aí todo mundo foi lá na associação, viu quem ganhou e foi embora, eu mesmo não voltei mais. Acho que ele (responsável pela associação) arrumou pra emplacar as carroças. Mas fez isso e só porque era candidato a vereador, pra ganhar voto, aí perdeu e não virou nada.”

Em contrapartida, percebemos que apesar da criação da associação não ter sido bem estruturada, alguns carroceiros ainda acreditam ser importante organizar uma associação de carroceiros, como pode ser observado:

“Os carroceiros tinha que ter uma associação, um sindicato, uma vez tentou fazer, mas os carroceiros não iam, não participavam das reuniões. Juntou todo mundo só uma vez, porque ia sortear pneu e arreada, depois não tinha mais ninguém. Tendo sindicato ‘arrumadinho’ eu acho que seria melhor para os carroceiros, ter alguém para ajudar e eu não importaria se tivesse que pagar um pouquinho.”

4.2 O relacionamento dos carroceiros com os eqüídeos de tração

4.2.1 Conhecimentos sobre o animal

O fato de os carroceiros trabalharem quase diariamente com seus animais de tração, pode levar a supor que tenham um conhecimento mínimo necessário para cuidar adequadamente desses animais, mas isso não corresponde à realidade. De acordo com Reichmann (2003) muitos carroceiros, baseiam os cuidados dispensados a seus animais, em informações adquiridas através da própria experiência ou então conseguida com colegas de profissão. Essa experiência ou as informações, frequentemente são baseadas em preconceitos, que resultam em manejos inadequados e até prejudiciais aos eqüinos.

Para compreendermos melhor a relação dos carroceiros com seus cavalos, achamos relevante entender como esses aprenderam a cuidar de seus eqüinos. Neste sentido, verificamos que o aprendizado sobre eqüinos parece ser algumas vezes, adquirido de diversas maneiras e para alguns de mais de uma maneira: passado de pai para filho (47%), apreendido com outros membros da família (10%), adquirido com amigos (23%), adquirido com a própria experiência na profissão (17%) ou tendo trabalhado alguma vez ou mesmo residido em fazendas (23%). Todos os entrevistados demonstraram acreditar terem os conhecimentos

necessários para cuidar de seus eqüídeos. Quando questionados sobre a possibilidade de aprender mais sobre cavalos, 40% dos entrevistados disseram saber o suficiente. Os outros 60% disseram que gostariam de aprender mais sobre eqüinos, como explicitado em suas respostas:

“Nunca que a gente sabe nada né?! Na vida tudo o que a gente sabe é pouco.”

“Se tivesse oportunidade gostaria de aprender mais.”

“É bom. Tem muita coisa que cavalo tem e sente que a gente não entende.”

“O que eu sei já tá mais ou menos. Mas quanto mais, melhor. Se tiver um curso eu vou.”

“Gostaria de aprender mais, através da associação, por exemplo.”

“A gente nasce aprendendo, vive aprendendo e morre sem saber. Gostaria sim de aprender mais sobre cavalos, sobre doenças”.

Baseando seus conhecimentos sobre eqüídeos em experiências próprias ou mesmo apreendidas com família e outros carroceiros, é possível que estes profissionais adotem posturas pouco adequadas em relação aos cuidados com seus cavalos e possivelmente desconheçam aspectos importantes para a manutenção da saúde do eqüídeo. Desta forma é relevante destacar o interesse de muitos carroceiros em aprender mais sobre eqüídeos, o que demonstra a preocupação destes profissionais com seus animais. E também, pelos seus próprios relatos, ressalta a importância de se criar oportunidades para que conceitos básicos sobre manejo adequado de eqüídeos cheguem a estes profissionais, garantindo melhores condições de saúde para os eqüídeos e maiores rendimentos de trabalho para os carroceiros.

4.2.2 Alimentação dos eqüídeos

Uma nutrição correta é fundamental para o desenvolvimento e manutenção de um organismo saudável, em qualquer fase da vida ou atividade. Os excessos ou deficiências podem predispor ou mesmo causar o surgimento de patologias. A melhor forma de se

identificar e corrigir desequilíbrios, é analisar os componentes alimentares diários e água ingeridos pelo animal (LEWIS, 2000).

Pesquisas realizadas com carroceiros, demonstram que a maioria dos eqüídeos apresenta certo grau de subnutrição, com escore corporal abaixo do recomendado, principalmente para animais que se exige trabalho diário e intenso. Os próprios carroceiros reconhecem a necessidade de uma alimentação melhor para seus animais de tração, porém a definição do que é alimentação (capim, grama, pasto, feno) e suplementação (ração) não é clara para eles. Isto resulta em uma alimentação desbalanceada e/ou com produtos inadequados e até contra-indicados para eqüinos (REICHMANN, 2003; SILVA-FILHO et al., 2004). A questão nutricional, além de resultar em menor capacidade de trabalho, torna os animais susceptíveis a doenças (SILVA-FILHO et al., 2004).

As forragens, colhidas ou não, são o alimento mais natural, seguro e, frequentemente mais barato para os eqüinos e devem constituir a base de sua alimentação. Elas são ricas em cálcio, potássio, vitaminas A, E e K, sendo pobres em fósforo. O conteúdo protéico é variável, mas é maior nas leguminosas do que nas gramíneas. A maioria das forragens, pastos ou fenos contém quantidades adequadas de todos os nutrientes para preencher as energias dos eqüinos inativos. Geralmente não se necessita de grãos ou suplementos de qualquer tipo. Entretanto, forragens de má qualidade e capim maduro podem ser deficientes em fósforo e não ter proteínas adequadas. Além disso, o eqüino deve ter disponível, a qualquer, momento sal com minerais e água palatável e de boa qualidade (LEWIS, 2000). No inverno os índices de desnutrição aumentam ainda mais, uma vez que os índices pluviométricos são menores e tem-se, portanto, menos capim disponível naturalmente (SILVA-FILHO et al., 2004).

Vários fatores podem influenciar as exigências energéticas do eqüino. Esses fatores incluem as condições ambientais, as funções e atividades do eqüino (incluindo intensidade e duração do trabalho, peso e capacidade da carga e condições da pista) e sua condição física e

grau de fadiga. Além disso, os eqüinos variam individualmente em suas exigências energéticas (LEWIS, 2000).

Como os eqüídeos de tração, são em sua maioria, animais sem raça definida e não raças pesadas de tração, as demandas energéticas desses animais ainda não foram determinadas, portanto, é bem provável que as demandas energética e protéica estejam além daquelas sugeridas por alguns autores (SILVA-FILHO et al., 2004). No caso destes animais de tração foi sugerido por Meyer (1995 apud SILVA-FILHO et al., 2004) o fornecimento de 111 MJ de energia digerível e 555 g de proteína bruta digerível para animais de 500 kg em trabalho pesado e 127 MJ e 635 g para trabalho muito pesado, obedecendo a uma relação proteína: energia de 5:1, independente da quantidade ou tipo de trabalho produzido.

No caso de animais de trabalho, aumenta-se as exigências de energia adicional exigida, que até certo limite, pode ser proporcionada através do oferecimento de mais forragem. Se a atividade física for árdua, prolongada e freqüente, de forma que as exigências energéticas correspondam a mais que duas vezes o exigido para manutenção, o eqüino pode não ser capaz de consumir forragem suficiente para preencher suas exigências. Nesse caso, deve-se oferecer grãos, que são 50 a 100% mais ricos em energia que a forragem. O oferecimento de grãos para um eqüino de trabalho duro, é benéfico no preenchimento de suas exigências nutricionais, sem consumo excessivo. Mas deve-se ter cuidado ao oferecer grãos aos eqüídeos de tração, uma vez que o baixo teor de fibras aumenta riscos de laminite, diarreia e cólica, causadas por acidose cecal (LEWIS, 2000).

Quanto à alimentação dos eqüinos de tração, os carroceiros informaram que os principais componentes da dieta são: farelo de trigo, capim, ração, palha de milho, milho, palha de arroz e sal mineral. Outros alimentos também são oferecidos com menor freqüência como, por exemplo, verduras e sal comum (Tabela 3).

Tabela 3: Tipo de alimentos oferecidos aos eqüídeos de tração em Uberlândia.

Alimento	Frequência de componentes da dieta dos eqüídeos	
	%	N
FARELO DE TRIGO		
Sim	100	30
Não	0	0
VOLUMOSO		
Capim	93	28
Nenhum	7	2
PALHA DE MILHO		
Sim	73	22
Não	27	8
RAÇÃO		
Sim	73	22
Não	27	8
SAL MINERAL		
Sim	73	22
Não	27	8
MILHO		
Sim	67	20
Não	33	10
PALHA DE ARROZ		
Sim	53	16
Não	47	14
VERDURAS		
Sim	33	10
Não	67	20
FARELO DE ARROZ		
Sim	10	3
Não	90	27
SAL COMUM		
Sim	10	3
Não	90	27

Não foi possível aferir a quantidade de alimento fornecido aos eqüídeos, já que muitos carroceiros não foram capazes de estimar o peso, por utilizarem medidas práticas de medição como baldes, sacos, litros, jarras, canecas, colheres, entre outros. A frequência com que os alimentos são oferecidos também não foi esclarecida, entretanto, muitos relataram colocar em comedouros, sendo todos os alimentos fornecidos de uma só vez, assim que o animal chega do trabalho.

O farelo é a camada mais externa do núcleo do grão ou endosperma, que é removido na moedura do trigo, do milho, do arroz e dos outros grãos de cereais. O teor de nutrientes dos farelos é mudado pela inclusão tanto dos núcleos como das cascas. Sem os núcleos ou cascas, o farelo de trigo e o farelo de arroz extraídos são semelhantes no teor de nutrientes (energia digerível, fibra bruta, gorduras e cálcio) à aveia, mas contém ligeiramente mais proteínas e 3 a 4 vezes mais fósforo. O teor rico de fósforo dos farelos é perigoso se não for equilibrado com cálcio adequado. Cerca de 90% do fósforo dos farelos encontram-se na forma de fitato, o que diminui a absorção de Cálcio. Já se demonstrou que os farelos não possuem efeito laxativo, ou seja, eles não aumentam o teor hídrico fecal, e portanto, não amolecem as fezes. Não existe evidência que refute ou sustente a crença que ajudam a prevenir cólica (LEWIS, 2000).

O farelo de trigo foi o único alimento oferecido aos eqüídeos por todos os carroceiros entrevistados. Este alimento é altamente palatável, mas oferece apenas $\frac{1}{4}$ da energia digerível dos grãos de milho ou mesmo de trigo. O proprietário pode apreciar a satisfação e apetite que o animal demonstra quando lhe é oferecida a refeição, porém sabe-se pela literatura, que há efeitos deletérios quando do abuso deste concentrado. Seu maior problema é o alto teor de fósforo, impedindo a absorção de cálcio da dieta, além de ter uma baixa relação Ca:P. A consequência clínica pode ser o hiperparatireoidismo secundário nutricional, também conhecido como “doença do farelo” (LEWIS, 2000).

Como pode ser observado, palha de milho e de arroz, ou mesmo capins muito secos, são frequentemente fornecidos aos eqüídeos de tração. As palhas são pobres em proteínas e ricas em fibras, e são semelhantes na energia digerível e no teor de minerais, ao feno de capim completamente maduro, ou ao pasto, sendo que capins maduros carecem de qualidade nutricional. As palhas são também bastante pobres em vitamina A. Além disso, a palha é pouco digerida, devido a resistência das suas fibras a fermentação por parte dos microorganismos. As cascas, como de arroz, são em sua maioria, cerca de 50% mais pobres

em energia digerível, proteínas e fósforo e 50% mais ricas em fibras que o capim. Também não possuem vitamina A ou caroteno. As cascas frequentemente são moídas e são bastante poeirentas. Como resultado, se não forem fornecidas como mistura úmida, podem induzir problemas respiratórios. Já se descreveu que cascas de arroz não moídas são inadequadas para a alimentação dos eqüinos, pois possuem bordas afiadas que podem causar irritação. As cascas possuem um custo mais baixo, principalmente se comparadas ao preço dos farelos (LEWIS, 2004). Devido a alta quantidade de fibras destes alimentos, e muitas vezes associado a falta de fornecimento de água, estes componentes alimentares podem estar associados a impactação do estômago dos eqüinos, ou mesmo do intestino delgado ou do ceco. Podem também provocar obstruções intestinais e cólica (PESCONI, 2000). Por todo o exposto, verificamos que estes itens alimentares devem ser oferecidos com certos cuidados, entretanto, não é o que ocorre. Além do alto índice de fornecimento destes alimentos, os mesmos geralmente são oferecidos em grandes quantidades, especialmente a palha de milho. Entre os carroceiros entrevistados, 23% oferecem até um “saco de 60 kg” todos os dias de uma só vez. Quando a palha de milho está disponível, muitas vezes ganhada em “sacolão” e feiras, são oferecidas em grandes quantidades sem quaisquer cuidados, como pode ser observado na Figura 9. Alguns carroceiros sabem do risco que a palha de milho em excesso representa para seus eqüídeos, outros parecem não conhecer este perigo:

“Dou um saco de palha de milho pra um cavalo, mas não pode dar muito porque é muito forte e dá diarréia.”

“Eu dou palha de milho só às vezes, é muito quente, faz mal.”

“Eu não dou, o bicho não sabe comer, come muito e fica ruim.”

“Quando tem palha eu dou à vontade”

“Eu dou palha de milho à vontade...uma vez meu cavalo deu cólica porque comeu ração e farelo demais.”



Figura 9. Excesso de palha de milho oferecido em uma única vez ao eqüídeo.

Embora 73% dos entrevistados tenham relatado o fornecimento da ração comercial, observou-se que o fazem apenas em pequenas quantidades. Isto demonstra que os carroceiros, de certa forma, reconhecem que seus eqüídeos necessitam de um bom suprimento alimentar, por terem um trabalho excessivo e desgastante, que não seria oferecido por apenas um componente alimentar. Entretanto, a baixa quantidade oferecida demonstra a condição econômica da classe, embora saibam que este alimento seja importante por seu equilíbrio nutricional, não podem ou não conseguem oferecê-lo aos seus animais em quantidades ideais. Não foi possível aferir a quantidade exata de ração oferecida para todos os eqüídeos deste trabalho, mais uma vez devido ao uso de medidas práticas, entretanto para os casos em que foi possível aferir a quantidade exata verificou-se que 17% oferecem ração comercial apenas ocasionalmente, e outros 33% oferecem cerca de 1 kg de ração por dia para cada animal.

