

DIVINA LUCIANE FEDRIGO

E N T R E R O D A S E M E M Ó R I A S

ARTE, TÉCNICA E SABERES DOS CARAPINAS “FAZEDÔRES
DE CARRO DE BOI”

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
UNIDADE CIDADE DE GOIÁS (GO)

2024



Entre Rodas
e Memórias

*ARTE, TÉCNICA E SABERES DOS
CARAPINAS “FAZEDÔRES DE
CARRO DE BOI”*

DIVINA LUCIANE FEDRIGO

ENTRE RODAS E MEMÓRIAS: ARTE, TÉCNICA E SABERES DOS CARAPINAS “FAZEDÔRES DE CARRO DE BOI”

FICHA TÉCNICA

Autoria: Divina Luciane Fedrigo

Orientação: Raquel Miranda Barbosa

Revisão: Fabiana Cristina Pessoni Albino

Fotografias: Divina Luciane Fedrigo e Luiz Carlos de Souza

Projeto gráfico e Edição: Renato William Neves Alquimim

Apoio: Mestrado Profissional em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio - PROMEP/ UEG Câmpus Cora Coralina.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	05
INTRODUÇÃO.....	06
O ENCANTAMENTO DO CARRO DE BOI PARA A COMUNIDADE CARREIRA GOIANA.....	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 MODELO 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 CANDEEIRO.....	32
OS BOIS.....	33
TRADIÇÃO E FÉ DOS CARREIROS DE: ARAÇU, INHUMAS E DAMOLÂNDIA AO DIVINO PAI ETERNO...34	
RELIGIOSIDADE DO “MUNDO DO CARRO DE BOI”	38
ONDE ESTÃO OS ARTÍFICES, CARAPINAS FAZEDÔRES DE CARRO DE BOI?.....	40
CARAPINAS: MESTRE NA ARTE DE FABRICAR CARRO DE BOI.....	44
CARAPINA:GERALDO RODRIGUES DA COSTA (NENÉ DA TUNICA).....	44
CARAPINA: REIS GONÇALO PIMENTA.....	46
CARAPINA: ANTÔNIO MARQUES PALMEIRAS.....	48
CARAPINA: OSMIRO MARTINS BORGES.....	50
CARAPINA: WALLACE RODRIGUES CARVALHO.....	52
CARAPINA: LUIZ CARLOS DE SOUZA.....	55
GLOSSÁRIO.....	57
REFERÊNCIAS.....	61

APRESENTAÇÃO

Este livro E-BOOK é um produto resultante da pesquisa de mestrado intitulada - *A arte de fabricar carro de boi como bem patrimonial dos goianos: visualidades e desdobramentos do processo de patrimonialização e salvaguarda*, desenvolvida no Programa de Pós-Graduação Estudos Culturais, Memória e Patrimônio (PROMEP), da Universidade Estadual de Goiás (UEG), elaborada pela mestranda Divina Luciane Fedrigo, sob orientação do Profa. Dr^a. Raquel Miranda Barbosa.

O objetivo dos produtos desenvolvidos nos mestrados profissionais é promover a aproximação entre a comunidade e a produção científica. Assim, a finalidade deste livro E-BOOK é compartilhar informações sobre o objeto carro de boi, apresentando sua arte e o posicionando como símbolo protagonista da comunidade detentora que o tem como modo de vida singular. Ao rendermos ares artísticos ao carro de boi enaltecemos os artífices possuidores dos saberes e fazeres que compõem todo o arcabouço da fabricação; expondo técnica, conhecimento e arte, divulgando e mapeando os poucos “fazedôres de carro de boi” na região de: Anicuns, Araçu, Damolândia, Inhumas e Taquaral que dominam este ofício. Para isso, desenvolvemos este produto por meio da utilização de meios digitais e de linguagem acessível.

Seja muito bem-vindo (a) e tenha uma ótima leitura.

INTRODUÇÃO

Este produto visa reconhecer e fortalecer a tradição cultural perpetuada por carapinas construtores de carros de boi, enaltecendo seus saberes, apresentando a trajetória de vida destes artífices por meio da história de vida, mostrando o quanto estes artistas que dominam esta técnica têm contribuído de maneira fundamental para a transmissão e continuidade deste ofício. É pertença dar o devido reconhecimento e valorização destes “patrimônios vivos” e proporcionar uma ampla visibilidade na sociedade goiana de uma expressão cultural reconhecida como Patrimônio Cultural do Brasil.

Quando discorreremos sobre um Patrimônio Cultural Brasileiro como a Romaria de carros de boi que envolve celebrações, festas, ritos, tradição e respira memória; encontramos saberes e modo de vida seguidos por sujeitos que veem neste veículo de tração animal um seguimento de suas vidas, enraizados de lembranças transmitidas e revividas por seus antepassados.

Seu fabrico requer o conhecimento e técnicas apuradas. Sua composição possui mais de cem peças, cada uma com sua importância; e, algumas delas, além de compor o carro de boi são revestidas por uma mística também transmitida pelos carapinas. Tais aspectos tornam o carro de boi uma propriedade simbólica tangível/intangível da Romaria de carro de boi de Trindade e da comunidade que comunga esses saberes.

O carro de boi como objeto símbolo da Romaria de Trindade é um signo revestido de pluralidades, sendo 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 o elo entre tradição, modo de vida, religiosidade, cultura, arte, saberes, ritos e místicas.

O carro de boi é construído por partes e, após a fabricação de cada uma, as partes vão sendo montadas dando origem ao todo. Para melhor entendimento as partes macro são divididas em três: mesa, par de rodas ou rodeiro e eixo, as demais peças compõem esta tríade para dar origem ao carro, acrescida das cangas, os cambões e demais acessórios que atrelam os bois.

A matéria-prima para se fabricar um carro de boi tem como aporte principal a madeira, agregado 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, gramim, 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 das madeiras utilizadas em cada parte construída, conhecer o temperamento da madeira, dominar a arte de lapidar e encaixar cada peça. Todo esse conhecimento entre corte da madeira retirada no período lunar correto, temperamento da madeira, a utilização correta das ferramentas no processo de fabricação do carro de boi, o domínio correto das partes em ferro (ferração da roda, confecção de pregos e agulha) 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. Esta 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 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. Ficando evidente que este objeto transpira e respira arte.

O ENCANTO DO CARRO DE BOI PARA A COMUNIDADE CARREIRA GOIANA

Desde a efetivação da colonização das terras goianas nas primeiras décadas do século XVIII, mais especificamente com a exploração do ouro, o território 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. Em razão do extenso território do Estado, das grandes distâncias entre os poucos vilarejos goianos da época de seu povoamento, das precariedades das estradas e das alternativas de transporte mais atualizados, os carros de boi tornaram-se a solução para alcançar outras fronteiras geográficas.

O carro de boi mostrou-se mais econômico nos chapados goianos, realizando transportes mais eficientes e oferecendo melhor proteção às cargas contra os fenômenos climáticos. Isso porque o couro da tolda protegia contra o sol e a chuva e a altura da mesa do veículo, suspensa acima do chão, evitava que as mercadorias ficassem umedecidas ou sujas.

Os carros de boi desempenharam funções diversas nas terras goianas, além do importante trabalho no meio agrário, haja vista que foi suporte na economia, política, vida social e religiosa. Por participar como protagonista nessas esferas produziu simbolismos tornando-se ícone da manifestação cultural goiana. Resistiu à chegada das tropas de muares, atuou paralelo aos trilhos das ferrovias e lutou bravamente com a chegada dos veículos motorizados.

Em Goiás, o carro de boi se firmou por enraizar-se nos costumes da vida caipira e de manifestações religiosas e, mesmo com a modernidade, não caiu no desuso.

A partir da Romaria de Trindade, o carro de boi se perpetuou como Patrimônio cultural dos goianos e foi cercado de materialidade,

saberes imateriais de uma comunidade que o repassa por meio da tradição.

A MATÉRIA-PRIMA

Os melhores espécimes de arborizes para a fabricação do carro de boi são, em sua maioria, protegidas por lei atualmente. Esse é o preço pago pela degradação irregular do meio ambiente. Apesar da lamentação dos carapinas em relação à dificuldade em se obter matéria-prima de excelência para a prática de seu ofício, muitos, pela sabedoria e conhecimento obtidos ao longo dos anos, adaptaram outros espécimes de arborizes para a fabricação do carro de boi.



Com a reinvenção do ofício de carrear (Hobsbawm, 1984) na modernidade, veio também a utilização de madeira com cerne mais pesados, tendo em vista que, outrora, quando o carro de boi era utilizado para frete era indispensável seu fabrico com

madeira resistente e leve.

Isso porque um carro leve permitiria uma carga mais pesada e em excesso, sem que o peso prejudicasse a capacidade dos animais responsáveis pela tração. Esse é, pois, um dos lamentos dos artesãos/carpinteiros pela extinção do bálsamo.

O potencial desta árvore é enaltecido entre os carapinas e estudiosos do carro de boi como uma possibilidade para se confeccionar todas as partes do carro de boi, exceto a cantadeira que requer lenho macio para fazer o carro cantar (Souza, 1958).

Na atualidade, segundo o grupo de carapinas mapeados, as árvores mais comuns para se confeccionar 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.

Em relação ao peso da madeira, é um item a ser observado; mas, como as viagens carreiras, atualmente, são também cercadas com outras comodidades, os animais não precisam levar uma tralha excessiva; por isso os carros podem ser confeccionados com madeira de cerne mais pesado.



IPÊ- AMARELO



IPÊ- ROXO



JACARANDÁ DO CERRADO



CARAÍBA



ANGICO



MOREIRA

O Jatobá e o pequizeiro servem apenas para confeccionar o par de rodas.



JATOBÁ



PEQUIZEIRO

Já o Guatambu, Peroba Branca, Garapa, Feijão-Cru, Pau D'Óleo (Copaíba) e Aroeira são árvores com lenho bom para confeccionar o eixo, pois fazem o carro cantar.



GUATAMBU



PEROBA BRANCA



GARAPA



FEIJÃO-CRU



PAU D'ÓLEO (COPAÍBA)



AROEIRA

As espécies - 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.



MAMINHA DE PORCA



SANGRA D'ÁGUA



LEITEIRO



MANGUEIRA



SETE CASCA

Existem outros espécimes de arborizes para o fabrico do carro de boi além destas mencionadas. Atualmente, devido à derrubada discriminatória, muitas árvores se tornaram extintas ou passaram a ser protegidas por lei. Em virtude desta escassez de lenho de qualidade, os carapinas passaram a utilizar árvores da flora local. Quanto à saúde do lenho, cada carapina utiliza de sua sabedoria para observar e identificar se a madeira serve para construir o carro de boi.

- Observam se há doença na árvore (cupins, fungos que provocam brocas e apodrecimento no interior do caule);
- A altura do corte, pois quando se corta uma árvore para a construção do eixo deve se fazer o corte um metro acima do solo para que o eixo cante;
- O corte deve ser feito respeitando as fibras da madeira para não ocorrer rachaduras ou empenar;
- Lapidação correta das toras para que a madeira não rache ou empene;
- O tempo de descanso da madeira depois da extração;
- O respeito às estações do ano e o calendário lunar para a retirada e manuseio com a matéria-prima. A derrubada de árvores para cons

truir carro de boi só deve acontecer na lua minguante ou na lua nova, como também não se confecciona peças para carro de boi em período chuvoso, é um trabalho para ser realizado na época da estiagem.



Para iniciar o fabrico do carro de boi faz-se primeiro a derrubada da matéria-prima, a segunda etapa é a retirada das toras. Devem ser feitas já observando a espessura e o direcionamento para qual peça a tora irá se transformar. Para isso o carapina realiza, no próprio tronco, as marcações com lápis de carpinteiro ou com linha de anzol, pós riscadas, deixando em cada prancha de cinco centímetros a dez centímetros a mais para o acabamento, retira com motosserra em formato grosseiro a peça a que se destina a madeira. O carapina experiente aproveita cada tora extraída para conseguir o maior número de peças para a confecção do carro de boi.



Na imagem acima observamos a extração de madeira de árvore morta. É possível visualizar brocas e ocos na madeira provocados por cupins e pela entrada de água da chuva no interior do caule. No centro da fotografia vemos uma prancha onde foi realizado o risco para o corte de um cabeçalho do carro de boi. É dessa forma que o carapina inicia o processo para o fabrico das peças do carro.

Por ser uma madeira de árvore morta, ela já está bem enxuta, sem umidade, precisará de pouco tempo de descanso para dar início à lapidação da peça, mas a extração de árvores saudias, faz-se necessário de seis meses a um ano, até que a madeira seque e perca a umidade. Durante esse tempo, ocorre em algumas pranchas o empeno da madeira, sendo necessário ajuste no corte para a modelagem das peças.

Ao cortar uma tora, é necessário que o carapina observe o vento da madeira. Em virtude de tempestades fortes no processo de desenvolvimento da madeira, o vento pode retorcer a copa da árvore, provocando um estrondo no centro do caule, dando origem a rachaduras. Essas rachaduras são chamadas de “vento da madeira”.

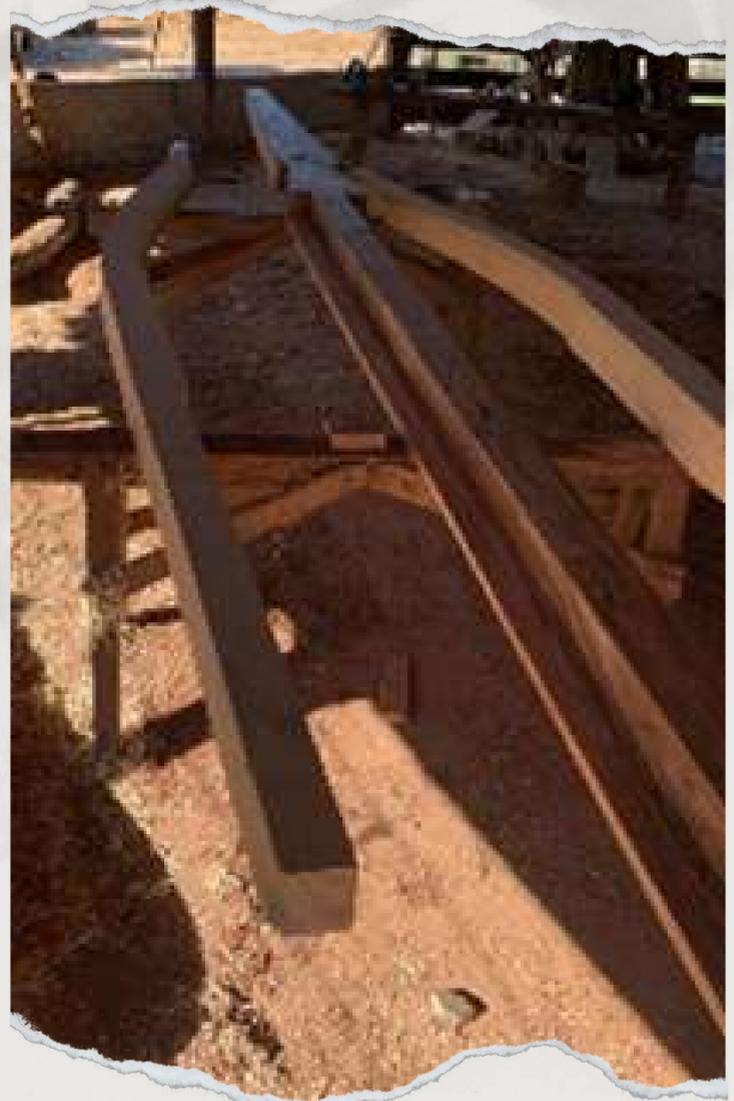
Ao observar esses ventos na madeira no momento da extração da tora, é possível saber qual a melhor posição para se retirar as peças.

