

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL

TÚLIO FERNANDO MENDANHA DE OLIVEIRA

"O CARRO DE BOI É A MINHA VIDA":
TÉCNICAS E EXPRESSÕES CULTURAIS ENTRE CARAPINAS E
CARREIROS NO INTERIOR DE GOIÁS

GOIÂNIA

2021

**UFG**UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS**TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO (TECA) PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS DE
TESSES****E DISSERTAÇÕES NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UFG**

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UFG), regulamentada pela Resolução CEPEC nº 832/2007, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a [Lei 9.610/98](#), o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

O conteúdo das Teses e Dissertações disponibilizado na BDTD/UFG é de responsabilidade exclusiva do autor. Ao encaminhar o produto final, o autor(a) e o(a) orientador(a) firmam o compromisso de que o trabalho não contém nenhuma violação de quaisquer direitos autorais ou outro direito de terceiros.

1. Identificação do material bibliográfico☐ Dissertação ☒ Tese**2. Nome completo do autor**

Túlio Fernando Mendanha de Oliveira

3. Título do trabalho

"O carro de boi é a minha vida": técnicas e expressões culturais entre carapinas e carreiros no interior de Goiás

4. Informações de acesso ao documento (este campo deve ser preenchido pelo orientador)Concorda com a liberação total do documento ☒ SIM ☐ NÃO¹

[1] Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. Após esse período, a possível disponibilização ocorrerá apenas mediante:

- a) consulta ao(a) autor(a) e ao(a) orientador(a);
- b) novo Termo de Ciência e de Autorização (TECA) assinado e inserido no arquivo da tese ou dissertação. O documento não será disponibilizado durante o período de embargo.

Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica;
- Publicação como capítulo de livro;
- Publicação da dissertação/tese em livro.

Obs. Este termo deverá ser assinado no SEI pelo orientador e pelo autor.

Documento assinado eletronicamente por **Manuel Ferreira Lima Filho, Professor do Magistério Superior**, em 23/09/2021, às 07:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Documento assinado eletronicamente por **TÚLIO FERNANDO MENDANHA DE OLIVEIRA, Discente**, em 23/09/2021, às 10:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do



[Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.](#)



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site

[https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2366548** e o código CRC **D5033A59**.

TÚLIO FERNANDO MENDANHA DE OLIVEIRA

**"O CARRO DE BOI É A MINHA VIDA":
TÉCNICAS E EXPRESSÕES CULTURAIS ENTRE CARAPINAS E
CARREIROS NO INTERIOR DE GOIÁS**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de Goiás, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Antropologia Social.

Área de concentração: Antropologia Social

Orientador: Prof. Dr. Manuel Ferreira Lima Filho

GOIÂNIA

2021

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do
Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Oliveira , Túlio Fernando Mendanha de
"O carro de boi é a minha vida": [manuscrito] : técnicas e
expressões culturais entre carapinas e carreiros no interior de Goiás /
Túlio Fernando Mendanha de Oliveira . - 2021.
CCXCII, 292 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Manuel Ferreira Lima Filho .
Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Goiás, Faculdade de
Ciências Sociais (FCS), Programa de Pós-Graduação em Antropologia
Social, Goiânia, 2021.

Bibliografia.

Inclui siglas, mapas, fotografias, tabelas.

1. carro de boi. 2. carapinas . 3. carreiros. 4. técnicas. 5. romaria
de Trindade. I. Lima Filho , Manuel Ferreira , orient. II. Título.

CDU 572



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS

FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS

ATA DE DEFESA DE TESE

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS

FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS

ATA DE DEFESA DE TESE

Ata nº 001/21-D da sessão de Defesa de Tese de **TÚLIO FERNANDO MENDANHA DE OLIVEIRA**, que lhe confere o título de **Doutor em Antropologia Social**, na área de concentração **Antropologia Social**.

Aos vinte e seis dias do mês de julho de 2021, às 14 horas, por webconferência devido à pandemia de covid-19, realizou-se a sessão de julgamento da Tese de Doutorado de TÚLIO FERNANDO MENDANHA DE OLIVEIRA, intitulada "O carro de boi é a minha vida": técnicas e expressões culturais entre carapinas e carreiros no interior de Goiás. A Banca Examinadora foi composta pelos seguintes Professores Doutores: Manuel Ferreira Lima Filho (PPGAS/UFG/presidente); Alessandro Roberto de Oliveira (PPGAS/UFG - examinador interno); Renata Castro de Menezes (PPGAS/Museu Nacional/UFRJ - examinadora externa), Carlos Emanuel Sautchuk (PPGAS/UnB - examinador externo) e Nei Clara de Lima (PPGAS/UFG - aposentada - examinadora externa) tendo como suplentes Flávio Munhoz Sofiati (PPGAS/UFG) e Izabela Maria Tamasso (PPGAS/UFG). O candidato apresentou seu trabalho, foi arguido pela Banca e respondeu às arguições. Às 18h30 horas, a Banca Examinadora passou a julgamento em sessão reservada, pelo qual foi atribuído ao doutorando o seguinte resultado: Aprovado. Reabertos os trabalhos, o presidente proclamou os resultados e encerrou a sessão pública, da qual foi lavrada a presente ata, que vai assinada por ele e os demais integrantes da Banca Examinadora.

TÍTULO SUGERIDO PELA BANCA



Documento assinado eletronicamente por **Manuel Ferreira Lima Filho, Professor do Magistério Superior**, em 27/07/2021, às 09:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Nei Clara de Lima, Usuário Externo**, em 29/07/2021, às 11:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Eduardo Henning, Coordenador de Pós-graduação**, em 29/07/2021, às 12:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Alessandro Roberto de Oliveira, Usuário Externo**, em 03/08/2021, às 11:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site

https://sei.ufg.br/sei/controlador.php?acao=documento_imprimir_web&acao_origem=arvore_visualizar&id_documento=2345031&infra_sistema=1... 1/2

06/08/2021

SEI/UFG - 2168060 - Ata de Defesa de Tese



[https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2168060** e o código CRC **BF58B43F**.

Referência: Processo nº 23070.029927/2021-36

SEI nº 2168060

DEDICATÓRIA

Em memória de Eunice Mendanha de Oliveira, minha estrela guia, minha rainha coroadada, minha mãe.

Em memória de Itamar Lopes de Oliveira, meu pai, que hoje galopa na largueza dos sertões eternos.

Para Idelma Aparecida Mendanha, minha irmã, que, 28 anos atrás me presenteou com livros de fábulas que me mostraram o tamanho do mundo.

AGRADECIMENTOS

Escrever uma ‘lista’ com nomes de pessoas e instituições importantes na tessitura de um trabalho acadêmico representa um desafio, pois sempre se incorre no temor de deixar alguém de fora. Antes de tudo agradeço a Deus, ao Divino Pai Eterno por guiarem e iluminarem a minha jornada.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), por me conceder o privilégio de ser bolsista em tempos tão difíceis para a educação e produção científica no Brasil.

Ademais, uma imensa parcela de gente se mostrou valiosa para mim nos quatro anos que abrangeram esta pesquisa. A começar pelos professores.

Ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFG, em especial à figura de meu orientador, Manuel Ferreira Lima Filho, que me acolheu, guiou e me inspirou desde minha chegada ao PPGAS, em 2015.

Ao professor Alessandro Oliveira, pela constante ajuda intelectual, pelas sugestões e pela parceria.

Ao professor Flávio Sofiáti, pela parcela insubstituível de contribuições à minha tese.

À professora Janine Colaço e ao professor Luiz Felipe Kojima Hirano.

À Itelvdes José de Moraes, meu professor de graduação, que acreditou sempre que um dia eu estaria me tornando doutor em minha área.

À Glaucia Peclát, minha primeira professora de Antropologia, por tanto ter me inspirado.

Agradeço aos carreiros/carapinas/candeeiros pela imensa ajuda não apenas em escrever este trabalho, mas pelo esforço constante de tornar-me uma pessoa melhor. Tenho imensa gratidão de ter tido o privilégio de aprender com o Senhor Osmiro, Wallace Carvalho, Luiz Souza, Chicão Berranteiro (um companheiro e amigo de verdade), Divino Soneira, José do Salul e tantos outros que assumem a labuta diária de manter vivo o carro de bois.

À minha Família. Minha irmã, Idelma Aparecida, pelo constante apoio, amor e paciência. Meu sobrinho Welington Martins, pela parceria e paciência. Aos meus irmãos.

À Tatiany Cardoso, minha namorada. Pelo amor, carinho, pelos conselhos, pela parceria em meus momentos mais difíceis. Pelas conversas, pelas discussões a respeito de meu tema, pelas constantes leituras que fez em muitas partes de meu trabalho. Deixo aqui expresso meu amor, minha gratidão e meu profundo carinho e admiração pela mulher que você é e pelo que ainda vai ser.

Aos muitos amigos e amigas que tanto me apoiaram, tanto acreditaram e tanto me deram suporte:

Silvio Simão e Thiago Henrique, por terem me aconselhado e serem meus parceiros na graduação em História.

Elaine Rodrigues, que me levou para conhecer mais a fundo a Antropologia.

À Flávio Henrique Silva e a Daniel Lucas pela imensa camaradagem e por tanto me darem forças em momentos tão difíceis, mas também por tanto me fazerem rir nos momentos de alegria.

À Veruska Cristina, Irene Aparecida e, em memória de Pedro Severino de Araújo, pessoas que tanto me ajudaram em minha graduação.

Em memória do meu irmão, Iodemar Mendanha, da Tia Valsa, da vovó Maria das dores, do Tio Iris e do tio Iron.

À Caio Almeida, Bárbara Miqueline, Gabrielle Andrade, Alex Macedo, Paulo Roberto, Kelvin Fernandes, Galbas Junior, Joao Roque, Bruno de Camargo e Leonardo Silva. Sou grato, honrado e feliz por ter vocês como meus amigos e irmãos. Espero estar à altura de todos vocês.

Aos amigos do PPGAS: Gleidson Moreira, Paula Stumpf, Nayala Dualibe, Osmar Lúcio, Yacine Guellati, Yordanna Lara, Genilsom Nolasco, Pedro Baima, Giórgia Neiva. Minha imensa gratidão pela paciência e por ter o privilégio de poder dividir com vocês a minha existência.

*Pelo silêncio da noite
Serenos o carro cantava
Os gemidos dos cocão
Pela mata ressoavam
Quando o dia amanhecia
Bem longe eu já estava
Só fazia outra pousada
Quando a boiada cansava*

Oscavú José Coelho: vida de carreiro

RESUMO

Na presente tese analiso os modos pelos quais os desfiles de carros de bois e a romaria de carreiros ocorrida durante a tradicional Festa do Divino Pai Eterno, em Trindade (GO), pode ser vislumbrada através do carro de bois, indo desde o aporte histórico do referido veículo até as técnicas referentes à sua construção e à doma dos bois carreiros, o que me permitiu acionar uma série de repertórios culturais específicos a cosmologias, ontologias e *modus vivendi* em cidades do interior de Goiás, locais onde o rural hoje se articula consoante a variados hibridismos relacionais ao urbano. Em um primeiro momento dedico minhas atenções ao desfile de carros de bois em Araçu (GO) e à romaria de carros de bois em honra ao Pai Eterno, ocorrida anualmente em Trindade (GO) desde a metade do século XIX. Empreendo uma descrição do desfile e da viagem que fiz com os carreiros em 2019, onde busco demonstrar como ele articula, para além do sagrado, costumes, tradições e modos de organização que acabaram por me levar à figura do carro de bois como categoria central de análise. Em seguida busco, em um recorte historiográfico, demonstrar a origem e a ampla utilização do carro de bois em variados períodos históricos, desde sua origem à sua chegada no estado de Goiás e sua ampla participação no cotidiano. Na terceira parte concentro minhas análises em pesquisas feitas com a parceria de carpinteiros especializados na construção de carros de bois, conhecidos como carapinas. Neste tópico as técnicas de construção engendram uma polissemia heurística de sentidos antropológicos que busquei analisar de maneira mais detida. No capítulo seguinte descrevo os momentos de escolha e treinamento (amansamento) dos bois carreiros de modo a perceber que tais momentos também articulam técnicas e cosmologias envolveres ao modo de vida típico de populações interioranas de Goiás. Na última parte da tese demonstro como o trabalho é força didática e pedagógica ao carapina/carreiro, como o carro de bois aciona, hoje, outras categorias sociais e mesmo a agenda política. Por fim, articulo como carapinas e carreiros podem ser vislumbrados enquanto patrimônios vivos através da manifestação de culturas materiais e mesmo seus saberes intangíveis.

Palavras-chave: carro de boi; carapinas; carreiros; técnicas; romaria de Trindade.

ABSTRACT

In this thesis I have analyzed the ways the oxen cart parade and the convoy pilgrimage that have been taking place during the traditional *Festa do Divino Pai Eterno* (Divino Pai Eterno's Festival), in Trindade (GO), may be interpreted from the oxen cart perspective, from its historical basis to the varied techniques of its build and to the taming of the convoy oxen, which have permitted me to identify a set of cultural repertoires specific to cosmologies, ontologies and *modus vivendi* of country districts of Goiás, where rural features are currently associated to urban features by a group of relating hybridity factors. At the first part of the work, I have drawn my attention to the oxen cart parade in Araçu (GO) and to the convoy pilgrimage in honor of *Pai Eterno* (Eternal Father), which has been held in Trindade (GO) since the mid-nineteenth century. I have made a description of the parade and the journey I undertook with the convoy in 2019, in which I try to show how such parade articulates habits, traditions and organizational modes, beyond the sacred issue. That has led me to consider oxen carts as a central analysis category. Furthermore, by a historiographical approach, I have tried to show the origins and the widespread use of oxen cart in many historical periods, from its origin to its introduction in Goiás and its large participation in people's daily life. In the third part, I have focused on my own research analysis, which were carried out with woodworkers specialized in the build of oxen carts, known as *carapinas*. In that topic, their build techniques have proved to generate a heuristic polysemy of anthropological meanings that I have tried to analyze more profoundly. In the following chapter, I have described the choosing and training (taming) stages of the convoy oxen so as to realize that such moments also articulate techniques and cosmogonies that involve the typical way of living of Goiás country populations. In the last part of this thesis, I have shown how labor represents a didactical and pedagogical power for the *carapina* and the *carreiro* (oxen cart craftspeople and oxen cart conductors), how oxen carts currently stir other social categories and even the political agenda. At last, I have displayed how oxen carts and oxen cart conductors may be seen as a living heritage for the concrete cultural traits and even the intangible knowledge that they hold.

