



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS CULTURAIS, MEMÓRIA
E PATRIMÔNIO

MESTRADO PROFISSIONAL

DIVINA LUCIANE FEDRIGO

A ARTE DE FABRICAR CARRO DE BOI COMO BEM PATRIMONIAL DOS
GOIANOS: VISUALIDADES E DESDOBRAMENTOS DO PROCESSO DE
PATRIMONIALIZAÇÃO E SALVAGUARDA

GOIÁS – GO
2024

DIVINA LUCIANE FEDRIGO

**A ARTE DE FABRICAR CARRO DE BOI COMO BEM PARTIMONIAL DOS
GOIANOS: VISUALIDADES E DESDOBRAMENTOS DO PROCESSO DE
PATRIMONIALIZAÇÃO E SALVAGUARDA**

Relatório técnico para apresentação à banca do Programa de Pós-Graduação em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio, Mestrado Profissional, da Universidade Estadual de Goiás - Câmpus Cora Coralina (PROMEP/UEG), como requisito para a obtenção do título de Mestre em História. Orientador(a): Prof.^a Dr.^a. Raquel Miranda Barbosa.



**TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DE TESES E DISSERTAÇÕES NA
BIBLIOTECA DIGITAL (BDTD)**

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Estadual de Goiás a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UEG), regulamentada pela Resolução, CsA nº 1.087/2019 sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9.610/1998, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data*. Estando ciente que o conteúdo disponibilizado é de inteira responsabilidade do(a) autor(a).

Dados do autor (a)

Nome completo: **DIVINA LUCIANE FEDRIGO**

Email: divina.fedriga@seduc.go.gov.br

Dados do trabalho

Título: **A ARTE DE FABRICAR CARRO DE BOI COMO BEM PATRIMONIAL DOS GOIANOS: VISUALIDADES E DESDOBRAMENTOS DO PROCESSO DE PATRIMONIALIZAÇÃO E SALVAGUARDA**

Tipo:

☐ Tese ☒ Dissertação

Curso/Programa: Programa de Pós-graduação *Stricto Sensu* em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio (PROMEP)

Concorda com a liberação documento

☒ SIM ☐ NÃO

*Período de embargo é de até um ano a partir da data de defesa

Goiás, 13 de maio de 2024.

Assinatura autor(a)

Assinatura do orientador

CATALOGAÇÃO NA FONTE

Biblioteca Frei Simão Dorvi – UEG Câmpus Cora Coralina

F294a Fedrigo, Divina Luciane.

A arte de fabricar carro de boi como bem patrimonial dos goianos : visualidades e desdobramentos do processo de patrimonialização e salvaguarda [manuscrito] / Divina Luciane Fedrigo. – Goiás, GO, 2024.

164 f. ; il.

Orientadora: Profa. Dra. Raquel Miranda Barbosa.
Relatório Técnico (Mestrado em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio) – Câmpus Cora Coralina, Universidade Estadual de Goiás, 2024.

1. Patrimônio cultural - Goiás, BR. 1.1. Bem cultural. 1.1.1. Carro de boi. 1.1.2. Carapina. 1.2. Patrimonialização. 1.3. Expressão artística. I. Título. II. Universidade Estadual de Goiás, Câmpus Cora Coralina.

CDU: 719(817.3)

Bibliotecária responsável: Marília Linhares Dias – CRB 1/29

GOIÁS – GO
2024
DIVINA LUCIANE FEDRIGO

**A ARTE DE FABRICAR CARRO DE BOI COMO BEM PATRIMONIAL DOS
GOIANOS: VISUALIDADES E DESDOBRAMENTOS DO PROCESSO DE
PATRIMONIALIZAÇÃO E SALVAGUARDA**

Relatório Técnico submetido ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio (PROMEP/UEG), Mestrado Profissional, para fins de (Exame de Qualificação/Defesa) como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre em História. Aprovada em ____ de _____, pela Banca Examinadora composta pelos seguintes docentes:

Profa. Dra. Raquel Miranda Barbosa (PROMEP/UEG)
Orientador

Prof.^a Dra. Luana Nunes Martins de Lima (PROMEP/UEG)
Membro Interno

Prof. Dr. Fernando Martins dos Santos
Membro Externo

Dr. Eduardo Gusmão de Quadros (PROMEP/UEG)
Suplente Interno

Goiás, 12 de abril de 2024.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar meus sinceros agradecimentos a todas as pessoas e instituições que contribuíram para a realização deste trabalho e para o meu crescimento pessoal e acadêmico.

Antes de tudo, quero agradecer à Universidade Estadual de Goiás pelo suporte institucional e pela oportunidade de realizar este mestrado no Programa de Pós-Graduação em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio.

Agradeço também ao Campus Cora Coralina, onde desenvolvi minha pesquisa, pelo ambiente acadêmico acolhedor e pelos recursos disponibilizados.

Ao meu orientador, Prof.^a Raquel Miranda Barbosa, expressei minha profunda gratidão pela orientação, incentivo e conhecimentos compartilhados ao longo deste trabalho. A sua competência e dedicação foram essenciais para o sucesso deste estudo.

Aos membros da banca examinadora, Prof.^a Dra. Luana Nunes Martins de Lima, Dr. Eduardo Gusmão de Quadros, Prof. Dr. Fernando, agradeço por aceitarem o convite para avaliar este relatório técnico. Suas contribuições e sugestões enriqueceram o conteúdo deste trabalho.

Agradeço também a todos os carreiros e carapinas goianos dos municípios de: Anicuns, Araçu, Capelinha (Distrito de Anicuns), Damolândia, Inhumas e Taquaral que gentilmente participaram das entrevistas e compartilharam seus saberes e experiências sobre a arte de carrear e a fabricação do carro de boi. Sem a colaboração e generosidade deles, este estudo não seria possível.

Destaco o valor da entrevista concedida pelo Sr. Luiz de Anicuns, onde foi possível perceber a importância que ele dá em repassar seus conhecimentos como carpinteiro, não deixando esse legado morrer. Não é à toa que o chamam de “professor” no mundo do carro de boi.

Agradeço o Sr. Reis, que não gosta de dar entrevista, mas abriu gentilmente as portas de seu sítio. Relatou sua vida de carreiro e carapina, demonstrando como adquiriu habilidades únicas na construção do carro de boi.

A simplicidade do carapina mais velho, é encantadora. Sr. Geraldo “Neném da Tunica” é uma lenda viva no mundo de carro de boi com muitas histórias e experiências. Também é conhecido como “professor” na região de Damolândia por possuir uma técnica apurada e de fácil ensinamento entre os carreiros.

Minha gratidão ao Sr. Osmiro carreiro e carapina com conhecimento refinado na arte de fabricar carro de boi. Sua atuação apresenta um arcabouço de saberes que engloba todo o processo para a constituição de um carro de boi. Homem que valoriza a família e que tem grande fé no Divino Pai Eterno.

Meu agradecimento ao Sr. Antônio, homem humilde que valoriza muito seu saber de carapina e carreiro porque sabe que recebeu um dom. Realiza seu ofício com amor e dedicação.

Ao Wallace carpinteiro mais jovem entrevistado nesta pesquisa, fato este que não diminui em nada sua experiência na arte de confeccionar carro de boi utilizando técnicas e ferramentas modernas, meu muito obrigada pela disposição.

Aos carreiros: Lindomar de Damolândia, Luiz Júnior de Inhumas e Cristian Vieira de Araçu meu muito obrigada pela disposição, ensinamentos e demonstração de amor pelo mundo do carrear. Vocês representam e honram a arte de carrear, por possuírem o domínio da técnica e principalmente pelo amor dedicado aos animais, a minha gratidão.

Expresso a importância dos ensinamentos, dedicação e o grande valor em ensinar aprendizes a arte e técnica de construir carro de boi do Sr. Luiz de Anicuns

Às pessoas que me apoiaram durante todo o processo de realização deste mestrado, sejam elas amigos ou familiares, o meu mais profundo agradecimento. Vocês foram uma constante fonte de motivação e encorajamento.

Por fim, desejo expressar a minha gratidão a todos os autores, pesquisadores e estudiosos que contribuíram para o campo dos estudos culturais, memória e patrimônio. As suas obras e pesquisas foram de suma importância para fundamentar teoricamente este trabalho.

Por fim, gostaria de expressar minha gratidão a todos os autores, pesquisadores e estudiosos que contribuíram para o campo dos estudos culturais, memória, patrimônio. Suas obras e pesquisas foram fundamentais para embasar teoricamente este trabalho.

LISTA DE FIGURAS

.Figura 01 - Recorte na revista portuguesa primeiro trabalho inteiramente dedicado aos veículos de tração animal em Portugal.....	24
Figura 02 – Tela do artista Frans Post, intitulada: O carro de bois, 1638.....	26
Figura 03 – Família de fazendeiros viajando em carro de bois, de acordo com de acordo com Rugendas (1835).....	27
Figura 04 - Folheto de divulgação: Pouso para os bois carreiros da Romaria 2023.....	34
Figura 05 - Arcebispo Dom Washington Cruz realiza a pé o trajeto da Rodovia dos Romeiros.....	34
Figura 06 - Padres Redentoristas abençoado o Desfile de carros de boi com a imagem do Divino Pai Eterno.....	36
Figura 07 - Padre João Bosco de Deus faz a abertura do desfile de 2023 sobre o carro de boi.....	37
Figura 08 - Missa de sábado (10/07/2023) celebrada em homenagem aos carreiros.....	37
Figura 09 - Carros de boi em frente ao Palácio das Esmeraldas, 1936. Foto Alois Feichtenberger apresentando o contraste entre a tradição e a modernidade que se instaurava em Goiás.....	39
Figura 10 - Mapa da região imediata onde localiza-se os municípios da pesquisa.....	44
Figura 11 - Apresentação dos carreiros e candeeiros no Encontro em Araçu-Go.....	46
Figura 12 - Saído dos carreiros de Araçu para a Romaria de Trindade.....	48
Figura 13 - Trajeto percorrido pelos carreiros de Araçu até Trindade.....	49
Figura 14 - Bispo de Anápolis e do público participando da missa em Damolândia-Go.....	51
Figura 15 - Saída dos carreiros de Damolândia para a Romaria de Trindade.....	51
Figura 16 - Percurso dos carreiros de Damolândia a Trindade.	52
Figura 17 - Comitiva de Inhumas iniciando o trajeto rumo a Trindade.	55
Figura 18 - Percurso realizado pelos carreiros de Inhumas a Trindade.	56
Figura 19 - Exposição em Trindade sobre a romaria de carros de boi.	74
Figura 20 - Capa do Plano de Salvaguarda da Romaria de carros de boi.	76
Figura 21 - carro de boi, brinquedo, descoberto em Harappa.	88
Figura 22 – Chapa de ferro sendo encaixada encandecida na fogueira.	90
Figura 23 – Chapa de ferro sendo resfriada com água.	90
Figura 24 - Roda e as e peças que a compõem.	91
Figura 25 - Modelo de roda em formato de cruz.	94
Figura 26 - Formato das duas ocas na roda a posição que ocupa, no centro temos o espaço para fazer a ligação do eixo.	100
Figura 27 - Rodas para um carro de 40 (quarenta) balaies ao lado um carro de boi de 20 (vinte) balaies.....	101
Figura 28 - Sr. Luis carapina de Anicuns confeccionando em sua oficina um prego pião.....	102
Figura 29 - Pregos modelo bolacha do carapina Sr. Reis.	103
Figura 30 - Sr. Antônio carapina de Taquaral apresentado a agulha modelo quatro pancadas.	104

Figura 31 - Fabricação da mesa pelo carapina Sr. Osmiro de Inhumas – GO.	105
Figura 32 - Esteira ziguezague.....	106
Figura 33 - Esteira escama de peixe.....	106
Figura 34 - Esteira dégradé em losango.....	107
Figura 35 - Irmãos de Petrolina de Goiás tecendo esteira para carro de boi.	107
Figura 36 - Armação de uma tolda com bambu.....	109
Figura 37 - Estrutura interna do carro de boi mostrando armação de tolda no ferro.....	109
Figura 38 - Desenho de eixo com três cantadeiras.	111
Figura 39 - Eixos usados de duas cantadeiras e de três cantadeiras jogados no quintal do Sr. Reis de Damolândia.	112
Figura 40 - Sr. Luiz de Anicuns derrubando uma árvore morta em pé.....	122
Figura 41 - Árvore morta caindo ao chão depois de ser serrada.	122
Figura 42 - Carro de boi no quintal do Sr. Reis em Damolândia tendo em cima da mesa a ferramenta gramim.	125
Figura 43 - Sr. Reis de Damolândia manuseando o gramim.	126
Figura 44 - Compasso sobre o banco de madeira sendo mostrado pelo Sr. Reis.	126
Figura 45 - Sr. Geraldo (Nené da Tunica) desenhando a “estrela de Salomão”.....	128
Figura 46 - Desenho da “estrela de Salomão” feito no banco.	128
Figura 47 - O espaço ocupado pela comunidade carreira no Distrito de Capelinha, no Encontro de carros de boi.	139
Figura 48 - Espaço organizado pela prefeitura de Anicuns para o desfile de carros de boi Capelinha – Distrito de Anicuns.	139
Figura 49 - Banheiros montados para a higiene dos carreiros no Encontro de Carros de boi de Capelinha – Distrito de Anicuns.	140
Figura 50 - Carreiro Cristian Vieira, sua esposa e filho no desfile da Capelinha ao lado do carro de boi fabricado pelo carapina Wallace de Inhumas.	140
Figura 51 - Jovens dançando fank, um em cima da tolda do carro de boi e outro sobre o dorso de um cavalo no Desfile de carros de boi de Capelinha – Distrito de Anicuns.	141
Figura 52 - Luiz Júnior, seu filho Antônio Neto e sua esposa Elisa no desfile de carros de boi de Trindade.	143
Figura 53 - Formação das juntas pela posição que ocupam no carro de boi.	146
Figura 54 - Equipamentos utilizados nos bois para execução do carrear.....	148
Figura 55 - Caminhão preparando para descarregar três carros de boi.	149
Figura 56 – Sumário do livro E-book.	152
Figura 57 – Capa e folha de rosto do livro E-book.	153
Figura 58 – QR code para acessar o livro e ícone (carro de boi) localizar carapina via satélite.....	154

LISTA DE SIGLAS E ABREVIações

AFIPE - Associação Filhos do Pai Eteno

CONEP - Conselho Nacional de Ética em Pesquisa

CF – Constituição Federal

DPI - Departamento de Patrimônio Imaterial

ONU - Organização das Nações Unidas

FEGOCAR - Federação Goiana de Carreiros

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INRC – Inventário Nacional de Referências Culturais

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

PNPI - Programa Nacional do Patrimônio Imaterial

SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SECULT – Secretaria de Cultura

TCLE - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

UFG – Universidade Federal de Goiás

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

LISTA DE QUADROS

.Quadro 01 - Identificação dos entrevistados.....	20
Quadro 02 - Modelo de agulha.....	92
Quadro 03 - Modelo de roda para carro de boi.....	100
Quadro 04 - Modelo de prego.....	102
Quadro 05 - Carapina, carreiro e “fazedô” de esteira: Geraldo Rodrigues da Costa (Nené da Tunica) 81 anos morador do município de Damolândia - GO.....	129
Quadro 6 - Carapina, carreiro e amansador de bois: Reis Gonçalo Pimenta 64 anos morador do município de Damolândia - GO.....	130
Quadro 07 – Carapina e carreiro Antônio Marques Palmeiras 52 anos morador do município Taquaral de Goiás.	130
Quadro 08 - Carapina, carreiro e amansador de bois: Osmiro Martins Borges 67 anos morador do município de Inhumas - GO.....	131
Quadro 09 - Carapina, carreiro e aprendiz de ferreiro: Wallace Rodrigues Carvalho 35 anos morador do município de Inhumas - GO.....	131
Quadro 10 - Carapina, carreiro, ferreiro e amassador de bois: Luiz Carlos de Sousa 54 anos morador do município de Anicuns - GO.....	131
Quadro 11 - Eventos com a comunidade carreira nos municípios goianos em 2023.....	135

RESUMO

Esta pesquisa estuda o bem cultural “carro de boi” como um objeto artístico que se tornou protagonista de vários contextos históricos, econômicos, políticos, sociais, culturais e religiosos no Estado de Goiás, especialmente. Analisar o processo de salvaguarda da romaria de carros de boi de Trindade sob a perspectiva das demandas elaboradas entre o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), Secretaria de Cultura do Estado de Goiás e os detentores, carreiros e carapinas, colocando o fabricar carro de bois como fonte de expressão artística, visibilidade patrimonial e representatividade das manifestações culturais goianas. Os objetivos específicos foram delineados considerando a condução de uma pesquisa bibliográfica e de entrevista oral: a) elencar de uma maneira mais crítica os motivos possíveis que levaram à mobilização em torno das ações de salvaguarda da romaria de carros de boi de acordo com o contexto histórico e sociocultural específico da atualidade; b) analisar os modos pelos quais o discurso sobre os patrimônios também mobilizam estratégias de construção e pertença identitárias; c) Identificar a engenharia artística e secular na fabricação do carro de boi realizado pelo carapina; d) Reconhecer os saberes aplicados no ofício de carrear e amansamento de bois. A metodologia contempla revisão bibliográfica teórico-conceitual, análise historiográfica e iconográfica do carro de bois e suas especificidades no centro-oeste goiano, entrevistas e coleta de dados via questionários com protagonistas principais: carapina/carreiro. Como resultados, percebeu-se a ressignificação do carreiro frente a modernidade, a necessidade de valorização e a visibilidade do carapina pelos órgãos oficiais e comunidade carreira, pois são os artífices responsáveis pelo fabrico do carro de boi protagonista e símbolo da Romaria de Trindade e dos desfiles anuais no território goiano. A pesquisa resultou na produção de um livro e-book destacando o processo de construção do carro de boi e a história de vida dos mestres de ofício que dominam este saber-fazer.

Palavras-chave: carapina - carro de bois - expressão artística - patrimonialização

ABSTRACT

This research has as its theme the cultural artefact named as ox cart [carro de boi], highlighting it as an artistic asset that became the protagonist of various historical, economic, political, social, cultural and religious contexts. It is intended to analyze the process of safeguarding the ox cart pilgrimage in Trindade from the perspective of the demands made between the Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), Secretaria de Cultura do Estado de Goiás and the holders, “carreiros” and “carapinas”. It is placing the manufacture of ox carts as a source of artistic expression, visibility and representativeness of cultural manifestations in Goiás. The specific objectives were outlined considering the conduct of a bibliographical research and, of course, the oral interview. These are our objectives. A) list in a more critical way the possible reasons that led to the mobilization around the actions to safeguard the ox cart pilgrimage according to the specific historical and sociocultural context of today; B) analyze the ways in which the discourse on heritage also mobilizes strategies for identity, construction and belonging; C) identify the artistic and secular engineering in the manufacture of the ox cart made by the carapina; D) Recognize the knowledge applied in the craft of carrying and breaking oxen. The methodology includes a theoretical-conceptual bibliographic review, historiographic and iconographic analysis of the ox cart and its specificities in the center-west of Goiás, interviews and data collection via questionnaires with main protagonists: carapina/carreiro. As a result, the resignification of the career path in the face of modernity, the need for valorization and the visibility of the career path by official bodies and the career community was perceived, as they are the craftsmen responsible for manufacturing the bullock cart that is the protagonist and symbol of the Trindade Pilgrimage and the annual parades in the territory of Goiás. The research resulted in the production of an e-book highlighting the process of building the ox cart and the life story of the craftsmen who master this know-how.

Keywords: carapina - ox cart - artistic expression - patrimonialization

SUMÁRIO

.INTRODUÇÃO	12
1 CARRO DE BOI - UM VEÍCULO DE TRAÇÃO ANIMAL SECULAR: breve histórico do surgimento do carro de boi no mundo e no Brasil..	23
1.1 Marcos do carro de boi nas terras goianas.....	28
1.2 O carro de boi em: Araçu, Damolândia e Inhumas – territorialidade como disputa.....	43
1.2.1 Araçu	44
1.2.2 Damolândia.....	49
1.2.3 Inhumas.....	54
2 ACIONAMENTOS E REFLEXÕES DA ROMARIA DO CARRO DE BOI DE TRINDADE COMO PATRIMÔNIO CULTURAL BRASILEIRO.....	62
2.1 Patrimônio, cultura e tradição: âncoras do patrimônio cultural imaterial na promoção da proteção institucionalizada.....	62
2.2 Os desdobramento do processo de salvaguarda da Romaria de carros de boi do Divino Pai Eterno de Trindade - Go.....	68
2.3 Romaria de carro de boi de Trindade: expressão do catolicismo popular que aciona memória, identidade e religiosidade.....	78
3 MÍSTICA, TÉCNICA E ARTE QUE EMANA DO CARRO DE BOI.....	84
3.1 Entre rodas e memórias: Técnicas e saberes que compõem seu fabrico.....	87
3.2 Construção da mesa e eixo: A arte do carro "cantadô".....	105
3.3 "Fazedô de carro de boi", o artesão que domina técnica e arte.....	119
3.4 Carreiro, detentores que dominam o saber carrear e o amassar dos bois.....	132
4 PROPOSTA DO PRODUTO E APLICAÇÃO - MAPEAMENTO DOS CARAPINAS COMO FORTALECIMENTO DE PRESERVAÇÃO E PERMANÊNCIA DA ROMARIA DE CARRO DE BOI DO DIVINO PAI ETERNO.....	150
4.1 Público alvo.....	151
4.2 Apresentação do Produto.....	151
4.3. Devolutiva para a comunidade.....	154
CONSIDERAÇÕES FINAIS	155
REFERÊNCIAS	159

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa apresenta como tema o patrimônio cultural relacionado as celebrações religiosas. Trata-se de uma área de estudo complexa que exige diálogos entre diferentes áreas do conhecimento para ser construída. Nesse texto, refletimos sobre o objeto cultural carro de boi e as suas relações entre o patrimônio cultural, a memória social, as identidades culturais e as tradições no espaço/tempo, possibilitando a disseminação e a transmissão do conhecimento desse objeto dentro da própria comunidade.

Muitas vezes, as crenças e a simbologias das práticas e das celebrações religiosas estão intrinsecamente conectadas à identidade cultural de um povo. Isso é especialmente válido quando se tratam das tradições, que são de extrema importância como uma manifestação cultural e de uma representação da vida no campo. Não é diferente na festa de Trindade, no estado de Goiás, em honra ao Divino Pai Eterno, que acontece todos os anos no final do mês de junho e início de mês de julho, tendo a duração de dez dias.

Conforme Jacób (2010), por volta de 1840, o casal Constantino e Ana Rosa Xavier descobriu um medalhão de argila que retratava o Divino Pai Eterno (a Virgem Maria sendo coroada pela Santíssima Trindade) nas margens do ribeirão do Barro Preto, localizado atualmente no município de Trindade-GO. O casal ergueu um abrigo de palha onde a comunidade se reunia para rezar o terço. A devoção popular e os milagres atribuídos ao Divino deram origem a uma festa e a uma romaria a pé ou em carros de boi que cresceram cada vez mais desde então, tornando-se, atualmente, a maior festa do catolicismo em Goiás.

A festa apresenta influência do processo de romanização¹ sendo caracterizada com as peregrinações de diversas formas pelos devotos. Normalmente, as pessoas fazem o trajeto pela rodovia dos romeiros, por onde se deslocam em carros próprios ou ônibus para acompanhar as novenas e, também, a Romaria de Carros de boi, sendo esta última registrada como patrimônio cultural do Brasil. No período destinado à festa, a cidade de Trindade comporta um conjunto de atividades e rituais, além das romarias, confissões, procissões, novena, missas em diversos horários e, no penúltimo dia, a missa dos carreiros.

¹Trata-se, segundo Mônica Martins Silva (2001), de um movimento reformador da prática católica no século XIX, principalmente na segunda metade, liderado pelos segmentos ultramontanos, buscava retomar as determinações tridentinas (relacionado com o concílio de Trento realizado em 1545-1553), sacralizar os locais de culto, moralizar o clero, reforçar a estrutura hierárquica da Igreja e diminuir o poder dos leigos organizados. Ou melhor, a adoção dos padrões estético e ético dos Romanos nas práticas de consumo e produção encontrados nas províncias e nas regiões de fronteiras do Império.

Acontece, também, o tradicional desfile de carros de boi, no qual os carreiros percorrem as ruas da cidade até o carreiródromo² para se apresentarem e para receberem as bênçãos do padre. Também integram essa festa shows artísticos, parques de diversão, barracas de alimentação e venda de mercadorias diversas, reuniões de famílias e amigos que se abrigam nas diversas residências localizadas em volta do Santuário Basílica alugadas por devotos do Pai Eterno que vêm pela tradição, para pagamento de promessas e/ou para agradecimento. Peregrinam até a imagem da Santíssima Trindade³, sendo esta uma das maiores características das manifestações religiosas da festa.

O carro de boi, *a priori*, é um veículo de tração animal primitivo que, em primeira instância, dá-se a entender ser um veículo rudimentar e de simples construção. Em uma análise mais apurada, esse objeto cultural nos mostra que ele se trata de um meio de transporte que comporta diversas especificidades. Sua engenharia é complexa, uma vez que apresenta peças de nomes que não são convencionais, além de possuir ajustes milimétricos: é um veículo cheio de segredos. Não identificamos registros oficiais de seu nascimento; no entanto, guarda em si aspectos da história mundial, nacional e de várias regiões do Brasil, como é o caso das cidades goianas de Araçu, Damolândia e Inhumas que têm em seus históricos a presença do carro de boi como memória coletiva e identitárias de suas comunidades.

Dentre os saberes produzidos por esses municípios goianos relacionados ao carro de boi, destacamos a presença de construtores de carro, os chamados carapinas, sujeitos que dominam a arte da madeira que é conhecimento adquirido por meio da transmissão oral de seus antepassados, tornando-os mestres no ofício de transformar a madeira em veículo. Nesse mesmo cenário, encontramos, também, os carreiros que dominam a arte de carrear e amassamento de bois, animais que são a força motriz para que o carro possa se deslocar. Os bois são, na verdade, a “alma” do carro⁴.

O carro se consolida enquanto cultura material e imaterial por emanar, através de si, memórias afetivas que remetem sua existência até os dias de hoje. Por isso, em cada evento, festividade ou cenário que tenham a presença dos carros de boi, e que o coletivo se envolva,

² Espaço coberto com arquibancadas nas laterais, construído anexo ao Parque Municipal de Trindade, com o intuito principal de receber a maior Romaria de Carros de Boi do Mundo.

³ Em virtude do grande número de fiéis visitando a igreja, Constantino foi em busca de reproduzir a Imagem do Medalhão para um tamanho maior, em forma de escultura. Assim foi feita pelo artista plástico Veiga Valle, em Pirenópolis, por volta de 1930. Apesar da igreja descrever em seus documentos a produção da imagem pelo artista Veiga Valle, estudiosos de sua obra deixam claro que não foi confeccionada pelo artista. Justificam datas incoerentes, fatos débeis sobre o pagamento e os traços da identidade do artista não conferem com o da imagem exposta no altar da Basílica de Trindade.

⁴ O carro sem os bois não configura seu existir. No memento que os bois cangados são atrelados ao carro é que ele ganha sentido, além de serem a tração, a força motriz, é pelo seu movimento vagaroso que o carro canta, dando vida e alma ao veículo.

haverá essa transmissão de experiência e tradição. Essa presença está viva nas técnicas, nos costumes e nos simbolismos do passado vivido na ruralidade com o envolvimento da modernidade atual. A tradição de carrear, deixada pela árvore genealógica de cada família, na maioria das vezes envolve o “pagamento de uma promessa” que não pode ser quebrada que, ao fixar valor sentimental e moral, passa a envolver todos os familiares, dos mais velhos aos mais jovens, motivo, esse, que faz com que carreiros percorram longas distâncias até a cidade de Trindade.

Escolhemos para esta pesquisa o bem cultural “carro de boi”, evidenciando-o como bem artístico, protagonista de vários contextos históricos, econômicos, políticos, sociais, culturais e religiosos. Para tanto, o objetivo geral desta pesquisa é analisar o processo de salvaguarda da Romaria de carros de boi de Trindade sob a perspectiva das demandas elaboradas entre o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), Secretaria de Cultura do Estado de Goiás e os detentores, carreiros e carapinas, colocando o fabricar carro de bois como fonte de expressão artística, visibilidade e representatividade das manifestações culturais goianas.

A pesquisa se motiva a responder alguns questionamentos: Como o objeto carro de boi, símbolo da Romaria do Divino Pai Eterno em Trindade que abriga as memórias coletivas dos goianos, se relaciona com as investidas do mundo moderno? Como a transmissão dos conhecimentos dos mestres de ofício, detentores dessa arte e técnica de fabricação do carro de boi, podem fortalecer e garantir perpetuação? O que as reuniões e diálogos com a tríade (Iphan/Secult-GO/detentores) podem garantir de políticas públicas para a preservação da Romaria de carros de boi e quais os interesses dos órgãos governamentais em patrimonializar essa tradição?

Os objetivos específicos foram delineados considerando a condução de uma pesquisa bibliográfica e de entrevista oral: a) elencar de uma maneira mais crítica os motivos possíveis que levaram à mobilização em torno das ações de salvaguarda da romaria de carros de boi, de acordo com o contexto histórico e sociocultural específico da atualidade.; b) analisar os modos pelos quais o discurso sobre os patrimônios também mobilizam estratégias de construção e pertença identitárias; c) Identificar a engenharia artística e secular na fabricação do carro de boi realizado pelo carapina; d) Reconhecer os saberes aplicados no ofício de carrear e amansamento de bois.

Por meio desta pesquisa, consideramos a importância em demonstrar como o carro de boi está envolvido simbolicamente como bem cultural e expoente que equaciona materialmente uma série de conhecimentos tradicionais desde a confecção do veículo, o que, por sua vez, envolve saberes muito específicos, tais como o tipo da madeira, o tempo correto de colheita, as

habilidades de trabalho e a manipulação do lenho e das partes em ferro e couro que compõem o carro até mesmo uma série de outras questões intangíveis, como a vulcanização memorialística e identitária ligada ao *ethos* rural, o carro como parte integrante da historiografia nacional e estadual, visto como vetor de transporte importante ao contexto goiano.

Para tanto, foi realizado um estudo em quatro etapas destinadas ao capítulo I. Um estudo sobre a trajetória secular do carro de boi até a atualidade, ao apontar as diversas representatividades estabelecidas por esse objeto no decorrer do processo histórico, bem como ao expor a sua utilização em múltiplos contextos que geram signos e simbolismos. Também apresentamos o território estabelecido para a realização da pesquisa empírica - municípios de Araçu, Damolândia e Inhumas. Detalhamos o histórico de cada município, a presença do carro de boi envolvendo a comunidade local e acionando ações de modo de vida, deslocamento da comunidade para Trindade e a presença de carapinas nesses municípios.

Já no capítulo II, refletiremos sobre a Romaria de carros de bois do Divino Pai Eterno como patrimônio artístico cultural da humanidade. Para tanto, discorreremos sobre os conceitos de patrimônio, cultura e tradição como elementos na promoção da proteção institucionalizada. Faz-se necessário uma análise dos diferentes discursos dos atores Iphan/Secult-GO/detentores que envolvem a Romaria do carro de boi em Trindade-GO, no desdobramento do processo de salvaguarda que apontam as inferências sofridas nos dias atuais por esse patrimônio em variadas esferas: econômica, política, cultural e religiosa. Ainda nessa parte da pesquisa, explicitamos conceitos de cultura, patrimônio, memória e identidade que dialogam com o bem cultural carro de boi, também posicionando tal objeto na ótica do catecismo popular e da religiosidade que ele aciona.

No capítulo III, apresentamos a técnica, a mística que envolve a construção do carro de boi evidenciando a tríade de formação: rodas, mesa e eixo. Em cada peça, trazemos/destacamos/discorremos sobre a sabedoria e a perspicácia do carapina e seus fazeres artísticos. Ao finalizando esse capítulo, identificamos os artesãos que dominam os saberes da madeira, os encaixes das peças, o lapidar da madeira com as ferramentas próprias com técnicas únicas de cada carapina na confecção do carro de boi.

No capítulo IV finalizamos o relatório com a exposição do produto construído a partir da pesquisa demonstrando seu uso, a quem se destina e esclarecimento sobre a devolutiva a comunidade pesquisada.

Para tanto, nos apoiamos em estudos de autores renomados que dialogam com o objeto cultural carro de boi, tais como: Aquino (2007), Correia (1917), Deus (2000), Castro (2011), Nogueira (1980), Oliveira (2021) Souza (2003). E autores que discorram sobre concepções de

patrimônio, memória e identidade: Hall (2006) Halbwachs (1984), Gonçalves (2007), Brandão (2007), Bosi (2003), entre outros.

Do ponto de vista metodológico, nossa pesquisa recorre a instrumentos de pesquisa qualitativa, baseada na busca em fontes escritas e orais, respectivamente, bem como a revisão bibliográfica e o trabalho de campo.

Para a realização da pesquisa, do ponto de vista empírico, temos utilizado fontes orais, textuais e iconográficas, além de adotar os seguintes métodos para cada etapa de pesquisa: revisão bibliográfica, para entendimento dos conceitos de memória, patrimônio e cultura, bem como a história do objeto carro de boi em relação a tais conceitos dentro da ciências humanas; pesquisa documental e historiográfica junto aos acervos existentes (Iphan, Secult-GO, acervos pessoais de outros identificados durante a pesquisa); estudos de caso, mediante visita *in loco* e análise historiográfica dos detentores do saber carrear que preservam o ofício da fabricação do carro de boi; realização de entrevistas e elaboração de imagem, de modo a evidenciar as etapas e fabricação do carro de boi; desenvolvimento e aplicação de questionários, buscando compreender por meio de dados obtidos a relação entre a tríade Iphan/Secult-GO/detentores para efetivação da salvaguarda e patrimonialização da Romaria do carro de boi.

Optamos pela adoção da história oral, no que tange aos procedimentos metodológicos dentro da abordagem qualitativa. Essa metodologia é bastante pertinente para nosso trabalho, pois como afirma Alves (2016, p. 3), “ouve e registra as vozes dos excluídos” da história oficial, oportunizando a entrada dos mesmos nela pela “porta da frente” como co-autores e formadores da memória e identidade locais, fatores confirmados por suas histórias contadas, que se misturam com a história local. Mais do que instrumento de busca de dados ou informações, a história oral pode materializar um elo entre as pessoas silenciadas, excluídas, marginalizadas ao direito democrático de participação na história.

Thompson (1992, p. 337) endossa essa perspectiva ao entender que “a História Oral devolve às pessoas em suas próprias palavras. E ao lhes dar um passado, ajuda-as também a caminhar para um futuro construído por elas mesmas”. Sendo assim, ofertar o direito a falarem e a serem ouvidos aos detentores do saber fabricar carros de bois, ou seja, os carapinas, é o grande objetivo dessa pesquisa, que o fará por meio do detalhamento das práticas de fabricação do carro de bois como forma de resistência cultural, parte da identidade local, e que vive por isso na memória histórica de um povo.

Outrossim, do ponto de vista do trabalho de campo, iniciamos um processo de entrevistas a partir de questionário estruturado. A entrevista, de acordo com Prodanov e Freitas (2013), permite obter informações do entrevistado acerca de determinado assunto. É importante

que a entrevista seja elaborada levando em consideração os objetivos da pesquisa. Isso possibilita que o objeto ou entrevistado consiga apresentar com maior profundidade os dados que o pesquisador almeja (Prodanov; Freitas, 2013).

Logo, realizamos entrevistas com carreiros das cidades de Araçu, Damolândia e Inhumas, e carapinas, construtores de carro de boi, de modo que esse público demonstre a relação de pertencimento, acionamento de memória coletiva e identidade cultural manifestada pelo bem cultural carro de boi. Delimitamos como público-alvo da pesquisa homens e mulheres com idade superior a 18 anos que residem nas cidades de Araçu, Damolândia, Inhumas ou cidades vizinhas que se intitulam detentores do ofício de carrear e construir carro de boi.

Na elaboração do roteiro de entrevista observamos, primordialmente, de que maneira os entrevistados compreendem a importância do carro de boi para a Romaria do Divino Pai Eterno e como ele é simbolismo nessa festividade, como se posiciona na memória, na identidade e na cultura. Ao mesmo tempo, analisamos de que maneira esses indivíduos compreendem a importância do carro de boi para a cultura goiana.

Ao levarmos em consideração as orientações do Conselho Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP), elaboramos e apresentamos aos participantes um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), no qual são detalhados os objetivos da pesquisa, bem como as informações referentes ao pesquisador, à universidade e ao programa ao qual a pesquisa está vinculada.

Para realizar a pesquisa, nos amparamos nas disposições do Conselho Nacional de Saúde, por meio da Resolução nº 510, de 07 de abril de 2016. Ademais, nos atentamos aos aspectos técnicos orientados pelo Conselho Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP). Por efeito disso, nossa pesquisa foi submetida para avaliação do CEP/CONEP, tendo sido aprovada em 05 de novembro de 2022 (Brasil, 2016). Certificado de Apresentação de Apreciação Ética – CAAE de número: 63178422.9.0000.8113.

Quanto ao uso das imagens que serão apresentadas no decorrer da dissertação, serão analisadas as ponderações de Freitas (2004), o qual define três dimensões para que se faça uma análise visual de uma imagem, tais dimensões seriam: a formal, a semântica e a social, isso para uma abordagem de análise, pois ambas as dimensões se correlacionam. Em consonância com Paiva (2006), por meio do diálogo com as imagens relacionadas ao objeto carro de boi, é possível realizarmos uma discussão acerca dos aspectos históricos, culturais e artísticos que ele se insere, além de possibilitar tecermos considerações a respeito das diversas formas de análises iconográficas.

Nesse interim, rendemos ao carro de boi o título de bem cultural de fazer artístico, seguindo a perspectiva de Mauss (apud Damisch, 1984, p. 22) quando esse autor esclarece que um objeto de arte é, por definição, um objeto definido como tal por um determinado grupo. Ao tratar o carro de boi como objeto artístico, não o isolamos de tudo aquilo que ele já representa no contexto histórico, mas evidenciamos a visualidade adquirida na sua espacialidade e temporalidade.

Também utilizamos para esta pesquisa a metodologia fenomenológica descritiva - analítica com preocupação de tornar evidentes o objeto cultural carro de boi para os carreiros e carapinas. Levando-se em consideração o próprio objeto investigado, optamos por utilizar a abordagem etnográfica nessa pesquisa. Para isso, foi feita uma pesquisa de campo por meio de técnicas como entrevistas, história oral, observação participante, diário de campo e fotografia. Essas informações foram transcritas, interpretadas e analisadas, fornecendo evidências comprobatórias para apresentação dos resultados.

Nesse sentido, dentre os participantes da pesquisa, temos entrevistas com carreiros e carapinas de Araçu, Damolândia e Inhumas entre os meses de maio, junho e julho de 2023. No que se referem às observações, além dos desfiles, participamos de reuniões de carreiros em Inhumas e Trindade para a organização da Romaria 2023. Também acompanhamos alguns eventos: o desfile e festival de carros de bois em Araçu, Damolândia e Capelinha de Goiás, distrito de Anicuns; a comitiva de romeiros da cidade de Inhumas, que este ano de 2023 contou com: 12 carros de boi, 14 carroças e 16 cavaleiros, seguida por alguns automóveis. O trajeto teve início no dia 28/06/23 (quarta-feira) e chegou a Trindade no dia 30/06/2023 (sexta-feira). Após a chegada, foram feitas as acomodações nas casas que iriam ficar e deslocamento do gado para o pasto alugado. Durante a estadia dos carreiros, foram realizadas várias visitas. Na quinta-feira, acompanhamos o desfile de carros de boi no carreiródromo, local no qual vivenciamos todo o trajeto junto à comitiva de Inhumas.

Todas essas ações contribuíram para a coleta de dados bastante significativa para a entendimento e a análise da simbologia do objeto carro de boi para os detentores que comungam deste saber/fazer, pois, conforme Geertz (1989), a pesquisa etnográfica consiste em:

Apresentar cristais simétricos de significado, purificados da complexidade material nos quais foram localizados, e depois atribuir sua existência a princípios de ordem autógenos, atributos universais da mente humana [o que seria fruto de] uma ciência que não existe e [imaginação de] uma realidade que não pode ser encontrada. (...) a análise cultural é (...) uma adivinhação dos significados, uma avaliação das conjecturas, um traçar de conclusões explanatórias a partir das melhores conjeturas e não a descoberta do

Continente dos Significados e o mapeamento da sua paixão incorpórea (Geertz, 1989, p. 14-15).

Conforme mencionado por Geertz (1989), é possível extrair das miniaturas etnográficas um conjunto de eventos e práticas, valores e conhecimentos de uma determinada realidade cultural. Nessa perspectiva, a utilização de um modelo microscópico tem a finalidade de fundamentar as verdades etnográficas, ou seja, apreender e interpretar os eventos e toda a realidade investigada.

Para o conhecimento e contato com os carapinas, fizemos uso de uma técnica de amostragem de pesquisas sociais que, segundo Baldin e Munhoz (2011), utiliza cadeias de referência, uma espécie de rede, na qual os participantes iniciais (que podem ser agentes culturais ou qualquer pessoa que tenha conhecimento prévio sobre o modo de fazer carro de boi) indicam novos participantes e assim sucessivamente. Como a intenção é dar visibilidade ao carro de boi e seu fabrico, mapeamos os artesãos que dominam essa arte no território da pesquisa. No entanto, conforme pontuamos na introdução desta pesquisa, foi necessário ampliar o recorte espacial.

Evidenciamos a escassez de carapinas, por isso a utilização da técnica⁵ nos garantiu a localização e o contato com esses que detêm a arte da construção do carro de boi. Em cada diálogo com algum carreiro, foram surgindo nomes e histórias de sujeitos fabricantes de carro de boi e/ou de partes que compõem o carro como: cangas, chaveias, chumaço. Para melhor evidenciar os entrevistados, segue o quadro dos carapinas e carreiros:

Quadro 01 - Identificação dos entrevistados

Nº	Nome	Função	Município	Idade	Data da entrevista
01	Osmiro Martins Borges	Carreiro/carapina	Inhumas	64	16/09/2023
02	Wallace Rodrigues Carvalho	Carreiro/carapina	Inhumas	30	12/09/2023
03	Reis Gonçalo Pimenta	Carreiro/carapina	Damolândia	64	02/10/2023
04	Geraldo Rodrigues da Costa “Nené da Tunica”	Carreiro/carapina	Damolândia	81	02/10/2023
05	Antônio Marques Palmeira	Carreiro/carapina	Taquaral	52	22/09/2023
06	Luiz Carlos de Souza	Carreiro/carapina	Anicuns	54	08/06/2023
08	Luiz Antônio Ribeiro de Castro Junior	Carreiro	Inhumas	33	21/06/2023

⁵ Técnica metodológica Snowball (“Bola de Neve”) (Baldin; Munhoz, 2011).

09	Cristian Vieira	Carreiro	Araçu	44	30/07/2023
10	Lindomar Rodrigues da Costa	Carreiro	Damolândia	54	02/10/2023

Fonte: elaborado pela pesquisadora.

As entrevistas desempenharam um papel fundamental na pesquisa, principalmente porque por meio delas o pesquisador tem uma compreensão mais profunda do universo de vida dos carreiros e carapinas. Além disso, concordamos com Cardoso (1986) em relação à importância da entrevista para a coleta de material e a descoberta de pistas para novas entrevistas.

Assim, as entrevistas se tornaram os instrumentos de pesquisa que permitiram aprofundar as questões formuladas a partir das experiências cotidianas dos carreiros e carapinas. Elas foram acompanhadas de uma observação participante cuidadosa, registrada em campo, que possibilitou identificar as práticas do carrear, organização e preparativos para romaria, técnicas e conhecimento práticos na construção dos carros de boi e até pequenos concertos durante as apresentações em desfiles.

Diante do patrimônio cultural material/imaterial, nos ancoramos em conceitos como: memória, tradição, cultura, identidade para situarmos o objeto de pesquisa no ambiente científico. Contudo, esses mesmo conceitos necessitam dialogar com os sujeitos que se apropriam do objeto em estudo. Por isso, lançamos mão do uso da história oral como instrumento norteador da relação sujeito/objeto.

A utilização da memória oral como instrumento fundamentou-se na oralidade dos detentores do conhecimento, dependendo das suas memórias para testemunhar as histórias vividas e os ensinamentos que lhes foram transmitidos, em sua maioria, desde a infância. Nesse sentido, o sujeito “evoca, através da voz, faz falar e dá novamente vida aos conteúdos de suas vivências. Enquanto evoca, ele está vivendo atualmente e com uma intensidade nova a sua experiência” (Bosi, 2003, p. 44).

A história oral é o tipo de sacramentalidade contida e desenvolvida nas experiências de vida de homens e mulheres. São lembranças de fatos passados, atualizados e que dão sentido a um momento presente para os sujeitos.

Segundo os apontamentos de Delgado (2010, p.18):

A história oral é um procedimento integrado a uma metodologia que privilegia a realização de entrevistas e depoimentos com pessoas que participaram de processos históricos ou testemunharam acontecimentos no âmbito da vida privada ou coletiva. Objetiva a construção de fontes ou documentos que subsidiam pesquisas e/ou formam acervos de centros de documentação e de pesquisa.

A proposta da história oral, na qual carreiros e carapinas relataram suas histórias de vida, como aprenderam e desenvolveram o saber, gera muito significado, pois esse método está contribuindo para um registro documental desse saber/fazer, o qual pode gerar visibilidade e práticas de preservação como patrimônio cultural.

O campo da pesquisa se situa nos municípios de Araçu, Damolândia e Inhumas, pois abarcam o patrimônio cultural em estudo tendo poucos registros e evidências da presença de carapinas, construtores de carros de boi. Em virtude das indicações de carreiros desse município, a pesquisa se fez presente em outros municípios de modo a registrar a presença e a ligação das comunidades em participar de eventos que promovam o carro de boi como protagonista. Foi o caso da Capelinha de Goiás, distrito de Anicuns, onde verificamos a forte presença desta tradição cultural.

Nesse sentido, faremos uma análise das interpretações dos dados obtidos, levando em consideração a importante ligação entre o objeto em questão e as fontes pesquisadas. Consideramos a importância de perceber a intenção da ação humana em relação à abordagem apresentada. Dessa forma, a análise se baseará nos dados coletados no campo e nas historiografias sobre o tema, que foram encontradas em documentos históricos. Isso permitirá compreender como se desenvolveu a cultura em torno da construção de carros de boi no âmbito da pesquisa territorial.

Ao realizar o mapeamento dos detentores do saber fazer carros de boi, carrear e amassamento de bois, tomados como parte do patrimônio imaterial do Estado de Goiás perpetuados pelos municípios de Araçu, Damolândia e Inhumas percebemos como esses detentores se fazem presentes preocupados em transmitir este modo de vida para as novas gerações.

É importante salientar que nossa pesquisa trará visibilidade aos detentores e aos seus saberes, partindo da perspectiva que esta traz em seu desdobramento “um produto final”, podendo ser divulgado em encontros acadêmicos, no mapeamento dos detentores carapinas construtores de carro de boi, bem como a produção de um E-book que descreva o modo de fazer carros de boi, contribuindo para divulgação desse saber.

1 CARRO DE BOI - UM VEÍCULO DE TRAÇÃO ANIMAL SECULAR: breve histórico do surgimento do carro de boi no mundo e no Brasil

“Cada carreiro tem o jeito de trabalhar, o boi acostuma com o jeito do carreiro. Tem carreiro que grita, tem carreiro que fala manso, tem carreiro que trabalha caladinho e os bois obedecem aos comandos dados com gestos ou com o toque da vara”. Lindomar Rodrigues da Costa – carreiro de Damolândia

A história do carro de boi remonta há mais de cinco mil anos antes de Cristo. Provavelmente, sua origem se deu no período Neolítico. Os registros históricos mais coerentes aparecem na China antiga, Índia, Suméria, Egito antigo e até mesmo em Israel, tendo registro histórico na própria Torah⁶, ou Antigo Testamento cristão. O trabalho intitulado *O ciclo do carro de boi no Brasil* (2003), escrito na década de 1940 pelo jurista Bernardino José de Souza, é utilizado por inúmeros pesquisadores como recorte bibliográfico para narrar a trajetória do carro de boi como instrumento útil para a humanidade.