Existem três tipos de “ventos na madeira”: o formato em cruzamento, por ser uma madeira de árvore morta, a rachadura em uma só direção ou vento em formato pé de galinha, ou “Y”. Por isso não se pode extrair as pranchas aproveitando o centro da madeira, pois as peças irão empenar ou rachar; nesses casos são feitos os riscos aproveitando as laterais das toras.

ETAPAS PARA A FABRICAÇÃO DA MESA OU ASSOALHO



Para a confecção da mesa, as duas peças principais são: cabeçalho que é a coluna vertebral do carro pegando da dianteira a traseira e as chedas - peças com curvaturas nas laterais que sustentam o assoalho, arreias, fueiros e o recavém.



Chedas sendo encaixadas no cabeçalho. Este encaixe deve ser preciso, pois caso tenha folga pode acontecer de o cabeçalho quebrar ou rachar. Após o encaixe das chedas com o cabeçalho inicia-se a colocação das arreias que têm a função de prender as chedas com o cabeçalho. A colocação das arreias requer grande paciência e perspicácia do carapina que precisa ir batendo com a marreta para que elas entrem nas furas sem desencaixar as chedas do cabeçalho.



Peças de ferro para serem fixadas na mesa. Os argolões são: um para a traseira e outro na dianteira. Ferro em formato de (?) para dar sustentação à mesa e às cantadeiras chamando encosto de cocão. Ferro com retas paralelas e

cabeça curva chamado de focinheira para a proteção do cabeçalho e para prender o cambão.

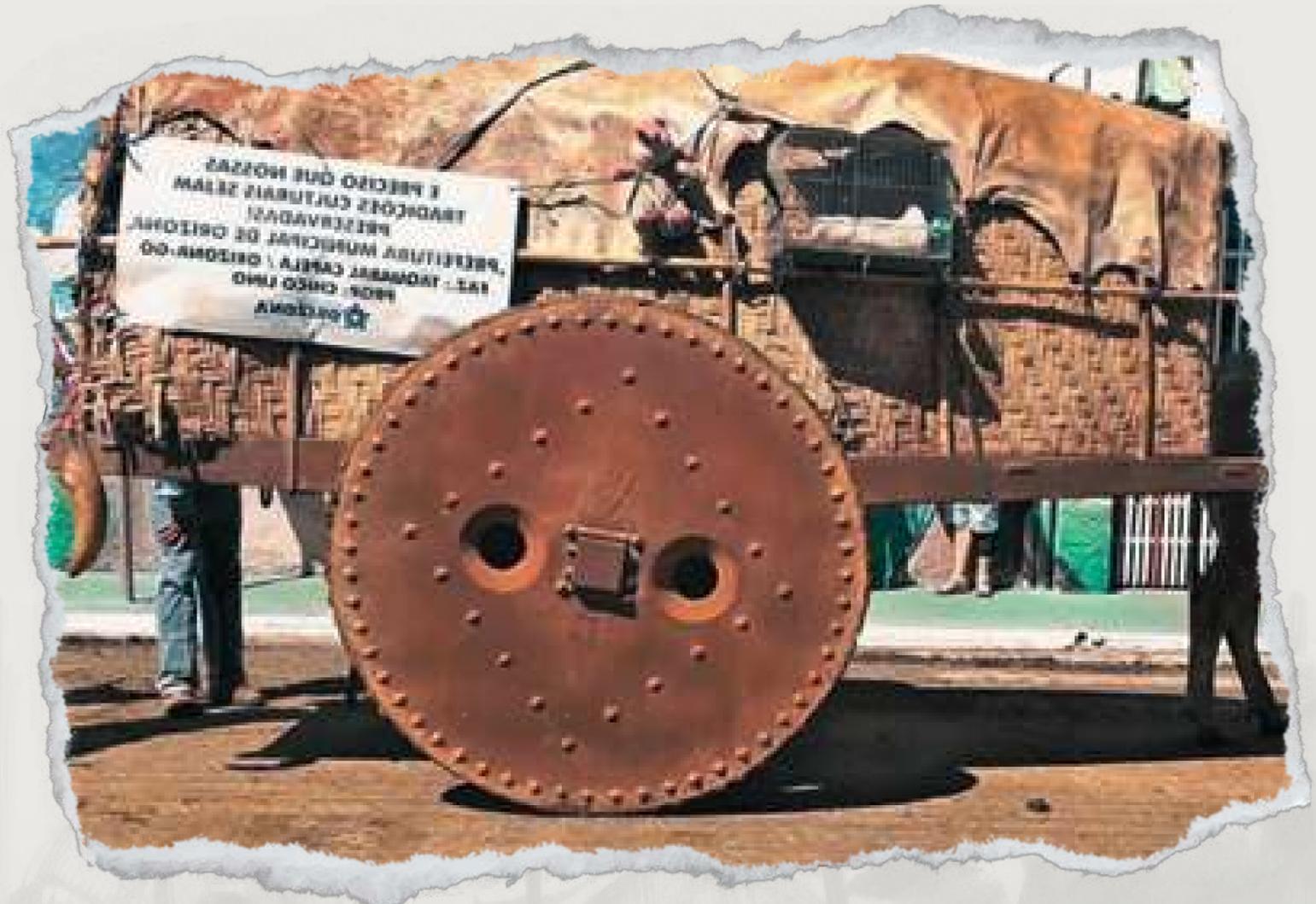


Peças em ferro fixadas na mesa. Depois da mesa encaixada são feitos os arremates e o lixamento da madeira.

Carro de boi com a mesa completa com os fueiros encaixados, tendo na dianteira do cabeçalho a chaveia, o pigarro e a espera que permite que o carro fique nivelado com as rodas por estar sem os bois



As peças com funções importantes sobre a mesa que dão estética ao carro de boi são: os fueiros, a esteira e a tolda. Mas, além destes equipamentos tão úteis, o carreiro faz questão de ornar seu carro com seus acessórios específicos. Cada carro de boi fica com a estética aplicada pelo seu carreiro.



Este carro de boi participou do desfile de Trindade 2023. É possível ver os adornos sobre a mesa do carro. A tolda de couro caramelo amarrada aos fueiros. O destaque é uma gaiola de pássaro presa à tolda junto com um brinquedo de pelúcia. Aparece também uma faixa ressaltando a necessidade de preservar a tradição e a identificação do município de Orizona. Essas faixas são comuns nos desfiles e são uma forma do carreiro se identificar ou transmitir uma mensagem. Para finalizar os ornamentos o azeiteiro para lubrificar o eixo. Cada carreiro orna seu carro de boi ao seu estilo, há os que contornam a tolda com um arco de tamboretas, cabaças, bacias, garrafas térmicas, instrumentos de lavoura (facão, foice, enxada). Confeccionam a tolda com vários tons de couro: preto, pampa, caramelo, branco com preto, branco com caramelo, marrom. Outros amarram cangas, canzis e esperas nos fueiros.



A esteira do carro de boi é feita de bambu ou taboca, onde cortam-se lascas finas da planta, em seguida é feita a tecelagem, um trançado para contornar todo o carro de boi. Poucos artesãos realizam este trabalho atualmente.

A tolda é feita com armação de tabocas, bambus ou em ferro. Após feitas as amarrações esta estrutura é encaixada nos fueiros e coberta com couro



ETAPA PARA A FABRICAÇÃO DA RODA



Madeira já cortada em prancha para iniciar a confecção das rodas. São necessárias três pranchas: duas são para as combotas e uma será para o meio (mião).



Madeira já cortada em prancha para iniciar a confecção das rodas. São necessárias três pranchas: duas são para as combotas e uma será para o meio (mião).



Nesta foto as três peças colocadas juntas já se tem uma noção do formato da roda.



Aqui as três peças já encaixadas dando o formato das rodas com as arreiras encaixadas e o formato das ocas. O próximo passo é realizar simetricamente a união das peças e fazer a fura da mecha, onde se coloca a espiga do eixo.



Cambotas e meião encaixados; ocas e mecha lapidadas. Lembrando que ao eixar as rodas, as ocas não ficam paralelas. Quando o carro andar a oca de uma roda fica na vertical e a outra na horizontal.



Etapa seguinte: cuidar das partes de ferro que compõem a roda. Chapa de ferro já calandrada. Podemos ver na foto inclusive uma com os cravos (pregos) em formato pião. A ferração da chapa requer agilidade e precisão, sempre realizada em conjunto. Processo de aquecimento da chapa para ferrar as rodas, por causa da alta temperatura a chapa irá dilatar. O momento exato em que a chapa ficar encandescente, ela está pronta para ser colocada em volta da roda.





Alguns carapinas realizam o processo com a roda no chão. Na foto vemos o Sr. Luiz de Anicuns que prefere realizar o processo colocando as rodas em cavaletes. Assim que se coloca a chapa na roda acontece o resfriamento. Um ajudante vai jogando água aos poucos enquanto outro vai dando marretadas para que o encaixe aconteça.



Depois da roda ferrada coloca-se os cravos (pregos). Na imagem temos o Sr. Luiz de Anicuns colocando os cravos na roda de modelo bolacha. Este trabalho requer precisão com a marreta, pois alguns pregos precisam entrar chanfrados na medida precisa para o contorno ser feito em todo o arco da roda.



Após a colocação dos pregos, inicia-se a costura da roda, utilizando agulhas (modelos: pião, bolacha ou quatro pancadas) o carapina contorna a circunferência da roda. Toda roda de carro de boi precisa ser costurada com as agulhas que têm uma chapinha presa na parte da ponta da agulha, que é fixada atrás da roda. Depois da costura pronta, as agulhas são colocadas também em posição estratégica para dar fixação à junção das arreias. Mas, é claro que existe a parte estética da roda que são exatamente os desenhos feitos com os quatro tipos de

agulhas.

Para montar a roda o carreiro tem a opção de utilizar os modelos de pregos (cravos) e os modelos de agulhas. Depois, é só escolher o formato do desenho que será feito nas rodas com as agulhas.

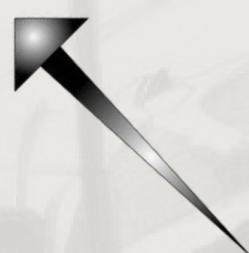
MODELOS DE AGULHAS E PREGOS



PREGO CABEÇA DE OVO



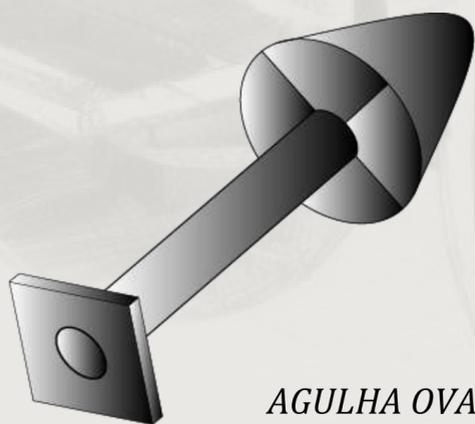
PREGO MEIA LARANJA



PREGO PIÃO



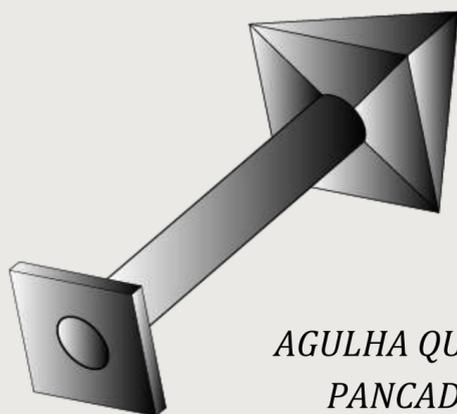
PREGO PIÃOZINHO



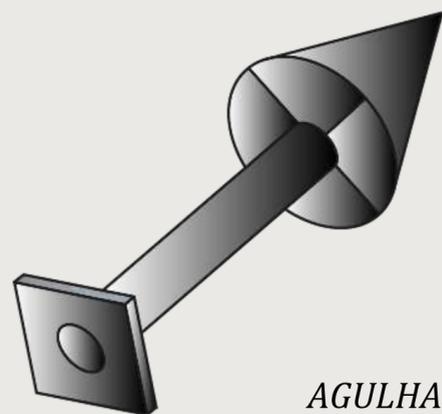
AGULHA OVAL



*AGULHA LARANJINHA
OU LARANJÃO*



*AGULHA QUATRO
PANCADAS*



AGULHA PIÃO

DESCRIÇÃO DO MODELO DE RODA

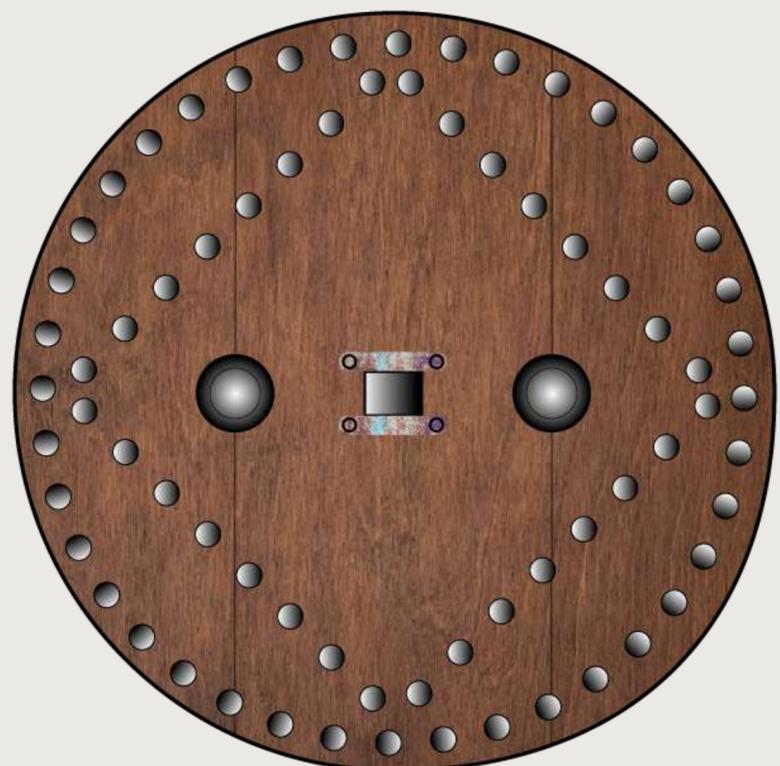
Modelo Tradicional:

As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meião às cambotas, no modelo pião. Acima e abaixo das ocas, agulha modelo pião unem as arreias. Duas agulhas na parte superior e inferior do meião são colocadas para evitar rachaduras na madeira e uma agulha de cada lado posicionada no meio das cambotas para enfeite.