Dentre os 33% (n=10) dos carroceiros que oferecem frutas e verduras para seus eqüídeos apenas um carroceiro relatou oferecer cenouras de boa qualidade, o restante (n=9) oferece

apenas restos de “sacolões” e feiras, e por isso são oferecidas apenas ocasionalmente. Verduras, legumes e frutas são utilizados apenas como petiscos e não como base da dieta, geralmente possuem baixo teor de proteínas e fibras, e altos teores de água (70 a 90%) e carboidratos (comparáveis aos grãos). Deve-se evitar fornecê-las sujas, mal lavadas, podres ou germinadas (LEWIS, 2000). Entretanto, acredita-se que se o carroceiro tivesse acesso a frutas, verduras e legumes de boa qualidade e em perfeitas condições de consumo, dificilmente daria este alimento para seus eqüídeos, assim o mais provável é que estes alimentos sejam vegetais amassados, podres, bichados, sujos, em más condições, podendo representar riscos a saúde dos eqüinos. Por tudo isso, torna-se imprescindível esclarecer aos proprietários de eqüídeos de tração, que verduras, frutas e legumes devem ser oferecidos apenas como um petisco, um agrado e nunca como base da alimentação, e que deve-se ter muito cuidado com as condições sanitárias destes alimentos.

Apesar do fornecimento de sal mineral ter sido alto (73% oferecem sal mineral comercializado para gado e 10% oferecem sal comum utilizado na alimentação humana), apenas 17% o fazem de forma regular (todos os dias) ou à vontade, 20% dos carroceiros relataram oferecer apenas ocasionalmente, outros 23% apenas uma vez por semana e os demais oferecem quantidades variadas. De acordo com Silva-Filho et al. (2004), foi observado que os carroceiros de Belo Horizonte tinham a crença popular de que quanto mais sal é fornecido, mais o animal transpira, o que é interpretado pelo carroceiro como um malefício. Esta crença também foi observada entre os carroceiros de Uberlândia: *“Eu só dou sal às vezes, sua demais se der muito”, “ Não pode dar muito, misturo na comida, porque senão sua muito”*. Segundo Lewis (2000), de fato isso ocorre, da mesma forma como há a diminuição da sudorese quando o sal é suprimido, mas isso só representa um problema para o animal, quando ele não recebe água durante o trabalho, o que é mais provável em alguns

casos. Alguns desenvolvem o hábito de lambr cascas de árvores, pedras, indicando claramente algum tipo de carência mineral.

Este aspecto nos chama a atenção para a necessidade de esclarecer aos carroceiros que o sal é essencial para os eqüinos. Sem sal seus animais podem desenvolver hipertermia, fadiga e exaustão, sendo necessário que ele ofereça também mais água ao eqüino. Na exaustão, o animal se apresenta deprimido e letárgico durante a atividade, podendo apresentar desinteresse, por água ou comida, além de câimbras musculares e até cólicas. Já na fadiga, que pode durar alguns dias após o exercício, sinais semelhantes são observados, porém há uma diminuição geral do tônus muscular (MEYER, 1995 apud SILVA-FILHO et al., 2004). Oferecendo água e sal adequadamente, o carroceiro garantirá a saúde e melhor desempenho de seu eqüino.

Com todo este contexto nutricional, muitas vezes inadequado, percebemos que a alimentação dos eqüídeos de tração está aquém do necessário. Embora os carroceiros forneçam componentes alimentares adequados, a quantidade e proporção de cada alimento não são satisfatórias. Seria de extrema importância a realização de trabalhos que acompanhassem o dia a dia dos animais de tração sem raça definida, e buscassem estimar o gasto calórico durante a atividade. A partir daí, seria interessante disponibilizar diferentes tipos de dietas aos proprietários desses animais, que estejam de acordo com o que os mesmos possam oferecer, mas adequadas também à saúde dos animais de tração.

A maioria dos proprietários das carroças (80%), relatou oferecer água à vontade aos animais, sendo que sete dos 12 estabelecimentos visitados, ofereciam água para os cavalos quando havia intervalos entre os fretes, ou seja, 70% dos eqüídeos, possivelmente recebiam água, enquanto estavam trabalhando. Além disso, verificou-se visualmente que muitas vezes a água não era oferecida em condições adequadas (Figura 10).



Figura 10. Bebedouro disponibilizado para eqüídeos em loja de material de construção.

Um suprimento adequado de água palatável e de boa qualidade é essencial para os eqüinos. Embora informações sobre a quantidade de água necessária, como essa necessidade varia, os efeitos e causas de um consumo hídrico inadequado e as técnicas para avaliação da qualidade da água, sejam em algumas situações de interesse e uso, raramente se precisa dessas informações para alimentar e cuidar apropriadamente de um eqüino. Geralmente, a única coisa necessária é assegurar água adequada, palatável e de boa qualidade, facilmente disponível para todos os eqüinos em todos os momentos. A única exceção, é que após um exercício, deve-se resfriar o eqüino antes de permitir que ele beba água à vontade. O consumo excessivo de água fria pelo eqüino aquecido devido à atividade física, pode causar cólica ou laminite. No entanto, imediatamente antes e durante a atividade física prolongada, deve-se permitir que o eqüino beba o quanto ele quiser (LEWIS, 2000). A laminite é basicamente uma congestão nos cascos, que pode ser causada por diversos fatores, os sintomas são dificuldade na locomoção e leve inflamação na sola e na parede do casco, o cavalo recusa-se a andar e

costuma ficar com as patas afastadas, tentando encontrar uma posição menos dolorida (GUIA RURAL-CAVALOS, 1991).

Um dos principais fatores que afeta o quanto de água o eqüino saudável precisa, é o quanto de água que o eqüino perde através do suor e do ar expirado. A quantidade de água necessária pode aumentar em até 300 a 400% com um esforço de trabalho em temperatura ambiente alta. O consumo de água inadequado é bastante prejudicial e causa morte mas rapidamente que uma deficiência de qualquer outra substância. O primeiro efeito notado de um consumo hídrico inadequado é a redução do consumo de alimento seco, seguida por redução da atividade e capacidade físicas. Além disso, aumenta o risco de impactação intestinal e cólica. A capacidade de desempenho físico do eqüino se reduz bastante antes de se poder detectar a desidratação a partir de sua aparência. Os sinais de desidratação só ficam evidentes quando o animal já perdeu 6% de sua massa corporal (LEWIS, 2000).

4.2.3 Alojamento dos eqüídeos de tração

A maneira mais natural, e do ponto de vista do eqüino, preferida de se viver, é ter companhia e forragem de pastejo e espaço para correr, saltar, brincar e descansar no sol ou na sombra adequados. A preferência do eqüino é bem demonstrada através da sua alegria, exuberância após sair para o pasto depois de um confinamento (LEWIS, 2000). De acordo com os carroceiros, quando não estão trabalhando, seus eqüídeos de tração são deixados em “piquetes” (77%), no quintal de suas próprias casas (17%) e em chácaras dentro da cidade (6%). Os carroceiros chamam de “piquetes” pequenos terrenos com presença ou não de algum tipo de cobertura vegetal, podendo ser propriedade sua ou lotes vagos pertencentes a terceiros. Algumas vezes estes terrenos podem ser cercados com arames, liso ou farpado, telas, postes de madeira, muros entre outros. Por estas características, muitas vezes não são alojamentos

programados para seus eqüídeos, são lugares onde o cavalo pode ser deixado até o próximo dia de trabalho (Figura 11).

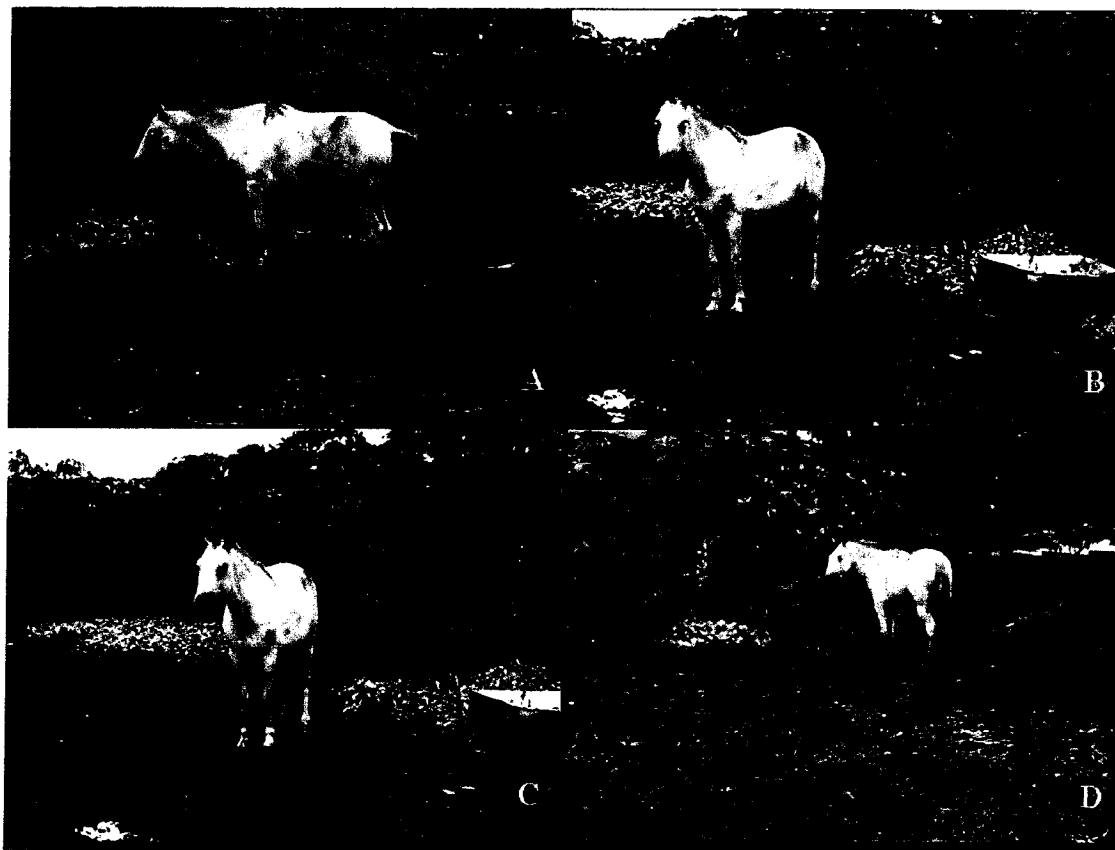


Figura 11. Local onde eqüídeo é deixado quando não está trabalhando, destacando (A) alimento colocado no chão, (B) comedouro de metal, (C) presença de plástico, (D) presença de mamona que é uma planta tóxica.

De acordo com Lewis (2000), os pastos representam um propósito duplo para o eqüino: proporcionar alimento e proporcionar espaço para o exercício. Para proporcionar um bom espaço para as atividades do eqüino, o pasto deve se encontrar seco, sem obstáculos, buracos, lixo e, particularmente, arame ou outros itens que possam causar lesões. As cercas devem ser de arame, tábuas, canos lisos, etc., sem nenhum arame farpado. Os arames farpados são responsáveis por centenas de acidentes todos os anos. Idealmente, deve haver acesso fácil a sal, água limpa, sombra diurna, abrigo de tempo adverso e forragem nutritiva adequada sem plantas perigosas. Além disso, um abrigo adequado não é necessariamente aquele construído

pelo homem. Árvores, moitas, pedras grandes e caídas de terreno, podem ser adequadas e, às vezes, até preferida pelos eqüinos. A companhia e o pasto, promovendo essas amenidades, constituem tudo o que realmente é necessário ou muito provavelmente desejado pelo eqüino.

Como pode ser observado na Figura 10, estas condições ideais muitas vezes estão longe da realidade dos eqüídeos de tração. O terreno muitas vezes não possui pasto adequado à alimentação de eqüinos, o alimento é jogado no chão ou colocado em comedouros inadequados. Comedouros de metal, como o observado, podem representar risco de lesões para o animal. Além disso, a água não é colocada em locais adequados, algumas vezes pode ser colocada juntamente com a comida, não sendo, portanto, oferecida em boas condições de limpeza, palatabilidade e nem em quantidade adequada. Neste terreno, ainda podemos observar a presença de lixo que podem oferecer risco a saúde dos eqüinos. Materiais plásticos se ingeridos pelo animal podem provocar obstrução intestinal e até mesmo morte. Embora as moitas sejam apreciadas pelos cavalos, parece comum a presença de *Ricinus communis*, conhecida popularmente por mamona, em alguns terrenos, principalmente quando se tratam de loteamentos vagos. Esta planta é venenosa e pode ser diretamente ingerida pelo animal ou indiretamente, por exemplo, misturada aos grãos oferecidos ao animal. De acordo com Lewis (2000), todas as partes de *Ricinus communis* e especialmente as sementes, contem rícino, uma lectina altamente tóxica que inibe a síntese protéica. Os eqüinos são envenenados por uma quantidade muito pequena de sementes de mamona; o correspondente a 0,01% do seu peso corporal é suficiente para provocar sérios danos. Um agravante, é que os primeiros sinais aparecem apenas vários dias após a ingestão, eqüinos que desenvolvem sinais clínicos do envenenamento (cólica, diarreia, pulso fraco) raramente sobrevivem.

Os locais onde os eqüinos de tração são deixados tem outros problemas que merecem nossa atenção. Não foi possível determinar o número de carroceiros que deixam seus eqüídeos em terrenos vagos que não lhes pertencem, entretanto, foi relatado por estes profissionais a

dificuldade de se encontrar um local “adequado” para deixar seus cavalos, disseram também que muitas vezes são importunados pelos proprietários dos terrenos. Outro problema, que para os carroceiros é ainda mais grave, são os roubos de cavalos, segundo 20% destes profissionais, cada vez mais freqüentes.

“Deixo meu cavalo no Tibery perto da bica d’água, tem uns 20 terrenos vagos lá. Mas tem muito roubo. Eu já tive três cavalos roubados.”

“Tem muito cara mau por aí, rouba os cavalos da gente que trabalha, pra comprar drogas. Roubam e vendem pra fazendeiros por 100 reais sendo que o cavalo valia 1000 reais. E os fazendeiros vendem para corte, para uns frigoríficos lá em Araguari. Eles vendem todo tipo de cavalo, muitos roubados para corte. Eles roubam e levam para as fazendas, como vai provar, lá eles ainda escondem os cavalos com outros. Tinha que ter policiamento. Mas eu já tive cavalo roubado, chamei a polícia e eles ficam rindo da cara da gente. Todo dia tem que mudar de lugar, colocar em lugar diferente pra ver se não rouba, num pode deixar no mesmo lugar não.”

“Tinha que ter mais policiamento em cima dos cavalos, os caras roubam e compram drogas. Ninguém respeita ninguém, a gente trabalha e eles roubam nosso cavalo.”