O autor apresenta informações sobre as diversas utilidades dos carros de bois no progresso do Brasil, destacando que, no que se refere ao transporte, especialmente na zona rural, “desde os primórdios da existência do Brasil, até os dias de hoje, o carro de bois tem sido e continua sendo o meio de transporte mais comum, versátil, confiável e adequado às condições geográficas e econômicas da nossa agricultura” (Souza, 2003, p. 175). É importante ressaltar que o autor viveu entre 1884 e 1949, sem ter visto publicada a obra que lhe custara 4 anos de pesquisas. As fontes mais averiguadas, coletadas por Souza (2003), garantem que o carro de bois, ainda hoje utilizado em diversas regiões do Brasil, é descendente do *plaustrum* romano. Na tese defendida por Oliveira (2021) sobre os processos de fabricação do carro de boi, o autor nos diz que a obra de Bernardino José de Souza,

Situa a ampla utilização do carro de bois nas civilizações mais antigas da humanidade. Para ele, o veículo é um dos primeiros meios de transporte e de trabalho da história do homem. Seus relatos dão conta do carro como integrante da cultura egípcia e mesopotâmica, tendo sua importância assimilada à invenção da roda e ao principiar da domesticação dos animais. Segundo o referido autor, a primeira reprodução material de um carro de bois que se tem notícia foi feita pela civilização Harappa, que vivia no vale do Rio Indo, na Índia (Oliveira, 2021, p. 40).

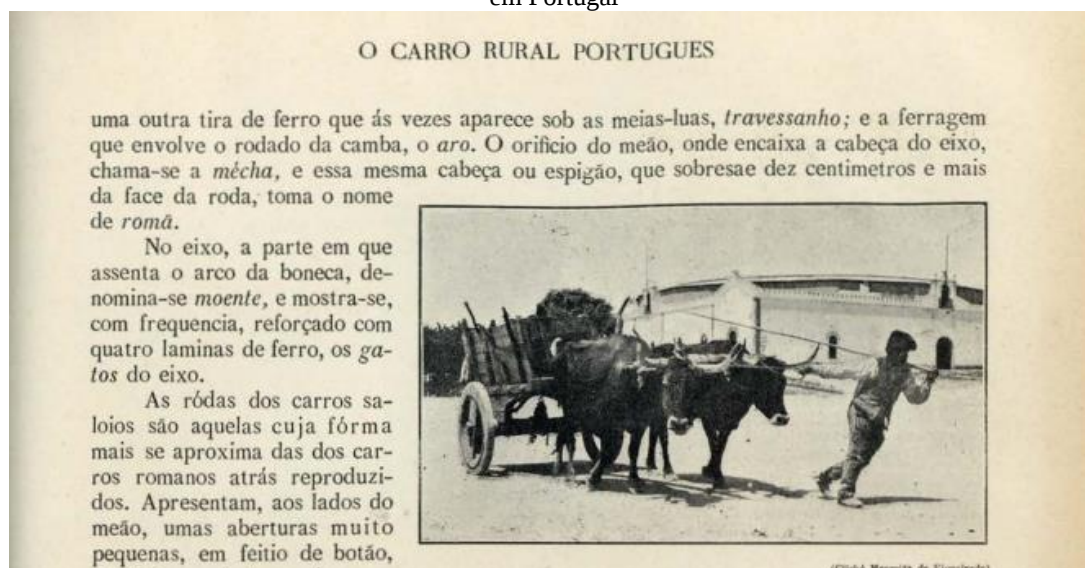
⁶ Compõe os 5 primeiros livros do livro sagrado da religião judaica e tem origem no termo hebraico Yará, que significa ensinamento, instrução ou lei. É considerada um guia para os judeus, com 613 mandamentos que ensinam como devem ou não agir, seja nas relações sociais, familiares, religiosas, por exemplo.

O carro de boi é também diretamente citado na Bíblia cristã, especificamente em uma passagem na qual Davi levava a Arca da aliança para Israel em um carro de boi. Essa menção se encontra no livro 2 de Samuel, capítulo 6, verso 3: “E puseram a arca de Deus em um carro novo e a levaram da casa de Abinadabe, que está em Geba; e Uzá e Aiô, filhos de Abinadabe, guiavam o carro novo” (Bíblia Sagrada, Antigo Testamento, 2Sm6:3).

Para Souza (2003), os atuais carros de boi se distinguem daqueles que eram fabricados pelas antigas civilizações. Entretanto, pode-se afirmar que a representação atual de carros de boi em diferentes regiões do Brasil é derivada de um veículo chamado *plaustrum* romano. Essa origem remonta às regiões itálicas, possivelmente entre os povos etruscos. Esse carro se assemelha muito aos carros de boi atuais, com diferenças estruturais sutis, porém perceptíveis. O *plaustrum* romano era composto por menos peças e partes em comparação aos modelos atuais. A influência desse veículo romano na adoção de carros de boi em Portugal levou a alterações em seu formato, *design*, modelos e nomenclatura, de acordo com o local de adoção.

Na revista ilustrada de arqueologia artística e etnografia intitulada - Terra portuguesa -, o escritor Virgílio Correia (1917) descreve a composição de um carro rural português e é possível observar a nomenclatura das peças que compõem o carro de boi utilizada até os dias atuais juntamente com a aparência dos carros de boi existentes nas terras brasileiras em comparação ao modelo utilizado em terras goianas. A figura abaixo retrata o carro rural português.

Figura 01 - Recorte da revista portuguesa primeiro trabalho inteiramente dedicado aos veículos de tração animal em Portugal



Fonte: Correia (1917, p. 207).

Não é por mero acaso que os europeus transformaram o boi em um elemento imprescindível na carga das embarcações quando se lançaram à colonização da África e da América. O carro de boi, também conhecido como “boeiro” em Portugal, foi o principal meio de transporte de carga no Brasil durante mais de três séculos, tendo no período colonial um papel de destaque no processo de desbravamento das terras brasileiras. Foi a partir de Portugal que os carros chegaram ao Brasil.

De acordo com Sobreira (2019), o carro de boi foi trazido para o Brasil especificamente em 1549, juntamente com o Governador geral Tomé de Sousa, militar e político português que fora incumbido pelo Rei português de construir uma capital brasileira. Para isso, Tomé de Sousa trouxe consigo carpinteiros e carreiros práticos e diversos homens experientes na construção civil. No ano seguinte, já se ouvia o “cantador” nas ruas da nascente cidade de Salvador. Souza (2003) assegura que, em 1552, o carpinteiro Pedro Álvares recebeu a quantia de cinco mil e quatrocentos réis, que lhe foi devida por ter feito seis carros de bois.

Para tanto, os carros foram primeiramente utilizados no transporte de materiais para a construção civil, mas logo se tornou o veículo utilizado para quase todos os afazeres, uma vez que as carroças guiadas por muares só chegariam no Brasil no século seguinte. Esse modelo de transporte foi muito utilizado na indústria açucareira colonial, transportando gente e carga da roça ao engenho, do engenho às cidades. Os carros de boi mobilizaram o transporte terrestre ao longo dos séculos XVI e XVII, segundo Scavacini (2013),

[...] transportando material de construção para o interior, de onde voltavam carregados com pau-brasil e produtos agrícolas. No Brasil colonial, além dos fretes de carga, os carros de boi conduziam também as famílias de um povoado para outro. Normalmente eram usados como “carro-fúnebre”, ocasiões em que os carreiros lubrificavam os “cocões” para evitar a cantoria em hora inadequada (Scavacini, 2013, p. 02).

Nos primeiros tempos da colonização, os carros de bois tinham importância vital para a atividade econômica mais valorizada em boa parte do Brasil: a indústria açucareira. O carro de bois mobilizava a maior parte do transporte terrestre. Conforme Antonil (2012), eram os bovinos que se empregavam em carros para fazer a cana ir da lavoura até os engenhos, de modo que se recomendava aos senhores de engenho o máximo cuidado na seleção dos animais que se destinavam ao trabalho, já que não havia boas estradas e os caminhos, em dias chuvosos, podiam ser demasiadamente difíceis para os carros de bois:

Conduzir a cana por terra em tempo de chuvas e lamas é querer matar muitos bois, particularmente se vieram de outra parte magros e fracos, estranhando o

pasto novo e o trabalho. (...). Por isso os bois, que vêm do sertão cansados e maltratados no caminho, para bem não se hão de pôr no carro, senão depois de estarem pelo menos ano e meio no pasto novo, e de se acostumarem pouco a pouco ao trabalho mais leve, começando pelo tempo do verão, e não no do inverno; de outra sorte, sucederá ver o que se viu em um destes anos passados, em que morreram só em um engenho duzentos e onze bois, parte nas lamas, parte na moenda e parte no pasto (Antonil, 2012, p. 62-63)

Muitos estrangeiros passaram pelas terras brasileiras, uns por curiosidade, aventura, outros compondo comitivas exploratórias financiadas por outros países. Muitos deles registraram suas percepções sobre a presença do carro de boi desempenhando suas variadas atividades.

O pintor holandês Frans Post (1612-1680) integrou a comitiva que veio para o nordeste brasileiro a mando do então Governador Geral do Brasil holandês, o conde Maurício de Nassau. O objetivo principal de Frans Post seria a documentação de cidades, vilas, povoações, costumes, construções civis e militares, cenas de batalhas navais e terrestres, que viriam ilustrar um grande relatório das atividades do Governo do Conde de Nassau em terras da América. Sua obra é importante para conhecer o Brasil do século XVII e entender muitos dos fatores de ambiência climática e geográfica que influenciavam a sociedade da época.

Figura 02 – Tela do artista Frans Post, intitulada: O carro de bois, 1638.



Fonte: Carro de Bois. In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileira. São Paulo: Itaú Cultural, 2023. Disponível em: <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra24408/carro-de-bois>. Acesso em: 28 de setembro de 2023.

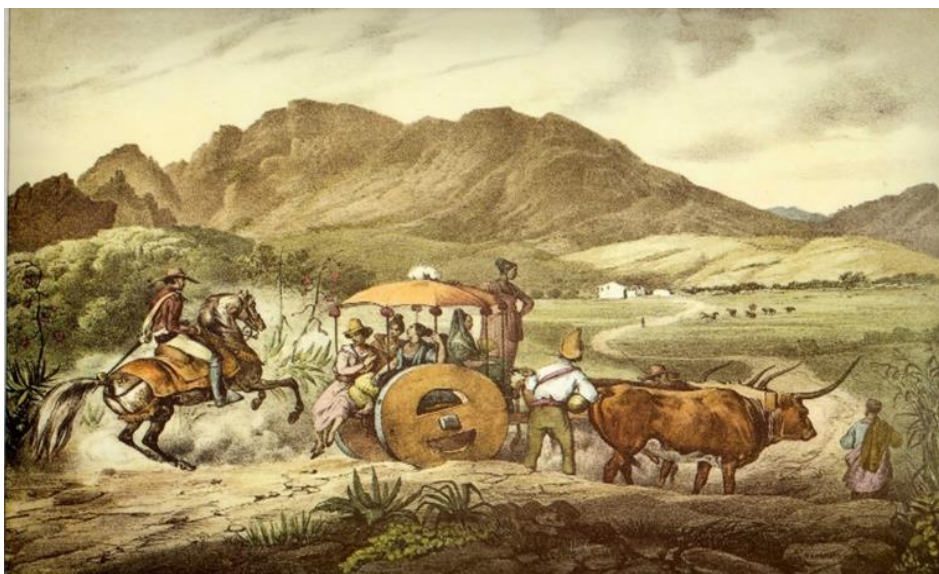
Os desenhos de Post se tornaram famosos por demonstrar a tranquilidade das paisagens que refletem a realidade e não seguem a tendência exótica, uma característica frequentemente atribuída à Terra Brasilis pelos artistas europeus que se estabeleceram aqui (Oliveira, 2021). Entre seus retratos se destaca a obra ‘Carro de bois’, de 1638, óleo sobre tela, apresentado na

figura 02, no qual o artista retrata o cenário colonial de forma realista, evitando produzir imagens de caráter programático. O quadro tem elementos naturais e humanos que podem ser classificados como rurais. Na idealização dos homens no exercício de suas atividades laborais, o artista não hesita em retratar os escravos de forma mais descontraída e tranquila, dando a entender que os negros eram indivíduos não escravizados.

Já o artista Johann Moritz Rugendas⁷ - pintor, desenhista e gravador alemão, veio ao Brasil para participar de expedições com o objetivo de documentar sobre o continente americano e produziu um importante trabalho iconográfico de paisagens e costumes brasileiros do século XIX. Registrava em seus trabalhos cenas do cotidiano da população brasileira.

Na figura abaixo podemos visualizar esse trabalho:

Figura 03 - Família de fazendeiro viajando em carro de bois, de acordo com Rugendas (1835)



Fonte: Brasil (1986).

A visibilidade desse tipo de imagem criada por Rugendas (1835) nos impõe e confirma um olhar eurocêntrico, que evidencia interpretações da concepção oitocentista sobre a realidade: excludente, exploradora e escravocrata, além de resgatar o outro lado da imagem, ou seja, aquilo que não se encontra explícito na iconografia como nos aponta os autores Bandeira, Aragão e Ribeiro (2004) permitindo buscar numa análise mais acurada, um olhar decolonial. Apesar de retratar a presença dos negros escravizados, sua arte apontava um cenário

⁷ Pintor alemão era descendente de uma antiga família de artistas, cujos antecessores eram catalães e flamengos, que abandonaram a Catalunha, por suas crenças protestantes. Em 1822, aos 19 anos de idade, acompanhou a expedição do Barão Georg Heinrich von Langsdorff ao Brasil, que se iniciaria propriamente em 1824. Sua arte retrata, em belíssimas gravuras baseadas em seus desenhos, cenas do país que se torna independente no ano de sua chegada.

naturalizado como se os negros estivessem satisfeitos ao modo de vida imposto. Sem dúvida, o legado de suas obras nos permite debruçar em um período de poucos registros.

No início do século XVI, o carro de boi era ainda absoluto no transporte de carga e de gente. No Sul, no Centro, no Nordeste, ele era indispensável nas fazendas. No Rio Grande do Sul, fazia o escoamento da produção e as carretas conduziam para a Argentina e para o Uruguai a produção agrícola. Na Guerra do Paraguai⁸, os carretões transportaram munições, mantimentos e serviram como ambulâncias. Missas, novenas, romarias, casamentos, batizados, crismas, enterramentos, folguedos populares, em tudo esteve presente o carro de bois, servindo no transporte de pessoas.

Em meados do século XVIII, entretanto, com o aparecimento da tropa de burros, o carro de bois perdeu sua primazia. Mais leves e mais rápidos, os muares não exigiam trilhas prévias e terrenos regulares. No final do século, vieram os cavalos para puxar carros, carroças e carruagens, e o carro de bois foi proibido por lei de transitar no centro das cidades, e seu uso ficou restrito ao meio rural.

De acordo com Silva (2011), o carro de bois é um patrimônio que foi se constituindo ao longo do tempo pela incursão dos paulistas. A autora evidencia que, por fim, dos carros de bois, nos diz que na medida em que fomentou a circulação humana, tanto expedicionária como expansionista ou de abastecimento, por muitos séculos, foi (i)materializando, disseminando e (des)unificando usos e costumes (identidades-sertão), nos variados recantos do Brasil e, em terras goianas não foi diferente, conforme pontuamos no próximo tópico.

1.1 Marcos do carro de boi nas terras goianas

Desde a sua colonização efetiva nas primeiras décadas do século XVIII - mais especificamente com a exploração do ouro, o território goiano enfrentava desafios relacionados ao transporte e comunicação. A posição geográfica localizada no coração do Planalto Central brasileiro, afastada dos grandes centros urbanizados, é apontada pela historiografia goiana como a razão dessas dificuldades.

De acordo com Nogueira (1980), por volta do ano 1800, o primeiro carro de boi chegou a Goiás como resultado do processo de colonização do interior do Brasil. Houve várias tentativas de exploração das terras goianas por vias fluviais, embora sem sucesso. Somente com

⁸ Guerra do Paraguai: conhecida como conflito armado internacional ocorrido na América Latina, travada entre o Paraguai e a Tríplice Aliança, composta pelo Império do Brasil, Argentina e Uruguai, que se estendeu de dezembro de 1864 a março de 1870.

a descoberta de ouro nos ribeirões de Mato Grosso, novas descobertas de ouro nos sertões de Goiás e a chegada de muares e equídeos em São Paulo fizeram com que o governo da Província de São Paulo organizasse abertura de caminho praticável para as terras goianas, “seguindo a grosso modo o Roteiro das Monções⁹, tiveram várias frentes no cenário goiano, o caminho se lançou sobre o sul de Goiás” (Nogueira, 1980, p. 31). Tanto os carreiros quanto os tropeiros desempenharam papéis importantes como meios de comunicação e transporte até a chegada das ferrovias no início do século XX. Vindos de São Paulo e Minas Gerais, ambos foram tanto causa quanto consequência do desenvolvimento regional por meio da expansão de suas atividades.

O carro de boi possui em seu projeto uma estrutura que garante segurança e certeza de transpor as adversidades encontradas no caminho. Souza (2003) listou as vantagens da viagem em carro de boi.

[...] carro de bois se revelou mais econômico, nos chapadões, por efetuar transportes mais concentrados, exigir menos trabalho e melhor resguardar as cargas contra as intempéries. Na carga, uma vez arrumada, não se mexia mais até seu destino final. O couro da tolda protegia contra o sol e chuva. A mesa do veículo, elevada acima do solo, impedia se umedecessem ou se sujassem as mercadorias (Souza, 2003, p. 120).

Em razão do extenso território do Estado, das grandes distâncias entre os poucos povoados e municípios goianos da época de seu povoamento, das precariedades das estradas e das alternativas de transporte mais atualizadas, os carros de boi tornaram-se a solução para alcançar outras fronteiras geográficas.

Hugo de Carvalho Ramos (1984), observador da vida social do sertanejo goiano no século XIX, destacou que as marcas no território goiano eram comprovadas pelos carris profundos deixados à passagem pela roda ferrada dos pesados carros de boi. O autor expõe em seu livro - *Tropas e Boiadas* - a intrínseca relação entre o desenvolvimento do território com os veículos de tração animal e os muares. Além disso, nos diversos contos que compõem a obra, o escritor expressa o modo de vida no sertão de Goiás.

O estudo de veículos de tração animal é indissociável das características e do desenvolvimento do território que os enquadram. A paisagem em que esses se inserem, assim como as atividades que lhes estão inerentes ditam a sua função e forma. No caso das terras goianas, destacou-se a pecuária e, ligada a ela, a agricultura de subsistência, constituindo assim

⁹ Expedições fluviais que, entre a segunda década do século XVIII e a primeira metade do século XIX, mantiveram contato entre a Capitania de São Paulo e a Capitania de Mato Grosso.

a “fazenda” enquanto complexo produtivo. Isso fez com que Goiás encontrasse no boi e na agricultura familiar a principal forma de subsistência.

Toda essa composição da paisagem goiana corrobora para a ideia do homem sertanejo tendo a pecuária e a agricultura como responsáveis por compor a identidade cultural de Goiás, assim como pela transformação do sertanejo em personagem central na construção da ideia de nação. Seu estilo de vida, a construção de sua moralidade e seus valores são definidos simultaneamente pelo isolamento, pela falta de distinção social e cultural e pela abundância da natureza (Sena, 2002).

Borges (2000) traça o panorama da economia agrária goiana entre os anos de 1930 a 1960. O autor esclarece que a falta de boas estradas e veículos grandes impediam o escoamento das produções agrícolas goianas; e o que restava aos produtores goianos era um sistema de escoamento a base de carros de boi, tropas de burros e trem de ferro. De acordo com Borges (2000), os meios de transporte disponíveis em Goiás eram os carros de bois e as tropas, ambos com uma capacidade de carga limitada por volume. No entanto, mesmo com o surgimento do transporte ferroviário e rodoviário no início do século XX, que beneficiou apenas a parte sul e central do Estado de Goiás, os carros de boi continuaram a desempenhar um papel funcional no contexto rural goiano por um longo período.

Nesse cenário de comunicação limitada e isolamento, foi que o carro de boi começou a ganhar relevância. Em resposta ao contexto econômico e geográfico, esse meio de transporte assumiu a função primordial de abastecimento de sal, amplamente utilizado na alimentação bovina, além de transportar mantimentos agrícolas. Suas rotas seguiam em direção às províncias de São Paulo e Mato Grosso, além de atravessarem, também, por Minas Gerais.

De acordo com Deus (2000), diante do aumento progressivo da pecuária e da consequente demanda crescente por sal, um recurso de alto custo, as tropas de transportes foram substituídas pelos carros de bois para essa finalidade. Em razão disso, as vias pelas quais os carros de bois transitavam foram chamadas de “estradas salineiras”¹⁰. Os carros de bois desempenhavam nessa época variadas funções além do transporte de carga, também serviu ao transporte de passageiros, tanto para o atendimento de doentes quanto para o lazer de famílias e, conforme afirma Deus (2000, p.51), “transportava as famílias de carreiros-proprietários e também as famílias amigas. As viagens de lazer eram frequentes, geralmente se dirigiam a passeios de visitas de uma família a outra ou a festas profano-religiosas com a participação de carros de boi, como a festa de Trindade”.

¹⁰ As “estradas do sal” são os caminhos que conduzem às salinas. O sal é indispensável à vida do gado. Não fossem as salinas existentes no interior do Brasil e a nossa pecuária não atingiria o grau a que chegou.

De acordo com Nogueira (1980):

As viagens de lazer utilizaram os carros com frequência relativamente alta. Muitas delas eram realizadas, dentro dos costumes de então, para passeios que duravam dias, para uma família inteira, em visita a outra família amiga em cuja casa a primeira se hospedava. Em outras oportunidades, o lazer era proporcionado a toda uma comunidade familiar pela participação em festas profano-religiosas, que foram a alegria maior de muitos arraiais goianos. (...) Festas religiosas de mais prestígio popular, como a romaria de Trindade, atraíam número muito grande de carros, vindos de longe e de perto e de todas as direções. Carreiro de Vianópolis, que participou daquela romaria em 1937, falou-me de um fato que lhe não saía da memória: eram mais de cem os carros nela reunidos. (...) Atos semelhantes podiam ser observados em Piracanjuba, por ocasião da Festa de Agosto, ou em Santa Cruz, na festa de São Sebastião, ou em todas as localidades do Estado (Nogueira, 1980, p. 74).

A construção das estradas e a expansão das linhas de trem, somadas ao progresso da fronteira agrícola e à comercialização da produção agrária, demandavam meios de transporte mais velozes e eficazes que diminuíssem o tempo entre as áreas econômicas e o custo da circulação. Desse modo, por volta de 1930, começaram a circular veículos motorizados e os caminhões nas estradas goianas que, além de serem mais velozes, abarcavam um escoamento maior da produção.

Nesse cenário, não demorou muito para se instaurar um conflito entre carros de boi e veículos motorizados. Isso se deve ao fato de que a circulação dos carros de boi nas estradas causava estragos, pois suas rodas são envolvidas por pregos de ferro batido, conhecidos por “cravos”, são pontiagudos e servem de freios e danificavam as estradas do sertão goiano que já não eram muito boas.

Por esses motivos, os empresários do setor estavam exercendo pressão sobre as autoridades goianas com o intuito de obter a criação de Decretos que proibissem a circulação desse meio de transporte tradicional em importantes vias expressas do território goiano; e, por isso, um Decreto Federal foi discutido e aprovado na Assembleia Legislativa goiana. Segundo Deus (2000, p.154), o então Governador do Estado de Goiás, Eugênio Jardim, fez o pronunciamento do Decreto no dia 13 de Maio de 1922, no qual constava que: “o recente Decreto do governo federal que subvenciona os estados que construírem e conservaram estradas, impõe a exclusão dos chamados carros de bois que por elas não poderão transitar”.

Por isso, os carros de boi foram proibidos de realizar suas funções tanto no transporte de mercadorias quanto no transporte de pessoas, nas estradas de Goiás, bem como além de seus limites territoriais. Mas, como observa França (1985, p. 37), “os proprietários que conseguiam um volume de produtos, que compensasse os fretes carreiros, passaram a exportar para os

centros comerciais servidos pela estrada de ferro”. Mesmo com decreto de proibição, os proprietários de carros de boi ainda faziam o traslado de mercadorias até as ferrovias, isso porque o tráfego motorizado ainda era inconstante no sertão goiano e era chamado frete carreiro.

No campo religioso, o carro de boi esteve presente como condutor de famílias que peregrinavam para as romarias. Era o meio de transporte mais eficaz para o deslocamento, pois abrigava toda a tralha necessária para a viagem e estadia durante as festividades religiosas. A mais conhecida é a Romaria de carro de boi de Barro Preto, atual município de Trindade. Essa peregrinação, com 183 anos de tradição, presenciou os conflitos e transformação da igreja católica em Goiás.

Um dos conflitos religiosos mais conhecidos pelos romeiros e peregrinos do Divino Pai Eterno se deu com a chegada do Bispo Dom Eduardo, que foi tido como o último de linha ultramontana, teve sua duração entre os anos de 1891 a 1907. Sua estadia em Goiás foi conflituosa no campo religioso, político e popular. Uma de suas ações que até hoje impera no Santuário de Trindade é a administração de responsabilidade dos redentoristas estrangeiros. Os redentoristas vieram para Goiás a convite de Dom Eduardo (Gomes Filho, 2011).

Outra ação do Bispo foi a de acabar ou tentar acabar com o lado profano da festa causando revolta nos coronéis e na irmandade responsável pela organização da festa. Nesse contexto, estão relacionadas as tentativas de controle administrativo e financeiro das celebrações e peregrinações do Estado, especialmente em destaque para Barro Preto (Trindade), Muquém (Niquelândia) e Antas (Gruta das Antas), como o bispo queria aumentar a arrecadação da arquidiocese viu na arrecadação das romarias a solução. O primeiro conflito ocorreu logo na maior peregrinação do Estado, a romaria do Divino Pai Eterno, em Barro Preto (atual cidade de Trindade). Em Barro Preto, devido às demandas e ao monitoramento, Dom Eduardo chegou a receber ameaças de morte em sua primeira visita.

Em 1900, quando houve a expulsão dos redentoristas pelos coronéis locais de Barro Preto, Dom Eduardo foi pessoalmente ao Santuário onde, enfrentando seus adversários, cancelou a assistência religiosa no local e decretou o cancelamento da romaria, que só seria reativada três anos mais tarde, quando os coronéis se renderam às determinações episcopais e permitiram o retorno dos redentoristas.

Em 1901, Dom Eduardo determinou a transferência da romaria do Barro Preto para Campininha. Naquele mesmo ano, a Festa passou do primeiro domingo de julho, para o dia 15 de agosto, permitindo, assim, que a data coincidisse com a inauguração da Igreja Matriz de Campinas.

Praticamente só os fiéis da Paróquia Nossa Senhora da Conceição participaram da Festa. “A maior parte do povo e as autoridades civis e eclesiásticas não viram com bons olhos a mudança proposta por Dom Eduardo” (Gomes, 2005, p. 22). Também pela brusca queda da arrecadação e de comum acordo com a comunidade de Barro Preto Dom Eduardo, em 1904, retornou à romaria com a presença dos redentoristas. Quanto aos conflitos políticos, o bispo teve grandes embates com a oligarquia goiana dos Bulhões que eram da ordem maçônica e não aderiram ao posicionamento religioso de Dom Eduardo.

Dom Prudêncio é o bispo sucessor de D. Eduardo, ele assume a Diocese em 1908 um pouco depois de D. Eduardo ter transferido a residência episcopal para Uberaba, após o desencadeamento de conflitos e desacordos entre a Igreja e os Bulhões. Silva (2001, p. 78) nos esclarece que “Dom Prudêncio permanece até 1922 executando em Goiás um processo de estadualização da Igreja, com alguns indicativos de restauração que só seriam completados pelo seu sucessor, D. Emanuel”. No que diz respeito às festividades, ele efetuou alterações e as impregnou do catolicismo, restringindo suas atividades e modificando uma grande parte de suas características, o que atribuiu aos párocos toda a responsabilidade pela organização e pela gestão dos recursos gerados por elas.

Dom Emanuel, o responsável pela diocese goiana, após a morte de Dom Prudêncio em 1921, se engaja de maneira direta nas questões envolvendo a Romaria de Trindade, que está sob o comando dos redentoristas desde a época de D. Eduardo. O contrato anterior não apresentava benefícios para a Igreja, que necessitava de recursos para cobrir diversos gastos. Dom Emanuel refaz o contrato com os redentoristas, com ameaça de expulsão caso não fosse obedecida suas determinações. Com isso, foi possível levar a maior parte da arrecadação para a diocese.

Dom Emanuel também participou ativamente do processo político que resultou na transferência permanente da capital do Estado da Cidade de Goiás para Goiânia, competindo pelos interesses dos novos grupos dominantes na cena política. Tornou-se um defensor fervoroso da cristianização abrangente da sociedade goiana, mantendo o Catolicismo como religião predominante e conquistou grande parte da elite econômica e intelectual para as causas da Igreja.

Todo esse percurso e envolvimento da Arquidiocese do Estado de Goiás com a Festa do Divino Pai Eterno permanece nos tempos hodiernos. Ela é uma das maiores festas religiosas do país e a maior do mundo dedicada ao Divino Pai Eterno. No período das celebrações, o bispo se faz presente e toda a estrutura da Basílica é organizada para receber os romeiros. Para a

romaria do ano de 2023, foi organizada estrutura para os romeiros/carreiros por meio da Pastoral dos Romeiros, que disponibilizou pasto para o gado.

Figura 04 - Folheto de divulgação: Pouso para os bois carreiros da Romaria 2023.



Fonte: Instagram: prosadecarreiro/07/05/2023.

A figura 04 expõe o posicionamento da igreja em relação à romaria de carros de bois, deixando claro o interesse que ela permaneça viva. Oferecer pasto para os bois carreiros é muito significativo para os carreiros/romeiros que tem no animal um valor afetivo enorme. O gasto da igreja com essa ação evidencia o cuidado e interesse em manter a tradição que traz visibilidade e capital lucrativo à igreja católica.

Em 2010, o arcebispo Dom Washington Cruz realizou a pé o trajeto de 18 Km conhecido como Rodovia dos Romeiros, saindo do trevo de Goiânia na GO-060, próximo ao Terminal Padre Pelágio. Antes de iniciar o trajeto, ele abençoou os romeiros. Esse ato do arcebispo representou a forte ligação da igreja com os romeiros e a confirmação de que a mística praticada pelos fiéis do Divino Pai Eterno tem a permissão do mais alto grau da Igreja Católica goiana.

Figura 05: Arcebispo Dom Washington Cruz realiza a pé o trajeto da Rodovia dos Romeiros.



Fonte: <https://opopular.com.br/cidades/dom-washington-cruz-em-romaria-com-fieis>. Acesso: 22/12/2023.

São evidentes o destaque e a importância da Romaria de Trindade na historiografia religiosa de Goiás, tanto como símbolo do catolicismo goiano como fonte de arrecadação para a igreja. O carro de boi, seja para o trabalho na zona rural, seja como meio de transporte para longa distância também se materializou no campo religioso goiano por meio da Romaria de carros de boi do Divino Pai Eterno. Esse objeto cultural participou e ainda participa efetivamente dos conflitos e percursos religiosos junto aos fiéis/carreiros, agregando um enorme simbolismo místico de fé.

Figura 06 – Padres Redentoristas abençoando o Desfile de carros de boi com a imagem do Divino Pai Eterno.



Fonte: <https://trindade.go.gov.br/18/12/2023>.

O desfile de carros de boi acontece a 34 anos e a igreja católica sempre se fez presente por meio das bênçãos dadas aos carreiros com a imposição da imagem do Divino Pai Eterno na abertura do desfile. Na Figura 06 é possível observar os padres fazendo oração para os carreiros e suas famílias tendo nas mãos a imagem da Trindade Santa.

Figura 07 - Padre João Bosco de Deus faz a abertura do desfile de 2023 sobre o carro de boi.



Fonte: <https://trindade.go.gov.br/18/12/2023>.

Na fotografia 07, o vínculo entre carreiros/romeiros é reforçado todos os anos durante o desfile de carro de boi com a presença dos padres redentoristas que abençoam os carros de boi,

os carreiros e seus familiares com água benta. Com a missa dos carreiros celebrada em estilo sertanejo, o padre se descaracteriza do rito da missa, agregando a suas vestes um chapéu para representar o homem do campo e, no altar, um carro de boi pequeno, que representa o modo de condução que até hoje leva os romeiros para Trindade junto com objetos de trabalho e alimentos.

Figura 08 - Missa de sábado (10/07/2023) celebrada em homenagem aos carreiros.



Fonte: <https://trindade.go.gov.br /18/12/2023>.

A fotografia 08 retrata o poder simbólico religioso atribuído à Romaria de carros de boi. A igreja se personifica ao estilo da romaria para abençoar os romeiros. Tal ato nos remete à importância simbólica que a igreja católica atribui aos carreiros/romeiros, bem como aviva em suas mentes a união do homem do campo com a mística religiosa. Isso reforça as bênçãos e os livra do mal. Além disso, proporciona a ligação entre igreja e romeiros selado todos os anos, assim o carreiro/romeiro vem buscar sua bênção e deixar sua doação (dinheiro) ao santuário Basílica de Trindade.

A missa é voltada para o homem e mulher do campo. Da direita para a esquerda, temos o carreiro de Inhumas, Florêncio Ribeiro de Castro. Ao seu lado, o prefeito de Trindade Marden Júnior. Em seguida, o padre Marco Aurélio Martins, reitor do Santuário Basílica. Destacamos, também, um carreiro que segura uma vara e outro padre que auxilia o reitor, além de Ronaldinho, o embaixador dos carreiros. A imagem também reflete a influência da política sobre a romaria, já que as duas esferas compartilham em comunhão os festejos e a organização da romaria.

E no campo da economia, o carro de boi desempenhou um papel fundamental para o desenvolvimento nas terras goianas, mesmo na busca da modernidade para Goiás, na qual as autoridades o apontavam como símbolo do atraso. Ele se fez presente sendo responsável por transportar materiais variados necessário às vilas e aos povoados do interior de Goiás.

Em termos econômicos, no início do século XX, os carros de boi já não conseguiam competir com os trens e com os caminhões na realização dos fretes, especialmente em função

do desempenho de velocidade e quantidade de carga mais elevada. As estradas passaram a ser dominadas pelos automóveis.

Em contrapartida, os carros de bois desempenharam um papel significativo na fase de desenvolvimento urbano de diversas cidades, tanto em Goiás quanto em várias regiões do país, como um meio de trabalho econômico e eficiente (Deus, 2000). Em Goiás, o desenvolvimento dos centros urbanos ocorreu predominantemente ao longo do século XIX e início do século XX, como se pode observar na edificação do prédio governamental de Goiás, sendo construído em Goiânia, a capital do Estado.

Deus (2000, p. 154) destaca que,

[...] quando foram construir a sede administrativa do governo em Goiânia, na década de 1930, lá estavam os carreiros, arrastando pedra, abrindo valas, erguendo paredes, fazendo comissão de frente com seus bois, trazendo, contraditoriamente, o progresso para Goiás.

A figura abaixo demonstra os carros de boi em frente ao Palácio das Esmeraldas em 1936.

Figura 09 - Carros de boi em frente ao Palácio das Esmeraldas, 1936. Foto de Alois Feichtenberger, que destaca o contraste entre a tradição e a modernidade que se instaurava em Goiás.



Fonte: Acervo Alois Feichtenberger, Museu da Imagem e do Som de Goiás

A expressão da contemporaneidade em Goiânia, estabelecida como interação cultural, caracteriza a incorporação de uma nova realidade. Dessa forma, a figura 09 não é apenas uma das representações da “modernidade goiana”; ela é a concretização dessa modernidade que captura todos os contrastes destacados pelo olhar do fotógrafo.

Parece relevante avaliar que o registro mais conhecido da construção de Goiânia é a representação de uma “foto singular” da noção de “possibilidade de modernidade”, em que o carro de boi é elemento de adaptação a uma modernidade que não rompe com a tradição. Pelo

contrário, o elemento tradicional é usado como um elemento de união. O objetivo da composição é criar um símbolo histórico que evoca esse grande feito político imposto por Pedro Ludovico¹¹. A presença do elemento tradicional - carro de boi - é fator determinante para a “apresentação” da ideia de progresso e modernidade, ele é a ponte de ligação para a mudança.

Inspirados por um imaginário construído com base nos ideais de progresso, os políticos desejavam se livrar, na medida do possível, de tudo o que lembrasse a presença do que eles consideravam atraso. As proibições dos carros de boi trafegarem nas ruas das cidades acabaram resultando na decadência dos carros de boi. Esse impacto foi sentido, por um tempo, até mesmo nas peregrinações que seguiam em direção à Trindade.

Os veículos de tração animal passaram a ser utilizados para a lida rural e no trânsito pelas vias vicinais nas terras goianas, mas em Trindade, mesmo depois do aparecimento do automóvel nas terras goianas, a partir de 1918, a Romaria do Divino continuou a única a ter, ainda, o legado do carro de boi nas ruas de sua cidade, em uma época na qual já imperava a transformação impulsionada pelo progresso. Outrossim, sempre existiu carreiros que não abriam mão de peregrinar com os carros de boi, mesmo com o surgimento de veículos mais modernos, tal como demonstra Oliveira:

Por muitas dezenas de anos, os devotos do Divino Pai Eterno chegavam a Trindade a cavalo e nos velhos carros de bois, na cantoria sentida de suas rodas. A chegada do progresso mudou tudo. Aos poucos, os carros de bois foram sendo substituídos por caminhões e carros de passeio, tirando o encanto da cantoria de tanto tempo. Mas há quem não abra mão do carro de boi. Em Mossâmedes, mais exatamente na Fazenda Paraíso, e na região de Anicuns, Capelinha e Americano do Brasil, um grupo de famílias conservou, intacta, essa tradição (Oliveira, 2001, p.10).

Mesmo diante da imposição da modernidade, o carro de boi não perdeu seu brilho, sendo símbolo de uma historicidade cultural e social que enquadra na memória coletiva do povo goiano. Por volta de 1980, Trindade volta a ter a presença mais direta dos carros de boi. Foi nesse período que se originou a criação do desfile de carros de boi, que colocou os carreiros em destaque:

Foi no final dos anos de 1980 que Benigno José Monteiro (Didi) e Pedro Alves de Moraes (Pedrão), iniciaram a Romaria dos carros de boi na gestão do então prefeito municipal Roberto Monteiro de Lima. A eles, Trindade muito deve nesse sentido. Irmanados pelo espírito cristão, os carreiros continuam

¹¹ Na luta pelo poder político em Goiás, Pedro Ludovico queria imprimir a ideia de progresso e de desenvolvimento na construção da nova capital, deixando para trás tudo o que era velho, arcaico e atrasado, conceitos que Ludovico associava ao caiadismo. Dessa maneira, as primeiras edificações de Goiânia, projetadas por Atilio Correia Lima, foram inspiradas no mais moderno estilo arquitetônico da época: o art déco, movimento internacional de design que teve influências em diversas atividades, como a moda, pintura, cinema e arquitetura (Revista UFG / Dezembro 2008 / Ano X. nº 5. Acesso:23/10/2023).

mantendo acesa a chama da fé e da tradição; enfrentando toda sorte de intempéries, dificuldades, cruzam os sertões dos goyazes, buscando a luz bendita que irradia do Divino Pai Eterno, protetor da gente sertaneja (Curado, 2019, p. 49).

Aquino (2007) esclarece que a origem do desfile dos carros de boi está ligada a um conflito, ocorrido na década de 1980, entre a prefeitura de Trindade e os romeiros carreiros, devido ao estrago que os carros de boi provocavam no asfalto. O conflito expressou, dramática e simbolicamente, mudanças econômicas e sociais que já vinham acontecendo na região, e pode ser analisado a partir do conceito de drama social. Um drama vivido pelos romeiros/carreiros que originou uma nova forma de representação da fé e da tradição do carrear.

Tomemos, nesse ponto, o conceito de (re) invenção da tradição de Hobsbawm (1984) para evidenciar a permanência da tradição de ir para Trindade de carro de boi. A romaria de carro de boi incorporou-se à modernidade em decorrência de mudanças processuais que surgiram das necessidades coletivas construídas através das relações de poder e de interesses no contexto da tensão social. Tensão, essa, instaurada pela presença dos carros de boi que adentrando o centro de Trindade destruindo as vias pavimentadas, o que fez com que instituísse ferramentas de regulação e institucionalização para a continuidade ritualística. A expressão dessa afirmação se concretiza com a construção do Carreiródromo¹², nome que surgiu para definir o lugar onde acontece o desfile de carros de boi.

O carreiródromo foi construído após o acidente nas ruas de Trindade com a menina Ada Cyra, a construção foi realizada anexa do Parque Municipal Lara Chaves Guimarães no ano de 2010 e recebeu o nome de Ada Cyra¹³. Possui arquibancadas e camarotes para a realização do desfile de carro de boi. O desfile, normalmente acontece na quinta-feira, início do mês de julho. Nesse dia, os carros de boi fazem uma romaria iniciada nas ruas que dão acesso à saída para Abadia de Goiás, passam pela praça da Igreja Matriz e chegam ao Parque Municipal, onde também se localiza o carreiródromo que chega a comportar 100 mil pessoas. São guiados por um carro de boi alegórico, ornado com flores tendo a presença da imagem do Divino Pai Eteno.

Por todo o trajeto, as ruas são cercadas com divisórias, onde a população e comerciantes acompanham a passagem dos carros de boi, sendo uma aglomeração de pessoas acompanhando

¹² O sufixo “ódromos” como lugares de festa em Goiás foi estudado por (MAIA, 2022) o qual afirma que muitos destes lugares criados para festas são oriundos de políticas a fim de utilizá-los como ferramentas com o intuito de beneficiar ou valorizar entidades e partidos. A cidade que recebe espaços como estes também ganha em virtude das possibilidades de promoção da festa, trazendo visitantes para a cidade, proporcionando geração de renda para a comunidade em geral através da atividade turística (Maia, 2022, p. 07).

¹³ Menina que morreu vítima de um acidente com um carro de boi, aos 9 anos de idade e comoveu toda comunidade carreira. Após a situação, alguns objetos da menina foram deixados na Sala dos Milagres, no Santuário Basílica de Trindade, e o nome dela foi dado ao Carreiródromo como homenagem. Mesmo depois da situação, Ailta, mãe da menina continua frequentando a festa de Trindade movida pela fé.

o espetáculo até o carreiródromo. No ano de 2023, desfilaram no espaço 325 carros de boi. A tecnologia midiática e a modernização trouxeram à Romaria de carros de boi de Trindade ares de espetáculo, no qual uma multidão se aglomera pelas ruas e nas arquibancadas do carreiródromo para verem a passagem dos carros de boi guiados pelos carreiros e candeieiros¹⁴, com a companhia das famílias e das várias comitivas que se deslocam de várias cidades goianas.

Nesse mesmo ano, além de vários prefeitos dos municípios que participam da romaria, de deputados estaduais e federais, estava presente o ministro das Relações Internacionais Alexandre Padilha. Eles visitaram o Novo Santuário em construção e tanto o prefeito Marden (Trindade) quanto o Padre Marco Aurélio (reitor) reforçaram a união entre Estado, União e igreja para realização da romaria de Trindade.

Precisamos muito do Governo Federal para que possamos alcançar importantes conquistas para nosso município. O ministro, os secretário-executivos Olavo e Serjão, nos recebeu muito bem, em Brasília, e sempre buscam alternativas para o crescimento de Trindade. Igreja, Estado, Município e Governo Federal, juntos, podemos fazer justiça social”, conclui Marden Júnior.

Padre Marco Aurélio Martins lembra que os santuários do Brasil precisam contar com o apoio dos governos federal, estadual e municipal de cada região. “Para organizar uma romaria desse tamanho sozinho, não iríamos conseguir. Precisamos das instituições, todos juntos em nome dessa causa que é a fé”, aponta o reitor (Trindade, 2023).

A construção do carreiródromo simboliza a institucionalização da romaria de carros de boi pelo poder público com data, horário e local específico para acontecer. Um cenário montando para beneficiar quem? Em que medida a construção desse cenário beneficia os romeiros/ carreiros ou apenas atende a uma lógica mercantil da indústria cultural? É sabido que a romaria de carros de boi é um patrimônio cultural. Um patrimônio que emana poder, pois seu simbolismo vai além da festa de Trindade, tendo em vista que produz ares de espetacularização e mercantilização. É preciso, portanto, não perder de vista o sentido que a Romaria de carros de boi representa como manifestação cultural para o grupo que a produz. Lembrando que “[...] O patrimônio cultural tem uma densidade simbólica diferenciada que deriva sua singularidade do resultado de atividades coletivas e públicas” (Veloso, 2006, p. 446).

Por trás do espetáculo estruturado para receber os carros de boi, percebe-se o protagonismo de grupos sociais que exercem poder e influência, tais como: políticos,

¹⁴ Subalterno do carreiro, podendo também ser chamado de guia, cabia a este como à candeia-luminária antiga tornar claro o caminho, para que o carreiro fugisse aos tropeços que nele pudessem existir. Um aprendiz de carreiro (Nogueira, 1980, p.139).

fazendeiros, comerciantes e a mídia. Toda uma cidade estruturada com calçadas alugadas pela prefeitura para comércio, alimentação, brinquedos e artesanatos. Gonçalves (2009, p. 23) tratou diretamente sobre as Festas do Divino Espírito Santo, entre imigrantes açorianos e constatou que estas festividades se constituem num “fato social total”, à medida que envolve arquitetura, culinária, música, religião, rituais, técnicas, estética, regras jurídicas, moralidade etc. Assim, acontece na festa do Divino Pai Eterno juntamente com um dos símbolos de maior destaque, os carros de boi símbolo da nossa goianidade.

Toda essa negociação simbólica e estruturada atribuída a Romaria de carros de boi nada mais é do que a tradição se agregando à modernidade e a modernidade assimilando a tradição. A negociação simbólica se origina da compreensão de que a cultura está sempre em constante tensão. Esse elemento tenso da cultura se refere, especialmente, a dois aspectos: a luta para preservar tradições e, ao mesmo tempo, estar aberto para incorporar novos produtos, objetos e gostos. Isso é bem claramente identificado com a (re)significação da romaria de carros de boi. Um patrimônio inventado em forma de espetáculo que atraem milhões de espectadores. No ano de 2023 segundo manchete do Jornal Tribuna do Planalto: “Romaria do Divino Pai Eterno atrai multidão de 3,6 milhões de fiéis”. Tais questões mantêm, assim, as tradições revividas todos os anos por acionarem memórias afetivas e, também, por assimilarem uma nova forma de expressão cultural no mundo atual.

Não podemos perder as raízes culturais da romaria, mas também não tem como desconsiderar elementos da cultura atual presente. Isso seria rigidez. Entre essa rigidez e a porosidade, surge a negociação simbólica. A tradição da romaria e a modernidade é visto o tempo todo durante a peregrinação dos carreiros com seus carros de boi, camionetes modernas seguindo o trajeto, o percurso sendo registrado com tecnologia de ponta, as ruas de Trindade sendo adequadas com serragem para a passagem da boiada, palanques para receber autoridades políticas, carros de boi e os bois sendo encarretados em caminhos até Trindade, um comércio frenético.