Keywords: oxen cart; *carapinas* (oxen cart craftspeople); *carreiros* (oxen cart conductors); techniques, Trindade pilgrimage.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	13
2	EU E O CAMPO: FLUXOS TEÓRICO METODOLÓGICOS.....	16
2.1	O CARRO DE BOIS: CULTURA MATERIAL, TECNOLOGIA E TÉCNICA.....	27
2.2	OS DESENHOS.....	32
2.3	A COETANEIDADE COMO META E A EDUCAÇÃO DA ATENÇÃO.....	34
3	“OS MINISTROS SÃO COMO O CARRO, SE O UNTAM, ANDA E CORRE, SE NÃO UNTAM, CHIA E GRITA”: UMA BREVE HISTÓRIA DOS CARROS DE BOI.....	37
3.1	POR QUE UMA APRESENTAÇÃO HISTÓRICA E BIBLIOGRÁFICA?....	37
3.2	ORIGENS.....	40
3.3	DE PORTUGAL PARA O BRASIL.....	44
3.3.1	O quadro de Pedro Américo	49
3.4	A CHEGADA EM GOIÁS.....	52
3.4.1	A guerra.....	53
3.4.2	Cotidiano goiano.....	55
3.4.3	Trindade (GO): da restrição à adoção.....	60
3.5	O CARRO E SUA ESTRUTURA: INFORMAÇÕES BÁSICAS.....	64
4	“VAMOS RASGAR CHÃO”: A FESTA DOS CARREIROS EM ARAÇU (GO) E A ROMARIA PARA TRINDADE (GO).....	68
4.1	A FESTA DOS CARREIROS DE ARAÇU (GO).....	68
4.2	UM PRIMEIRO SOBREVOO COM OS CARREIROS DE DAMOLÂNDIA (GO).....	75
4.2.1	De Damolândia (GO) à Trindade (GO).....	79
4.2.2	Anda-se na toada dos bois.....	83
4.2.3	Segundo dia de romaria (30 de junho).....	87
4.2.4	Terceiro dia de romaria (dia 1º de julho).....	91
4.2.5	A menina carreira	94
4.2.6	O desfile dos carros de bois.....	97
4.2.7	A missa dos carreiros/ Missa sertaneja.....	100
5	“ISSO NÃO É FORÇA, É JEITO”: COMO SE FAZ UM CARRO DE BOIS?	107
5.1	OS CARAPINAS.....	108
5.2	A ‘OFICINA CASA’ DE OSMIRO.....	109
5.2.1	A (s) propriedade (s) enquanto espaço (s) integrado (s).....	111
5.3	EXTRAINDO A MADEIRA NA ROÇA.....	115
5.4	AS FERRAMENTAS.....	119
5.5	AS RODAS/RODEIROS.....	121
5.6	O CABEÇALHO E A MESA.....	131
5.7	ARREANDO O CARRO.....	138
5.8	FINALIZANDO A MESA.....	143
5.9	AS PEÇAS SOBRESSALENTE.....	148
5.10	FERRANDO AS RODAS.....	149
5.11	VERANICO DE JANEIRO.....	151

5.12	O EIXO.....	152
5.13	A MADEIRA.....	154
5.14	FAZENDO O EIXO.....	155
5.15	ACABAMENTOS.....	158
5.16	VISUALIDADES TEÓRICAS SOBRE A CONSTRUÇÃO DO CARRO.....	161
5.16.1	Técnica/tecnologia.....	161
5.16.2	Técnica e ontologia.....	165
5.16.3	A preparação	165
5.16.4	O começar.....	166
5.16.5	Continuação e encerramento.....	167
5.16.6	Individuação a partir da forma.....	168
5.17	O TRABALHO DOS CARAPINAS: DIMENSÕES ONTOLÓGICAS.....	170
5.18	“A GALINHA QUE CANTA É QUE É A DONA DOS OVOS”: O VIÉS ECONÔMICO.....	172
5.19	“A BARRIGA NÃO DÓI SÓ UMA VEZ”: RECIPROCIDADE E CONFIANÇA.....	173
5.20	“NO DIA DE SANTA LUZIA, NÃO SE TRABALHA COM MADEIRA”..	176
5.21	AS TÉCNICAS CORPORAIS.....	177
5.21.1	O corpo como ferramenta técnica.....	177
5.22	TÉCNICAS DE REPOUSO/TRABALHO.....	179
5.23	SKILL, SINERGIA E NARRATIVIDADE.....	180
6	“DANDO NOME AOS BOIS”: AMANSAMENTO E DOMESTICAÇÃO.....	184
6.1	“TEM QUE CONVERSAR COM ELES (OS BOIS)”.....	186
6.1.1	O carreiro, o candeeiro e seus bois.....	188
6.1.2	Uma estrutura racional	189
6.1.3	Os sons e os objetos	193
6.1.4	Os gestos	200
6.1.5	O trato dos bois.....	203
6.1.6	“A chuva não pegava no carro”	211
6.1.7	Do natural ao sobrenatural: animais plantas e seus apelos sagrados/profanos.....	214
6.2	AMANSAMENTO E ‘DOMESTICAÇÃO’.....	220
6.3	INTER-RELAÇÕES.....	221
6.3.1	Comunicação interespécie	224
6.4	CARRO DE BOIS QUE NÃO CANTA, NÃO É CARRO, É CARROÇA!....	231
6.4.1	O som das memórias.....	235
6.4.2	O carro, os bois, e o homem: um único ‘corpo’.....	238
6.5	A ROMARIA E AS TÉCNICAS.....	242
7	DO TRABALHO RURAL AO PATRIMÔNIO: RESSIGNIFICAÇÕES DO CARRO DE BOIS E DO MUNDO RURAL NA CONTEMPORANEIDADE.....	244
7.1	O TRABALHO COMO PROCESSO E SUAS DIMENSÕES.....	244
7.2	PERFORMANCES.....	246
7.2.1	O carro e a tocha.....	247
7.2.2	A problemática do rural/urbano.....	250
7.2.3	Para além dos números.....	251
7.2.4	Rurbano/ rurbanidade	253

7.3	ASSOCIAÇÃO FILHOS E FILHAS DO PAI ETERNO E A COVID-19.....	256
8	CONSIDERAÇÕES FINAIS: OS CARAPINAS E CARREIROS COMO TESOUROS HUMANOS VIVOS.....	260
	REFERÊNCIAS.....	267
	GLOSSÁRIO.....	283

1 INTRODUÇÃO

O carro de bois perpassa direta ou indiretamente o imaginário histórico nacional brasileiro e integra, socioculturalmente, a vida e o cotidiano goiano há quase dois séculos. Neste trabalho dedico minha atenção ao saber fazer técnico deste veículo, bem como tento enfatizar o modo pelo qual, através dele, são estabelecidas relações entre domínios sociais simbólicos e cosmológicos, tendo como base empírica o desfile de carro de bois ocorrido em Araçu (GO), bem como a romaria de carro de bois – evento que acontece anualmente durante a festa do Divino Pai Eterno em Trindade (GO).

Busco elencar, como eixo central do trabalho, os processos técnicos de fabricação do carro de bois, conduzidos por carpinteiros especializados nestes veículos – que são popularmente conhecidos como carapinas. Também dou visualidade à relação que se estabelece entre homens e bovinos durante o amansamento (domesticação) de bois (e mesmo dos homens). Nestas duas análises centrais embrenha-se uma miríade de polissemias heurísticas, impressas relacionalmente no carro enquanto materialidade histórica importante no devir goiano, nos saberes e culturas populares, no rural prosaico cotidiano, no *ethos* comunitário da ‘roça’ e dos municípios do estado de Goiás nos quais a pesquisa foi desenvolvida: Araçu, Inhumas, Damolândia e Trindade.

Minha intenção é tentar demonstrar que carapinas, carreiros, o carro de bois e os bovinos são partes integradas de uma ontogênese que desenha uma visão de mundo no interior de Goiás, relacionando técnicas e repertórios culturais produtoras de significados e sentidos de ser e de relacionar. Ao relatar as técnicas de construção do carro, do amansar dos bovinos e de como tudo isso se torna prática na romaria e nos desfiles me refiro a dimensões cogerativas que são parte do devir dos sujeitos envolvidos – pessoas e coisas/‘objetos’. Em um determinado momento se nota que mesmo os bovinos e as materialidades são aqui tratadas enquanto entes complexos, por este motivo sempre me refiro aos ‘objetos’ entre aspas, uma vez que, inspirado em Ingold (2012), também identifico a utilidade do termo ‘coisas’ como emaranhados de existências nos fluxos que compõem a romaria. Deste modo, as relações entre humanos-técnicas-materialidade-animais em circulação dentro dos saberes e culturas populares podem ser (re)pensadas segundo novas bases.

Para dimensionar o processo etnográfico que conduziu este trabalho foi necessário ir com os carreiros para a romaria de Trindade (GO), ir para a roça junto aos carapinas ou para as pequenas propriedades próximas à cidade onde a maioria deles vive. O espaço do campo se tornou, para o etnógrafo, lugar de aprendizado, pois, conforme observado, é valor cotidiano,

aos sujeitos estudados, compreender as múltiplas simbologias impressas no ambiente rural, o valor simbólico/utilitário das plantas e árvores, os modos de tratamento e criação dos animais, as dimensões sobrenaturais do *ethos* da roça, bem como as interatividades pautadas em códigos próprios de mutualidade. A religiosidade popular impressa e performatizada dentro da romaria a Trindade (GO) se torna, então, uma extensão destas dimensões. E talvez seja este o motivo pelo qual estendo menos atenção aos valores religiosos, pois minha intenção se centrou no desenrolar da fabricação do carro, na preparação dos bovinos e dos homens, bem como na gama complexa dos saberes e fazeres que são equacionados pela romaria e pelos eventuais desfiles de carros de bois.

O trabalho está dividido em seis capítulos, mais a introdução e as considerações finais. Para principiar, minha formação como historiador clamou por uma triagem histórica acerca do carro de bois. Deste modo, no primeiro capítulo empreendo um escorço histórico do veículo, sua origem segundo os registros encontrados, sua utilização no império romano, a transição para a região de Portugal, a vinda para o Brasil junto a Tomé de Sousa e sua posterior chegada em Goiás. Como se verá, também trago eventos e pictografias representativas do imaginário nacional brasileiro que trazem, impressas, o carro de bois. Sua materialidade acaba por se tornar um nexu atuante na perenidade e recomposição do cotidiano através de um recorte que me pareceu novo, uma vez que são poucas as referências específicas de produção intelectual sobre o carro de bois. A expectativa é que, desta minha breve exposição, possam efluir novos horizontes das ciências humanas acerca do tema ora estudado.

Em um segundo momento destaco o registro etnográfico do desfile de carros de bois em Araçu (GO), ocorrido em 2019. Também neste capítulo estão os registros da viagem de três dias de carro de bois que fiz junto aos carreiros de Damolândia (GO), a partir da parceria e amizade com o senhor Francisco Furtado, conhecido popularmente como Chicão Berranteiro. Nestes dias em que ‘peguei o trecho’¹ junto aos carreiros e candeeiros pude compreender o valor familiar e tradicional da festa do Divino Pai Eterno, mas também como a romaria congrega práticas que se estendem para além da fé devotada ao Divino Pai Eterno. Estas ponderações e as leituras anteriormente feitas em sala de aula acabaram por me levar a empreender uma pesquisa mais centrada nos valores e saberes populares dos carapinas e dos carreiros.

¹ De acordo com aconselhamento da banca de qualificação, elaborei um glossário com terminologias nativas encontradas em campo. Em geral, são falas típicas de carapinas, carreiros e candeeiros cujo léxico gramatical foge à chamada norma culta. Na formatação do trabalho, conforme as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), o referido glossário está localizado após as referências.

A seguir, concentro minhas reflexões na descrição do saber fazer do carro de bois. Aqui, mais uma vez, a partir da observação em campo, especificamente do trabalho de dois carapinas, pude vislumbrar a complexidade do trabalho desses artesãos e como é necessário que se construam relações entre homem/ferramentas/madeira e mesmo entre o clima e os ambientes que os cercam. Ser carapina exige ampla experiência ou, no mínimo, um inato domínio técnico apurado. Amansar os bovinos para o carrear não deixa de ser um domínio técnico, de modo que, no capítulo subsequente, centro minha atenção nestas complexas relações entre homens/bois, repertórios estes que, a princípio, podem sugerir certa dicotomia entre espécies, mas que, conforme o aprofundar das análises, podem ser vistas de uma maneira mais íntima e fluida. O homem amansa os bois para carrear, mas os bois também atuam diretamente no ‘comportamento’ dos homens, pois, para que a relação entre humanos-materialidades-bovinos seja produtiva é necessário haver uma sintonia harmônica entre estes entes.

Por último, busco dimensionar as formas pelas quais se pode enxergar o trabalho na zona rural – ou para aqueles criados no campo – enquanto produtor de múltiplos sentidos. O trabalho é uma das ferramentas pedagógicas atuantes na construção dos carros de bois e no carrear. Neste capítulo também busco estender algumas breves discussões acerca da ressignificação do carro de bois no contexto atual e os modos pelos quais rural e urbano produzem certo hibridismo durante os desfiles e a romaria. Inspirado nos escritos de Abreu (2004, 2009), sugiro, já ao findar da tese, que se inter-relacione o trabalho dos carapinas, bem como a prática do carrear, dentro das proposituras da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), ao registrar mestres de ofício, reconhecidos pelos seus saberes e pela produção material e intangível de bens culturais, na categoria de ‘tesouros humanos vivos’, uma vez que muitas das observações feitas durante o processo etnográfico congregam valores e conhecimentos inestimáveis aos artesãos ora estudados.

Em uma tentativa de expor um debate dialógico e coetâneo (FABIAN, 2013), busco finalizar o trabalho com algumas propostas levantadas pelos próprios carapinas/carreiros durante as reuniões organizadas pela superintendência regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN-GO) e direcionadas à salvaguarda da romaria de carros de bois do Divino Pai Eterno. Exponho estas propostas aqui com objetivo de oferecer mais visibilidade as estas demandas pois entendo que elas têm ampla aceitação práticas/pragmáticas no sentido de melhorar a estrutura da romaria e de propiciar mais valorização aos carreiros/carapinas, pois este trabalho também se torna um canal de comunicação dos mesmos. No decorrer do trabalho utilizo amplamente imagens colhidas em campo e desenhos que oferecem análises que se estendem para o espectro de narrativas visuais.

2 EU E O CAMPO: FLUXOS TEÓRICO METODOLÓGICOS

Em um artigo muito citado, a antropóloga Mariza Peirano traz uma definição bastante elucidativa sobre etnografia. Para ela o trabalho de campo é um exercício arbitrário, que não tem hora certa para começar, tampouco para terminar. De fato, ao observar os caminhos pelos quais esta tese foi sendo construída, talvez o mais correto a se afirmar sobre a coleta de dados em campo e sobre o fazer etnográfico é que ele se constituiu de muitos hiatos, crises extracampo que influenciaram diretamente na continuidade do fazer etnográfico. Os imponderáveis do campo – e fora dele – acabaram por se tornar rotina, de modo que foram necessárias readaptações e negociações.

Mutatis mutandis, também é necessário que se ressalte momentos onde, muito embora não fosse possível estar em campo, este se pronunciava de maneira latente; de fato, quando Peirano (2014) se refere à construção da etnografia ‘não ter hora para começar ou terminar’, o (a) leitor (a) ou o neófito que não está habituado com o fazer etnográfico não imagina que a palavra ‘hora’ aqui posta pode, pragmaticamente, ser lida de maneira literal. O exercício de descrição pode sugerir que precisa ser colocado em prática em uma madrugada insone de sábado ou durante uma conversa indiferente junto aos amigos em pleno feriado – o que de fato ocorreu muitas vezes. Alguns *insights* podem, de maneira insinuante, surgir bruscamente diante do etnógrafo em momentos de lazer cuja relação com o tema da pesquisa pode ser absolutamente nenhuma. É também possível ocorrer que, de súbito, ao ler artigos ou textos cujo conteúdo por vezes em nada se aproxima com o tema proposto a ser estudado, surja uma forma metodológica de colocar em prática aproximações ou mesmo sugestões de termos que cabem na tese. No caso deste trabalho, a literatura de Guimarães Rosa (ROSA, 2001) foi particularmente feliz no sentido de apontar linhas poéticas descritivas, além de fornecer *imago mundi* às quais o processo de descrição etnográfica se conduziu. Em suma, o que quero dizer é que não é possível ‘se desligar’ completamente da pesquisa.

Mas, no caso deste trabalho, os hiatos que o compuseram também ocorreram por questões maiores, momentos de crise pessoal, especificamente durante a tessitura das partes finais; o fazer etnográfico também foi interrompido pela crise mundial provocada pela Covid-19. De minha parte, não quis ir a campo antes de perceber, em mim mesmo, que estava minimamente preparado ou direcionado para o que fato seria minha pesquisa. Aprendi, com meu orientador, o professor Dr. Manuel Lima Filho, que é primordial, ao antropólogo, ter repertórios intelectuais que são adquiridos através de uma formação bibliográfica sólida que ampare e ajude a direcionar melhor as incursões em campo. Em virtude disso, embora tenha

adentrado no doutorado em 2017, foi apenas em meados de 2018 que fiz as primeiras idas ao campo. Mas convém não ‘colocar o carro na frente dos bois’ e explicar de maneira mais linear o desenvolver da pesquisa.

No decorrer de 2017 eu havia cursado a disciplina Materialidade e biografias das coisas, ministrada pelo professor Dr. Manuel Ferreira Lima Filho, e, conforme as biografias foram sendo aplicadas e estudadas, e também de acordo com a atenciosa orientação do professor Manuel, eu já começara a redefinir os rumos da tese que, seguindo o projeto por meio do qual adentrei no doutorado, eu deveria, primeiramente, perseguir um viés mais voltado as religiosidades presentes na festa do Divino Pai Eterno.

Mas, como acentua Peirano (2014), a antropologia é resultado de constantes e permanentes recombinações intelectuais e, conforme o avançar das leituras, da produção acadêmica pós disciplina de materialidades, foi ficando mais claro que adentrar a seara da cultura material se tornaria um foco novo ao se falar da romaria de Trindade (GO); além de representar um desafio cuja repercussão acabou por transformar totalmente a forma pela qual passei a vislumbrar os ‘objetos’ e, mais à frente, as técnicas, expertises e os saberes culturais populares. Estas mensurações podem ser mais resumidamente descritas por meio de uma citação breve feita por Lima Filho (2011, p. 31), em um texto publicado em forma de artigo no qual o autor descreve sua trajetória acadêmica: “[...] a materialidade dos objetos está intrinsecamente associada à sua extensão imaterial intangível”. Esta sentença se mostrou poderosamente pertinente quando observei os carapinas trabalhando e também ao vislumbrar o carro de bois como fluxos que não se esgotam em sua concretude material.