“A polícia tinha que parar os carroceiros que andam fora de hora, de madrugada, porque rouba demais. Essa semana roubou um do meu amigo mas achou com informação. O cavalo estava lá no Prata, aí pressionou o cara e ele falou, então foi lá pressionar porque um cavalo é caro, e o cavalo dele era bom. O cara que vendeu pra ele que roubou o cavalo; ele já tinha roubado o cavalo do fazendeiro e vendeu pro meu amigo, então o fazendeiro pressionou ele, ele roubou o cavalo do meu amigo e levou lá pro Prata. Quando a gente foi lá e pressionou ele o patrão dele mandou ele dar outro cavalo pro meu amigo. Ele deu só que o cavalo não é bom e meu amigo tinha pagado caro pelo outro cavalo que era melhor. A polícia tinha que parar os carroceiros que andam de madrugada, carroceiro certo num anda à noite não, trabalha durante o dia. Meu cavalo mesmo fica escondido atrás de um muro para os outros não verem e não roubar.”

“Tem muito roubo, essa semana passada roubaram meu cavalo. Ali no Dom Almir tem mais carroceiro e muito roubo.”

“Aqui (Tubalina) não pode descuidar do cavalo que rouba.”

“Tinha que ter um local pra nós colocarmos os cavalos. A gente tem que por em qualquer lugar, nos terrenos, e o povo fica ‘amolando’ a gente.”

“Eu deixo meu cavalo em um terreno, mas tem que deixar preso porque se ficar na rua rouba, atropela.”

Estes depoimentos nos levam a outro problema, a falta de um lugar adequado para manter os eqüídeos. Isso permite que estes animais de grande porte transitem por ruas, onde podem

estar em perigo e podem representar risco ao homem, por exemplo, provocando acidentes.

Alguns carroceiros demonstraram que este problema é real:

“Sou contra cavalo solto na rua, põe a vida dos outros em risco, sou a favor do caminhão da prefeitura pegar e apreender.”

“Eu deixo meus cavalos soltos no mundo. Eu os deixo na porta da minha casa com comida e água, mas fica solto no mundo, quando eles querem saem, vão atrás de outros pastos, e quando eles querem eles voltam.”

Neste sentido, procuramos verificar o número de acidentes de trânsito envolvendo eqüídeos, soltos ou não, no período de 02/2003 a 12/2006. De acordo com dados fornecidos pela Polícia Militar, ocorreram em Uberlândia 23 acidentes envolvendo eqüinos, sendo que todos estes resultaram em vítimas humanas. Destes 23 acidentes ocorridos de 2003 a 2006, 12 tratavam de acidentes envolvendo motocicleta, três acidentes envolviam carros, um acidente ocorreu com um ônibus e um envolvia uma carreta, os outros seis casos não tinham descrição do acidente. Segundo a Polícia Militar, possivelmente, boa parte dos acidentes envolvendo eqüídeos, não resulte em vítimas humanas, e neste caso, os dados não são arquivados pela PM, mas sim pela SETTRAN. Embora tenhamos procurado a SETTRAN diversas vezes, não conseguimos ter acesso ao número de acidentes envolvendo eqüídeos que não tenham resultado em vítima.

O maior número de acidentes envolvendo motocicletas (40%, n=12), de acordo com oficiais da Polícia Militar, pode estar relacionado ao fato deste órgão registrar apenas os acidentes que resultam em vítimas humanas, de modo que os motociclistas, em acidentes com animais de grande porte, como um cavalo, podem ferir-se, enquanto um acidente envolvendo um carro, se não estiver em alta velocidade pode não acarretar ferimentos a condutor e passageiros. Além disso, há casos em que o condutor do automóvel deixa o local após o atropelamento do animal.

4.2.4 Ferrageamento dos cascos dos eqüídeos

Não existe um órgão que apresenta tanta complexidade de estruturas e funcionamento que a pata de um cavalo, não havendo também órgão cujas afecções sejam tão freqüentes e tão diferentes umas das outras. Sendo a pata a base de sustentação do corpo, naturalmente está exposto ao nível do solo à ação mecânica de uma infinidade de agentes com os quais se acha em contato permanente. Além disso, é sobre os cascos que está sustentado todo o peso do animal, sendo uma área bastante sensível do animal (DAVILA, 2003).

Todos os carroceiros entrevistados utilizam em seus eqüídeos ferraduras feitas artesanalmente de tiras de pneu, colocadas com pregos de quaisquer tamanhos. Em 87% dos casos, os próprios proprietários dos eqüídeos confeccionam e colocam as ferraduras, o restante (13%), relatou solicitar à terceiros que façam o serviço.

Em um trabalho realizado em Uberlândia em 2003 sobre lesões de casco observados em eqüídeos de tração (DAVILA, 2003), foi observado que nos 250 eqüídeos de tração avaliados todos apresentavam algum tipo de lesão nos cascos. De acordo com o autor foram encontradas lesões traumáticas, de caráter séptico e lesões inflamatórias. As lesões traumáticas nos eqüinos de tração eram causadas por problemas prolongados de conformação e de manejo incorreto dos cascos a que esses animais são expostos levando-os a assumir atitudes incorretas durante o caminhar. Um fator agravante para esses problemas de traumatismos é o peso que esses animais têm de suportar durante todo o período de trabalho conforme já foi discutido. As lesões de caráter séptico, encontradas neste estudo, tinham como causa primária, resíduos urbanos (vidros, metais, madeiras) aos quais esses animais estão constantemente expostos. As lesões inflamatórias encontradas são oriundas de manejo nutricional incorreto onde é ofertada aos animais uma alimentação com alto teor de fibras e carboidratos estruturais, pobre em minerais, proteína e energia. Uma alimentação pobre associada a uma longa jornada de trabalho, suportando pesos elevados, predispõe o animal a doenças que

evoluem para quadros graves. A exposição constante desses animais a solos compactados pavimentados também causa problemas inflamatórios na região dos cascos (DAVILA, 2003).

Outro problema observado são as trocas freqüentes de ferraduras. De acordo com as entrevistas, os carroceiros que demoram mais tempo para trocar a ferradura de seus cavalos o fazem a cada 60 dias, e os que levam menos dias, o faz a cada sete dias. Entretanto, observou-se que 37% realizam trocas quinzenais, 17% trocas a cada 20 dias e 37% fazem trocas mensais de ferraduras em seus eqüídeos.

Como o material utilizado é a borracha, e os eqüídeos são submetidos a longas jornadas de trabalho, todos os dias, caminhando sobre o asfalto bastante abrasivo, os carroceiros precisam trocar frequentemente as ferraduras, e mesmo se o fizessem corretamente essa prática pode trazer problemas graves aos cascos dos eqüídeos. De acordo com o Guia Rural – Cavalos (1991), as trocas freqüentes de ferraduras stressam o casco e provocam rachaduras, o ideal é uma troca a cada seis semanas, se necessário, no mínimo, quatro semanas, e deve se procurar evitar colocar os cravos em buracos antigos também para evitar rachaduras.

O ferrageamento e/ou casqueamento, geralmente é realizado por pessoas com conhecimentos limitados sobre o assunto, e, além disso, os carroceiros não têm conhecimentos para avaliar o trabalho feito em seu eqüídeo. Em Londrina e Brasília, constatou-se por exemplo, que as ferraduras eram confeccionadas com barras de ferro de construção civil e colocadas com pregos causando sérios danos aos animais (KAARI, 2006; REICHMANN, 2003).

Além das trocas freqüentes, muitas vezes a colocação da ferradura é feita de maneira incorreta, como são usados pregos de vários tamanhos, e não cravos adequados ao ferrageamento, muitas vezes os pregos podem atingir regiões sensíveis dos cascos podendo causar muita dor ao eqüídeo. Além disso, os cravos deveriam ser colocados a partir da sola do

casco, e o que geralmente é feito é a colocação de pregos a partir da parede para a sola conforme pode ser observado na Figura 12.



Figura 12. Colocação incorreta de pregos (A) “cabeça” dos pregos em destaque, (B) além de pregos colocados de modo incorreto uma das patas sem ferradura.

4.2.5 O uso de chicotes

Foi registrado que 60% dos carroceiros possuem chicotes, sendo que destes, 61% relataram utilizá-lo apenas para “alertar o animal”, 22% não costumam bater fazendo apenas barulho, e o restante (6%) afirmou bater quando fica nervoso ou apenas quando vai atravessar cruzamento de ruas (11%). Em relação aos carroceiros que não usam chicotes (40%), observou-se que 58% não o fazem, por considerarem que seus cavalos são bem amansados, e não precisam deste instrumento, ainda 25% disseram não gostar de bater em seus cavalos e o restante (16%) não justificou. Suas manifestações sobre essa questão foram:

“Tenho chicote só pra ter no carrinho, de vez em quando fica lerdinho, aí chacoalha, dou uma ‘lambadinha’ e vou embora.”

“Não uso chicote, porque vai batendo, batendo... aí vai indo ele nem liga mais pra isso.”

“O acelerador da carroça é o chicote, mas num bato não, só uso pra alertar.”

“Não uso porque judia demais bater neles. Não gosto de bater neles. E os meus não precisa de bater porque eles andam bem.”

“Não precisam, os meus dois cavalos são bem tratados.”

“O bichinho já está trabalhando, não merece apanhar.”

“Uso só pra despertar, vai indo ele cansa, cochila e cai.”

“O meu cavalo é bom e num tem necessidade de usar chicote, não. É só falar com ele que ele anda.”

“Eu compro o cavalo bravo e eu mesmo amanso. Não gosto de bater. Cavalo bom não precisa bater. Cavalo que eu amanso não precisa bater. Se o cavalo precisa bater eu passo pra frente e compro outro, não adianta andar com animal que tem que ficar batendo. Mexo com cavalo porque preciso, entendo e gosto, mas tenho dó daqueles cavalos que sofrem. Tem cavalo que não serve para carroça, não adianta bater, aí vendo para fazenda e compro um pra amansar do meu jeito.”

Pelas falas os carroceiros entrevistados demonstraram o apreço e cuidado com seus cavalos. Esses comportamentos inadequados se devem a falta de informações e mesmo, falta de condições econômicas do carroceiro.

4.2.6 Postura do carroceiro em relação aos eqüídeos doentes

Quando questionados se algum de seus cavalos já havia ficado doente, 73% dos entrevistados responderam que sim. No caso do animal adoecer, 95% dos carroceiros disse não utilizar o animal para carroto enquanto estiverem doentes. Entretanto, foi observado que para muitos carroceiros algumas doenças são consideradas comuns, e para eles não significam que o cavalo adoeceu. Além disso, muitos chegaram a dizer que paravam de usar o cavalo que estava doente, porque o animal havia “deitado” ou não se locomovia mais, ou ainda que não havia como usar o cavalo, uma vez que o mesmo caía a todo momento. Desta forma, percebemos que alguns carroceiros só consideram que o animal está doente, quando já está em um estágio avançado da doença e encontra-se muito debilitado, a ponto de não ser possível utilizá-lo para trabalho, conforme respostas:

“Meu cavalo não fica doente, já deu garrotilho, que é normal, é como se fosse gripe.”

“Depende da doença, dependendo continuo usando, principalmente se não tiver outro.”

“Meu cavalo nunca adoeceu, morreu de um dia para o outro, mas não adoeceu.”

“Tive que parar de usar né?! Ele estava com cólica, deitou, não anda, aí não tem jeito de usar.”

“Não tem jeito de usar né, teve endurecimento, não mexia, não tinha jeito de trabalhar.”

As doenças dos eqüinos, mais citadas pelos carroceiros foram: cólica (40%) sendo que dois casos acabaram em morte, garrotilho (20%), “manqueira” (17%), diarreia (10%) e “endurecimento” (10%). Por falta de informações, e por sua baixa condição financeira, os carroceiros mantém seus cavalos trabalhando, mesmo quando doentes. Só param, se o cavalo não agüenta continuar.

A cólica é a doença que mais mata eqüinos e deve ser tratada com rapidez, na cólica a dor é intermitente, o animal rola, bate as patas no chão e escoiceia. O distúrbio primário em todas as cólicas é a distensão do estômago ou do intestino. As cólicas podem ser causadas por ingestão de alimento em excesso de modo brusco, sobrecarga por grãos e outros alimentos palatáveis, ingestão de alimento verde succulento, má dentição, exaustão, após exercício físico, constipação excessiva, ingestão de corpos estranhos ou de substâncias tóxicas, parasitismo, bactérias, vírus, ingestão de bebidas frias ou geladas, entre outros. O garrotilho é uma doença aguda exclusiva dos eqüinos, causada pela infecção por *Streptococcus equi*. Caracteriza-se por inflamação das vias respiratórias superiores e abscedação dos linfonodos adjacentes. A infecção da mucosa faríngea e nasal causa faringite e rinite agudas, há uma conjuntivite discreta. A faringite pode ser tão grave que o animal não consegue engolir e as tentativas de deglutir alimento ou água em geral são seguidas de regurgitação pelas narinas. Em casos graves pode evoluir para pneumonia aguda e meningite purulenta. A claudicação ou “manqueira” pode ser provocada por diversos fatores, sendo alguns deles: laminite, miopatia, osteodistrofia, osteomielite, artropatia, artrite, tenossinovite, e problemas diversos nos cascos. Os fatores epidemiológicos que contribuem para a claudicação incluem: lesões causadas pela superfície do solo, umidade persistente, condições não higiênicas do solo, deficiências

nutricionais, conformação esquelética indesejável e raspagem de casco incorretamente. Quando claudicando os animais sentem dor, tem dificuldades de se movimentar e não comem normalmente. A diarreia pode ser causada por diversos fatores como, por exemplo, má alimentação, ou mesmo ingestão de alimentos contaminados, ingestão de pastagem juntamente com excessiva quantidade de areia e terra, há ainda diarreia verminótica, e pode também ser induzido por estresse. No caso do “endurecimento” uma das causas poderia ser acidose ou arejamento, neste caso trata-se de uma doença muscular, causada pelo excesso de ácido lático na musculatura, às vezes devido a uma sobrecarga de exercícios (BLOOD;RADOSTITS, 1991; GUIA CAVALOS-RURAL, 1991).

De acordo com Reichmann (2003) o baixo nível sócio-econômico dos carroceiros, praticamente impossibilita o acesso a assistência médico-veterinária, não apenas quando seus animais ficam doentes, mas também para procurar orientações de como cuidar deles. Tentando solucionar essa dificuldade, os carroceiros fazem uma “consulta” com um balconista de loja de produtos agropecuários e/ou a “auto-medicação” do equino. Embora a consulta com um vendedor sem formação farmacêutica ou veterinária seja gratuita, frequentemente resulta em despesas às vezes consideráveis, com medicamentos desnecessários ou inadequados, ou em casos piores, que agravam o problema do equino. O mesmo ocorre quando da “auto-medicação”. O carroceiro acaba tentando utilizar diversos medicamentos por um tempo prolongado, até perceber que não consegue resolver sozinho. Após várias tentativas, ele procura o auxílio de um veterinário, mas geralmente, o animal já está com um quadro mais grave da doença.