Em conversa com o sr. Reis de Damolândia, ele mencionou a necessidade de proteção nos cascos dos bois, em virtude do trajeto percorrido por longas vias de asfalto de Damolândia a Trindade no período da Romaria, desgastado o animal e o carro de boi. São muitas situações com as quais a comunidade carreira passa para manter a tradição e por assimilar a modernidade. Já o sr. Lindomar, presidente da Associação de Carreiros de Damolândia, nos contou da queixa dos carreiros mais velhos com a presença nos pousos do som automotivo e do exagero da bebida alcoólica por parte dos mais jovens. Ele se referiu a esses grupos de jovens que acompanham

os carreiros por meio da expressão: “carreiros de pinga” que, em sua visão, só acompanham a romaria de carros de boi para aproveitar as festas.

Independente das transformações ocorridas no espaço destinado aos carreiros, ou da (re)invenção da romaria, seus atores permanecem firmes em sua fé e em seu modo de vida de homem sertanejo. Mesmo diante da imposição da modernidade, o carro de boi não perdeu seu brilho, sendo símbolo de uma historicidade cultural e social que enquadra na memória coletiva do povo goianos.

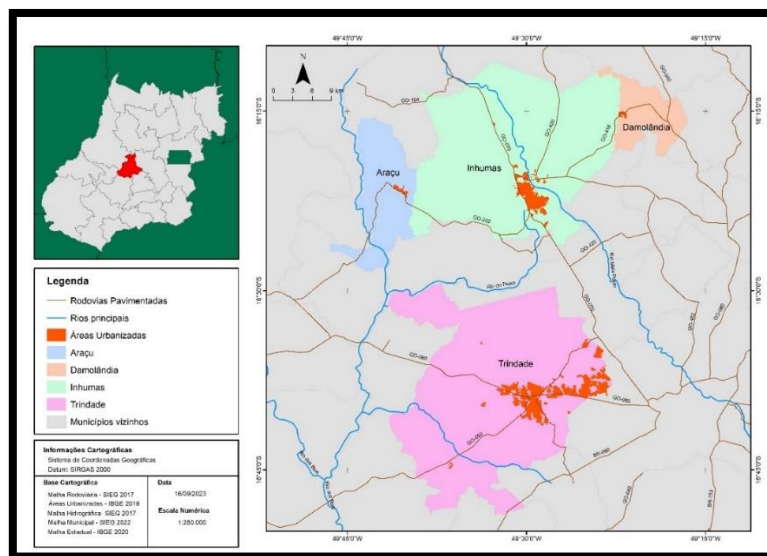
Muito mais do que apenas um meio de transporte lento, na era da pressa, eles possuem um valor simbólico significativo para seus proprietários. É uma cultura que é cultivada e transmitida de geração em geração, através de festas, romarias e, ao final, o desfile dos carros de bois. Por esses motivos, é fundamental reconhecermos como as tradições (re)existem em diferentes espaços e tempos. Atualmente, os carros de boi são pouco utilizados quando comparados ao seu uso entre os séculos XVIII e XX, e suas diversas funções. No entanto, eles ainda enfrentam a negação dos espaços e tempos modernos.

1.2 O carro de boi em: Araçu, Damolândia e Inhumas – territorialidade como disputa

O carro de boi nos municípios goianos tem presença garantida, principalmente nas pequenas propriedades rurais, onde ainda são utilizados para afazeres como a aração de terra e transporte relacionados à produção agrícola. Há quem diga que terra arada por bois são mais férteis. Nos municípios de Araçu, Damolândia e Inhumas, cidades próximas da capital Goiânia e também de Trindade (Capital da Fé), os carros de boi se fazem presente.

Nesse sentido, consideramos importante discorrer, brevemente, sobre o histórico desses municípios para que possamos compreender o envolvimento dos mesmos com o objeto de estudo carro de boi. Esses municípios fazem limites entre si e possuem em sua territorialidade tradição na utilização do carro de boi e todos os demais saberes que se agregam a ele. Geograficamente, localizam-se na Região Imediata de Inhumas-Itaberaí-Anicuns que é uma das 22 regiões imediatas do estado brasileiro de Goiás, uma das 6 regiões imediatas que compõem a Região Geográfica Intermediária de Goiânia criadas pelo IBGE em 2017 que é composta de 13 municípios, conforme podemos observar na figura abaixo:

Figura 10- Mapa da região imediata onde localiza-se os municípios da pesquisa



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Região_Imediata_de_Inhumas-Itaberaí-Anicuns. Acesso: 22/05/2023

1.2.1 Araçu

A história de Araçu começa em 1914, quando José Jacinto da Silva, proprietário das terras que margeavam o Córrego Salobro, doou à Igreja Católica partes dessas terras para a construção da futura Capela de São Sebastião do Salobro. Em 1935, Itaberaí elevou o povoado de Catingueiro Grande (Itauçu) a distrito. A delimitação incluía as terras do povoado de São Sebastião do Salobro. Em 1951, o povoado tornou-se distrito de Itauçu, já com a nova denominação Araçu, que significa “terra grande” ou “grande terra”. Mas foi elevado à categoria de município com a denominação de Araçu, pela Lei Estadual n.º 2.106, de 14-11-1958, desmembrado de Itauçu. Segundo dados do IBGE (2022) habitam atualmente Araçu 3.799 pessoas.

O motivo do município de Araçu estar incluso como território da pesquisa é a presença de carreiros que lá residem, alguns na cidade com pequenas propriedades rurais próximas, realizando constantemente o deslocamento entre o território urbano e rural. Também pelo tradicional - Encontro de carros de boi - que há quatorze anos é realizado no município.

Esse evento iniciou-se em Araçu por volta de 2007, quando Juarez Vieira realizou um primeiro encontro de carreiros para homenagear seu pai João Vieira de Souza. Sua família vem de uma linhagem tradicional de carreiros. Juarez tornou-se prefeito de Araçu inserindo o desfile de carreiros e cavaleiros na programação cultural do município. No ano de 2011, quando ainda era prefeito, sofreu um acidente de moto e veio a óbito. Seu pai João Vieira faleceu em 2022

aos 95 anos. Durante esse período, desde a criação do evento, sempre foi um incentivador convidando os carreiros amigos das cidades vizinhas, motivo este que levou o município de Araçu a ser destaque com grande número de carreiros participantes. Atualmente, é considerado o segundo maior encontro de carreiros do estado de Goiás, caracterizando uma importante expressão do catolicismo popular e da manifestação cultural goiana.

No ano de 2023, o evento aconteceu nos dias treze e quatorze de maio, o 14º Encontro de carreiros e cavaleiros de Araçu. Estivemos presentes no evento e acompanhamos de perto todo o envolvimento dos carreiros de vários municípios próximos, tradicionais em participar como: Nazário, Anicuns, Capelinha – distrito de Anicuns, Itauçu, Ordália distrito de Itauçu, Inhumas, Damolândia, Trindade, Petrolina de Goiás, muitos carreiros de Araçu, entre outros.

O - Encontro de Carreiros e Cavaleiros - se tornou um dos maiores eventos do município. Em virtude disso, toda a cidade se organiza para que sua realização seja destaque. Nos dois dias de duração do evento, a população contou com shows de cantores locais. Na ocasião, a prefeitura e a secretaria de cultura e turismo organizaram toda uma estrutura para acolhimento dos carreiros e cavaleiros: locais para abrigo dos animais com pasto e água, espaços para que os carreiros montassem acampamento com suas tralhas, utilizando os carros de boi como suporte para a colocação de lonas, foram entregues camisas do evento confeccionadas para carreiros e candeeiros.

Entre os carreiros e cavaleiros ‘enlonados’¹⁵, foi possível perceber um clima harmonioso, festivo de companheiros se reencontrando, conversas sobre encontros anteriores ao evento e muita alegria. Nessa oportunidade, quando passamos por alguns companheiros conversando, perguntamos se sabiam onde estava o alojamento do Sr. Luiz, carapina de Anicuns. Logo nos deram a localização e já nos ofereceram um feijão tropeiro que estavam degustando.

O desfile iniciou-se por volta das nove horas com cavaleiros empunhando as bandeiras do Brasil, Goiás e Araçu. O primeiro carro de boi, todo ornamentado, veio com a Bíblia sagrada, dando alusão ao cristianismo, inclusive foi comunicado nas redes sociais do evento, por meio de uma nota, que a Bíblia seria utilizada. O segundo carro, também ornado com flores, homenageava o criador do desfile João Vieira de Souza e sua esposa Umbelina. Logo após vários carros de boi, cada um com sua visualidade e gemido único se apresentou na praça central com palco instalado na avenida. Os carreiros davam uma pausa para falar seus nomes, os nomes

¹⁵ Termo usado entre os carreiros para designar a estrutura do acampamento. São colocados dois carros de boi paralelos. Sobre eles é estendido uma lona, neste espaço coberto é montado a cozinha e os colchões para dormir.

dos candeeiros, cidade de origem e receber uma lembrancinha que marcava a passagem pelo desfile.

A rua onde estava o palco não estava coberta com tendas ou tecidos coloridos para que os carros de boi passassem por baixo. Recebemos informações da secretária de cultura de que foi um pedido dos carreiros, pois passar por baixo de área cobertas poderia assustar os bois. Tanto a parte religiosa como a parte política foram atos rápidos sem muito destaque, presença, em sua maioria de políticos locais. Por uns duzentos metros tudo estava cercado com grades e a população organizada com bancos, caixas térmicas com bebidas, em alguns pontos churrasqueira móveis para assar carne, muitos pontos com caixa de som com músicas sertanejas e eletrônicas, todos à espera dos carros de boi.

Figura 11 - Apresentação dos carreiros e candeeiros no Encontro em Araçu-GO



Fonte: Arquivo da pesquisadora (2023).

Na figura 11, podemos contemplar o momento do desfile, quando os carreiros se aproximam do público presente e do palco para fazer sua identificação. Para o carreiro, candeeiro e toda a família que acompanha este momento, é emocionante, pois muitos saíram de suas cidades, fazendas ou sítios fazendo um trajeto de dias, dormindo em acampamentos e ao amanhecer do domingo organizam toda sua tralha, canga os animais, espera no sol quente nas ruas paralelas por horas, somente para vivenciar este momento de passagem. Observamos nessa imagem um ‘carro de bois de três juntas’¹⁶ com animais da raça caracu, a mais tradicional nos encontros de carros de boi, a frente o candeeiro com sua vara e atrás a direita do carro vemos o carreiro. Pelas proporções da roda, esse carro tem o tamanho de vinte balaies. A esquerda, um

¹⁶ É o nome popular dado a uma dupla de bois utilizados para desenvolver trabalhos de tração no carro de bois. As juntas de bois são unidas por uma canga, que assenta na nuca dos bois, prendendo-os pelo pescoço.

cavaleiro acompanha montado em seu cavalo a passagem do carro de boi, mais atrás outra família carreira pode ser avistada seguindo o desfile.

No final do desfile, a maioria da população espectadora permanece nesse espaço e os festejos vão até o anoitecer do domingo. Já os carreiros se organizam para o retorno às suas cidades. O antropólogo Túlio Fernando Mendanha de Oliveira esteve no evento em 2019, antes do período pandêmico, e descreveu seu olhar sobre a estética do desfile em sua tese:

Entre os dias quatro e cinco de maio Araçu (GO) é tomada pelos carreiros, por muladeiros (as), cavaleiros (as), das mais variadas idades, estirpes e status sociais. É grande o número de carroças pelas ruas, muitas dessas repletas de autofalantes, triaxiais e outros instrumentos de som automotivo, adaptados com baterias de automóveis e até de caminhões. Homens e mulheres montados em bois amansados trafegam, lentamente, pelas ruas, como a aproveitar vagarosamente o deleite de seu momento. Pelas avenidas cavalos e éguas de raça, devidamente trajados e tralhados para desfilar, são conduzidos por cavaleiros (as) garbosos (as) que, de peito aberto, parecem demonstrar grandeza em portentosos animais enquanto sorvem grandes quantidade etílicas (Oliveira, 2021, p. 69).

No ano de 2023, desfilaram 115 carros de boi, segundo informação nas redes sociais da prefeitura de Araçu e não houve nenhuma situação adversa ou acidente ocorrido com animais e pessoas participantes. As ruas que cortam a praça servem de concentração para os carreiros. Nesses espaços, pudemos conversar com alguns carreiros que fazem questão de falar sobre os carros, sobre os bois. No sábado, conversamos com o Sr. Sebastião e seu filho Carlos, que são tradicionais carreiros/carapinas e sempre participam do desfile. Carlos estava consertando a roda de um carro que havia estragado.

No domingo, conversamos com um carreiro do município de Nazário. Na conversa informal, ele fez a comparação dos bois a um time de futebol: cada boi desempenha uma função, assim como os jogadores no campo: “Tem o cabeçalho que é goleiro. Chaveia é a defesa. Tem o meio que é o centroavante. Tem o atacante lá na frente que é a guia, no pé na guia tem os dois que fica lá na frente pra ajuda”.

Durante essa conversa, esse senhor morador do município de Nazário foi nos mostrando e nomeando as várias raças de boi presente no desfile: “os bois cruzados girolandos, gir, caracu, mestiço, nelore, tabapuã, búfalo, todos vistosos, gordos”. Para ele, hoje, o carreiro escolhe a raça de boi que mais gosta, por isso tantas raças distintas das tradicionais presentes no desfile. Isso porque os bois não desempenham mais as mesmas funções que antigamente, o carrear era um trabalho constante com a boiada. Fez questão de ressaltar: “Você vê que hoje boi tem preço antes da festa” depois da romaria de Trindade muitos são vendidos porque perdem peso em

decorrência do longo trajeto percorrido, falou isso e riu com outros companheiros do lado, avisando que depois do evento não é época boa para comprar bois.

Foi possível identificar que Araçu também é palco para a divulgação de outros eventos em cidades circunvizinhas como: IX Encontro de Carreiros de Ordália em 04 de junho, Festival de Carreiros de Damolândia dias 22, 23 e 24 de junho e, o evento principal do estado de Goiás, a Romaria de carro de boi de Trindade.

No dia 26 de junho, ocorreu a saída das comitivas dos Carreiros de Araçu para Trindade. O prefeito Milton Lemes de Paula e a Secretária de Cultura, Eventos e Turismo, Priscylla realizaram um evento de assistência aos carreiros rumo à Romaria de Trindade 2023, com a benção feita pelo ministro da igreja católica e almoço para o deslocamento da comitiva.

Figura 12 - Saída dos carreiros de Araçu para a Romaria de Trindade.



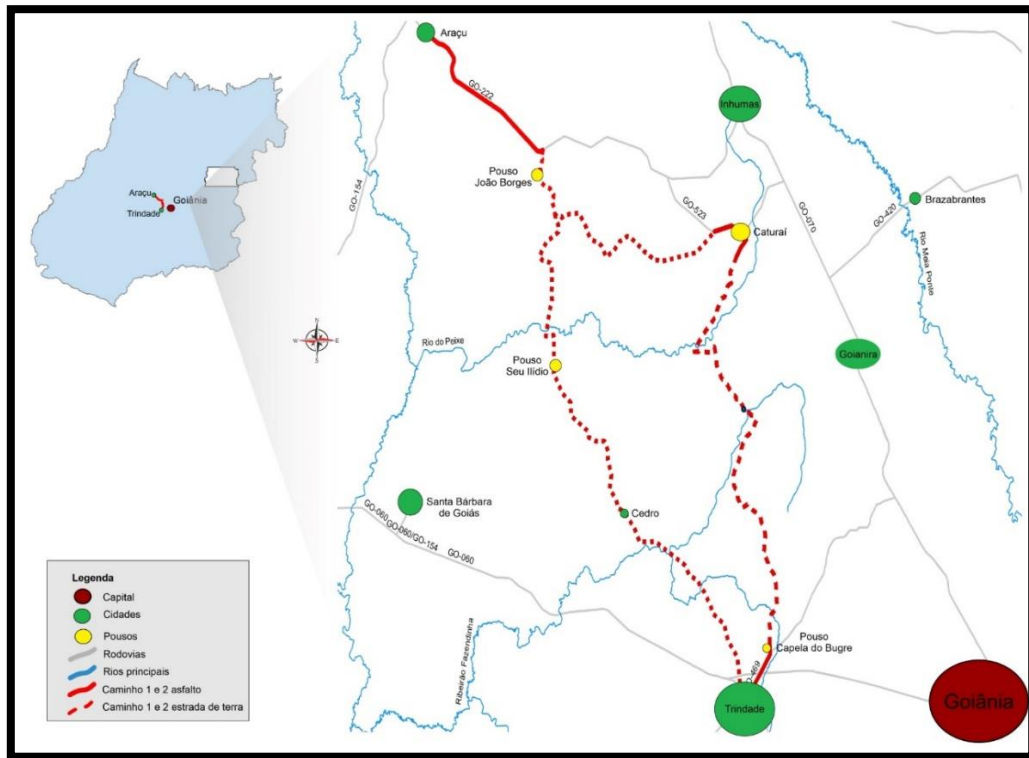
Fonte: <https://aracu.go.gov.br>

O trajeto feito pelos romeiros de Araçu é constituído de quatro pousos. Segundo informações do carreiro Cristian Vieira, existem dois caminhos. O mais antigo só é percorrido por carreiros que não são acompanhados por automóveis, pois é uma estrada que passa pelo rio do Peixe cortada apenas por carros de boi, ela é estreita. Esse caminho diminui o percurso em quase um dia eliminando um pouso, que seria dentro da cidade de Caturai.

É importante ressaltar que fizemos questão de explicar esse caminho para esclarecer acerca das possibilidades, mas mapeamos, na figura 13, o caminho mais utilizado nos dias de hoje, onde os carreiros seguem a GO-222 pelo asfalto e antes de chegar no Centro Integrado viram à direita, seguindo para a fazenda do Dr. João Borges, fazendeiro já falecido, mas sempre acolhedor dos carreiros. Realizam ali o primeiro pouso e, no dia seguinte, seguem até a cidade de Caturai, onde fazem o segundo pouso, de manhã seguem para a Capela do Bugre, onde realizam o terceiro pouso, assim como também fazem os carreiros de Inhumas. Ao sair do

Bugre, seguem até uma chácara próxima a Trindade, onde dormem e no outro dia participam do desfile de carros de boi.

Figura 13 - Trajeto percorrido pelos carreiros de Araçu até Trindade



Fonte: Elaboração própria (2023)

Percebe-se que o município de Araçu é hoje destaque de uma das manifestações culturais de Goiás, pois tem em suas raízes famílias que guardam a tradição do carrear, o que torna esse saber como símbolo de uma vida que mesmo com a modernidade guarda a tradição da vida no campo e vela para sua perpetuação.

1.2.2 Damolândia

Damolândia é um município típico do interior, situada a 73 km de Goiânia, com cerca de 2.724 habitantes, segundo IBGE 2022, cuja maioria obtém sua renda de atividades relacionadas ao campo. Embora não possua grande destaque econômico, seu atrativo reside em suas “tradições culturais”. A história de Damolândia começa em 1918, quando Antônio Dâmaso da Silva, mineiro de Patrocínio, instalou-se com sua família às margens do Ribeirão Capoeirão, onde montou pequena serraria e procedeu à demarcação das terras devolutas adquiridas do caçador João Pires, visando à fundação de uma cidade.

A Romaria em Damolândia iniciou-se em 1920, quando o fundador da cidade foi de carro de boi a Barro Preto, hoje Trindade. Nos anos seguintes a notícia se espalhou e o número

de carreiros cresceu, em alguns anos esse número sofreu variações, mas algumas famílias não abandonaram o costume. Preparavam sua tralha e iam festejar o santo de sua devoção.

Em 1992, foi rezada a primeira missa em ação de graça aos romeiros do Pai Eterno que, com o apoio da Prefeitura Municipal de Damolândia, autoridades eclesiásticas local, de Trindade e carreiros tradicionais a Romaria, tornou-se conhecida nacionalmente através dos meios de comunicação.

A partir dessa data, tornou-se tradição todos os anos os carreiros de Damolândia se reunirem na praça com a celebração da missa antes da saída para Trindade. O evento é um dos mais importantes e movimenta não apenas a religião, mas também a cultura, economia e política. A saída ganhou nome - Festival dos Carreiros de Damolândia - e atualmente dura três dias.

No ano de 2023, contou com a organização da prefeitura de Damolândia e a Associação dos carreiros de Damolândia. O festival teve duração de três dias (22, 23 e 24/6). Nos dois primeiros dias, os festejos são a noite com palco montado para shows com cantores de música sertaneja e logo após Djs com música eletrônica. Isso movimenta a economia do município que recebe na ocasião a população de várias cidades circunvizinhas. Em relação às vestimentas, é o momento de desfilar o melhor traje estilo *country* (chapéus, camisas, calças jeans, cinto com fivelas enormes trabalhadas com símbolos rurais ou religiosos, jaquetas e botas). Há, também, barracas com comidas típicas e alguns produtos como ornamentos, artigos religiosos e roupas.

No domingo, acontece a tradicional missa e a fala de autoridades políticas. Esse ano de 2023 a missa foi celebrada pelo padre Cândido Rodrigues Oliveira Netto e pelo bispo auxiliar da Arquidiocese de Anápolis, Dilmo Franco de Campos. Também contou com a presença do prefeito, vereadores, deputados e o vice-governador do Estado e o presidente da Assembleia Legislativa. Percebemos nesse dia a necessidade de apontamentos de cunho político, o que, de forma geral, não agrada a população que neste momento está mais concentrada na peregrinação que irá se iniciar. Trata-se de um ambiente onde há muita “performance política das mais diversas ordens” (Oliveira, 2021). A figura abaixo mostra a celebração religiosa em Damolândia.

Figura 14 - Bispo de Anápolis e do público participando da missa em Damolândia



Fonte: Prefeitura de Damolândia

Esse evento que acontece em Damolândia é também um momento de encontros e de diálogos entre os carreiros e candeeiros que se preocupam mais com assuntos relacionado às peças do carro de boi, a doma dos animais, o porte físico do animal. É praticamente um encontro de amigos que comungam da mesma tradição e identidade. Antes da saída oficial é servido um almoço para os carreiros, entrega da camisa com a logomarca do evento, algo comum nesses desfiles. Araçu presenteou os carreiros participantes, assim como Trindade. Em seguida os carreiros seguem o trajeto já organizado com antecedência.

Figura 15: Saída dos carreiros de Damolândia para a Romaria de Trindade.



Fonte: <https://damolandia.go.gov.br>

O trajeto anunciado para o sábado, dia 24/06/2023, iniciou a partir das 9h, pela Associação dos Carreiros, Prefeitura de Damolândia juntamente com a polícia militar. O Desfile dos Carreiros rumo à Trindade desce a Rua 09 - Vila São Sebastião - Rua Antônio Damaso da Silva - Centro; vira à esquerda, na Rua Lindolfo de Sousa - Centro até o início da GO-416 segue por volta de 2,5 km na GO-416 (sentido trevo da GO-222); vira à esquerda na Estrada do Sapé e segue até o Distrito de Deuslândia - Brazabrantes – GO, onde acontece o primeiro pouso. No

informe, um comunicado: “Pedimos a compreensão e a colaboração de todos para que não trafeguem e nem estacionem veículos nessas ruas. A Associação dos Carreiros e a Prefeitura de Damolândia não se responsabilizarão por possíveis danos que possam acontecer”. No ano de 2023, saíram rumo a cidade de Trindade mais de 80 carros de boi.

A distância entre Damolândia e Trindade é de 80 Km. Os carreiros realizam esse trajeto de romaria em carro de boi em três dias, com parada para dois pousos. Segue abaixo mapa do caminho realizado pelas dezenas de carreiros até Trindade, elaborado por Luiz Roberto Botosso (2014).

Figura 16 - Percurso dos carreiros de Damolândia a Trindade.



Fonte: IPHAN (2019)

O Município de Damolândia é um dos mais tradicionais na Romaria de carro de boi do Divino Pai Eterno. O município carrega o título de “cidade dos carreiros” desde 1992. A cidade foi utilizada como fonte de pesquisa etnográfica para o Dossiê elaborado por Ney Clara Lima em 2014, no qual a antropóloga acompanhou por vários dias os preparativos, a saída oficial na praça de Damolândia, o trajeto pelas estradas vicinais e rodovias, a chegada em Trindade e todos os eventos envolvendo os carreiros. Sua pesquisa foi a fonte para o registro da Romaria de carro de boi se tornar patrimônio cultural imaterial em 2016 por parte do IPHAN (Lima, 2015).

Outros pesquisadores, tais como Aquino (2007), Castro (2011), Oliveira (2021) também analisam a territorialidade carreira presente em Damolândia na realização da etnografia

em suas pesquisas. Todos os anos, no período da romaria de Trindade, a cidade é palco para documentários e reportagem de emissoras de televisão. O calendário escolar já é elaborado prevendo o término do primeiro semestre do ano mais cedo que os demais municípios em virtude da organização e preparos para a romaria e também pelo grande número de famílias que seguem a peregrinação.

As peregrinações em carro de bois abrangem a combinação entre o tradicional e o contemporâneo, o religioso e o secular, sem comprometer suas características específicas. A romaria é uma expressão do catolicismo popular que preserva alguns elementos relacionados a um modo de vida tradicional, o ‘catolicismo popular rústico’¹⁷, mas também se conecta com a cultura urbana, aproximando-se da dinâmica do santuário de Trindade.

O romeiro nunca está sozinho em sua prática religiosa, haja vista que quando não está acompanhado pela família, tem a companhia dos outros romeiros, isso é muito evidente em Damolândia. Segundo Brandão (1992, p. 102), “na cultura rural o solitário é um triste, estar só não é uma condição habitual para o camponês goiano que sempre está acompanhado ou pela família ou pelos amigos”.

Um dos carreiros/carapinas mais tradicional da cidade é o Sr. José do Salu, que já foi entrevistado por vários historiadores e repórteres. Além de carrear, ele domina a arte de confeccionar peças do carro de boi e, na cidade de Damolândia, é quem faz os reparos nos veículos que estragam. Em suas diversas entrevistas, sempre ressaltou o aspecto de comunidade e companheirismo solidário dos romeiros do município. Desse modo, evidencia o aspecto de um grupo sempre unido e coeso para ajudar nas adversidades da peregrinação.

Em Damolândia, entrevistamos dois carapinas o Sr. Reis e o Sr. Geraldo conhecido como “Nené da Tunica”, por meio da Associação de Carreiros de Damolândia, tendo à frente como presidente o Sr. Lindomar Rodrigues da Costa que juntamente com o Secretário da Associação Genival Rodrigues Martins, nos contou que este ano de 2023 foi oficializada legalmente a associação. Era um desejo antigo dos carreiros de Damolândia e foi concretizado. Segundo Lindomar, na romaria os carreiros do município já tiveram um relevante suporte da associação que é quem faz a intermediação com a prefeitura para que seja destinado recursos para os carreiros durante a romaria. Futuramente buscarão o registro estadual e federal para que a associação possa obter recurso junto a estas instâncias dando suporte e sustentação a romaria de carros de boi.

¹⁷ Práticas religiosas diversificadas vindas de Portugal e adaptadas pelo homem sertanejo e falta de sacerdotes são alguns dos motivos das variações do catolicismo rústico brasileiro: peregrinações, penitências, Dia de Reis, Festa de São João, Semana Santa eram praticados entre as famílias e vizinhos do meio rural (QUEIROZ, p.108, 1968).

1.2.3 Inhumas

Quanto ao município de Inhumas, nessa cidade o carro de boi também se faz presente historicamente e, na atualidade, observamos a presença de destaque na romaria de carros de boi de Trindade. Situada às margens da Estrada Real, antigo caminho que levava à cidade de Goiás, então capital da província, Inhumas surgiu com o nome Goiabeira. Por ser ponto de descanso para tropeiros, o vilarejo surgiu a partir da referência de um extenso goiabal, o que mais tarde se tornou uma fazenda de gado. Devolutas, as terras no interior goiano, eram apropriadas sem nenhum rigor da lei. Assim, foram sendo utilizadas em Inhumas duas forças de trabalho: a do agregado e a do posseiro. No entanto, poucos posseiros requeriam em Goiás as concessões de terras ou sesmarias.

Pela falta de registros da Fazenda Cedro, talvez ocorrido por conflitos pela posse da terra ou pela inviabilidade de seu dono de torná-la produtiva em dois anos sob pena de perdê-la, os documentos oficiais de registros apontam a fazenda Goiabeira, de Félix Rodrigues, como a origem de Inhumas.

Com o trabalho de todos e em especial de imigrantes vindos de São Paulo e Minas Gerais e também por descendentes vindos de fora do país como: sírios-libaneses, espanhóis, italianos, japoneses e portugueses, Inhumas destacou-se em 1930 como “Princesinha do cerrado”. Região de terra roxa, reserva de mata cultivável, ótima para a cultura do café, muito valorizada nesse período, despertou grande corrente migratória, principalmente com a chegada da ferrovia até Anápolis e a proximidade à capital Goiânia. O município é localizado na mesoregião do Centro Goiano, a trinta e cinco quilômetros da capital Goiânia. Inhumas é uma cidade pequena e, segundo dados do censo de 2022, residem 52.204 pessoas (IBGE, 2022).

A economia de Inhumas baseia-se no comércio, nos polos industriais, em destaque o têxtil, na agricultura e pecuária praticadas nas fazendas e terras circundantes do município. Quanto à ocupação do espaço, a sociedade de Inhumas é estratificada, com a classe média e alta residindo no centro da cidade e as classes populares na periferia. “Existem vestígios da antiga sociedade oligárquica goiana, conhecida como “coronelismo”, que ainda resistem às mudanças em Inhumas” (Mota, 2001, p. 25).

A cidade de Inhumas, na percepção de Castro (2011), transita entre o meio urbano e o meio rural; o que significa que se encontra em uma situação intermediária, com características tanto rurais quanto urbanas. O romeiro que viaja de carro de bois, embora profundamente enraizado na cultura rural, acaba sendo influenciado, em diferentes graus, pela cultura urbana ao viver no espaço da cidade.

Em Inhumas, a dualidade entre o espaço rural e o espaço urbano é mais acentuada que nos municípios de Araçu e Damolândia. Até porque a ocupação territorial e população urbana é mais elevada, um aumento de 8,18% em comparação com o Censo de 2010, mostra como a população inhumense¹⁸ expandiu. O desenvolvimento industrial, comercial teve crescimento, mas a economia ainda tem a base na agricultura e pecuária.

Durante a pesquisa, tivemos a oportunidade de acompanhar alguns carreiros rumo à Trindade, e percebemos que, para os romeiros de Inhumas, tanto faz morar no espaço urbano ou no espaço rural. Isso não interfere na participação e envolvimento na romaria de Trindade, nos desfiles e encontros de carreiros nas cidades circunvizinhas dos quais participam. Esses romeiros residem na cidade, mas alugam pastos ou pequenas chácaras para colocarem os bois. Outros deixam em propriedades rurais de familiares.

Figura 17 - Comitiva de Inhumas iniciando o trajeto rumo a Trindade



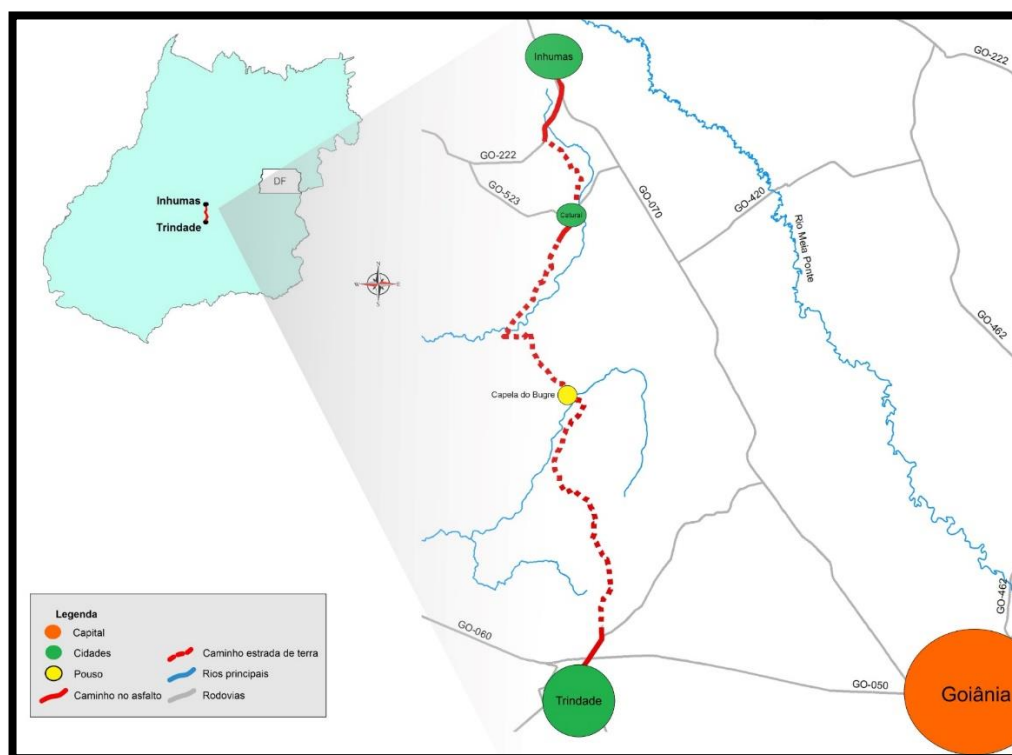
Fonte: arquivo pessoal da pesquisadora (2023).

A comitiva de Inhumas contou com 12 carros de bois, 10 carroças e 14 cavaleiros. Também teve presença de automóveis com carroceria ou puxando carretinhas, que carregavam mantimentos e ração para os animais. Alguns carros não acompanhavam o trajeto todo com a comitiva, iam na frente organizando os pontos de parada.

¹⁸ Nomenclatura dada aos nascidos no município de Inhumas – GO.

A comitiva inhumense realiza o mesmo trajeto a mais de quarenta anos. Nos últimos anos, a prefeitura vem dando suporte para as comitivas, e a saída passou a ser no Parque Agropecuário de Inhumas. Os carreiros se organizam para passar a noite, recebendo um jantar oferecido pela prefeitura e de madrugada recebem o café da manhã para iniciar a caminhada com a destino à cidade de Caturai e depois Capela do Bugre, onde fazem o segundo pouso. Eles se preparam para sair bem cedo, por volta das cinco horas da manhã já estão no trecho, chegam na entrada de Trindade no entardecer.

Figura 18 - Percurso realizado pelos carreiros de Inhumas a Trindade



Fonte: Elaboração própria (2023).

Abordar a relação entre o espaço da cidade e o espaço do campo é uma tarefa complexa, pois o tema pode acionar diferentes perspectivas. Importa salientar que se trata de uma relação que, ao longo do tempo, devido à maior divisão do trabalho e à modernização do campo, tem passado por várias mudanças que têm contribuído para o surgimento de novas configurações. Williams (1989) seguindo uma abordagem histórica para tentar analisar as transformações ocorridas na Inglaterra no século XVII para o XIX constata que:

O campo e a cidade são realidades históricas em transformação tanto em si próprias quanto em suas inter-relações. Temos uma experiência social concreta não apenas do campo e da cidade, em suas formas mais singulares, como também de muitos tipos de organizações sociais e físicas, intermediárias e novas (Williams, 1989, p. 471).

Isso nos mostra a necessidade do homem em voltar ao passado para entender o presente. A relação entre a cidade e o campo, apesar de mostrar semelhanças em diversos contextos históricos e espaciais, em cada período e local, revela características singulares, fruto da convergência de fatores internos e externos. No caso dos carreiros/romeiros de Inhumas que acompanhamos, todos rememoram em suas falas o tempo que eles ou seus pais, avós moravam na zona rural.

Essa dicotomia entre cidade/campo e rural/urbano vem sendo quebrada pela intersecção que o homem contemporâneo vem atribuindo a elas. Se analisarmos veremos muitas anexações de urbanidades no campo, e também muitas práticas da ruralidade no contexto urbano. Esse tema também foi muito bem exposto por Oliveira (2021), que apresenta as categorias urbano/rural incorporando um hibridismo “Rurbano/ rurbanidade”. A conformação de uma nova espacialidade híbrida, produto da fusão entre ruralidades e urbanidades.

Em Inhumas, não há nenhum evento tradicional com a performance do carro de boi, como acontece nos municípios de Araçu e Damolândia. Em 2019, houve uma articulação da Secretaria de Cultura para a realização de um evento festivo para comemorar o dia dos pais em que ocorreu um desfile de carros de boi. Segundo a Diretora de Cultura e artista plástica, Marcia Correia, participaram do evento 69 carros de boi.

Em 2022, o recém empossado pároco teve a iniciativa de um desfile, no último domingo do mês julho, em honra à padroeira da cidade, Nossa Senhora Santana. O trajeto saiu do Parque de Exposição Agropecuária de Inhumas com a imagem da santa no primeiro carro e com o padre Marcio Celestino, percorrendo as principais avenidas da cidade. O cortejo foi feito ao ritmo de músicas cristãs, com bênção do pároco e oração. Foi finalizado na praça central da cidade onde os carros de boi participantes recebiam a benção e eram banhados com a água benta. Os carreiros, cerca de 40, receberam uma lembrança do evento. Há uma notável tentativa de incorporar no contexto religioso e cultural da cidade a presença do carro de boi.

Percebemos, com isso, o intuito de aumentar o diálogo com as famílias carreiras que seguem esta tradição em Trindade e que tomam essa atividade como um modo de vida. A comunidade carreira é grande em Inhumas, chegando a ser registrada a existência de mais de 40 carreiros, que estão sempre participando dos eventos relacionado ao carrear nas cidades vizinhas. Para se aproximar desta comunidade, a igreja tem buscado criar laços, levando o carreiro, cheio de fé, a comungar também com a paróquia.

Na cidade de Inhumas, identificamos dois carapinas: o Sr. Osmiro e o Sr. Wallace. Seus nomes surgem rapidamente quando dialogamos com os carreiros sobre construtor de carro de

boi. São carapinas tradicionais. A técnica utilizada pelo Sr. Osmiro é bem apurada e elogiada entre a comunidade que utiliza de seus serviços. Entre os carreiros inhumenses, alguns se dizem concertadores de carro de boi.

Por meio da exposição de cada município mostrando a história de seus surgimentos, é evidente a presença do carro de boi como materialidade de manifestação cultural vivenciada por vários grupos que os habitam. Cada município, à sua maneira, elege o carro de boi e tudo que ele agrega como sua representatividade e identidade cultural, mantendo viva a memória coletiva de um passado saudoso da vida no campo e lida com a terra.

Fazer uso do carro de boi na esfera cultural o coloca em um jogo simbólico de luta pelo poder e destaque, fazendo com que estas cidades estabeleçam uma relação de significado com o objeto cultural, criando laços de identidade e pertença. Conforme Hall (1997),

[...] a ação social é significativa tanto para aqueles que a praticam quanto para os que a observam: não em si mesma mas em razão dos muitos e variados sistemas de significado que os seres humanos utilizam para definir o que significam as coisas e para codificar, organizar e regular sua conduta uns em relação aos outros (Hall, 1997, p. 16).

Mesmo com o desenvolvimento econômico, político, tecnológico e a imposição do mundo globalizado, as pessoas precisam estabelecer relações de trabalho, estabelecer instrumentos de produção, formas de lidar com a terra, códigos de linguagens, relação com a natureza. Tudo isso perpassa pela cultura como categoria da identidade humana.

Por essa razão, foi fundamental mostrar a presença deste objeto cultural, levando em conta suas trajetórias socioespaciais, seu impacto na concepção do tempo no território goiano. Em seu percurso histórico, esses veículos desempenharam papéis significativos na economia, na socialização e na identidade da sociedade sertaneja.

Cada um dos municípios nos quais desenvolvemos a pesquisa, tem buscado dar visibilidade e destaque ao carro de boi, gerando, em certos momentos, um enredo de disputa. Cada um, de algum modo, quer colocar este bem cultural em evidência ecoando títulos e destaque para seu município: Araçu com seu tradicional encontro de carreiros; Inhumas com presença evidente, buscando timidamente estabelecer eventos com o carro de boi; e, Damolândia que, nessa disputa, vem tomando frente. Este ano foi oficializada a Associação de Carreiros de Damolândia que há alguns anos já vinha tomando forma. Politicamente, sempre movimentam ações para mostrar como o carro de boi é marca registrada do município.

Esse jogo de disputa aqui não é entendido como um conflito, mas como forma de evidenciar a legitimidade do bem cultural - carro de boi - nesses municípios. Essa busca pela

legitimidade mostra como esse objeto material adquiriu ferramentas de transmissão cultural e como o mesmo, inserido em um sistema de representações coletivas, possibilita a construção, afirmação de identidade e (re) significação das culturas (Gonçalves, 2007) nestas territorialidades.

O objeto que primordialmente tinha uma função puramente material, adquiriu uma função simbólica, de representação identitária fundamentalmente rural do “ser goiano”. A pesquisadora Lima (2017) tratou em sua tese de doutorado do aspecto da ruralidade, como marca efetiva do patrimônio cultural goiano.

[...] a ruralidade pode ser entendida como uma categoria simbólica representativa do espaço sertanejo goiano com sua forma de organização social e com suas práticas culturais, responsáveis pela produção de parte de seu patrimônio. Embora o processo de urbanização, que fora mais intenso em algumas regiões do estado, conforme a implantação de ferrovias e rodovias, tenha criado novos centros, trazendo novos ares de modernização, Goiás não rompeu com sua identidade sertaneja, permitindo que muitos elementos tradicionais (costumes locais, festas, etc) permanecessem nas cidades e dessem a tônica do que seriam posteriormente apropriados como patrimônios (...). Ainda que não tenham os registros, os demais municípios se investem dessa qualificação de “tradição” e historicidade sertaneja, conferindo suas próprias festas como patrimônios locais (Lima, 2017, p. 88).

Essa dinâmica presente nestes municípios dão aos mesmos ares de território de identidade de grupos que comungam do mesmo modo de vida e que em virtude da urbanização se veem em disputa para se firmarem com sua tradição nestas espacialidades.

Sabemos que o conceito de territorialidade é imprescindível aos estudos da ciência geográfica e em nossa pesquisa aparece pela necessidade de re-ordenação do espaço geográfico em seus múltiplos sentidos: políticos, econômicos e simbólicocultural. A territorialidade “designa a qualidade que o território ganha de acordo com sua utilização ou apreensão pelo ser humano” (Sposito, 2009, p. 11). As cidades analisadas apresentam um território resultado da própria construção sócio histórica, além da dimensão política incorpora também às relações econômicas e culturais, pois está intimamente ligada ao modo como as pessoas utilizam a terra, como elas próprias se organizam no espaço e como elas dão significado ao lugar.

Apesar de possuírem territórios distintos em termos físicos, sociais, econômicos e políticos, essas cidades têm suas conexões ligadas por uma tradição enraizada na vida do homem sertanejo, que busca no contato com os conhecimentos da terra e nas memórias de objetos que surgem dela, como o carro de boi, uma fusão na construção da identidade e a perpetuação desta cultura que atrelada ao carro de boi emana saberes vindos da ruralidade, estilo de vida, vestimentas, música, linguagem. Assim, a territorialidade se manifesta no espaço e

parece refletir as dimensões culturais, políticas, econômicas e sociais, ordenando-se na desordem e na complexidade das diversas relações. Isso porque nessa disputa temos o contraste entre o urbano/rural, antigo/moderno, tradição/globalização. A territorialidade está associada às relações sociais e às atividades diárias que os homens têm com sua natureza externa.

No caso do território de Araçu, o cotidiano vivido pela população tem características da vida rural interligada com a vida urbana. As atividades voltadas para o mundo rural compõem este espaço que inclui os carreiros presente neste espaço com seu modo de vida.

Em Inhumas, mesmo sendo um território urbanizado a presença da comunidade carreira é dinâmica, expondo seu modo de vida, expressando a cultura sertaneja e trazendo a presença do carro de boi nesta espacialidade mesmo que em disputa com a modernidade, sempre que podem a comunidade carreira de Inhumas expressa em atividades culturais ou eventos programados sua resistência e permanência.

Damolândia é um território que além de comungar da vida do homem do campo seus saberes, modo de vida, culinária, vestimentas “respiram carro de boi”. Dos municípios apresentados, esse faz de sua territorialidade espaço de poder, numa apropriação social do ambiente.

(...) a terra é tomada território quando há comunicação, quando é meio e objeto de trabalho, de produção, de trocas, de cooperação. O território é um produto socioespacial, de relações sociais que são econômicas, políticas e culturais e de ligações, de redes internas e externas que envolvem a natureza. Por esta via o espaço físico entra nas relações e nas estruturas sociais (Saquet, 2006, p. 76).

Nesse contexto, Saquet (2006) afirma novamente que o território é fruto e reflexo da relação entre sociedade e natureza, sendo apropriado e organizado por interações econômicas, políticas e culturais tanto internas quanto externas a cada localidade. No território reside a multidimensionalidade do ser humano, que engloba tanto a dimensão natural como a dimensão social.

A territorialidade desse município vive a história da tradição do carrear tomando todos os simbolismos que emergem do carro de boi, desde o âmbito religioso, a presença numerosa de carreiros e de uma comunidade com identitário carreiro. Coloca o objeto cultural carro de boi como elemento de disputa de poder, pois atua nas diversas esferas para ter o título de cidade do carro de boi.

Nesse sentido, evidenciamos em Damolândia as relações de poder que emergem da territorialidade fazem com que o bem cultural carro de boi e toda a espacialidade ocupada por ele seja apontado numa perspectiva simbólicacultural, tendo o território como “o produto da

valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido. Muitas são as ações realizadas para a afirmação do município como território do carro de boi. Após um longo período tentando fundar a associação de carreiros este ano o município pode apresentar esta ação efetivada e atuante já na romaria, participação da comunidade carreira na maioria dos desfile e encontros de carros de bois no decorrer do ano, redes sociais atuantes com fotos e vídeos do modo de vida carreiro. No segundo semestre do ano a Assembleia Legislativa junto como o governo do Estado de Goiás, pela Lei Nº 22.216, de 16 de agosto de 2023 confere ao Município de Damolândia o título de "Capital Goiana do Carro de Boi".

Todas estas ações realizadas no município de Damolândia, juntamente com a efetivação do Plano de Salvaguarda, fazem com que a Romaria do carro de boi de Trindade e todos os sujeitos identitário destes grupos ganhem visibilidade e garantam a continuidade deste patrimônio cultural.

2 ACIONAMENTOS E REFLEXÕES DA ROMARIA DO CARRO DE BOI DE TRINDADE COMO PATRIMÔNIO CULTURAL BRASILEIRO

“Quando eu vou começar a construir um carro de boi, eu começo tirando as chedas, eu tenho um molde, mas dependendo da árvore eu risco no olho mesmo e vou tirando na motosserra, antes era no machado, já as rodas eu meço no compasso. As medidas têm que ser perfeitas para fazer os encaixes”. Osmiro Martins – Mestre carpinteiro e carreiro de Inhumas

2.1 Patrimônio, cultura e tradição: âncoras do patrimônio cultural imaterial na promoção da proteção institucionalizada

A Romaria de carro de boi de Trindade é um patrimônio cultural registrado no livro de festas e celebrações, mas para receber esse título, um longo caminho foi percorrido. O pedido de registro partiu de uma aproximação da comunidade de Trindade com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Um dos motivos do contato foi a realização do Inventário Nacional de Referências Culturais Roteiros das Devoções em Goiás. Essa atividade se deu entre 2009 e 2010, quando foram delimitados cinco sítios: Alto Paraíso, Kalungas, São Domingos, Damolândia/Trindade e Niquelândia e Muquém.

Entre os bens inventariados no INRC Roteiros das Devoções em Goiás, estava a Romaria de Carros de Bois da Festa do Divino Pai Eterno de Trindade/GO. Em 2012, a Paróquia de Trindade juntamente com a Federação Goiana de Carreiros (FEGOCAR), procuraram o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional devido ao seu interesse em solicitar o tombamento da Igreja do Divino Pai Eterno de Trindade e o Registro da Romaria de Carros de Boi da Festa do Divino Pai Eterno de Trindade. O Departamento do Patrimônio Imaterial examinou o documento e apresentou argumentos favoráveis ao registro da Romaria de carros de boi de Trindade, destacando a relevância da vivência coletiva da religiosidade e da identidade regional dos romeiros carreiros. Essa vivência vai além do Estado de Goiás e ressoa em todo o país.