Ao final da disciplina, passei a perceber os ‘objetos’ como envoltos em uma dimensão aurática (SILVEIRA; LIMA FILHO, 2005) e dotados de outras propriedades, memorialísticas, agências e tantas outras. Elucubrações que acabaram por se desdobrar em um *paper* sobre as muitas formas pelas quais se pode vislumbrar os *ex-votos* depositados na Sala dos Milagres, localizada no piso inferior do Santuário Basílica do Divino Pai Eterno de Trindade (GO) (OLIVEIRA, T., 2017). O referido *paper* foi apresentado no GT Coleções, colecionadores e práticas de representação, durante o 41º encontro anual da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais (ANPOCS), realizado em Caxambu (MG). Uma versão mais reduzida do texto foi também publicada como capítulo do livro Patrimônios culturais: entre memórias, processos e expressões museais, organizado pelas professoras doutoras Manuelina Maria Duarte Cândido, Camila Azevedo Wichers e Janine Helfst Leicht Collaço e publicado em 2017 pela editora Imprensa Universitária.

Em 2018 cursei a disciplina Sociologia da religião, ofertada pelo professor Dr. Flávio Munhoz Sofiati, pois, embora já começasse a compreender que as religiosidades não fariam parte do eixo central de minha tese, sem a dimensão sagrada tampouco a minha pesquisa poderia caminhar bem. Como diretriz das aulas foi estipulado que eu deveria ir à paróquia do Divino Pai Eterno, em Trindade (GO), para coleta de dados e, desta relação intelectual, pude utilizar alguns dados *in loco* que, combinados às leituras, deram origem a um artigo em parceria com o professor Flavio Sofiati, o qual foi publicado na revista Tomo (SOFIATI; OLIVEIRA, 2019), além da tessitura de um capítulo de livro, para a coleção Organizações católicas: espaços e tempos, organizado por docentes da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), a ser publicado pela editora da Universidade de Campinas (UNICAMP). À época da defesa desta tese o material que escrevemos se encontra no prelo. Notei, então, que era necessário começar a etnografia.

Foi em meados de 2018 que iniciei efetivamente o trabalho de campo, quando, através de uma amiga, soube que seu pai e seu irmão estavam envolvidos nos desfiles de carros de bois e na romaria de Trindade (GO). Em uma tarde ensolarada conheci o senhor Benedito Queiroz, policial e carreiro dedicado, que retomou a prática de carrear por insistência de seu filho, mas cujo ânimo, ao retomar o carro de bois, mostrou-se cada vez mais radiante, uma vez que seu pai era carreiro.

A mim parece correto sugerir que os primeiros contatos com o campo, com as realidades complexas que representam as pessoas que posteriormente foram entrevistadas, deve ser uma tentativa criativa de vínculos menos formais. Creio ser neste sentido que Brandão (2007) afirma que se torna intrusivo mal conhecer alguém e já ir questionando, aplicando perguntas e sugerindo entrevistas. O autor adverte que, dessa forma, o pesquisador apenas tocará o ‘verniz’ das complexidades subjetivas que são as individualidades de cada um. É preciso que as pessoas se sintam à vontade, sintam-se confiantes. É necessário ‘semear’ afetividade. Lidar com populações rurais, como foi meu caso, requeria a tentativa de criação de laços mais profundos de amizade e de compartilhamento de sistemas simbólicos que trouxesse a realidade destas pessoas para dentro de minha pesquisa. Apresentar-me logo de cara como professor pesquisador, com um gravador em mãos a pessoas que não tiveram a oportunidade de concluir níveis escolares básicos (como é o caso de muitos dos envolvidos na pesquisa) poderia sugerir hierarquias, por vezes erigidas pelos próprios indivíduos no sentido de autopreservação. Antes de tudo era necessário que criar uma relação mínima de mutualidade e confiança. O campo deve se tornar parte da vivência, como diz Brandão (2007).

Foi neste sentido que, ao me aproximar do senhor Benedito Queiroz, e mesmo antes de entrevistá-lo, tivemos uma longa conversa sobre como eram as coisas ‘antigamente’. Antes sequer de propor ligar o gravador, eu e ele falamos muito sobre a vida na roça, ele contou-me de sua infância em Itauçu (GO) e de como foi que o carro de bois começou em sua família; e foi como uma necessidade, pois era instrumento de trabalho familiar utilizado pelo pai. O senhor Queiroz, como é costumeiramente chamado, e eu falamos sobre música sertaneja – ele expôs uma visão crítica sobre o que se chama sertanejo universitário hoje, e trouxe, de maneira saudosa e romântica, duplas do passado: Tonico e Tinoco, Lourenço e Lourival e muitos outros cantores que, segundo ele, cantavam o verdadeiro cotidiano da roça, do mundo rural; “[...] músicas que têm letra, que têm história”, em suas palavras.

De fato, por parte dos carreiros e carapinas, apontamentos com teor nostálgico do passado se tornaram uma constante desde as primeiras incursões em campo, e foi graças as leituras e debates direcionados a um viés crítico do conceito de cultura, empreendidos pelas disciplinas Seminários Avançados I e II, ministradas, respectivamente, pela professora Dra. Janine Collaço e pelo professor Dr. Roberto Lima, que pude compreender que essa rememoração a um passado ‘puro’ ou ‘autêntico’ se tornara um sinal diacrítico da pesquisa, e deveria ser desdobrado heurísticamente.

Estas primeiras incursões em campo foram mais em um sentido de aproximação, de (re)conhecimento. Em meu mestrado, sob a atenta orientação do professor Dr. Luis Felipe Kojjima Hirano, trabalhei com migrantes advindos da região do Nordeste para minha cidade – Inhumas (GO) e, durante a pesquisa, pude compreender que não é possível estabelecer vínculos geradores em um primeiro encontro, pois a intersubjetividade também deve ‘ser conquistada’ (ZALUAR, 2004).

Sobre o senhor Queiroz, no decorrer da primeira tarde em que fomos apresentados ele me mostrou o carro de bois que, juntamente com o filho, mantinham na garagem. Ensinou-me pacientemente o nome de cada peça, de cada componente e, em especial, falou sobre um facão e uma guiada que pertenceram a seu pai e que ele herdou. Também falamos muito sobre a segunda guerra mundial – ele como alguém que gosta de ler e assistir sobre o tema, eu como professor de história – e pudemos, assim, criar maior proximidade. Apenas depois de tudo isso sugeri que ligaria o gravador se ele estivesse disposto a falar sobre o carro de bois e sobre tudo que pudesse a respeito. Nossa conversa acabou por ser muito produtiva e, além de me fornecer uma longa entrevista, alguns dias depois o senhor Queiroz me levou até a residência do carapina Osmiro Borges, que, infelizmente, não estava em casa, e me explicou onde era a sua chácara.

Ao me apresentar ao carapina utilizei o senhor Queiroz como referência e, desde então, tudo fluiu de maneira mais prática.

Conforme o senhor Osmiro e eu conversávamos, soube que ele conhecia minha família desde muito. O irmão do carapina foi nosso vizinho quando moramos em uma fazenda, cerca de 30 anos atrás. Eu era apenas uma criança e não me recordava de nada, mas Osmiro conheceu meu pai, meus irmãos e minha mãe. No decorrer de março e abril acompanhei, junto ao carapina, a feitura de um par de rodeiros em sua chácara. Este foi o período básico do deixar-me contaminar pelo campo (BRANDÃO, 2007) e estes dias se tornaram os primeiros registros etnográficos que conduzi. Mas, por esta época, os objetivos centrais da tese ainda não estavam devidamente maturados. Estes momentos de ‘conquista’ dos interlocutores foram primordiais, os diálogos, as formas de tentativa de construção da inter-relação da amizade e da colaboração demonstram como é necessário tentar ser político, segundo as palavras de Zaluar (2004, p. 116), pois: “[...] a pesquisa é política também no sentido de que impõe ao pesquisador a necessidade de impor estratégias e táticas para conseguir a participação (ou presença) no grupo”. É preciso, então, “[...] engajar em um circuito de trocas” (ZALUAR, 2004, p. 116).

Ademais, em 2018 eu ainda estava bastante atarefado com as disciplinas obrigatórias, com os *papers* e as leituras exigidas. Em março daquele ano começaram os maiores desafios extracampo. Meu irmão mais velho sofreu um acidente de moto, o que comprometeu a saúde dele, que já era doente renal crônico; isso repercutiu psicologicamente em nossa família, especialmente em minha mãe. Em abril passamos por um grande desafio familiar: minha mãe sofreu um ataque cardíaco, permanecendo muitos dias na unidade de terapia intensiva do Hospital Estadual de Urgências Governador Otávio Lage de Siqueira (HUGOL) e, ao sair da UTI, passou por uma cirurgia. Junho e julho se tornaram, então, meses de recuperação para ela, para mim representaram uma pausa forçada na pesquisa, pois, juntamente com minha irmã, dediquei todo o tempo necessário para ajudar na recuperação de minha mãe, que precisava de cuidados atentos todos os dias. Ocorre que junho e julho são justamente os meses da festa e da romaria de Trindade (GO) e, em virtude destes problemas familiares, não pude acompanhar a festa de maneira efetiva.

Durante o segundo semestre de 2018 iniciei a última disciplina obrigatória do doutorado e foi justamente esta que ancorou definitivamente os prospectos do que viria se construir no desenvolver da tese. Ministrada pelos professores doutores Alessandro de Oliveira e Manuel Ferreira de Lima Filho, a disciplina Memória, materialidades e processos técnicos complementou minha formação intelectual no que se refere à questão das materialidades, mas, principalmente, abriu outros horizontes epistemológicos com os textos acerca da Antropologia

das técnicas, temática na qual eu e o restante da turma contamos com a decisiva orientação do professor Alessandro que, através de suas aulas, inspirou-me a vislumbrar as formas pelas quais a construção do carro de bois estava envolta em uma cosmologia própria, outro tipo de fazer ciência, baseada na sensibilidade, com forte senso prático e não menos lógico ou complexo que a ciência hegemônica. O restante do semestre foi marcado pelas leituras, por algumas entrevistas que consegui conduzir com alguns carreiros em Inhumas (GO), buscando conciliar tudo isso com a recuperação de minha mãe.

O ano de 2019 foi o que trouxe os maiores desafios para a etnografia e também de toda a minha vida, muito embora também me pareça correto afirmar que, através da etnografia e do trabalho de campo, foi possível superar os desafios que o referido ano me representaram. No dia 23 de fevereiro, quando chegava à clínica onde meu irmão mais velho fazia hemodiálise este teve uma parada cardíaca e veio a óbito. Um trauma familiar do qual minha mãe, já com a saúde deteriorada, não conseguiu se recuperar. Após a partida de meu irmão, eu e minha irmã mais velha tomamos, como desafio diário, cuidar de nossa mãe, que apresentava problemas pulmonares sérios decorridos de anos como fumante; o coração também necessitava de intervenções cirúrgicas que ela, a todo custo, evitava. Entre fevereiro e o início de maio eu e minha irmã buscamos formas alternativas de tratamento, com medicações naturais conciliadas com as recomendações médicas. Todos os dias revezávamos para dormir junto a ela, desde o infarto que ela sofrera no ano anterior.

No dia 17 de maio de 2019, após eu e minha irmã passarmos o dia junto a ela no hospital, ela não resistiu a uma parada cardíaca e faleceu após ser transferida para o hospital Hugo Azeredo, em Goiânia. Neste momento de luto e profunda dor, questionei firmemente porque continuar com a escrita da tese, visto que defender o doutorado era algo que eu buscava como forma de enaltecer também o orgulho materno. Meu pai, que falecera em 2007, deixou a mim, como último pedido, que cuidasse da casa e de minha mãe. Os estudos se tornaram, então, uma das formas que encontrei para melhorar estes cuidados e, após a partida de minha mãe e a falta já há muito sentida de meu pai, o legado dos estudos que sempre pensei em mostrar a ela para que soubesse que eu tentara fazer jus ao pedido de meu pai, perdeu uma parte essencial dos sentidos os quais eu atribuía.

Estes dias de crise acabaram por serem superados com a ajuda de amigas verdadeiras, com o apoio de minha namorada, a necessidade de renovação da união familiar, especialmente com meus irmãos, e as conversas que tive com meu orientador e com professores da graduação, que acabaram por se tornar amigos. Voltei a campo, estive alguns dias com o senhor Osmiro, voltei a me relacionar com o mundo rural para o qual o carro de bois sempre me transportava –

embora, muitas vezes, estando na cidade. Com a ajuda e conselho de minha namorada, fomos visitar o desfile de carro de bois em Araçu (GO) e este dia me inspirou de forma marcante, a ponto de entender, posteriormente, que era necessário situar uma descrição etnográfica do desfile na tese (o que está no primeiro capítulo). Por ser bolsista, não estabeleci nenhum tipo de vínculo empregatício durante o doutorado, mas sempre que possível aceitava os convites feitos por diretores e coordenadores de colégios públicos de Inhumas (GO) e cidades próximas para ministrar ‘aulões’ preparatórios para o Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM) e para vestibulares. Esta relação dadivosa que foi sendo construída acabou por, através da amizade, abrir uma oportunidade central de consolidação do trabalho de campo. No final de maio o professor e vereador Adriano Furtado me convidou para ministrar uma aula preparatória para o Enem em um colégio de Damolândia (GO) e este imponderável acabou por se tornar uma fluida troca de experiências e de conhecimentos.

Foi através do senhor Adriano que conheci seu irmão, Francisco Furtado, popularmente conhecido como Chicão Berranteiro, e, por meio da amizade que fiz com ele, tive contato com diversos carreiros de Damolândia (GO) e regiões adjacentes. Junto a Chicão, visitei várias propriedades rurais nas cercanias de Damolândia (GO). Percorremos a fazenda do senhor Divino Soneira, do senhor José Sobrinho, do Divino (preto) e conversei principalmente com o senhor José Eugenio Sobrinho (José do Salul), em sua fazenda².

Neste período em campo foi que compreendi algo inerente à minha tese: concluí-la seria não apenas um objetivo intelectual. Seria também um monumento familiar à memória de meu pai, peão de boiadeiro semianalfabeto, à minha mãe, que estudara apenas até a terceira série, e a meu falecido irmão, que também não conseguiu concluir o ensino fundamental. Além do aspecto da falta de escolaridade, algo mais chamava a minha atenção: a possibilidade de tentar contribuir intelectualmente no avanço da compreensão do carrear como prática centenária no estado de Goiás – e milenar em âmbito mundial, como se verá – trazia também, à tona, modos pelos quais estudar o carro de bois representava estudar o meio e o *ethos* rural onde minha família foi criada. Ao fazer isso, cheguei à conclusão de que, indiretamente, também estaria

² Durante o mês de junho de 2019, por intermédio do Museu antropológico da UFG, recebemos três pesquisadores espanhóis que há anos produzem materiais sobre o som dos carros de boi. Juntamente com Chicão Berranteiro, nós os conduzimos e apresentamos a alguns dos carreiros citados. Os europeus realizaram filmagens e entrevistas com os damolandenses e colheram muitos dados em campo. De nossa parte firmamos uma parceria no sentido de contribuir mutuamente com informações a respeito dos carros de boi e das origens e referências do canto do carro. No entanto, após partirem de volta para a Espanha, responderam apenas um de meus e-mails prometendo efetuar as trocas de informações definidas. Ao reenviar outro e-mail, mais direcionado com o que necessitava, não obtive mais resposta. Tentei contato com eles em mais três e-mails e, mais uma vez, não obtive respostas. Este episódio acabou por se tornar, para mim, uma exemplar experiência pragmática de como se processam ainda hoje os tipos e formas do colonialismo.

escrevendo a memória de meus amados familiares falecidos. Ao conversar sobre a organização das comitivas para a viagem, ao falar sobre os carros, as correias de couro, sobre cangas, os bois, as romarias passadas, o pensamento rural foi entremeando e permeando, em mim, suas vicissitudes, amalgamando-me o sabor nostálgico da roça. Além da ‘relação produtora de conhecimento’ (BRANDÃO, 2007), também é correto dizer que, através dos carros de bois, percebi o que Durhan (2004, p. 17) situava ao falar sobre como a antropologia também é sobre produzir uma “[...] intrigante etnografia de nós mesmos”. O campo acabou por se tornar, para mim, em um momento de dor, luto e recuperação, uma terapia física e, até mesmo, psicológica. Os cheiros, sons e sabores da roça se converteram em tarefa epistemológica pela qual busquei transmutar não apenas a vivência dos carreiros e a romaria, mas as cosmogonias típicas de meus falecidos pais, de meu irmão, tios e avós³.