A maioria dos carroceiros entrevistados (57%), afirmou nunca terem levado seus equinos ao veterinário. Destes, 59% disseram saber o que fazer e, portanto, não precisam de veterinário, 41% disseram que seus cavalos não adoecem, afirmaram que preferem consultar

outro carroceiro (12%) ou um vendedor de loja agropecuária (12%). Sobre essa questão assim se pronunciaram:

“Cavalo meu nunca adoeceu, tem um amigo meu que é mais veterinário que qualquer veterinário, mas é difícil adoecer.”

“Os das lojas de ração, entendem quase igual aos veterinários mesmo, aí levo na loja de ração.”

“Nós mesmos damos medicamento”.

“Eu mesmo cuido, eu entendo. Veterinário sou eu mesmo.”

“Veterinário é muito caro, vou em casa agropecuária e compro remédio.”

“Eu já dei coca com sorrisal para melhorar cólica, nunca precisou levar no veterinário.”

“Tem hora que a gente entende mais que veterinário.”

“Nunca adoeceu, mas quando adoecer a gente já sabe. Dor de barriga mesmo. Se for levar toda vez que fica doente, não dá conta não.”

“Não preciso de veterinário, eles não entendem o que eu entendo, tudo mentira.”

“Eu conheço muito carroceiro antigo, que entende, eu até ia levar na medicina, mas não andava, só ficava deitado.”

“Cavalo que leva pra medicina é pra morrer. O cavalo que eu não curar outro não cura. Meu cavalo tem 30 anos.”

“Eu não gosto de levar. Acho que o único veterinário que entende é o professor Chicão que atende na medicina. No resto não confio, não sabem nada. Por isso eu mesmo medico, eu entendo muito.”

Contrapondo estes depoimentos, alguns carroceiros disseram gostar de levar seus eqüídeos ao veterinário:

“O negócio é levar o cavalo na medicina, porque faz exame de tudo, de sangue, urina, coração...”

“Eu Tinha uma égua que o potrinho morreu dentro dela, a veterinária da medicina tirou e salvou a égua.”

“Gosto de levar para pedir prevenção, de vez em quando aplicar injeção antes de adoecer, dá antibiótico...”

De acordo com as entrevistas, verificamos que 77% dos entrevistados medicam por si próprios seus eqüídeos, 23% dão remédios recomendados por veterinários, 13% medicam os cavalos de acordo com indicação de amigos e 13% de acordo com indicação de vendedores de lojas agropecuárias.

A maioria mostrou se julgar detentora dos conhecimentos necessários para cuidar da saúde de seu animal. Para eles esse conhecimento popular tem funcionado positivamente.

O fato dos carroceiros medicarem por si mesmos seus eqüídeos ou procurarem por amigos ou vendedores de lojas agropecuárias pode estar relacionado a dificuldade em ter acesso a assistência veterinária como pode ser observado em seus depoimentos:

“O veterinário fica muito longe, então a gente leva mais perto, pergunta para o “veterinário” da loja veterinária, e a gente mesmo aplica o remédio.”

“Se o hospital veterinário pudesse buscar o animal seria melhor, porque a gente pagar o frete de caminhão pra levar lá na medicina fica caro pra nós.”

“Às vezes não leva no hospital veterinário porque não dá, o bicho deita, ou não anda de jeito nenhum, como vai fazer pra chegar lá?!”

“Ah, se eles buscassem o cavalo aí era melhor.”

Outro problema apontado para não se procurar o médico veterinário é a dificuldade financeira para adquirir os remédios, como foi relatado por um dos carroceiros:

“Eu perco cavalo por falta de medicamento, não adianta levar no hospital, eu não tenho dinheiro pra comprar o remédio e a UFU não fornece então não resolve. Se ajudasse com medicamento aí seria melhor.”

“O hospital veterinário ou a prefeitura tinham que fornecer medicamentos, a gente não tem condições de comprar o que os veterinários mandam, então a gente mesmo trata com o que pode.”

Além dessas dificuldades para se ter acesso ao atendimento médico-veterinário alguns carroceiros relataram desconhecer o atendimento feito pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Em uma das lojas de material de construção onde foi realizada entrevista de quatro carroceiros, todos relataram desconhecer o atendimento médico-veterinário

realizado pela UFU. Cabe, portanto, destacar a importância de realização de campanhas que divulguem melhor este serviço prestado pela Universidade. Isso pode ser observado em um relato: *“Em Uberaba atende de graça, aqui tinha que ser assim.”*

4.2.7 Vacinação e Vermifugação

Outro fato que nos chamou a atenção, é que 63% dos entrevistados nunca vacinaram seus equídeos, e os demais (37%) embora já tenham vacinado alguma vez, explicaram que essa não era uma prática freqüente. Além disso, foi lembrado por alguns carroceiros uma vacinação promovida pela Prefeitura de Uberlândia, e que embora os carroceiros tenham participado dessa vacinação, não ficaram satisfeitos com o atendimento recebido, como pode ser observado pelos seus depoimentos:

“Tinha um povo da Prefeitura vacinando, a gente levava lá e vacinava, mas nem falavam do que.”

“A prefeitura na central de entulho estava vacinando e emplacando, mas não obrigava ninguém a nada. Um carroceiro ia lá e ia falando para os outros. ‘Vai lá ta vacinando’- aí quem queria ia, outros falavam que não iam mexer com isso nada porque o cavalo não estava doente. Ai e fui lá, não deram nem um cartãozinho de vacina, nem sabia do que estava vacinando, fui umas duas vezes. Falaram que não iriam cobrar nada, que ia emplacar e vacinar sem cobrar pra melhorar. Aí um dia fui fazer uma casa, comprei um terreno, fui arrumar os documentos falaram que eu estava devendo. Daí eu fui ver o que era, era o negocio do emplacamento, que falaram que não iriam cobrar. Daí eu tive que pagar porque eu não gosto de dever nada pra ninguém.”

De acordo com o GUIA RURAL-CAVALOS (1991) os equinos devem receber as vacinas contra encefalomielite (a primeira dose a partir dos quatro meses e a segunda depois de 30 dias), tétano (a partir dos quatro meses, em duas ou três doses, de 30 em 30 dias), influenza equina (dose única a partir dos quatro meses), garrotilho (a partir dos quatro meses, dose única), aborto equino (três doses, no 5º, 7º e 9º meses de gestação), e hoje há a vacina tríplice contra encefalomielite, tétano e influenza (a partir dos quatro meses, em duas doses, no ano seguinte mais uma dose). A principal vacina a ser aplicada nos equinos é a contra

encefalomielite, pois essa doença é particularmente grave, pode não ter cura e trata-se de uma zoonose (doença animal que pode ser transmitida ao homem).

Apesar de ser uma enfermidade menos freqüente, o tétano também ilustra a importância da vacinação como prevenção de enfermidades infecciosas. A taxa de mortalidade de eqüinos para esta doença é de aproximadamente 70 a 80% (LISBOA et al., 1996). A vacina com alta eficiência como medida profilática custa R\$ 2,00, enquanto o tratamento da doença, com baixo sucesso, custa cerca de R\$ 150,00. No entanto, por desinformação, muitos carroceiros perdem o animal com esta enfermidade, que poderia ser evitada com a vacinação adequada (REICHMANN, 2003).

Além disso, todos os cavalos, mesmo aqueles vermifugados periodicamente, encontram-se infestados por parasitas internos em um determinado grau. Cabe ao proprietário a função de manter as infestações em níveis mínimos, não prejudiciais aos animais, através da adoção de medidas profiláticas adequadas e do delineamento de um programa de vermifugações regulares e freqüentes ao longo do ano (ANDRADE, 1983).

O principal método de controle de endoparasitos é a vermifugação periódica, fazendo-se um rodízio de vermífugos para evitar o desenvolvimento de resistência a determinado medicamento. A vermifugação deve começar aos 2 meses de idade, vermifugando-se tanto a cria como a mãe, para que não haja uma rápida reinfestação da cria. Até um ano de idade, todos os animais devem ser vermifugados de dois em dois meses. Após um ano de idade, todos os animais devem ser vermifugados no mínimo quatro vezes ao ano. Éguas em estágio avançado de gestação (8º mês) não devem ser vermifugadas, tendo em vista os riscos de aborto (ANDRADE, 1983).

Quanto à vermifugação, 93% dos carroceiros entrevistados relataram já terem dado algum vermífugo para seus eqüídeos (Tabela 4) e a maioria (46%) disse fazê-lo apenas duas vezes ao

ano, o que, de acordo com a literatura, não é suficiente para manter níveis baixos de infestação por endoparasitos.

Tabela 4. Frequência de vermifugação dos eqüídeos de tração, de acordo com os carroceiros entrevistados.

Número de vezes que ministram vermífugo	% de carroceiros	N
Todo mês	11	3
A cada dois meses	3	1
A cada três meses	11	3
A cada quatro meses	3	1
A cada seis meses	47	13
Uma vez ao ano	11	3
Quando necessário	14	4

Reichmann et al. (2001) verificaram, por exemplo, que 100% dos eqüídeos de tração em Londrina-PR nunca haviam sido desverminados. A verminose também contribui para o estado debilitado dos eqüídeos e os carroceiros geralmente desconhecem a importância dos endo e ectoparasitos. Apesar de seus eqüinos terem altas cargas parasitárias e eliminarem vermes nas fezes, os carroceiros de Londrina ignoravam a necessidade de aplicação periódica de vermífugos.

Em uma pesquisa feita por Pesconi (2000) sobre a incidência e causas de síndrome cólica em eqüídeos de tração em Uberlândia foram realizados exames de fezes de 64 eqüídeos. Pelo método de MacMaster realizou-se a contagem de ovos de parasitos por grama de fezes (OPG), o que indica o grau de infestação de parasitas do trato gastrointestinal. Nesse estudo foi verificado que o OPG variou de 0 a 20.900, sendo que 41% (n=26) dos animais tinham um grau alto de infestação (OPG>1500), 39% (n=25) um grau médio (OPG entre 500 e 1500) e apenas 20% (n=13) tinham um nível baixo de infestação por parasitas gastrointestinais.

Estes dados nos mostram que a vermifugação dos eqüídeos de tração em Uberlândia, não está sendo realizada de modo correto, embora os carroceiros afirmem vermifugar seus animais a frequência não é a ideal, além disso, podem estar ocorrendo outras práticas incorretas. Todo o exposto nos mostra mais uma vez a importância de se realizarem trabalhos que esclareçam

aos carroceiros os cuidados que devem ter com seus eqüídeos. Embora a Prefeitura de Uberlândia tenha realizado a vacinação e vermifugação de eqüídeos de tração, e também o cadastramento de seus proprietários, os dados desta e de outras pesquisas, mostram que este trabalho foi apenas pontual, e não trouxe contribuições que realmente solucionassem o problema de não vermifugação e vacinação dos eqüídeos de tração.

4.2.8 Outros problemas enfrentados pelos carroceiros

Muitos entrevistados (33%, n=10) reclamaram de outros carroceiros que maltratam seus eqüídeos e por isso os entrevistados acreditam que deveria haver uma maior fiscalização contra maus-tratos. Muitos associaram os carroceiros que maltratam animais aos carroceiros coletores de recicláveis.

Além disso, muitos carroceiros coletores de recicláveis transitam pelas ruas do centro da cidade, onde se encontram estabelecimentos comerciais e algumas das ruas mais movimentadas de Uberlândia. Isto agrava a situação, expondo carroceiros, eqüídeos e demais motoristas a acidentes de trânsito e ainda geram engarrafamentos e reclamações por parte dos demais motoristas de veículos. Os carroceiros entrevistados destacaram estes aspectos em seus relatos:

“Tem muito matador de animal, eu vejo esses cavallinhos magros na rua...Deus me livre.”

“Tem muito carroceiro infrator, anda na contra mão, não respeitam mão, pedestre, nem carro. Os ‘papeleiros’ não respeitam transito, ficam entrando na frente dos carros.”

“Os ‘papeleiros’ não tem classe, não tem caráter, eles é que são uns animais.”

“Sou contra maltratar cavalo, se eu vejo alguém judiando de cavalo eu mesmo chamo a polícia.”

“A polícia tem que pegar esses carroceiros que judiam dos cavalos.”

“Tinha que ter mais fiscalização para não maltratar os cavalos.”

“Os catadores deveriam ser mais civilizados, porque prejudicam a gente. Eles não trabalham certo, é uma correria e não respeita o trânsito, aí paga todo mundo sem dever.”

“Tinha que dar um jeito nestes moleques infratores que catam papel.”

“Acho que os carroceiros que trabalham com recicláveis, colocam uns menininhos muito pequenos, não devia, não entendem de trânsito nem de nada. Os animais são magrinhos, eles param no meio da rua no centro, nem encosta.”

“Eu acho que os catadores maltratam os animais, são uns ‘matadores’”.

“Seria bom tudo emplacadinho (as carroças), porque tem muito cara ruim por aí, tem gente que põe peso demais, aí tudo isso tem lei né?! Não pode deixar. E tem cara mau que faz maldade com os cavalos.”

“Os papeleiros não respeitam ninguém, mas nós andamos com responsabilidade.”

Outro aspecto destacado por um carroceiro também demonstra a preocupação quanto a criação de leis:

“Tinha que ter uma lei para por ‘breque’ nas carroças. Em Uberaba tem. O cavalo não precisa forçar para segurar, freia e a carroça desce sozinha, e o cavalo desce normal, não força ele (o cavalo). Sem o freio o cavalo tem que segurar todo o peso na descida, aí judia do animal, tem que pensar nele, porque depende dele.”

Ainda relacionado ao trânsito foram feitas mais reclamações, mas não referentes aos catadores, e sim, aos motoristas que segundo os carroceiros não os respeitam. Alguns relatos demonstram essa questão:

“Tem muito ônibus no trânsito desse bairro, e eles não respeitam, quase passam por cima.”

“O povo não respeita carroça, esquece que o meio de transporte de Uberlândia, quando começou, foi só carroça, foi carroça que construiu essa cidade. Eu mesmo já fui atropelado, e pela polícia civil. Fiquei em coma, tive traumatismo craniano, perdi paladar e olfato. Fiquei quatro meses parado sem ganhar, só gastei tudo que não tinha. Fiz perícia, fui à justiça, mas o que eu ganhei não deu para pagar nada. Gastei muito com tratamento, o dinheiro mal deu.”

“Aqui tem muito ônibus e eles não respeitam. Tem uns que são legais, mas outros quase passam por cima da gente, aí, às vezes a gente pega uma brita e joga no pára-brisa deles.”

“Falta muita educação no trânsito, o carroceiro é discriminado.”

“Falta respeito no trânsito, vê a gente já buzina, xinga. A gente vai fazer o que né?! Eu só abaixo a cabeça e vou saindo.”