No relatório, foi enfatizado o valor patrimonial da Romaria no contexto da Festa de Trindade, além do risco de desaparecimento da tradicional construção de carros de bois. Os relatores atribuíram maior valor patrimonial cultural e formação identitária à romaria de carro de bois do que à própria Festa de Trindade. Reconhecemos a importância da festa, mas o registro foi solicitado especificamente para a romaria de carros de boi. É importante ressaltar que o Santuário Velho foi tombado em 2013.

Em 2014, o trajeto feito pelos carreiros do município de Damolândia foi utilizado como referência para construção do dossiê, juntamente com dissertações de pesquisadores sobre a

romaria. Em 15 de outubro foi apresentada a certificação da Romaria de carros de boi do Divino Pai Eterno tornando-se Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Em virtude de todo este contexto apresentado pela romaria, é preciso reforçar alguns conceitos que envolvem esse assunto, tais como patrimônio, cultura, memória, identidade, tradição.

O termo “patrimônio” possui origem no latim *pater*, que significa pai. Ele se refere àquilo que um pai deixa para seu filho. Está relacionado a tudo aquilo que o pai transmitia para o filho, sendo associado à ideia de herança. No Brasil, a Constituição Federal de 1988 ampliou o conceito de patrimônio estabelecido pelo Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Essa ampliação substituiu a denominação “Patrimônio Histórico e Artístico” por “Patrimônio Cultural Brasileiro”, de acordo com o Artigo 216. Com isso passou a ser possível a incorporação do conceito de referência cultural e a definição dos bens passíveis de reconhecimento.

Atualmente, a concepção de patrimônio não está limitada a monumentos e coleções de objetos, mas abrange, sob a perspectiva cultural - não apenas histórica e artística - as tradições ou expressões vivas herdadas de nossos antepassados e transmitidas aos nossos descendentes. Isso inclui tradições orais, artes performáticas, práticas sociais, rituais, celebrações festivas, conhecimentos e práticas relacionadas à natureza e ao universo, assim como saberes e técnicas associados à arte tradicional. Também são considerados patrimônio os sítios terrestres e aquáticos naturais. Portanto, a noção do patrimônio é coletiva, e seu legado, seja ele histórico, artístico, natural ou paisagístico, se estende a toda uma coletividade, sendo que em alguns casos, à toda humanidade.

O objeto de estudo dessa pesquisa é compreendido como patrimônio cultural material/imaterial formado pelo conjunto dos saberes, fazeres, expressões, práticas e seus produtos que remetem à história e à memória desse povo. A preservação desse patrimônio cultural significa manter vivo os bens aos quais esses valores estão associados, ou seja, cuidar de bens representativos da história e da cultura de um lugar ou de um grupo social. Ao longo do tempo, o entendimento do patrimônio apresentou novos elementos, que foram vinculados à ideia de nação e cultura.

“A palavra cultura vem da raiz semântica *colore*, que originou o termo em latim *cultura*, de significados diversos como habitar, cultivar, proteger, honrar com veneração” (Williams, 2007, p.117). Por isso, o termo também está associado a outras palavras, como a agricultura, que trata do cultivo e crescimento das plantações. Entende-se por cultura todas as ações por meio das quais os povos expressam suas “formas de criar, fazer e viver” (Brasil, 1988, art. 216).

A cultura é compreendida como os comportamentos, tradições e conhecimentos de um determinado grupo social, incluindo a língua, as comidas típicas, as religiões, música local,

artes, vestimenta, entre outros aspectos. Para as ciências sociais (entre elas a sociologia e antropologia), cultura é uma rede de compartilhamento de símbolos, significados e valores de um grupo ou sociedade. São formados simbolicamente pelo homem, pois se constituem de uma maneira não natural. Os elementos que compõem uma cultura são compartilhados pelos membros da sociedade, criando-se, assim, uma identidade cultural transmitida através da linguagem.

De acordo com Da Matta (1986), a cultura é um dos aspectos que nos faz humanos e é uma das mais importantes atividades humanas. Com ela nós criamos comunidades linguísticas, costumes, valores, moral, nossa adaptação ecológica ao ambiente em que vivemos, enfim, ganhamos nossa identificação étnica.

Na contemporaneidade, definir o termo cultura não é simples em decorrência do seu uso multidisciplinar. Acreditamos que não seja possível falar da existência de uma cultura, mas de várias culturas, no plural. Em termos mais abrangentes, a cultura expõe os modos de vida de uma coletividade, expressa suas produções intelectuais, entretenimento, arte e revela como o homem pode se desenvolver. Colocar a cultura como um sistema de signos, símbolos e significados criados por grupos sociais e que por meio da interação social dos indivíduos se produz, constrói valores, expressão de seus modos de pensar e sentir, relacionando suas igualdades e diferenças. Isso nos permite observar as relações que comungam os grupos de carreiros/carapinas que expressam suas identidades culturais. E, por esse viés, é possível revelar vários desdobramentos e características próprias destes grupos que detém este saber/fazer.

A cultura perde e incorpora outros aspectos; isso porque, no interior de suas representações, as subjetividades (re)produzem discursos e diálogos que incorporam a identidade cultural do sujeito. Sendo assim, a cultura está sempre em transformação, motivada, em grande parte dos casos, pelas trocas entre diferentes sujeitos que carregam suas identidades.

Nas suas definições ou classificações de cultura, Bauman (2012) menciona a cultura como uma estrutura, pois consiste em um conjunto de transformações e práticas que ocorrem constantemente, seja através de processos inventivos ou da perda de significados devido a novas ordens. Por fim, o autor destaca a cultura como uma práxis. Aqui, o autor chama a atenção para a importância de os pesquisadores das ciências humanas terem cuidado ao determinar valores ou limitarem-se às especificidades culturais, pois essas delimitações fronteiriças apenas reforçam a existência do ser e impulsionam a xenofobia, além de estimularem sentimentos totalitários que buscam dissolver as peculiaridades individuais.

A cultura como práxis (Bauman, 2012) é vista como uma forma de resistência à alienação e de abertura para novas possibilidades de significado e experiência humana. Assim,

a práxis permite a passagem da consciência ingênua, desorganizada para uma consciência de caráter e rumos filosóficos; consciente de uma atividade como prática social realizada por sujeitos sociais e com os sujeitos emancipados. É o que vem acontecendo com os detentores que se intitulam guardiões das tradições, possuidores de um saber fazer carrear e a arte de construir carros de boi. Eles estão adquirindo ares de representatividade, geram formas de organização como associações e comitativas que permitem fazer com que as práticas guardadas na memória e a identidade cultural presentes no processo social e, por se revestirem desta identidade, reivindiquem a valorização, permanência e preservação do carro de boi como representação consciente de si mesmos.

Marilena Chauí (1995, p.81) também destaca a necessidade de compreender o conceito de cultura, tomando-o no sentido de invenção coletiva de símbolos, valores, ideias e comportamentos, “de modo a afirmar que todos os indivíduos e grupos são seres e sujeitos culturais”. Valoriza-se o patrimônio cultural imaterial - os modos de fazer, a tradição oral, a organização social de cada comunidade, os costumes, as crenças e as manifestações da cultura popular que remontam ao mito formador de cada grupo.

A cultura como patrimônio tem papel imprescindível na formação da identidade de uma nação e na formação de grupos ou categorias sociais. Preservar e divulgar a cultura transforma a tradição em patrimônio, que é fundamental para o desenvolvimento cultural de um povo e sua perpetuação. Para Williams (1992), a tradição consiste em um processo geral de transmissão, com um sentido implícito de respeito e obediência. Assim, mesmo de natureza ritual ou simbólica, a tradição inculca valores e normas através da repetição, instituindo significados culturais que instruem valores e regras a serem seguidos por um grupo social.

No Brasil, conforme Sanchis (2008), o que chamamos de cultura popular se formou desde a chegada do homem colonizador unindo traços e elementos de suas culturas com indígenas brasileiros e os africanos que foram trazidos pelo homem colonizador na condição de escravizados. Por isso, não é possível conceber o conceito de cultura popular sem correlacioná-lo com cultura híbrida que, para Canclini (2006, p. 288), são “processos socioculturais nos quais estruturas ou práticas discretas, que existiam de forma separada, se combinam para gerar novas estruturas, objetos e práticas”.

A cultura popular surge como resultado de uma apropriação desigual do capital cultural, em um processo no qual os segmentos subalternos elaboram suas próprias condições de vida por meio de uma interação conflituosa com os setores hegemônicos da sociedade¹⁹.

¹⁹ No Brasil, o interesse pela cultura popular surge no século XIX, motivado pela questão da identidade nacional, que também é responsável pelo início dos estudos de caráter mais antropológicos e seu desenvolvimento futuro.

A percepção contemporânea de tradição reconhece que esta não necessariamente é algo sólido, mas uma invenção do passado perpetuado pela repetição (Hobsbawm, 1984). Ao se apropriar de uma tradição ou manifestação cultural, um grupo social partilha do sentimento de pertencimento, pois conjugam de ideias, valores e padrões de comportamento, crenças e hábitos que servem de coesão cultural legitimando as formas imagéticas e identitárias que homogeneizam este grupo.

Para preservar as tradições e manifestações culturais e, sobretudo, construir uma identidade nacional histórica e cultural no que se refere ao patrimônio cultural brasileiro, surgiu no fim do século XIX e início do século XX, o “movimento modernista”²⁰ que teve como objetivo estabelecer e constituir a busca pela singularidade nacional, o que viria a ser patrimônio cultural, por meio da instituição da “brasilidade”²¹. Esse movimento considerava a necessidade de se estabelecer uma cultura brasileira autêntica que pudesse definir o país como uma nação (identidade nacional). A noção de patrimônio cultural e a criação de instrumentos para sua preservação têm como pano de fundo a modernidade tanto em termos mundiais quanto locais - Brasil.

No cenário mundial, destacamos a criação da Organização das Nações Unidas – ONU (1948), que possibilitou diversas reuniões e encontros mundiais que tiveram como resultados documentos – Cartas Patrimoniais e Recomendações – visando a adoção de uma política mundial de preservação do patrimônio cultural.

No Brasil, as primeiras medidas aconteceram em 1936 com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN, projeto criado por Mário de Andrade e alguns intelectuais da época que definiam o Patrimônio Histórico e Artístico Nacional um conjunto de bens móveis e imóveis do país nos quais a conservação é do interesse público, por sua vinculação a fatos da História do Brasil, por seu excepcional valor arqueológico, etnográfico, bibliográfico ou artístico.

Foi nessa conjuntura que ocorreu a ampliação da noção de patrimônio cultural, em que novos objetos, bens e práticas passam pelos interesses do nacionalismo político, e, “intelectuais

Neste momento a visão sobre cultura e identidade nacional se encontra ligada a estudos e preocupações folclóricas, onde o popular está relacionado à tradição e é identificado como manifestação cultural das classes populares, que são os guardiões de uma cultura "milénar". Mas ao mesmo tempo, esse popular se refere à questão nacional, pois, as tradições populares representam o espírito do povo/nação.

²⁰ O movimento modernista foi um movimento literário e artístico inaugurado com a Semana de Arte Moderna (1922), que deu início a uma nova fase na literatura e nas artes plásticas brasileiras. Caracterizou-se pela ruptura com as tradições académicas, pela liberdade de criação e de pesquisa estética, e pela busca de inspiração nas fontes mais autênticas da cultura e da realidade brasileiras. (Fonte: dicionário Aurélio, verbete: modernismo).

²¹ A busca pela "brasilidade" significa identificar e afirmar uma cultura brasileira autêntica que possa definir o país como uma nação (identidade nacional) – expressão de línguas, festas, rituais, danças, mitos.

nacionalistas têm como propósito fundamental a apropriação, preservação e exibição do que eles consideram como o que pode ser salvo do processo de destruição e perda do patrimônio cultural da nação” (Gonçalves, 2007, p. 21).

Mario de Andrade²² foi responsável pela constituição de todo um arcabouço sobre a política de preservação do patrimônio cultural brasileiro. Ele idealizou e elaborou o primeiro texto legal que visava a criação de um serviço de proteção ao patrimônio cultural do país, que posteriormente sofreu alterações em virtude de questões políticas que vigoravam na época. Suas elaborações sobre a preservação do patrimônio cultural deram origem a legislações usadas até os dias atuais. Sua percepção quanto ao que deveria ser identificado e preservado como patrimônio da nação brasileira ia além da “pedra e cal”.

O patrimônio cultural²³ engloba duas categorias: a de natureza material e a imaterial. A Constituição Federal define, em seu artigo 216º, o patrimônio como: “Os bens de natureza material e imaterial, portadores de referência à identidade, I- as formas de expressão; II- os modos de criar, fazer e viver (...)” (Brasil, 1988, p. 39). Em 1936, Mario de Andrade elaborou uma proposta relevante de implantação da política de preservação do patrimônio cultural brasileiro a pedido de Gustavo Capanema, então Ministro de Educação e Saúde Pública.

Houve vários encontros para que fossem definidas ações institucionais que garantissem a preservação e afirmação da diversidade cultural brasileira. A Convenção da UNESCO sobre a salvaguarda do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural em 1972 e a Recomendação sobre a Salvaguarda da Cultura Tradicional e Popular em 1989 são documentos que norteiam sobre esta discussão. Assim como a Conferência Mundial no México sobre políticas culturais ocorrida em 1985. A Conferência de NORA no Japão em 1994 ressaltando a necessidade de se legitimar a diversidade cultural no que rege suas expressões tangíveis e intangíveis.

A Carta de Fortaleza²⁴, encontro realizado pelo IPHAN em 1997, apresentava recomendações para a proteção do patrimônio imaterial e trouxe a narrativa do registro como forma de salvaguarda do patrimônio imaterial. A Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial, aprovada pela UNESCO em 17 de outubro de 2003 (que já mencionamos no tópico anterior), estabelece como ‘patrimônio cultural imaterial’ as práticas, representações,

²² Há que se destacar o papel fundamental de Mario de Andrade em relação à constituição de todo o arcabouço sobre a política de preservação do patrimônio cultural brasileiro. Ele, um dos pioneiros do movimento modernista no Brasil e uma das figuras mais proeminentes da Semana de Arte Moderna

²³ Aqui patrimônio cultural deve ser entendido em sua concepção mais abrangente advinda do conceito antropológico de cultura. Ou seja, o patrimônio é processual e por isso mutável.

²⁴ Elaboração de diretrizes e a criação de instrumentos legais e administrativos visando a identificar, proteger, promover e fomentar os processos e bens, considerados em toda a sua complexidade, diversidade e dinâmica, particularmente, “as formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas”, com especial atenção àqueles referentes à cultura popular.

expressões, conhecimentos e técnicas - junto com os instrumentos objetos, artefatos e lugares que lhes são associados - que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural.

O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional é a instituição do governo brasileiro voltada para a proteção do patrimônio cultural do país. No ano 2000, foi desenvolvido o instrumento técnico de Inventário Nacional de Referências Culturais, com sua metodologia voltada para a produção de conhecimento sobre bens culturais, visando subsidiar a formulação de políticas patrimoniais. Também foi instituído o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial e do Programa Nacional do Patrimônio Imaterial (PNPI), mediante o Decreto nº 3551, de 4 de agosto de 2000. Essas normatizações legais agregaram garantia, proteção e reconhecimento na forma de registro de saberes e fazeres que evocam tradições e identidade cultural local de determinados grupos.

Todos estes encontros oficiais deram origem a Cartas Patrimoniais e o posicionamento de órgãos governamentais oficiais garantindo a proteção e preservação da cultura popular, das tradições e manifestações artísticas populares na gama legal da legislação brasileira, antes marginalizada.

2.2 Os desdobramento do processo de salvaguarda da Romaria de carros de boi do Divino Pai Eterno de Trindade Goiás

Iniciamos este tópico com a reflexão de que, os processos de globalização e transformação social corroboram para produzir diálogos entre diferentes comunidades, mas também engendram concepções de intolerância, degradação, desaparecimento e destruição do patrimônio cultural imaterial em decorrência de um lento e burocrático processo de salvaguarda.

E, nesse sentido, a presença de órgãos oficiais são necessários para realizar apontamentos e instrumentos técnicos efetivos que garantam a conservação, manutenção, salvaguarda e permanência do patrimônio cultural imaterial, contribuindo para proliferação da diversidade cultural e divulgação da criatividade humana. É por meio de políticas de salvaguarda que o patrimônio histórico cultural estabelece caminhos legais de preservação, manutenção e promoção de políticas públicas que possam garantir a seus atores a perpetuação da tradição.

Trilhando este caminho, apontamos a importância do processo de salvaguarda para Romaria de carro de bois do Divino Pai Eterno do Estado de Goiás, discorrendo sobre as ações necessárias para o processo de salvaguarda dos saberes e fazeres presentes nesta celebração,

reconhecida como Patrimônio Cultural Brasileiro pelo IPHAN em 2016 e inscrita no Livro de Registro das Celebrações. Evidenciamos, ainda, que há apontamentos de riscos relacionados a uma possível perda deste bem cultural pela falta de políticas públicas que garantam por meios legais que a Romaria de carros de bois continue expressando seus saberes, preservando as tradições.

Por meio de inventários e dossiês, é possível mapear, identificar, registrar, fomentar, valorizar o patrimônio imaterial, constituindo-os como importante instrumento de reconhecimento e registro (UNESCO, 2003). Em Goiás, foi por meio do dossiê elaborado em 2015 por Nei Clara de Lima, doutora em antropologia, que se pôde registrar a Romaria de carro de bois da cidade de Trindade em louvor ao Divino Pai Eterno. A instrumentalização da forma de reconhecer a cultura representa um esforço na valorização e na criação de meios técnicos mais adequados à construção de um sentido para o registro da memória, da construção da identidade do homem religioso, sertanejo, tão pertinente ao patrimônio imaterial. Nesse dossiê a pesquisadora elencou várias sugestões para o processo de políticas de salvaguarda da Romaria de carros de bois e dos saberes associados a ela.

A Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Imaterial, adotada pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO, 2003), define como “salvaguarda” as medidas que visam garantir a viabilidade do patrimônio cultural imaterial, tais como a identificação, a documentação, a investigação, a preservação, a proteção, a promoção, a valorização, a transmissão – essencialmente por meio da educação formal e não-formal – e a revitalização deste patrimônio em seus diversos aspectos. Este conceito instituiu uma nova categoria patrimonial que se estende às práticas culturais ditas “tradicionais” de cultura popular de um estatuto patrimonial que antes era atribuído somente aos objetos, monumentos e sítios naturais e culturais.

A Convenção de Salvaguarda teve como finalidade essencial a evolução sustentável do patrimônio cultural imaterial, pois suas diretrizes apontam a necessidade da dimensão evolutiva e processual de tal patrimônio transmitido de geração em geração e constantemente recriado. A partir desse evento, atribuiu-se aos detentores de tal patrimônio um novo papel, mais ativo, além da responsabilidade de compartilharem e promoverem a política de salvaguarda com o poder público que mantém um papel importante, mas não exclusivo, e a sociedade civil, frequentemente representada pelo mundo associativo.

A Convenção de Salvaguarda da Unesco, da qual o Brasil foi signatário pelo Decreto 5.753, de 12 de abril de 2006, estabeleceu diretrizes relacionadas ao processo de manutenção dos bens culturais imateriais. Dessa forma, os países que fizeram parte do evento foram

orientados a elaborarem uma política de salvaguarda de proteção, preservação e continuidade. Em respeito às diretrizes, a Superintendência do IPHAN, em Goiás, em parceria com detentores, agentes públicos e civis vêm construindo uma política de salvaguarda da Romaria de carros de bois do Divino Pai Eterno.

A Romaria de carros de bois do Divino Pai Eterno é constituída por um conjunto de tradições que a torna um bem cultural. Este conjunto é composto de ações que requerem todo um planejamento para a sua efetivação anual que se inicia com os preparativos para o percurso, os pontos de paradas, a organização dos materiais, equipamentos e alimentos necessários, a reforma e reparos no carro de bois, alimentação e saúde dos animais. Todo esse conjunto requer tempo, gastos e trabalho coletivo. Aparentemente são ações simples, mas é esse conjunto e o valor atribuído que faz com que os detentores desse saber celebrem cada momento com devoção e sentido de pertencimento.

Esse sentido coletivo gera uma identidade que pela tradição adquirida acaba sendo reivindicada pela sociedade que vê no bem cultural uma recuperação do passado, mesmo que re-significado, fazendo que por onde se visualiza uma comitiva de carreiros e carapinas se aglomerem pessoas para vivenciar um passado sertanejo, uma tradição religiosa, uma lembrança.

Isso nada mais é que a existência dos lugares de memória estabelecida por cada sujeito, em um constante esforço pela sua perenidade, é um reflexo da possibilidade do esquecimento. Como ressalta Nora (1993, p. 13), “se o que os lugares de memória defendem não estivesse ameaçado, não se teria a necessidade de construí-los. Se vivêssemos verdadeiramente as lembranças que envolvem, eles seriam inúteis”. Durante a pesquisa de campo algumas comunidades carreiras mencionaram o desejo de abrigar o museu do carro de boi.

Dessa maneira, compreendemos que há uma memória coletiva. Ela representa um repositório abstrato de informações referentes a uma comunidade, se constitui a partir de memórias individuais, se expressa materialmente, ancora-se nos lugares de memória e tem como caminho espontâneo o seu desaparecimento. Conforme Choay (2006), a memória também se ancora em monumentos históricos; daí a necessidade de se preservar o patrimônio cultural como identidade de um povo. Os objetos históricos também conservam a permanência desta memória, assim como afirma Choay (2006):

[...] seu modo de ação sobre a memória. Não só ele a trabalha, como também a mobiliza pela mediação da afetividade, de forma a recordar o passado, fazendo-o vibrar à maneira do presente. Mas, esse passado invocado e convocado, de certa forma encantado, não é um passado qualquer: foi

localizado e selecionado para fins vitais, na medida em que pode, diretamente, contribuir para a manter e preservar a identidade de uma comunidade, étnica ou religiosa, nacional, tribal ou familiar (Choay, 2006, p. 17-18).

Diante desses apontamentos, percebemos a necessidade de se preservar o patrimônio cultural como identidade de um povo que se estabelece a partir de suas construções simbólicas, memória, objetos, monumentos históricos ou trajetos percorridos a décadas que o vincula gerando sentido de vivência herdada com necessidade de perpetuação. Tomamos aqui o objeto histórico - carro de boi - que se ancora em todo este arcabouço do patrimônio cultural.

Para isso faz-se necessária à sua proteção, sua salvaguarda por meios jurídicos, com leis que exigem do Estado ações e políticas públicas que garantam sua permanência. E, mesmo diante do dinamismo da globalização, da modernidade e dos avanços e mudanças tecnológicas causando um aceleração na sociedade, não podemos perder de vista a preservação dos grupos identitários que preservam suas tradições para não haver a ruptura com o passado. Como aponta Hall (2006, p, 74), “a medida em que as culturas nacionais tornam-se mais expostas a influências externas, é difícil conservar as identidades culturais intactas ou impedir que elas se tornem enfraquecidas através do bombardeamento e da infiltração cultural”.

São os Estados que estabelecem através da legislação os meios de proteção ao patrimônio cultural procurando guardar suas semelhanças e as diferenças entre si, procuram também avaliar o nível de preocupação do país com seus bens culturais e o grau de salvaguarda alcançado por cada um. É o Estado que estabelece a política pública para a atuação da cultura, determinando o que será objeto de salvaguarda, a partir da importância, da representatividade, do simbolismo que o bem cultural possui para determinada comunidade. Todavia, mesmo que o Estado tenha um forte interesse político no controle da cultura do seu território, a participação da coletividade é fundamental para o reconhecimento da legitimidade da atuação do poder estatal.

A convenção que estabeleceu a política de salvaguarda em 2003 discorre claramente sobre isso, colocando que as medidas de salvaguarda devem identificar e definir os diversos elementos do patrimônio cultural imaterial presentes em seu território, com a participação das comunidades, grupos e organizações não-governamentais pertinentes. Isso porque, sem este apoio os estados encontrarão diversas barreiras e dificuldades.

Artigo 15: Participação das comunidades, grupos e indivíduos. No quadro de suas atividades de salvaguarda do patrimônio cultural imaterial, cada Estado Parte deverá assegurar a participação mais ampla possível das comunidades, dos grupos e, quando cabível, dos indivíduos que criam, mantêm e transmitem

esse patrimônio e associá-los ativamente à gestão do mesmo (UNESCO, 2003).

A Constituição da República Federativa do Brasil (CF/1988) estabelece que o Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais (artigo 215º). O patrimônio cultural brasileiro constitui-se dos bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira sendo que o Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação (artigo 216º, § 4º).

A legislação brasileira possui normas infraconstitucionais relacionadas tanto ao patrimônio cultural material quanto ao patrimônio cultural imaterial. Dentro do arcabouço legal brasileiro destacam-se o Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional referindo-se especificamente ao patrimônio material, e o Decreto presidencial nº. 3.551, de 4 de agosto de 2000, que instituiu o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial e criou o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial – PNPI delegando ao Iphan a responsabilidade pela execução da política de salvaguarda para o Patrimônio Cultural Imaterial em todo o país.

O patrimônio imaterial, segundo o Decreto-lei 3551, que institucionaliza o registro como mecanismo de proteção ao patrimônio imaterial em contraponto ao tombamento, definiu que patrimônio imaterial se refere ao conjunto de práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas, tendo ainda por fio condutor o conceito de referências culturais,

[...] são os ofícios e saberes artesanais, as maneiras de pescar, caçar, plantar, cultivar e colher, de utilizar plantas como alimentos e remédios, de construir moradias, dançar e as músicas, os modos de vestir e falar, os rituais, as festas religiosas e populares, as relações sociais e familiares que revelam os múltiplos aspectos da cultura cotidiana de uma comunidade (Brasil, 2000, p.20).

Para a inscrição dos bens culturais, esse documento instituiu quatro livros de registro: Saberes abarcando os conhecimentos e modos de fazer enraizados no cotidiano das comunidades; Formas de expressão, que seriam as manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas; Celebrações, que abrange rituais e festas que marcam a vivência coletiva do trabalho, da religiosidade, do entretenimento e de outras práticas da vida social; Lugares,

referindo a mercados, feiras, santuários, praças e demais espaços onde se concentram e se reproduzem práticas culturais coletivas.

A política de salvaguarda engloba ações de identificação, reconhecimento, apoio e fomento a bens culturais imateriais de comunidades e grupos de todo o país. A partir dela, entende-se por salvaguarda o conjunto de medidas que visam garantir a viabilidade do Patrimônio Cultural Imaterial, tais como a identificação, a documentação, a investigação, a proteção, a valorização, a promoção, a transmissão e a revitalização desse patrimônio. O Decreto brasileiro que implementou a salvaguarda é anterior à Convenção da Unesco de 2003, o que demonstra que o país já via a necessidade de uma legislação de proteção. O Decreto Federal nº 5.753, de 12 de abril de 2006, ratifica a Convenção da UNESCO de 2003. Em 2017 o Iphan implantou a portaria nº 200 que regulamenta o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial – PNPI.

Todo esse arcabouço legal, que normatiza a proteção do patrimônio imaterial, reitera o compromisso do poder público em reconhecer os valores locais atribuídos pelos grupos detentores como legítimos, incluindo as diversas manifestações culturais como objeto das políticas públicas de patrimônio e buscando a participação ativa dos detentores destes saberes.

Implementar metodologias participativas de conhecimento, proteção e promoção do patrimônio cultural, com o envolvimento das comunidades locais em todas as ações, incluindo a participação dos detentores dos bens imateriais na concepção e tomada de decisões em todas as fases dos processos de registro e de salvaguarda é a peça central da política de salvaguarda.

Tomando como referência a Romaria de carro de bois do Divino Pai Eterno, encontramos apontamentos da antropóloga Nei Clara de Lima (2015) em seu dossiê, mencionando ações de políticas públicas que garantiriam o processo de salvaguarda. Depois disso, é possível averiguar no site do Iphan o lançamento da série “Patrimônio Cultural Imaterial: Para saber mais”, com cartilhas que visam orientar e informar a sociedade civil. A série, lançada em 2017, possui três linhas de conteúdo, correspondentes aos três processos da política de salvaguarda: Identificação, Reconhecimento e Apoio e Fomento.

Uma ação mais discreta, porém, significativa para os detentores foi realização de uma cerimônia pública de entrega do título da Romaria de Carros de Boi da Festa do Divino Pai Eterno de Trindade, como Patrimônio Cultural do Brasil, durante o “Desfile dos carreiros” realizado na festa daquele ano, pelas mãos da equipe da Superintendência do Iphan em Goiás, no ano de 2018. E, logo após, aconteceu uma reunião promovida pela Agência Municipal de Turismo (Prefeitura de Trindade), com os carreiros de diversos municípios, para a preparação da Romaria para a Festa do Divino Pai Eterno para o ano de 2019.

O foco da reunião foi as reivindicações apresentadas pelas lideranças das comitivas dos carreiros a respeito dos seguintes temas: infraestrutura para atendimento aos carreiros (pousos, pasto, acessos), segurança, atendimento de saúde aos carreiros e veterinários para cuidar dos bois, entre outros.

Em 2019, ocorreu a exposição sobre Romaria de Carros de Boi, inaugurada durante Festa de Trindade (GO). A reportagem sobre o evento foi divulgada pela Revista Museu. O evento foi realizado por iniciativa do Departamento de Patrimônio Imaterial do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan-DPI), por meio da Superintendência de Goiás (Iphan-GO). Foi uma das ações do Plano de Salvaguarda que visa o apoio, fomento e divulgação do bem cultural relacionado às antigas práticas cotidianas da vida rural.

Figura 19 - Exposição em Trindade sobre a Romaria de carros de boi.



Fonte: Iphan (2019).

Na figura 19, visualizamos uma amostra afetiva do goiano com o carro de boi. A miniatura em cerâmica, madeira e aparentemente uma pequena folha de cobre, representam a tradição. As sensibilidades ficam por conta dos personagens humanos em seus papéis sociais e os animais de estimação. Em 2020, em virtude da pandemia da covid-19, não foi possível a realização da Romaria de carro de bois da Festa do Divino Pai Eterno. Provavelmente, muitas manifestações artísticas que representam a afetividade do goiano por esse bem cultural foram catalogadas pelas instituições de proteção do patrimônio.

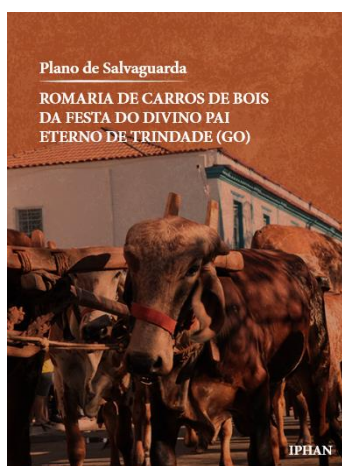
Em 2021, mesmo ainda com muitas restrições em virtude da covid-19, aconteceram reuniões de maneira *on-line* com os detentores – romeiros, carreiros, carapinas, representante da Secult - Go e do Iphan - Go para juntos elaborarem o plano de salvaguarda: Romaria de carros de bois da Festa do Divino Pai Eterno de Trindade (GO), tendo à frente de sua organização, Renata Silva de Oliveira Galvão, historiadora do IPHAN - GO.

Durante a pesquisa, tivemos a oportunidade de entrevistar essa historiadora, e ela nos relatou como atuou frente aos grupos que se propuseram a participar das reuniões e alguns pedidos dos romeiros:

Eu não dialoguei diretamente com o prefeito (Trindade), eu dialoguei com os representantes da Secretaria de Cultura. E eles participaram de todo o processo e quando eu fui fazer, a gente fez várias reuniões, na época ainda era o período da pandemia, a gente fez as reuniões virtuais, isso facilitou que pessoas de várias áreas participassem, porque os carreiros não dispersam. E aí a gente explicou o que é patrimônio, o que é salvaguarda, como é que acontece a salvaguarda, a necessidade de articulação, de trabalhar conjuntamente. Eles firmaram dentro do plano de salvaguarda a parceria com o IPHAN de participar e desde então eles têm participado. Algumas coisas avançaram bastante, por exemplo, até 2022 havia uma reclamação muito forte dos carreiros porque eles ficavam esperando na fila lá para passar no desfile, e aí tinha aquele palanque, um monte de políticos falavam, falavam, falavam e isso fazia com que eles ficassem esperando muito tempo, os animais ficavam estressados. Durante as reuniões o prefeito de Trindade se comprometeu e já em 2022 não alongou estas falas. A gente acredita que ele vai permanecer isso. E ele tem demonstrado, a prefeitura de Trindade tem demonstrado bastante acolhimento aos carreiros, tem feito reuniões com a comunidade, tem feito diálogos e assim, o IPHAN a gente apresenta, participa, mobiliza, mas a gente evita se apresentar como um mediador porque a gente quer construir autonomia do detentor (Informação verbal²⁵).

Os encontros articulados pela representante do IPHAN-GO resultaram em um documento composto de trinta páginas descrevendo a romaria, divulgando as reuniões que aconteceram nos meses de abril, maio, junho e julho de forma remota e as ações de políticas públicas a médio e longo prazo que precisam ser realizadas para a salvaguarda deste bem cultural. O plano estabelece os princípios, as diretrizes e as ações nos quatro eixos da política de salvaguarda fazendo a descrição da ação a ser realizada em cada eixo, objetivos gerais e específicos, as estratégias, as parcerias e periodicidade.

Figura 20 - Capa do Plano de Salvaguarda da Romaria de carros de boi.



Fonte: Galvão (2021).

²⁵ Renata Silva de Oliveira Galvão, Chefe do Escritório Técnico (FCE 1.07) IPHAN GO, reside atualmente na Cidade de Goiás. E-mail: renata.galvao@iphan.gov.br. Entrevista realizada 31/05/2023 na cidade de Goiás.

O Plano de Salvaguarda representado na figura 20 se organiza em quatro temas que surgiram a partir das reuniões de elaboração. São eles: Mobilização social e do alcance da política; Uma gestão participativa na salvaguarda; A difusão e valorização da romaria e Gestão participativa no processo de salvaguarda da Romaria. Segue a descrição de cada eixo.

- Eixo 1 - Mobilização social e do alcance da política - tem o objetivo de manter a mobilização e a articulação da comunidade detentora a partir da consolidação de um Calendário Anual de Reuniões. Esses encontros anuais têm a finalidade de organizar e de planejar a Romaria de Carros de Bois da Festa do Divino Pai Eterno de Trindade (GO); estreitar o diálogo entre os detentores, permitindo repensar sobre as condutas dentro dos pousos, evitando conflitos com os fazendeiros que cedem espaços de pouso; viabilizar debates entre os carreiros e os fazendeiros que possuem áreas de pouso, para estabelecer tratativas e garantir relações harmoniosas; mapear os trajetos das comitivas de carreiros da Romaria de Carros de Bois da Festa do Divino Pai Eterno de Trindade (GO).

- Eixo 2 - Uma gestão participativa na salvaguarda - objetiva apoiar a formação de representantes dos detentores para a construção e manutenção do Coletivo de Salvaguarda da Romaria dos Carros de Bois da Festa do Divino Pai Eterno de Trindade (GO) e, também, promover oficinas de assuntos jurídicos correlacionados à vivência dessa manifestação cultural.

- Eixo 3 - A difusão e valorização da romaria - propõe-se a produzir um Manual do Modo de Fazer dos Carros de Bois usados na Romaria; realizar a produção de documentário sobre o amansamento dos bois que vão para a Romaria.

- Eixo 4 - Gestão participativa no processo de salvaguarda da Romaria - busca aprofundar o debate quanto aos saberes associados ao modo de fazer carro de boi para a Romaria, impulsionando a valorização do patrimônio vivo, isto é, evidenciando a importância da transmissão dos saberes para manutenção do bem cultural; ampliar o debate sobre as questões ambientais e a extração da madeira para a produção do carro de boi para a Romaria, visando o apoio às condições de produção e reprodução do bem; definir um espaço para organizar um Centro de Referência da Romaria de Carros de Bois da Festa do Divino Pai Eterno de Trindade (GO).

Em 2022, o plano de salvaguarda foi lançado em evento *online* no mês de maio, pela superintendência do Iphan-GO. Esse documento é o resultado de articulações entre carreiros, Prefeitura de Trindade, Governo do Estado de Goiás e Iphan – GO

. O Plano traz ações de preservação e manutenção da manifestação cultural, definidas durante encontros virtuais ocorridos em 2021 e que serão colocadas em prática:

Em suma, este Plano de Salvaguarda apresenta as diretrizes, as ações e as metas a serem realizadas a curto, médio e longo prazos. O foco é a Salvaguarda do bem Registrado, ou seja, o apoio e o fomento à Romaria de Carros de Bois da Festa do Divino Pai Eterno de Trindade (GO), com o intuito de que os seus valores sejam mantidos e transmitidos para as próximas gerações, oportunizando a transmissão dos saberes associados aos carros de bois aos jovens e às crianças (Galvão, 2021, p. 11).

Dentre as ações de preservação da Romaria, identificamos a produção de um manual (*e-book*) sobre o modo de fazer do carro de boi estabelecida no Eixo III. Essa publicação realizada pelo Iphan-GO foi lançada no período da romaria de carro de boi do ano de 2023.

Quando analisamos a cronologia apresentada para o processo de salvaguarda da Romaria de carro de bois da Festa do Divino Pai Eterno, percebemos um processo moroso, mas que vem se materializando, até porque a visibilidade alcançada por esse bem cultural nos últimos anos é imensa, mas as garantias legais de valorização e permanência são deficitárias. Outro agravante é que, a cada dez anos, após o registro, é instaurado o processo de reavaliação de cada bem cultural registrado, visando a revalidação de seu título como Patrimônio Cultural do Brasil (Art. 7º, Decreto nº 3.551/00), no caso da Romaria esta data está próxima.

Cabe-nos também questionar como um bem cultural tão significativo de sentido histórico, cultural, afetivo, identitário, social ainda não se encontrava salvaguardado pelos meios jurídicos. Por que, os saberes, os conhecimentos, os simbolismos, os rituais, os objetos e as matérias primas, tão necessárias à preservação e perpetuação da Romaria não estão judicialmente protegidos, apesar da grande visibilidade midiática. Faz-se necessário, e de forma urgente, dar o reconhecimento legal à Romaria de carro de bois da festa do Divino Pai Eterno, principalmente no sentido de reconhecer o conjunto que a faz existir como: os saberes que compõem e o material que emana seu existir.

O carro de boi é envolto por uma mística que requer do patrimônio natural, sua origem, que é a madeira, do patrimônio material o seu simbolismo identitário e do patrimônio imaterial seu ofício enraizado nos detentores.

Sabemos que a política inclusiva do IPHAN (Vianna, 2016) expressa no “Dicionário do Patrimônio Cultural” muito contribui para a preservação dos bens culturais patrimonializados com a elaboração de documentos técnicos, os inventários, a descrição dos bens contidas nos livros de registro. Tudo isso garante a referência dos bens culturais, mas o que irá garantir a perpetuação e a dinâmica é a vivência da comunidade e o sujeito que expressa seu modo de vida e saberes sobre o bem cultural.

2.3 Romaria de carro de boi de Trindade: expressão do catolicismo popular que aciona memória, identidade e religiosidade

A Romaria de carros de boi do Divino Pai Eterno se ancora em uma mística sagrada do achado da medalha com a imagem da Santíssima Trindade, fato ocorrido a mais de 180 anos. Sua perpetuação se fixa na religiosidade popular, revestida pelas tradições sagradas da cultura popular que veem na romanização a ligação entre o humano e o sagrado.

A Festa do Divino Pai Eterno comemora uma das imagens da Santíssima Trindade – o Pai, de um lado, o Filho, de outro, e a Virgem Maria no meio, coroada pela pomba branca do Espírito Santo. Essa celebração tem sua origem em um suposto milagre, no qual um casal de camponeses teria encontrado um medalhão de barro gravado com a imagem, enquanto roçava o pasto – história que faz parte de um quadro de narrativas entre os santuários espalhados pelo Brasil, que apresentam relatos sobre aparições milagrosas de imagens de santos justificando o início daquela devoção (Nascimento, 2002, p. 12).

Para compreender esta ligação, faz-se necessário levantar conceitos que alicerçam a existência deste patrimônio cultural imaterial que é a Romaria de carro de boi do Divino Pai Eterno que unifica e persiste em continuar mesmo diante das imposições ideológicas da modernidade.

Conforme Pelegrini (2006), as ideias relacionadas ao patrimônio cultural estão ligadas às noções de lembrança e memória, que desempenham um papel fundamental nas ações patrimoniais, já que os bens culturais são preservados devido à sua relação com as identidades culturais.

Le Goff (1990) afirma que a memória, ao conservar determinadas informações, contribui para impedir que o passado seja completamente esquecido, possibilitando ao ser humano atualizar impressões e informações passadas, perpetuando a história na consciência humana. E, apesar de algumas vezes entendermos memória como um fenômeno particular, segundo Halbwachs (1990), ela deve ser compreendida, também, como um fenômeno coletivo e social. De acordo com o autor, há uma interação essencial entre a memória individual e a memória coletiva. A memória individual se baseia na memória coletiva para adotar a perspectiva do grupo, criando uma “consciência de grupo”. No entanto, as memórias coletivas influenciam as memórias individuais. Isso cria um vínculo entre o indivíduo e o grupo, uma conexão viva de geração em geração. É assim que a vivência de uma época é transmitida, através de testemunhos e comportamentos que se fixam na memória como “formas de pensar e ser do passado” (Halbwachs, 1990, p. 66).

Hall (2012) define a identidade como um jogo de poder, em que a sensação de pertencimento é uma ligação à história, e seu surgimento se origina da imaginação, do simbólico e também da memória que se preza. A identidade é algo a ser construída e não descoberta.

Os bens simbólicos são utilizados enquanto constituintes de identidade e, também, como objetos de ação política; são carregados de memória e pelo esquecimento de uma coletividade, visto que os silêncios da história revelam os mecanismos de manipulação da memória coletiva. Em outras palavras, a memória de uma coletividade, tal como é desenvolvida pelas nações, faz parte de um projeto político que tem como objetivo representar a identidade de um povo. Portanto, devido a essa característica, os bens culturais dos povos são selecionados com base em determinados critérios para constituir sua memória.

A memória é um elemento constituinte do sentimento de identidade, tanto individual como coletiva, na medida em que ele também é um fator extremamente importante do sentimento de continuidade de coerência de uma pessoa de um grupo em sua reconstrução de si (Pollak, 1992, p. 204).

Nesse sentido, muitos aspectos da cultura e da história de um povo acabam sendo esquecidos, pois não são considerados significativos e representativos pela visão das instituições oficializadas pelo Estado para construir a imagem desejada do país. Dessa forma, a memória, como instrumento de poder, passa a atribuir novos significados aos eventos passados para justificar a origem desses elementos.

O estudo da formação da memória é essencial para compreendermos a permanência da Romaria de carros de boi do Divino Pai Eteno, pois está intimamente ligado à construção da identidade. A memória que cada carreiro e carapina estabeleceu na construção de identidades permite reconhecer acontecimentos passados e manter informações relevantes tanto na memória individual quanto na coletiva desta comunidade.

No decorrer da pesquisa, entrevistamos o carapina e carreiro Luiz de Souza²⁶, da região de Anicuns. E, ao ser perguntado sobre como aprendeu a construir carros de bois, busca em sua memória afetiva o pai, o adjetiva emocionado de pessoa calma, afeiçoada a crianças, voz branda e com paciência para ensinar o ofício. Relatou em entrevista como foram os primeiros aprendizados para construir carro de boi:

Quando eu era criança 5, 6 anos, meu pai nessa época do ano, era a época que ele parava às vezes com os outros serviços e ia reformar o carro da turma. E aí eu via ele reformando o carro e ficava de intervalo com ele. E aí, ele sempre foi assim, muito cativante, uma pessoa assim que não era de maltratar

²⁶ Luiz de Souza é carapina conhecido por sua capacidade de construir carros de boi e ensinar quem deseja aprender a arte. É conhecido como professor entre os carreiros. Entrevista realizada 08/06/2023

ninguém. Menino, gostava dele daquele jeito. Então ele tratava muito bem as crianças e ele, aí começou a pôr eu para fazer as coisas. E eu, para mim, aquilo era uma coisa, era uma vitória, né? Poder estar com o pai e ajudando, né? Aí eu comecei a ajudar ele, uns 5, 6 anos. Alguma coisinha que eu dava conta de fazer, ele colocava para eu fazer. Com 6, 7 anos, pegava carro para poder ferrar e os pregos entortam tudo à ponta, né? Ele colocava eu para desentortar, com duas marretas, pegava uma marretinha e uma marretona. Pegava a marretona, põe a espiga do prego em cima e pegava a marretinha e desentortava. Aquilo à beirada do prego estava fininho, cortava daquele tanto. Minhas mãos eram tudo retalhada, chegava lá dentro com a mão tudo cortada, minha mãe ficava braba. Mas eu só se marrasse, para mim não ir mais junto dele e não ajudar eu só se marrasse, porque aquilo para mim era, o povo falava assim, ah, quem era o seu super-herói? Era meu pai. Então assim, ele era um, o povo fala assim, na televisão o super-herói é grande, forte, né? Meu pai era pequeno, franzino, mas era uma pessoa que tinha uma paciência e uma inteligência muito grande, né? Pelo estudo que ele teve, ele frequentou três meses de escola (informação verbal).

Segundo Sr. Luiz Souza, tudo é vívido em sua memória, o passo a passo da construção transmitida por seu pai, a forma afetuosa expressa nas emoções e até as sensações físicas em torno dos ferimentos acometidos durante estas lembranças. Situações assim se relacionam com a perspectiva de Bosi (2003) sobre memória:

Pela memória, o passado não só vem à tona das águas presentes, misturando com percepções imediatas, como também empurra ‘descola’ estas últimas, ocupando o espaço todo da consciência. A memória aparece como força subjetiva ao mesmo tempo profunda e ativa, latente e penetrante, oculta e invasora (Bosi, 2003, p. 36).

Sabemos que os saberes da cultura popular²⁷ são transmitidos pela ancestralidade e vêm sendo repassados de geração a geração por meio da memória individual e coletiva. O Sr. Luiz de Anicuns vem de uma família de carapinas e carreiros, por isso é tão vívida em sua memória a transmissão desse ofício ao qual não deixa de realizar. Em sua entrevista para a publicação do *e-book* - Manual do modo de fazer carros de boi, publicado pelo IPHAN no início do mês de junho do ano de dois mil e vinte e três, evidenciou-se de onde vieram suas raízes de carapina e carreiro.

O Sr. Luiz Carlos de Souza recebeu o conhecimento, tanto do saber fazer dos carros, como da arte de carrear, de seu pai, Joaquim Limírio de Souza, que por toda a vida fora construtor dos carros. Seu avô paterno, Antônio Pereira de Souza, aprendeu a arte de ser carreiro com seu sogro, Limírio José da Silva,

²⁷ No Brasil, de acordo com os moldes estatal ou oficial, popular refere-se tanto ao que é regional, ou tradicional quanto ao folclore, ambas as coisas vistas como manifestações típicas dos chamados “subalternos”. O popular era tido como a manifestação do que há de mais natural, das raízes do povo. Buscar as formas de expressão da cultura popular significa buscar as raízes comuns de um povo/nação baseadas na tradição das classes mais baixas, fazendo com que essas expressões sejam exaltadas como qualidades genuínas de um povo em comparação e oposição aos demais povos.

que tinha uma frota de doze carros. Seu tio-avô, Joaquim José da Silva, foi um importante carpinteiro, fazedor de currais e de carro de bois. A arte de fazer o carro de bois na região de Anicuns se manteve devido a esses dois Joaquim(s) que por vários anos trabalharam juntos, fazendo carros de bois para os romeiros e interessados nessa arte e tradição (Souza, 2023, p. 05).