Modelo Losango:

As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meião às cambotas, no modelo pião. Feitas com agulhas no modelo pião, transpassam as arreias em diagonal e prendem o meião com as cambotas. As agulhas possuem um espaçamento em cada lado do losango, somando nove de cada lado.



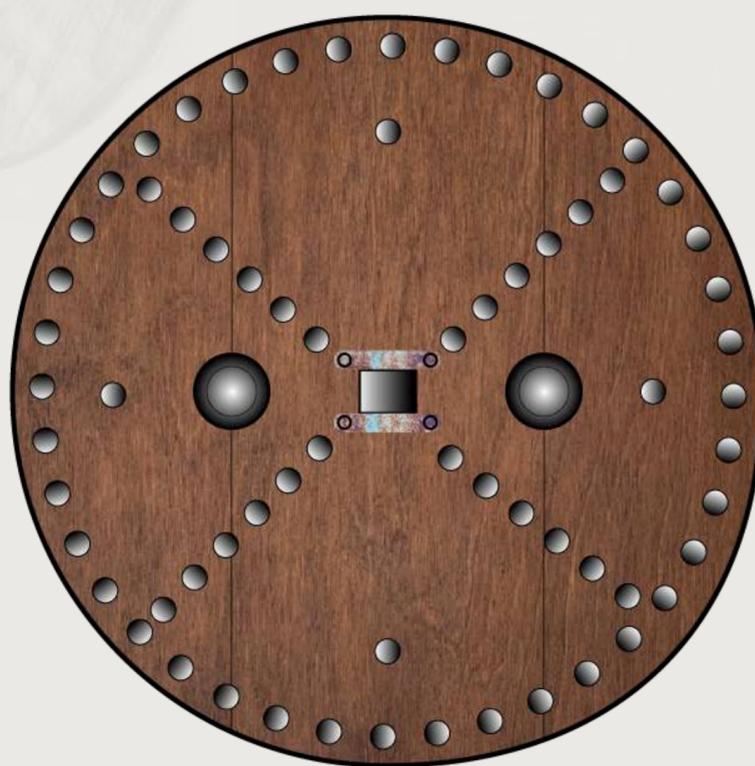
Modelo Reta de Agulha Pião:

As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meião às cambotas, no modelo pião. Elas seguem o encaixe vertical do meião e das cambotas, sendo seis agulhas na parte superior e seis na parte inferior. Elas são dispostas nas arreias - superior e inferior - quatro agulhas de cada lado para prender, totalizando oito agulhas. Nas regiões externas das ocas, sendo também o meio das cambotas, três agulhas para enfeite.



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 às cambotas. É feita com agulha pião, em cada vão uma agulha nas extremidades para enfeite e para 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 possuem medidas diferentes, isso é o que difere este modelo do modelo em cruz. Como enfeite, uma agulha no meio do meião e das cambotas.



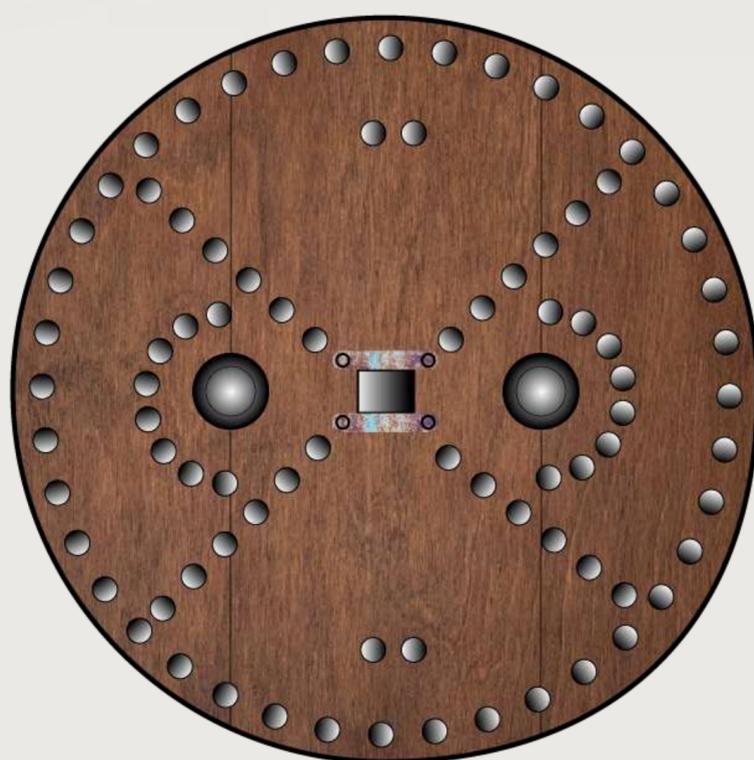
Roda - travas em "S":

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 as agulhas dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meião às cambotas, no modelo pião.



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 às cambotas.



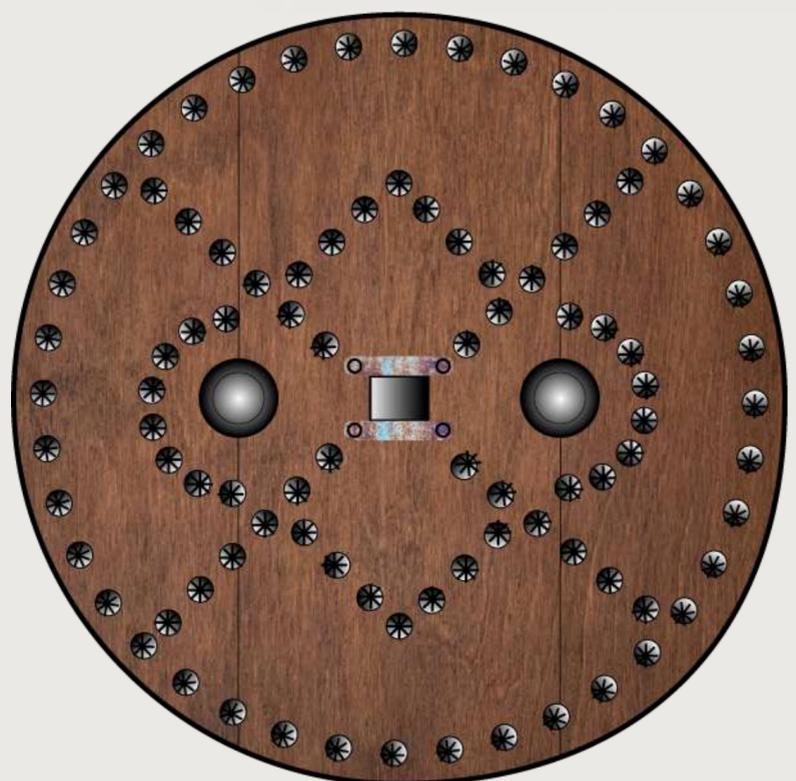
Roda modelo X com desenho de cruz no meio e meio círculo nas ocas:

As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meio às 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 meio temos cruzes com um total de 9 agulhas cada.



Roda modelo X, no meio 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 meio às cambotas. Neste modelo, além do formato da agulha pião formar o X, temos sete agulhas na parte superior e sete na parte inferior do meio formando um triângulo. No contorno das ocas, oito agulhas em meio círculo dispostos para o lado externo da roda



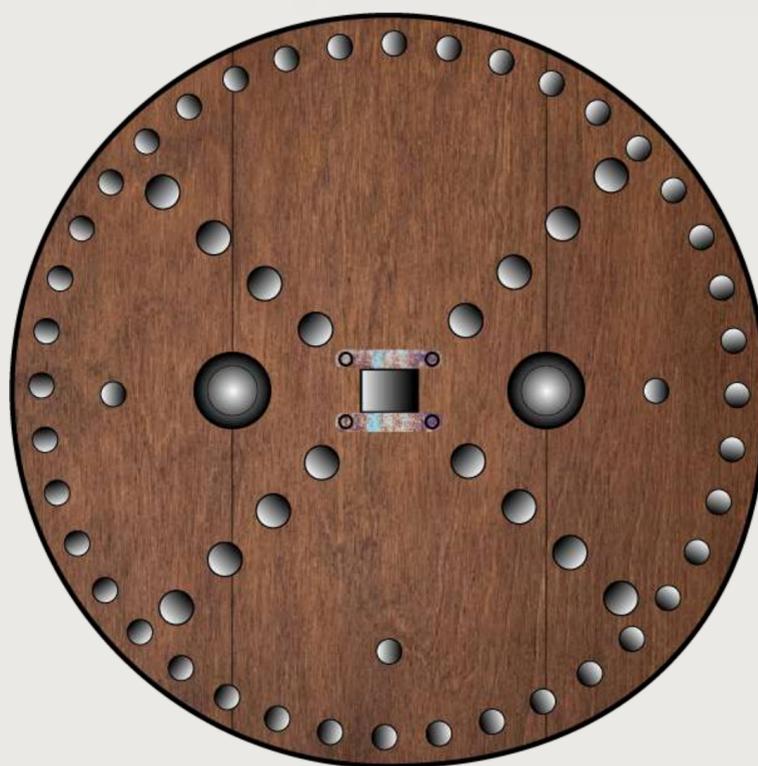
***Roda modelo X, no meio
agulha pião formando um
triângulo no lado superior e
inferior e as ocas contornadas
por fora com meio círculo.***

As agulhas são dispostas formando um cordão ou uma costura, circulando toda a extremidade da roda, com a função de unir o meio às 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 meio temos cruces com um total de 9 agulhas cada.



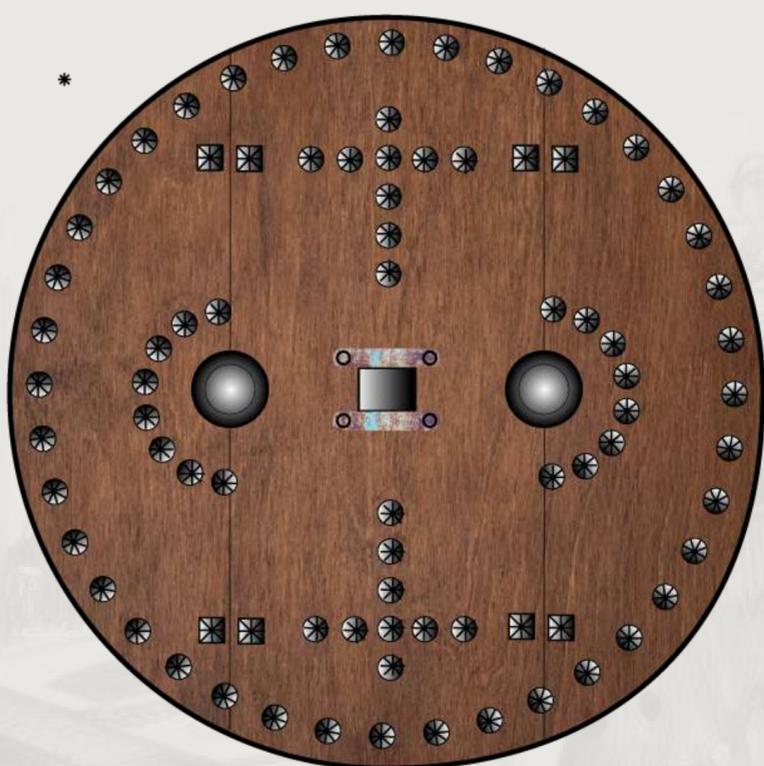
Modelo cruz.

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 agulhas.



Modelo de cruces e meio círculo nas ocas.

Roda modelo de cruces 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 às 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.



Modelo Meio Circulo nas Ocas.

Neste modelo é utilizada 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 às cambotas.



ETAPA PARA A FABRICAÇÃO DO EIXO



Tora de madeira preparada e com as riscas para a modelagem do eixo.



Riscas para a lapidação das cantadeiras.

Riscas para lapidar a espiga onde ocorre o encaixe da mecha feita na roda.



Início do corte da espiga e do degolo no centro do eixo.



Espiga e degolo recortados. Iniciando o oitavado no eixo.

Eixo oitavado, degolado e com as espigas prontas.



Cantadeira lavrada. Do lado da espiga vemos a purgueira e do outro lado da cantadeira o espelho da purgueira.



Eixo montado sobre a mesa com os chumaços e os cocões, peças que fazem o carro cantar.





Encaixando a roda na espiga do eixo. Este trabalho requer muito conhecimento do carapina, pois não pode haver calos (sobras entre os encaixes da mecha com a espiga). Caso isso aconteça o carro poderá não cantar ou ficar escrevendo (ao andar sua roda faria riscos em curvas dando a aparência de que a roda está bamba). Quando acontece em uma roda dizem que o carro está escrevendo, já quando são nas duas, se diz que o carro é letrado (linguajar do “mundo do carro de boi”). Quando o carro movimentava as duas rodas sem linhas retas, dizemos que ele é “analfabeto”.