4.3 Atendimento a eqüídeos no Hospital Veterinário - UFU

De 2002 até 2005, foram atendidos no Hospital Veterinário da Universidade Federal de Uberlândia, 351 eqüinos, dos quais 277 (79%) foram levados por carroceiros, 14 (4%) pela Prefeitura de Uberlândia e 4 (1%) pela Associação de Proteção Animal. Os demais (n=21, 6%) tratavam-se de animais utilizados para fins didáticos pela Universidade, não estando descrito nas fichas do hospital qual a procedência destes animais, e também eqüinos cujos proprietários não eram carroceiros (n=34, 10%). Além disso, havia um único registro de eqüino levado pelo Centro de Controle de Zoonoses (Figura 13). Os animais descritos como “para fins didáticos” eram animais relacionados a aulas práticas de professores do curso de Medicina Veterinária da Universidade Federal de Uberlândia ou usados em trabalhos de pesquisa, para os quais também são preenchidos formulários do Hospital.

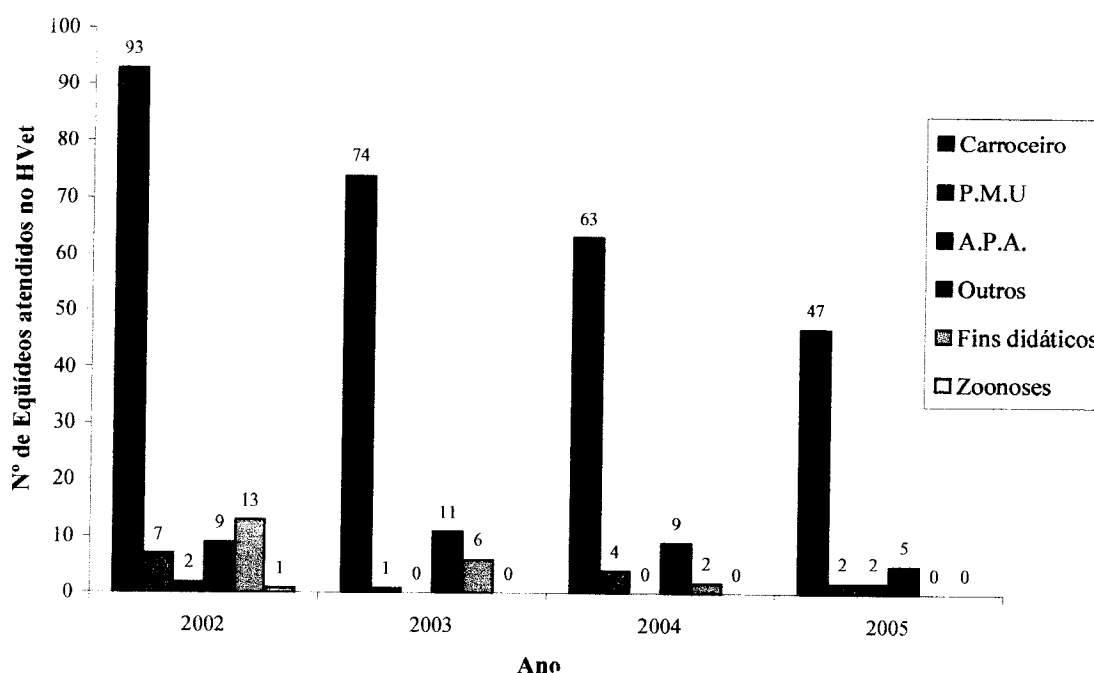


Figura 13. Número de eqüídeos atendidos no Hospital Veterinário da Universidade Federal de Uberlândia (HVet) nos anos de 2002, 2003, 2004 e 2005.

Os eqüinos de tração levados ao Hospital Veterinário no período de janeiro de 2002 a novembro 2005 totalizaram 295 casos, destes 57% (170) tratavam-se de fêmeas, 40% (118)

eram machos e 3% (7) não tinham o sexo informado na ficha do hospital. A idade dos eqüinos variou de meses a 30 anos, sendo mais freqüente eqüinos com idade entre quatro e nove anos (Tabela 5). Além disso, os eqüídeos de tração levados ao hospital da universidade, como já era esperado, eram em 98% dos casos animais Sem Raça Definida. Os demais foram relatados por seus proprietários como sendo das raças: pampa, paluza, baio, paculina, manga larga marchador e jumento.

Tabela 5: Idade dos eqüídeos de tração levados ao hospital veterinário.

Idade	Quantidade de eqüídeos	
	%	N
0 – 1	6	18
2 – 3	11	32
4 – 5	17	52
6 – 7	17	50
8 – 9	16	48
10 – 11	8	14
12 – 13	2	7
14 - 15	1	2

* houve uma ocorrência de 23 anos e outra de 30 anos. Além disso, 70 (23%) eqüídeos não tiveram a idade informada.

Dentre os endereços dos carroceiros que levaram seus eqüídeos ao Hospital Veterinário-UFU foram indicados 56 bairros da cidade de Uberlândia, entretanto, os mais freqüentes foram: Esperança (35), Minas Gerais (31), Brasil (15), Santa Rosa (15), Nossa Senhora das Graças (14), Marta Helena (13), Tibery (10), Joana D'arc (8), Roosevelt (7), Santa Mônica (7), Morumbi (7), Tancredo Neves (6), Lagoinha (6), Dom Almir (5), Jardim América (5) e Tocantins (5).

Quanto à alimentação que os carroceiros informaram fornecer aos seus eqüinos de tração, foi verificado que essa informação não foi disponibilizada em 28% (n=73) dos prontuários. Para cálculo da freqüência de componentes alimentares, oferecidos aos eqüídeos de tração, levados ao hospital veterinário, foram desconsiderados os casos não informados. Verificou-se o que já havia sido evidenciado nas entrevistas, ou seja, a dieta alimentar dos eqüinos é baseada principalmente em capim, palha de arroz, farelo de trigo, ração, palha de milho.

Entretanto, no Hospital Veterinário-UFU verificamos que a ração não foi tão citada como nas entrevistas. Além disso, apareceram novos componentes alimentares que ainda não haviam sido indicados, e embora tenham aparecido em um número reduzido, são alimentos que chamam a atenção como “lavagem” e sabugo de milho. Além disso, a oferta de sal foi citada poucas vezes, diferentemente do que foi dito na entrevistas com carroceiros (Tabela 6).

Tabela 6. Frequência dos alimentos oferecidos aos eqüídeos de tração, levados ao Hospital Veterinário da UFU, no período de 2002 a 2005.

Alimento	Frequência de componentes da dieta dos eqüídeos	
	%	N
Capim	68	151
Farelo de trigo	61	136
Palha de arroz	41	92
Ração	30	67
Palha de milho	23	51
Milho	17	38
Farelo de arroz	12	27
Verduras	7	15
Sal mineral	3	7
Sal comum	2	4
Lavagem	2	4
Cana	2	4
Feno	1	2
Leite	1	2
Sabugo de milho	1	2
Sorgo	0,5	1
Farelo de soja	0,5	1

Nos prontuários do Hospital veterinário, em 39% (n=115) dos casos, não foi informado o estado nutricional dos animais, 26% (n=77) encontravam-se em bom estado nutricional, 16% (n=48) possuíam estado nutricional regular, e em estado ruim de nutrição, foi encontrado em 18% (n=55) dos eqüídeos. No que se refere à hidratação dos eqüídeos de tração, verificou-se que 73% (n=217) dos prontuários não continham essa informação, ainda assim 12% (n=36) dos eqüídeos estavam bem hidratados, 2% (n=5) possuíam hidratação regular e 12% (n=37) apresentavam-se desidratados.

Na pesquisa realizada por Pesconi (2000) em Uberlândia, com 64 eqüídeos de tração, também foram verificados o escore corporal e a hidratação dos eqüídeos. De acordo com Pesconi (2000) 61% (n=39) dos animais examinados encontravam-se magros e apenas 39% (n=25) possuíam bom estado corporal, no que se refere a hidratação, apenas 34% (n=22) encontravam-se bem hidratados, 48% (n=31) encontravam-se com desidratação leve e 17% (n=11) desidratação média.

Com todos esses dados fica nítido que a maioria dos eqüídeos de tração não recebem quantidade de água adequada e nem o aporte energético que seu trabalho demanda. Provavelmente, outros fatores, como a mineralização e a deficiência protéica estão envolvidos nesse caso, contribuindo para o estado corpóreo ruim.

Observou-se ainda, que apesar de 42% (n=123) dos prontuários não informarem se o eqüídeo já havia sido vacinado, 55% (n=163) dos carroceiros relataram não ter vacinado seu cavalo e apenas 3% (n=9) haviam vacinado o eqüino pelo menos uma vez. Quanto à vermifugação 41% (n=122) não informaram se o eqüídeo já havia sido vermifugado, 25% (n=74) já haviam dado algum tipo de vermífugo ao animal ao menos uma vez e 33% (n=99) disseram não ter vermifugado seu cavalo. Estes dados são semelhantes ao encontrado nas entrevistas feitas com os carroceiros ressaltando mais uma vez a necessidade de se realizar campanhas adequadas de vermifugação e vacinação, que forneçam acesso a vermífugos e vacinas mas que também esclareçam aos carroceiros a sua importância no que se refere a saúde de seu cavalo.

Foi verificado que há um maior número de distúrbios e afecções relacionados aos sistemas músculo-esquelético (28%), tegumentar e conjuntiva (22%), e digestório (15%) (Tabela 7). Os diagnósticos foram agrupados conforme o sistema orgânico envolvido na afecção, distúrbio ou problema encontrado, de acordo com informações obtidas de Blood; Radostits (1991) e Knottenbelt; Pascoe (1998).

Tabela 7. Incidência de achados clínicos nos diferentes sistemas orgânicos dos eqüídeos de tração, levados ao Hospital Veterinário da Universidade Federal de Uberlândia, nos anos de 2002 a 2005 (n=528).

Sistemas envolvidos nos diagnósticos clínicos do Hospital Veterinário	Frequência	
	%	N
Músculo-esquelético	28	148
Tegumentar e Conjuntiva	22	115
Digestório	15	79
Respiratório	5	29
Genito-urinário	5	28
Neural	1	7
Cárdio-vascular	1	3
Outros*	12	61
Sem diagnóstico	10	53
Óbito	1	4

* Diagnósticos que não puderam ser agrupados nas demais categorias.

Em relação ao sistema músculo-esquelético os problemas mais freqüentes foram lesões nos membros, cortes profundos atingindo a musculatura e feridas, correspondendo a 31% dos casos diagnosticados. Outros problemas freqüentes relacionados aos membros dos eqüídeos de tração são as fraturas, observados em 11% dos casos, sendo 3% fraturas completas e 7% fraturas de menor gravidade. Foram freqüentes também as ocorrências de tendinite (9%) e laminite (6%).

Provavelmente, este alto número de afecções relacionadas ao aparelho locomotor dos eqüídeos, se deva, principalmente, ao (1) casqueamento e ferrageamento incorretos, os quais acarretam lesões nos cascos e também problemas de aprumos; (2) o trabalho de várias horas e aos pesos excessivos que os cavalos tem que sustentar sobre suas patas; (3) além de alimentação incorreta que pode causar problemas a este sistema, como a laminite; (4) e podem estar relacionados a alojamentos com lixos, cacos de vidro, madeira, cercas de arame farpado, enfim, materiais que podem provocar diversos tipos de lesões nos membros dos eqüídeos.

Alterações no aparelho locomotor, principalmente as relacionados a um casqueamento e/ou ferrageamento incorretos e/ou a uma excessiva carga de trabalho sobre superfície dura e abrasiva (asfalto), são outros tipos de problemas frequentemente encontrados (KAARI, 2006; MARANHÃO et al., 2006; REICHMANN, 2003). O alto esforço articular, decorrente do

trabalho, as alterações biomecânicas provocadas por desequilíbrios podais e flacidez de ligamentos, podem estar envolvidos no desencadeamento de diversas lesões nos animais de tração (MARANHÃO et al., 2006).

Uma das principais inflamações nos cascos de eqüinos segundo SMITH (1994 apud DAVILA, 2003) é a laminite que a define como sendo uma moléstia causadora de degeneração, necrose e inflamação das lâminas dérmicas e epidérmicas do casco. Geralmente esta afecção é seqüela de distúrbio digestivos e de outros causadores de endotoxemias e da elaboração de mediadores inflamatórios, ocorre geralmente após sobrecarga por cereais, pleuropneumonia e metrite séptica; pode ser observados também em caso de ingestão excessiva de água gelada após exercício intenso, ingestão de capins com altos teores de carboidratos. A sua fisiopatologia não foi totalmente elucidada. Os sintomas clínicos da laminite aguda são claudicação, depressão, anorexia e relutância ao movimento sendo que os sintomas da laminite crônica são a claudicação e a conformação anormal do membro, o tratamento é longo e difícil e o prognóstico é reservado a desfavorável. ADAMS (1994 apud DAVILA, 2003) afirma que um quadro de laminite pode ser resultante de uma concussão nas patas devido a um trabalho pesado ou rápido em superfície dura, sendo que os animais que não estão fisicamente condicionados ficam especialmente sujeitos a esse tipo de laminite, assim como os animais que possuem a parede do casco e da sola muito finas. Esta é uma laminite traumática que pode resultar em uma osteíte podal e injúrias da sola no caso de sua persistência. BLOOD; RADOSTITS (1991) citam outra causa para a doença como sendo relacionada com a escavação constante do solo.

As fraturas de membros, quando completas, podem resultar na necessidade de eutanasiar o eqüídeo. Dos nove casos de eutanásia ocorridos no Hospital Veterinário – UFU, entre 2002 e 2005, seis foram necessárias devido a fraturas completas de membros.

No sistema tegumentar e da conjuntiva foi encontrado em 28,70% dos casos, lesões de pele, ferimentos, escoriações e cortes. Em 28,70% dos casos foi relatado também infestação da pele por carrapatos. A dermatite também foi observada em 15,66% dos eqüídeos com afecções de pele, sendo que 8,70% tratava-se de habronemose cutânea, 4,35% tratava-se de dermatite fúngica, já os demais (2,61%) não estavam indicados nos prontuários. Os problemas associados ao tecido tegumentar, muitas vezes se relacionam a lesões provocadas pelos arreios, ou mesmo devido a obstáculos encontrados no local onde são alojados os eqüídeos.