Contando com a parceria de Chicão, pude acompanhar a romaria partindo de Damolândia (GO) rumo a Trindade (GO) e, durante os três dias de estrada, compartilhei das dificuldades, dos problemas, mas também da amizade, da comida e das experiências em geral que complementam a ida. Assisti a missa dos carreiros, fui, junto a eles, na igreja, falamos sobre muitos aspectos que giram em torno dos carros, dos animais, do sagrado e da fé no Divino Pai Eterno. Foram dias de muito aprendizado.

Ao voltar para casa procurei não perder tempo e aproveitar o fato de que as anotações em campo e as memórias do que passei ainda estavam ‘frescas’ e passei dias escrevendo e reescrevendo o que vivenciei, de modo que a descrição do desfile de carros de boi em Araçu (GO) e a romaria do Divino Pai Eterno estavam, inicialmente, programados para ser a parte inicial da tese, precedidos apenas por um esboço histórico que também principiei por fazer no segundo semestre de 2019 a partir da leitura essencial das obras de Nogueira (1980) e Souza (2003). A preocupação estava centrada em coligar a escrita acadêmica com os novos desafios de reestruturação familiar, a lida com a solidão de viver em um lar vazio, outrora cheio com a presença de meu irmão e minha mãe. Mas era necessário concluir o texto para qualificação, o que ocorreu em outubro de 2019.

A etapa da qualificação foi especialmente proveitosa em dois sentidos; primeiro enquanto guia pragmático do que efetivamente escrever. A maturação do texto que foi apresentado à banca carecia de um suporte teórico essencial, além de um direcionamento dos

³ Entre fevereiro de 2019 e fevereiro de 2020 perdi cinco familiares muito próximos. Além de meu irmão e minha mãe, em outubro perdi um tio, irmão muito próximo de minha mãe; em dezembro minha tia, que ajudou em minha criação desde criança, teve uma parada cardíaca. E, em fevereiro, minha avó veio a óbito após anos lutando contra o Alzheimer.

objetivos centrais do trabalho. Com a devida orientação do professor Dr. Alessandro Vieira, notei como a questão das técnicas eram latentes em todos os momentos em que estive em campo, e com as colocações de meu orientador, notei que era necessário deixar as dificuldades de lado e me concentrar na preparação do trabalho de maneira profunda. Em um segundo ponto as pontuações do terceiro componente da banca, o professor Dr. Flávio Sofiati, levaram-me a perceber os modos pelos quais os aspectos religiosos, se fossem tratados como carro chefe da tese, deveriam ser mais detidamente aprofundados, bem como teórica e epistemologicamente melhor desdobrados. Conforme a banca me sugeriu, eu deveria melhorar o escorço histórico, aproveitando a minha verve como historiador, de modo que ele se tornasse o primeiro capítulo – o que de fato ocorreu. E que, a partir daí, elencasse o tema das técnicas sem me esquecer dos bois, que, durante o campo e antes dele, também se mostravam como elementos proveitosos a serem estudados. Só após a qualificação que o texto ganhou a estrutura que se tornaria a final, trazendo, dessa vez, a questão das técnicas como suporte teórico central.

Após a qualificação voltei a campo, dessa vez estive de novembro de 2019 a janeiro de 2020 junto ao carapina senhor Osmiro, acompanhando a construção de um carro de bois em sua chácara. Foi neste tempo de imersão mais profunda que, além de compreender a complexidade do que estava assistindo, também notei que havia outro problema a ser enfrentado: o ineditismo do tema. Em virtude da carência de escritos sobre os carapinas, tive que começar quase que do zero, o que trazia, à minha tarefa de escrever, uma grande responsabilidade.

Após acompanhar a feitura de boa parte do carro junto ao senhor Osmiro, houve uma pausa no trabalho por falta da madeira para completar a confecção do eixo e não havia previsão para a chegada do material. Neste interim eu já conhecia outro carapina, o senhor Wallace Carvalho, e me dirigi até a chácara onde ele trabalha; junto a ele pude compreender como se dá a feitura do eixo, parte extremamente importante na estrutura carreira. Essa incursão se deu já durante a crise mundial provocada pela Covid-19 e é necessário relatar como a pandemia interferiu diretamente na construção desta pesquisa.

No decorrer de 2020 voltei a campo poucas vezes após acompanhar a feitura do eixo junto ao senhor Wallace. Voltei à chácara do senhor Osmiro apenas uma vez, devidamente paramentado com o uso da máscara, e, desta feita, pude fotografar, devidamente terminado, o carro que passei meses vendo a fabricação. Mantive uma conversa breve sobre a estética final do veículo com o senhor Osmiro e, nesta ocasião, também notei um certo receio por parte do artesão em me receber, o que era compreensível dadas as notícias vindas de todas as partes do mundo acerca da pandemia. Compreendi o recado e, posteriormente, por telefone, avisei a Osmiro que não iria mais visitá-lo até que as coisas se normalizassem.

Transcorridas as observações em campo e com os direcionamentos da banca de qualificação em mente, dediquei-me intensivamente à escrita, com um ritmo diário mínimo de uma lauda, o que me permitia descansar nos fins de semana e retomar o texto às segundas-feiras. Meu ritmo de escrita foi, de certo modo, tão eficaz que, quando expus a alguns amigos do doutorado minha forma de ler e escrever, eles, que estavam preocupados com o rendimento de suas pesquisas, acharam interessante. Foi então que surgiu a ideia de organizar alguma forma de oficina sobre métodos e disciplinas de escrita de cada um. Dessa conversa acabou por emergir um evento restrito a nós discentes sobre os desafios da leitura/escrita acadêmica que eu, Nayala Dualibe, Gleidson Moreira e Carolina Cadima, alunos de doutorado do PPGAS da turma de 2018, batizamos por Tecendo Tese. Como muita coisa, durante a pandemia, tem transcorrido de forma *on-line*, pudemos reunir discentes de várias cidades e mesmo de outros cursos. Eu, como um dos idealizadores, fiquei como responsável por fazer a primeira fala. Desde então, mensalmente sempre escolhemos um discente em específico para partilhar experiências de sua pesquisa/escrita e as falas são sempre seguidas de uma sabatina de perguntas que visam ajudar e tirar dúvidas dos (das) interessados (as).

No segundo semestre de 2020, enquanto eu me dedicava à leitura e à escrita, o Ministério Público de Goiás concluiu uma investigação iniciada em 2017, após uma denúncia de extorsão, contra o Padre Robson de Oliveira, reitor do Santuário Basílica, fundador e presidente da Associação Filhos e Filhas do Pai Eterno (AFIPE). A operação, batizada como Vendilhões, descobriu o desvio de milhões de reais decorrentes de doações de fiéis para a AFIPE, que eram usados em campanhas de políticos, compra de imóveis, fazendas e muitas outras atividades ilegais. Segundo o Ministério Público, a AFIPE também praticava sonegação fiscal, lavagem de dinheiro, apropriação indébita e falsificação de documentos. A notícia e os desdobramentos das investigações tiveram repercussão internacional e, claro, atingiu a forma pela qual muitos carreiros e fiéis do Divino Pai Eterno visualizavam a imagem da igreja católica em Trindade (GO). Neste sentido, fui orientado a voltar a campo e conduzir algumas breves entrevistas acerca da forma pela qual os carapinas e os carreiros viam a situação envolvendo a alta cúpula da organização da romaria.

No entanto, com o agravamento diário da pandemia, tive que buscar outras formas de interação com os carreiros. No fim do semestre estive nas últimas incursões em campo, dessa vez para observar as formas de preparação dos bois para se tornarem carreiros. Estive uma semana junto ao senhor Clodoaldo, que se mostrou muito solícito em esclarecer eventuais dúvidas que eu ia levantando; posteriormente pude compartilhar um fim de semana junto ao senhor Adão Alves (popularmente conhecido como Adãozinho vermelho). Carreiro de longa

data, o senhor Adão é tio de minha namorada e esta proximidade facilitou meu campo. Junto a ele fui pescar, acordamos cedo para ordenhar as vacas, ajudei a consertar uma cerca no fundo de seu quintal, sempre buscando interagir com algum assunto relacionado aos carros de bois e aos bovinos. Quando, por fim, propus a ele uma entrevista sobre o que quisesse falar a respeito do carrear. Adãozinho me concedeu, então, uma longa entrevista e, na medida do possível, ainda mantemos constante contato via telefone, em virtude da pandemia, sempre que possível.

Com o principiar de 2021 e o agravamento cada vez maior da pandemia no Brasil, tornou-se impraticável retornar a campo. Concentrei meus esforços especialmente na escrita da tese, cujo prazo final para entrega se tornava cada dia mais próximo – em março de 2021 eu completaria exatos quatro anos que havia me matriculado no doutorado. Após entregar uma versão composta por quatro capítulos do texto ao meu orientador, no começo de fevereiro voltei à mesa de escrita, dessa vez para me dedicar aos desenhos que compõem a pesquisa. Mas, no final de fevereiro mais uma vez a pesquisa foi interrompida a meu contragosto. Eu e minha irmã contraímos Covid-19 e, apesar de não ter tido sintomas muito severos, senti muita dor de cabeça, dores pelo corpo, febre e uma sensação forte de confusão que não me permitia articular um parágrafo ou me dedicar aos desenhos. Só pude voltar ao trabalho após os 15 dias iniciais em que o vírus se pronuncia de maneira mais forte no organismo. E, entre a metade de março e a primeira quinzena de abril, pude concluir as ilustrações que compõem o texto.

Entre abril e maio de 2021 também ocorreram as reuniões do IPHAN-GO⁴, com diretivas abertas à comunidade dos carreiros no sentido de estudar a salvaguarda da romaria para Trindade (GO). Durante os encontros virtuais pude conhecer carreiros e carapinas de outras cidades, em especial a pessoa do senhor Luiz de Souza, residente na cidade de Anicuns, que, além de praticar o ofício da carpintaria, divulga seu trabalho pelas suas redes sociais. O senhor Luiz integra o grupo de risco, o que impossibilitou nosso contato presencial, mas mantive com ele constante contato através do aplicativo de mensagens WhatsApp. E foram através destas conversas que ele me passou muitas informações importantes a respeito da atividade de carapina. Foi a partir de um diálogo que tive com ele, transcrito a seguir, que emergiu o título desta tese.

“O carro de boi é minha vida. É meu hobby, é meu lazer é meu trabalho, é meu ganha pão. É uma paixão de criança, que foi passando a minha vida de maneira diferente, mas sempre especial. Era um brinquedo com sabuco de milho. Meu brinquedo era o carro feito de sabuco. Depois rapaz eu era candeeiro, e carreiro agora por último. Então assim, esse foi o carro de boi na minha vida. É... E agora, fazendo carro de boi,

⁴ Por uma questão de organização textual, os detalhes acerca destas reuniões estão expostos nas considerações finais deste trabalho.

é um outro sonho de criança que se tornou realidade. Começou com o sonho do carreiro de sabuco, que virou carreiro indo para romaria de Trindade. O ajudante do carpinteiro que arrumava carro de boi e que hoje se tornou realidade, por que é um carapina que faz o carro de boi e vive do carro de boi. O carro de boi pra mim é minha diversão, é minhas férias por que a gente só para com o trabalho pra andar com o carro de boi, então é minha diversão, é meu sustento por que eu vivo única e exclusivamente do carro de boi, então ele tem sido tudo na minha vida. Então quando eu tô trabalhando eu também tô me divertindo, por que o trabalho, a arte de fazer um carro de boi pra mim é uma diversão. (Luiz de Souza, carapina, carreiro e carpinteiro, 2021).

Além de carapina apaixonado pelo ofício, o senhor Luiz também é carreiro, como seu pai e seu tio eram. Além dele, o senhor Marcelo Pires Lopes foi outro contato cujas falas nas reuniões, e comigo, incitaram algumas das reflexões expostas na tese que, infelizmente não pude desdobrar de maneira mais aprofundada, uma vez que estes contatos foram firmados nos meses precedentes à defesa do trabalho. Espero que, através deste trabalho, as demandas expostas por eles, e por muitos outros participantes das romarias, possam ter maior vislumbre. Enquanto finalizava minha escrita ainda vivíamos sob os temores de novas ondas da Covid-19, o que impossibilitou os desfiles. E, como em 2020, pela segunda vez na história, tornou inviável a festa do Divino Pai Eterno e a romaria dos carros de bois para Trindade (GO). Neste ínterim, romeiros, carreiros, carros e bois permanecem em estado de latência, mas os carapinas, como o senhor Osmiro, Wallace Carvalho e o senhor Luiz, continuam trabalhando.

2.1 O CARRO DE BOIS: CULTURA MATERIAL, TECNOLOGIA E TÉCNICA

Há uma expressiva quantidade de produções acadêmicas acerca das romarias de carros de bois a Trindade (GO). Etnografias muito bem escritas foram produzidas acompanhando os romeiros, em especial a de Duarte (2004), que viajou com os carreiros de Mossamedes (GO) a Trindade (GO). Em sua dissertação de mestrado Nascimento (2000) fez o mesmo percurso junto a um distinto grupo de carreiros. Também já se escreveu sobre as origens do culto ao Pai Eterno (JACÓB, 2000), bem como acerca da cosmologia e religiosidade da festa (MAIA, 2004; QUADROS, 2017). Tradição e modernidade é outro tema que orienta análises como a de Faleiro (2007). Outrossim, a tese de Rodrigues (2011) enfatizou a tradição como transmissão de práticas educativas entre romeiros e carreiros. Continuando com este tema, Nascimento (2008) discute o protagonismo masculino e as assimetrias de gênero dentro da romaria, conforme já havia observado em sua pesquisa anterior. Dentre outros trabalhos, também há estudos dos aspectos ligados à memória, alimentação, parentesco e outras categorias caras às ciências sociais.

É também necessário citar o dossiê descritivo de registro da romaria de carros de bois foi feito em 2015 sob a supervisão da professora Dra. Nei Clara de Lima. Este projeto foi uma iniciativa da superintendência do IPHAN em Goiás e resultado de um trabalho de campo feito entre 2014 e 2015, pela já citada professora juntamente com outros três pesquisadores. Na ocasião a pesquisa acompanhou romeiros e carreiros da cidade de Damolândia (GO) até Trindade (GO) durante os três dias de romaria. Trata-se de registros etnográficos nos quais se empreende uma descrição da viagem, dos modos de organização e preparação dos carreiros. Também são levantadas questões relacionadas à memória, às identidades e, claro, às religiosidades presentes no evento. Além de ser uma referência importante para meu trabalho, tal pesquisa se mostrou um passo à frente no sentido de inferir sobre a questão patrimonial, além de empreender uma etnografia dialógica com carreiros e romeiros no sentido de saber, deles, quais tipos de sugestões poderiam ser importantes ao tratar do tema da salvaguarda. Retorno a esta obra de maneira mais detida no capítulo final desta tese.

No entanto, em contraponto ao grande número de produções acadêmicas sobre a romaria de Trindade (GO), carreiros e o papel do carro de bois, nesta miríade de significados, nenhum pesquisador nunca se atentou, em demasia, ao labor técnico deste transporte. Desta forma, concentro meus estudos em ressaltar o carro de bois como expressão de uma alteridade a partir de sua materialidade, de seus processos de fabricação e de sua utilização dentro da festa do Divino Pai Eterno em Trindade (GO), bem como os desfiles de carros de bois que vêm se tornando comuns em muitas cidades do interior goiano. Neste percurso também busco dar ênfase à preparação dos carreiros e dos bois e a outros eventos que se referem ao carro de bois, direta ou indiretamente, com protagonismo.

A partir da revisão bibliográfica, percebi que tais categorias analíticas acabaram sendo eclipsadas frente a outros fatores, aos quais pesquisadores acabaram por conceder maior importância. Ainda que a construção de tal transporte seja parte integrante da polissemia cultural representativa do carrear, os artesãos e suas tradições técnicas acabaram por ser tangenciados, ficando à margem de elaborações científicas mais extensas.