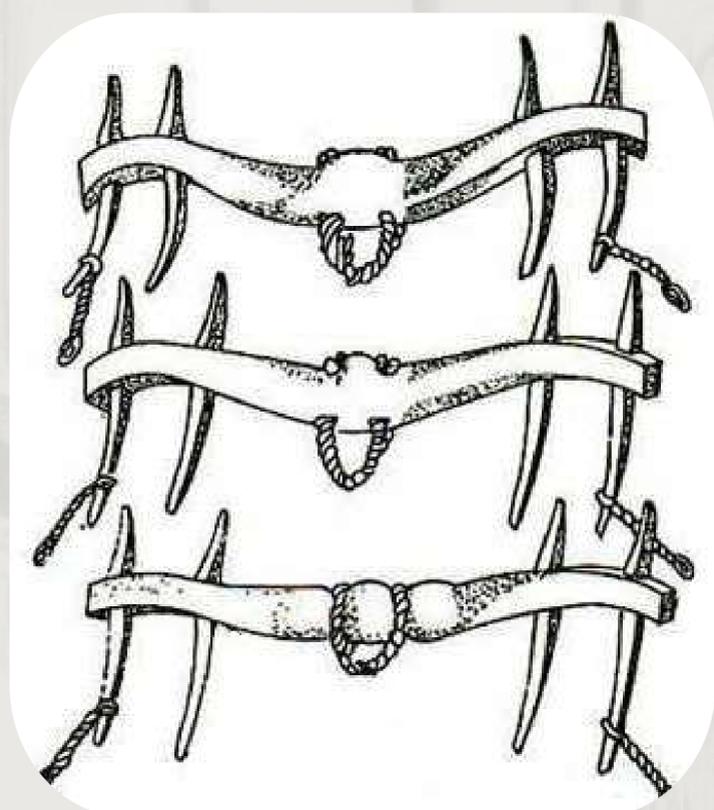


Carro de boi montado com a tríade: mesa, eixo e roda. Obra de arte confeccionada pelo Sr. Luiz de Anicuns.

CURIOSIDADE DO “MUNDO DO CARRO DE BOI”



PREPARO DA TRALHA DO CARRO



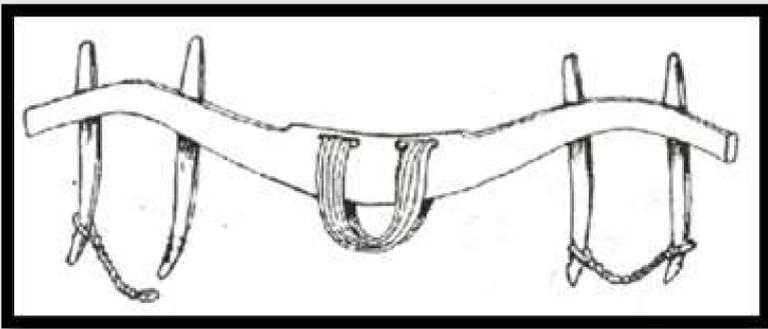
Cangar os bois

Os bois são a força motriz do carro, mas para estarem acoplados ao carro é necessária a organização de equipamentos específicos para os animais e peças de ligação e amarração. É comum os carreiros levarem peças reservas, pois acontecem de quebrar ou arrebentar, por isso são denominadas tralhas do

carro de boi. A primeira canga acima é chamada de coice ou cabeçalho, seu formato possui uma curvatura para encaixar no pescoço dos bois, isso porque os bois da canga de coice sustentam o peso do carro. Logo abaixo temos a canga de meio, ela tem pouca ou quase nenhuma curvatura, esses bois da canga do meio também ajudam na sustentação do peso da carga e por último o modelo de canga de guia, são cangas mais largas e abertas para permitir o movimento do pescoço, pois os bois de guia têm a função de abrir o caminho desviando de empecilhos.

É importante destacar que esses são modelos de cangas da região de Goiás, existem outros modelos utilizados em diferentes regiões do país. Quando os bois estão alinhados lado a lado com o equipamento no pescoço e nas devidas posições, estão cangados.

CANGA



A canga de guia com os canzéis colocados em sua lateral e para prender os canzéis ao pescoço do boi temos uma corda trançada em couro chamada brocha. No meio da chamada brocha. No meio da canga o tamoeiro - é um artefato feito em couro trançado e curtido com mais ou menos 5 m a 5,5 m de extensão, liga a canga ao cabeçalho e ao cambão, garantindo que a canga não solte do cabeçalho no momento em que os bois fazem força, o tamoeiro deve ser passado em 3 voltas em cada um dos 4 buracos, que existem na canga.



Junta de bois cangados, preso ao cabeçalho do carro através do cambão. A cada junta de bois temos a ligação feita pelo cambão que tem em suas pontas argolas de ferro e cordas para a amarração.

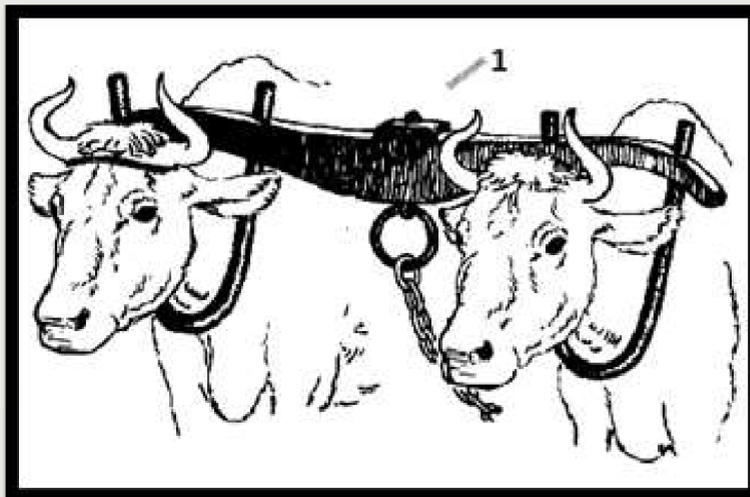
O CARREIRO E O CANDEEIRO



Conduzir o carro de bois é uma tarefa para uma equipe de duas pessoas. Na frente segue o candeeiro, conduzindo os bois guias e controlando a velocidade e a direção do carro. Ao lado do veículo está o carreiro, responsável por evitar obstáculos e observar os bois da cabeça do grupo. Ele é uma espécie de condutor principal, supervisionando todo o conjunto de bois e cuidando do caminho do carro. Posiciona-se na lateral esquerda, a pé ou a cavalo, conduz o carro de boi com sua vara e voz, emitindo o nome da boiada e vocálicos.

OS BOIS

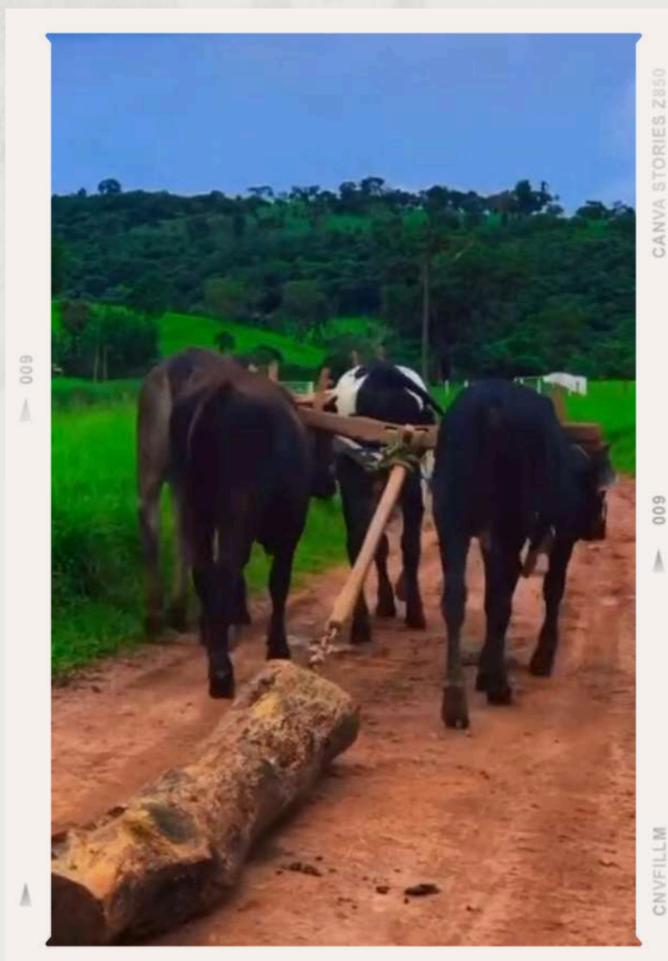
A tração do carro são os bois que são escolhidos pela pelagem, a presença de chifres, a força, a docilidade, a beleza, o que se assemelha ao companheiro de junta, o peso e a idade, são critérios de seleção que dão ao carreiro uma



estética visual. Durante os desfiles predominam os carros cangados com 6 a 10 bois, mas isso vai muito do gosto do carreiro. Quanto à escolha do animal, a raça 'caracu' sempre prevalece, logo depois o 'curraleiro pé duro' por sua docilidade, força e rusticidade. São raças de pelos curtos, resistente ao calor, a parasitas e pragas, têm bons aprumos, cascos resistentes em solos duros ou encharcados. Atualmente ocorre variação de raças entre os bois carreiros, as tendências de mercado influenciam na inserção de novas raças à atividade como: nelore, búfalo, mestiço, zebu, gir entre outras.



O amansamento inicia-se por volta dos dois anos de idade, já recebem nomes para ouvir o comando e reconhecer a voz do carreiro. Durante o treinamento os bois são



atrelados para aprender a andar na mesma passada, depois são cangados e começam a puxar objetos como: pneus, toras de madeira. Segundo Corrêa (2019) chamar os bois pelo nome faz parte do processo de adaptação do animal à tração. Durante o processo deve-se falar baixo e repetir o nome do animal frequentemente. Após esse treinamento são feitas várias passadas (termo usado pelos carreiros

para treinar a boiada) com os bois no carro para acostumarem às funções para as quais foram designados. Mesmo a boiada treinada precisa ser constantemente “passada” para não perder o treinamento

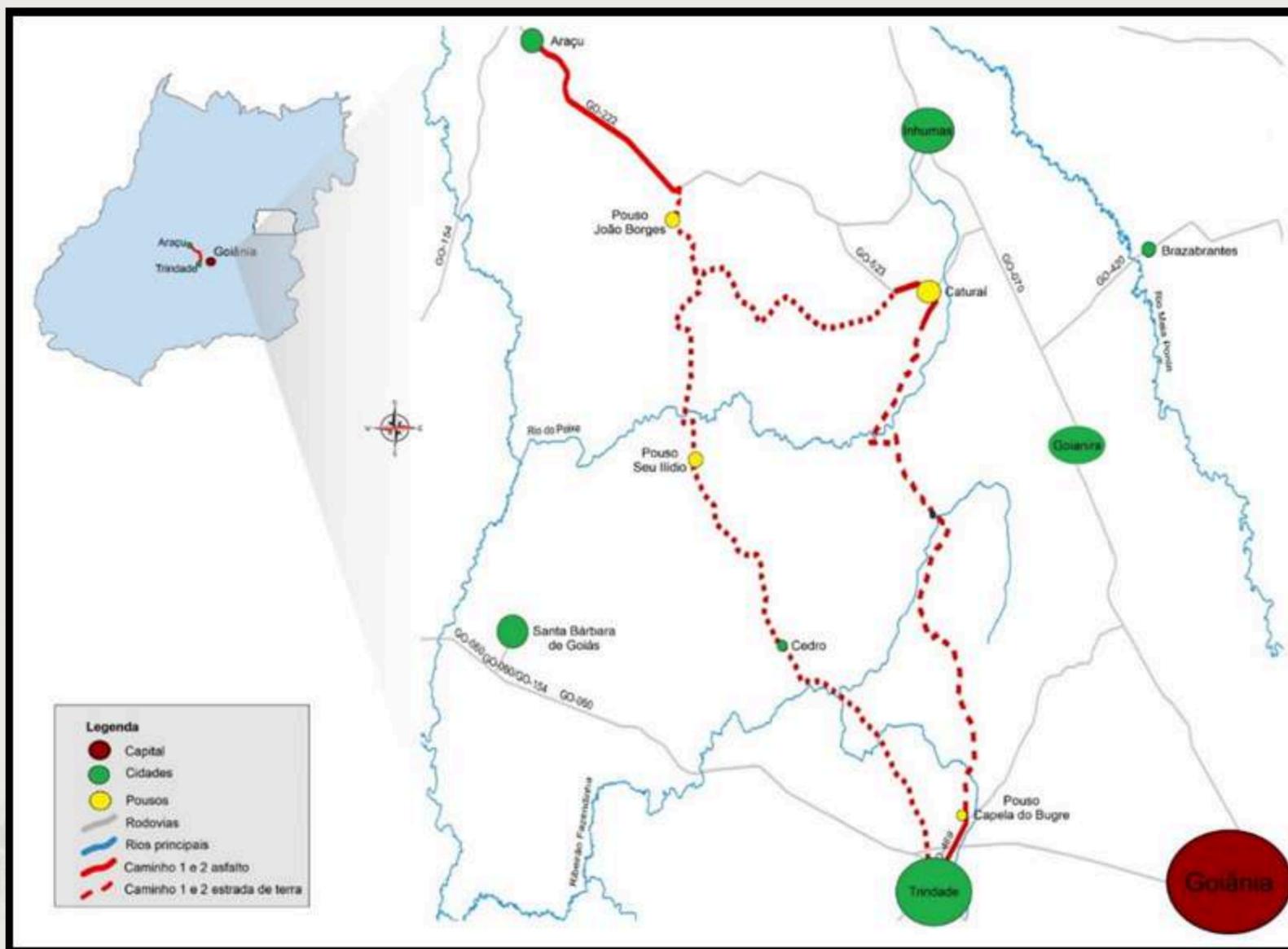
TRADIÇÃO E FÉ DOS CARREIROS DE: ARAÇU, INHUMAS E DAMOLÂNDIA AO DIVINO PAI ETERNO

Os fiéis carreiros que residem nos municípios de: Araçu, Inhumas e Damolândia representam a religiosidade do povo goiano expressada na Romaria de Carros de boi do Divino Pai Eterno. Famílias que todos os anos, no início do mês de julho se orgnaizam em comitivas com dezenas de carros de boi para irem aos pés do Divino Pai Eterno, no Santuário localizado no município de Trindade, Capital da Fé pagarem promessas, fazerem pedidos ou apenas agradecer.

Realizam uma caminhada desgastante com seus carros de boi, passando por estradas vicinais, rodovias, disputando o asfalto com carros motorizados e caminhões, atravessam o interior das cidades, fazem seus pousos em fazendas. Tudo isso para manter a tradição passada de geração a geração e a fé na Santíssima Trindade.

Araçu é um município pequeno, mas tradicional na participação na Romaria de carros de boi. Segundo o carreiro Cristian Vieira os carreiros de Araçu fazem o trajeto para Trindade seguindo 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 Caturaí, 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.

Existe um outro trajeto mais curto e mais antigo só que 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 Caturaí. Veja no mapa o trajeto realizado a décadas pelos carreiros de Araçu.



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.

Já o município de Damolândia possui toda uma estrutura para a saída dos carreiros para Trindade.