Por meio da memória de diferentes detentores desse saber, é possível compreender como se perpetuou o saber carrear, o ofício de construir carros de boi, o modo de vida do homem do campo e costumes que possivelmente permeiam o cotidiano desses indivíduos por séculos. Nesse sentido, nossa análise também possibilitará o entendimento de como a memória desses grupos foram se constituindo ao longo do tempo carregada de saberes desta cultura popular.

A Romaria de carros de boi é uma prática do catolicismo popular inserida na cultura popular em que a religião, por meio de seu conjunto de símbolos, atua para estabelecer disposições e motivações poderosas, penetrantes e duradouras nos seres humanos.

Segundo Brandão (2007), a religião ocupa um lugar central na vida do sujeito popular, sendo o principal guia de explicação e crença. Nas manifestações culturais populares, não existem esferas que não estejam incluídas e significadas pelos valores do sagrado. É por meio da religião que os trabalhadores e, principalmente os camponeses, “desenvolvem suas crenças duradouras, seja através do ensino erudito, das igrejas ou ao recriá-las a partir de suas próprias experiências em todos os aspectos das interações sociais” (Brandão, 2007, p. 20).

Segundo Durkheim (1989, p. 283), a religião é o sentimento que a sociedade desperta em seus membros, projetado além das consciências individuais por meio das representações coletivas de símbolos e rituais, que servem como mecanismos para estabelecer essa relação. É por meio dos símbolos que um grupo revela o que realmente é importante.

A simbologia da Romaria de carros de boi, por exemplo, proporciona ao romeiro a chance de vivenciar intensamente sua identidade rural. A religião é a maneira pela qual o romeiro praticante dessa romaria busca se afirmar como ser humano e se proteger do individualismo, experimentando uma comunidade e socialização ao fazer parte do grupo de romeiros de carro de boi. Esse grupo também se torna um ambiente de proteção contra o risco de perder os laços familiares, algo considerado caótico e anômalo pelo romeiro de carro de boi.

Também trazemos aqui as observações de Pierre Bourdieu (1989, p. 185) sobre “os sistemas simbólicos que possuem uma realidade própria” que no contexto religioso se tornam um terreno fértil para as batalhas entre diferentes empresas de salvação e uma fonte de legitimidade social. Isso ocorre porque a religião, para esse autor, é um campo de comunicação, conhecimento e um veículo simbólico, que é estruturado e estruturante, capaz de estabelecer um consenso sobre o sentido dos símbolos e do mundo. Para Bourdieu (1989), apesar do campo

religioso parecer evocar uma transcendência teológica das distinções sociais, as disputas e diferenças ocorrem no âmbito das relações humanas, ou seja, no contexto social.

Tomando os conceitos de sistema simbólicos de Bourdieu (1989) é possível visualizar o jogo simbólico do catolicismo popular presente na religiosidade da Romaria de carros de boi, quando tomamos o campo (Bourdieu, 1989) sendo o território de Trindade. A contemplação simbólica está presente em todo seu espaço, desde a materialização das imagens sacras presentes nas avenidas, na entrada da cidade à construção do Portal da Fé, a passagem aos pés do Divino Pai Eterno para beijar a fita, a Matriz antiga, a atual Basílica do Divino Pai Eterno e o início da construção da nova Basílica que já impera ao adentrar a cidade. Toda esta superestrutura mostra a necessidade do catolicismo popular em se ancorar na mística simbólica.

A igreja católica em Goiás capitalizou a romaria. Por isso, todos os anos reforça a fé do catolicismo popular envolto da mística presente na Romaria de carros de boi em todos os veículos midiáticos que ela possui disponíveis (rádio, TV Pai Eterno, AFIPE). Isso faz com que o romeiro fiel queira investir, doar e ajudar a igreja. Muitas doações se justificam para as ações realizadas pela igreja na Vila São Cotelengo e manutenção do Santuário, mas nos dias atuais, vários esforços em aumentar a arrecadação estão voltados para a construção da nova Basílica, cuja a construção pode ser avistada às margens da GO-060, próxima à entrada da cidade de Trindade. Trata-se de uma construção ousada e imponente, expondo o poder religioso e econômico da igreja em Trindade.

A construção teve início em 2012. Esse Novo Santuário acolherá cerca de 13 mil pessoas em sua parte interna. Na praça anexa, que faz parte da estrutura complexa da construção, a obra deve receber cerca de 300 mil pessoas. O maior sino do mundo deve ser instalado justamente na nova Basílica. Feito na Cracóvia, cidade da Polônia, o objeto tem 4 metros de altura, 4,5 metros de diâmetro e 55 toneladas. O valor estimado da obra em 1,4 bilhões foi colocado pelo Padre Robson em 2020, reitor do Santuário na época e fundador da Associação Filhos do Pai Eteno (AFIPE). O Jornal *O Popular* fez um comparativo desse objeto com outras obras gigantescas no país para demonstrar o alto custo e possibilidade de superfaturamento²⁸.

Padre Robson, em 2012, foi afastado de suas funções paróquias pela Arquidiocese de Goiânia em virtude de um escândalo que envolveu recursos financeiros do Santuário Basílica de Trindade. Ficou quase três anos afastados das funções sacerdotais. No ano de 2023, voltou

²⁸ A obra superfaturada fez vir à tona a enorme arrecadação feita pelos fiéis a AFIPE. Os meios de comunicação de Goiás e do Brasil expuseram em suas mídias toda as irregularidades denunciadas pelo Ministério Público. Este acontecimento foi um escândalo para a igreja católica goiana.

a celebrar missas em uma cidade no interior de São Paulo. A respeito de seu processo, o Superior Tribunal de Justiça o arquivou definitivamente.

É possível perceber que o fiel da Romaria do Divino Pai Eterno sempre foi alvo da igreja Católica, pois é em função da fé de cada romeiro que todo simbolismo religioso move-se, abraçado a um capitalismo religioso, assim como nos expõe Quadros (2005):

O modo da produção e reprodução material da vida marca os demais níveis da vida em sociedade. Até os ideais mais venerados vão sendo arrastados no roldão da mercantilização. O ‘critério da utilidade’, relevante no mecanismo dos preços, torna-se onipresente. Seguindo princípios semelhantes aos das empresas, por exemplo, as igrejas adotariam estratégias para conquistar seus fiéis consumidores. E, com isso, o sagrado funcionaria em uma lógica cada vez mais profana (Quadros, 2005; p. 67).

A religião católica popular se destaca pelo intercâmbio simbólico entre o fiel e o santo a quem promessas são feitas e peregrinações são realizadas. Como aponta Oliveira (1985, p. 119), “o intercâmbio abrange a bênção e proteção concedidas pelo santo, bem como os pedidos e agradecimentos feitos pelo devoto”. Esta relação é ainda mais estreita quando se santifica o Pai; é o que acontece na romaria de Trindade. Isso porque há uma concepção de que por meio dos santos o fiel se aproxima de Deus, mas no caso de Trindade, a ligação do devoto é direta com o Pai Eterno. É para o santo, é em busca do Sagrado que se faz romaria. Durante toda a romaria, a alegria e a festa se fazem presentes.

Neste jogo simbólico, apesar da condição de leigos, os romeiros são agentes efetivos na manutenção e propagação de crenças, mesmo que consideradas como paralelas à doutrina oficial. As celebrações para-litúrgicas, os encontros de carreiros, são aceitos pelas autoridades eclesiásticas que até permitem a prática de atividades profanas sob a aparência de um *habitus* religioso, e quando é de seu interesse, participam delas e até atribuem certos significados religiosos como: sacrifício, salvação, graça, etc.

A cultura popular em Goiás encontra em suas festas religiosas um lugar especial para se compreender a sociedade. Segundo Pessoa (2005, p. 34), a “cultura goiana” está perfeitamente representada nas celebrações populares do povo goiano, especialmente nas festas religiosas, que podem ser entendidas tanto como manifestações religiosas quanto sociais. Evidenciamos aqui a Romaria de carros de boi de Trindade como sendo uma das festas religiosas do catolicismo popular que mais se destaca como manifestação da cultura goiana. Isso porque a Romaria de carros de boi, além do catolicismo, evidencia a cultura goiana.

Segundo Pessoa (2005, p. 33), “as festas e tradições com raízes antigas incorporam o modo de vida simples, o apego à terra para morar, plantar e criar animais”. A fala concisa do

povo, que inicialmente habitou lentamente as margens de rios e campos férteis em busca de ouro e depois se dedicou à criação de gado, assimilando tanto as atitudes dos que chegaram quanto dos nativos, foram moldando suas formas de viver nas vilas e povoados formados pelo comércio e pelos serviços de um poder público que, frequentemente, era o último a se estabelecer.

Como aponta a historiadora Castro (2011), a Romaria de carros de boi de Trindade é uma festa religiosa impregnada da cultura rural goiana. Por essas e outras razões,

A prática da romaria vai historicamente se constituindo como uma prática do catolicismo rural. Mesmo sendo uma prática secular do catolicismo popular a romaria, e evidentemente a romaria de carro de bois, está constantemente sendo ressignificada por seus praticantes (Castro, 2011, p. 35)

Antigamente, a Romaria em Trindade era dirigida por leigos e as comunidades realizavam suas festas de maneira independente, sem a interferência dos padres, nos moldes de um catolicismo tradicional rural (Nascimento, 2002). Ela se amplia como manifestação cultural, religiosa e afetiva do povo goiano.

A igreja católica ao perceber a dimensão da fé dos goianos, rapidamente se posiciona para oficializar as práticas profanas dos carreiros/romeiros para assim como nos aponta Bourdieu (1989) manter o “jogo simbólico” e permitir que a “religião cumpra a função de conservação da ordem social”, contribuindo, portanto, com a legitimação do poder da classe dominante e com a domesticação dos dominados.

As representações e práticas religiosas dos diferentes grupos ou classes, contribui para a perpetuação e reprodução da ordem social. Isso porque os leigos, os romeiros por serem considerados desvestidos do poder simbólico do sagrado e, por isso, incapazes de acessá-lo e mobilizá-lo por sua própria iniciativa, se deslocam em romaria, rumo a Terra Santa, Trindade contribuindo para o enriquecimento histórico da igreja católica goiana.

Mesmo que o catolicismo oficial posicione sobre as ações dos carreiros/romeiros serão sempre o conjunto dos saberes como: o carrear, o fazer carro de boi, entre outros saberes populares, em geral, tomados como periféricos, que constitui o núcleo de sentidos que denominamos como catolicismo popular.

Em nossa investigação, damos visibilidade à fabricação do carro de boi, objeto cultural que dá materialidade à romaria e possui um arcabouço de saberes e conhecimentos tradicionais, desde a confecção do veículo, o que por sua vez envolve saberes muito específicos, como o tipo de madeira, momento adequado de colheita, aptidões no trabalho e manuseio da madeira, bem

como das peças de ferro e de couro que compõem o carro e, ainda, uma série de outras questões abstratas, como a memória e identidade associadas ao *ethos* rural.

3 ESPIRITUALIDADE, TÉCNICA E ARTE QUE EMANA DO CARRO DE BOI

“Às vezes as pessoas jugam muito os carreiros, como se o carrear maltratasse o animal. Carreiro de verdade ama, gosta do boi e não judia dele. O boi, bem tratado, ele não tem medo quando uma pessoa chega perto dele. Por isso que tem que ensinar com paciência na hora da doma”. Luiz Ribeiro de Castro Junior – carreiro e domador

O Patrimônio Cultural Brasileiro como a romaria de carros de boi envolve celebrações, festas, ritos, tradição e respira memória, mas além disso encontramos saberes, modo de vida de sujeitos que veem nesse veículo de tração animal um seguimento de suas vidas, enraizados de lembranças transmitida e revividas por seus antepassados.

O fabrico do carro de boi requer grande conhecimento e técnicas apuradas. Sua composição possui mais de cem peças cada uma com sua importância, sendo que algumas além de compor o carro de boi são revestidas por uma mística também transmitida pelos carapinas, tornando o carro de boi uma propriedade simbólica tangível/intangível da Romaria de carro de boi de Trindade e da comunidade que comunga estes saberes.

Esta ideia de propriedade simbólica tem ligação direta com o patrimônio, pois o bem cultural passa a ser propriedade da comunidade. Isso porque os bens culturais desempenham uma função social constitucional, na medida em que são elementos fundamentais da civilização e da cultura dos povos.

O patrimônio é considerado um dos elementos universais presentes na cultura humana. Isso porque todas as sociedades conhecidas possuem alguma forma de propriedade, seja ela individual ou coletiva. Pode-se afirmar que a propriedade é uma construção social, pois a mera existência de um objeto não é suficiente para que ele seja relevante para o grupo. O que importa é a atribuição de valor, construída socialmente, através de um conjunto de normas que regulam a permanência desse objeto no grupo. Essas normas estabelecem uma rede de relações entre as pessoas. Portanto, a manutenção dos laços primordiais e dos símbolos fortalecem o senso de pertencimento e identidade do grupo com seu meio.

O carro de boi, como objeto símbolo da Romaria de Trindade, é um signo revestido de pluralidades e o meio pelo qual emana uma tradição que une todo um coletivo. A materialidade do carro de boi agrega seus variados saberes e sentidos sendo ligação entre tradição, modo de vida, religiosidade, saberes, ritos e espiritualidade.

A espiritualidade pode ser definida como uma "propensão humana a buscar significado para a vida por meio de conceitos que transcendem o tangível, à procura de um sentido de conexão com algo maior que si próprio".

Com esse esclarecimento sobre espiritualidade, propomos expor achados místicos evidenciados durante a pesquisa, valiosos e de relevância para o patrimônio intangível e para a comunidade carreira que transmite e vive estes mistérios como modo de vida. Atrelado a esses conhecimentos espirituais que, na maioria das vezes são envoltos por religiosidade e saberes da natureza vindos da lua, das estações do ano, sol, chuva entre outros ajuntados ao sobrenatural insiro algumas partes que compõem o carro de boi, seu manejo, técnica, arte e construção.

Não é pretensão nomear e apresentar todas as partes deste veículo até porque outros pesquisadores, ao descrever sobre este bem cultural, já o fizeram. Ademais, foi lançado no mês de junho de dois mil e vinte e três o: “Manual do modo de fazer carros de bois, Goiás” (Iphan; 2023) tendo como autor o Sr. Luiz de Sousa de Anicuns, carapina que também faz parte desta pesquisa. O *e-book* é, na atualidade, um dos materiais mais completos e detalhados das partes que compõem o carro de boi, com a descrição minuciosa de como confeccionar tais partes. Um material técnico, mas cheio de sabedoria e conhecimentos seculares. Sr. Luiz de Anicuns é possuidor de um conhecimento enorme, com capacidade didática em transmitir o passo a passo para se construir um carro de boi. Conhecido entre a comunidade de carreiros e carapinas como professor.

Em entrevista para a pesquisa, O Sr. Luiz de Anicuns nos informou, por meios virtuais (celular com aplicativo *WhatsApp*), que já repassou sua técnica para duas pessoas que seguindo suas instruções e vídeos conseguiram finalizar a construção de um carro de boi.

Trazemos, em nosso trabalho, partes relevantes do carro de boi indispensáveis ao seu funcionamento, que carregam espiritualidade, arte e saberes estabelecidos por carreiros e carapinas repassados por seus antepassados. O carro de boi é construído por partes e após a fabricação destas partes vão se juntando, dando origem ao todo. As partes macros são divididas em três: mesa, par de rodas ou rodeiro e eixo, as demais compõem esta tríade para dar origem ao carro, acrescida das cangas e os cambões acessórios que atrelam os bois.

A matéria-prima para se fabricar um carro de boi tem como aporte principal a madeira. Agregada a ela, encontramos o ferro. Para a construção do carro de boi, o “fazedô de carro”, termo utilizado entre os carreiros para designar o artesão que domina a técnica, deve possuir instrumentos específicos para o trabalho com a madeira como: enxó, malho, formão, furadeira, lixadeira elétrica, esquadro, cintel, compasso, régua, plaina, motosserra entre outras.

Além dos equipamentos, o “fazedô de carro de boi deve dominar as técnicas desde a seleção da madeira, que são utilizadas em cada parte construída, conhecer o temperamento da madeira, dominar a arte de lapidar e encaixar cada peça. Todo esse conhecimento entre tempo da madeira, a utilização correta das ferramentas no processo de fabricação do carro de boi, as

técnicas com a madeira e com o ferro e o modo de fazer são adquiridas e absorvidas por meio dos antepassados.

O “fazedô de carro de boi” é um artesão, pois domina uma arte, concebida por meio de sua cultura. Essa relação entre técnica, saber fazer e a transmissão gerada por meio dos antepassados corroboram para que o carro de boi seja um objeto cultural, juntamente com os sujeitos que dominam este saber. Eles compõem o quadro de detentores, pois vivenciam toda esta cultura como modo de vida e compartilham seus saberes.

Os carros de boi constituem uma das mais antigas, essenciais e longevas técnicas legadas pela humanidade ao longo de sua trajetória histórica. Poucas invenções atravessaram milênios com tantas características persistentes em sua construção. Fica evidente, em nosso trabalho, que nosso objeto transpira e respira arte, assim como uma de suas partes, a roda. A roda carrega saberes, técnicas, místicas e arte em seu fazer.

3.1 Entre rodas e memórias: Técnicas e saberes que compõem seu fabrico

Historiadores, cientistas, antropólogos e todos os que estudam o desenvolvimento da raça humana estão de acordo com um ponto: o progresso da civilização foi amplamente impulsionado pela invenção e aprimoramento da roda. A roda foi uma invenção de enorme importância, não apenas porque trouxe uma revolução nos transportes e na comunicação, mas também porque a roda, com diversas modificações, passou a fazer parte de muitos mecanismos e contribuiu para um incrível impulso ao progresso humano.

O *Site: História Online* nos relata que “no começo a roda era feita de uma única peça de madeira maciça e pesada. Para torná-la mais rápida e fácil de manusear, foram feitas várias aberturas, resultando, aos poucos, na roda com raios. Com a domesticação de animais, por volta de 5.000 a.C., a capacidade de carga nas costas de animais aumentou para 100 quilos. A tração animal ainda aumentou mais a capacidade de carga para 1.200 quilos, quando puxada por uma equipe de bois”.

Para Santos (2002) o vestígio da roda aparece por volta de 4.000 a.C. na China. O homem primitivo talvez tenha utilizado um pedaço de madeira redondo para auxiliar no transporte de algo. No entanto, as antigas rodas de madeira logo se desgastavam devido ao atrito com pedras e obstáculos pelo caminho. Contudo, um dia o homem aprendeu a utilizar metal, e as rodas passaram a ganhar uma sola de ferro, tornando-se mais resistentes.

O modelo apresentado na figura 21 reproduz uma relíquia encontrada em escavações na região do vale do rio Indus, na localidade de Mohenjo-Daro. É uma miniatura de carro puxado

por bois ou búfalos, possivelmente brinquedos, apontando que a civilização harapeana pode ter sido a primeira a utilizar o transporte sobre rodas.

Figura 21 - carro de boi, brinquedo, descoberto em Harappa.



Fonte: <https://ensinarhistoria.com.br/a-misteriosa-civilizacao-de-harappa/> - Blog: Ensinar História - Joelza Ester Domingues

Existem várias teorias sobre a origem da roda, mas não há nenhuma evidência arqueológica que comprove sua origem pré-histórica. Pode-se supor que ela tenha existido antes do período histórico, talvez antes da dominação das técnicas metalúrgicas pelo ser humano, ou durante essa fase.

Com o surgimento de instrumentos primitivos de pedra ou metal foram utilizados para esculpir ou moldar as primeiras rodas. Nos estudos de Hilario Neto (2020) na Mesopotâmia e na Pérsia encontra-se rodas com raios protegidas com pregos na parte exterior para que não se desgastassem. Os antigos gregos e romanos costumavam empregar rodas com sulcos nas obras de guindastes. A invenção da roda viabilizou o transporte de mercadorias, desde as pedras para as construções no Egito até os carrinhos de mão chineses, e ainda carros de bois.

Discorrendo um pouco da história da roda, peça fundamental na construção do carro de boi percebemos que por meio da transmissão de conhecimentos adquiridos e repassados por gerações os carros de boi foram umas das mais antigas, mais imprescindíveis e mais duradouras técnicas deixadas pela humanidade no seu percurso histórico.

Mas como é a roda do carro de boi? Para responder a esta pergunta tem que se deixar claro o estilo de carro de boi que irá ser apresentado a roda, pois dependendo da região variam o modelo da roda. No Brasil havia variados modelos de carros de boi, distintos entre si em virtude de peculiaridades regionais de construção como é o caso dos carros de boi nos padrões nordestino, paulista e mineiro. Quanto as rodagens podem ser classificadas pelo número de rodas, pela sua estrutura e tipo de eixo, os carros de duas rodas são os mais comuns. O estilo do carro demonstrado na pesquisa é predominante em Minas Gerais e Goiás.

No que diz respeito à tração ou tiro, isto é, ao número de animais que puxam os veículos,

no Brasil, há carros puxados por apenas um boi, conhecidas como "carroça de boi"; carros puxados por dois bois, formando uma dupla ou um par, conhecido como junta de bois; e, por fim, carros puxados por quatro ou mais bois, formando duas, três, quatro ou mais duplas/juntas.

O carro de boi é um veículo que por onde passa encanta a todos, por sua dimensão, estrutura, imponência e suas rodas que sem dúvida são um atrativo a mais em virtude de sua estética. As rodas do carro de boi fabricadas pelos artesãos goianos mantêm o padrão mineiro e, para sua constituição em formato circular, primeiramente, elas se dividem em três partes chamadas: cambotas (duas peças opostas entre si), meião e arreas²⁹, travas de madeira compridas no meião que transpassam internamente as cambotas que recebem furos para o encaixe perfeito.

Cada peça da roda é feita individualmente, mas devem conter os encaixes internos para se unirem em formato circular, para fixação das peças são utilizados: pregos, gatos (chapa de ferro que também sustenta a união da mecha com o eixo), e agulhas, sendo esta última usada também para dar estética e estilo a roda. Neste círculo também é fixado um aro de ferro para dar sustentação e resistência a roda, sobreposto ao aro, temos os cravos fixados.

Para colocação do aro de ferro, é feita uma fogueira em torno da ferragem para que o ferro dilate. Ainda quente, coloca-se esta estrutura em torno da roda. Ao esfriar, ela se encaixa, apertadamente, na madeira. É necessário muita experiência, conhecimento e habilidade para ferrar uma roda de carro de boi. O processo é melindroso, pois ao dilatar o aro de ferro em fogueira, até a chapa encandecer, faz-se o encaixe na madeira ajeitando com marretadas e em seguida resfria-se com água para a chapa retrain e fixar na madeira. Isso feito da forma correta não há possibilidade de solda. Essa é uma técnica dominada por poucos realizada de forma artesanal

Figura 22 – Chapa de ferro sendo encandecida na fogueira.



Fonte: <https://goyazes.art.br/exposicao/carreiros/aceso>: 27/09/2023.

²⁹ Respiga de madeira que é uma espécie de entalhe que entra na mecha de uma peça de madeira, de secção retangular e de perfil cônico, servindo para travar peças do carro como a roda e a mesa.

Figura 23 – Chapa de ferro sendo resfriada com água



Fonte: <https://goyazes.art.br/exposicao/carreiros/aceso>: 27/09/2023.

As imagens das figuras 22 e 23 são da fotógrafa e artista goiana Cecília Araújo de Oliveira³⁰ e podem ser vistas no site Goyazes Festival de Fotografia, na aba exposições com o título: Carreiros. Este trabalho realizado pela artista conta com carapinas/carreiros da cidade de Damolândia no momento de preparo para ferrar uma roda de carro de boi. O Sr. Reis que também faz parte desta pesquisa com seu filho Adriano. Nas imagens é perceptível o cuidado realizado em todo o processo desde o aquecimento da chapa de ferro até seu resfriamento.

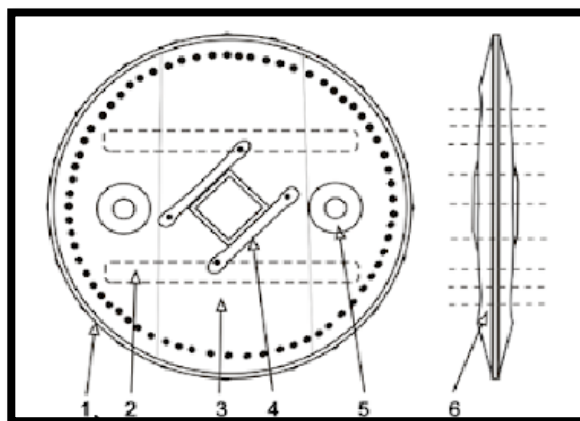
Na figura 23, é possível observar a chapa de ferro na fogueira já calandrada³¹, onde os artesãos aguardam que chegue na temperatura exata para ser fundida em volta da roda de madeira. Por sua vez, na representação 18, é possível observar a chapa sobreposta na roda de madeira, o que os carapinas chamam de “ferrar a roda”. Ao visualizar a ação nas imagens, percebemos que não é um ato solitário, para que aconteça é necessário a participação em equipe. Enquanto o Sr. Reis vai martelando para encaixar a chapa aquecida na madeira sua esposa Maria José, com um litro d’água vai resfriando. Durante a entrevista ela nos disse que nesta tarefa ela é “a bombeira”, estas ações de encaixe do aro de ferro e do resfriamento devem ser simultâneas. A fotógrafa Cecília Araújo conseguiu com muita destreza capturar esse processo que para um carapina agrega muito significado, pois a ferração da roda é a certeza de uma obra em seu processo executada com maestria.

³⁰ Fotógrafa, Coordenadora do Coletivo Olhares do Cerrado e Pesquisadora do Laboratório de Filosofia da Fotografia da UFG. Seu trabalho apresenta fortes reflexos da cultura e da identidade goiana. Nos últimos anos recebeu premiações e participou de diversas exposições nacionais e internacionais de fotografia.

³¹ Quando a chapa de metal passa pela máquina de calandra que têm o papel principal de dobrar chapas em forma de cilindros, podendo também curvar ou desempenar aço e metal.

Percebemos que a roda, para ser concluída, requer um trabalho acurado com peças em madeira e metal. Peças com formato específico com encaixes simétricos que formam um todo dando origem ao rodeiro. A seguir, trazemos a posição de cada peça com seus respectivos nomes:

Figura 24 – Roda e as e peças que a compõem.



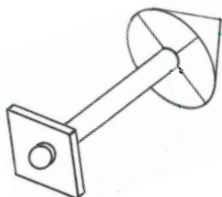
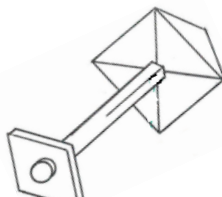
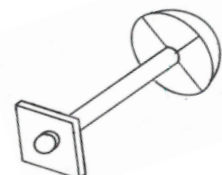
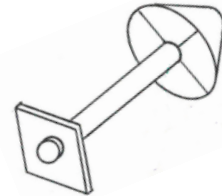
Fonte: prefeituraunai.mg.gov.br/pmu2/outros/secretarias/cultura/patrimonio_historico_cultural_unai_mg/almanaque_01_festa_moagem_carro_bois_unai.pdf. Acesso: 13/09/2023.

Na gravura 24, temos a estrutura da roda de um carro de boi com as partes que a compõem: 1- aro de ferro com os cravos; 2 – travas das pranchas do meião (arreia); 3 – meião; 4 – cara “gato” (trava do furo da mecha) para proteger contra rachaduras; 5 – oca ou bocão, que influem no som e 6 – vista lateral da roda. Todo esse conjunto de peças compõem a roda.

Visualiza-se na figura 24 as agulhas dispostas na parte frontal das rodas e são responsáveis por embelezar sua estrutura e fixar as partes da roda fazendo com que a madeira não rache. Agulha é um tipo de prego, confeccionado em ferro batido, fixados na face externa da roda, rebatidas pela face interna da mesma, contra arruelas de ferro (chapas retangulares). Possuem a cabeça cônica e tem os formatos: quadrangular, circular ou estelar que dão uma estética espetacular nas rodas.

Não há como negar que as agulhas dão visualidade estética a roda. Existem agulhas que necessitam estar na posição exata para garantir os encaixes das peças, mas fora isso podem se acrescentar outras em variados formatos. O tipo de agulha a ser utilizado varia muito do carreiro que encomenda o carro de boi e também do carapina, pois percebemos no contato com estes artesãos que alguns fazem uso de modelos únicos, às vezes, não conhecendo outros modelos de agulhas ou tendo como opção de estilo, a utilização de apenas um modelo de agulha. Segue abaixo quadro com modelos de agulhas apresentadas pelo Sr. Luiz de Anicuns e, também, mostradas por outros carapinas durante a pesquisa.

Quadro 02 - Modelo de agulha

Modelo	Nome
	Agulha pião. Sua cabeça tem o formato de pião (cilíndrico), no final da espiga temos uma chapinha ou estrelinha. Suas medidas são: Altura de 5 cm e a cabeça 4 cm de circunferência.
	Agulha quatro pancadas. Tem na cabeça o formato de uma pirâmide, são dispostos em posição de losango na roda. No final da espiga uma chapinha ou estrelinha. Suas medidas são: Altura de 6 cm e a cabeça de 3 cm de circunferência.
	Agulha bolachinha ou bolachona. A cabeça é bem achatada (esférica) e pode variar de tamanho. Sua espiga tem altura de 5 cm, agora a cabeça varia de altura.
	Agulha oval. Como o próprio nome diz, sua cabeça tem o formato oval. Sua altura é de 6 cm e a circunferência da cabeça mede 3 cm.

Fonte: Arquivo pessoal do Sr. Luiz de Souza, acesso: 08/06/2023.

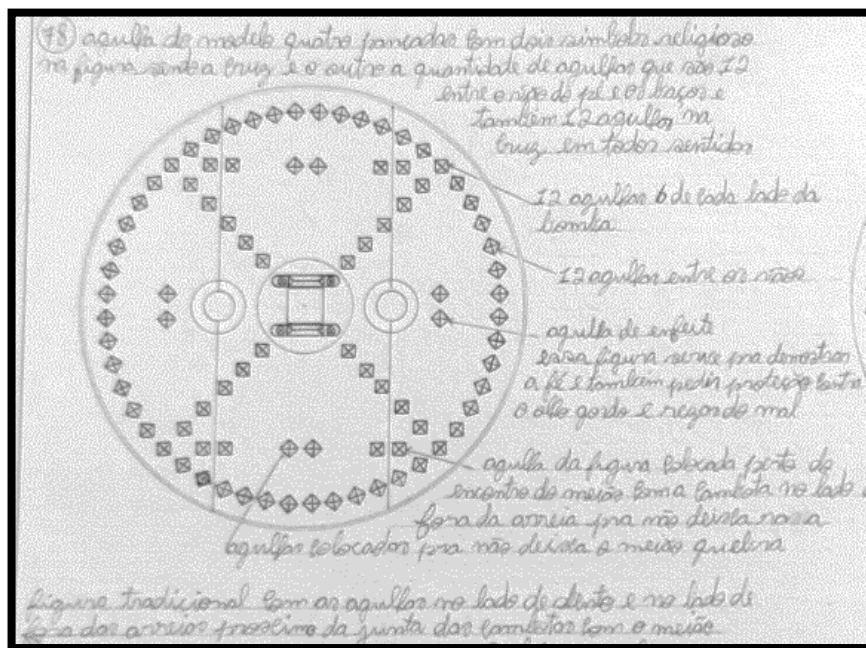
Sr. Luiz de Anicuns apresentou no trabalho publicado pelo IPHAN intitulado “Manual modo de fazer carros de boi” (Iphan; 2023) vinte modelos de roda com disposições diferentes de agulhas. Em um dos modelos apresentados, chamado: roda em cruz, nos contou sobre a mística que envolve seu formato.

A roda de carro de boi em formato de cruz carrega uma mística religiosa com grande significado para os cristãos. Seu formato de cruz representa proteção para o carreiro, seu carro e os animais. Carro com roda em cruz garantiria uma mística protetora que evitaria que o mal se aproximasse do carro de boi.

Para o fabrico da roda em cruz são dispostas duas linhas que se cruzam e ambas são feitas com a quantia de 12 (doze) agulhas cada. Este quantitativo representa os doze apóstolos

de Jesus Cristo, na Bíblia o número doze possui grande simbologia. Esta disposição de agulhas seria também uma proteção para o carro de boi. Alguns carreiros ainda pedem que a costura das agulhas feita na extremidade da roda também tenha agulhas nas pontas, somando doze agulhas em cada quadrante.

Figura 25 – Modelo de roda em formato de cruz.



Fonte: Arquivo pessoal do Sr. Luiz de Souza, acesso: 08/06/2023.

Podemos observar na figura 25 a roda com o modelo em cruz e a disposição das agulhas. Para se formar a cruz, são colocadas seis agulhas de cada lado e em cada quadrante temos a quantidade de doze agulhas. As duplas de agulhas servem para ajudar a prender as cambotas com o meio. As agulhas no meio são colocadas para que ele não quebre quando estiver com peso sobre a mesa ou em terrenos irregulares.

Na entrevista realizada com o Sr. Luiz de Anicuns, ele descreveu a roda com modelo de agulhas em cruz e expôs a mística religiosa presente no mundo do carro de boi e repassada por sua ancestralidade. Segue a narração de um fato acontecido quando se deslocava para o festejo de carro de boi no povoado da Capelinha, o que justifica a presença da roda em cruz no carro de boi. Segue relato do Sr. Luiz de Anicuns sobre a religiosidade presente na roda de modelo em cruz

Pessoal começou a fazer a cruz no carro de boi para mostrar a religiosidade. Que, que eu aprendi mexendo com carro de boi? Meu pai sempre me ensinou antes de sair faz o sinal da Cruz e rezar o “Credo”. Então, assim você pede proteção antes de sair, Cê vai topa com pessoas que vão querer te fazer o mal. O carro de boi, não é você amarrar o boi e sair, por aí! Você tem que ter uma parte religiosa.

Você vai chegar ali na frente e vai encravá no seco.

Fiz um vídeo falando sobre isso e não terminei, mas recebi mensagens de amigos do Rio de Janeiro de Minas Gerais me confirmando que isso acontece mesmo. Não é coisa só de Goiás, tá esparramado no Brasil inteiro.

O boi, ele vê coisa que você não vê, ele sente coisa que você não sente.

Aconteceu aqui com nós.

Eu estava indo para festa na Capelinha (Distrito de Anicuns) tem uma ponte e uma subida.

Estava eu, o tio e o filho dele. O tio estava montado no cavalo, a guia (junta de boi colocado na frente) baixou a cabeça e “num” andava. Parecia que “tava” pregada no chão. O tio deu uma cutucada com o ferrão, o boi não saiu do lugar, eles (carreiros antigos) têm um dizer “cruzar as varas³²” carreiro e candeeiro. Tanto se ponha no chão fazendo uma cruz ou um joga a vara para o outro, candeeiro joga para o carreiro e carreiro joga para o candeeiro, cruzou as varas também.

Cruzaram as varas, mas não resolveu.

Meu pai tinha me ensinado uma outra coisa. Nesta hora o tio já tinha descido do cavalo e me entregado o cavalo. Aí eu estava com ele segurado no cabrestro.

Meu pai fala se acontecer isso meu filho. Você passa por de traz do carro e reza um Pai Nosso, peça para o Mal passar pra traz. Aí eu voltei atrás do carro rezei um Pai nosso, pede para o Mal passar para traz. Passou aquele trem ruim de parei comigo, me deu aquele “rupiaço” e o cavalo pulou em “riba” de mim, mandou a maçã do peito nas minhas costas queria correr, olhando para traz e soprando, e o boi foi embora, andou e foi embora

Às vezes é oração simples, mas com fé, tem que pedir proteção. É coisa que acontece. Tem carreiro que pega a guia (junta de bois posicionada a frente) e coloca no cabeçalho (junta de bois colocadas na cabeceira do carro) e pega o cabeçalho e passa para guia. Às vezes você precisa rezar, essas coisas são do meio do carro de boi.

Por isso que os antigos faziam a cruz na roda, nas agulhas, fazia doze agulhas, seis de cada lado, os doze apóstolos. O doze na Bíblia é parte religiosa, entre as pernas da cruz também era colocado doze agulhas. Pouca gente sabe disso, nós que tem a tradição de fazer carro de boi na família a gente vai repassando. É uma parte da religiosidade que tem no carro de boi (informação verbal)³³.

Nas falas do carreiro e carapina Sr. Luiz de Anicuns, percebemos o quanto a religiosidade se faz presente entre a comunidade carreira, além do misticismo e crenças em ações e símbolos que protegem ou os livram do mal. Isso nos mostra que “a experiência mística é inefável, misteriosa, a linguagem que busca expressá-la é insuficiente” (Otto, 2010, p. 40-41).

De uma forma geral, a vivência mística pode ser compreendida como a experiência frutífera, interior e imediata da união do âmago do indivíduo com o todo, o universo, o absoluto, o divino, Deus ou o Espírito. Essa vivência ocorre de forma consciente, ainda que ultrapasse os

³² Utilizada pelo carreiro para conduzir o carro. Possui um ferrão pontiagudo de ferro e uma argola na ponta. Na maioria das vezes somente o som das argolas são suficientes para os bois atenderem as ordens, mas quando necessário levam físgadas no couro com o ferrão. Um bom carreiro praticamente não usa o ferrão, só as argolas.

³³ Luiz de Souza é carapina conhecido por sua capacidade de construir carros de boi e ensinar quem deseja aprender a arte. É conhecido como professor entre os carreiros. Entrevista realizada 08/06/2023 no município de Anicuns.

esquemas da consciência que normalmente regem a experiência comum, e causa uma transformação profunda na pessoa. Para Sr. Luiz todo esse mistério narrado expressa sua religiosidade e fé sobrenatural.

Como nossa pesquisa se propõe a utilização de análise de imagem como metodologia para expor a tradição do carro de boi e vivenciar os signos utilizados por esses detentores que selam a união coletiva envoltos no bem cultural e, ainda, no intuito de compreender o objeto cultural carro de boi como uma obra artística, trazemos a abordagem proposta por Freitas (2004), em seu artigo “História e Imagem Artística: por uma abordagem tríplice”. A tese central do texto é a de que uma análise das imagens deve incluir três dimensões: a formal, a social e a semântica.

Em primeira instância, a formal deve operar numa espécie de isolamento metodológico que o permite compreender como cada imagem funciona isoladamente em seus aspectos visuais. Na verdade, é o que estamos fazendo com a roda, apesar dela compor um todo – o carro de boi, isolamos a roda para apresentar suas peculiaridades e descrever todas as partes que a compõem, apresentando assim suas visualidades formais. A simetria, as formas, dimensões, texturas, materiais que dialogam para compor e adornar a peça.

Na segunda instância, a semântica, nos dizeres de Freitas (2004), pressupõe a interconexão com outras representações culturais de um determinado contexto histórico. Isso é evidenciado no sentido do símbolo da cruz e da disposição do número das agulhas que agrega a roda um sentido religioso, envolto de mística protetora. O sentido atribuído à imagem da roda em cruz para os carapinas e carreiros expressa o valor simbólico agregado ao carro de boi que além de ser condutor de carga e dos romeiros a Trindade também possui sentido de proteção contra o mal. Cada parte que se agrega a roda possui um significado em seu existir gerando sentido, conhecimento e signos específicos para a coletividade que se apropria destes saberes e modo de vida.

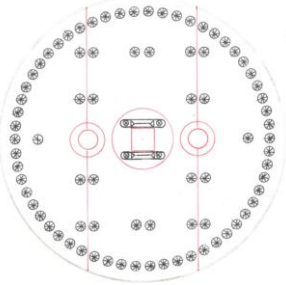
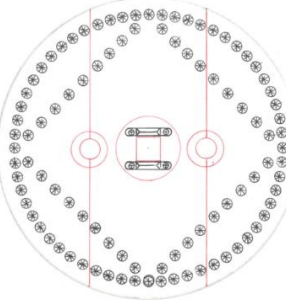
O último aspecto abordado por Freitas se refere à implicação social como perspectiva metodológica. Nesse tratamento, ele considera a historicização material da imagem, o reconhecimento de suas circunstâncias de produção e os resultados de suas recepções, como informações e valores em consequência da imagem (Freitas, 2004). A simbologia e subjetividade que enlaça o carro de boi e sua presença durante o período colonial, período imperial. Seu engajamento no desenvolvimento econômico, político e religioso. Os elementos representativos da roda legitimam o carro de boi como objeto artístico socialmente construído por meio das manifestações culturais goianas.

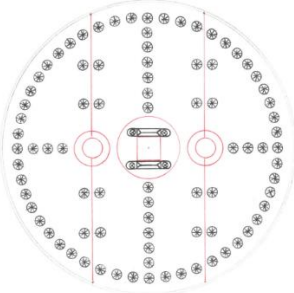
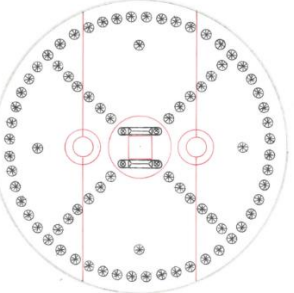
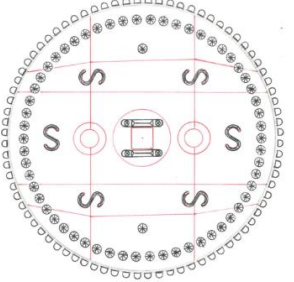
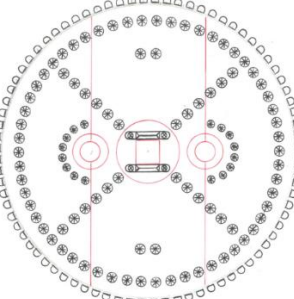
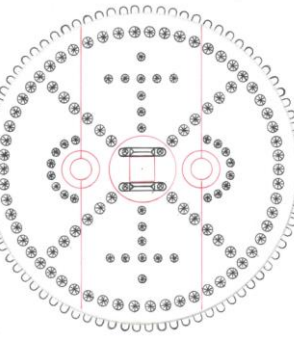
As rodas do carro de boi já recortaram muito chão, as histórias e memórias dos caminhos percorridos, dos atores que conduziram os trajetos, as espacialidades e temporalidades que este bem cultural se posicionou, o coloca como signo de uma historicidade mundial, nacional e local que, nos dias de hoje, mesmo diante da modernidade faz com que seus atores o tenha como expressão viva, impondo sua imagem em contraste com a contemporaneidade.

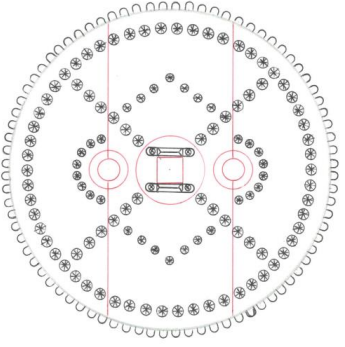
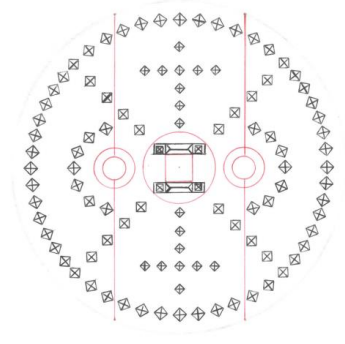
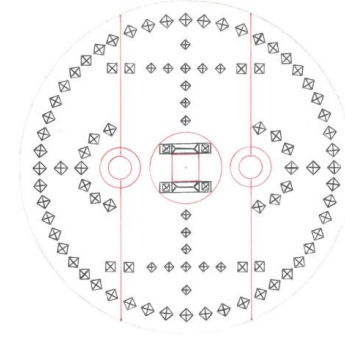
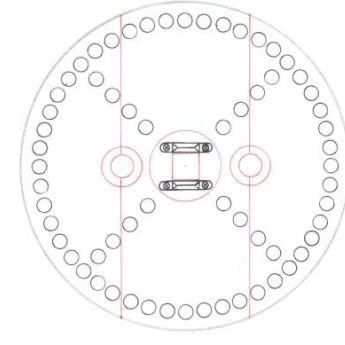
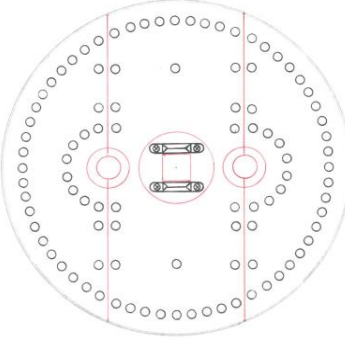
Além desse modelo de roda em cruz, existem outros que trazem ao carro uma estética única que corroboram para uma harmonia artística que proporcionam ao espectador um olhar apreciador. Destacamos abaixo imagens de alguns modelos de roda que o Sr. Luiz de Anicuns nos mostrou. Nestes modelos podemos visualizar vários formatos de desenho utilizando as agulhas: pião, bolacha, bolachinha e quatro pancadas. Em algumas posições as agulhas estão para adornar e em outras posições para garantir o encaixe das peças e a proteção para que a madeira não rache. É unânime em todos os modelos o contorno com as agulhas nas extremidades das rodas o que alguns carapinas chamam de costura, rosário.

Segue modelos de rodas de carro de boi fornecidas para a pesquisa do arquivo pessoal do Sr. Luiz de Anicuns:

Quadro 03 - Modelo de roda para carro de boi

IMAGEM	DESCRIÇÃO
	Roda modelo tradicional: As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meio as cambotas, no modelo pião. Acima e abaixo das ocas, agulhas modelo pião unindo as arreias. Duas agulhas na parte superior e inferior do meio para evitar rachaduras na madeira e uma agulha de cada lado posicionada no meio das cambotas para enfeite.
	Roda modelo losango: As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meio as cambotas, no modelo pião. Feitas com agulhas no modelo pião, transpassam as arreias em diagonal e prendem o meio com as cambotas. As agulhas possuem um espaçamento em cada lado do losango, somando nove de cada lado.

	Roda modelo reta de agulhas pião: As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meião as cambotas, no modelo pião. Seguindo o encaixe vertical do meião e das cambotas, sendo seis agulhas na parte superior e seis na parte inferior. São dispostas nas arreias superior e inferior quatro agulhas de cada lado para prender, totalizando oito agulhas. Na região externas das ocas, sendo também o meio das cambotas, três agulhas para enfeite.
	Roda modelo X: As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meião as cambotas. É feita com agulha pião, em cada vão uma agulha nas extremidades para enfeite e não deixar a roda rachar, um total de seis agulhas no quadrante da roda. A roda em X dois lados são iguais e dois lados possui medidas diferentes, isso é o que difere este modelo do modelo em cruz. Como enfeite, uma agulha no meio do meião e das cambotas
	Roda travas em S. Este modelo possui dois S travando as arreias, juntamente com o meião e as cambotas, um na parte superior e outro na parte inferior. Do lado externo das ocas também temos um S para não deixar a madeira rachar, totalizando seis S. Na parte superior e inferior do meião uma agulha modelo pião. Temos agulhas dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meião as cambotas, no modelo pião.
	Roda modelo X com meio círculo nas ocas. Neste modelo além do formato das agulhas pião formando o X com seis agulhas em cada quadrante temos também oito agulhas contornando as ocas em meio círculo dispostos para o lado externo da roda. Na parte superior e inferior duas agulhas no meião. Temos o contorno em agulha modelo pião formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meião as cambotas.
	Roda modelo X com desenho de cruz no meião e meio círculo nas ocas. As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meião as cambotas, no modelo pião. Neste modelo além do formato das agulhas pião formando o X com seis agulhas em cada quadrante temos também oito agulhas contornando as ocas em meio círculo dispostos para o lado externo da roda. Na parte superior e inferior do meião temos cruces com um total de 9 agulhas cada.