Muito já se discutiu quanto à importância da análise referente à cultura material, compreendendo-se que esta engendra um papel ativo na relação entre as sociedades e os indivíduos, expandindo sua influência sobre o meio natural e mesmo o sobrenatural. Nos mais diferentes agrupamentos e culturas humanas a cultura material assume tamanho valor na transmissão de conhecimentos que se torna um sistema de comunicação social; a partir da cultura material é possível mapear outras dimensões, como rituais, cosmologias religiosidades, variados contextos sociais e identidades culturais. Para Fabian (2010) há um vigor

antropológico renovado indissociável do renascimento dos estudos da cultura material, de modo que tantas reorientações epistêmicas sejam significativas a ponto de compará-las à chamada virada literária da antropologia, que direcionou tal ciência à interpretação da cultura como texto.

Neste ínterim, o papel dos chamados ‘objetos’⁵ assume um lugar de destaque, pois se pode visualizá-los a partir de variadas dimensões interpretativas. Por conseguinte, neste trabalho, busco ampliar o leque investigativo, no qual o termo objeto – até em sua orientação etimológica – pode ser visto conforme se observa mais adiante. Neste espectro investigativo, expandem-se as fronteiras epistêmicas da Antropologia – como bem mostram alguns estudos nessa linha analítica, como o de Silveira e Lima Filho (2005) inspirado em Mauss (2003), que destaca o papel dos objetos enquanto peças documentais e ainda se dispõe a uma discussão memorialística a partir do que chamam de ‘alma’ dos mesmos. Latour (1994), Gell (1998) e Ingold (2012), por sua vez, trazem à baila termos caros ao debate sobre objetos e as materialidades (os quais ainda serão debatidos aqui de forma mais aprofundada), como as categorias ‘agência’, ‘vida’ e ‘materialidades’. Outro estudo importante foi organizado por Appadurai (2008), obra na qual diversos autores (as) se propõem a analisar de que forma os objetos podem ser vistos para além da lógica do consumismo e das acusações referentes à fetichização capitalista dos mesmos. Sua obra mostra que o consumo de determinados ‘objetos’ também pode gerar particularidades referentes a vínculos autênticos de confiança, solidariedade e sociabilidade entre os indivíduos.

De um modo geral, estes e vários outros autores, a partir de uma relação dialógica interdisciplinar entre Antropologia, História, Artes e Filosofia, propõem em certa medida uma ótica que vai além da rigidez fixa que distinguia sujeitos (humanos) e objetos, assumindo outras possibilidades de visualidade metafísica e, principalmente, abrindo outras perspectivas de análise.

Os novos horizontes interpretativos sobre os chamados objetos permitem também a expansão da dimensão etnográfica para a manipulação destes, em torno da fabricação, das técnicas e do saber fazer. Emerge-se, aqui, aliada ao protagonismo dos objetos e da cultura material, a chamada Antropologia das Técnicas, categoria discutida por autores como por exemplo Leroi-Gourhan (1984) e Lemonnier (2013), nomes que, embora tenham se tornado

⁵ Na perspectiva de Ingold (2012) o termo objeto é substituído por coisas. Em meu caso, conforme as ponderações de meu orientador entendo que o termo objeto não pode ser substituído de maneira integral sob pena de extinguir-se dele sua verve de narrativa historiográfica. Entretanto me utilizo sempre do termo em aspas por entender que segundo muitas reordenações teóricas por mim utilizadas, as materialidades nessa tese se estendem para além da concretude das mesmas. As aspas aqui referidas e mantidas, são para que se compreenda a polissemia do termo.

exemplares para a Antropologia, (ainda) não obtiveram a mesma repercussão de outros autores clássicos, igualmente importantes, como Lévi-Strauss (1989) e Geertz (2008).

Seguindo a orientação intelectual sobre a Antropologia das Técnicas, tal categoria é desdobrada em análises etnográficas referenciais a este trabalho, como as de Oliveira, (2017), Sautchuck (2007) e Marques (2017), dentre outras. As ferramentas, os carros de bois e as técnicas que interligam ambos são, aqui, concebidos como testemunhas de uma experiência socio-histórica e cultural, a qual se pretende dar ênfase. O carro de bois se torna, portanto, uma categoria ontológica para pensar a cultura, utilizando-me aqui de uma sugestão proposta pela obra de Gonçalves (2007).

Um dos poucos experimentos acadêmicos envolvendo os processos de construção do carro de bois, com os quais pude ter contato, foi escrito pelo arquiteto Luís Antônio Jorge, também professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU- USP). Em 2005, junto a alunos e outros pesquisadores, ele conduziu uma oficina sobre Guimarães Rosa e o ofício de carapina do senhor Manuel Alexandre, que residia na Fazenda Capivara, próxima a Morro da Graça (MG). Seu texto foi publicado nos anais do I Encontro Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, ocorrido no Rio de Janeiro, em dezembro de 2010. Por meio deste trabalho, no qual o saber fazer se fundia com a leitura de textos roseanos – em especial o conto ‘Conversa de bois’, o autor ressalta como o carro de bois se torna um “[...] artefato que reúne técnica e destreza que lida com o temperamento das madeiras – nas árvores presentes na região – e com os temperamentos dos bois, pois quem constrói, como mestre Manuel, também conduz” (JORGE, 2010, p. 9).

O trabalho de Jorge (2010) ainda ressalta a preocupação de parte da arquitetura nacional com a importância das culturas populares e dos saberes do povo. Ao citar os estudos da arquiteta Lina Bo Bardi, conforme mostra Ferraz (1993), ressalta-se que esta, em seus projetos, estava sempre representando a riqueza popular, vista pela mesma como uma arquitetura radicalmente simples, onde inventividade e afetividade formavam adereços comprometidos, antes de tudo, com as reais necessidades dos indivíduos. Entre as sugestões de Bo Bardi sobre os apetrechos e arranjos da cultura popular, Jorge (2010) as correlaciona com o carro de bois, sugerindo que este se encaixa naquilo que a autora sugeriu não ser nem artesanato, tampouco expressões nostálgicas, mas como uma: “ coisa do povo. É um convite a um grande levantamento nacional para se pesquisar as nossas verdadeiras necessidades” (FERRAZ, 1993, p. 203). Enfatizo esta citação por ela ilustrar como o carro de bois se torna um constructo arquitetônico próprio de

uma inventividade cultural popular que, a despeito de estar desamarrada do saber acadêmico⁶, funciona plenamente no circuito para o qual foi projetada para funcionar.

O poeta goiano Oscavú José Coelho dedicou uma de suas obras para chamar atenção sobre a cultura popular, temática que para ele se encontrava deslocada frente a adesão em massa da cultura tecnológica e científica importada. Na parte inicial de seu livro *Recordar é bom*, mas dói (2000), o autor nos concede uma bela descrição das peças que compõe um carro de bois, bem como de suas medidas. A obra também forneceu material essencial para a composição desta tese e será mais amplamente debatida nos tópicos sobre o saber fazer.

Portanto, para este trabalho, os processos técnicos de fabricação do carro de bois são, antes de tudo, categorias analíticas; não estão dadas, tampouco são estanques a ponto de se justificarem por si mesmas. Visualizo a técnica como um roteiro para engendrar outras hipóteses que, em um primeiro momento, podem parecer não estar intimamente relacionadas a ela. Neste sentido, a técnica também pode ser vista como uma abertura epistemológica, pois a partir dela se vislumbra possibilidades dialógicas a serem desdobradas, situando o saber fazer (do carro de bois) como possibilidade de averiguar dimensões etnográficas, às quais a romaria e as festas com extensa participação de carreiros podem permitir contemplar.

Destarte, Oliveira (1979) rememorando a obra de Marcel Mauss, sugere que a Antropologia deve se preocupar em entender como os homens e mulheres pensam, portanto aqui, a dimensão etnográfica sensível ao espectro processual e o saber fazer visam ampliar o escopo heurístico antropológico, consoante ao que coloca Leroi-Gourhan (1990) ao afirmar que o saber fazer é uma extensão do pensamento. O carro de bois se torna, então, um mediador, “[...] a projeção da estrutura do pensamento social” (LIMA FILHO, 2012, p. 113).

Por fim, como se verá a seguir, busco descrever, na etnografia, todos os momentos nos quais se organizam a construção do carro. Para tanto, tomo o conceito de ‘cadeia operatória’ enquanto guia. Desenvolvida por Leroi-Gourhan (1984) e debatida por Coupaye (2009), a cadeia operatória é descrita de forma elementar por Schlanger (2005), que a toma como um conjunto de processos por meio da seleção de materiais, onde estes são moldados e transformados em produtos culturais (BRUSSI, 2015). Roux e Brill (2002) ainda destacam que até mesmo os ‘gestos mais elementares’ e as ‘sequências da operação’ estão, implicitamente, incluídos dentro da cadeia operatória. Neste sentido, utilizo tal conceito a partir de uma

⁶ Com esta formulação não pretendo retirar dos carros de boi sua dimensão heurística na qual estudos acadêmicos possam ser desdobrados. Como se verá mais adiante, este trabalho tenta perceber o quanto de academicismo pode existir em exemplos de técnicas e conhecimentos da cultura popular local no qual o carro de boi se encontra como representante. Quis aqui, apenas ressaltar que, para todos os carreiros, carapinas, candeeiros e amansadores, as categorias científicas do saber acadêmico não são uma preocupação.

visualidade metodológica, seguindo a mesma dimensão tomada por Coupaye (2009) enquanto estudava o cultivo da mandioca entre os Abelan, da Papua Nova Guiné. Para ele a principal função da cadeia operatória é servir como guia e auxílio durante a etnografia, uma vez que ela permite contemplar a materialização dos processos técnicos de forma mais íntima, evidenciando sequências gestuais em distintos momentos em que os materiais se transformam (COUPAYE, 2009).

A partir desta noção, adianto que os diversos momentos da construção do carro de bois foram, por mim, divididos como sendo processos distintos, onde me refiro às partes melindrosas de cada um dos três principais blocos que formam um carro de bois. Os construtores, de fato, distinguem estes estágios conforme o nível de dificuldade, sendo rodas e mesa os mais complexos; o eixo⁷ é relativamente mais rápido e as partes sobressalentes vão sendo construídas conforme a finalização dos blocos maiores do carro. No entanto, dentro de cada bloco destes descrevo os processos subsequentes, embora processos menores e que desprendem alta expertise técnica não sejam divididos numericamente pelo carapina. Eu os cito aqui unicamente com o intuito pedagógico, conforme fui notando-os durante as incursões em campo. Acerca desta divisão parece também ser importante recorrer a Ingold (2015), particularmente quando este afirma que, durante os processos técnicos, nem todas as práticas são rigidamente definidas ou sucessivamente organizadas, pois, durante o trabalho, muitas ações se desencadeiam de forma processual e mesmo automática para alguns artesãos, ou seja, o que se se chama de cadeia operatória funciona de formas muito distintas para carapina e etnógrafo.

2.2 OS DESENHOS

Além das filmagens e fotografias feitas em campo – das quais, algumas estão aqui representadas, utilizo outro método de complementação etnográfica: o desenho. Como mostra Azevedo (2016), o desenho etnográfico era utilizado, mesmo que timidamente, nos primórdios da Antropologia a fim de demonstrar procedimentos metodológicos do trabalho de campo e mesmo durante a apresentação de resultados finais de trabalhos acadêmicos. Para esta autora, trabalhos como os de Geismar (2014), Ballard (2013) e Taussing (2009) trazem nova luz ao desenho enquanto representação etnográfica, cada vez mais usual. Tais autores demonstram um potencial diferente do desenho, não apenas como representação gráfica, mas como expansão dos horizontes de visualização, de registro e de comunicação dos antropólogos em campo. Para

⁷ De forma bastante genérica, os carros de boi são divididos em três seções: rodas (ou rodeiros), eixo e mesa. Falo de cada uma dessas partes de forma mais detida nos capítulos seguintes.

Azevedo (2016), o desenho retorna ao fazer antropológico, hoje, munido de uma ‘empolgação’ típica de uma ‘novidade velha’.

Taussing (2009) cita as maiores possibilidades de se utilizar o desenho metodologicamente, pois permite uma abertura de possibilidades de inscrição, ampliando as formas de notação e anotação, registro e produção etnográficos. O desenho está, portanto, situado para além da escrita individualizada, permitindo acionar outras narratividades. Além do mais, este autor destaca os diferentes significados da palavra desenho na língua inglesa que, segundo ele, vai muito além de traçar no papel, podendo trazer também a ideia de ‘reunir’ ou ‘puxar’: “To draw is to apply pen to paper. But to draw is also to pull on some thread, pulling it out of its knotted tangle or skein. Drawing is thus a depicting, a hauling, an unraveling, and being impelled toward something or somebody” (TAUSSING, 2009, p. 12). De forma bem-humorada, o autor ainda se justifica sobre o porquê de desenhar em campo: “[...] é bom andar com as duas pernas ao invés de uma” (TAUSSING, 2009, p. 30).

Em uma perspectiva dialógica com Taussing (2009), Ingold (2015) caracteriza o desenho como técnica de observação transformadora, pois estabelece e traduz uma relação entre o pesquisador e aquilo que desenha; para ele o desenho não é uma visão estanque feita *a posteriori*, tampouco corresponde apenas à projeção de uma ideia representada no papel. O desenho é uma narrativa capaz de conectar experiências de observação e descrição que, espacialmente e temporalmente, quase sempre são colocadas em separado, ao fim de nossos trabalhos (INGOLD, 2015).

Corroborando a fala destes autores, o desenho, usualmente, torna-se uma forma de descrição, uma ‘etnografia gráfica’, como anotado por Kuschnir (2016), pois combina as ferramentas com gestos e formas, em um exercício de observação descritiva. Como se verá adiante, o grande número de partes e processos distintos é difícil de ser abordado apenas pela via escrita. Para mim o desenho se tornou uma ferramenta pedagógica que permite, ao leitor, e mesmo ao etnógrafo, situarem-se didaticamente nos processos. Os desenhos aqui representados objetivam expandir o horizonte de registro, renovando os modos de pensar, escrever e, sobretudo, de ‘ler o carro de bois’, operando uma busca que transcende a fórmula monológica da escrita e, por conseguinte, levando a novos horizontes hermenêuticos dos (das) leitores (as).

No entanto, justifico que o método expositivo dos desenhos aqui representados se diferencia de ilustrações fluidas de paisagens, pessoas e outros personagens envolvidos com os carros de bois, direta ou indiretamente. Busquei esboçar algo mais próximo das ilustrações geométricas, características inerentes das peças sobressalentes ou das diferentes partes do carro enquanto está sendo construído. São, portanto, formas e fórmulas de construção e demonstração

exemplificada muito próximas aos desenhos arquitetônicos e, muito embora pareçam uma fria demonstração de como se conectam e configuram as diferentes partes do carro, minhas ilustrações buscam trazer à tona “[...] sensibilidades, criatividades, apuro estético e técnico, fluxos e singularidades – com complexas articulações internas e ênfases conjunturais variadas”, como bem destaca Duarte (2012, p. 425).

2.3 A COETANEIDADE ENQUANTO CONDUÇÃO E A EDUCAÇÃO DA ATENÇÃO

O trabalho de campo com carreiros, candeeiros⁸ e carapinas me permitiu vislumbrar uma série de outras potencialidades, as quais a Antropologia permite acionar enquanto recursos adicionais para realizar o trabalho etnográfico. Como se verá, os carapinas ‘treinam’ os seus sentidos e apuram a sua técnica através do trabalho, sendo este uma das principais ferramentas para o aprendizado. O senhor Osmiro aprendeu o ofício com o pai; o senhor José do Salul ressalta a importância de aprender trabalhando, pois essa atividade ensina; o aprendiz de carapina Wallace Carvalho se colocou enquanto praticante da atividade, herdando parte de seu repertório do avô, e, segundo ele, conforme vai fazendo novas peças, vai melhorando seu desempenho. Estas constatações só foram possíveis a partir da lenta formação de empatia entre mim e meus interlocutores.

Também busquei tentativas de aprendizado prático, ainda que mínimo, no sentido de potencializar o entendimento de todos os processos e correlações do saber fazer carro de bois. Em virtude disso, considero importante rememorar o conceito de educação da atenção, tal qual formulado por Ingold (2010), pois vislumbro a importância deste pensamento não apenas em relação à aplicabilidade do mesmo enquanto correlato à etnografia, mas, como se verá adiante, também se trata de uma valorosa categoria conceitual a ser mais detidamente desenvolvida quando me proponho a falar sobre a formação dos carapinas. Ocorre que, para Ingold (2010), educação da atenção requer um constante esforço empreendido no sentido de avaliar comparações e diferenças entre técnicas e formas de trabalho, avaliações estas, feitas durante sua experiência prática em campo. Sautchuk (2014, p. 576) delimita bem esta linha analítica ao dizer que não se trata de ‘tornar-se um nativo’, mas se engajar em uma “[...] busca pela qualificação das relações estabelecidas pelo etnógrafo nos termos locais”.