Já realiza há alguns anos um grande evento que dura três dias com apresentações artísticas, barraquinhas de comidas e bebidas e no último dia a tradicional missa para saída dos carreiros. As comitivas com mais de oitenta carros de boi saem rumo à Trindade descendo a Rua 09 - Vila São Sebastião - Rua Antônio Damaso da Silva - Centro; virando à esquerda, na Rua Lindolfo de Sousa - Centro até o início da GO-416. Então segue por volta de 2,5 km na GO-416 (sentido trevo da GO-222); viram à esquerda na Estrada do Sapé e segue até o Distrito de Deuslândia - Brazabrantes - GO, onde acontece o primeiro pouso.



Família do Carreiro Cristian Vieira de Araçu - GO

Segundo informações do carreiro Lindomar Rodrigues da Costa de 53 anos, filho e neto de carreiro que participou da primeira romaria com seis meses de vida, 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).

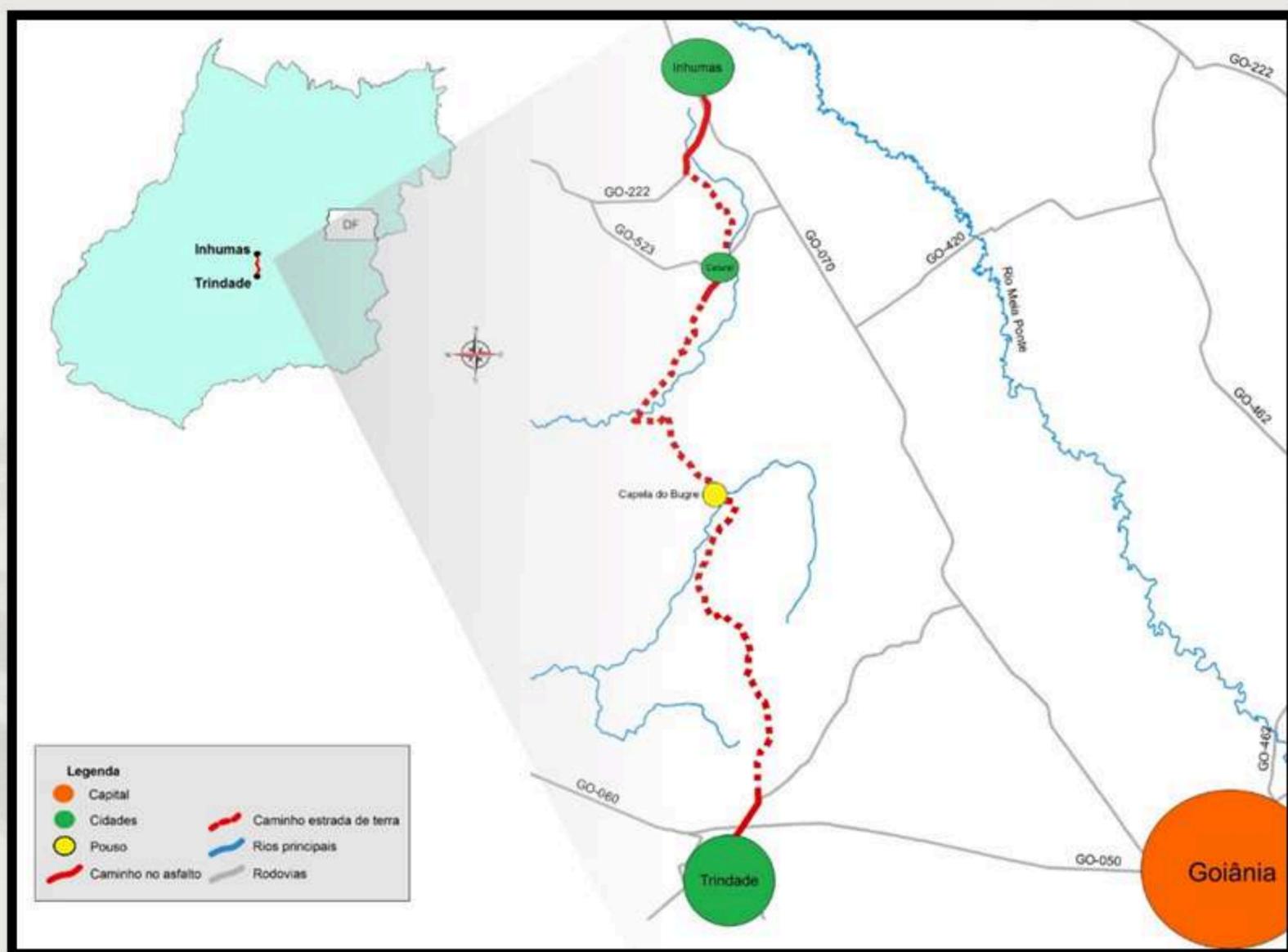


O Município de Damolândia é um dos mais tradicionais na Romaria de carro de boi do Divino Pai Eterno. O município carrega o título de “cidade dos carreiros” desde 1992. E nos anos de 2023 recebeu o título de “Capital do carro de boi”, isso é motivo de orgulho para a pequena população que lá reside.

Quanto ao município de Inhumas, nessa cidade o carro de boi também se faz presente historicamente e, na atualidade é destaque na romaria de carros de boi de Trindade com uma representatividade significativa de carros de boi no desfile. A comitiva inhumense realiza o mesmo trajeto a mais de cinquenta anos, segundo informações do carreiro Luiz Antônio Ribeiro de Castro Junior de 33, filho e neto de carreiro.

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 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. Veja o mapa do trajeto percorrido pelos carreiros de Inhumas.



Araçu, Damolândia e Inhumas expressam sua fé todos os anos realizando a Romaria de carros de boi. Os romeiros/carreiros percorrem tradicionalmente os caminhos feitos por seus bisavós, avós e pais, formando comitivas compostas pelas famílias, parentes, amigos e vizinhos, fortalecendo a fé e dando visibilidade à maior manifestação cultural de Goiás.



Família do carreiro Luiz Antônio Ribeiro de Castro de Inhumas.

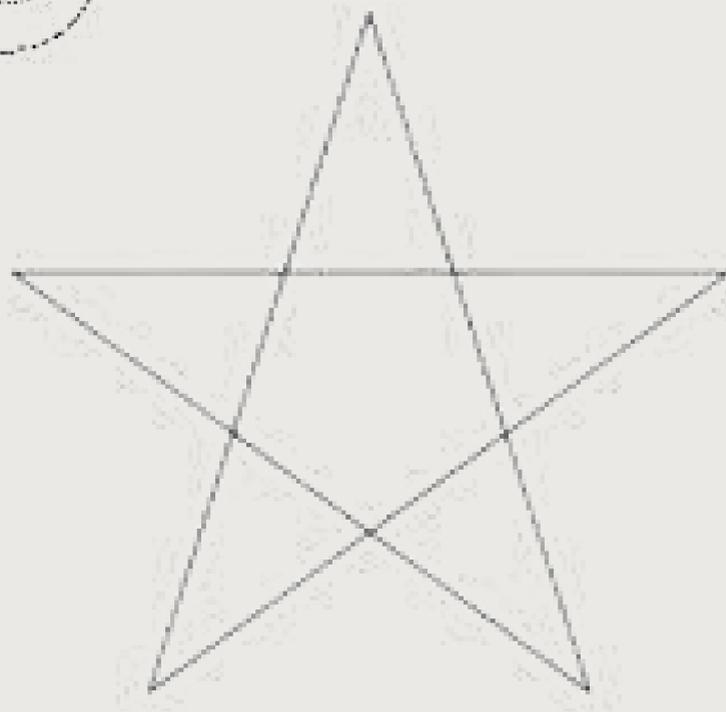
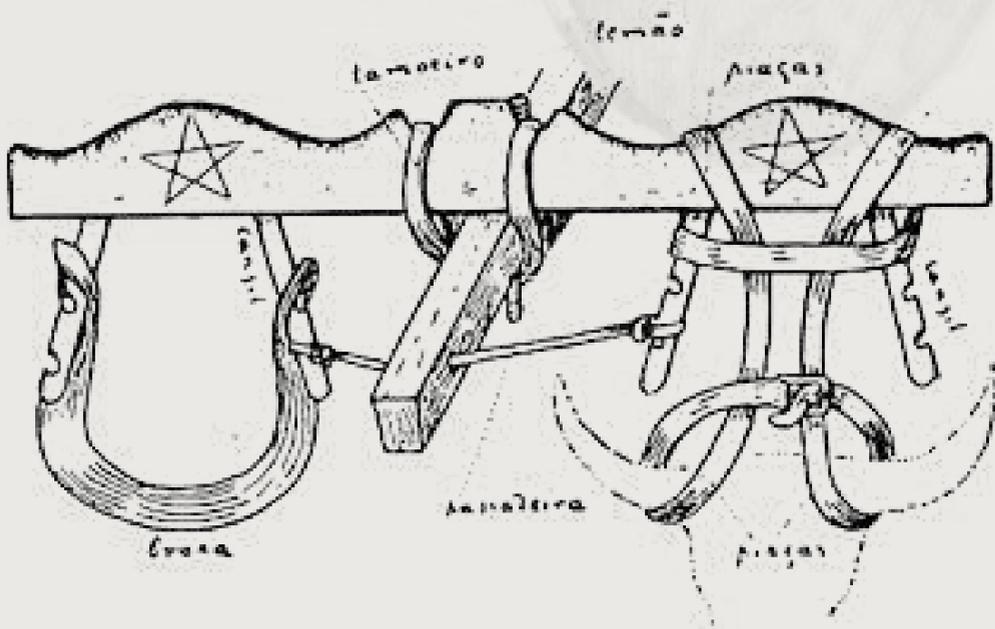
RELIGIOSIDADE DO “MUNDO DO CARRO DE BOI”

No “Mundo do carro de boi” é sabido de acontecimentos misteriosos que ninguém consegue explicar. Um desses é o carro encravar no seco, ou seja, a boiada para e não sai do lugar. Para alguns carreiros é porque o “mal” passou perto do carro, para outros é “olho gordo de outro carreiro”. As soluções para quando isso acontecer são as seguintes:

Dona Maria José carreira, esposa do carapina e carreiro Reis de Damolândia, coloca um ramo de espinheira-santa na mesa do carro de boi e reza.



Sr. Nenê da Tunica, carapina e carreiro de Damolândia, protege o carro desenhando a estrela de Salomão nas cangas dos bois e quando o carro encravar no seco, faz cinco vezes na mão o desenho da estrela de Salomão e reza.

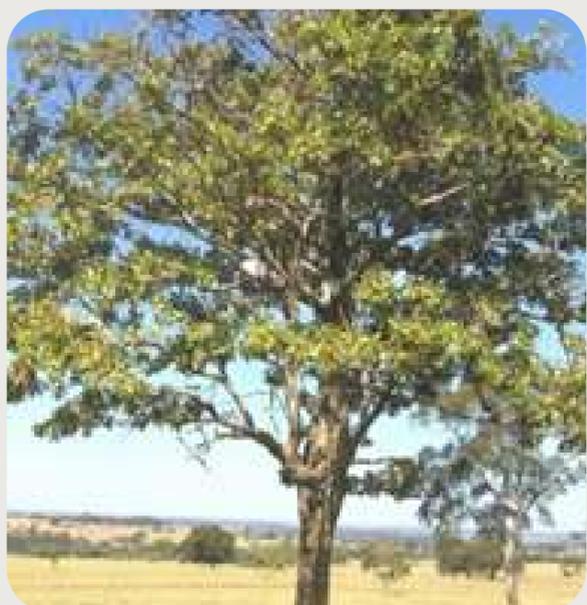
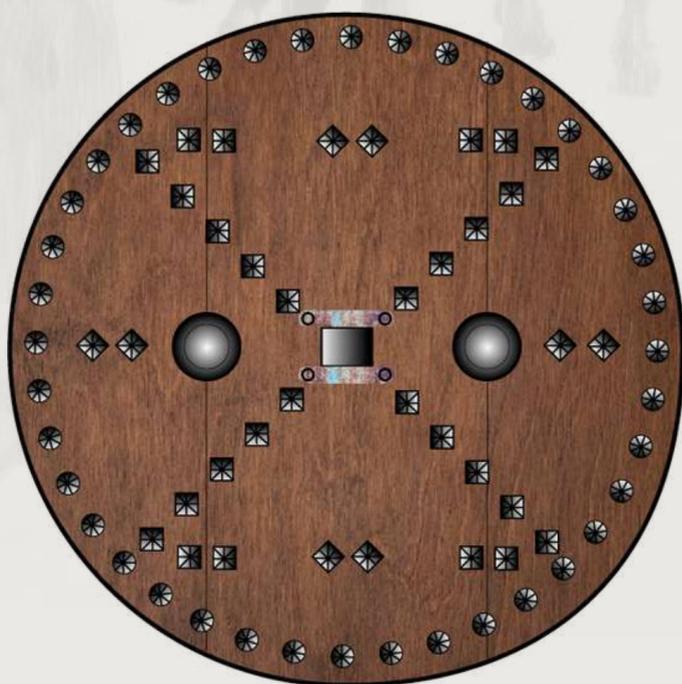


Sr. Luiz de Anicuns diz que quando o carro de boi encrava no seco: pode trocar a guia de posição com o cabeçalho, também o carreiro e candeeiro podem cruzar as varas ou ir para trás do carro e rezar o “Pai-nosso” pedindo para o “mal” ir embora. Muitos carreiros já viveram tal episódio e afirmaram ser bem comum isso acontecer. Por isso fica a dica!



Ao retirar os bois do carro nunca coloque o cabeçalho no chão, isso traz atraso para a vida do carreiro. Por isso, na hora de sair confira sempre se está carregando as esperas dianteira e traseira (Sabedoria do carapinas e carreiro Luiz Antônio de Castro, de 57 anos, morador de Inhumas).