	Roda modelo X, no meião agulha pião formando um triângulo no lado superior e inferior e as ocas contornadas por fora com meio círculo. As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, no modelo pião, com a função de unir o meião as cambotas. Neste modelo, além do formato da agulha pião formar o X, temos sete agulhas na parte superior e sete na parte inferior do meião formando um triângulo. No contorno das ocas, oito agulhas em meio círculo dispostos para o lado externo da roda.
	Roda modelo X com desenho de cruz no meião e meio círculo nas ocas. As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, no modelo quatro pancadas na posição diagonal, com a função de unir o meião as cambotas. Neste modelo, além do formato das agulhas modelo quatro pancadas formando o X, temos sete agulhas modelo quatro pancadas contornando as ocas, em meio círculo, dispostas para o lado externo da roda. Na parte superior e inferior do meião encontramos nove agulhas, quatro pancadas formando duas cruzes.
	Roda modelo de cruzes e meio círculo nas ocas. As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, no modelo quatro pancadas na posição diagonal, com a função de unir o meião as cambotas. Neste modelo as laterais externas das ocas são contornadas por sete agulhas e uma no meio de cada cambota no lado externo. A cruz utiliza nove agulhas, quatro pancadas. Também na parte externa do meião temos duas agulhas na parte superior e inferior prendendo as cambotas.
	Roda modelo cruz. São feitas com agulhas modelo bolachona. São dispostas quatro agulhas em cada quadrante para formar a cruz. Para fazer a costura ou rosário circular nas extremidades da roda, cada quadrante utilizou doze agulha.
	Roda modelo meio círculo nas ocas. Neste modelo é utilizado a agulha bolacha. Temos também dez agulhas contornando as ocas formando meio círculo dispostos para o lado externo da roda. Na parte superior e inferior quatro agulhas bolachas no meião na ligação entre o meião e as cambotas. Na parte superior e inferior do meio uma agulha bolacha para garantir que a madeira não rache. As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meião as cambotas.

Os modelos de roda para carro de boi nos expõem a quantidade de opções que um carapina pode ter na hora de fabricar um carro de boi. Toda a estética presente é criada pela disposição das agulhas que podem dar origem a figuras em formatos variados sendo dispostas em linhas retas, paralelas, circulares, diagonais e figuras geométricas.

Outro detalhe que traz uma delicadeza ao par de rodas é que do centro para as pontas ela vai afinando, tendo assim o meio mais volumoso, dando um contraste na madeira ao ser lapidada. As ocas são outro atrativo estético das rodas, mas com funções variadas. Em conversa com Sr. Luiz de Anicuns e outros carapinas como: Sr. Osmiro, o Wallace de Inhumas me confirmaram que as ocas, dois furos feitos em formato circular são para respiro do eixo, pois são sempre dispostas nos pares de roda de maneira oposta para que quando uma oca estiver em uma roda na posição horizontal na outra roda a oca esteja na posição vertical.

O respiro é necessário porque o atrito do eixo com as rodas pode esquentar e pegar fogo no carro. O outro motivo apontado pelo Sr. Luiz de Anicuns seria para expandir o som do canto do carro de boi que acontece no eixo bem próximo as rodas. Os antigos também faziam uso das ocas para subir no carro e também quando atravessam um riacho as ocas servem como vasão da água.

Figura 26 - Formato das duas ocas na roda a posição que ocupa, no centro temos o espaço para fazer a ligação do eixo.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora.

Na imagem 26, temos uma roda em andamento já com a lapidação e com a união do meio (localizado ao centro e de maior espessura) e os cambões (localizado nas laterais do meio e de menor espessura). Todo o formato de encaixe interno já pronto e com o aro de ferro fixado. Na imagem, também é possível visualizar a chanfra nas ocas e a espessura da roda que no centro é mais grossa. Bem ao centro em formato quadriculado, temos a mecha destinada a fixação do eixo.

Atualmente, os carros mais encontrados são os de 20 (vinte) balaaios³⁴, mas no período em que eram utilizados efetivamente para o trabalho no campo a maioria dos carros eram acima de 40 (balaaios), este tipo de carro tem a sua roda com a medida de 1,50 metro de diâmetro e 5,5 centímetros de largura são enormes e imponentes e para subir no carro depois que estava com toda carga em cima tinha o apoio da oca para impulsionar a subida do corpo.

Figura 27 - Rodas para um carro de 40 (quarenta) balaaios ao lado um carro de boi de 20 (vinte) balaaios.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora.

É visível a grande dimensão das rodas de um carro de 40 (quarenta) balaaios quando colocada ao lado das rodas de um carro de 20 (vinte) balaaios, como mostra a imagem 27, fica evidente a proporção nas dimensões e na capacidade.

Para finalizarmos as informações existentes na roda do carro de boi, trazemos uma outra peça: os pregos fixados no aro de ferro, que também garantem o valor estético e modelo da roda. Os pregos têm função essencial na garantia de unir e firmar o encaixe da tríade que compõem a roda, sua utilização deve ser precisa e eficaz para que a montagem venha a ser perfeita. Os pregos são responsáveis pela fixação do carro no solo, funcionando como freios e até impedindo que o carro movimente lateralmente o que forçaria as rodas e o eixo. Quando defendemos a ideia segundo a qual os pregos também agregam valor estético, estamos certos de que, no mundo do carro de boi, há modelos específicos de cabeças de prego que garantem um adorno a mais. Os pregos dispostos na roda junto ao aro de ferro possuem modelos e funções

³⁴ O “balaio” se trata de uma cesta de fibras que varia de tamanho, dependendo da região que é produzida. Em Goiás um balaio carrega aproximadamente 40 quilos. O balaio mineiro é menor, cerca de 30 quilos. No entanto, a principal carga que um carro de boi conduz é o milho em espiga, e um “balaio” goiano carrega 2 “mãos” de milho. Cada “mão” são 60 espigas (grandes). Portanto, um balaio carrega 120 espigas. Um carro de 40 balaaios consegue carregar uma carga de 4.800 espigas de milho. Na prática, quando se trata de milho seco (em grão), em peso significa cerca de 1,5 toneladas “Manual modo de fazer carros de boi” (Iphan; 2023).

específicas para sua rodagem. No quadro abaixo, é possível observar sua estética e sua função com maior facilidade.

Dos carapinas entrevistados na pesquisa, o Sr. Wallace de Inhumas está iniciando o aprendizado como ferreiro e o Sr. Luiz de Anicuns domina o ofício de ferreiro, confeccionado pregos e agulhas.

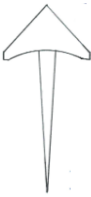
Figura 28 - Sr. Luiz carapina de Anicuns confeccionando em sua oficina um prego pião.

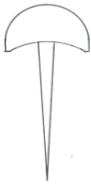


Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=89pmLpUdnG8>, Acesso:13/10/2023

No quadro que disponibilizamos em seguida, que foi elaborado a partir do material exposto pelo Sr. Luiz de Anicuns durante a entrevista e também está nas páginas do Ebook – Manual modo de fazer carro de boi (Iphan, 2023), destacamos os modelos de pregos utilizados para o fabrico de carro de boi.

Quadro 04 - Modelo de prego

Imagem	Nome e modelos	Estética	Função
	Prego pião	A cabeça do prego pião é pontiaguda em formato de triângulo que vai abrindo formando uma saia com maior espessura.	Este tipo de prego é utilizado para que o carro possa se deslocar em terrenos inclinados ou acidentados. Corta o chão fixando o carro no solo não permitindo que o carro desloque lateralmente, evitando que danifique as rodas quebrando a espiga do eixo. Quando percorre ruas com massa asfáltica danifica deixando perfurações no asfalto. Sua cabeça possui 3 (três) centímetros de altura.
	Prego cabeça de ovo	Sua cabeça é oval, abre suas saias para a espiga sempre arredondando.	Utilizado para terreno plano, onde o solo não apresenta deformações. Não chega a cortar o solo a menos que o mesmo esteja úmido.

	Prego meia laranja	Sua forma tem o aspecto esférico dividido ao meio	Utilizado em terreno planos com solo compacto e fofo, pois o formato de sua cabeça não danifica o solo. É o mais recomendado para percorrer trajetos com massa asfáltica.
	Prego piãozinho	A cabeça do prego piãozinho é pontiaguda em formato de cone, sua saia finaliza dando a ele forma de triângulo.	Este tipo de prego é utilizado para que o carro possa se deslocar em terrenos inclinados ou acidentados. Ele corta o chão fixando o carro no solo evitando que o carro desloque lateralmente, danificando as rodas ou quebrando a espiga do eixo. Quando percorre ruas com massa asfáltica danifica deixando perfurações no asfalto. Sua cabeça possui 2 (dois) centímetros de altura.

Fonte: Arquivo pessoal do Sr. Luiz de Souza, acesso: 08/06/2023.

Os pregos cordões, em sua maioria, possuem 8 (oito) centímetros de comprimento e 3,5 (três e meio) a 4 (quatro) centímetros de largura. Eles são chamados de pregos cordões porque são fixados sempre um ao lado do outro dando a ideia de seguimento, bem como são colocados na roda para garantir o deslocamento em variados terrenos.

Figura 29 – Prego modelo bolacha do carapina Sr. Reis.



Fonte: Arquivo da pesquisadora

Na imagem 29, visualizamos prego de modelo bolacha encontrado em visita técnica na casa do Sr. Reis do município de Damolândia. Na oportunidade, este entrevistado nos confidenciou que tem mais de 100 pregos modelo quatro pancadas para fabricar um carro de boi.

Na atualidade nem todos os carros desempenham a mesma função no campo, sendo utilizados em pequenas tarefas e mais efetivamente em desfiles municipais e na Romaria de

carros de boi de Trindade. A preferência para carros de boi com rodas com os pregos meia laranja e cabeça de ovo no intuito de não danificar tanto os asfaltos das estradas quando estes adentram as cidades. Mas há ainda aqueles que não abrem mão em fazer uso do prego pião, mesmo sabendo do estrago que ele pode causar.

O que não se pode negar é que os pregos de modelo cordão corroboram para dar estilo para os carros de boi e garantem um adorno a mais para apreciação dos carreiros e dos apaixonados pelo carro de boi.

Figura 30 – Sr. Antônio carapina de Taquaral apresentado a agulha modelo quatro pancadas.



Fonte: Arquivo da pesquisadora.

O Sr. Antônio de Taquaral³⁵ nos explicou que os pregos e as agulhas são conhecidos também como prego “costura” devido ao fato de eles terem a função de contornar a roda seguidamente para costurar as cambotas ao meio, garantindo que não se soltem ou rachem, tal como Souza (2003, p. 219) os denomina como “pregos de coser”. Na imagem 30, temos o Sr. Antônio que apresenta duas agulhas do modelo quatro pancadas que são utilizadas na parte da frente da roda. Este modelo é o que ele utiliza para confeccionar seus os carros de boi.

Sem dúvida, para um artesão construtor de carro de boi, a cada obra (carro) confeccionada fica na memória todo um trabalho de técnica mas, acima de tudo, uma arte construída diante de uma matéria-prima rústica sem formato, e que através de suas mãos, nasce um imponente e majestoso veículo envolto de sentido, técnica e arte.

3.2 Construção da mesa e eixo: A arte do carro "cantadô"

³⁵ Entrevista realizado no dia 22/09/2023 na cidade de Taquaral de Goiás.

Entre alguns fabricantes de carro de boi, a peça mais difícil, melindrosa que requer maior dedicação é a mesa. Segundo informações dos carapinas entrevistados, essa peça do carro de boi possui um número grande de peças com encaixes perfeitos. Suas furas³⁶ são de formatos quadrados ou arredondados para o encaixe das outras peças. Possui uma peça centralizada de madeira inteiriça chamada cabeçalho que vai de uma ponta a outra do carro chegando a medir 4,5 a 5,0 metros de comprimento, entendida como “coluna vertebral do carro” (Souza, 2003 p.212). Outra peça que também merece destaque na mesa é a cheda, em decorrência da necessidade de seu formato curvo posiciona ao lado do cabeçalho, abrindo lateralmente e contornando o carro até sua parte traseira, nela também se fixam os fueiros³⁷ e apoiam as madeiras do assoalho. Para confecção das chedas é necessária madeira naturalmente torta, com curvatura para compor o formato das chedas, dando com isso mais resistência a peça, pois a veia da madeira acompanha a curvatura.

Figura 31 - Fabricação da mesa pelo carapina Sr. Osmiro de Inhumas – GO.



Fonte: Túlio Fernando Mendanha Oliveira, 2019.

Na imagem 31, observamos o Sr, Osmiro, do município de Inhumas, a trabalhar em uma mesa de carro de boi. Essa peça do carro de boi já se encontra em estágio bem avançado com a madeira que compõe o assoalho e que está toda encaixada. É possível observar que ele está lixando a madeira com uma lixadeira elétrica e, quanto à mesa, evidenciamos um acabamento bem feito, com peças bem encaixadas e bem niveladas. Sr. Osmiro é conhecido no mundo do carro de boi como um construtor de carros sem defeitos. Seus veículos possuem acabamentos e medidas precisas e perfeitas. A foto foi cedida à nossa pesquisa pelo Dr. Tulio Fernando

³⁶ Buracos, orifícios feitos para encaixes de peças do carro de boi.

³⁷ Bastões cilíndricos de madeira com mais ou menos 80 centímetros de comprimento, tendo uma das extremidades ligeiramente afiladas. São colocados sobre as chedas para amparar as esteiras laterais ao carro garantindo proteção e contenção da carga.

Mendanha de Oliveira, notório antropólogo do município de Inhumas que também se ocupou em pesquisar questões relacionadas ao objeto cultural carro de boi.

A mesa do carro de boi é responsável por abrigar toda a carga. Devido ao fato de o carro de boi ser um veículo de transporte, ele tem a capacidade de conduzir variadas cargas. Nas áreas rurais, esse meio de transporte também desempenha esse papel muito bem ao fornecer o carregamento de milho, feijão, cana de açúcar, madeira, pedra, etc., bem como o que for necessário transportar de um lugar para o outro, além de levar, nos desfiles e romarias, a tralha do carreiro. Também podem carregar carga a granel mas, para isso, é necessário agregar aos fúeros uma peça chama esteira feita de lascas de tabocas³⁸ ou bambu (Bambusoideae) encontrado facilmente em todo o território deste país. A esteira é confeccionada por meio de uma técnica de tecelagem onde vão se cruzando as tiras com mais ou menos um metro de altura contornando o carro em sua frente e laterais e na traseira no recavém (madeira retangular colocada na traseira do carro de boi). Na traseira, se agrega uma tampa para proteger os grãos, confeccionado do mesmo material. A esteira também proporciona uma visão estética ao carro até porque existem técnicas variadas de trançar as tabocas dando a cada carro um estilo próprio.

A tecelagem utilizada para confecção da esteira é totalmente artesanal, sendo necessário conhecimento da técnica. Quem realiza este trabalho é um artesão que conhece e domina o trançado. Para cada trançado e objeto a ser feito, utiliza-se espessura e trançados específicos, para a esteira os trançados mais comuns são no formato: xadrez, escamas, zigue zague ou escadas.

Figura 32 – Esteira ziguezague.



Fonte: Arquivo da pesquisadora

Figura 33 – Esteira escama de peixe.



Fonte: Arquivo da pesquisadora

³⁸ Taboca é o nome popular (oriundo do tupi), nome científico da planta é *Guadua angustifolia*), já não se encontra com tanta facilidade.

Figura 34 – Esteira degradê em losango.



Fonte: Arquivo da pesquisadora

Na figura 32, temos as fibras trançada no modelo ziguezague um dos mais encontrados nos carros de boi. Na figura 33, percebemos as fibras trançadas em modelo escama de peixe. Já na figura 34, as fibras foram trançadas no formato tridimensional usando o lado interno da fibra que é amarelado e o lado externo da fibra que é verde o desenho forma losangos. A esteira tem sua função específica no carro de boi de proteção da carga, mas além disso ela também agrega uma função estética que embeleza e diferencia os carros.

É possível contornar os fueiros do carro de boi também com outros materiais. Na fazenda do Sr. Reis havia um carro de boi estacionado embaixo de uma árvore cercado de madeira. Também vimos em desfiles cercados com bambus finos ziguezague nos fueiros. Em Damolândia, além do Sr. Nenê da Tunica, que confeccionava esteira existe um outro senhor que também confecciona, mas fomos informados que não dá entrevista. Na região de Boa Vista, no município de Petrolina de Goiás temos irmãos Carlos e Luiz que dominam o ofício de trançar esteira para carro de boi. Na imagem 35 apresentamos os irmãos dedicados em fazer o trançado de uma esteira de carro de boi.

Figura 35 – Irmãos de Petrolina de Goiás tecendo esteira para carro de boi.



Fonte: @Instagram: Prosadecarreiro.

Muitos carreiros utilizam os bambus coloridos formando um degradê na trama da esteira, alguns chamam de flor, outros de losango, com aspecto tridimensional.

Outra questão relacionada a mesa é a disposição da carga sobre ela. A montagem da carga na mesa do carro de boi não é tarefa simples, exige bastante perspicácia e normalmente é tarefa de algum aprendiz de carreiro ou candeeiro. O cuidado está relacionado ao posicionamento da carga sobre a mesa, a distribuição do peso deve ser equilibrada isso porque se a traseira estiver com maior peso corre o risco de enforçar os bois. Se a frente estiver com maior peso irá forçar a canga sobre o pescoço dos bois podendo machucar.

Agregada à estrutura da mesa e que proporciona, também, uma visualidade exótica ao carro de boi é a tolda, cuja pronúncia, no mundo cultural do carro de boi, também é realizada como “torda”. Ela é presa aos fueiros e não é fixa, ou seja, o carro de boi pode rodar somente com os fueiros sem a tolda. Toldar um carro de boi significa cobri-lo. O costume de usar o carro de boi toldado veio da necessidade de proteger os passageiros e os mantimentos do sol e da chuva.

Tolda ou toldo é uma cobertura que se superpõe à mesa do carro de boi. Essa cobertura apresenta duas formas principais: ora em abóbada, ora em cumieira. No primeiro caso, constrói-se com arcos paralelos de madeira ou de ferro, atados às pontas superiores dos fueiros, correndo sobre eles delgadas ripas longitudinais. No segundo, quando a tolda tem a forma de um telhado de duas águas, a armação se faz por meio de traves de madeira que se ligam em ângulo na cumieira, correndo longitudinalmente sobre elas as mesmas ripas delgadas.

A tolda é um atrativo a mais na estética do carro de boi, são confeccionadas, em sua maioria com couro de boi tratado, dando um colorido diferenciado em função da pelagem do couro utilizado. Antigamente, usava cobrir o carro de boi com capim sapé, mas com a extinção desta matéria prima, hoje são cobertos com couro ou lonas.

Alguns carros de bois são ornados em suas toldas com objetos do mundo rural como: cabaças, chifres, cestos. No desfile de carros de boi de Trindade em 2023 visualizamos também: tamboretes, cangas, canzis, gaiolas com pássaros e até um galinho em cima da tolda durante a passagem dos carros.

Figura 36 – Armação de uma tolda com bambu.

Figura 37 – Estrutura interna do carro de boi mostrando armação de tolda no ferro.



Fonte: Arquivo da pesquisadora



Fonte: Arquivo da pesquisadora

Nas imagens da figura 36 e 37, podemos ver a estrutura de uma tolda que pode ser de madeira ou de ferro. Esta estrutura é presa aos fueiros e pode ser removida. A estrutura na imagem 36 foi fotografada na fazenda onde reside o Sr. Luiz de Anicuns, feita com madeira flexível, normalmente cipó, bambu. Já o carro de boi da imagem 37, evidencia-se a parte interna da tolda que foi fotografada no Desfile de carros de boi da Capelinha (Distrito de Anicuns), sendo o carro de boi do Sr. Cristiano Viera de Araújo. Nesse carro em específico, a estrutura da tolda é feita de ferro.

Uma mesa de carro de boi, puxada por cinco juntas (dez bois), pode transportar em torno de 1,2 tonelada a 1,5 tonelada, isso corresponderia entre 40 e 44 balaios de milho, dependendo da localidade do país. Isso equivale a carga de dois carros utilitários ou de uma caminhonete. Neste comparativo percebe-se o potencial dos bois ao puxar um carro de boi com sua carga montada.

Dois acessórios chamam a atenção no carro de boi e se destacam tendo função estabelecida, ornando o visual artístico do carro, são: a espera e o azeiteiro. Os dois são posicionados na parte traseira da mesa do carro de boi. O azeiteiro é um adorno de destaque na visualidade, inclusive reproduzida até em miniaturas de carros de boi. Sua função é guardar o óleo de mamona utilizado para lubrificação do eixo para que ele não se queime e gire macio, também auxilia para fazer o carro cantar. O azeiteiro é confeccionado com um chifre de boi, em seu espaço interno fica armazenado o azeite de mamona com um pau, enrolado em sua ponta um pedaço de pano para facilitar a lubrificação, um item que não pode faltar no carro de boi.

A espera é uma peça de madeira, removível, que apoia o cabeçalho do carro, como calço, quando estacionado sem as juntas de bois. É, geralmente, afixada ao pigarro através de uma pequena tira de couro.

Enquanto acompanhávamos os carreiros de Inhumas, vimos a preocupação em não esquecer a “espera”. Ela é quem deixa o carro de boi em posição horizontal quando são retirados os bois. Existe uma crença entre os carreiros que o cabeçalho do carro não pode ficar no chão. Isso traria um atraso para o carreiro, retirados os bois o carro precisa ser ancorado com a “espera” para que tudo corra bem.

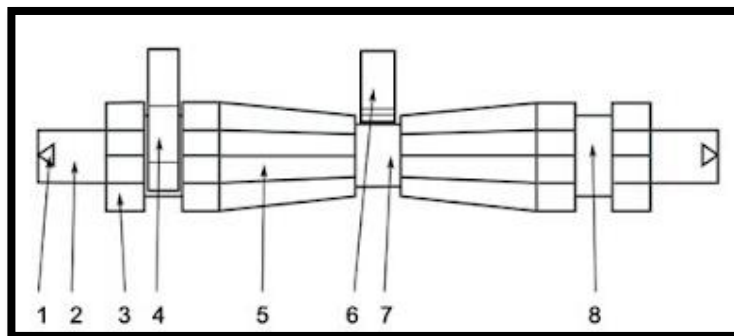
Já falamos sobre a roda, a mesa e agora para completar a tríade, falaremos do eixo, onde se posiciona as rodas, encaixando as espigas na mecha da roda e prendendo com uma cava de madeira para o ajuste final. O eixo é fixo na mesa dando o formato do carro de boi.

O eixo do carro de boi também possui sua estética e é no encaixe dele com as rodas que temos o som mais apreciado no mundo do carro de boi, “o cantar do carro de boi”. O eixo tem formato oitavado, padrão nas terras goianas. Um diferencial do eixo é sua espessura que também interfere no seu canto. Sr. Reis de Damolândia, nos relatou que o eixo grosso corre menos risco de o carro pegar fogo, isso porque ele demora mais para fazer a volta no seu próprio eixo, esquentando menos. Em conversa com os carapinas ambos confirmam que carro com eixo grosso canta grosso e carro de eixo fino canta fino.

A madeira para o eixo é entalhada em duas metades simétricas opostas, nas extremidades temos as espigas em formato prismático para o encaixe da mecha da roda. O eixo tem o formato octogonal nas extremidades e vai afinando para o centro, desta lapidação oitavado surge o degolo. Entre as espigas e o degolo de cada lado é feito um entalhamento cilíndrico rolator chamado cantadeiras.

Para fixar a mesa ao eixo, encaixa-se o chumaço peça cilíndrica côncava unida a cantadeira nas laterais do chumaço, encaixando lateralmente a cantadeira esta os cocões. Os cocões são as quatro peças de madeira presas à mesa do carro de boi por entre as quais gira o seu eixo. Já o chumaço é uma espécie calço ou cunha, produzido de madeira macia, que força o atrito com o eixo, resultando no som conhecido como “cantiga do carro”.

Figura 38 - Desenho de eixo com três cantadeiras.



Fonte: prefeituraunai.mg.gov.br/pmu2/outros/secretarias/cultura/patrimonio_historico_cultural_unai_mg/almanaque_01_festa_moagem_carro_bois_unai.pdf. Acesso: 13/09/2023

Através da figura 38, podemos identificar o eixo do carro de boi e visualizar cada parte que o compõem. No item de número 1, encontra-se a cavia da roda responsável por prender a roda ao eixo. No seguimento de número 2, temos a espiga com seu formato prismático quadrado que precisa ter o encaixe perfeito na mecha da roda sem deixar calos. No item 3, aparecem as emborgueira ou “purgueiras”, sendo colocada uma de cada lado da roda. No número 4, temos o cocão madeira macia em formato cilíndrico com outro cilindro mais fino que se encaixa nas furas da mesa.

O número 5 é o degolo que dá o formato oitavado no eixo. No item 6, temos o chumaço do meio. Essa imagem representa um eixo com três cantadeiras e, nesse caso, a cantadeira do meio não tem cocão. Ela aprende apenas nas laterais. É mais comum encontramos carros com eixo com duas cantadeiras. Todavia, em Damolândia, na casa do Sr. Reis, que é carreiro e carapina de Damolândia, foi possível ver um eixo para três cantadeiras que estava jogado em seu quintal. No número 7, destacamos a cantadeira do meio com seu contorno côncavo para apoio do eixo e, por fim, no número 8, eis a cantadeira lateral.

Figura 39: Eixos usados de duas cantadeiras e de três cantadeiras jogados no quintal do Sr. Reis de Damolândia.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora

A figura 39 foi registrada na fazenda na qual reside o Sr. Reis, no município de Damolândia. São dois eixos de carro de boi usados que estavam jogados no quintal próximos à casa e a um cômodo externo onde ele guarda suas ferramentas. O eixo que está acima na imagem possui três cantadeiras, oitavado e manteve seu formato retilíneo das pontas para o meio, não tendo degolo. Suas purgueiras e o espelho das purgueiras foram rebaixadas. Sr. Luiz nos disse que o carro de três cantadeiras não canta fino, seu canto é somente grosso. Mas segundo Sr. Luiz o cantar grosso do carro é causado pela grossura do eixo. Quanto mais grosso nas ponta e degolado no meio, mais fino no centro, mais grosso ele vai cantar. Quando observamos as espigas, é possível percebermos o quanto estavam bem desgastadas. O eixo localizado abaixo da imagem é para um carro de duas cantadeiras, oitavado, tendo as extremidades grossas afinado o degolo para o centro. É possível visualizar o desgaste das cantadeiras.

Assim como existe modelos de rodas de carro de boi, também é possível confeccionar eixos com estilo variados, não só pelo número de cantadeiras, mas pelo torneamento da madeira com rebaixamento das purgueiras, com degolo fino ou sem degolo. Sr. Luiz disse que conhece pelo menos uns oito modelos de eixo.

Outro ponto de atenção ao se fabricar um eixo é o cuidado com as medidas das espigas. Segundo Sr. Luiz, de Anicuns ao riscar a espiga na tora de madeira, os riscos devem ser precisos, feito com esquadro. Isso porque as ligações entre a mecha da roda com a espiga do eixo devem ser perfeitas, sem espaço ou calos, como diz os carapinas. Caso em algum dos quadrantes da espiga do eixo tenha sobras, tanto na entrada da espiga quanto na saída a roda do carro de boi corre o risco de “escrever”.

Na linguagem do “mundo do carro de boi” quando o carro escreve é como se suas rodas estivessem cambetas, bambas, dando a impressão que irão sair do eixo. O rasto do carro de boi ao invés de formar linhas retas ficam fazendo curvas, por isso a expressão “o carro está a escrever”, no sentido de que foi mal eixado na espiga. Quando o carro está “escrevendo muito, nas duas rodas se diz que “o carro é letrado de pai e mãe” falas do Sr. Luiz de Anicuns.

Outro assunto importante que deve ser observado é o aparecimento de calos que são espaços na entrada ou saída da espiga em um dos quatro lados ao ser encaixada na mecha da roda, é necessário tirar e fazer os ajustes. Ao eixar um carro e o aperto ficar “meia mecha” que é ter espaço na entrada ou na saída no encaixa da espiga com a mecha, poderá acontecer de o carro pegar fogo ou não cantar bonito. Calos também podem ser formados quando se anda com o carro com “meia mecha”, com muito peso na mesa e as rodas bambas, como o peso não fica

bem distribuído amassando a entrada ou a saída da mecha, com isso logo terá que ir para o concerto, pois as rodas vão ficando cada vez mais bambas.

Apesar de confeccionadas separadamente: a roda, a mesa e o eixo quando são encaixados, isso deve acontecer perfeitamente ou ocasionará defeitos. Na entrevista em Damolândia Sr. Reis e o Sr. Geraldo, conhecido por todos na região como “Nené da Tunica” conversaram sobre a preocupação em acertar a posição de encaixe da mesa com o eixo, para posicionar com bom nivelamento, pois não pode ter diferença na distância entre traseira e dianteira, isso deve ser equilibrado.

Esta composição do eixo encaixado nas rodas e a sobreposição da mesa forma todo o arquétipo do carro. Ao se movimentar por meio da tração animal produzirá o tão conhecido e afamado “canto do carro de boi”. É comum a expressão carro de boi que não canta, não é carro, é carroça. O encanto do carro de boi está no seu canto.

O carro cantador é constante, ininterrupto e harmonioso, mesmo nas situações mais rudes ou nas manobras de idas e vindas. A quilômetros de distância, aqueles que conhecem percebem a chegada da essência do carro muito antes que ele possa ser visto. Pois o canto do carro é exatamente isso: é a sua essência, é a alma do condutor, é a maneira pela qual o carro impõe sua presença. Para os conhecedores do carro de boi o mesmo apresenta três tipos de canto: pombo, que é médio, macio. Gaita, fino e alto. E baixão, que é grosso e grave.

O canto dos veículos, o cantarolar do carro, é uma de suas características. Os carros de boi cantam, rangem, gemem, estridulam, berram, guincham, cricríam, crepitam, ressoam e zunem toda essa sonoridade é realizada por uma peça acoplada entre a roda e o eixo lubrificada com óleo extraído de uma planta chamada mamona (nome científico *Ricinus communis*).

No artigo produzido pelo antropólogo Tulio Mendanha, que descreve sobre a construção de carro de boi enaltecendo os conhecimentos adquiridos por esses construtores de carro de boi sobre a madeira. Em relação ao lenho utilizado para um carro de boi ser cantador o pesquisador descreve:

Carreiros mais experientes garantem conhecer as diferentes emissões sonoras expelidas pelo carro de acordo com cada espécie de madeira que foi usada no processo de feitura. Eles também destacam que a qualidade do veículo está relacionada a terra de onde sua matéria prima foi retirada: árvores que crescem próximas a regiões úmidas tendem a produzir madeira mais verde, que demora a secar mesmo se colhidas no quarto minguante. Uma vez que madeira verde não produz um bom som e que ‘carro de boi tem que cantar’, tal tipo de lenho não é adequada para tal propósito (Oliveira, 2022, p. 7).

O canto do carro de boi é uma unidade única e singular. É unânime entre os carreiros e carapinas que cada carro de boi produz seu som único, reconhecido pelos bois e pelo carreiro,

ou seja, um carro de boi nunca canta como outro. O som emitido pelo carro de boi tem funções específicas e serve para dar ritmo na passada da boiada, anunciar sua chegada com antecedência.

Os cantos dos carros de boi são tão velhos quanto a própria civilização e não será demasia afirmar que esse meio de transporte foi um dos companheiros mais presentes do homem na conquista e aproveitamento das terras ao longo do processo civilizatório. Entretanto, sua longevidade também é constatada e comprovada até os dias atuais, mesmo que, ao longo desses tempos, o mesmo tenha sofrido diversos tipos de concorrência.

Quando o tráfego nas estradas era exclusivo dos carros de boi era por meio do som que se tinha o sinal para que os carreiros parassem para permitir a passagem de outro carro. Isso porque em estradas estreitas com terrenos irregulares, com curvas é impossível dois carros de bois passarem ao mesmo tempo, principalmente se estiver com muitas juntas. Além destas funções, o som do carro de boi produz sentimentos variados nas pessoas que o escutam. Alguns dizem sentir tristeza, saudade, alegria, melancolia.

Em 2018, estiveram presente na Romaria de carros de bois de Trindade dois pesquisadores espanhóis Xabier Erkezia e Luca Rollo pesquisando a origem dos carros de boi e como o característico som emitido pelo veículo era uma forma de comunicação nas civilizações da Idade Média, segundo eles em entrevista à rede de comunicação Pai Eterno os sons dos carros de boi estão entre os sons mais antigos da história da humanidade. Depois de percorrerem diversas cidades e países que tiveram a presença do carro de boi evidenciaram que o Brasil é o único lugar que possui uma forte cultura dos carros de boi.

Toda a composição da fabricação do eixo é fundamental para que o carro seja contador. Em entrevista com o Sr. Wallace de Inhumas, ele nos explicou que a espécie de madeira utilizada para fabricação do eixo e consequentemente para fazer o carro cantar deve ser retirada um metro acima do chão, caso isso não seja respeitado corre risco de o carro não cantar.

Fica claro que existe toda uma rede de estrutura a ser seguida para que ao final do processo de fabrico do carro de boi ele possa rodar com perfeição e ecoar seu canto por onde passar. Até porque o canto do carro de boi se expressa e se diversifica em várias esferas, chegando em vários espaços antes mesmo que o próprio carro de boi.

Na literatura goiana, encontramos vários escritores que mencionaram em suas obras o carro de boi. Temos excelentes trabalhos como de Olímpio Pereira Neto em sua obra “Um lugar no mapa”, em que descreve historicamente o surgimento de Campo Formoso, hoje município de Orizona: “O tempo foi correndo e quando eu ouvia nos sertões a cantiga do carro de bois, no ranger dos cocões na cantadeira do eixo, cujo eco desaparecia nas matas ou nos prados.”

Rosarita Fleury, na Revista da Academia Feminina de Letras e Artes de Goiás, também menciona sua vivência e admiração sobre o carro de boi em belas descrições poéticas: “Mal acabávamos nosso comentário de louvor, já o carro voltava carregado de arroz, seu triste cantar ora agudo, ora grave, chamando-nos à porta. Não podíamos perder aquela beleza. Corríamos todos, os netinhos agarrados à minha saia porque nunca tinham visto um carro de bois e sentiam medo”.

A poetiza Cora Coralina também contemplou em seu livro: “O longínquo cantar do carro” onde expressa o ruído do carro de bois como motivo de festa, como melodia para os vilaboenses, pois seu som representava novidades, livros, cartas para movimentar a nostálgica Vila Boa.

O carro de boi não canta por boniteza, somente. Canta por precisão. A vida do carro está na cantiga. Carro de boi, de pau, que não canta, não é carro. É tranqueira, desservida de encantamento. Porque se há muita carga e o carro canta de gaita, a gente mata os bois. Eles ficam destrambelhados, se estouram no esforço. Mas se o carro canta de baixão, vão lá naquele passo deles, na mesmice de boi deles [...]. Esse é trabalho corriqueiro, normal, então é bom o carro cantar de pombo, nem para cima, nem para baixo (Cora Coralina; 2001, p. 97 e 98).

Quando a escritora expressa que o carro de boi não canta por boniteza, mas canta por precisão, ela expressa a utilidade do veículo no meio rural, por evocar em sua sonoridade o simbolismo da expressão do trabalho.

Ainda nesse sentido, evidencia-se a representação do carro de boi na música caipira expressando um grande valor semântico e simbólico, pois em virtude da temática agrícola, somado ao desenvolvimento impulsionado para o desenvolvimento do oeste de Goiás e a expansão da pecuária goiana permitiu o surgimento de muitas memórias afetivas expressadas nas músicas. A imagem do carreiro, do carro de boi, seu canto e peças, as boiadas serviram de inspiração para uma infinidade de canções. Em cada melodia uma narrativa com um enunciado apresentando uma experiência do eu lírico. A música caipira caminhou no tempo trazendo a trajetória do ápice ao declínio vivido pelo carro de boi e seus sujeitos, expressando sentimentos, saudosismo e melancolia em suas canções.

Na música de Tonico e Tinoco, “Na beira da tuia” (1959) Toada, coloca o carro de boi em vias de decomposição, saudosamente lembrado como ferramenta do progresso tanto pela formação de povoados, quanto pelo transporte. O progresso pelo qual esteve à frente em um dado período, seguiu e acabou por excluí-lo de circulação. Também atribuiu ao canto do carro de boi um cantar amargo em virtude de sua desvalorização.

Já na música “Tempo de Infância” cantada por João Mulato e Douradinho na última estrofe da canção o compositor atribuiu ao canto do carro de boi um valor afetivo. O pesquisador Romildo ao analisar esta moda de viola assim descreve o ruído e chiado do cantar do carro de boi:

Ao mesmo “canto do carro-de-boi”, que, pela latência da memória afetiva, se desliga da ideia de “chiado, ruído, rangido” dos cocões para soar como uma estimada “música” que vem de longe, pelas invernadas e veredas poeirentas do sertão de ontem, e que se dissolve agressivamente no inóspito asfalto de agora. (...) parece que uma ideia de música une os elementos dispersos na lembrança copiosa das lonjuras do tempo, (...) tudo em contraste com a aridez do momento existencial e poético do eu-cantador (Sant’Anna, 2009, p. 226).

O carro de boi é retratado na música caipira como uma alegoria, um símbolo e um elemento representativo do ambiente rural, que está passando por mudanças significativas, assim como do sofrimento individual do caipira. Essas transformações na representação do carro de boi podem, possivelmente, estar relacionadas com as alterações na rotina do caipira.

Associado ao campo religioso, temos uma música considerada o hino identitário da Romaria de carros de boi da festa do Divino Pai Eterno, letra de Walter José. Segundo o compositor, foi a pedido de um padre que ele compôs a música que representa o canto da chegada a Trindade, quando, ao longe, pode-se avistar a Basílica consagrada à devoção à Santíssima Trindade.

Levantei cedo, juntei a boiada,
a fé no peito e o pé no chão.
Meu velho carro cantou na estrada
e o pó vermelho levantou no chão.
Num passo lento saiu na jornada
pra romaria da devoção

Refrão:

Sou romeiro que caminha,
sou devoto do Senhor!
Caminhando pra Terra Santa,
velha Trindade da fé e do amor

Segundo o pesquisador Felipe Martins Filho, em seu trabalho intitulado “Música e identidade na Romaria ao Divino Pai Eterno de Trindade, Goiás”, o canto da música Romaria se estrutura levando em conta todo o processo de preparação para a Romaria. O compositor descreve o forte vínculo entre a vida do campo e a devoção, enfatizando o forte vínculo do homem caipira com a Romaria de Trindade, tendo como protagonista a figura do carro de boi. Enquanto sintetiza o itinerário do devoto – carreiro e romeiro – o texto também revela a

profundidade da relação estabelecida entre o romeiro e o lugar em que este pode expressar a sua fé: a “Terra Santa coberta de luz” (Martins Filho, 2018 p. 234).

Tanto na literatura que apresenta o cotidiano da vida interiorana e rural quanto na música caipira e religiosa, o canto do carro de boi se manifesta com semânticas variadas: um canto saudoso, um canto melancólico, um canto de desvalorização, canto afetivo, canto de um tempo que não volta mais e ao ser emitido emerge sentimentos de um passado memorável, um canto de devoção.

Conforme pretendo em nossa pesquisa analisarmos o carro de boi como um objeto artístico, trazemos novamente a abordagem de Freitas, embora agora por meio de uma análise além da imagem, considerando o bem cultural além de sua visualidade estética, a sonoridade intrínseca de seu canto imponente como marca de existência, já que ela carrega sentimentos de saudosismo.

A tríplice abordagem pode perfeitamente ser aplicada ao canto do carro de boi, pois não é possível separar o carro de boi do seu canto, já que sua imagem é indissociável ao seu canto. É unânime entre a comunidade carreira a seguinte fala: “carro de boi que não canta, não é carro, é carroça”. Por isso, a necessidade de expressar a idiossincrasia multivocal dentro do mundo do carro de boi. Já apontamos no campo das artes um vasto material associado o carro de boi e seu canto.

A acústica produzida pelo carro de boi tem na abordagem formal todo um arcabouço que dá origem a sua existência. Para sua propagação acontecer, faz-se necessária a escolha da madeira para o eixo e, também, a espessura do eixo: carro com eixo grosso o carro canta grosso, eixo fino carro canta fino. A confecção correta das cantadeiras e dos cocões, sempre esculpidos com madeiras macias a lubrificação com azeite de mamona é a garantia de um carro cantador, mas para esta constituição é necessária maestria do carapina. Alguns destes afirmaram já ter vistos carros que não conseguiram cantar, tendo que ser refeito para produzir o canto. Outros carreiros também afirmaram que carro de boi bom é aquele que canta sem carga e com carga.

Quanto à abordagem social, evidenciamos a presença do canto do carro de boi em variados campos sociais. Usado para o serviço na roça seu canto representava o contínuo a laborar e seu silenciar, que os trabalhos foram interrompidos. Nas estradas, seu canto serve de alerta para outros carros vindo na direção contrária. Para a boiada a sonoridade do carro de boi aciona ritmo ao passo dos bois.

A sonoridade produzida pelo carro de boi percorre espaço e tempo que lhe atribuem múltiplos significados. Para a Romaria de carros de boi rumo a Trindade, impera o sentido da religiosidade em volto de fé, pagamento de promessa e agradecimento ao Pai Eterno. Nos

desfile e apresentações municipais seu canto expressa uma tradição e modo de vida da comunidade detentora. Seu canto na contemporaneidade impõe sua presença e imponentia deixando claro que mesmo diante de toda modernidade ele não deixará de existir.

Na última abordagem de Freitas, a semântica apontamos a sonoridade do carro de boi como signo, carregado de simbolismo e sentido por aqueles que ao visualizar o carro de boi e sua acústica atribuem uma semântica afetiva e memorialística que vai além de sua constituição física e de suas sociabilidades.

Assim expressou Oliveira (2021) sobre ao valor sonoro do canto do carro de boi na romaria de Trindade:

Em outras palavras, não é possível haver romaria se o carro não cantar, pois seu canto, além de ser parte intrínseca da disciplina dos bois, é também uma importante âncora simbólica de um passado algures: o canto do carro de bois é a representação de uma época distinta, é a rememoração do *ethos rural* e o vulcanizador de memórias afetivas múltiplas, constantemente evocadas pelos romeiros para se referir a seu passado e, não raro aos pais, avós e outros antepassados responsáveis por lhes transmitir a tradição da romaria (Oliveira, 2021, p. 235).

Tudo isso nada mais é que a manifestação do simbolismo acústico do carro de boi, deixando seus vestígios sonoros que foram e que, de certa maneira, ainda são significativos para os goianos e toda comunidade carreira. Neste sentido as palavras de José Eduardo Wisnik (1999, p. 28) “o som tem um poder mediador: é o elo comunicativo do mundo material com o mundo espiritual e invisível”.

Para o mundo do carro de boi, seu canto evoca imagens, memórias, paisagens sonoras, emergindo todo simbolismo que se refere as identidades rurais, do homem caipira. Essas imagens reverberam e ecoam nos pensamentos dos carreiros em relação ao labor, lazer, religiosidade, natureza, animais, movimento dos corpos, cultura e muito mais. O canto do carro aciona pertencimento, familiaridade, resistência e permanência tornando-o um objeto multifuncional, pois seu canto ativa a memória, na verdade “lugares de memória” (Nora, 1993). Os sons potencializam as lembranças com isso a memória é amplificada por meio da audição.

Por meio do som do carro de boi, é possível acionar o que Nora (1993) denomina como “lugares de memória”, isso porque para ele esses lugares são tangíveis, por meio de evocações sensorialmente, são revestidos de uma memória funcional local e são lugares simbólicos onde se concentram características que permitem a ativação de identidades. Ainda que o passado efêmero dos carreiros não possa mais ser palpado, ele pode ser evocado, apreendido e representado por meio do carreamento na Romaria de Trindade e nos vários desfiles de carro

de boi municipais. Portanto, o canto dos carros também aparece como uma função representativa da memória e da identidade simbólica relacionada ao carreamento.

3.3 "Fazedô de carro de boi", o artesão que domina técnica e arte

Os proprietários de carros de boi os adquirem, em sua maioria, por tradição familiar. Os carreiros são detentores de uma identidade própria que conserva as raízes de seus antepassados como guardiões.

Os fabricantes dessa arte são denominados carapinas, pois dominam a fabricação de carros de boi. É de uso também a denominação “carpinas” um encurtamento da palavra, tal como carapina que vem do Latim *CARPENTARIUS*, “fabricante de carros”, de *CARPENTUM*, “carro de duas rodas”, do Céltico antigo *CARPENTOM*. No geral são conhecidos como carpinteiros e possuem uma técnica rudimentar, apreendida na prática, transmitida oralmente e também por meio da repetição do ofício.

Independente da nomenclatura para designar o construtor de carro de boi: carapina, carpina ou carpinteiro em decorrência da técnica e arte executada é também tido com um artesão. A palavra técnica vem do grego *téchne*, que se traduz por “arte” ou “ciência”. Uma técnica é um procedimento que visa a obtenção de um determinado resultado, seja na ciência, na tecnologia, na arte ou em qualquer outra área.

Tendo por base a obra Metafísica de Aristóteles, “*techne*” corresponde à capacidade de generalizar o conhecimento empírico, ele afirma:

Pela mesma razão, consideramos que os mestres, em todo ofício, merecem maiores apreços, conhecem mais e são mais sábios do que os artesãos, porque conhecem as razões das coisas que são feitas; pensamos que os artesãos - como certos objetos inanimados - realizam coisas, mas sem saber o que realizam (como, por exemplo, o fogo queima); somente que enquanto os objetos inanimados executam todas suas ações devido a uma certa qualidade natural, os artesãos executam as suas através do hábito. Assim, os mestres dispõem de maior sabedoria, não devido à sua capacidade de fazer coisas, mas porque possuem uma teoria e conhecem as causas (Aristóteles, 2002, p. 44-45).

A técnica se tratava da capacidade e sabedoria do homem para produzir algo de forma raciocinada. Por isso que a técnica não poderia ser vista como algo mecânico, mas sim como algo intelectual. A Técnica utilizada para dar origem a um carro de boi requer um conjunto de habilidade, ofício, conhecimento, uso das ferramentas e de várias atividades que compõem todo o processo para se chegar na composição final da peça.

Seguindo o mesmo entendimento, ao ser traduzido do grego para o latim, a palavra "*techne*" passou a ser denominada "*ars*" referindo-se às artes enquanto uma forma de "saber-fazer", a capacidade de produzir um artefato a partir da transformação da natureza pelo ser humano. O construtor de carros de boi é alguém que possui habilidades excepcionais em manusear o conhecimento prático, dos mais variados aspectos, como madeira, clima, natureza, bois, couros, metais e outros elementos naturais presentes em seu entorno. A combinação desses fatores permite a aquisição de um conhecimento especializado e único na arte de construir carros de boi.

É possível observarmos que a arte aplicada na construção de um carro de boi representa uma habilidade quase extinta, um domínio técnico, uma inovação, um conhecimento adquirido no local, porém também é um conhecimento que permite compreender o local. O carro de boi é um objeto que combina técnica e destreza, uma sabedoria que lida com as características específicas da madeira. A partir disso, surge a ideia de abordar esse aspecto cultural, associando-o a uma arte em movimento, já que não envolve apenas as ferramentas, técnicas e materiais adequados para criar esse tipo de transporte, mas também inclui a transmissão de conhecimentos que foram adquiridos e repassados de geração em geração. Esse contexto revela o verdadeiro significado da existência contínua dos símbolos culturais que moldam a vida das pessoas, especialmente no caso do carapina.

Em relação aos saberes que envolvem a madeira para a construção do carro de boi evidenciamos conhecimentos bem específicos adquiridos pelos carapinas entrevistados. Entre eles é unânime respeitar o calendário lunar para a extração da madeira. Isso porque desde a antiguidade, os povos usam as fases da lua para orientar a agricultura, que começa com os cuidados para plantar, com o desenvolvimento da planta, controle de pragas, até a colheita. Orientando também na retirada de madeiras, trato com os animais, corte de cabelos, cortar as unhas.