Tal experiência interativa se correlaciona também a uma tentativa de captura das sensibilidades envolvidas, ou seja, “[...] mesmo sendo um processo individual, brotado como

⁸ O candeeiro é um carreiro menos experiente, que acompanha o carro de bois junto ao carreiro. Trata-se de um aprendiz da profissão e da lida com os bois e o carro. Seu papel dentro do carrear será mais desenvolvido adiante.

uma experiência única, a sensibilidade não é, a rigor, intransferível. Ela pode ser também compartilhada, uma vez que é, sempre, social e histórica” (PESAVENTO, 2007, p. 14). Buscar ler, ou, no caso da Antropologia, (d)escrever a partir da sensibilidade mutuamente acionada entre etnógrafo e seu campo se trata de uma aventura de âmbito pessoal, mas não deixa de ser uma ambição, tanto no fazer etnográfico quanto no que se refere à História Cultural. Tentar capturar as razões, os sentimentos e as vicissitudes que são evocadas através dos processos técnicos, aquelas que manifestam os sentidos que os indivíduos deram a si mesmos e às matérias que manipulam, tornar-se-ia ponto elevado em meu campo de estudos.

Ingold (2014) fala de forma parecida ao dizer que é necessário haver uma relação harmônica, melodiosa, entre pesquisador e pesquisado. Para ele, etnografia requer “[...] atenção generosa, profundidade relacional e sensibilidade ao contexto” (INGOLD, 2014, p. 384). Requer-se, aqui, evitar hierarquizações, verticalidade entre pensamento acadêmico e conhecimento nativo, mas busca-se tentativas de construção dialógica de conhecimento ou, conceitualmente falando, é necessária uma constante procura daquilo que Fabian (2013) chama de ‘coetaneidade’.

A coetaneidade é uma forma de relação temporal. Ela não pode ser definida como uma coisa ou um estado com determinadas propriedades. Não está “alí”, e não pode ser colocada ali; ela deve ser criada, ou ao menos abordada. Como uma condição epistemológica, ela pode apenas ser inferida a partir dos resultados, ou seja, a partir das diferentes formas pelas quais o reconhecimento ou a negação da coetaneidade inspiram a literatura antropológica. [...] O termo coetaneidade foi escolhido para assinalar um pressuposto central, ou seja, o de que todas as relações temporais e, portanto, a contemporaneidade, estão embutidas na práxis culturalmente organizada. (FABIAN, 2013, p. 69).

Fabian (2013) vê a Antropologia como uma ciência essencialmente política, pois, no decorrer de sua história, erigiu um distanciamento retórico das etnografias com os sujeitos que compõe o trabalho de campo. Em decorrência disso, ele argumenta existir uma discrepância entre o tempo do pesquisador e o tempo de seus ‘nativos’, pois a Antropologia rebaixaria temporalmente seus pesquisados, situando-os em um patamar inferior aos que efetuam a pesquisa. Este rebaixamento do outro, o distanciamento temporal e hierárquico produzido pelos antropólogos em campo, caracteriza uma negação de coetaneidade, ou como ele define: um ‘uso esquizogênico do tempo’, pois nossos investigados nunca pareceram emergir como parceiros em uma relação de intercâmbio cultural, mas como sujeitos diacronicamente rebaixados, relegados a um papel subalternizado. Esta negação dialógica, a falta de uma coetaneidade dentro das produções acadêmicas, é caracterizada, pelo citado autor, como ‘o alocronismo’ da Antropologia. O que Fabian (2013) sugere é que em nossas pesquisas devemos

estabelecer uma relação mais dialógica e menos vertical com nossos pesquisados; em termos simples, a pesquisa antropológica deve ser feita ‘com eles’ e não ‘para eles’.

3 “OS MINISTROS SÃO COMO O CARRO, SE O UNTAM, ANDA E CORRE, SE NÃO UNTAM, CHIA E GRITA”: UMA BREVE HISTÓRIA DOS CARROS DE BOI

3.1 POR QUE UMA APRESENTAÇÃO HISTÓRICA E BIBLIOGRÁFICA?

No escorço histórico que empreendo nesta sessão busco glosar eventos e acontecimentos destacados na história nacional, em consonância com os cotidianos, utilizando como ponte de ligação a cultura material evocada através da presença do carro de bois enquanto peça importante nesta construção empírica e conceitual. Para tanto, parto do pressuposto de que, em boa parte dos citados eventos da história brasileira, o carro de bois se encontra como um substrato polissêmico que, no entanto, por ser um instrumento tão presente nos cotidianos, sua frequência acaba por lhe supor um valor comum, por vezes enfatizando seu teor memorialístico, como o resultado de uma realidade saudosa augures no tempo, em detrimento de sua pertinência e protagonismo dentro da construção dos cenários nacionais.

Essa subestimação é corroborada pela dificuldade de se encontrar registros historiográficos mais aprofundados sobre o mesmo; quando muito, o veículo é relegado a citações indiretas pelos autores das ciências sociais, aparecendo em segundo ou terceiro plano em obras de referência histórica que tratam de conjunturas totalizantes do panorama nacional – como a economia da cana de açúcar, típica do período colonial, que trato nesta exposição histórica, e a escassa rede de transportes que interligava os centros litorâneos às vastidões do restante do País, em muitos casos, chamado de forma pejorativa, em outros, abordado enquanto categoria conceitual de sertão (LIMA, 2013; SENA, 2013; AMADO, 1995; SOUZA, 1997).

Ressalto, portanto, que, do ponto de vista histórico, sociológico e antropológico, não há literaturas acadêmicas especializadas no tema ‘carro de bois’. A revisão bibliográfica me permitiu encontrar artigos esparsos, por meio do Google Acadêmico e das demais plataformas digitais, bem como de bancos de teses e dissertações de variadas universidades. Em geral, estes trabalhos apontam o carro de bois como componente de variadas práticas, como a religiosidade e o trabalho, não o destacando como elemento central de análises mais aprofundadas – como este trabalho se propõe a fazer.

As duas obras com maiores referências, portanto fundamentais para esta tese, foram o livro do jurista Bernardino José de Souza, intitulado *Ciclo do carro de bois no Brasil* (2003). Escrito na década de 1940, trata-se de um trabalho de fôlego e o autor se propõe a discorrer, em levantamentos históricos, como o carro de bois surgiu na antiguidade e seu caminho até a

chegada no Brasil. Também já me referi sobre o livro do poeta goiano Oscavú José Coelho. Como se verá esta obra será mais utilizada na descrição do saber fazer o carro.

Outra obra importante, de autoria do historiador Wilson Cavalcanti Nogueira, é Mestre Carreiro, de 1980, o qual é mais centrado no panorama de Goiás, também bastante elucidativo sobre o tema. Porém, em ambos os casos, nota-se alguns problemas conceituais e a ausência de identificação de fontes, além de um apaixonado relato conservador, por vezes focado no que se refere aos carros de bois e demais signos da ruralidade. Nas duas obras não há nenhuma tentativa de suprimir o envolvimento pessoal emotivo dos autores com o mundo rural e com o carro. Por sua vez, a dissertação de Aquino (2007) também produz, em seus trechos finais, algumas análises centradas no carro de bois e seu campo de ação dentro da Festa do Divino Pai Eterno, deste modo, tornou-se também fonte bibliográfica crucial para este trabalho.

Pontua-se, ainda, a relevância histórica e antropológica das contribuições destes ‘homens comuns’, carreiros e carapinas como: José do Salul, Francisco Furtado (Chicão Berranteiro), Osmiro Martins Borges, Wallace Carvalho, Adão Alves (Adãozinho vermelho), Benedito Queiroz, Luis de Souza, Clodoaldo Junior, Osvaldo, Júnior, Divino Soneira e muitos outros, todos personagens importantes para esta pesquisa. Todos estes homens apresentam uma síntese das colocações de Michel De Certeau quando este pontua que os ‘sujeitos comuns’ são personagens que, por meio de suas práticas cotidianas e suas múltiplas formas de atuação, demarcam singularidades e pluralidades sociais interativas, produzindo narrativas históricas, cada um a seu modo. Carapinas, carreiros e carros de boi apresentam-se como uma retórica ambulatória impressa no cotidiano nacional e todas as suas práticas culturais envolventes têm o poder de expressar a dinamicidade social, na qual estão inseridas (DE CERTEAU, 1998).

Estes sujeitos, em conjunto com a estrutura carreira – incluindo os bois, são aqui acionados como expressão das mentalidades, conceito de ordem epistemológica desenvolvida segundo os estudos de Darton (1986). Herdeiro da tradição historiográfica que foge das totalidades, Robert Darton é diretamente influenciado por Lucien Febvre (2009) e outros autores da escola dos Annales⁹. Para ele as mentalidades se pontuam como busca de variadas formas de relação dos indivíduos com seu tempo; elas são formas de pensar, tentativas de

⁹ Em 1929 o núcleo central composto por Lucien Febvre e Marc Bloch criaram a Revista dos Annales, cujas contribuições individuais à historiografia tem em comum a linha diretiva relacionada ao enfrentamento da história contínua, centrada nas narrativas tradicionais de acontecimentos. A revista também objetivava expandir seu escopo heurístico, priorizando as histórias dos indivíduos em detrimento das grandes narrativas políticas. Para contemplar essas linhas de escrita era também necessário haver uma dialogia epistemológica interdisciplinar, portanto, parte daí uma maior interação com a sociologia, a psicologia e, claro, com a Antropologia.

concessão hermenêutica/interpretativista, sob influência de Clifford Geertz, na tentativa de analisar o passado.

Se, como pontua Ricouer (2007), os historiadores são, antes de tudo, artífices da narrativa, estar-se-ia diante de dois apontamentos no caso do carro de bois: o primeiro, de ordem prática, pode sinalizar que a quase inexistência de obras de fôlego sobre o veículo pode ser algo essencialmente faltoso, ou seja, até os dias atuais, pouquíssimos autores teriam se preocupado em pontuar o trajeto do carro e sua importância na história nacional. O segundo apontamento pode estar relacionado ao que Ricouer (2007) chama de esquecimento, de modo que, para ele, os historiadores constroem narrativas de acordo com as diferentes interpretações, assim, cada escola metodológica, bem como cada nova geração de historiadores, passa a defender diferentes formas de narrar os fatos.

Inspirado em Certeau (1998), Ricouer (2007) buscou encontrar caminhos de raciocínio e de compreensão problematizando as articulações entre narrativa e história. Segundo o mesmo, toda operação historiográfica passa por três etapas elementares, estágios metodológicos imbrincados e não necessariamente lineares cronologicamente: a fase documental, a explicativa/compreensiva e a representativa.

Ricouer (2007) sustenta que é durante a fase representativa – a colocação do texto no papel – que ocorrem os problemas relacionados ao esquecimento, o qual pode ser visto como importante ferramenta na construção, ou na desconstrução, das narrativas históricas. Em suma, a narrativa histórica escolhe esquecer ou lembrar determinados personagens, datas e eventos, buscando elencar construções sociais. Não consigo vislumbrar qualquer fator de ordem estatal que possa justificar tentativas de imposição de um esquecimento motivado por questões políticas diante do ineditismo de uma literatura historiográfica do carro de bois. Talvez se esteja, aqui, diante de um esquecimento manifesto, uma variante menos ligada a fatores ideológicos e mais conectada a questões pragmáticas de produção – ou, em nosso caso, de falta de produção – intelectual sobre o tema.

De toda forma, busco, nos próximos tópicos, expressar uma apresentação básica do carro de bois, dentro da história. Meu exercício vai do macro para o micro, de sua origem tal qual documentada para os seus usos nos dias atuais, no contexto goiano, conforme foi estudado. Por não se tratar de um trabalho de história, esta introdução justifica o menor aprofundamento do tema de maneira historiográfica, mas também indica um convite para posteriores desdobramentos, já que meu texto é apenas uma tentativa de visualizar algumas das múltiplas categorias de pensamento social nas quais a apresentação do veículo, sua construção e seus usos

conferem técnicas, significados, religiosidades e memórias, bem como a vida daqueles – inclusive dos animais – que estão envolvidos com o carro de bois.

3.2 ORIGENS

A obra de Souza (2003), *O ciclo do carro de bois no Brasil*, 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. Os harappeanos eram um povo autóctone da região, de cultura essencialmente agrícola, conhecida por praticar culto às divindades femininas, às quais atribuíam a fertilidade da terra em que viviam e plantavam. Na Figura 1 se tem a primeira reprodução encontrada de um carro de bois na cultura Harappa.

FIGURA 1 - Miniatura de carro de bois, com animais, encontrado em Harappa – Índia 2.500 a.C



Fonte: Disponível em: <http://www.nationalmuseumindia.gov.in/en/collections/index/6>. Acesso em: 29 maio 2020.

O carro de bois era também reproduzido pelos harappeanos como brinquedo, tamanha sua utilidade. No acervo do Museu Nacional da Índia também se encontra a peça feita em argila, com 11 centímetros de altura. A Figura 2 mostra a peça devidamente reproduzida no acervo virtual do museu.

FIGURA 2- Miniatura de carro de bois encontrado em Harappa – Índia 2.500 a.C



Fonte: Disponível em: <http://www.nationalmuseumindia.gov.in/departments-pre-history.asp?lk=dp1>. Acesso em: 29 maio 2020.

Na legenda, abaixo da peça, está escrito:

A toy but indexing life's actual mode, as it was then lived, this plaything, cast in fine clay, assembled using clay wheels and trolley for containing goods, and wooden shafts, is a tiny model of the carts that the Harappan settlers used in their day-to-day life for transporting their loads, and sometimes also passengers. Tracts of land around his settlements were flat alluvial plains where to plough fields or to draw carts, that is, from cultivation to transportation, besides the source of this dairyman's nourishing food, the cattle was the Indus man's ultimate power. The carts' tracks revealed in excavations and a number of two-wheeled tiny cart models recovered from various Harappan sites attest the massive use of bulls-driven carts by the Indus man. Excavations of various Harappan sites have revealed such tiny models of about six types of carts.

Os harappianos sofreram diversas invasões de povos nômades, os Aryas (arianos), que teriam entrado na Índia pelo atual território do Afeganistão. Os primeiros acabaram sendo subjugados em virtude de sua falta de apetrechos logísticos.

Embora existam diferentes teorias sobre a miscigenação entre as duas culturas, a imposição pela força parece ser a mais lógica, já que um dos textos litúrgicos de maior importância do hinduísmo, o *Rig Veda*, descreve a luta entre os lentos carros de boi do povo autóctone (drávidas agricultores) e os ágeis carros de guerra dos arianos, puxados a cavalo nos combates entre os dois povos. (DEVEZA, 2013, p. 205).

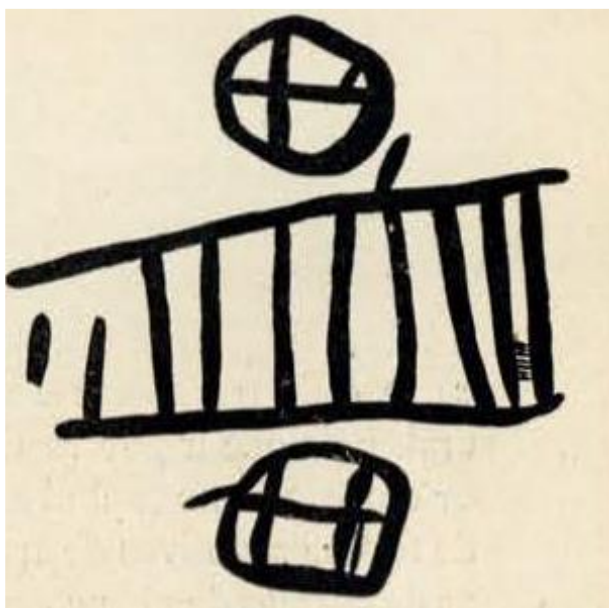
Entre 1916 e 1927, sob a mentoria de Vergílio Correia, como diretor literário, e Sebastião Pessanha, como editor, circularam, em Portugal, os volumes de Terra Portuguesa: Revista Ilustrada de Arqueologia Artística e Etnografia. Conforme descrito no primeiro número, a revista tinha, como objetivo, “Entregar-se com fervor ao estudo e vulgarização do património artístico que nos legaram nossos maiores e à divulgação de tanta e tanta beleza que

se contém no viver primitivo do povo português, nos seus usos e costumes tradicionais”¹⁰ (TERRA PORTUGUESA, 1916, p. 1). Os volumes 21 a 23, publicados em 1917, trazem um texto muito interessante sobre o carro de bois, assinado por Vergílio Correia, que faz questão de destacar a ajuda do etnólogo polonês Eugenio de Frankovski na composição do artigo – que é também ricamente composto por ilustrações e fotografias concedidas pelo etnólogo e geólogo francês Henri Breiul. Conforme afirma Correia (1917):

No seu recente e admirável trabalho publicado nesta revista, *Le char el [e] iraineau dans l'art rupestre d' Extremadure (Espagne)*, o ilustre arqueólogo francês H. Breiul, deixou cabalmente demonstrada a existencia de carros na Peninsula (Ibérica) durante o eneolítico e no começo da idade do bronze. Esses carros revelam-se nos, porem, quanto às rodas, com um caracter pouco primitivo, e que patenteia, provavelmente uma influencia oriental. O carro representado nas pinturas rupestres de Espanha não é, evidentemente, o carro autóctone. Refiro-me ao de duas rodas. Do de quatro nem é necessario falar, tão convencido estou de que provem do centro ou do oriente da Europa (Rússia, Áustria, Balkans, Itália), onde permanece hoje com o mesmo caracter¹¹. (CORREIA, 1917, p. 197).