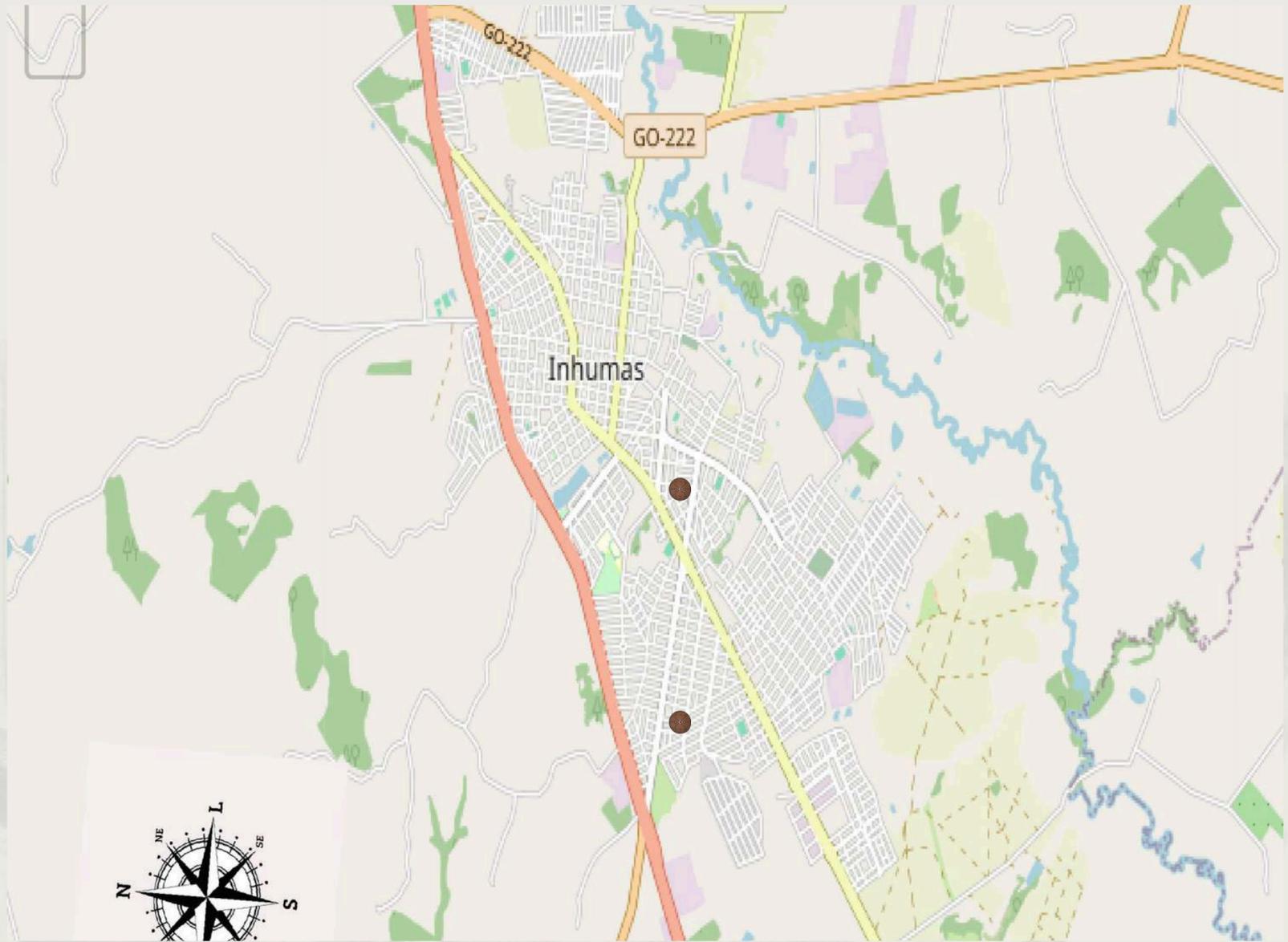
Quer ter um carro protegido? Então quando for encomendar um carro de boi peça para o carapina o modelo da “roda em cruz”. Segundo carreiros e carapinas, carro de boi com este modelo fica protegido do mal. Além do formato da cruz simbolizando Jesus Cristo, as agulhas da costura devem somar doze em cada metade da roda representando os doze apóstolos de Cristo (Desenho e sabedoria contada pelo Sr. Luiz de Anicuns).



A madeira para confeccionar o eixo, além de ter que ser tirada na lua minguante, também precisa ser cortada um metro acima do solo. Caso isso não aconteça o carro poderá não cantar (Sabedoria dos carapinas e carreiros Wallace e Sr. Osmiro de Inhumas).

ONDE ESTÃO OS ARTÍFICES, CARAPINAS FAZEDÔRES DE CARRO DE BOI?

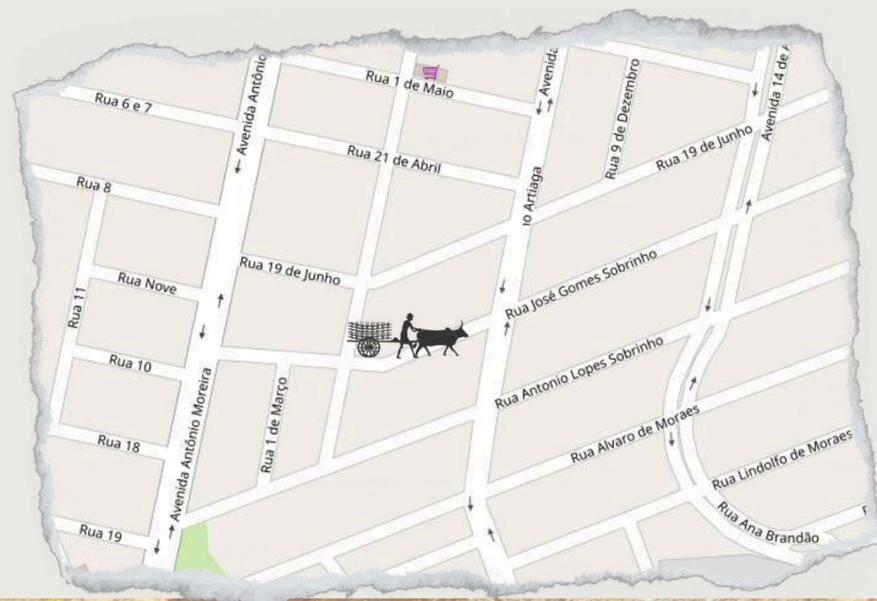
INUNHAS - GO



LEAFLET | MAP DATA © OPENSTREETMAP CONTRIBUTORS



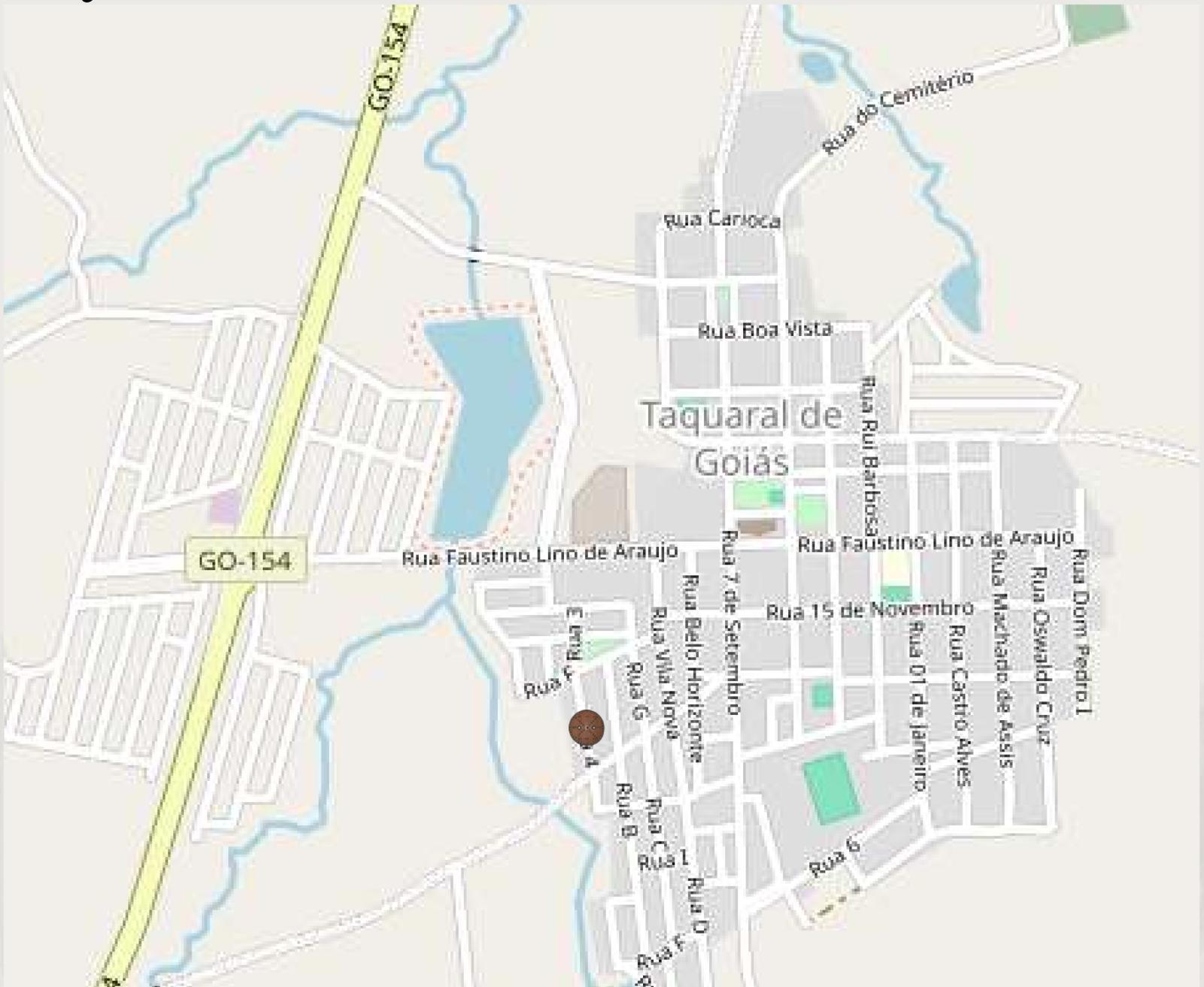
Wallace Rodrigues Carvalho
INHUMAS



Osmiro Martins Borges
INHUMAS



TAQUARAL - GO



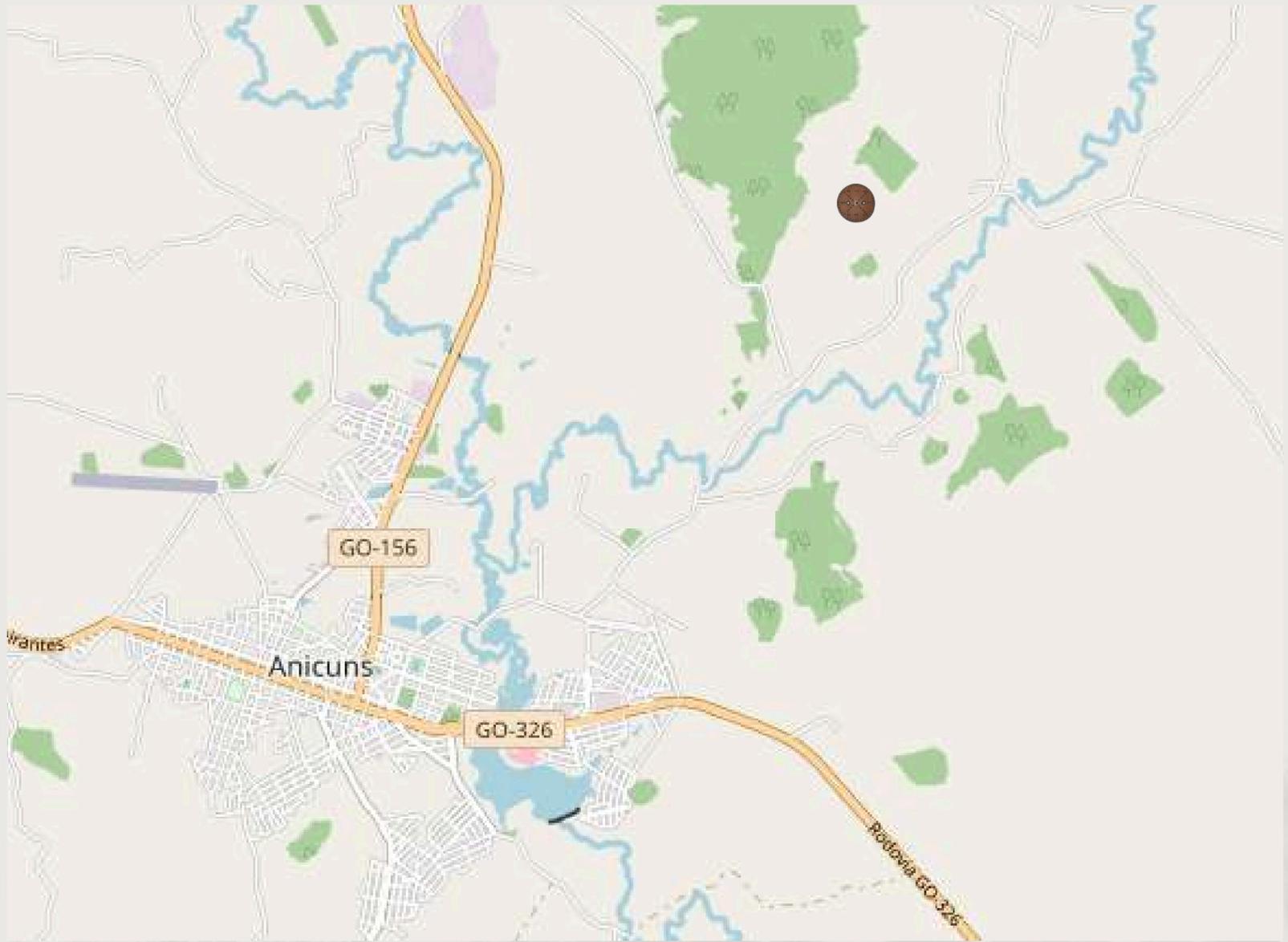
LEAFLET | MAP DATA © OPENSTREETMAP CONTRIBUTORS



Antônio Marques Palmeiras
TAQUARAL

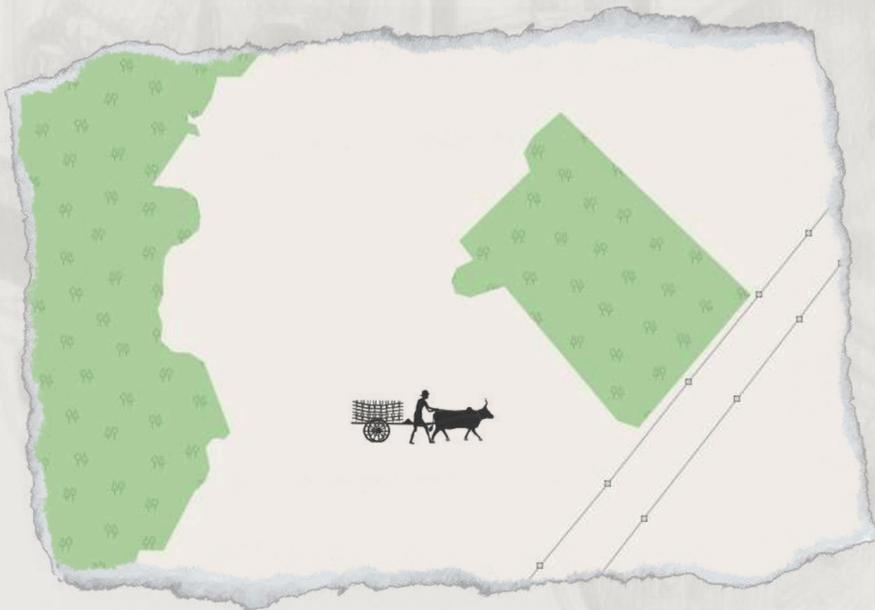


ANICUNS - GO



LEAFLET | MAP DATA © OPENSTREETMAP CONTRIBUTORS

Luiz Carlos de Souza
ANICUNS



CARAPINAS: MESTRE NA ARTE DE FABRICAR CARRO DE BOI - CARAPINA GERALDO RODRIGUES DA COSTA (NENÉ DA TUNICA)