Segundo os carapinas, o período correto da retirada do lenho deve acontecer na lua minguante, isso porque segundo os ensinamentos dos antigos nesta lua a madeira ficaria mais resistente, tendo menos risco de ser atacada por pragas. Essa fase tem grande efeito sobre a copa das plantas. Com a diminuição do tamanho da lua, a força gravitacional da terra está em competição com a gravidade lunar, com isso, a seiva tem dificuldade de subir para o caule, ficando mais concentrada nas raízes das plantas. Devido a isso, a fase minguante é propícia para plantar raízes e tubérculos, pois nascem embaixo da terra, como, por exemplo, rabanete, cenoura, beterraba, batata, inhame e mandioca.

Em seu artigo intitulado “A Construção de carros de boi: Carapinas e saberes tradicionais” o antropólogo Oliveira (2022) assim explicou a retirada de madeira na lua quarto minguante:

A justificativa é porque durante o quarto minguante a madeira é mais seca no caule e nos galhos, de modo que isto promove melhor desempenho do carro de boi e não permite que o lenho entorte, ou, como dizem os carapinas, ‘empene’. Madeira seca ‘alonga’ a durabilidade do carro. Os carapinas dizem que é também durante esta lua que se coletam cabos para enxadas, foices e outras ferramentas amplamente utilizadas no trabalho rural. Conhecimentos como estes foram empiricamente adquiridos e são repassados às gerações mais jovens, principalmente através do trabalho, ou seja, de maneira prática; trabalhar na roça também é aprender sobre ela (Oliveira, 2022, p. 30).

Já em relação ao período de retirada da madeira também influência, madeira não se corta em período úmido ou de chuva. Caso isso aconteça, a madeira não pode ser usada enquanto não “enxugar”. Peça de carro de boi feita com madeira úmida e no período chuvoso não presta. Sr. Luiz de Anicuns nos disse que peças de carro de boi fabricadas no período das águas quando vier a estiagem a madeira irá “murchar”, secar e a peça do carro de boi ficará frouxa, sendo necessário reparo.

Segundo o Sr. Osmiro de Inhumas, madeira só se extrai na lua minguante ou lua nova, a retirada em outra lua irá trazer prejuízo a peça confeccionada, correndo risco de rachaduras e pouca durabilidade. Já o Sr. Antônio de Taquaral, ao ser perguntado sobre madeira, nos afirmou que utiliza várias madeiras para fazer carro de boi, o que se deve olhar é a saúde da madeira extraída. Árvore com aspecto saudável, sem nós ou gomos, a madeira não deve ter brocas, isso garantiria uma boa peça do carro de boi.

Outra madeira que também pode ser cortada para o uso da construção do carro de boi que independe do calendário lunar é a madeira morta em pé. O que seria uma madeira morta em pé? São árvores secas que não produzem mais folhagem independente da época, sua morte pode ser causada pelo efeito isolado ou em conjunto de senescência, ataque de parasitas, estresse hídrico e supressão, permanecem em pé devido a fixação ao solo. Esse tipo de árvore pode ser derrubada e usada para a construção de carros de boi, desde que esteja saudável, sem broca ou corroída por cupins.

No canal do *YouTube* que Sr. Luiz de Anicuns divulga suas atividades como carapina, foi publicado no mês de outubro de 2023, após autorização expedida aos órgãos competentes (IBAMA), a derrubada de uma árvore morta em pé. No vídeo de aproximadamente treze minutos o carapina explica como proceder à derrubada de uma árvore utilizando motosserra.

Figura 40 – Sr. Luiz de Anicuns derrubando uma árvore morta em pé.



Fonte: Sr. Luiz de Anicuns

Figura 41 – Árvore morta caindo ao chão depois de ser serrada.



Fonte: Sr. Luiz de Anicuns

Nas figuras 40 e 41, é possível visualizarmos o processo de derrubada de uma árvore morta feita pelo Sr. Luiz, onde observamos que a mesma se encontrava em um espaço isolada de outras árvores em um plantio de cana-de-açúcar. Em virtude deste ambiente inóspito morreu, permanecendo presa ao solo por suas raízes fixas, mas seu leio já se encontra bem seco, sem nenhuma folhagem. No vídeo postado no canal do *YouTube*, Sr. Luiz localiza algumas áreas brocadas e descreve o cuidado e o passo a passo para se serrar uma árvore, sem risco de acidente. Após a queda da árvore, Sr. Luiz postou outro vídeo mostrando o processo de retirada das toras e as marcações com régua que ele faz já com as medidas necessárias para confeccionar as peças do carro de boi.

Além desse conhecimento em relação ao período lunar e a estação do ano mais adequada para a utilização da madeira, é essencial que o carapina domine o conhecimento sobre o tipo de madeira utilizada para construir cada parte do carro de boi. O uso correto da espécie de madeira é a garantia de durabilidade do carro de boi. As espécies de árvores variam de região, mas todo carapina adquire o conhecimento de quais peças utilizam uma madeira dura, compacta e quais peças necessitam de madeira macia e oleosa.

A madeira ideal, tradicional para construir carro de boi, é o bálsamo, espécie *Myroxylon peruiferum*, conhecido também por pau-de-bálsamo, pau d'óleo, pau-vermelho ou cabreúva. Trata-se de uma árvore que atinge até 20m de altura, é nativa do Cerrado. Enquanto foi disponível teve emprego único na construção do carro goiano, “isso porque tem características de ser leve, muito resistente ao tempo e aos esforços mecânicos, doce no talho, o nobre lenho oferecia características que o recomendavam para uso em cada uma e em todas as peças do veículo” (Nogueira, 1980). Com a grande diminuição do lenho, em virtude do uso discriminatório, a espécie passou a ser protegida por lei. Para “o fazedô de carro de boi” fez-se necessário a utilização de outras espécies, mas nenhuma mostrou ser capaz de apresentar a soma de qualidade requeridas que se tem o bálsamo.

Para fabricação do carro de boi, passou-se a utilizar espécies variadas. A madeira tipo corno, em sua maioria, pode ser utilizada para construir o eixo, a roda e a mesa, pois são madeiras resistentes. Já a madeira tipo branca é macia, sendo utilizadas para confecção do chumaço que precisa ser leve e macio.

O tipo de espécie de lenho utilizado irá obedecer à flora existente em determinada região, nas terras goianas, segundo informações de carapinas as mais utilizadas para compor as peças do carro de boi são: Ipê-roxo, Ipê-amarelo, Caraíba, Jacarandá, Moreira e Angico, com estas espécies é possível confeccionar par de rodas, eixo, assoalho, menos o chumaço.

O Jatobá e o pequiheiro servem apenas para confeccionar o par de rodas. Já o Guatambu, Peroba Branca, Garapa, Feijão-Cru, Pau D'Óleo e Aroeira são árvores com lenho bom para confeccionar o eixo, pois fazem o carro cantar. Agora a Mangueira, Maminha de Porca, Leiteiro, Sangra D'água e Sete Casca possuem um lenho próprio para o chumaço, isso porque a madeira é leve e macia.

Muitas espécies de árvores citadas acima, além do bálsamo, também servem para a fabricação do carro de boi, mas em virtude do uso irregular se tornaram quase extintas, passando a compor o quadro de espécies protegidas por lei. A escassez de matéria-prima adequada dificulta o trabalho do artesão e a divulgação do saber/fazer. Sr. Luiz de Anicuns deixou claro em sua entrevista que tem grande dificuldade em encontrar matéria-prima e ao receber uma

encomenda para fabricar um carro de boi já avisa que a madeira deve ser disponibilizada por quem está encomendando. A outra razão é o receio de estar cometendo um crime ao extrair uma madeira da natureza protegida judicialmente.

Todos os carapinas que participaram da pesquisa sabem da relação que esse ofício tem com a natureza e com as questões jurídicas que envolvem a madeira protegida por lei. Sabemos que para a romaria de carro de boi se perpetuar é necessário o reconhecimento dos artesãos que dominam este saber/fazer e que os mesmos tenham a sua disposição a matéria-prima necessária para a fabricação do carro de boi. Assim como nos alerta Oliveira:

Para que ocorra um reconhecimento maior à atividade de carapina, faz-se necessária a construção dialógica de políticas públicas e que elas possam oferecer a estes artesãos, dispositivos que permitam que eles gozem de subvenção legal na extração das matérias-primas utilizadas no ofício (Oliveira, 2022, p. 96).

Além da necessidade de ter a matéria-prima a disposição, o artesão carapina necessita possuir habilidades no manuseio correto de uma gama de ferramentas específicas para a fabricação do carro de boi. As ferramentas mais comuns para o carpinteiro trabalhar com a madeira são: serrote, martelo, serras, formões, enxós, arco de pua ou trado, compasso, gramim, esquadro, metro entre outras. A modernidade disponibilizou as ferramentas elétricas, muitos carpinteiros substituíram ferramenta manuais pelas ferramentas elétricas como furadeira, parafusadeira, lixadeira, serra circular elétrica e a motosserra.

Trago a figura de duas ferramentas apresentadas durante a entrevista na fazenda do Sr. Reis em Damolândia, cada uma com sua particularidade utilizada pelo carapina. A primeira ferramenta exposta na figura 42 estava sobre a mesa de um carro de boi estacionado no quintal do Sr. Reis, sob a sombra de um pé de seriguela e ao fundo um barracão onde se encontra os instrumentos e materiais do carpinteiro.

A ferramenta se chama “Gramim” feita de madeira e serve para riscar a cambota em suas extremidades para diminuir a espessura e fazer os encaixes, mas Sr. Reis nos relatou que não faz uso de trena ou fita métrica para construir as peças do carro de boi. Ele utiliza o gramim e o compasso para fazer os riscos simétricos das peças que constrói. Sua esposa Maria José Mendonça Gonçalo, que também participou da entrevista, fez questão de afirmar: “Reis não usa metro para construir carro de boi. Ele faz as mediadas usando o compasso”.

Figura 42 - Carro de boi no quintal do Sr. Reis em Damolândia tendo em cima da mesa a ferramenta gramim.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora.

Durante a entrevista, Sr. Reis manuseou a ferramenta mostrando como a utiliza para fazer as marcações e fez questão de afirmar que as medidas ficam perfeitas. Na figura 43, é possível ver a atenção do Sr. Reis em posicionar a ferramenta para mostrar como a utiliza. Nos contou que quem faz os riscos para a confecção do eixo oitavado é sua filha Adrielly. Relatou que uma professora de matemática da filha iria lhe explicar os princípios matemáticos utilizados para fazer as marcações, mas que nunca o fez. Pela fala do Sr. Reis é possível perceber que ele adquiriu adaptações próprias para a confecção do carro de boi, apesar de não gostar da matemática, não tem problemas com as medidas e nunca errou na confecção das peças do carro de boi.

Figura 43 - Sr. Reis de Damolândia manuseando o gramim.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora.

A segunda ferramenta apresentada pelo Sr. Reis foi um compasso mostrado abaixo na figura 44. Ele fez questão de contar como conseguiu a ferramenta. Estava na casa de seu tio que o chamou e lhe disse que em cima de um velho carro de boi que estava no seu quintal, alguém tinha esquecido uma ferramenta e que para o Sr. Reis seria muito útil. Segundo ele, na hora se negou a pegar a ferramenta, mas seu tio insistiu dizendo que se o dono aparecesse ele entregaria o instrumento. Sr. Reis deu um gargalhada e disse: “Nunca apareceu o dono! Foi até o barracão e trouxe o compasso para vermos”.

Figura 44 - Compasso sobre o banco de madeira sendo mostrado pelo Sr. Reis.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora.

Durante a entrevista na fazenda do Sr. Reis, também estava presente o carapina Sr. Geraldo (Nené da Tunica). Atualmente, ele não constrói mais carro devido à idade avançada, mas ele faz os riscos na madeira, orienta o processo de lapidação e montagem das peças para dar origem ao carro de boi. Perguntei a ele se quando carregava ou quando terminava um carro de boi fazia algum tipo de oração ou ritual de proteção. Então ele me relatou como sua família protegia os animais e o carro de boi do “mal”. Segundo ele a família utilizava além da fé a “estrela de Salomão”. Segue abaixo fala do Sr. Geraldo (Nené da Tunica)³⁹:

Foi meu avô que ensino isso pra nós, pai sempre fazia toda vez que ia fazer uma viagem de carro de boi.

Em uma das nossas viagens para Trindade. Eu fui para Trindade durante uns quarenta anos de carro de boi. Na época já tinha lotação de caminhão, mas eu gostava era de ir de carro de boi.

Tinha preparado o carro para a saída. O candeeiro já tinha colocado toda a tralha no carro. Então meu pai ia até as cangas, no meio da canga ele fazia o desenho da “estrela de Salomão”. Isso era pra proteger o carro e os bois contra o mal.

Um dia, tudo preparado pra sair. Eu, nessa época era mais novo, estava acompanhando um pião da família, sendo o candeeiro. Do nada a guia não saía do lugar. Então mandaram chamar meu avô, pra ele trazer outros bois de guia para fazer a troca. Fui buscar meu avô que ao saber do acontecido disse:

Não precisa trocar a guia, eu vou lá.

³⁹ Entrevista realizada em Damolândia na fazenda da Mata com Sr. Geraldo carapina e carreiro no dia 02/10/2023.

Chegando lá meu avô fez na palma da mão cinco vezes o símbolo da “estrela de Salomão” na hora a guia começou a andar e a viagem seguiu caminho.

Toda vez que eu saía com o carro de boi, eu ia nos canzís e nas cangas e fazia o desenho da “estrela de Salomão” para o carro não encravá no seco e ficar protegido na viagem (informação verbal).

Mas uma vez, é possível vivenciar na fala do Sr. Geraldo (Nené da Tunica) a mística presente no carro de boi e na vida do homem da roça. A comunidade carreira sempre menciona a presença do “olho gordo” da inveja no mundo do carro de boi. Para o carapina e carreiro Sr. Geraldo (Nené da Tunica), o simbolismo presente na imagem da “estrela de Salomão” é que garantiria a proteção no mundo do carro de boi. Na figura 45, temos o Sr. Geraldo (Nené da Tunica) utilizado o compasso do Sr. Reis para desenhar no banco a “estrela de Salomão”. Primeiramente ele fez um círculo com o compasso e de olho mesmo, preparou uma abertura para o compasso, realizou cinco marcações em volta do círculo e logo após fez as ligações dos pontos com retas dando origem a uma estrela de cinco pontas.

Na figura 45, vemos o Sr. Geraldo fazendo o desenho no banco. Já na figura 46, é possível visualizar o desenho da estrela feita pelo Sr. Geraldo (Nené da Tunica) no banco da casa do Sr. Reis. A “Estrela de Salomão é uma estrela de cinco pontas está associado ao mistério e à magia, assim como aspectos astronômicos e religiosos. A estrela simboliza, harmonia, equilíbrio, união, o sagrado e o Divino. Em outras culturas representa os cinco elementos primordiais: água, fogo, terra, ar e espírito. Também é utilizada como símbolo ocultista, associado à magia negra, bruxaria e alquimia.

Figura 45: Sr. Geraldo (Nené da Tunica) desenhando a “estrela de Salomão”.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora.

Figura 46: Desenho da “estrela de Salomão” feito no banco.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora.

Durante o percurso da pesquisa, foi possível o contato com alguns carapinas e vivenciamos em todos a simplicidade do homem do campo, linguajar caipira com nomes específicos ao mundo do carrear, uma união comum aos companheiros que comungam do mesmo modo de vida.

O modo de vida do homem do campo goiano ficou bem evidenciado nas práticas comunitárias, como o trabalho coletivo, não encontrei nestes eventos carapinas ou carreiros solitários. Grande valorização da religiosidade, tudo sempre cercado por comida e festejos. Comportamentos de reciprocidade e convivência diária, os modos de trabalho tradicionais, nos quais os conhecimentos e habilidades técnicas típicas do campo são praticados e valorizados. Também ficou perceptível que em todos os eventos que participamos a troca de saberes, técnicas e repasse dos carapinas, carreiros e candeeiros aos mais jovens que participam desses eventos.

Sem dúvida, a Romaria de carros de boi de Trindade é o elo, vários eventos são organizados desde que ela se encerra para que se comece um novo ciclo para a romaria do ano seguinte. Em algumas redes sociais comuns à comunidade carreira, são elaborados “*posts*” com contagem regressiva para a próxima romaria. Foi nesse ciclo da Romaria de 2023 que tivemos contato com os carapinas que apresentamos em nossa dissertação no intuito de identificar e mapear suas localizações, a fim de que sua arte como fazedores de carro de boi seja identificada e perpetuada.

Logo, nossa pesquisa procurou dar visibilidade aos mestres artífices, pois assim criamos possibilidade de identificá-los, documentar e buscar formas de transmissão desses saberes e ofícios tradicionais, em uma perspectiva de inclusão e valorização destes detentores que vai além do patrimônio material.

Estes carapinas detalhados abaixo compõem o território desta pesquisa. Eles detêm um saber/fazer carregado de conhecimento e técnica que lhes consagram como mestre de ofício, sendo assim Tesouros Humanos Vivos⁴⁰ (UNESCO, 2003) com real necessidade de salvaguarda em virtude da perpetuidade da expressão cultural intangível que possuem. Segundo a definição da UNESCO, um Tesouro Humano Vivo é uma pessoa que possui um alto grau de

⁴⁰ A origem do conceito do Tesouro Humano Vivo remonta a 1950. Nessa altura o governo do Japão, consciente das transformações que sua civilização milenar estava a passar e pela importância de preservar a sua vasta cultura imaterial, começou a designar como Tesouro Humano Vivo aquelas pessoas que encarnavam os valores culturais intangíveis do país. Em 1993, a Unesco deu um passo decisivo ao estabelecer um programa específico chamado “Tesouros Humanos Vivos” e ao encorajar a todos os Estados membros da organização internacional a seguir estes exemplos.

conhecimento e as habilidades necessárias para executar ou recriar elementos específicos do patrimônio cultural intangível.

Quadro 05 - Carapina, carreiro e “fazedô” de esteira: Geraldo Rodrigues da Costa (Nené da Tunica) 81 anos morador do município de Damolândia - GO



“Aprendi a fazer carro de boi com o pai do meu cunhado. Não tive dificuldade porque acompanhava meu pai que era carpinteiro. Eu amo fazer carro de boi”.

Quadro 6 - Carapina, carreiro e amansador de bois: Reis Gonçalo Pimenta 64 anos morador do município de Damolândia - GO



Sr. Rei, Dª Maria José e a neta.

“Trabalhei ajudando um vizinho que fazia carro de boi, fui vendo, ajudando, até aprender. Ele só explicava duas vezes, se não aprendeu acabou, não aprende mais. Nunca deixei um companheiro para trás com carro quebrado durante a viagem para Trindade. Graças ao Divino Pai Eterno consegui ajudar a todos.”

Quadro 07 – Carapina e carreiro Antônio Marques Palmeiras 52 anos morador do município Taquaral de Goiás.

	<i>“Eu aprendi a fazer carro de boi sozinho, pela precisão do trabalho na roça. Foi olhado e copiando os tamanhos das peças de carros prontos que fui fazendo e aprendendo, quando vi já tinha conseguido fazer o primeiro. Sou um artesão porque sei que outras pessoas não conseguem fazer o que eu faço, é uma arte”</i>
---	--

Quadro 08 - Carapina, carreiro e amansador de bois: Osmiro Martins Borges 67 anos morador do município de Inhumas - GO

	<i>“Sou de família carreira, na roça meu pai trabalhava com carro de boi. Aprendi fazer carro de boi construindo miniaturas para brincar. Na roça não tinha brinquedo fui fazendo pequeno até conseguir fazer o grande. Tenho muito prazer em construir carro de boi, gosto muito de ser carpinteiro”.</i>
--	---

Quadro 09 - Carapina, carreiro e aprendiz de ferreiro: Wallace Rodrigues Carvalho 35 anos morador do município de Inhumas - GO

	<i>“Meu avô era carpinteiro lembro de ver ele trabalhando, mas quando tinha 13 anos ele faleceu, não deu para aprender com ele. Foi com orientação do Sr. Osmiro e olhando os carros prontos que fui aperfeiçoando. A noite quando vou dormir fico trabalhando em minha cabeça a montagem das peças, o formato da madeira, no outro dia é só pôr em prática. Sou um artesão porque gosto de fazer carro de boi e aprendi com facilidade todo o trabalho.”</i>
---	--

Quadro 10 - Carapina, carreiro, ferreiro e amassador de bois: Luiz Carlos de Sousa 54 anos morador do município de Anicuns - GO

	<i>“Meu avô fazia carro de boi, meu pai também, foi ele quem me ensinou tudo que sei. Desde os meus 6 anos já ajudava ele na carpintaria. Sou a terceira geração da família de fazedores de carro de boi. Para fazer carro de boi precisa de muita paciência. Já consegui repassar a técnica de construção de carro de boi para alguns alunos. Esse conhecimento precisa ser repassado para os novas gerações”.</i>
---	--

A presença desses mestres e artesãos apresentados no quadro acima nos permitem reconhecer, registrar, mapear e buscar maneiras de transmitir esses conhecimentos e ofícios tradicionais, com o objetivo de incluir e valorizar aqueles que os possuem em práticas que vão além da preservação de um bem patrimonial como a romaria de carros de boi, pois são verdadeiros “artífice”, termo que aproxima a competência na realização e o fazer artesanal ao conceito de “arte”.

O termo "mestre" pode ser compreendido como alguém que domina um conhecimento, no sentido de "maîtriser", definindo-se o artífice como "mestre na arte, aquele que faz algo com habilidade, artesão, artista, especialista, oficial, criador, inventor, trabalhador" (Féraud, 1788). Comparativamente, podemos concluir que "mestre" indica a hierarquia do domínio da habilidade (em relação ao oficial ou aprendiz), enquanto "artífice" qualifica o sentido do trabalho, realçando a criatividade.

Diante disso, é notório destacar que os carapinas, carpinteiros, artesãos aqui mapeados são artífices, mestres na arte do fabrico de carro de boi, pois possuem competência técnica e criatividade para estruturar e montar todo arquétipo do carro de boi.

3.4 Carreiro, detentores que dominam o saber carrear e o amassar dos bois

Examinar de forma crítica certas tarefas como: construir carros de boi, confeccionar pregos e agulhas, tecer esteiras, carrear nos possibilita explorar novas perspectivas e compreender alguns aspectos de maneira mais clara, ao menos esse é o propósito. O labor, o ato de conduzir ou guiar os bois ou qualquer outro termo semelhante que possa ser utilizado vai

muito além da estética e de todas as descrições positivas, negativas ou críticas oriundas no percurso da pesquisa.

O ofício de carrear requer um arcabouço de saberes que demanda tempo, paciência e habilidades transmitidos de forma oral na prática. Entre os requisitos é fundamental conhecimento do animal, principalmente seu temperamento até porque somente animais dóceis ou os chamados boi de carro podem carrear. Nestes ciclos de aprendizagem o carreiro, vai aprendendo a carrear, a conduzir o carro, a adestrar os animais, dar nomes sugestivos. Souza (2003) assim listou as atividades do carreiro:

[...] a) amansar os bois de seu carro, ensinado-lhes os serviços, apresentando-lhes a capacidade nessa ou naquela posição ou junta; b) formar, todos os dias de trabalho a fieira de tração, ou seja, encangar os bois, ligar uma junta à outra, atrelá-las ao carro, dejungindo-as ao fim dos trabalhos; c) ditar a marcha, tanger adequadamente os animais, sem violências e maus tratos; d) carregar e descarregar o carro com o auxílio do guia ou de outras pessoas no caso de carga grande peso por unidade; e) zelar pela conservação do carro, do seu equipamento, dos seus acessórios; f) velar pela saúde dos animais, que tiram o carro, proporcionando-lhes quando possível e sobretudo em longas viagens, boas rações e o necessário descanso para poderem ruminar tranquilamente; g) cuidar da carga que transporta; h) evitar acidentes na jornada, alguns dos quais põem em risco a sua própria pessoa, a do seu auxiliar e até a dos bois da tração [...] (Souza, 2003, p. 417).

Conforme demonstrado por Souza, o carreiro de animais necessita de amplo conhecimento para executar suas atividades, ultrapassando a aparente facilidade de apenas conduzir os bois. É preciso ter conhecimentos sobre as características dos animais, alimentação, saúde, entre outros aspectos.

Importante elucidar que carrear não se faz só. O carreiro para conduzir o carro de boi necessita de ajuda, esta tarefa de auxiliar o carreiro é feita pelo candeeiro, considerado um auxiliar do carreiro, também designado de guia, pois no ato de carrear se posiciona a frente do carro juntamente com os bois de guia. Na linguagem dos trabalhadores, o carreiro conduz, mas é o candeeiro que guia. Em geral, o candeeiro é considerado um aprendiz de carreiro.

No período em que o carro de boi era o único meio de transporte nas terras goianas havia carreiro empregado e carreiro autônomo, mas independente da função social exercida todos comungavam dos mesmos sentimentos e ações do meio rural. O carreiro empregado era o trabalhador rural que viverá uma vida na propriedade, realizava percursos próximos a propriedade rural e viagem para a busca de mantimentos no espaço urbano. Exercia o ofício de carrear em todas as atividades solicitadas pelo empregador, patrão dono da propriedade rural.

Já o carreiro autônomo tinha seu labor dedicado ao frete, era possuidor de boi, carro e de pequena propriedade rural com condições para se manter e com pastagens para os animais. Realizava viagens curta ou de longas duração indo até perímetros urbanos na busca de produtos, sendo caracterizados como comerciantes também. Segundo Nogueira em Goiás era muito comum o frete carreiro:

O pequeno fazendeiro goiano se viu, frequentemente, forçado a procurar uma renda suplementar. E a encontrou na exploração comercial do frete carreiro, para a qual contava com situação privilegiada: possuía bois e sabia lidar com eles, criando-os em pastos próprios; pobres desde o começo da vida, eram sóbrios, e se dispunham a trabalhar para consecução apenas de um modesto salário, podendo concorrer vantajosamente com os tropeiros (Nogueira, 1980, p.140).

O carreiro com seu carro de boi foi impulsionador do transporte e da economia goiana adaptando seu modo de vida as situações adversas do sertão goiano. A relação estabelecida com o animal é condição única para a ação do carrear. O relacionamento entre o homem e o animal na lida do trabalho na roça ou no ato de carrear é baseado em confiança, sendo necessário meses ou até mesmo anos de treinamento para garantir a segurança no transporte de carga por estradas de terra que atravessam diferentes regiões, como serra, mata e cerrado, rios aclives e declives do terreno.

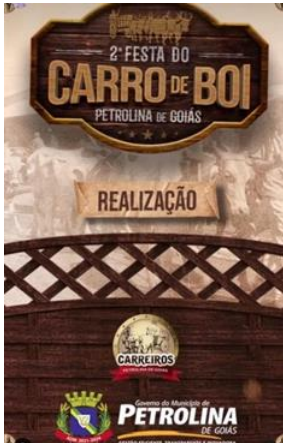
Mas as mudanças ocorridas no final do século XIX, como o transporte por linhas férreas, o avanço das indústrias automobilísticas, o êxodo rural alterou o cenário nos espaços urbanos eliminando a presença do carro de boi, mantendo este apenas na zona rural com suas funcionalidades puxando milho, mandioca, lenha, feijão, cereais na saca, realizando mudanças, transportando animais de médio e pequeno porte, transportando passageiros e famílias.

Com os avanços da modernidade, aos poucos o carro de boi foi também se tornando secundário nas propriedades rurais, sendo substituído por tratores e equipamentos agrícolas. A profissão de carreiro aos poucos foi sendo substituída, mas não extinta, isso porque em função do hábito e do desejo de manter a tradição repassada pelos antepassados, o ofício de carreiro ainda permanece presente na vida de muitos, independente de residirem no espaço urbano ou em pequenas propriedades rurais. Os carreiros de agora exercem seu ofício em romarias e em desfiles municipais.

Por meio de um calendário anual estão sempre apostos: amansando bezerros, exercitando a boiada carreira para não perder o ritmo, organizando reparos nos carros de boi. Se organizam para os diversos desfiles de carro de boi em diversos municípios goianos, sendo a Romaria de carros de boi de Trindade o principal. No ano de 2023 acompanhamos alguns

destes encontros presencialmente e outros pelas redes sociais. Segue quadro de alguns desfiles, encontros, eventos e apresentações que ocorreram no corrente ano e que se fizeram presentes os carreiros dos municípios goianos que compõem esta pesquisa:

Quadro 11 - Eventos com a comunidade carreira nos municípios goianos em 2023.

Data	Evento	Data	Evento
19/02/2023	Grupo de romeiros de Inhumas e Caturai levando doações a Instituição Filantrópica São Cotelengo em Trindade	22/02/2023	Carreiros de Anicuns levando doações a Instituição Filantrópica São Cotelengo em Trindade
 Fonte:@instagram: prosadecarreiro.		 Fonte:@instagram: prosadecarreiro.	
Data	Evento	Data	Evento
29/03/2023	Desfile de carreiros no aniversário de Abadia de Goiás e homenagem a menina Ada Cira.	30/04/2023	2ª Festa do Carro de boi Petrolina de Goiás
 Fonte:@instagram: prosadecarreiro.		 Fonte:@instagram: prosadecarreiro.	
Data	Evento	Data	Evento
14/05/2023	14º Encontro de Carreiros e Cavaleiros de Araçu.	21/05/2023	Festa de Ouro Verde



Fonte: Prefeitura de Araçu



Fonte: Prefeitura de Ouro Verde

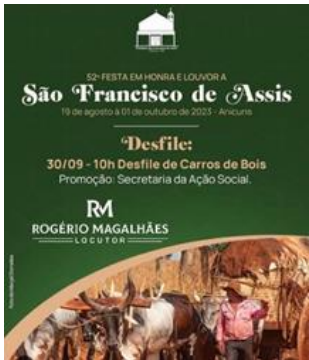
Data	Evento	Data	Evento
01/06/2023	Apresentação de vídeo com a programação da Festa de Trindade 2023 e o cartaz oficial.	04/06/2023	Desfile de carro de boi de Ordália
 Fonte: Prefeitura de Trindade.		 Fonte: @instagram: prosadecarreiro.	
22, 23 e 24/06/2023	Festival de Carreiros de Damolândia	29/06/2023	Romaria de carro de boi do Divino Pai Eterno em Trindade
 Fonte: Prefeitura de Damolândia.		 Fonte: Prefeitura de Trindade.	
30/07/2023	Desfile de carro de boi em Capelinha Distrito de Anicuns	27/08/2023	Desfile de Carros de boi da Festa de São José em Mossâmedes



Fonte: @instagram: prosadecarreiro



Fonte: @instagram: prosadecarreiro

Data	Evento	Data	Evento
30/09/2023	Desfile de Carro de boi de Anicuns em Honra a São Francisco de Assis	12/11/2023	5º Encontro de Carreiros e Cavaleiros de Caturai
			
Fonte: Prefeitura de Anicuns.		Fonte: Prefeitura de Caturai.	

Data	Evento
12/11/2023	Desfile de Carreiros de Damolândia
	
Fonte: Prefeitura de Damolândia.	

Todos esses encontros que envolvem o carro de boi e a comunidade carreira nos expõem a (re) significação da postura do carreiro. São homens que comungam de uma tradição passada de geração em geração e que a cada encontro que participam desfilando com seu carro de boi proporcionam um espetáculo no ambiente urbano. Nesses encontros (re) vivem na memória individual e coletiva um passado saudoso. Praticam um, dois ou três dias a vida do carrear com o hibridismo da modernidade e ao final de cada evento voltam para casa. Alguns retornam para pequenas propriedades rurais, outros para a vida urbana com seus trabalhos no comércio local.

A tradição de carrear sofreu modificações, foi re-inventada, mas não perdeu sua essência, até porque a comunidade carreira está ligada pela memória coletiva, pelos rituais, costumes, seus guardiões, sendo constituído pela moral e pelo emocional de cada carreiro que não deixa a tradição acabar. (Hobsbawm, 1984).

Na contemporaneidade, temos agora não mais o carreiro de frete ou o carreiro autônomo (Nogueira, 1980), mas o carreiro proprietário de um carro e sua boiada, não mais para atuar como profissão. São sujeitos artífices que não querem que a tradição do carrear se extinga e por isso se juntam a uma comunidade detentora de saberes do “mundo do carro de boi” carregada da vida caipira, do homem do campo que sabe lidar com a terra, com os animais. Expressam um estilo próprio na linguagem, nas vestimentas, nas comidas e na fé.

Os saberes intrínsecos ao ato de carrear são herdados, como a vida carreira é vivida em família e em comunidade. Estes conhecimentos começam a ser repassados já na infância, de forma que nos desfiles é unânime a presença de crianças atuando como candeeiros e recebendo os ensinamentos durante os encontros. Ações como cangar os bois, vocálicos utilizados para se dirigir aos bois, nomear os animais, conduzir o carro de boi, recortar com o carro de boi uma estrada, o uso na vara, o trato com os animais em relação ao bem-estar, tudo isso é transmitido durante os preparativos para participar dos desfiles e continuam no desfile e depois que termina.

Durante os desfiles não aparecem apenas carreiros mais velhos que querem perpetuar a tradição, há também a presença de jovem que gostam dos desfiles, mas que participam também pela farra, pelos festejos. Durante a pesquisa ouvi muitas reclamações por parte dos carreiros mais tradicionais, Sr. Reis e Dona Maria José relatou do receio de perder pouso em fazendas porque a “turma da bagunça”, expressão utilizada por Dona Maria José, atrapalha. Os jovens chegam nos pousos com: bebidas, som automotivo muito alto, não dormem cedo ficando até de madrugada acordados.

No desfile de carros de boi da Capelinha, Distrito de Anicuns, foi possível identificar a presença de carreiros mais velhos e tradicionais e de carreiros jovens que gostam dos desfiles e também da diversão. Como chegamos bem cedo no domingo foi possível ver carreiros com suas barracas montadas, carreiros cangando os bois e atrelando ao carro, carreiros já prontos para se posicionar na rua para o desfile.

O ambiente organizado foi uma quadra de esporte próxima a um lago e um campo cercado com arame destinado a soltura dos bois. Havia banheiros com sanitários e chuveiros para atender os carreiros quanto a higiene, já o espaço da quadra esportiva foi utilizado para servir o café da manhã e o almoço após o desfile.

Na figura abaixo, é possível visualizar o espaço ocupado pelos carreiros e familiares no Distrito de Capelinha. A esquerda da figura, o campo onde ficaram os bois, no meio, vemos os carreiros com seus carros de bois no espaço destinado ao acampamento e abaixo o lago.

Figura 47 - O espaço ocupado pela comunidade carreira no Distrito de Capelinha, no Encontro de carros de boi.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora.

Figura 48 - Espaço organizado pela prefeitura de Anicuns para o desfile de carros de boi Capelinha – Distrito de Anicuns.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora.

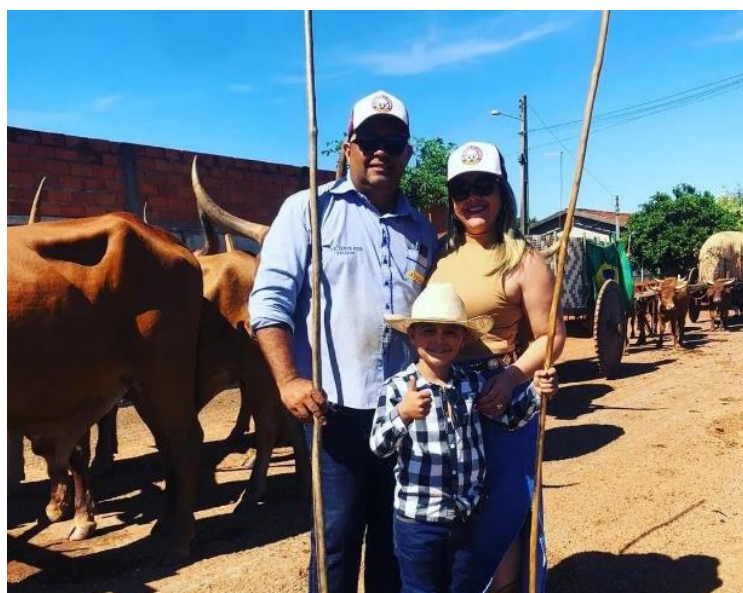
Figura 49 - Banheiros montados para a higiene dos carreiros no Encontro de Carros de boi de Capelinha – Distrito de Anicuns.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora.

Acompanhamos o carreiro de Araçu, Cristian Vieira durante o trajeto do desfile. Ele fez questão de nos apresentar a comitiva a qual estava seguindo, parentes de Araçu e amigos carreiros de Itauçu. Seu orgulho é a presença do filho acompanhado a cavalo e sua esposa ao seu lado.

Figura 50 - Carreiro Cristian Vieira, sua esposa e filho no desfile da Capelinha ao lado do carro de boi fabricado pelo carapina Wallace de Inhumas.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora.

Cristian Vieira é herdeiro da arte de carrear. A tradição vem do avô e do pai que realizavam o ofício de carrear na fazenda de Araçu. Foram também os responsáveis pela criação do tradicional Encontro de Carreiros e Cavaleiros do município. Cristian Vieira é carreiro e participa de muitos eventos do “mundo do carro de boi”, mas reside em Goiânia e é proprietário

de um laticínio. Segundo ele, o amor pelo carro de boi e pelo carrear está no sangue e já está ensinando seu filho que sempre o acompanha. Ele é, sem dúvida, o recorte do carreiro moderno com identidade carreira, mas com outra identidade no dia a dia.

Foi possível vivenciar no desfile do Distrito de Capelinha o hibridismo relatado pelos carreiros mais velhos durante as entrevistas. De acordo com Canclini (2006), o conceito de hibridismo permite identificar e compreender alianças produtivas que geram novas práticas socioambientais, ou nas palavras de Canclini (2006, p.19): "Entendo como hibridação os processos socioculturais nos quais estruturas ou práticas distintas, que existem de forma separada, se combinam para gerar novas estruturas, objetos e práticas".

No aguardo para iniciar os desfiles, é comum por horas os carreiros ficarem enfileirados nas ruas com os carros de boi aguardando. Nesta hora é possível socializar com outros carreiros, ouvir histórias, partilhar comida e bebida. A presença constante de jovens com aparelhagem de som a bateria em volume alto com músicas que vão do sertanejo remix ao funk.

A imagem abaixo nos mostra a presença dos jovens nos desfiles de carro de boi. Sr. Lindomar, presidente da Associação de Carreiros de Damolândia, os chamam de “carreiros de pinga”, sem compromisso com a tradição só querem diversão. Sr. Luiz de Anicuns já nos disse que procura ter paciência com eles, pois sabe que são eles que irão manter a tradição. Me disse que quando tem oportunidade explica para os jovens sobre o som muito alto próximo demais dos bois, apontando o perigo do animal assustar.

Figura 51- Jovens dançando fank, um em cima da tolda do carro de boi e outro sobre o dorso de um cavalo no Desfile de carros de boi de Capelinha – Distrito de Anicuns.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora.

Em todos os desfiles que acompanhamos, a presença de crianças, de mulheres e de jovens é notável. Por mais que os carreiros mais velhos discordem das atitudes dos mais jovens,

serão eles os futuros guardiões desta tradição. Isso se caracteriza como uma mistura da tradição com a modernidade, em que a cultura se apresenta ora como conservadora, ora como mutável (Bauman, 2012).

Independente dos aspectos da modernidade estarem inseridos no mundo do carro de boi, tanto os carreiros mais velhos, como os mais jovens, expressam sua identidade carreira. Em relação a identidade fica claro que são identidades temporais e estão constantemente sendo "construídas" e "destruídas". São identidades fragmentadas, moldadas pela cultura em que o indivíduo está imerso em determinado momento. Isso se evidencia nas vestimentas, linguajar, trato com os animais exercido durante os eventos de carrear. Pessoas que no dia a dia realizam outras atividades não relacionadas a vida do homem caipira como: comerciantes, vendedores, negociadores, proprietários, administradores, etc. Mas quando se juntam neste desfile e apresentações incorporam o modo de vida e a cultura carreira. Hall enfatiza que na modernidade existem múltiplos sistemas culturais que propiciam diversas identidades que nós poderíamos nos identificar pelo menos temporariamente (Hall, 2006). Apesar de não poderem permanecer com o modo de vida do homem sertanejo não abrem mão quando podem posicionar e atuar como guardiões da tradição.

O carreiro Luiz Junior de Inhumas mantém também a tradição do carrear repassada por seu bisavô, avô e pai, agora ele está passando os ensinamentos para seu filho de quatro anos. Na comitiva para Trindade, em vários momentos, Luiz júnior realizou ensinamentos como: comandos de voz para os bois parar, colocou seu filho sobre os bois, o manteve próximo a ele para que pudesse o observar.

Figura 52 - Luiz Júnior, seu filho Antônio Neto e sua esposa Elisa no desfile de carros de boi de Trindade.



Fonte: Arquivo pessoal da pesquisadora.

Luiz Junior atualmente trabalha na Equoterapia Goiabeira de Inhumas. Nas horas vagas, ele faz casqueamento de animais e sempre que pode participa de desfile de carros de boi. Ele é apaixonado pelo ofício de carrear. Seus bois Rancheiro, Riacho, Barqueiro, Brasão, Palácio e Cadeado foram amassados por ele mesmo. O nome dos bois foi dito pelo filho, Antônio Neto. São bois novos de três anos, idade ideal para serem amassados. Foi o Luiz Junior que explicou o processo de amassamento de bois.

Ele utiliza de uma técnica chamada “doma racional”. Segundo ele, essa técnica utiliza de tom de voz firme, imponente, mas baixo e gestos corporais. A cada comando o animal vai reconhecendo a voz de seu domador. Não há possibilidade nesta técnica de atos violentos com os animais. É estabelecido uma relação muito próxima entre homem e animal.

Em relação à raça, todo carreiro sabe das raças tradicionais para o carrear, mas o que presenciamos nos desfiles do ano de 2023 foi que a raça escolhida depende do gosto do carreiro. Na seleção do animal de tração, o que se deve levar em consideração são diversos aspectos, além da raça, a docilidade, o desenvolvimento, a robustez do esqueleto, a linha do dorso que não deve ter curvas, bons aprumos (Pereira, 1993).

A cada etapa, Luiz vai observando o aprendizado dos bois e selecionando, nestes momentos a posição que o boi irá ocupar. Uma vez treinado para o ocupar determinada junta, sempre se posicionará para ela. Um ponto importantíssimo é nomear os bois. No ato do treinamento o animal reconhece a voz do domador pronunciando seu nome. Os nomes são na maioria das vezes de três ou duas sílabas, tendo predominância para paroxítonas e oxítonas. Dessa forma o carreiro alonga a sílaba mais forte, impondo o tom de voz, isso é feito no ato do amansamento e se estende no ato de carrear.

Durante o treinamento, o amansador vai conhecendo o temperamento de cada animal, o porte motriz, as necessidades dos bois, ações como: mexer a cabeça, movimentar o rabo, bufar de forma acelerado pelas narinas são sinais que o amassador vai reconhecendo e interpretando para conhecer cada boi. Durante os atos de amansamento, ocorre o vínculo entre homem e animal esta ligação deve ser sempre reestabelecida, por mais que Luiz Junior utiliza-se da doma racional para o amassamento é pertinente esclarecer que bezerros e bois são animais imponentes e que o trato, a lida exige ações firmes e enérgicas para que o animal reconheça que foi dominado, tapas na traseira, uso do ferrão e empurrões são necessários, às vezes.

Por isso, o manejo com esses animais é realizado de maneira rústica, seguindo critérios estabelecidos dentro da cosmovisão rural. Predomina o estilo de vida do campo, de forma que aqueles que não têm contato com esse universo poderiam interpretar como um tratamento áspero direcionado aos animais, mas no “mundo do carro de boi” são atos comuns não para

maltratar o animal mas para impor uma ação. Luiz Junior explica que durante o treinamento você vai identificando o temperamento de cada boi. No caso dos seis bois carreiros que possui o que tem temperamento mais bravo fica na canga posicionada do lado direito, já os bois com temperamento manso que aceitam tranquilamente os comandos ficam nas cangas a esquerda do lado do carreiro.

Os bois devem estar sempre sendo treinados a função que exercem no ato de carrear e a obediência aos comandos. A interrupção por longo período do treinamento pode levar o animal a atitudes desconhecidas e até agressivas.

A respeito desse assunto, Jean-Pierre Digard (1999) destaca que não podemos afirmar que existe alguma espécie animal que tenha sido totalmente e permanentemente domesticada. Segundo ele, o ato de domesticar requer uma constante e diária dedicação, que precisa ser renovada constantemente. Caso contrário, os animais podem perder a condição de domesticados e voltar à vida selvagem.

O Teórico Sigaut (1988) também defende o amansamento como caráter recíproco da relação de domesticação e, assim, entendem que esses processos têm efeitos tanto sobre o homem quanto sobre o animal. “Passando mesmo a pensar em termos como mutualismo, simbiose e reciprocidade” (Sigaut, 1988, p. 59). “Tal proposição pode fazer sentido na medida em que, ao amansar o boi, o homem também treina a si mesmo, traz à tona signos e comportamentos típicos de uma ruralidade específica e, em muitos casos, ligada à sua familiaridade” (Oliveira, 2021, p. 230).

Para o treinamento os bois são cangados, sendo acostumados a ficarem emparelhados e são colocados para caminhar puxando toras de madeiras ou pneus de tratores. Isso demanda tempo e paciência. Segundo Corrêa (2014), chamar os bois pelo nome faz parte do processo de adaptação do animal à tração, ele afirma que durante o processo deve-se falar baixo e repetir o nome do animal frequentemente. Nem todo carreiro domina a técnica de amansamento em razão disso alguns carreiros usam de violência para que os bois obedeçam aos comandos. Segundo Luiz Junior, isso é muito ruim porque o animal sempre atenderá comandos recebendo violência e tendo medo do carreiro e não respeito.

Os bois do Luiz Junior têm três anos e já estão bem treinados e obedecendo bem o comando, ainda vão poder carrear muito, pois são bem zelados quanto a alimentação e saúde. Precisam vez ou outra puxar alguma carrada, para que não engordem demais e fiquem sem ritmo para o carrear. Expondo o cuidado que o Luiz Junior tem para com sua boiada, nos remete a fala de um carreiro de Nazário, no Encontro de Carreiros de Araçá, que disse: “Após a festa

de Trindade o boi perde o valor”. Isso porque são colocados à venda por causa dos maus tratados antes e durante a romaria. Perdem peso, machucam os cascos.

Este tipo de fala evidencia que nas romarias, desfiles acontecem maus tratos com os animais, mas isso não é bem visto no “mundo do carro de boi”, pois neste espaço impera o conhecimento transmitido de geração para geração, o respeito aos animais e reciprocidade.

Além da técnica de amansamento, o carreiro deve dominar a técnica do carrear que inclui: cangar, atrelar os bois, abrir a marcha, parada da marcha, para desviar de perigos, fazer recuar o carro, a direção da marcha. Conduzir um carro de boi com a força motriz dos animais é tarefa que exige conhecimento técnico, perícia e muita prática. No carro cada junta tem sua função determinada no ato de adestramento. Segue abaixo imagem demonstrando a posição e o nome que recebe cada junta.

Figura 53 – Formação das juntas pela posição que ocupam no carro de boi.



Fonte: Pesquisa de campo

A junta de coice ou junta de cabeçalho. Par de bois de tração, colocados junto ao carro, um de cada lado do cabeçalho.

A Junta da guia: Par de bois de tração, colocados à frente de todas as juntas. Geralmente formada por bois dóceis, bem treinados, e que obedecem prontamente às ordens do carreiro. O boi de guia, faz os outros bois o seguirem. Assim que se coloca a canga, no treinamento já se identifica se o boi serve para ser guia. Ele é astuto, inteligente, olha para os lados vê para onde segue. Pé de guia dá suporte a guia. A Junta do meio: Par, ou pares de bois, de tração, colocados entre os da frente (junta da guia), e os de trás (junta de coice, ou de cabeçalho), dão suporte para a tração.