Na Figura 3 se tem uma reprodução do trabalho de Henri Breiul, retirado de uma pintura rupestre que representa o carro e suas rodas. O desenho foi publicado na revista Terra Portuguesa e não especifica o ano datado, apenas diz ser uma pintura encontrada na região da Espanha.

FIGURA 3 - Carro de duas rodas em uma pintura rupestre de Espanha. Representação de H. Breiul



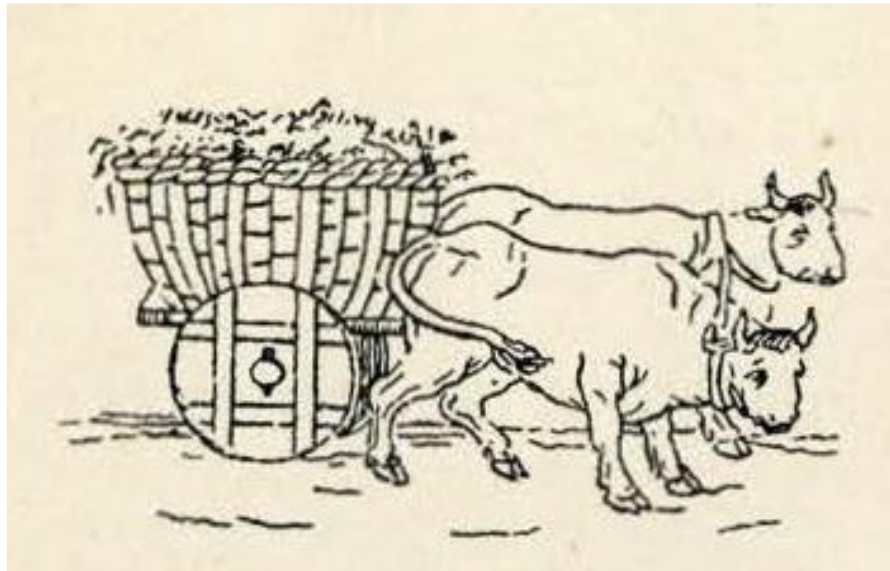
Fonte: Correia (1917, p. 197).

¹⁰ Texto citado de acordo com a norma ortográfica vigente em 1916.

¹¹ Texto citado de acordo com a norma ortográfica vigente em 1917.

Mas 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 (FIGURA 4).

FIGURA 4 - O *plaustrum* romano



Fonte: Correia (1917, p. 199).

Este veículo, muito parecido com o atual carro, teria se originado nas regiões itálicas, provavelmente entre os etruscos, povos que foram, mais tarde, subjugados e incorporados ao Império Romano. A diferença era estrutural, de modo que o *plaustrum*,

Compunha-se de duas partes principais: o rodado e o lastro ou mesa como se diz hoje. O rodado constava de duas rodas ligadas por um eixo. As rodas eram maciças (*tympana*), perfuradas no centro, onde se embebia o eixo, ora feitas de um só tronco de árvore, ora formadas pela junção das pranchas de madeira ligadas entre si; o eixo (*axis*) era de madeira e girava com as rodas, para o que tinha entalhes onde trabalhavam peças de madeira (*arbusculae*), presas no estrado. O estrado era um lastro de tábuas, da qual se partia o timão ou cabeçalho (*temo*) para atrelagem das parelhas de bois. (SOUZA, 2003, p. 68-69).

Os condutores deste carro também eram vistos pelas suas habilidades e, assim como no carro atual, utilizavam guias rústicas para tanger os animais, o *stimulus*. Conhecidos como *plaustrarius*, *jugarius* ou *bubulcos*, estes ‘carreiros’ tinham um papel importante na condução comercial na região do Lácio e a junção entre homens, animais e estes carros já era amplamente conhecida pelo som característico do *plaustrum* gemedor.

3.3 DE PORTUGAL PARA O BRASIL

De acordo com Garcia (2009), os romanos principiaram a ocupação na Península Ibérica a partir do ano 210 a.C. Tal empreendimento era fruto da política expansionista imperial dos Césares. Ameal (1940) destaca que, entre as influências da dominação romana nas áreas por eles ocupadas estava a difusão de manifestações culturais de todas as estirpes, mais especialmente entre aquelas de natureza material. Deste modo, a arquitetura, as vias de transporte e o comércio foram fortemente influenciadas pelo *modus vivendi* dos povos itálicos em toda a região peninsular. O *plaustrum* gemedor foi transladado para a região e amplamente aceito pela sua capacidade adaptativa de trabalho em regiões acidentadas, tráfegando como vetor de transporte das lavouras.

O carro de bois foi tão bem aceito em Portugal, a partir da influência do *plaustrum* romano, que o veículo ganhou formas, contornos, modelos e nomenclaturas diferentes, de acordo com sua adoção, em variadas partes da ‘terrinha’. Nas regiões rurais ganhou o nome de ‘carro boeiro’; em muitas regiões o chamavam de carro tirado por bois e, no Algarve, chamavam-no carreta (FIGURA 5).

FIGURA 5 - O carro de Santarém (Portugal). Foto de Antonio Mesquita de Figueiredo



Fonte: Correia (1917, p. 207).

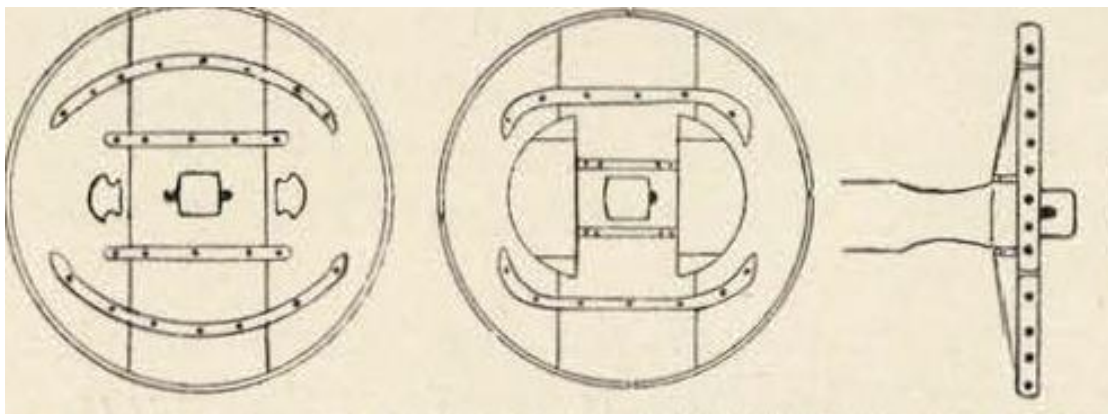
Variadas terminologias setecentistas foram diferenciando a estrutura dos carros, feitos e nomeados de acordo com o que transportavam. Nota-se uma aparência mais parecida com os carros de Goiás no que se refere ao chamado carro Saloio, termo lisboeta usado para designar

os carros que transitavam nas regiões de Caldas da Rainha, Montejunto, serras de Cintra e o Mar. É bastante interessante notar que os nomes das peças e dos componentes ainda hoje utilizados pelos carreiros e candeeiros para designar as partes do carro são sonoramente ou etimologicamente muito parecidas com as nomeações dadas pelos portugueses setecentistas, conforme destaca Correia (1917).

O *leito* do carro consta de um madeiro grosso e fôrte, o *cabeçalho*, longo uns 5 metros, a que nos ultimos dois quintos do comprimento se agregou uma armação quadrangular formada por travessas, as *cadeias*, enquadradadas de barrotes espessos, as *mesas*, que formam os encontros do estrado. As *cadeias* são, geralmente, cinco. [...] Dois tóros, era vados no fundo de cada boneca, e denominados os *cocões*, formam as balisas lateraes dentro de que revoluteia o eixo, e são, portanto, apesar da sua fragil apparencia, quatro peças mestras do veículo rural. A nomenclatura da ródá é simples. O tabuão central, onde se era va o eixo, denomina-se o *meão*; as tabuas lateraes, *cambas* (na pronuncia local *caimbas*); uma outra tira de ferro que ás vezes aparece sob as meias-luas, *ravessanho*; e a ferragem que envolve o rodado da camba, o *aro*. O orificio do meão, onde encaixa a cabeça do eixo, chama-se a *mécha*, e essa mesma cabeça ou espigão, que sobresaie dez centímetros e mais da face da roda, toma o nome de *romã*. No eixo, a parte em que assenta o arco da boneca, denomina-se *moente*, e mostra-se, com frequencia, reforçado com quatro laminas de ferro, os *gatos* do eixo. (CORREIA, 1917, p. 206-207, grifos meus).

Tal aparência nas nomenclaturas também coincide com os modelos das rodas/rodeiros, como se vê na Figura 6 e se verá mais adiante, nas rodas de carros fabricadas durante minha pesquisa.

FIGURA 6 - Rodas de carros saloios



Fonte: Correia (1917, p. 208).

A ampla utilização dos carros de boi em Portugal foi um importante representante do transporte, em especial para a construção civil. Souza (2003) destaca que o primeiro carro foi trazido para o Brasil com a expedição do primeiro governador geral, Tomé de Sousa.

Incluído entre os utensílios de que se serviram os portugueses na construção, em 1549, da capital da colônia, a cidade do Salvador da Bahia de Todos os Santos. De feito, documentos incontestes informam que entre os operários que embarcaram em Portugal com o governador geral Tomé de Sousa, encarregado de tão momentosa tarefa, figuravam mestres de obras, carpinteiros, cavouqueiros, carvoeiros, pedreiros, carpinteiros, vaqueiros e dois carreiros, cujos nomes não se perderam: João Dias de Soajo e Martim Gonçalves (livro I das provisões desde 1549, manuscrito da biblioteca nacional). (SOUZA, 2003, p. 104).

Incumbido pelo rei D. João III de construir a capital como uma cidade fortaleza, Tomé de Sousa trouxe o carro com especial ênfase para a utilização do transporte de madeiras, pedras e materiais imprescindíveis para a construção civil (SOUZA, 2003). Este autor traz, ainda, relatos detalhistas sobre a compra de juntas de bois, cangas e carros, bem como os valores pagos pelo tesouro por tais materiais. Também 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. Este é relato do primeiro carpinteiro especializado na fabricação de carro de bois no Brasil.

Em Tipos e aspectos do Brasil, Soares (1970) destaca:

Rústico, modesto e vagaroso, o carro de bois foi o primeiro veículo de transporte que a nossa terra possuiu. Ainda hoje, nas pequenas fazendas onde faltam as boas estradas para os modernos veículos, êle continua a desempenhar a sua missão. A via férrea não extinguiu, apenas encurtou os percursos do carro de bois. Este leva a carga pesada que o muar não suporta. Não exige estradas preparadas para se deslocar. Êle mesmo as faz, ora rolando no campo limpo, ora aproveitando a picada da floresta espessa. Roda no solo arenoso, lamacento ou pedregoso e o relevo não lhe constitui obstáculo. Caracteriza-se pela rusticidade e enorme resistência. (SOARES, 1970, p. 63).

Há, também, grande participação do veículo nos movimentos religiosos, em especial nos registros do padre Serafim Leite, em sua obra seminal História da Companhia de Jesus no Brasil onde cita muitas referências ao carro e aos carreiros no que se refere à sua importância na construção de igrejas.

Mando ao ouvidor geral das partes do Brasil e aos ouvidores das capitânicas da governança e repartição da Bahia de todos os santos e mais justiças delas, que deem e façam dar e apenas para as mesmas obras todos os pedreiros, carpinteiros, cavouqueiros, *carreiros*, embarcações, servidores e quaisquer outros oficiais e coisas necessárias, pago tudo pelos preços da terra. Almeirim, aos 20 de fevereiro de 1575. (LEITE, 1986, p. 52, grifo nosso).

Na mesma obra o autor cita que era comum, em cada colégio jesuíta, haver um carro de bois à disposição dos padres da companhia e, durante uma epidemia em 1597, “[...] pós se o carro do colégio à disposição dos doentes para carregar os gêneros mais indispensáveis à vida,

como água, legumes, fruta, etc.” (LEITE, 1986, p. 204). Souza (2003) aponta também a ampla utilização dos carros de boi como principal transporte de mercadorias desembarcadas no porto da capital brasileira, bem como sendo o veículo usado entre a capital, os engenhos e roças em torno desta. Tal fonte assegura que, tão logo chegou ao Brasil, o carro se tornou o veículo por excelência em todas as necessidades ligadas ao transporte e ao trabalho, pois “[...] a carroça tirada por muares e cavalares só apareceriam no século seguinte” (SOUZA, 2003, p. 107).

Há, ainda, pinturas do veículo em ação, amalgamado na história do cotidiano nacional, especialmente ligado ao trabalho. 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. Os desenhos de Prost ficaram conhecidos pela serenidade das paisagens subordinadas à realidade e a não adesão ao exotismo, característica comumente atribuída à *Terra Brasilis* pelos artistas europeus aqui estabelecidos. Entre seus retratos se destaca ‘Carro de bois’, de 1638 (FIGURA 7).

FIGURA 7 - Carro de bois, de Frans Post, 1638, óleo sobre tela



Fonte: Disponível em: <https://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra24408/carro-de-bois>. Acesso em: 6 maio 2020.

Destaco esta obra acreditando que Frans Post é reconhecido, dentro da historiografia, como “[...] o primeiro artista em terra americana a ter dado uma visão fiel e ao mesmo tempo poética da região, evitando fantasias e inverossimilhanças”, como observa Leite (1988, p. 122).

Em Cultura e opulência no Brasil, obra de 1711, o jesuíta André João Antonil já destacava a importância do carro para transladar a cana e o açúcar dos engenhos, economia essencial do nordeste brasileiro, durante séculos.

Quem segue ao que corta (que comumente é uma escrava) junta as canas limpas, como está dito, em feixes, a doze por feixe, e com os olhos dela os vai atando; e, assim atados, vão nos carros ao porto, ou, se o engenho for pela terra dentro, chega o carro à moenda. A condução da cana por terra faz-se nos carros; e, para bem, cada fazenda há de ter dois, e, se for grande, ainda mais. (ANTONIL, 2012, p. 62).

O livro de Antonil (2012) é conhecido por ser um dos mais eruditos a tratar da economia colonial brasileira, nele já se dava destaque aos animais, ao retratar a compleição física destes, o trato no pasto e utilização dos bois de carro, tão úteis aos engenhos de cana de açúcar, não apenas como transporte nos carros, mas como ‘engrenagens vivas’ das moendas.

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. O que muito mais se há de advertir na condução das caixas, como se dirá em seu lugar. 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. E se moendo com água e usando de barcos para a condução da cana, é necessário ter no engenho quatro ou cinco carros com doze ou catorze juntas de bois muito fortes, quantos haverá mister quem mói com bestas e bois e tem cana própria para se conduzir de longe à moenda? Advirta-se muito nisso, para se comprarem a tempo os bois e tais quais são necessários, dando antes oito mil-réis por um só boi manso e redondo do que outro tanto por dois pequenos e magros, que não têm forças para aturarem no trabalho. (ANTONIL, 2012, p. 62-63).