*“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”.*

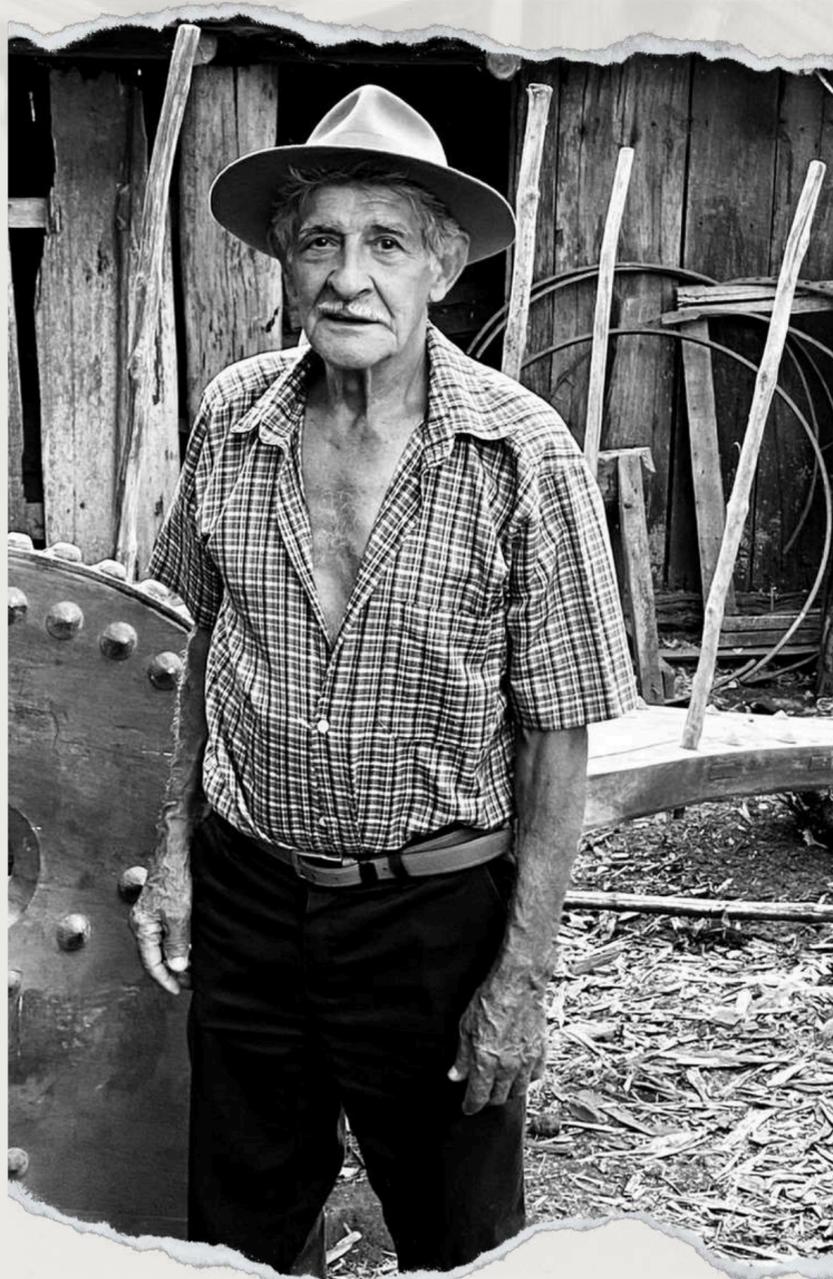
Este é mestre, artesão e carapina/carreiro/fazedô de carro de boi e esteira, Geraldo Rodrigues da Costa, conhecido como Nenê da Tunica, é viúvo, possui cinco filhos, oito netos e um bisneto. Reside no município de Damolândia-GO, tem uma chácara próxima onde passa os dias e a noite volta para a cidade. Sempre morou na zona rural onde realizava o trabalho com a terra, animais tendo o carro de boi como instrumento no trabalho do campo.

A carpintaria é herança do pai que construía móveis como: mesa, cama, caixa para enxovais, bancos, mas não fazia carro de boi. Ele sempre observou o pai em seu ofício de carpinteiro. O interesse e ensinamentos veio de um senhor, pai do seu cunhado, que construía carro de boi. Aos treze anos começou a aprender o ofício. Por conhecer o manuseio com a madeira e ter domínio das ferramentas, uma vez que sempre ficava junto de seu pai no trabalho, não teve dificuldade para aprender o ofício de carapina. Já atuou como candeeiro no início e depois com mais experiência passou a carrear. Por mais de quarenta anos foi para Trindade de carro de boi, hoje o trajeto é feito por dois filhos.

Durante a entrevista se mostrou preocupado porque quase não está encontrando carapinas. Não se considera um artista por dominar

a arte de construir carro de boi, mas sabe que domina um saber feito por poucos. Sempre atuou como carapina, realizando seu trabalho com muito prazer. Fazia carro de boi com facão, no machado, mas hoje tem ferramentas mais modernas que facilitam muito o trabalho. Nunca mudou o jeito de fazer carro de boi, do jeito que fez o primeiro segue até hoje. Além do trabalho com a madeira também domina o trançado da esteira, ofício que está ficando raro no mundo do carro de boi.

Atualmente não realiza mais o ofício devido à idade, mas na região alguns o chamam de professor porque consegue orientar na confecção do carro. Quando solicitado, faz as riscas na madeira para que outros mais jovens lapidem e deem forma às peças do carro sobre seu comando. Estima-se ter confeccionado em média uns 15 carros. Quanto a consertar os carros de boi, não é possível saber a quantidade, pois fez e faz várias reformas em rodas, eixos e mesas, constrói cangas e canzís.



Sr. Geraldo, “Nenê da Tunica” ao lado de um carro de boi na fazenda do Sr. Reis.

CARAPINAS: MESTRE NA ARTE DE FABRICAR CARRO DE BOI - CARAPINA REIS GONÇALO PIMENTA

“TRABALHEI AJUDANDO UM VIZINHO QUE FAZIA CARRO DE BOI, FUI VENDENDO, 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”.



SR. REI, D^a MARIA JOSÉ E A NETA.

O carapina e carreiro Reis mora na fazenda da Mata, próximo a Damolândia, está atualmente com 64 anos e há 45 anos participa da Romaria de Trindade em virtude de uma promessa feita em decorrência de um problema de saúde do filho. Sua esposa, Maria José, o acompanha sempre. O casal tem três filhos, duas mulheres e um homem, já são avós com cinco netos.

Foi com um vizinho que aprendeu o ofício de construir carro de boi. Ele era ajudante e, aos poucos, foi observando e aprendendo o processo da fabricação do carro de boi. Um dia o senhor lhe disse que ele já sabia fazer o carro sozinho, mesmo assim sempre que tinha dúvida Sr. Reis ia até ele para buscar explicações.

Com pouco estudo, tendo concluído a quarta série do Ensino Fundamental, não gosta de matemática e decorou as medidas para confeccionar as peças. Não consegue usar a trena e faz as medidas que precisa usando o compasso.

Gosta de desenhar e consegue fazer o desenho para a construção do carro de boi. Uma das filhas sempre o ajuda a fazer os riscos. Aos trinta anos fez seu primeiro carro de boi de 20 balaios. Faz carro de boi de acordo com a preferência da pessoa que encomendar, com duas cantadeiras ou três cantadeiras. Ele conta que carro de boi completo já

fez três, mas peças para conserto já perdeu as contas. Nunca deixou um companheiro na mão no trajeto, sempre realizou vários consertos durante a viagem para Trindade. Usa o próprio quintal e um barracão como local para o trabalho com carro de boi, a maioria de suas ferramentas são manuais. Adquiriu o conhecimento da madeira com a frequência de uso, tendo domínio das espécies destinadas a cada peça do carro de boi. Para fabricar um carro de boi, hoje, o valor seria de R\$ 12.000,00 (doze mil reais) sem a madeira. Também explicou que esse valor é sem a esteira e os fueiros. Se considera um artesão, mas não gosta que o chamem de carapina ou carpinteiro, todos o conhecem apenas como Reis.



***Sr. Reis mostrando
como se usa o
“gramim” para fazer
as medidas na
confecção das peças
do carro de boi.***

CARAPINAS: MESTRE NA ARTE DE FABRICAR CARRO DE BOI - CARAPINA ANTÔNIO MARQUES PALMEIRAS



“EU APRENDI A FAZER CARRO DE BOI SOZINHO, PELA PRECISÃO DO TRABALHO NA ROÇA. FOI OLHANDO E COPIANDO OS TAMANHOS DAS PEÇAS DE CARROS PRONTOS QUE FUI FAZENDO E APRENDENDO”.

O carapina Antônio reside no Município de Taquaral de Goiás, tem 52 anos, é casado com Kenia Cristina da Rocha, tem um filho com cinco anos e dois enteados. Não teve na família tradição de carpintaria, mas por trabalhar com o serviço da roça viu a necessidade de aprender o serviço com a madeira, foi pela “precisão”. Sr. Antônio sempre foi carreiro de carpideira traçada com animais, trabalhava na roça com a ajuda dos bois.

Por volta dos vinte anos teve a iniciativa de fazer as tralhas do carro de boi, também fazia cerca de arame e, pela necessidade para o serviço na lavoura, começou a fazer carro de boi para transportar a colheita. Aos poucos foi adquirindo as ferramentas para confeccionar as peças do carro de boi. Na fazenda que moravam tinha um senhor que ia para Trindade e Sr. Antônio e o irmão passaram a acompanhá-lo. Daí por diante organizou sua boiada e o carro e todos os anos vão à Romaria de carro de boi de Trindade.

Se considera um artesão porque ninguém nunca o ensinou a trabalhar com a madeira, ele teve interesse e aos poucos foi aperfeiçoando a técnica. Na lida na roça, na época de chuva, tem muito serviço, mas na época da seca tem pouco serviço; então, ele usa esse período do ano para aprimorar a habilidade para construir carro de boi e ganhar um dinheiro extra. Sr. Antônio não utiliza um padrão de

medida específica, segundo ele o tamanho das medidas das peças vai variar pelo tamanho da madeira e o modelo encomendado. Ele copiava as medidas de carros de boi já pronto para confeccionar outros. Para fabricar um carro, atualmente, Sr. Antônio cobra cerca de R\$: 16.000,00 (dezesesseis mil reais) com sua madeira e ferragem; caso a pessoa peça somente sua mão de obra, cobra cerca de R\$: 8.000,00 (oito mil reais). No entanto, o carapina deixou claro que atualmente tem sido muito difícil conseguir a madeira. Nos confirmou que já confeccionou três carros de boi completos, mas conserto e confecção de tralha (canzil, canga, cambão) faz constantemente.



***Sr. Antônio
com seu filho
no Desfile de
Carros de boi
de Araçu.***

CARAPINAS: MESTRE NA ARTE DE FABRICAR CARRO DE BOI - CARAPINA OSMIRO MARTINS BORGES

*“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”.*



Carapina, Osmiro Martins Borges, atualmente com 67 anos, reside no município de Inhumas e em uma chácara próximo ao município, onde passa os dias cuidando de plantações, animais e onde tem sua oficina para construir carro de boi. É casado com Isaura Guimarães Borges, hoje com 66 anos, já com os filhos casados e com netos.

Segundo Sr. Osmiro ele aprendeu a construir carro de boi desde pequeno porque moravam na roça e não tinha brinquedo, então ele começou a fazer miniaturas de carro de boi para brincar. O pai tinha carro de boi para o trabalho na roça, mas não fazia. De tanto fazer miniatura foi aperfeiçoando até passar a fazer o carro de boi grande. Aprendeu com os mais velhos a sabedoria da madeira. Ele explica que, qualquer madeira só se tira na lua minguante, se tirar antes ou depois já não serve porque vai rachar, trincar, ficando uma madeira fraca. Após tirar deixa ele enxugar e em seguida já pode começar a fazer. A ferragem ele consegue em Piracanjuba ou com um ferragista de Inhumas que faz no torno. Faz carro de boi por amor e se considera um carpinteiro caprichoso com seu serviço. Tem por volta de 45 anos que fez seu primeiro carro de boi.

Sr. Osmiro é possuidor de uma sabedoria que engloba todo o processo de fabrico do carro de boi. Em relação à matéria prima, domina o conhecimento com o lenho e sua relação com a natureza, além de dominar a técnica no processo de confecção com o moldar da

seus encaixes, fazendo uso de ferramentas manuais e elétricas.

Tem um modelo único de construir carro de boi, suas cangas e carros são conhecidas entre os carreiros exatamente pelo capricho e medidas impecáveis. Quanto à estética do carro de boi, o que a pessoa que está encomendando pedir, ele faz. Sempre participou na Romaria de Trindade quando solteiro e após casado. Além da carpintaria, domina a arte de carrear e de amansamento de boi.

Já construiu, em média, oito carros de boi de vinte cinco balaios e de trinta balaios. Hoje, para ele construir um carro cobraria de mão de obra R\$: 8.000,00. Usa muito o Ipê e Angico para a confecção de seus carros.



Sr. Osmiro com sua esposa Isaura.

CARAPINAS: MESTRE NA ARTE DE FABRICAR CARRO DE BOI - CARAPINA WALLACE RODRIGUES CARVALHO



*“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 POR EM PRÁTICA. “SOU UM
ARTESÃO PORQUE GOSTO DE FAZER
CARRO DE BOI E APRENDI COM
MUITA FACILIDADE.”*

O carpinteiro, carreiro e pedreiro Wallace foi o artesão mais jovem encontrado na pesquisa. Com apenas 30 anos possui uma habilidade e técnica bem apurada no fabrico de carro de boi. Reside na cidade de Inhumas e tem sua oficina para a construção de carros de boi em uma fazenda de um amigo próximo ao município. Tem a tradição da carpintaria na família, seu avô fazia de tudo com a madeira: curral, cerca, móveis, casa e carro de boi. Também era carreiro e tinha seu próprio carro de boi, sempre foi para Trindade. A tradição religiosa de ir à Trindade de carro de boi vem do lado materno. Apesar de pouca convivência com o avô, pois morreu quando ele tinha treze anos, lembra bem as vezes que o acompanhou no trabalho com a madeira, acreditando ter tido facilidade para trabalhar com a madeira.