A “junta-mestra” ou de “pé-de-carro” ou “junta-de-coice”, a mais importante de todas, pois, além de abrir a marcha, sustenta grande parte do peso do carro. A que se lhe segue é chamada “junta-forte” e as outras “juntas-de-frente”. Desse modo, o manejador, pode ter o

controle total da junta, estabelecendo a força e velocidade do animal, além de ter o controle para parar e iniciar os movimentos.

Esse controle saída e parada do carro de boi é acionado pela voz do carreiro ou encostando a vara no dorso do animal. Como o eixo do carro de boi é fixo quando se vai fazer uma curva tudo deve ser bem calculado, pois o carro é literalmente arrastado. Quando o carro for recortar para a direita, termo utilizado para executar uma curva, os bois guias iniciam a ação, mais são os bois de meio e os bois do cabeçalho que devem abrir para que curva seja feita. O carreiro tem a função de movimentar estes bois com a vara e com sons vocálicos de comando para que eles abram e a curva seja feita.

Na saída da comitiva de Inhumas que aconteceu na fazenda do tio do Luiz Júnior, presenciamos a passagem em uma ponte. Um bezerro que ainda estava sendo treinado quase caiu na ponte. Segundo Luiz Júnior, é necessário sempre muita atenção durante os caminhos, pois são ambientes desconhecidos pelos animais, eles podem se assustar. Neste caso da ponte o carreiro parou o carro e com cautela foi fazendo os bois darem ré, saindo da lateral da ponte.

Para um carreiro, o cuidado com as talhas que compõem o carro de boi é fundamental. Parte desses equipamentos se desgastam e devem ser trocados. Todo apetrecho que atrele o boi ao carro é cuidadosamente manuseado e organizado pelos carreiros, são as ferramentas do carrear.

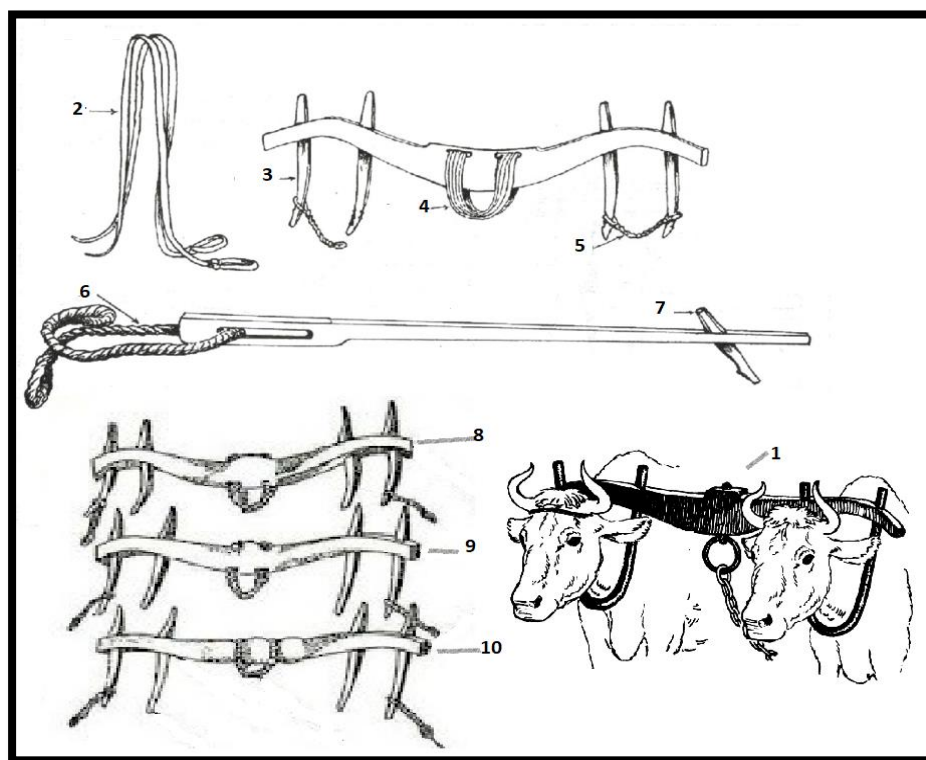
Na Figura 54, temos a ilustração dos equipamentos utilizados pelos carreiros diretamente no corpo dos bois para o ofício do carrear. Onde está o número 1 (um) temos o desenho de uma junta de bois cangados. A canga é uma peça colocada sobre o pescoço de dois bois (juntas ou parelhas), que ligada ao cabeçalho ou ao cambão, permitem o aproveitamento da força dos bois para a tração do carro.

Na ilustração dois (2), ilustra-se o ajoujo: tira de couro presa em argolas nos chifres dos bois emparelhados nas cangas para manter a distância entre eles; O número três (3) representa o canzil: peças que aos pares atravessam a canga para fixá-la ao pescoço de cada boi; O quatro (4) é o tamoeiro: é um artefato feito em couro trançado e curtido com mais ou menos 5 m a 5,5 m de extensão, no centro da canga, para ligá-la ao cabeçalho ou cambão. Para garantir que a canga não solte do cabeçalho no momento em que os bois fazem força, o tamoeiro deve ser passado dando 3 voltas nos buracos da canga.

O cinco (5), temos a brocha: tira de couro que serve para prender dois canzils sob o pescoço do boi; No seis (6) a tiradeira: peça de couro trançado, resistente, que serve para ligar os cambões entre si ou o cambão ao cabeçalho; O sete (7) vemos o cambão: varão alongado, entre cangas para ligar juntas de bois, a cada junta é necessário um cambão para fazer a ligação;

No oito (8) o modelo de uma canga de coice ou cabeçalho; No nove (9) vemos um modelo para canga de meio; O dez (10) nos traz o modelo de canga de guia. Importante destacar que estes são modelos da região de Goiás, existem outros modelos utilizados em diferentes regiões do país.

Figura 54 - Equipamentos utilizados nos bois para execução do carrear.



Fonte: Souza (2003).

Ao expormos o ofício do carrear realizado pelo carreiro apontamos uma variação espaço/temporal que gerou em virtude da modernização uma ressignificação na identidade do carreiro de outrora para o carreiro na atualidade. O escritor goiano José de Mendonça Teles afirmar que: “O goiano da gema vive na cidade com um carro de boi cantando em sua memória” (Teles, 1998, p. 52). A inclusão do carro de boi nesse imaginário reflete um passado idealizado, cuja representação pitoresca é romantizada e frequentemente evocada através da expressão “tempo dos antigos”.

Hoje em dia, a tradição e a praticidade dos carros de bois se transformam em um “museu manbembe”, conforme afirmado por Deus (2000, p. 160), contudo ainda são lembradas mesmo sem o esforço e as marcas nas mãos que guiavam os bois, dominam “veículos” que chegam ao local do evento como símbolo mais velozes na sociedade contemporânea.

A tradição e funcionalidade dos carros de bois na atualidade tornam-se um “museu mambembe”, nas expressões de Deus (2000, p. 160), onde os carros de boi, as vezes chegam

para o espetáculo (desfile no carreiródromo) transportados por caminhões, sem o sacrifício do ato de carrear, sem o suor e os calos das mãos que "ferraram" os bois. Independente de atuarem no espetáculo como alegoria não deixam de manifestar sua tradição e cultura na sociedade contemporânea.

Figura 55 – Caminhão preparando para descarregar três carros de boi.



Fonte: Instagram@prosadecarreiro.

Atos de reviver o modo de vida no campo, modo de vida rústico e simples, vigorosamente integrado à natureza e à terra, com estreita ligação com o trabalho agropastoril são o que unem a comunidade carreira, independentemente de o carreiro ser do ambiente rural ou urbano. Buscam através do saudosismo, por meio da tradição herdada ou pelo meio religioso exercitar o ofício do carrear em performance artística em forma de espetáculo tendo como símbolo o carro de boi e tudo que o agrega. Passam o ano em ciclos de desfiles, encontros com a comunidade carreira, eventos religiosos manifestando a cultura goiana como guardiões do saber/fazer.

Esses ciclos anuais se findam com a festa principal que é a Romaria de Carros de boi do Divino Pai Eteno em Trindade. Após o termino inicia-se o ciclo novamente, evidenciando que no cotidiano da vida dos romeiros/carreiros não há ruptura da tradição, as vivências do “mundo do carro de boi” são constantes. Os carapinas e carreiros se preparam durante todo o ano, no trabalho de artesanato, de consertos, de amansamento, na passada da boiada e na participação em desfiles. A vida do carreiro e carapina não existe unicamente na festa do Divino Pai Eteno que tem o reconhecimento como patrimônio cultura pelo IPHAN. Ela por si só não expressa a cultura e a tradição carreira, são as sabedorias populares presente no cotidiano destas

comunidades que dão sentido a Romaria, demonstrando assim, que a festa (Romaria) é um patrimônio em movimento.

Ao expormos o ofício do carrear e todos os saberes seculares que os permeiam, identificamos a perpetuação de uma arte repassada por gerações pelos chamados mestres carreiros. Assim como os carapinas, os mestres carreiros são artífices de um saber impregnado de arte, técnica e conhecimento. Também visualizamos um campo carregado de modernidade produzindo um hibridismo com a geração de novos carreiros que tem o carrear como tradição e modo de vida. Atuam como atores de um espetáculo em desfiles e romarias, unidos impõe seu espaço no mundo moderno, sendo representantes de uma das maiores manifestações culturais goianas.

4 PROPOSTA DO PRODUTO E APLICAÇÃO - MAPEAMENTO DOS CARAPINAS COMO FORTALECIMENTO DE PRESERVAÇÃO E PERMANÊNCIA DA ROMARIA DE CARRO DE BOI DO DIVINO PAI ETERNO

“Construir carro de boi não é uma linha de montagem. Você não faz uma peça do começo ao fim e passa pra outra. Você vai fazendo tudo junto porque a madeira, ela movimenta por causa da umidade. Se o tempo está úmido a madeira aumenta, se o tempo tiver seco ela diminui. Ela também pode torcer, empenar. Por isso tem que ir fazendo e encaixando para não ter perigo de dar goela.” Luiz Carlos de Souza – mestre carpinteiro de Anicuns

Considerando os saberes e fazeres que envolvem o fabrico do carro de boi, sua relevância como patrimônio cultural imaterial como manifestação da cultural goiana e a evidente escassez destes artífices, será apresentado a proposta de um produto resultante da pesquisa realizada. Portanto, será elaborado um livro E-book contendo as identificações, características e histórico de vida cotidiana dos detentores que dominam a arte, técnica e saberes no fabrico do carro de boi.

O produto resultante desta pesquisa se desdobrou em um livro E-book apresentando o processo para a construção de um carro de boi. Atividade esta que envolve: o conhecimento da matéria-prima, as melhores espécies de árvores para cada peça do carro de boi, o tempo preciso para a retirada na natureza da madeira, as técnicas de cortes preservando corretamente as fibras da madeira, domínio e manuseio correto das ferramentas e a arte de lapidar cada peça para depois se juntarem e formar o espetacular carro de boi.

O produto mapeou a localização dos mestres artesões, pois é sabido entre a comunidade a raridade destes carapinas, além da necessidade de destaque e valorização dos artífices detentores deste saber-fazer. Ao identificá-los damos evidência a arte praticada, que é a fabricação do carro de boi e todos os saberes, técnicas e conhecimentos que envolvem o processo de fabrico até a materialização do veículo. Um veículo rústico, artesanal, carregado de arte e simbolismo. As informações descritas no produto foram obtidas durante a pesquisa de campo realizada. Reuniu-se uma coletânea de fotografias dos detentores atuando na construção do carro de boi ou em desfiles tradicionais que se apresentam como carreiros/carapinas.

A pesquisa possibilitou mapear onde se encontra os fazedores de carro de boi nos municípios selecionados de: Araçu, Damolândia e Inhumas e Anicuns. Por meio da história oral foi possível conhecer a história de vida de cada um, evidenciando o reconhecimento e importância de cada um para a comunidade local.

Acreditamos que este produto atuará como divulgador de um saber/fazer dominado por poucos, dando assim, relevância aos carapinas responsáveis pela existência do ícone principal

na arte de carrear e participar das Romarias, o carro de boi. Tal produção se faz necessário para promover a valorização e salvaguarda deste bem cultural, pois através da demonstração do processo de construção de carros de boi damos visibilidade a estes poucos mestres artesões carapinas que dominam este saber e também colocamos o carro de boi como protagonista nesta comunidade.

4.1 Público alvo

Esse livro E-book será divulgado no site do programa do mestrado (PROMEP) e após, para contribuir com uma maior difusão deste material para a comunidade detentora, propõe-se divulgá-lo por meio de links para o público alvo desta pesquisa que são: Associação de Carreiros de Damolândia, Comunidade carreira de Araçu, Inhumas e Anicuns. Também será compartilhado com redes sociais comuns a comunidade carreira (*Instagram, WhatsApp*).

4.2 Apresentação do Produto

No livro E-book consta um breve histórico da existência do carro de boi, apresentando a relevância dele para a comunidade goiana, sendo uma das principais manifestações da cultura de Goiás por meio da Romaria de Carros de boi do Divino Pai Eteno em Trindade-GO. Foi dado destaque na utilização da matéria-prima para o fabrico do veículo, visto que se faz necessário o conhecimento das espécies de árvores corretas para a confecção das peças, além da técnica de extração, repouso do lenho para eliminação da umidade.

Em seguida foi apresentado as etapas da fabricação da mesa, roda e eixo, expondo a perícia do carapina para a lapidação e encaixe de cada peça. Nesta etapa foi possível expor a arte que compõem cada peça por meio da técnica, desenho e adornos acrescido as peças. Foi disposto variados modelos de rodas, pregos e agulhas que embelezam e dão identidade ao carro de boi.

Além das três peças que dão origem ao carro de boi apresentamos mais equipamentos necessário ao conjunto. Por ser um veículo de tração animal requer de equipamentos e comandos específicos para ser conduzido. Então enaltecemos neste conjunto os bois e os acessórios necessários ao atrelamento do carro aos bois. Sem falar na dupla responsável pela condução veículos, o carreiro e candeeiro.

O “mundo do carro de boi” é carregado de mística e simbolismo, por isso o livro e-book divulga algumas curiosidades e místicas relatadas durante a pesquisa por carapinas e carreiros.

Por fim o produto apresenta e localiza os carapinas, mestres na arte da construção de carro de boi exposto nesta pesquisa, relatando história de vida, conhecimento, técnica utilizada, experiência como carpinteiro e atuação na comunidade. Por meio do sumário é possível seguir este roteiro apresentado.

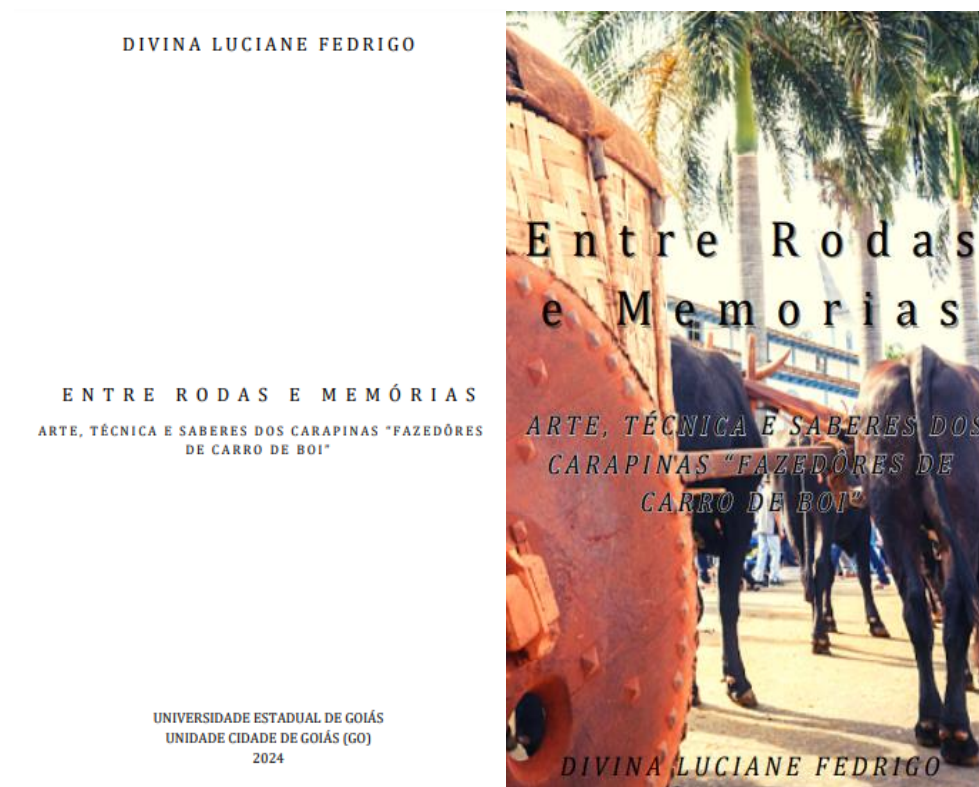
Figura 56 – sumário do livro E-book.

<i>SUMÁRIO</i>	
APRESENTAÇÃO.....	05
INTRODUÇÃO.....	06
O ENCANTAMENTO DO CARRO DE BOI PARA A COMUNIDADE CARREIRA GOMANA.....	08
ETAPA PARA A FABRICAÇÃO DA MESA OU ASSOALHO.....	14
ETAPA PARA A FABRICAÇÃO DA RODA.....	17
MODELO DE PREGOS E AGULHAS.....	21
DESCRIÇÃO DO MODELOS DE RODA.....	22
ETAPA PARA A FABRICAÇÃO DO EIXO.....	28
CURIOSIDADE DO "MUNDO DO CARRO DE BOI.....	31
PREPARO DA TRALHA DO CARRO.....	31
CARREIRO E CANDEIEIRO.....	32
OS BOIS.....	33
"MÍSTICA DO "MUNDO DO CARRO DE BOI".....	34
ONDE ESTÃO OS ARTÍFICES, CARAPINAS FAZEDORES DE CARRO DE BOI?.....	36
CARAPINA: MESTRE NA ARTE DE FABRICAR CARRO DE BOI.....	40
CARAPINA: GERALDO RODRIGUES DA COSTA (NENÉ DA TUNICA).....	40
CARAPINA: BEIS GONÇALO PIMENTA.....	42
CARAPINA: ANTÔNIO MARQUES PALMEIRAS.....	44
CARAPINA: OSMIRO MARTINS BORGES.....	46
CARAPINA: WALLACE RODRIGUES CARVALHO.....	48
CARAPINA: LUIZ CARLOS DE SOUZA.....	51
REFERÊNCIAS.....	53

Fonte: Divina Fedrigo (2024).

O formato do livro E-Book constará 53 páginas. Os custos para diagramação deste material estão sendo realizado com recursos próprios. Será apresentado em formato digital disponível nos sites e Instagram da comunidade carreira. A plataforma de designer gráfico Canva foi a ferramenta de elaboração do produto, uma vez que disponibiliza recursos interessantes e de fácil manuseio para a criação das artes e do conteúdo. Assim, separamos informações cruciais, ilustrações, símbolos e trechos textuais da pesquisa para a construção deste mapeamento dos carapinas. Na arte da capa e folha de rosto o leitor já é aguçado pelo título e ilustração utilizada.

Figura 57 – Capa e folha de rosto do livro E-book.



Fonte: Divina Fedrigo (2024).

O livro *E-book* tem a capa na cor branca dando destaque ao título, já a folha de rosto apresenta ao fundo, ocupando toda a página um carro de boi se deslocando no asfalto, a imagem apesar de apresentar todo o conjunto que compõem um carro de boi traçado dá destaque para as rodas para que o leitor associe a imagem ao título do livro.

O livro E-book conta com uma linguagem direcionada ao público-alvo, comunidade carreira (carreiros, candeeiros e carapinas) e aos apreciadores do carro de boi. Ele adota uma abordagem interativa e utiliza recursos visuais e multimídia para tornar a experiência de leitura mais envolvente, enriquecendo assim a jornada do leitor.

Ao final do livro E-book terá um QR Code, onde ao posicionar a câmara do celular no QR code será possível baixar o livro E-book para apreciação e divulgação.

No mapeamento dos carapinas, a partir da página 36 estão dispostos os mapas dos municípios e do endereço de cada um deles. É possível ao posicionar a câmara do celular no ícone, carro de boi presente no mapa visualizar via satélite em tempo real a imagem da localização de cada carapina apresentado no livro E-book.

Figura 58 – QR code para acessar o livro e ícone (carro de boi) localizar carapina via satélite.



Fonte: Divina Fedrigo (2024).

4.3. Devolutiva para a comunidade

A devolutiva para a comunidade carreira do território pesquisado que abrange os municípios de Araçu, Damolândia e Inhumas acontecerá após a defesa do relatório técnico perante à banca examinadora. Após isso, será agendado um encontro com a direção da Associação de Carreiros de Damolândia para apresentar o relatório final e o produto. Estamos planejando realizar uma noite de lançamento do livro-Ebook que incluirá uma palestra da pesquisadora sobre o Patrimônio Cultural e a divulgação no formato digital. Essa noite de apresentação será especialmente voltada para o público-alvo, ou seja, aos carreiros e carapinas de Damolândia, em particular, também para aqueles que participaram da pesquisa nos municípios de: Araçu, Inhumas e Anicuns que serão convidados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Romaria de carros de boi do Divino Pai Eterno de Trindade–GO é amplamente reconhecida como um patrimônio cultural de grande valor, sendo essa prática a maior do mundo e é o ícone da manifestação cultural goiana, como expusemos em toda nossa pesquisa e no relatório final. Como Patrimônio Imaterial, ela requer um conjunto de ações que garantam sua existência, manutenção e preservação. O reconhecimento desta tradição pelos órgãos oficiais é relevante, pois possibilita a construção de ações de salvaguarda e a efetivação de políticas públicas, mas por se tratar de noções como essa dicotomia o patrimônio imaterial, é primordial a manutenção e perpetuação dos saberes e conhecimentos repassados e valorizados pela comunidade que tem a Romaria de carro de boi como identidade cultural e modo de vida. Portanto, mesmo com o reconhecimento legal, é essencial que a comunidade detentora vivencie constantemente seus saberes, divulguem, preservem e repassem para as futuras gerações.

Na Romaria de carros de bois de Trindade, a tradição é mantida pelos carreiros e pelas carapinas que são os detentores dos conhecimentos seculares ligados ao “mundo do carro de boi”, expressão que contempla um arcabouço de sabedoria que une: o modo de vida do homem do campo, trabalho com a terra, conhecimentos ligados a natureza (calendário lunar, espécimes abortíferos), trato com animais (amansamento de boi), relação homem – ferramentas agrícolas – animais, a territorialização de caminhos sagrados impulsionados pela fé no Divino Pai Eterno.

Os carapinas e carreiros identificados na pesquisa, tendo como recorte os municípios de Araçu, Damolândia e Inhumas, nem sempre se situam nas zonas rurais desses municípios. São, em sua maioria, residentes nos espaços urbanos com labores ligados a comércio local, indústrias, pequenos empresários ou são possuidores de pequenas propriedades rurais, onde dividem a semana na cidade e os finais de semanas nestas chácaras ou sítios. Como detentores e guardiões da tradição de carrear ou de construir carros de boi, eles acabam incorporando uma identidade dupla, demonstrando um “hibridismo cultural” (Canclini, 2006).

Por essas razões, esses indivíduos buscam sempre rememorar as tradições e sabedorias dos seus antepassados na incorporação do modo de vida do homem sertanejo. Vão “reinventado tradições” (Hobsbawm, 1984) e introduzindo ares de modernidade. A cada desfile ou encontro que se reúnem, eles expressam a força da tradição, do modo de vida e da identidade cultural que os identificam, tendo como ícone simbólico, o carro de boi.

No que tange às dinâmicas, sociais, econômicas e ritualísticas desses encontros e desfiles que percorrem um calendário anual por vários municípios, foi possível apreender que são organizados por comunidades carreiras locais, pelas prefeituras e/ou pela igreja católica em

comemoração ao santo padroeiro local. São para a comunidade carreira motivo de união, fortalecimento, perpetuação da tradição e uma forma de estar repassando a boiada para o principal desfile do ano, a Romaria de Trindade.

No desfile de carros de boi de Trindade é possível visualizar certa disputa de poder entre as esferas políticas, religiosas e econômicas, haja vista que cada um busca estabelecer seu espaço diante da comunidade carreira na tentativa de fazer parte do patrimônio instituído que é a Romaria de carro de boi.

É sabido que patrimônio emana poder, então não é diferente com a Romaria de carros de boi do Divino Pai Eterno, que é reconhecida pelo IPHAN como Patrimônio Histórico e Artístico do Brasil. A oficialização de um patrimônio gera interesse por várias instâncias e pelos meios midiáticos. O IPHAN, nesse sentido, se apresenta como um órgão oficial gerador de condições de divulgação, manutenção e preservação. Apesar de bem discreto desde a oficialização da Romaria como patrimônio, o instituto vem estabelecendo ações de reconhecimento e valorização. Todavia, umas das ações mais relevantes aconteceu em 2022 com a consagração do Plano de Salvaguarda da Romaria de carros de boi do Divino Pai Eterno.

O plano que estabelece eixos de mobilização, reconhecimento, divulgação e preservação vem acontecendo por etapas. Durante a pesquisa, foi possível identificar a efetivação com reuniões realizadas com a comunidade carreira, de modo a serem ouvidos em suas demandas e também de se organizarem em associações para fortalecer as reivindicações e conseguir de órgãos oficiais políticas públicas. No decorrer do nosso estudo, foi legalizada a Associação de Carreiros de Damolândia.

É possível afirmarmos que a Festa de Trindade e os demais eventos evidenciados têm como símbolo de expressão o carro de boi. Esse mesmo objeto material tem uma representatividade sobre sua imagem que agrega inúmeros simbolismos culturais, religiosos, sociais, econômicos e políticos. Ao identificarmos sua representatividade em várias esferas, enalteçamos a importância do carro de boi também como um objeto artístico e evidenciando seu protagonismo historiográfico.

Apesar de estudados por diversos pesquisadores, poucos enalteceram o carro de boi como um objeto de arte, dando visibilidade artística em sua constituição “formal, semântica e social” (Freitas, 2004). Esculpido por mãos de artesãos que trazem em seu ofício os saberes e técnicas transmitidos por seus antepassados, os carapinas construtores de carro de boi são artífices detentores de conhecimentos capazes de transformar a madeira em um objeto que emana arte.

Ao analisar sua estrutura formal, foi possível evidenciar o quanto o carro de boi se completa em seus adornos. A tríade mesa – roda – eixo é envolta por madeira que ao ser lapidada pelas mãos dos artesãos dão formato as peças, agregado a madeira temos as guarnições em ferro que além de garantir a estrutura dos encaixes e resistência das peças também corroboram para o embelezamento das peças.

As agulhas afixadas nas rodas enfeitam, mas também podem ser uma característica única e exclusiva. As tonalidades da madeira oferecem acabamentos diferenciados. Os assessórios agregados a mesa, tais como a tolda e a esteira têm sua utilidade quanto função do carro que é transportar variadas cargas com segurança, mas agregam estilo adornando o carro de boi, pois podem ser feitas com cores e trançados variados. Tanto a tolda confeccionada de couro quanto a esteira feita de bambu são construídas por processos manuais com técnicas específicas para suas realizações, tidas por tanto como um artesanato realizado por poucos.

Quanto à dimensão social, o carro de boi liga toda uma comunidade que estabelece várias estruturas no âmbito econômico, político, cultural e religioso, tendo o carro de boi como agente de representatividade, movimento e visibilidade destas estruturas sociais.

Em relação à dimensão semântica, o carro de boi produz simbolismos diversos que entram em contato com a imensa estrutura de madeira, grandes rodas contornadas por um aro de ferro afixados os cravos estabelecendo ares de rusticidade. Para alguns, símbolo de um tempo sem progresso, sem desenvolvimento, sinônimo de vida difícil, de um labor suado conquistado com muita dificuldade. Para outros, trata-se de uma expressão de saudosismo e de melancolia relacionada a um tempo vagaroso em que alguns eram felizes. Na contemporaneidade, nós o interpretamos como um objeto singular representante de uma tradição que impõe seu lugar. Os sentimentos e a simbologia expressa pela visibilidade do carro de boi se fixa como símbolo representante da comunidade, somada a um conjunto de valores, ritos, códigos e regras que permeiam os modos de vida, expressos também nas músicas, contos literários, miniaturas esculpidas ou telas pintadas.

Ao evidenciar o objeto cultural carro de boi como símbolo de arte, não há como deixar de enaltecer os carapinas “fazedôres de carro de boi”. São esses os artífices responsáveis por confeccionar o majestoso carro de boi. A necessidade de identificar e mapear estes artesões se fez necessário pela escassez destes mestres.

Por meio da história oral, foi possível verificarmos a riqueza de conhecimento, das técnicas e dos saberes que cada um dos mestres possuem. Esperamos que, por meio de nosso trabalho, podemos despertar a necessidade de visibilidade e reconhecimento legal dos carapinas

que apresentam uma sabedoria única sobre a arte e técnica de fazer carros de boi, responsáveis pela transmissão dos saberes às novas gerações.

Esperamos que o livro-Ebook “Entre rodas e memórias: arte, técnica e saberes dos carapinas fazedores de carro de boi” seja uma forma de divulgação e reconhecimento como referência cultural perante a comunidade carreira que tem o carro de boi como modo de vida, além de contribuir na construção de novas narrativas que incluam a valorização dos artesãos, mestres carapinas locais e seus saberes.

À guisa de conclusão, esperamos que não se finde apenas nessa pesquisa, que apresenta o início de divulgação e valorização do carro de boi como objeto artístico e de seus artesãos carapinas como artífices responsáveis pela perpetuação da tradição. Ao longo da pesquisa, foi possível identificarmos outros carapinas, valendo ressaltar a importância da continuidade desse trabalho. Esperamos que por meio destas informações surjam caminhos outros que poderão servir de parâmetros para futuras investigações.

REFERÊNCIAS

AFIPE. Pesquisadores espanhóis estudam som do carro de boi. Eles registraram a chegada dos carreiros na Capital da Fé de Goiás e acompanharam o desfile. Atualizado em 13/02/2019. Disponível em: <https://www.paieterno.com.br/2018/06/28/pesquisadores-espanhois-estudam-som-do-carro-de-boi/> Acesso em: 23 de fevereiro de 2024.

ALVES, Maria Cristina Santos de Oliveira. A importância da história oral como metodologia de pesquisa. In: **Semana de História do Pontal e Encontro de Ensino de História**, 3 e IV. Ituiutaba: UFU, 2016. Anais. Disponível em: <https://eventos.ufu.br/sites/eventos.ufu.br/files/documentos/mariacristinasantosdeoliveiraalves.pdf> Acesso em: 07/0/2023.

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**: por suas drogas e minas. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2012.

AQUINO, Valéria Leite de. **Peregrinos do Pai Eterno: os carreiros de Damolândia na Festa de Trindade – GO** / Valéria Leite de Aquino. – Rio de Janeiro: UFRJ / IFCS, 2007.

ARISTÓTELES. **Metafísica**. São Paulo: Loyola, 2002.

BALDIN, Nelma; MUNHOZ, Elzira M. Bagatin. Snowball (Bola de Neve): Uma técnica metodológica para pesquisa em educação ambiental comunitária. In: **Congresso Nacional de Educação - EDUCERE**, I Seminário Internacional de representações sociais, subjetividade e educação - SIRSSE, 10. 2011, Curitiba. Anais. Curitiba: Pontifícia Universidade Católica do Paraná, 2011, p. 329-341.

BANDEIRA, Élcia; ARAGÃO, Luiz; RIBEIRO, Mário. O cotidiano brasileiro do século XIX através das imagens de rugendas. **Associação Nacional de História**. Recife, UFPE, 2004.

BAUMAN, Zygmunt. **Ensaio sobre o conceito de cultura**. Rio de Janeiro: Zahar, 2012.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2001.

BÍBLIA SAGRADA. **Antigo e Novo Testamento**, Online ACF. Disponível em: <https://www.bibliaonline.com.br>. Acesso em 15/11/2021.

BOFF, Leonardo. **Mestre Eckhardt**: a mística de ser e de não ter. Petrópolis: Vozes, 1983. <https://goyazes.art.br/exposicao/carreiros/acesso>: 27/09/2023

BORGES, Barsanulfo Gomides. **Goiás nos quadros da economia nacional: 1930-1960**. Goiânia: UFG, 2000.

BORGES, Rosana Maria Ribeiro; DE LIMA, Angelita Pereira. História da imprensa goiana: dos velhos tempos da colônia à modernidade mercadológica. **Revista UFG**. Goiânia, ano X, n. 5, p. 78, 2008.

BOSI, Ecléia. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Lisboa: Difel: 1989.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues Brandão. **A partilha do tempo**. In: SANCHIS, Pierre (Org.) *Catolicismo: cotidiano e movimento*. Rio de Janeiro: ISEER, 1992.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **Os deuses do povo**: um estudo sobre a religião popular. 3. ed. ampl. Uberlândia, EDUFU: 2007.

BRASIL. Biblioteca Digital Institucional. **Rugendas, Johann Moritz, 1802-1858**. 1 v. il., gravs. color.; 50 x 35 cm. Publicador: Daco Verlag Bläse. Local de publicação: Stuttgart; 1986. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/227417> Acesso em: 12 jan. 2023.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

BRASIL. **Decreto nº 3.551**, de 4 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3551.htm. Acesso em: 12 jan. 2023.

BRASIL. **Decreto nº 5.753**, de 12 de abril de 2006. Promulga a Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial, adotada em Paris, em 17 de outubro de 2003, e assinada em 3 de novembro de 2003. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5753.htm Acesso em: 12 jan. 2023.

CANCLINI, Néstor García. **Culturas híbridas**: estratégias para entrar e sair da modernidade. São Paulo: Edusp, 2006.

CANCLINI, Néstor García. **Diferente, desiguais e desconectados**: mapas da interculturalidade. 3. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

CARDOSO, Rute. **A Aventura Antropológica**. Terra e pesquisa. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

CASTRO, Maria Aparecida de. **Pilgrimage**: a space of intersection between urban and countryside lifestyles (Trindade's case). 2011. 126 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, GOIÂNIA, 2011.

CHAUÍ, Marilena. **“Cultura política e política cultural”**. Estudos avançados 9 (1995): 71-84.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2006.

CORALINA, Cora. **O longínquo cantar do carro**. In: Vintém de cobre: minhas confissões de Aninha. São Paulo: Global, 2001, p. 97 e 98.

CORRÊA, R. **Festas de carros de boi**. 1º ed. Rogério Corrêa, 2019.

CORREIA, Vergílio. O carro rural português. **Terra Portuguesa**: Revista Ilustrada de Arqueologia Crítica e Etnografia, Lisboa, n. 21-23, p. 193-208, out./dez. 1917. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/TerraPortuguesa/1917/N21-23/N21-23_master/TerraPortuguesaN21-23_Out-Dez1917.PDF. Acesso em: 22 fev. 2023.

CURADO, Bento Alves Araújo Jayme Fleury. No singelo culto do lar e na igreja de barro e aroeira, a gênese de Trindade. IN: IHGG. Instituto Histórico e Geográfico de Goiás. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Goiás**. nº 30. Goiânia-GO. Kelps, 2019. Disponível

em: <http://ihgg.org/wp-content/uploads/2021/06/REVISTA-IHGG-30-2019.pdf> Acesso em: 26 de junho 23.

DA MATTA, Roberto. **O que faz o brasil, Brasil?** Rio de Janeiro: Rocco, 1986.

DAMISCH, Humbert. Artes. In: **Enciclopédia Einaud**. 3. Artes-Tonal. Lisboa: Imprensa Nacional; Casa da Moeda, 1984.

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **História oral, memória, tempo, identidades** – 2 ed. - Belo Horizonte; Autêntica, 2010.

DEUS, Maria do socorro de. **Romeiros de Goiás: a romaria de Trindade no século XX**. 2000. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2000.

DIGARD, Jean-Pierre. **Les Français et leurs animaux**. Paris, Fayard, 1999.

DURKHEIM, Émile. **Formas elementares da vida religiosa: o sistema totêmico na Austrália**. Tradução de Joaquim Pereira Neto. São Paulo: Paulinas, 1989.

FÉRAUD, Jean-François. **Dictionaire critique de la langue française** (Marseille, Mossy 1787-1788). portail.atilf.fr/

FRANÇA, Maria de Souza. **Terra, trabalho e história: a expansão agrícola no “Mato Grosso” de Goiás – 1930 – 1955**. 1985. Tese (Doutorado em História Social), Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

FREITAS, Artur. História e Imagem Artística: por uma abordagem tríplice. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 34, julho-dezembro de 2004, p. 3-21. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2224/1363>. Acesso em: 20 de julho de 2023.

GALVÃO, Renata Silva de Oliveira. Plano de Salvaguarda. **Romaria de carros de bois da festa do Divino Pai Eterno de Trindade (GO)**. Brasília, Iphan, 2021. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/plano_de_salvaguarda_romaria_de_carros_de_bois_isbn_digital.pdf Acesso em: 20 de julho de 2023.

GEERTZ, Clifford. **A Interpretação das Culturas**. LTC Editora, Rio de Janeiro, 1989.

GOMES FILHO, Robson Rodrigues. Do santuário de Trindade ao jornal “Santuário da Trindade”: Reflexões sobre as mudanças de posicionamento religioso dos primeiros Redentoristas alemães em Goiás (From “Santuário da Trindade” to “Santuário da Trindade” Journal. Considerations on the ch). **HORIZONTE-Revista de Estudos de Teologia e Ciências da Religião**, p. 897-915, 2011.

GOMES, Antônio. **O Divino Pai Eterno e o Santuário de Trindade**. Várzea Paulista: Editora CPP, 2005.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. “O patrimônio como categoria de pensamento” In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário (orgs.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2 ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

- GONÇALVES, José Reginaldo. **Antropologia dos Objetos**: coleções, museus e patrimônios. 1. ed. Rio de Janeiro: IPHAN, 2007.
- HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.
- HALL, Stuart. "Quem precisa de identidade?" In: SILVA, Tomaz Tadeu da (org.). **Identidade e diferença**: a perspectiva dos estudos culturais. 12. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012. p. 103-133
- HALL, Stuart. A centralidade da cultura: notas sobre as revoluções culturais do nosso tempo. In: **Educação & Realidade**. jul/dez. 1997. p. 15-46.
- HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 11 ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.
- HILARIO NETO, Manoel et al. **Estrada envolvendo rodas quadradas**. 2020.
- <https://historiaonline.com/pre-historia/a-roda>. Acesso em: 17 em out. 2023.
- HOBBSBAWM, Eric. Introdução: a invenção das tradições. In: HOBBSBAWM, Eric; RANGER, Terence (Eds.), **A invenção das tradições** (pp. 9-23.). Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1984.
- IBGE. **Instituto brasileiro de Geografia e Estatística**. Cidades. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/>. Acesso em junho de 2023.
- IPHAN. Exposição sobre Romaria de Carros de Boi será inaugurada durante Festa de Trindade (GO). **Revista Museu** – cultura levada a sério. Distrito Federal, Brasília. 25/06/2019. Disponível em: <https://www.revistamuseu.com.br/site/br/noticias/nacionais/6721-25-06-2019-exposicao-sobre-romaria-de-carros-de-boi-sera-inaugurada-durante-festa-de-trindade-go.html> Acesso em: 26 de junho 23.
- IPHAN. Patrimônio Imaterial. I Carta de Fortaleza. **Decreto nº 3.551, de 04 de agosto de 2000**. Programa Nacional do Patrimônio Imaterial (PNPI). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/234> Acesso em: 20 de julho de 2023.
- JACÓB, Almir Salomão. **A Santíssima Trindade do Barro Preto: História da Romaria de Trindade**. Trindade: PUC Goiás, 2010.
- JORNAL TRIBUNA DO PLANALTO. <https://tribunadoplanalto.com.br/romaria-divino-pa-eterno-multidao-fieis-trindade/03/07/2023>.
- LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Unicamp, 1990.
- LIMA, Luana Nunes Martins de. **Lugar e memória**: o patrimônio goiano entre o esquecimento e a resistência. (Tese de Doutorado em Geografia). Universidade de Brasília, Brasília, 2017.
- LIMA, Nei Clara de. **A romaria de carros de boi da festa do Divino Pai Eterno**: dossiê de registro. Trindade-GO: IPHAN, 2015.
- LIMA, Nei Clara de. **Narrativas orais**: uma poética da vida social. Brasília-DF: Ed. Universidade de Brasília, 2003.

MAIA, Carlos Eduardo Santos; SOARES, Maria Elisabeth Alves Mesquita; TUMA, Raquel Lage. **Carreiródromo, cavalhódromo e congódromo: lugares de festa em Goiás**. 2022. Recuperado de: <https://livrozilla.com/doc/540217/lugares-de-festa-em-goi%C3%A1s-carlos-eduardo-santos-maia>.

MARTINS FILHO, José Reinaldo Felipe. Música e identidade na Romaria ao Divino Pai Eterno de Trindade, Goiás. **Revista Música Hodie**, Goiânia, v. 18, n. 2, p. 229–244, 2018. DOI: 10.5216/mh.v18i2.51137. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/musica/article/view/51137>. Acesso em: 21 dez. 2023.

MOTA, Ireni Soares da *et al.* A atuação do movimento carismático na Igreja Católica de Inhumas: (1980-2000). Cidade de Goiás, 2001 - Universidade Estadual de Goiás. Unidade: Cora Coralina (TCC).

NASCIMENTO, Silvana. **A festa vai à cidade: uma etnografia da romaria do Divino Pai Eterno**. Religião, Sociedade, Rio de Janeiro, v. 22, n.2, p. 91-114, 2002.

NOGUEIRA, Wilson Cavalcanti. **Mestre carreiro**. Goiânia: Instituto Goiano de Folclore, 1980.

NORA, Pierre *et al.* Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v. 10, 1993.

OLIVEIRA, Pe. Vicente A de. **A incansável saga da fé e das estradas**. Goiás agora. Goiânia, ano 1, n. 4, p. 10-11, jun. 2001

OLIVEIRA, Pedro Assis Ribeiro de. **Religião e dominação de classe: gênese, estrutura e função do catolicismo romanizado no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1985.

OLIVEIRA, Túlio Fernando Mendanha de. **"O carro de boi é a minha vida": técnicas e expressões culturais entre carapinas e carreiros no interior de Goiás**. Tese de doutoramento apresentada ao PPGAS. UFG. Goiânia-GO 2021.

OLIVEIRA, Túlio Fernando Mendanha de. A construção de carros de boi: carapinas e saberes tradicionais. **Revista Habitus - Revista do Instituto Goiano de Pré-História e Antropologia**, Goiânia, Brasil, v. 20, n. 1, p. 85–104, 2022. DOI: 10.18224/hab.v20i1.12319. Disponível em: <https://seer.pucgoias.edu.br/index.php/habitus/article/view/12319>. Acesso em: 26 dez. 2023.

OTTO, Rudolf. **O sagrado**. Petrópolis: Vozes, 2010.

PAIVA, Eduardo França. **História & imagens** – 2 ed. – Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

PELEGRINI, Sandra C. A. Cultura e natureza: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo 2006, v. 26, nº 51, p. 115-140.

PEREIRA, Ricardo Gomes de Araújo. Avaliação de bubalinos e bovinos para tração animal em Rondônia. **EMBRAPA-CPAF Rondônia**. Circular Técnica, 1993.

PESSOA, Jadir de Moraes. **Saberes em festa: gestos de ensinar e aprender na cultura popular**. Goiânia: Editora da UCG; Editora Kelps, 2005.

POLLAK, Michael. “Memória e identidade social”. In: **Revista Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol. 5, n.º. 10. 1992, p.200-212

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013. 277p.

QUADROS, Eduardo. O pequeno deus do mercado religioso brasileiro. In: SCHIAVO, Luigi. (Org.). **Mística e pós-modernidade**. Goiânia: Editora da UCG, 2005.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. **O Catolicismo Rústico no Brasil**. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros. São Paulo: Universidade, 1968.

RAMOS, Hugo de Carvalho. **Tropas e boiadas**. Goiânia: Cultura Goiana, 1984.

RUGENDAS, Moritz Malerische. Paris: Engelmann, 1835 o original pertence à Biblioteca Nacional.

SANCHIS, Pierre. Cultura brasileira e religião... passado e atualidade. **Cadernos CERU**. São Paulo, v. 19, n. 2, dez. 2008.

SANT’ANNA, Romildo. **A moda é viola: ensaio do cantar caipira**. 2. ed. São Paulo: Arte & Ciência, 2009.

SANTOS, João Almeida. História do transporte rodoviário. **Revista Ibero-Americana de Estratégia**, v. 1, n. 1, p. 27-32, 2002.

SAQUET, Marcos Aurélio. Campo-território: considerações teórico -metodológicas, **Revista Campo-Território**, n. 1, v. I, Uberlândia, 2006.

SCAVACINI Bruna. **Carro de Boi: A origem do transporte**. 2013. Disponível em: <http://naboleia.com.br/carro-de-boi-a-origem-do-transporte/>. Acesso em 17 de maio de 2023.

SENA, Custódia Selma. De sertões e sertanejos. In: BERTRAN, Paulo (Org.) **Goiás 1722-2002**. Brasília: Medial Comunicação, 2002.

SIGAUT, François. **Critique de la notion de domestication**. L’Homme, Paris, v. 28, n. 8, p. 59-71, 1988.

SILVA, Margarida do Amaral. **Etnografando a Paisagem Sertão**. 2011. 183 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais e Aplicadas) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2011.

SILVA, Mônica Martins da. **A festa do Divino: romanização, patrimônio & tradição em Pirenópolis (1890-1988)**. Goiânia: AGEFEL, 2001.

SILVA, Mônica Martins. **A Festa do Divino: romanização patrimônio & tradições em Pirenópolis (1890-1988)**. Goiânia: s/e. 2001.

SOBREIRA, Caesar. Estudo Introdutório. In: BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. **Diálogo das Grandezas do Brasil**. Recife: CEPE, 2019, p. XV - LX.

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

SOUZA, Luiz Carlos de. **Manual do modo de fazer carros de bois, Goiás**. Coordenação: Fernanda Elisa Costa Paulino Resende. Anicuns, Iphan, 2023. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/manual_modos_de_fazer_carros_de_bois_goiás.pdf Acesso em: 26 de junho 23.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Introdução. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério (Org.). **Território e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

TELLES, José Mendonça. Ser goiano. **UBE-GO**. Disponível em: <http://www.ubebr.com.br/post/cronica/ser-goiano-jose-mendonca-telles>. Acesso em nov. 2023.

<https://www.terra.com.br/noticias/mundo/onde-a-roda-foi-inventada-e-por-que-demoramos-tanto-para-cria-la,eab7e9b4e1c0a9914c3bc6a341291e334n1maeic.html>. Acesso em: 12 nov. 2023

THOMPSON, Paul. **A voz do passado: história oral**. Trad. Lólio Lorenço de Oliveira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

TRINDADE. **Site da Prefeitura**. Disponível em: <https://trindade.go.gov.br/> Acesso em nov. 2023

UNESCO. **Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial**. Paris, 2003. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20Paris%202003.pdf> Acesso em: 23 de maio de 2023.

VELOSO, Mariza. O Fetiche do Patrimônio. **Revista Habitus**. Goiânia, v.4, n.1, p.437-454, jan./jun. 2006. Disponível em: <http://seer.ucg.br/index.php/habitus/article/viewFile/363/301>. Acesso em 24/11/2022.

VIANNA, Leticia C. R. Patrimônio Imaterial. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. (verbete). ISBN 978-85-7334-299-4.

WILLIAMS, R. **Cultura**. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1992.

WILLIAMS, Raymond. **O Campo e a Cidade na história e na literatura**. Trad. Paulo Henriques Britto. Companhia das Letras. São Paulo, 1989.

WILLIAMS, Raymond. **Palavras-chave: um vocabulário de cultura e sociedade**. Tradução de Sandra Gardini Vasconcelos. São Paulo: Boitempo, 2007.

WISNIK, José Miguel. **O som e o sentido: uma outra história das músicas**. São Paulo: Companhia das Letras, 1999, p. 26 e 27.