Referente ao sistema digestório encontrou-se uma maior incidência de verminose (40,51%) e cólica (17,72%). A cólica é a doença que mais mata cavalos e deve ser tratada com rapidez. Há diversas explicações para a cólica. A ingestão de um grande excesso alimentar em uma única alimentação (tal como o eqüino obtém acesso súbito a uma grande quantidade de um alimento denso, tal como grãos ou palhas) pode resultar em cólica. Uma mudança brusca na composição alimentar, ou ainda ingestão de alimentos estragados, a ingestão de alimentos ricos em fibra e baixa ingestão de água, e uma alta carga de endoparasitas também podem estar associado à ocorrência de cólica em eqüídeos (GUIA RURAL-CAVALOS, 1991 LEWIS, 2000; PESCONI, 2000). O problema é que o cavalo não pode vomitar por uma questão fisiológica, então as soluções para a cólica são lavagens estomacais e intestinais. Os principais sintomas da cólica são: ausência de apetite, barriga estufada, transpiração e grande inquietação, o animal deita, olha constantemente para a barriga, cava o chão com as patas dianteiras e fica constantemente em posição de urinar (GUIA RURAL CAVALOS, 1991).

Cabe ressaltar que a categoria “outros” incluiu as doenças relacionadas à deficiência nutricional, sendo que este problema foi observado em 3,66% dos casos. Destes, 35% (n=7) referiam-se a desnutrição, 25% (n=5) à deficiência mineral e 20% (n=4) à subnutrição grave.

Mais uma vez esses dados demonstram que a quantidade e qualidade da alimentação e água fornecidos pelos carroceiros estão aquém do ideal para os eqüídeos de tração.

Quando da anamnese feita no hospital veterinário e descrita nos prontuários 42 carroceiros disseram ter ministrado algum tipo de remédio, fabricado por indústria farmacêutica, e 30 relataram ter usado remédios caseiros. Estes dados, mostram mais uma vez a prática comum entre carroceiros, de ministrar remédios por conta própria. Os remédios comerciais citados foram: ivermectina, matabicheiras, carrapaticida, butox, terramicina, oxitetraciclina, penicilina, diclofenaco, polvidine, bananine, pencivet plus, corticóide, creolina, entre outros. Já os remédios caseiros citados foram: óleo queimado (usado em todo tipo de ferimento, inchaço, lesões em geral), raízes de diversas plantas, sebo quente, água com fermento, graxa de motor, arnica com álcool, arruda, querosene, azeite de mamona quente, ferro quente (cicatrizar feridas), borra de café, leite com creolina, óleo de soja, óleo de transformador, sangria (faz-se corte para eliminar toxinas no sangue, essa prática também foi citada por um carroceiro durante uma das entrevistas), entre outros. As entrevistas demonstraram que os carroceiros acreditam que estas práticas são adequadas e mantêm seus animais isentos de doenças. Entretanto, alguns casos clínicos, descritos a seguir, encontrados nos prontuários do Hospital veterinário demonstram o contrário:

Caso 1 - Após acidente com moto o cavalo ficou com um corte na região do úmero, o próprio carroceiro costurou com linha de anzol, desinfetou com álcool e óleo de pau, passou matabicheiras, o proprietário continua utilizando animal para trabalho, apenas reduziu a carga de trabalho (carreto de entulho). Procurou o hospital após seis dias, ferimento infeccionado.

Caso 2 - Animal não defeca, e nem urina, fica rolando. Usou pentabiótico e bananine. Introduziu uma mangueira e jogou uma grande quantidade de água pelo reto do animal. Sangra quando animal tenta defecar. Animal foi a óbito e de acordo com necropsia verificou-

se: grande quantidade de líquido sanguinolento na cavidade abdominal com presença de conteúdo fecal; estômago repleto e dilatado (extremamente dilatado); deslocamento de alças com encarceramento de intestino delgado pelo ceco; projeção de flexura pélvica para região epigástrica; ruptura e perfuração do jejuno, úlcera de aproximadamente 2 cm de diâmetro; alças isquêmicas e necrosadas.

Caso 3 - Animal cortou a pata há 10 dias, ficou com tecido pendurado, o próprio dono cortou o tecido. De acordo com o diagnóstico havia uma solução de continuidade de 80 cm de diâmetro, atingindo musculatura e com grande contaminação.

Caso 4 - O proprietário utilizou sebo quente em ferimento nos membros. De acordo com o diagnóstico do hospital foi constatado degeneração dos tendões.

Deste modo percebemos como algumas práticas realizadas pelos carroceiros podem ser extremamente prejudiciais ao equídeo, ao passo que se fosse levado ao hospital o problema poderia ter sido mais facilmente solucionado. Além disso, as próprias descrições de prontuário apresentadas acima demonstram outro problema, a demora pela procura do Hospital Veterinário, de forma que os carroceiros procuram o atendimento médico veterinário, somente após algumas tentativas de solucionar o problema sozinho e quando o quadro clínico já se apresenta ainda mais agravado.

Os dados obtidos nos prontuários do Hospital Veterinário, de 295 equídeos de tração, mais uma vez, reforçam o que já havia sido observado nas entrevistas. O perfil sócio-econômico dos carroceiros, de baixa escolaridade e condição econômica reduzida, associado à falta de informação, faz com que estes profissionais, além de serem excluídos socialmente, adotem práticas inadequadas em relação aos seus equídeos.

5 CONCLUSÕES

- ✓ A presente pesquisa permitiu constatar que os carroceiros que exercem sua atividade profissional na cidade Uberlândia possuem baixa escolaridade, estão à margem dos direitos trabalhistas, exercendo uma atividade que exige muito esforço, e com baixa remuneração.
- ✓ Foram encontrados carroceiros com idade entre 60 e 70 anos, que se mantêm nessa profissão, mesmo tendo exercido outras atividades profissionais, e também adolescentes.
- ✓ O aprendizado dessa profissão se dá basicamente, pela experiência do próprio indivíduo, também passado de pai para filho ou adquirido com amigos de profissão.
- ✓ Este perfil sócio-econômico, associado à falta de informações, leva os carroceiros a adotarem práticas incorretas de manejo de seus eqüídeos, no que se refere principalmente a alimentação e cuidados com a saúde. Resulta ainda em práticas às vezes agressivas a estes animais, mesmo que não sejam compreendidas pelos carroceiros como tal.
- ✓ Embora o Hospital Veterinário, da Universidade Federal de Uberlândia, ofereça atendimento gratuito aos eqüídeos de tração, seus proprietários ainda preferem consultar amigos, vendedores de lojas de produtos agropecuários, ou usar sua própria experiência para tratar a saúde de seus cavalos, ao invés de procurarem por assistência médico-veterinária.
- ✓ A inexistência um alojamento adequado para os eqüídeos, leva os carroceiros a colocarem seus animais em quaisquer terrenos vagos que encontrem. Essa prática, muitas vezes, faz com que os animais fiquem expostos a diversos perigos, como roubos, risco de se ferirem ou serem agredidos, e ainda, possibilita que esses animais andem pelas vias públicas, colocando em risco a vida de pessoas e a sua própria.

- ✓ Foi observado, no período de 2003 a 2006, a ocorrência de 23 acidentes em vias públicas, registrados pela Polícia Militar, envolvendo eqüídeos, sendo a maioria com motocicletas, todos resultando em vítimas.
- ✓ Mesmo a maioria dos carroceiros entrevistados tendo relatado não procurar médico-veterinários, foi observado um número de 295 eqüídeos de tração atendidos no Hospital Veterinário da Universidade Federal de Uberlândia, entre 2002 e 2005.
- ✓ A partir da análise dos prontuários do referido hospital, verificou-se uma maior incidência de afecções e distúrbios nos sistemas locomotor, tegumentar e digestório.
- ✓ É importante que se criem leis que regulamentem a atividade dos carroceiros, bem como reforcem a fiscalização sobre determinados aspectos desta atividade, como excesso de peso e maus-tratos aos eqüídeos. Entretanto, é preciso conhecer a vida desses profissionais, para que também se compreenda seus problemas e atenda suas necessidades.
- ✓ Considerando os materiais transportados por estes trabalhadores percebemos que, de certa forma, os carroceiros podem atuar como aliados para diminuir a degradação de determinadas áreas do espaço urbano, tornando-se importantes “agentes ambientais”.
- ✓ Trabalhos de educação ambiental que conscientizem estes carroceiros quanto a questões ambientais, criação de um maior número de Centrais de Entulho, inclusão destes pequenos grupos e não apenas das grandes empresas no setor de coleta e deposição de lixo, identificando e valorizando o trabalho dos carroceiros poderíamos propiciar a inclusão social do cidadão envolvido com esta atividade, ao mesmo tempo reciclar diversos tipos de entulhos, combater deposição dos resíduos em locais inadequados e melhorar a qualidade ambiental do município.
- ✓ Tornam-se também, imprescindíveis projetos de Educação Ambiental que busquem informa-los e conscientiza-los das práticas de manejo adequadas aos seus eqüídeos, de

forma que seus eqüídeos, tratados de maneira correta, possam ser usados para o trabalho com melhor desempenho, melhor saúde e menos sofrimento.

- ✓ Projetos bem articulados, que envolvam a participação de diversas instituições, como prefeitura, polícia militar, universidades, instituições privadas, e contem também, com a participação e envolvimento da população e dos carroceiros, podem fazer com que estes profissionais deixem de estar à margem da sociedade, e passem a agir como “agentes ambientais”, profissionais dignamente tratados e que por sua vez respeitam os direitos dos animais.
- ✓ De posse dos dados levantados nesta pesquisa, pretendemos elaborar projetos que envolvam palestras para os carroceiros, bem como distribuição de folhetos com informações sobre os eqüídeos, abordando formas adequadas de manejo, e ainda, procurar incentivar estas práticas em projetos já existentes.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A BOA SAÚDE: cólica. **Guia rural cavalos**, São Paulo, edição especial, p. 40, out. 1991.

ANDRADE, L.S. **Fisiologia e manejo da reprodução eqüina**. Recife: Guanabara Koogan, 1983. p 93-95.

ASSOCIAÇÃO DOS CRIADORES E PROPRIETÁRIOS DE CAVALOS DE CORRIDA DO PARANÁ- ACPCCP. **O cavalo, nosso irmão**. Disponível em: <www.acpccp.com.br>. Acesso em: 6 jun. 2006.

BRÜGUER, P. **Amigo animal - reflexões interdisciplinares sobre educação e meio ambiente**: animais, ética, dieta, saúde, paradigmas. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2004. 160 p.

BLOOD, D. C.; RADOSTITS, O. M., **Clinica veterinária**. 7ed. Rio de Janeiro:GuanabaraKoogan, 1991. p.1263.

CALHAU, L.B. Meio ambiente e tutela penal nos maus-tratos contra animais. In: **Jus Navigandi**, Teresina, ano 8, n. 410, 21 ago. 2004. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=5585>>. Acesso em: 8 jul. 2006.

DAVILA, N. A. **Lesões de casco observadas em eqüinos de tração leve da cidade de Uberlândia-MG**. 2003. 18 f. Trabalho de conclusão de curso (Medicina Veterinária) – Instituto de Medicina Veterinária, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

EVANS, J.W.; BORTON, A.; HINTZ, H.F.; VAN-VLECK, L.D. **El caballo**. Tradução de Pedro Ducar Maluenda. Zaragoza – Espanha: ACRIBA, 1979. 742 p. Tradução de: The Horse.

JONES, W.E. **Genética e criação de cavalos**. Tradução de Beatriz Pimentel, André Roberto Vac, Paulo Augusto Neves. São Paulo: Roca, 1987. 666 p.

KAARI, P. **A exploração de eqüídeos por carroceiros no Distrito Federal: direito, diagnóstico e educação ambiental**. 2006. 109 f. Trabalho de conclusão de curso (Especialização) – Centro de Desenvolvimento Sustentável e Direito Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

KHALIL, L.M.L. **Cavalos de tração**. In: Instituto Metropolitano de Proteção Animal – IMEPA. Disponível em: <www.imepa.org.br/cavalos.html>. Acesso em: 28 jul. 2006.

KNOTTENBELT, D.C.; PASCOE, R.R. **Afecções e distúrbios do cavalo**. São Paulo: Editora Manole, 1998. p432.

LEVAL, L.F. **Animais de tração e sua tutela jurídica pelo ministério público – aspectos sociais e pedagógicos de um termo de ajustamento de conduta**. In: Congresso de Meio Ambiente, 7., e Congresso de Habitação e Urbanismo, 1., Amparo: Ministério Público do Estado de São Paulo, 2003. Não paginado. Disponível em: <www.mp.sp.gov.br:8080/caouma/doutrina/Amb/Teses/Teses%20Congresso2003htm#Ind2>. Acesso em: 7 jun. 2006.

LEWIS, L. D. **Nutrição clínica eqüina: alimentação e cuidados**. São Paulo: Roca, 2000. p. 710.

LISBOA, J.A.N.; REICHMANN, P.; MARÇAL, W.S.; AMORIM, R.M.; PROVASI, A.; PINTO, L.C. Aspectos clínicos do tétano em eqüídeos. Revisão de 20 casos. In: **Anais do XV CONGRESSO PANAMERICANO DE CIÊNCIAS VETERINÁRIAS (PANVET)**, 1996, Campo Grande. Campo Grande: PANVET, 1996. p. 154.

MARANHÃO, R.P.A.; PALHARES, M.S.; MELO, U.P.; REZENDE, H.H.C.; BRAGA, C.E.; SILVA-FILHO, J.M.; VASCONCELOS, M.N.F. Afecções mais freqüentes do aparelho locomotor dos eqüídeos de tração no município de Belo Horizonte. **Arq. Bras. Med. Vet. Zootec.**, vol.58, n.1, p.21-27, Fev 2006. Artigo disponível na base de dados SCIELO, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-09352006000100004&lng=pt&nrm=isso>. Acesso em: 7 jun. 2006.

MARCENAC, L.N.; AUBLET, H.; D'AUTHEVILLE, P. **Enciclopédia do cavalo**. Vol. 1. São Paulo: Organização Andrei, 1990. p.994.

MINAS GERAIS. Lei nº 2351, de 14 de junho de 1991. **Lex**: Prefeitura de Uberlândia, Uberlândia, 1991.

MINAS GERAIS. Lei nº 7038, de 26 de dezembro de 1997. **Lex**: Prefeitura de Uberlândia, Uberlândia, 1997.

OS CASCOS. **Guia Rural-Cavalos**, São Paulo, edição especial, p. 45-50, out. 1991.

OURO-PRETO, L. **Cavalo**. Revisado em jun. 2004. Disponível em: <<http://br.geocities.com/equinosbrasil/introducao.html>>. Acesso em: 6 jun. 2006.

PESCONI, I.P. **Síndrome cólica: incidência e causas em eqüinos de tração em Uberlândia, MG**. 2000. 33 f. Trabalho de conclusão de curso (Medicina Veterinária) – Instituto de Medicina Veterinária, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. Disponível em: <<http://www2.uberlandia.mg.gov.br/pmu/>>. Acessado em: 14/07/2006. 2006.

RAMOS, S. Ação do projeto carroceiro atendeu animais de tração da grande Belém. **Informativo Semanal da Universidade Federal Rural da Amazônia**, Belém, 19 mai. 2006. a.2, n. 16. Disponível em: <http://www.ufra.edu.br/noticias_ascom/ufranoticiasn16.pdf>. Acesso em: 6 jun. 2006.