Foi no ano de 2013 que despertou para o trabalho com a madeira. Após comprar seus primeiros bezerros, foi até o Sr. Osmiro (carapina de Inhumas) encomendar as cangas, mas elas não ficaram do seu agrado. Ficaram bem-feitas, mas o tamanho não deu certo, ficaram grandes para os bezerros. Como o Wallace havia levado a madeira e sobraram algumas que, segundo Sr. Osmiro não eram boas para a

confeção das cangas, resolveu experimentar ele mesmo confeccionar. Pediu algumas orientações para o Sr. Osmiro e realizou suas primeiras peças na madeira.

Um amigo que foi visitar viu as cangas e pediu para Wallace fazer uma para ele. Daí começou a fazer: cangas, canzis, cambão. Até que um dia um colega falou que iria levar um carro de boi para ele apertar as rodas. Sempre conviveu com carreiros e carapinas vendo o manuseio com o carro de boi, ou seja, ele via o processo, mas não fazia.

Os primeiros carros de boi não ficaram tão bons, mas agora ele já domina as técnicas porque ele gosta desse trabalho. Conforme relata, à noite, quando deita para dormir fica imaginando o formato das peças, a posição, os cortes, durante o dia coloca em prática e tudo dá certo. Não gosta de utilizar ferramentas manuais, só se precisar, corta e lapida a madeira com motosserra e com as outras ferramentas elétricas. Já confeccionou pilão, monjolo, bandeja. Ele diz que com a madeira dá para fazer muita coisa. Se considera um artista porque ele gosta, sabe e domina a técnica de construir com a madeira.

Já fez no total de 18 carros de boi e também faz conserto. Fez seu primeiro carro com vinte e quatro anos. Não é casado, mora com a mãe e conseguiu concluir o ensino médio. A sabedoria da madeira aprendeu pedindo informação, quem mais o ensinou sobre o corte, o lado certo para cortar, o tempo da madeira, a espécie foi o Sr. Osmiro.

Está dominando a técnica da ferragem confeccionando pregos e agulhas, mas não gosta muito de fazer prefere comprar. Faz o carro de boi no estilo que a pessoa encomendar, já fez muito com modelo quatro pancadas, cabeça de ovo, meia laranja. Também confecciona vários modelos de eixo: degolado reto, rebaixado na oitava, três cantadeiras, reto com desenho. Sempre explica para seus compradores como conservar o carro: passando banha de porco, deixando em lugar arejado, não deixar na chuva.

Quanto ao tamanho é mais comum construir carro de vinte e cinco balaios. Sua mão de obra é de cerca de R\$: 6.000,00 (seis mil reais). Este ano entregou a confecção de seis carros de boi. Atualmente sua renda é oitenta por cento de construção de carro de boi. Tem tradição na Romaria de Trindade e acompanha seu tio que herdou a tradição do avô, mas vendeu seu carro de vinte e oito balaios, mas já está com uma madeira guardada para confeccionar o próximo. Fez questão durante a

entrevista de mostrar sua vara de carrear feita de Ipê-amarelo. Em sua oficina está com um carro de boi para reformar, a mesa com mais de cinquenta anos, as rodas estão perfeitas.

Wallace explicou que “por cima a madeira tem uma casca, mas quando lixada, a madeira se apresenta nova; então, muitos carreiros pedem para fazer o lixamento e passam a banha localizada na barriga do porco para conservar a madeira”.



***Wallace na
preparação de um
carro de vinte e cinco
balaaios para seu uso.
Sobre a mesa já
pronta uma canga
também feita por ele.***

CARAPINAS: MESTRE NA ARTE DE FABRICAR CARRO DE BOI - CARAPINA LUIZ CARLOS DE SOUZA



“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”.

Sr. Luiz Carlos de Souza, com 54 anos, é natural de Anicuns município de goiano. Vem de uma geração de carapina e carreiros, seu avô tinha como profissão o frete carreiro. O pai de Sr. Luiz aprendeu a fazer carro de boi e a trabalhar com a madeira pelos ensinamentos de seu tio que também construía currais e cercas. Sr. Luiz recebeu os ensinamentos por meio de seu pai, Sr. Joaquim Pereira, era uma pessoa muito calma e com paciência para ensinar.

Sr. Luiz não completou o ensino fundamental, conta que parou de estudar na sexta série, mas sempre teve muita facilidade com a matemática e se saía muito bem nas aulas de desenho. Isso o ajudou muito quando precisou aprender as medidas e desenhos das peças do carro de boi.

Somente em 2009 construiu seu primeiro carro de boi sozinho. Por ser muito didático consegue transmitir o ofício de carapina com grande maestria.

No ano de 2023 foi publicado junto ao IPHAN: “Manual do modo de fazer carros de bois” (SOUZA, 2023). Por meio desta publicação Sr. Luiz recebeu reconhecimento pela comunidade carreira e pelos meios

midiáticos, dando entrevistas em rádios e emissoras de televisão. Mas antes mesmo deste reconhecimento Sr. Luiz já vinha repassando seus conhecimentos através de vídeos transmitidos via WhatsApp e canal do YouTube. Dois aprendizes conseguiram confeccionar carro de boi acessando seus vídeos e recebendo orientações do Sr. Luiz. Em virtude disso, no “mundo do carro de boi” ele ficou conhecido como professor.

Sr. Luiz é carapina, carreiro, ferreiro e amansador de bois; domina os conhecimentos da madeira e sabe confeccionar carros de boi de vários tamanhos e modelos. Possui sabedoria e informações sobre o carro de boi valiosas. O mais importante é que sabe da necessidade e importância de se repassar os conhecimentos e técnicas para o fabrico do carro de boi, pois atualmente existem poucos carapinas.



***Sr. Luiz
confeccionando
agulhas***

GLOSSÁRIO

- **agulhamento ou rosário** - pequenos botões metálicos, arredondados ou pontiagudos, colocados circularmente nas rodas, para enfeite.
- **almofada da roda ou bomba** - parte central da roda, de forma quadrada, tendo uma espessura maior que o resto da roda. Tem em seu centro a mecha ou buraco da roda.
- **ajoujo** - cordão de couro cru colocado em argolas nos chifres dos bois de uma mesma junta, para uni-los, e evitar que escapem em caso da quebra eventual de um canzil.
- **arreia** - Respiga de madeira, de secção retangular e de perfil cônico, servindo para travar partes do carro, como na roda e na mesa.
- **assoalho do carro ou mesa** - Base do carro onde é transportada a carga. É constituída pelas chedas, cabeçalho e tábuas do assoalho.
- **azeiteiro** - chifre de boi com tampa feita de couro, onde é guardado o azeite de mamona, utilizado para lubrificar a cantadeira. O azeite é aplicado com um pincel que fica ao lado ou dentro do azeiteiro.
- **braçadeira** - peça de metal utilizada para travar as chedas e o cabeçalho, bem na frente da mesa.
- **brocha** - tira de couro que serve para prender dois canzils sob o pescoço do boi;
- **cabeçalho** - peça central do carro e que une as partes constituintes da mesa. Vai da chaveta ao recavém, tendo em média de 4,5 a 5 metros de comprimento.
- **cambão** - peça comprida de madeira, com secção quadrada e que serve para unir uma junta à seguinte: na parte da frente tem a chaveta e na traseira uma rabada, que é um trançado de couro para prender uma junta à seguinte;
- **cambota** - peça semicircular de madeira. Cada roda tem duas cambotas e um meião.
- **cangas** - peças colocadas sobre o pescoço de dois bois (juntas ou parelhas), que ligadas ao cabeçalho ou ao cambão, permitem o aproveitamento da força dos bois para a tração do carro;
- **canga de coice** - peça de madeira que serve para manter a parelha de bois unidas ao carro. Esta canga é utilizada pelos bois que vão junto ao cabeçalho e que são os responsáveis por suportar o peso nas descidas íngremes e manobras do carro.

- **canga de guia** - peça mais leve que é utilizada pelos bois encarregados de ir à frente, puxando os outros bois.
- **canga de meio** - canga leve utilizada nas parelhas que vão entre os bois de coice e de guia.
- **cantadeira** - parte do eixo de secção circular e que fica em contato com o chumaço. Esta dupla, presa entre os cocões, é responsável pelo canto melodioso do carro de boi;
- **candeeiro** - peão que vai à frente da junta de guia para direcionar a rota do carro;
- **canzil** - peça de madeira de perfil curvo que é colocado na canga para prender a parelha de bois. Cada canga tem 4 canzils, dois para cada boi;
- **carreiro** - pessoa que conduz o carro de boi carregando a guiada. Vai ao lado ou em cima do carro.
- **cavilha, cavia ou cabia** - pequena peça de secção circular ou triangular e que serve para travar peças de madeira que se unem nas várias partes do carro.
- **chapa de pião** - aro metálico que circunda cada roda e que tem por função proteger a roda. Tem os piões, que são grandes pregos que atravessam o aro e a madeira. Com isto ajudam na tração do carro em lugares escorregadios. ¹
- **chapa lisa** - o mesmo aro metálico, só que sem os piões. O uso de um ou outro tipo varia de região para região.
- **chavelha** - Peça de madeira, em forma de cunha, que serve para a fixação do cabeçalho ou cambão à canga através do tamoeiro.
- **cheda** - peças laterais de madeira que compõem a mesa do carro. As de boa qualidade são feitas de pranchas tiradas de árvores naturalmente tortas, com a curvatura necessária para a confecção da cheda, dando-lhe com isto muito maior resistência, pois a veia da madeira acompanha a curvatura da cheda;
- **chumaço** - peça de madeira semicircular entre os cocões para fazer o carro cantar;
- **cocão, cocões** - peças de madeira em número de duas em cada lado da mesa e que se ajustam ao eixo do carro (nas cantadeiras), para que o carro possa ter tração.
- **degolo oitavado** - o eixo do carro é oitavado e a parte que fica entre as duas emborgueiras tem um estreitamento, que é chamado de degolo do oitavado.

- **eixo do carro** - peça muito importante da transmissão do carro. É unido às rodas. É uma peça única, normalmente feita de cabreúva e suas partes estão descritas no esquema número abaixo.
- **emborgueira ou morgueira** - peça oitavada que fica de cada lado da cantadeira, cerca de três centímetros mais alta. Com isto impossibilita a saída dos cocões de cima e também o deslizamento lateral.
- **encosto do cocão** - peça de ferro colocada ao lado dos cocões e que tem por finalidade impedir que com o esforço e peso do carro os cocões se abram, prejudicando o andar e segurança do carro.
- **espigas ou ponta do eixo** - são as duas extremidades do eixo onde as rodas são colocadas. Tem secção quadrada e perfil cônico para travar as rodas, que também tem ameças quadradas e cônicas.
- **esteira** - esteira de bambu ou taquara com cerca de um metro de altura e que circunda a mesa do carro para o transporte de carga, como milho, etc. A altura varia de acordo com o tamanho do carro.
- **fueiro**: estacas de madeira colocadas sobre as chedas para amparar as esteiras laterais ao carro;
- **furas das chedas** - são os furos nas chedas onde são colocados os cocões.
- **furas dos fueiros** - são os furos nas chedas onde são colocados os fueiros.
- **gato** - peças de metal colocadas nas almofadas ou bomba das rodas, transversalmente à veia da madeira para fortalecer a resistência da roda, enfraquecida pela presença da mecha.
- **mecha ou buraco da roda** - buraco na parte central da roda que é prensado na ponta da espiga do eixo da roda. Tem secção quadrada e perfil cônico. A roda é travada no eixo por meio de duas cavilhas, também cônicas que são os responsáveis por suportar o peso nas descidas íngremes e manobras do carro.
- **meião** - parte central da roda do carro, na qual se fixam, a cada lado, as cambotas;
- **mesa** - a superfície delimitada pelas chedas, onde se coloca a carga;
- **olho, óculos ou oca** - orifício situado nos limites entre o meião e a cambota e que tem por função amplificar o ringir dos cocões. Varia de forma e posição na roda de região para região. Observe que a linha que passa pelas ocas de uma roda é necessariamente perpendicular à linha que passa pelas ocas da outra roda.

- **pião** - prego metálico utilizado nos aros das rodas por alguns fabricantes de carro. Neste caso muitas vezes o aro não é soldado, sendo apenas superposto na emenda. Quem dá a resistência são piões, existem outros modelos como piãozinho, oval e meia laranja.
- **pigarro** - suporte vertical semelhante ao canzil, colocada na ponta do cabeçalho para evitar que este apoie no chão;
- **roda** - peças fixadas nas extremidades do eixo constituídas de três pranchas unidas por travas de madeira, as cambotas;
- **recavém ou requebém** - é a última peça na traseira da mesa.
- **tiradeira** - peça de couro trançado, resistente, que serve para ligar os cambões entre si ou o cambão ao cabeçalho;
- **tamoeiro** - peça em tiras de couro trançadas, no centro da canga, para ligá-la ao cabeçalho ou cambão;
- **vara de ferrão** - vara de madeira resistente com um ferrão e argolas na ponta, que o carreiro e o candeeiro utilizam para conduzir o carro. As argolas com o seu tilintar são suficientes para os bois entenderem as ordens, mas quando necessário levam umas ferroadas. Dizem que o bom carreiro não usa o ferrão pontiagudo, só o barulho das argolas.

REFERÊNCIAS

CORRÊA, Rogério. **Festas de carros de boi**. 1º ed. Rogério Corrêa, 2019.

HOBSBAWM, Eric. Introdução: a invenção das tradições. In: **HOBSBAWM**, Eric; **RANGER**, Terence (Eds.). **A invenção das tradições** (pp. 9-23.). Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1984.

NOGUEIRA, Wilson Cavalcanti. **Mestre carreiro**. Goiânia: Instituto Goiano de Folclore, 1980.

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_goias.pdf Acesso em: 26 de junho 23.

Acervo fotográfico, Divina Luciane Fedrigo e Luiz Carlos de Souza.

DIVINA LUCIANE FEDRIGO

ENTRE RODAS E MEMÓRIAS: ARTE, TÉCNICA E
SABERES DOS CARAPINAS “FAZEDÔRES DE CARRO DE
BOI”



Universidade
Estadual de Goiás

I c o n e s I n t e r a t i v o

Os ícones Interativos ao longo deste produto são utilizados para interação externa com E-book.



Imagens via Satélite

E n t r e R o d a s e M e m o r i a s

Entre Rodas e Memórias



*ARTE, TÉCNICA E SABERES DOS
CARAPINAS "FAZEDÔRES DE
CARRO DE BOI"*



Universidade
Estadual de Goiás

DIVINA LUCIANE FEDRIGO