REICHMANN, P. **Projeto Carroceiro V – assistência médico veterinária aos carroceiros e seus animais de tração da região de Londrina – PR**. Revista Eletrônica Estação – Pró-reitoria de Extensão da Universidade Estadual de Londrina, Londrina, a. 1, n. 2, set. 2003. Disponível em: <http://www.proex.uel.br/estacao/index.php?arq=ARQ_rel&FWS_Ano_Edicao=1&FWS_N_Edicao=2&FWS_N_Texto=7&FWS_Cod_Categoria=7>. Acesso em: 6 jun. 2006.

REZENDE, H.H.C.; PALHARES, M.S.; AGUIAR, E.G.; SILVA, R.H.A.; PEREIRA, M.S.N. Impacto da migração de carroceiros de Belo Horizonte: setor formal para o setor informal. In: **Anais do ENCONTRO DE EXTENSÃO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS**, 7., 2004, Belo Horizonte. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2004. Sem paginação. Disponível em: <www.ufmg.br/proex/arquivos/7Encontro/Meio2.pdf>. Acesso em: 4 ago. 2006.

SANTOS, R.F. **O cavalo de sela brasileiro e outros eqüídeos**. Botucatu: J.M. Varela, 1981. 341p.

SILVA, L.V.; VENTURA, V.N. Correção ambiental e reciclagem com carroceiros. In: **20 Experiências de gestão pública e cidadania**. FARAH, M.F.S.; BARBOZA, H.B. São Paulo: Programa Gestão Pública e Cidadania, 2001. 284p. Disponível em: <http://inovando.fgvsp.br/conteudo/documentos/20experiencias2000/8%80_%carroceiros%20bh.pdf>. Acesso em: 1 ago. 2006.

SILVA-FILHO, J.M.; PALHARES, M.S.; MARANHÃO, R.P.A.; MELO, U.P. Manejo alimentar dos animais de tração da regional Pampulha – Belo Horizonte. In: **Anais do ENCONTRO DE EXTENSÃO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS**, 7., 2004, Belo Horizonte. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2004. Sem

paginação. Disponível em: <www.ufmg.br/proex/arquivos/7Encontro/Desen3.pdf>. Acesso em: 4 ago. 2006.

SILVER, C. **Guia de los caballos del mundo**. Tradução de Ramón Navarro. Barcelona: Omega, 1982. Tradução de: Guide to the horses of the world. 120 p.

STORER, T.I.; USINGER, R.L.; STEBBINS, R.C.; NYBAKKEN, J.W.; **Zoologia geral**. Tradução de: Érika Schlensz. 6ª ed. rev. e aum. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2002. p 244-245.

TORRES, A.P.; JARDIM, W.R. **Criação de cavalos e de outros eqüinos**. 3ª ed. São Paulo: Nobel, 1987. 654 p.

VIDA DE CAVALO – Vídeo documentário. Direção: Denise Gonçalves, Nina Rosa Jacob, Rita de Cássia Garcia. São Paulo: Instituto Nina Rosa, 2005. 1 DVD (57 min), NTSC, son., color.

APÊNDICES

Apêndice I

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE BIOLOGIA
CURSO DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS**

**FORMULÁRIO PARA DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO DOS EQÜÍDEOS DE
TRAÇÃO E DOS CARROCEIROS EM UBERLÂNDIA – MG.**

Este formulário faz parte de uma pesquisa Universitária e tem como objetivo verificar a situação sócio-econômica dos carroceiros de Uberlândia-MG, e principalmente o modo como estes tratam (cuidam) seus eqüídeos de tração.

1) Idade: _____

2) 2.1) Estado civil: _____ 2.2) nº de filhos: _____

3) Grau de escolaridade: _____

4) A quanto tempo trabalha como carroceiro? _____

5) Teve outra atividade profissional anterior?

☐ Sim ☐ Não

5.1) Possuía carteira assinada?

☐ Sim ☐ Não

6) A quem pertence a carroça e o cavalo?

☐ Ele é o proprietário ☐ Terceiros

☐ Familiar – Qual parentesco? _____

7) Outras pessoas utilizam seu veículo?

☐ Não ☐ Apenas familiares – qual parentesco? _____

☐ Aluga para Terceiros

8) 8.1) Você possui um ponto fixo onde costuma ficar ou estacionar a carroça para descanso?

8.2) À noite onde costuma deixar o cavalo? Em que condições? (comida, água, como é o local, etc)

9) Quantos reais você ganha por dia? _____

10) Quantas horas você e seu cavalo trabalham por dia? _____

11) Você costuma parar um pouco para que o cavalo descanse? Quanto tempo?

12) Quantos cavalos você tem? _____

13) Que tipo de material você transporta?

☐ Recicláveis ☐ Entulho de construção civil ☐ Móveis

☐ Materiais de construção ☐ Entulho de podas de árvores e jardins

☐ Outros – O que? _____

14) Você tem idéia de qual o peso do material que você coloca na carroça por carroto?

15) O que você faz com esse material? Onde leva? Vende? Por quanto?

16) Que tipo de alimento você dá a seu cavalo e em que quantidade e quantas vezes por dia?

Volumoso

☐ Capim - Quantidade: _____ Frequência: _____

☐ Feno - Quantidade: _____ Frequência: _____

☐ Capim e Feno - Quantidade: _____ Frequência: _____

Verdura

☐ Sim - Quantidade: _____ Frequência: _____

☐ Não

Se sim em que condições está a verdura usada como alimento.

☐ Boas condições ☐ Estragadas ☐ Podres e Bichadas

Concentrado Comercial (Ração)

☐ Sim - Quantidade: _____ Frequência: _____

☐ Não

Milho

☐ Sim - Quantidade: _____ Frequência: _____

☐ Não

Trigo

☐ Sim - Quantidade: _____ Frequência: _____

☐ Não

Palha de arroz

☐ Sim - Quantidade: _____ Frequência: _____

☐ Não

Palha de milho

☐ Sim - Quantidade: _____ Frequência: _____

☐ Não

Sal

☐ Sim - Quantidade: _____ Frequência: _____

☐ Não

OUTROS

17) Quantas vezes você dá água para o eqüino e em que quantidade?

Quantidade: _____ Frequência: _____

18) O seu cavalo já ficou doente?

☐ Não

☐ Sim

Você sabe o que ele teve?

☐ Sim - _____

☐ Não

Quando ele estava doente você:

☐ Parou de usa-lo para carreto ☐ Continuou trabalhando com ele

19) Você já levou seu cavalo ao veterinário?

☐ Sim – Quantas vezes? _____

☐ Não – Por que nunca levou? Gostaria de levar?

20) Você já deu algum remédio para seu cavalo? Quem recomendou?

☐ Não

☐ Sim – ☐ Veterinário

☐ Auto-medicação

☐ Amigo

☐ Vendedor de loja

21) Você já vacinou seu cavalo?

☐ Não ☐ Sim – Quantas vezes? _____

22) Você já deu algum vermífugo para o animal?

☐ Não ☐ Sim – Quantas vezes? _____

23) Você costuma dar banho no cavalo? Com que frequência?

☐ Não ☐ Sim – Quantas vezes? _____

24) Quem coloca ferraduras nos cavalos?

☐ Ele próprio ☐ Terceiros sem conhecimento ☐ Especialista

25) Quanto tempo leva para trocar? _____

26) Que material você usa para ferragear o cavalo? _____

27) Quais os cuidados que você tem com os cascos do seu cavalo?

28) Você usa chicote, chibata ou outro instrumento semelhante?

☐ Não ☐ Sim – Qual instrumento? _____

29) Por que você usa (ou não usa) chicotes?

30) Você cuida de seu cavalo? O que você faz?

31) Com quem aprendeu a criar e cuidar de cavalos?

32) Gostaria de aprender mais sobre cavalos, como cuidar e criar esses animais?

33) Você acha que os órgãos públicos fazem alguma coisa para melhorar o seu trabalho? Se não o que você gostaria que fizessem?

OBSERVAÇÕES E REGISTROS ADICIONAIS

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no handwriting or other markings on the paper.

ANEXOS

ANEXO 1



CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA
MINAS GERAIS



PROPOSIÇÃO DE LEI Nº 2351 /91.

LEI Nº 5275
Sanção 21/6/91
Secret. [assinatura]

ESTABELECE NORMAS PARA O SERVIÇO DE TRANSPORTE POR VEÍCULOS DE TRACÇÃO ANIMAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de Uberlândia usando de suas atribuições, e nos termos da Lei Orgânica do Município, aprova e o Prefeito Municipal sanciona a seguinte Lei:

Art. 1º - O serviço de transporte por veículos de tração animal reger-se-á pela presente lei.

Art. 2º - Entende-se como serviço de transporte por veículo de tração animal, para efeito desta lei, o serviço desempenhado mediante pagamento de frete ou aluguel.

Art. 3º - A exploração do serviço de transporte de veículo por tração animal será permitido à pessoa física, devidamente inscrita no Cadastro Municipal de Contribuintes.

§ 1º - O Termo de Permissão de Estacionamento será outorgado à título precário, devendo ser renovado pelo interessado, anualmente, até o dia trinta de março de cada ano.

§ 2º - O alvará de licença de localização será expedido previamente pelo órgão municipal competente, e não poderá ser transferido para outra pessoa, sob pena de cassação do referido alvará.

Art. 4º - O Poder Executivo fixará os locais de estacionamento dos veículos de tração animal, sendo proibido os seguinte locais:

a) numa distância de cem metros de hospitais, estabelecimentos de ensino e congêneres;

b) defronte de imóveis residenciais.

ANEXO 2



LEI Nº 7038 De 26 DE DEZEMBRO DE 1997.

ESTABELECE NORMAS PARA O SERVIÇO DE TRANSPORTE POR VEÍCULOS DE TRACÇÃO ANIMAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O povo do Município de Uberlândia, por seus representantes, aprovou e eu, em seu nome, sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O serviço de transporte por veículos de tração animal reger-se-á pela presente Lei.

Art. 2º Entende-se como serviço de transporte de veículo por tração animal, para os efeitos desta Lei, o serviço desempenhado mediante pagamento de frete ou aluguel, com a utilização de carroças.

Art. 3º A exploração do serviço de transporte de veículo por tração animal será permitida à pessoa física, devidamente inscrita no Cadastro Municipal de Contribuintes e, igualmente cadastrada na Secretaria Municipal de Serviços Urbanos pelo emplacamento do veículo.

Parágrafo Único - São obrigatórios o emplacamento e o cadastramento de modelo desenvolvido pela Secretaria Municipal de Serviços Urbanos, sem ônus para o proprietário da carroça.

Art. 4º Os carroceiros deverão trabalhar atendendo as disposições da legislação de Trânsito, apresentando condições de segurança com a carga, para o uso das vias públicas.

Art. 5º O tráfego de carroças no hipercentro da cidade, ficará sob a fiscalização da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos que, para tanto, usará dos dispositivos da Lei de Carga e Descarga no Município.

Parágrafo Único - A sinalização do perímetro previsto no "caput" deste artigo ficará por conta da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes.

Art. 6º O transporte de entulhos feito por carroças deverá ser destinado às Centrais de Entulho ou outro local definido pela Secretaria Municipal de Serviços Urbanos.

Art. 7º Para as violações dos dispositivos desta Lei ficam estabelecidas as seguintes sanções:

de reincidência:

- I - Multa de 30 a 300 UFRs podendo ser cobrada em dobro em casos
- II - Apreensão do veículo e do animal;
- III - Cassação de licença para o exercício da atividade.

§ 1º - Em caso de apreensão do animal a Secretaria Municipal de Serviços Urbanos o destinará à FERUB-Fundação Educacional Rural de Uberlândia, onde aguardará a presença do reclamante.





CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA
MINAS GERAIS

Uberlândia-MG, 30 de abril de 1997.

Prezado vereador Hélio Ferraz

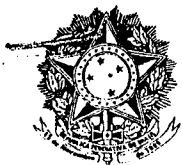
A respeito da "Minuta do Projeto de lei que "Cria os ofícios de carroceiro e de coletor de papel e dá outras providências", temos a informar que a matéria apresentada está conflitante com a legislação existente do ISS que prevê a atividade de carroceiro, a lei nº 5.452, que "Dispõe sobre as atividades isentas do imposto sobre serviços de qualquer natureza e dá outras providências".

Quanto as normas para serviço de tração animal a Lei nº 5.275, que "Estabelece normas para o serviço de transporte por veículos de tração animal e dá outras providências" já traz normatizada os serviços desta modalidade (doc. anexo).

Sobre a "Minuta do Projeto de Lei que "Cria centrais de entulho e dá outras providências" entendemos que o texto está contraditório e sem definições específicas quanto ao assunto.

Ressaltamos, ainda, que as minutas apresentadas têm como autor o Prefeito Municipal Sr. Virgílio Galassi, e esta Assessoria entende que não nos compete a análise das respectivas matérias, sugerindo que a Secretaria de Serviços Urbanos juntamente com a Procuradoria devam, através de entendimentos, analisar a legislação já existente e verificar possíveis alterações, adequando os textos às propostas sugeridas, ou elaborando novos Projetos.

Carlos Antunes
Assessoria



CÂMARA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA
MINAS GERAIS

Com relação à questão de emplacamento e fiscalização de trânsito a competência não é do Município e sim dos Estados, Distrito Federal e aos Territórios, conforme Código de Trânsito Nacional e Decreto que o regulamenta (doc. anexo).

Dai, a necessidade de definir melhor as propostas para que os respectivos textos legais possam atender as reivindicações da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos.

Colocamo-nos a disposição para quaisquer informações que se fizerem necessárias.

Rosângela Bertolucci
ROSÂNGELA BERTOLUCCI
ASSESSORIA TÉCNICO LEGISLATIVA

ANEXO 3

DECRETO nº DE AGOSTO DE 2006

ESTABELECE NORMAS SOBRE O TRÂNSITO DE VEÍCULOS DE TRACÇÃO ANIMAL E PROPULSÃO HUMANA NAS VIAS PÚBLICAS DO MUNICÍPIO E NO PERÍMETRO QUE MENCIONA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O povo do Município de Uberlândia, por seus representantes, aprovou e eu, em seu nome, sanciono o seguinte Decreto:

Artigo 1º - O Trânsito de veículos de tração animal e propulsão humana nas vias urbanas e faixas de domínio das estradas e rodovias do município de Uberlândia, reger-se-á pelo presente decreto, bem como a Lei nº 9503 de 23 de setembro de 1997 (CTB).

Parágrafo único – Para os fins deste Decreto, são considerados veículos de tração animal quaisquer meios de transporte de carga (carroças e similares) ou de pessoas (charretes e similares) e propulsão humana exceto bicicleta.

Do Condutor

Artigo 2º - Os condutores de veículos de tração animal e propulsão humana na cidade de Uberlândia, deverão ter a idade mínima de 16 anos, e deverão passar por Curso de Regras de Circulação e Sinalização de Trânsito.

I – O Curso de Regras de Circulação e Sinalização de Trânsito, será promovido pela Secretaria de Trânsito e Transporte – SETTRAN, sem ônus aos candidatos.

II – Ao término do curso será emitido Carteira de Identificação de Condutor de Veículo de Tração Animal e veículo de propulsão humana, a qual passará ser de porte obrigatório, para fins de fiscalização, conforme anexo I.

III - Gozar de boa saúde física e mental, comprovada por atestado médico;

Artigo 3º - É obrigatório, ao condutor do veículo, portar os documentos de autorização para condução, licenciamento do veículo e a identificação do animal utilizado na tração.

Artigo 4º – A autorização do condutor e do veículo deverão ser renovadas anualmente, enquanto que a licença do animal deverá ser semestralmente .

Do Animal

Artigo 5º - O animal deverá apresentar boas condições de saúde, segurança e bons tratos, devendo passar por avaliação médica junto a Secretaria de Serviços Urbanos e Veterinária (UFU), que promoverá o cadastramento e identificação do mesmo, bem como o acompanhamento de vacinação anual, e demais cuidados necessários para a boa manutenção da saúde do animal.

I – Somente será permitido a tração por animais da raça equina, ansininos e muares.

II – Constatado em fiscalização, os maus tratos no animal, este será recolhido ao depósito de animais da Secretaria de Serviços Urbanos, só sendo restituído ao proprietário

mediante pagamento de multa a ser estipulada por essa Secretaria.

III – Em casos de reincidência de maus tratos, o animal ficará à disposição da Secretaria de Serviços Urbanos, que através de cadastro próprio, promoverá a doação do referido animal, a quem julgar merecedor, perdendo assim o proprietário, os direitos sobre o animal.

IV – As condições de saúde serão aferidas numa vistoria semestral.

V – Entende-se como medidas adequadas de segurança a utilização de: Ferraduras nas quatro patas dos animais, bem como de todo o equipamento relativo aos arreios.

Artigo 6º - Fica proibida a utilização de animais doentes ou feridos, bem como de fêmeas prenhes, na tração dos mencionados veículos.

Artigo 7º - É proibido a utilização de chicote ou qualquer instrumento que vise atingir o animal para que este empreenda maior velocidade.

Do Veículo

Artigo 8º - Todo veículo, para transitar nas vias públicas do município de Uberlândia, deverá estar registrado e licenciado, bem como devidamente emplacado, e deverá obedecer as seguintes especificações:

§ 1º Dimensões para veículo de tração animal:

I – Comprimento máximo da carroceria 1,70 m;

II – Largura máxima da carroceria 1,50 m;

III – Altura máxima da carroceria 1,40 m;

IV – A capacidade máxima de carga do veículo, incluído o peso do condutor, não poderá exceder 350 Kg.

§ 2º Dimensões para veículos de propulsão humana:

I – Comprimento máximo 2,50 m;

II – Largura máxima 1,50 m;

III – Altura máxima 1,50 m;

§ 3º - Os veículos não poderão circular com carga extrapolando os limites descritos no "caput" deste artigo.

Artigo 9º - O modelo da placa obedecerá às especificações contidas no anexo II deste Decreto, e deverá ser fixada e lacrada na parte traseira do veículo, em seu canto inferior esquerdo, sendo vedada a sua ocultação por parte do condutor.

Artigo 10º - A documentação de registro e licenciamento, será emitida pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte, obedecendo ao modelo constante do anexo III deste Decreto, e será considerado como documento de porte obrigatório, para fins de fiscalização.

Artigo 11º - São equipamentos obrigatórios do veículo:

§ 1º Para veículos de tração animal:

- I –** Freios, considerados como tal o bridão ou cabeção;
- II –** luzes ou catadióptricos (olho de gato), ou película refletiva na dianteira, na traseira e nas laterais;
- III –** placa de identificação;
- IV –** arreata completa;
- V –** batente para subida ou chapa parafusada ao varal;
- VI –** uso de escora ou suporte fixado por dobradiça, tanto na parte dianteira, como na traseira do veículo, para ser utilizado quando o veículo estiver parado.

§ 2º Para veículos de propulsão humana:

- I –** catadióptricos (olho de gato), ou película refletiva na dianteira, na traseira e nas laterais;
- II –** placa de identificação;

Artigo 12º - No veículo de tração animal (carroças e similares) poderão ser transportados, além da carga, apenas o condutor do veículo e seu auxiliar.

Da Circulação

Artigo 13º - Fica instituída para a circulação dos veículos de tração animal e propulsão humana, observadas a fixação de horários, a área central, delimitada pelo seguinte perímetro:

“Inicia-se no cruzamento das avenidas Paes Leme e Getúlio Vargas, segue por esta até o cruzamento com a rua Quintino Bocaiúva, segue por esta até o cruzamento com a avenida Cipriano Del Fávoro, segue por esta até o cruzamento com a avenida João Pessoa e praça Sérgio Pacheco, segue margeando esta até o cruzamento com a rua dos Pereiras, segue por esta até o cruzamento com a avenida João Naves de Ávila e rua Geraldo Moraes, segue por esta até o cruzamento com a avenida Rio Branco, segue por esta até o cruzamento com a rua Barão de Camargos, segue por esta até o cruzamento com a praça Doutor Duarte, segue margeando esta até o cruzamento com a rua Marechal Deodoro, segue por esta até o cruzamento com a praça Cícero Macedo, segue margeando esta até o cruzamento com a rua Coronel Severiano, segue por esta até o cruzamento com a avenida Afrânio Rodrigues da Cunha, segue por esta até o cruzamento com a praça Nossa Senhora do Carmo, segue margeando esta até o cruzamento com a avenida Paes Leme, segue por esta até o cruzamento com a avenida Getúlio Vargas.”

Artigo 14º - A circulação de veículos de tração animal e propulsão humana, nas vias públicas e faixas de domínio das estradas e rodovias do município de Uberlândia, deverá observar os seguintes preceitos:

- I –** Na região denominada pelo artigo anterior, conforme o anexo IV, só poderá ser

realizada no horário compreendido entre 20:00 e 06:00 horas;

II – Fica proibida a circulação nas avenidas Rondon Pacheco e João Naves de Ávila;

III – Nas demais vias, será livre a circulação;

IV – O desrespeito à circulação, acarretará aos condutores e proprietários, as penalidades e medidas administrativas previstas na Lei Federal nº 9503. C.T.B

Artigo 15º - Fica estipulada a carga horária máxima de oito horas diárias ou quarenta e oito horas semanais, para circulação dos veículos de tração animal.

§ 1º - A carga horária a que se refere o caput deste artigo deverá ser cumprida da seguinte forma: de oito às doze horas e de treze às dezessete horas.

§ 2º - As carroças poderão circular nos dias úteis e nos sábados, respeitando o horário estabelecido no parágrafo anterior, ficando os domingos para descanso semanal dos animais utilizados no transporte.

§ 3º - As charretes também poderão circular nos domingos e feriados, respeitando o horário estabelecido no **§ 1º**, desde que assegurado outro dia da semana para descanso semanal dos animais utilizados no transporte.

Artigo 16º - Fica proibido a circulação de veículo de tração animal e propulsão humana nas faixas de domínio das estradas e rodovias do município de Uberlândia.

Das Infrações

Artigo 17º - Constitui infração a ação ou omissão voluntária ou não, por parte do proprietário ou do condutor do veículo de tração animal e propulsão humana, que importe na inobservância dos dispositivos previsto nas normas gerais de circulação do Código de Trânsito Brasileiro, bem como as relacionadas abaixo:

I – transitar sem portar os documentos de autorização de condutor, licenciamento do veículo e o licenciamento do animal utilizado na tração;

II – transitar com o veículo sem qualquer dos equipamentos obrigatórios, ou estando estes ineficientes ou inoperantes;

III – utilizar para tração do veículo, animal sem identificação ou licença;

IV – transitar em vias proibidas;

V – sob efeito de bebida alcoólica, ou qualquer outra substância entorpecente; conduzir o veículo de tração animal e propulsão humana.

VI – submeter a maus-tratos o animal utilizado na tração do veículo;

VII – transportar carga acima da capacidade máxima permitida;

VIII – utilizar o veículo de tração animal e propulsão humana para transporte de passageiros;

IX – utilizar chicote ou qualquer instrumento para atingir o animal.

Artigo 18º - As infrações aos preceitos deste Decreto serão punidas com as seguintes penalidades:

I – multa;

II – apreensão do veículo;

III – suspensão da autorização do condutor;

IV – cassação da autorização do condutor;

V – perda da animal no caso de maus-tratos com este.

Artigo 19º - As multas terão valor correspondente a R\$ 50,00 (cinquenta reais), e serão aplicadas a qualquer infração prevista neste Decreto e recolhidas aos cofres públicos.

§ 1º - O valor da multa será reajustado anualmente, pelo Índice de Preço ao Consumidor – IPC, ou outro índice que vier a ser adotado por lei.

§ 2º - Às multas serão acrescidas em 50% (cinquenta por cento), quando o infrator for reincidente.

Artigo 20º - A pena de apreensão do veículo será aplicada às infrações previstas nos artigos 2º ao 5º, 7º, 13º ao 17º, 26º e 27º deste Decreto.

§ 1º - A perda do animal ocorrerá quando o condutor infringir o disposto no artigo 6º e artigo 8º inciso IV.

§ 2º - A liberação do veículo de tração animal e propulsão humana, somente ocorrerá após a correção da irregularidade notificada e o pagamento da multa.

Artigo 21º - A pena de suspensão da autorização do condutor será de 15 (quinze) dias, para a primeira incidência e de 30 (trinta) dias para a reincidência e será aplicada às infrações previstas nos itens V, VI e VII do artigo 17º deste Decreto.

Artigo 22º - A pena de cassação da autorização do condutor dar-se-á quando ocorrer a terceira incidência, no período de 12 (doze) meses, a qualquer dos incisos do artigo 17º deste Decreto.

Artigo 23º - Da aplicação das penalidades previstas neste Decreto, caberá recurso à Administração, respeitando o prazo de 10 (dez) dias a contar da data da ~~atuação~~.

30

NOTIFICAÇÃO

Artigo 24º - A Administração terá o prazo de ~~10 (dez)~~ dias para efetuar o julgamento da defesa apresentada, a contar da data de protocolo, do qual não caberá novo recurso.

SALVO MOTIVO DE FORÇA MAIOR

Artigo 25º - Compete à Secretaria de Trânsito e Transportes, Secretaria de Serviços Urbanos e a Polícia Militar a fiscalização das normas previstas neste Decreto.

Gerais

Artigo 26º - Compete à Secretaria de Trânsito e Transportes:

I - Emitir a documentação referente ao registro, licenciamento e emplacamento do veículo de tração animal e propulsão humana, na forma que será estabelecida em regulamento.

II - Cadastrar os condutores dos veículos de tração animal e propulsão humana.

III - Cadastrar o veículo de tração animal e propulsão humana.

IV - Realizar todas as vistorias necessárias ao registro, emplacamento e licenciamento do veículo de tração animal e propulsão humana, e ainda, determinar a gravação do número de identificação no eixo do veículo; ?

V - Encaminhar ao Departamento de Trânsito - DETRAN os dados referentes ao registro, emplacamento e licenciamento.

Justas **Artigo 27º** - Compete à Secretaria de Serviços Urbanos em parceria com a veterinária (UFU):

I - Emitir a documentação referente a saúde do animal, na forma que será estabelecida em regulamento.

II - Cadastrar os animais utilizados na tração, utilizando o microchip.

III - Realizar as inspeções médicas dos animais

Artigo 28º - O transporte de entulhos feito por carroças deverá ser destinado às centrais de entulho ou outro local definido pela Secretaria Municipal de Serviços Urbanos, observando as normas de segurança.

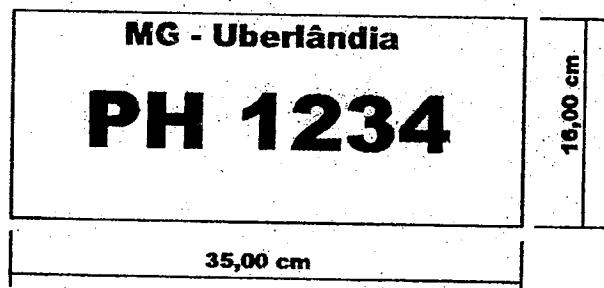
Artigo 29º - A Secretaria de Trânsito e Transportes e a Secretaria de Serviços Urbanos, poderão emitir termo de permissão de estacionamento, devendo ser renovado anualmente.

§ 1º - Fica proibido a utilização de estacionamento dos veículos de tração animal, a uma distância mínima de cem metros (100m) de hospitais e estabelecimentos de ensino.

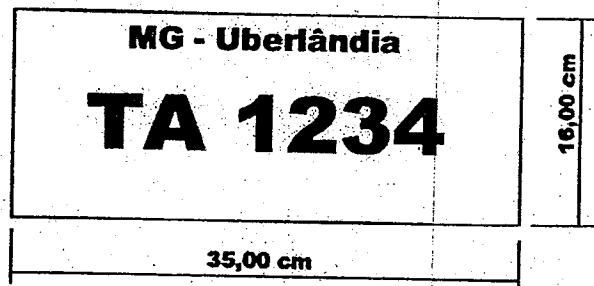
Artigo 30º - A Secretaria de Trânsito e Transportes e a Secretaria de Serviços Urbanos, poderão, mediante ato próprio, no caso de competência exclusiva, ou em conjunto, quando tratar de competência afeta a mais de um órgão, baixarem instruções complementares, que se fizerem necessárias para o cumprimento deste Decreto.

ANEXO II

PROPULSÃO HUMANA



TRAÇÃO ANIMAL



ANEXO III

MODELO DO CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DO VEÍCULO

FRENTE

Prefeitura Municipal de Uberlândia Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes Registro de Veículo de Propulsão Humana		
Via	Código	Exercício
Nome / Endereço		
CPF / CGC		Placa
Placa Ant.	Cor	Data
Local :		
Documento de Porte Obrigatório		

15,00 cm

11,00 cm

VERSO

SÍMBOLO DA SETTRAN

BANDEIRA DO MUNICÍPIO

Prefeitura Municipal de Uberlândia Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes Registro de Veículo de Tração Animal		
Via	Código	Exercício
Nome / Endereço		
CPF / CGC		Placa
Placa Ant.	Cor	Data
Local :		
Documento de Porte Obrigatório		

SÍMBOLO DA SETTRAN

BANDEIRA DO MUNICÍPIO