O carro também integrava o cenário da lida urbana, como bem mostra Jean Baptiste Debret, artista francês, insistentemente revisitado pela historiografia brasileira por seu papel enquanto retratista, vindo para o Brasil com a missão artística francesa, a mando de D. João VI, por meio da iniciativa da Corte Portuguesa, estabelecida no Rio de Janeiro a partir de 1808. Uma de suas gravuras mostra um carro de bois transportando carne no matadouro público do Rio de Janeiro, situado na rua Santa Luzia, que, segundo o próprio artista, na legenda da obra, representa a partida de um carro de bois com carne fresca, destinada a um dos estabelecimentos públicos da cidade (MORAIS, 2009).

FIGURA 8 - 'Transporte de carne', de Jean Baptiste Debret (1839)



Fonte: Moraes (2009, p. 81).

De todo modo, o carro era tão popular que influenciou a elaboração de ditos populares, dentre os quais ressalto um provérbio oitocentista que circulava no Rio de Janeiro e que fazia menção comparativa entre políticos e carros: “Os ministros são como o carro, se o untam anda e corre, se não untam chia e grita”¹² (MATUTINA MEIAPONTENSE, 1835, p. 4 *apud* NOGUEIRA, 1980, p. 127).

3.3.1 O quadro de Pedro Américo

Entrelaçando-se à História Cultural, os estudos sobre imaginários políticos voltam suas análises para a formação e encenação de imagens e símbolos que permitem relacionar os interesses sociais com estratégias de legitimação do poder do Estado Nação na construção de suportes ideológicos simbólicos capazes de fornecer sedimentação à uma memória coletiva nacional. Evocando estes ideais, vários historiadores, intelectuais e artistas foram contratados pelo Estado com a incumbência de criar e/ou reconstituir obras e datas importantes, as quais pudessem fornecer, à história e à imagem da nação brasileira, uma gênese de nossa identidade sociopolítica. O quadro de Pedro Américo, intitulado ‘Independência ou morte’, de 1888 (FIGURA 9), é um dos melhores exemplos das tentativas de construção deste ideário nacional

¹² Não localizei referências que delimitem os significados deste dito popular. Acredito que a expressão ‘untar os ministros’ signifique, indiretamente, práticas de corrupção ligadas à concessão de recursos monetários escusos.

e, não por acaso, retrata um tropeiro, um carro de bois e um carreiro com objetivos bastante específicos.

FIGURA 9 - Independência ou morte, de Pedro Américo, 1888



Fonte: Disponível em: <https://www.historiadasartes.com/sala-dos-professores/independencia-ou-morte-pedro-americo>. Acesso em: 20 ago. 2019.

Como destaca Sandes (2011), a pintura sugere um tom grandiloquente, tentando simbolizar uma independência romantizada pelos elementos dos cavalos e das tropas em tom marcial, coligados com o príncipe D. Pedro I centralizado e figurando como personagem teatralmente alavancado como pilar da nova ordem política. Estes tons fornecem, à independência, um timbre impactante e heroicizado. Convenientemente, Pedro Américo reconstruiu, na cena, alguns detalhes vistos como ‘incidentes perturbadores’, como a montaria do príncipe e as vestimentas reais, pois, para ele, a realidade inspira – e não escraviza – o pintor de acontecimentos históricos que, segundo ele próprio, deve ser “[...] uma espécie de historiador peado pelas exigências da esthetica e pelas exigências da tradição [...] em um grande número de raciocínios derivados a um tempo da ponderação das circunstancias verossímeis e prováveis [...]”¹³ (FIGUEIREDO, 1888, p. 13).

O quadro foi exposto, pela primeira vez, em Florença, em 1888 e, na ocasião, contou com a presença do Imperador Pedro II. Lima (2014) ressalta:

[...] a intuição genial do pintor Pedro Américo, colocando no seu quadro da proclamação da Independência, em plano inferior ao príncipe e à sua comitiva militar

¹³ No trecho citado, destaque para o português utilizado na época, aqui reescrito na íntegra.

vibrante de entusiasmo, com as espadas nuas e alçadas e nos lábios o grito épico, o carreiro boçal, guiando seus bois, atônito diante daquela cena cujo sentido completamente lhe escapava. (LIMA, 2014, p. 31)

Sandes (2011), por sua vez, atenta para o fato de que, segundo ele,

O carreiro inventado pelo pintor atenuava o deserto das colinas que cercava os homens, indicando a presença diminuta do povo ainda que alheio a toda atmosfera marcial e épica que o cercava. Com o carreiro, procurava-se combater a ideia de que o grito ecoou no deserto, faltando ali a presença de homens comuns, capazes de acompanhar o gesto de formação nacional. (SANDES, 2011, p. 93, grifos nossos).

É escusado dizer que o quadro faz parte do conjunto de elaboração das narrativas e das pictografias que, uma vez inventadas/construídas, ganharam o peso de uma tradição e de uma identidade nacional. Pedro Américo consegue, assim, criar um ícone imagético, cuja inserção na (s) cultura (s) reapropria, reproduz e ressignifica seus símbolos, processo este denominado de agenciamento de imagem por Ginzburg (2014). Na obra, um tropeiro, um carreiro e um carro de bois, elementos que funcionam como evocação da prodigalidade rural brasileira, expressam como esta região ‘estava presente’ em um dos atos políticos mais importantes da história nacional. Ao construir a representação de três personagens que eram os vetores da comunicação entre interior e litoral, Pedro Américo, além de buscar destacar símbolos que unificassem o País, realça o papel dos coadjuvantes e de outros personagens que podiam ser vistos como um compósito da identidade nacional, cuja vida, direta ou indiretamente, seria afetada pela independência. Impregnada de intenções e jogos de poder, a imagem foi assim colocada por diversos interesses. De acordo com Bourdieu (1989), as regiões, antes de serem uma realidade natural, são fruto de criteriosas escolhas políticas, resultado de poderes simbólicos, por sua vez instituídos por ordens de representações das mais diversas alçadas. A ideia de construção da nação não poderia acontecer se, em seu quadro, Pedro Américo não elencasse elementos que personificassem a participação do povo.

Amplamente reproduzida e disseminada nos manuais escolares, a cena de Independência do Brasil integra uma imagem capaz de reproduzir a imaginação nacional e criar uma comunidade imaginada (ANDERSON, 2013), pois oferece um exercício de perenidade histórica ao tentar integrar diferentes indivíduos a uma comunidade que compartilha símbolos e signos em comum. Ainda que haja amplas divergências políticas culturais e de outras ordens entre os indivíduos que compõem as nações, símbolos como a tela ‘Independência ou morte’ oferecem sedimentos afetivos que permitem, à sensibilidade comunitária, reconhecer-se enquanto pertencente a um mesmo espaço imaginário.

Fruto de um poder simbólico encomendado e chancelado pelo Estado, através do quadro, o carreiro se torna, aqui, a transfiguração imagética e plástica reprodutiva de uma parte desta comunidade imaginada e ‘regionalizada’ (BOURDIEU, 1989); a figura do lavrador, da lida no campo e da ruralidade, tipicamente relacionadas ao contexto brasileiro vigente na época, ganham papel de destaque na obra, narrativa histórica que – a despeito de todas as suas limitações conceituais, teóricas e seus anacronismos – continua sendo uma das mais reproduzidas na história brasileira.

3.4 A CHEGADA EM GOIÁS

Nogueira (1980) assegura que o carro chegou ao estado de Goiás nos últimos anos do século XVIII, mas foi distribuído, de forma geral, pela região, nas primeiras décadas de 1800. Porém, as fontes utilizadas por ele não permitem precisar, de forma específica a data, já que, como sugere o autor, este sistema de transporte “[...] não se instalou de uma vez. Não teve pompa de ato inaugural, nem teve registros especiais, na terra anhanguerina tão pobre de registros naquele tempo. Nasceu e cresceu em silêncio” (NOGUEIRA, 1980, p. 38).

O autor garante que os carros se tornaram mais constantes no estado a partir de 1830 e destaca que *A Matutina Meiapontense*, primeiro jornal goiano, instalado em Meia Ponte (atual Pirenópolis), divulgava as ‘carradas’ como padrão volumétrico do milho, medida esta que se tornou permanente nos meios rurais goianos. Segundo ele, em 1831, por ocasião da instabilidade política que foi se desenhando no Brasil com o princípio do período regencial (1831-1840), agitações nacionalistas repercutiram em terras goianas, o que fez com que a Câmara Municipal de Goiás aprovasse uma medida radical que visava conter a incidência de distúrbios populares.

Assim, o uso de armas, até mesmo o porte de bengalas e paus, foi proibido ao povo. No artigo 3º de tal prerrogativa, diz que somente “[...] é permitido aos carreiros o uso de aguilhoadas quando acompanharem seus carros” (MATUTINA MEIAPONTENSE, 1835, p. 3 *apud* NOGUEIRA, 1980, p. 137). Tal ato faz referência às guiadas utilizadas pelos carreiros e demonstra a necessidade do carro na logística dos transportes, já que, para carreiro e candeeiro, é impossível exercer as técnicas de guia sem seu instrumento.

Mas, observando um panorama estadual geral, Nogueira (1980, p. 42) ressalta que os carros de boi tiveram, como principais ensejos, “[...] o transporte microrregional de produtos da lavoura, e o transporte de sal para gado”. Assim, a região norte de Goiás, a que mais sofreu economicamente com o esgotamento dos veios auríferos, permaneceu mais disposta às

incursões tropeiras que à frequência do carro de bois, uma vez que o modelo de pecuária extensiva não foi praticado naquela região durante longa data no século XIX. E a lavoura, mais usada enquanto prática de subsistência, dispensava o uso de sal para o gado, que era criado de forma rudimentar.

Diversas abordagens historiográficas situam o século XIX como um período de ruralização nas terras goianas (AQUINO, 2007; CHAUL, 1988; DEUS, 2000; NOGUEIRA, 1980). Conforme o ciclo do ouro em Goiás foi se esgotando e, no principiar do século XIX, a economia goiana foi sendo alvo de tentativas de reincorporação pela Coroa situada no Rio de Janeiro, a incorporação da pecuária extensiva levou os carros de bois, os tropeiros e, posteriormente, os boiadeiros, a terem um lugar cada vez de maior destaque em âmbito estadual. E isto não apenas por sua importância no panorama econômico, como também porque acabaram por ser acionados como transmissores da comunicação e transporte entre Goiás e o litoral do Brasil, até a chegada das primeiras ferrovias, no principiar do século XX.

3.4.1 A guerra

Nogueira (1980) aponta que os carros de bois tiveram participação efetiva no transporte de víveres para abastecimento de tropas durante a Guerra do Paraguai (1864-1870). Por meio das informações registradas em relatórios militares se sabe que a cidade de Coxim (MS) se tornou grande fornecedora de sal para Goiás, graças à distância mais curta que São Paulo – cerca de 50 léguas, o que tornava o preço mais acessível, existindo maior facilidade para permutas de mercadorias e melhores estradas. O relatório do Tenente Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim reitera a logística geográfica:

O terreno em geral plano e seco por onde se estende a estrada, a torna apropriada a condução por carros de qualquer sistema, o que certamente trará uma redução de transporte, substituindo o caro sistema de condução em costas de animais. É assim que no último período do comércio do Coxim, antes do começo da guerra do Paraguay, muitos carreiros de Bomfim e de outros lugares, em vez de irem buscar o sal na estrada do Rio Grande (estrada de São Paulo) dirigiam-se para o Coxim. (NOGUEIRA, 1980, p. 47).

Ainda segundo este autor, com a vitória da tríplice aliança (Brasil, Uruguai e Argentina) no Passo da Pátria, em 1866, a região sudoeste de Goiás ganhou importância geográfica militar, pois por ela poderiam circular mercadorias, uma vez que, com a guerra, as vias marítimas se tornaram, em boa parte, impraticáveis. Era necessário, então, consolidar novas rotas, como fizeram os carreiros.

A partir do sudoeste goiano abriram e fixaram por utilização nas décadas seguintes, uma nova estrada salineira. A nova rota passou a demandar Três Lagoas, cidade mato-grossense próxima do rio Paraná. [...]. Tais informações asseguraram que se tratava de um caminho difícil de transpor. Demasiado arenoso em muitos trechos, exigia dos bois muito esforço extraordinário. As rodas dos carros se metiam profundamente na areia do caminho, e se agarravam ao solo, tornando o veículo muito mais pesado ao esforço de tração. As viagens para Três Lagoas desde o sudoeste de Goiás eram conseqüentemente muito demoradas. Exigiam nada menos que 14 juntas de bois, quatro das quais destinadas a revezamentos necessários. (NOGUEIRA, 1980, p. 48-49).

O autor ainda destaca que, no caminho descrito, era frequente o tráfego de dezenas de carros de bois. Acampados em pousos específicos, tais carreiros aproveitavam a fauna da região para caçar antas, cujo couro, dotado de uma conhecida resistência, era utilizado na confecção de correias para a composição carreira. Em um dos episódios mais memoráveis da guerra, a Retirada de Laguna (FIGURA 10), os carros de bois tiveram ampla participação, conforme narra Alfredo de Escragnolle Taunay, o futuro visconde de Taunay.

A coluna do exército brasileiro, comandada pelo Coronel Carlos de Moraes Camisão, penetrou em território paraguaio, adentrando em Laguna no mês de abril em 1867. Por demais distante das linhas brasileiras, sem possibilidade de abastecimento das tropas, açoitados por epidemias de cólera, tifo, beribéri, e sob constantes ataques da cavalaria paraguaia, fez-se necessário uma retirada estratégica, principiada em maio de 1867. Os víveres, as munições e, especialmente os feridos, foram transportados nos carros adaptados como ambulâncias (TAUNAY, 1983).

Vinte e nove outros feridos haviam sido trazidos de vários pontos; foram colocados pelos nossos médicos em carros de bois, nos quais ficaram muito apertados e acumulados, recebendo, porém, todos os socorros que as circunstâncias permitiam (TAUNAY, 1983, p. 125).

Um dos personagens que mais se destacaram no conflito, utilizando carro de bois, foi José Luís Cardoso Sales, um dos grandes fornecedores de tropas em operação durante a guerra. Segundo Souza (2003, p. 162), Cardoso Sales era um conhecido proprietário de carretas (como eram chamados os carros de boi na região sul do Brasil) e sua participação foi decisiva no curso final da guerra: “Alcançado e invadido o Paraguai, Sales, em todas as marchas do 2º corpo, o acompanhou com mais de 400 carretas tiradas por bois, carregadas de gêneros de toda espécie para o fornecimento das tropas e dos hospitais”.

FIGURA 10 - Representação da retirada da Laguna (autoria desconhecida)



Fonte: Disponível em: http://www.dphcex.eb.mil.br/index.php?option=com_content&view=article&id=229:11-de-junho-final-da-retirada-de-laguna-1867&catid=39&Itemid=300. Acesso em: 6 ago. 2019.

A relevância de suas ações o levou a ser condecorado, pelo governo imperial, com o título de Barão de Irapuá no fim do conflito.

3.4.2 Cotidiano goiano

No entanto, os carros não eram utilizados apenas nas jornadas de extensas quilometragens. Conforme Aquino (2007), os carros de boi também faziam as chamadas ‘viagens de porta’, como eram conhecidos os trajetos de curta distância, onde se transportavam pessoas. A autora ressalta, ainda, que tais empreendimentos eram muito úteis, em especial, no transporte de mudanças de domicílio e “[...] sobretudo nos casos de enfermidades, onde o doente necessitasse de atendimentos especiais e não tivesse condições de fazer uma viagem a cavalo” (AQUINO, 2007, p. 103).

No século XIX os carros de boi eram também conhecidos por prevalecer sobre os tropeiros no transporte de sal. Deus (2000) aponta que tal característica lhes foi atribuída por dois fatores intrínsecos: o primeiro está ligado às necessidades econômicas do estado de Goiás, que, durante a maior parte do século XIX, tornou-se conhecido pela prática da pecuária extensiva, a qual necessitava do sal para alimentação dos bovinos. O segundo motivo é que o

transporte via tropas era mais caro. Assim, por ser visto como trabalho mais nobre, Prado Júnior (1999) destaca que os tropeiros seguiam somente trajetos previamente fixados, de modo que eram organizadas com antecedência as datas de saída, de chegada e os valores de seus fretes obedeciam a tabelas preparadas para tal, especialmente após 1850. Reservava-se, aos tropeiros, os fretes luxuosos, artigos caros e nobres além das ‘últimas novidades da corte’ (DEUS, 2000), além do mais, a própria estrutura do carro lhe servia de condição natural mais favorável ao transporte deste gênero, o sal, como bem cita Souza (2003).

O 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 o seu destino final. O couro de 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).

Como o traslado de alto custo dos tropeiros era uma opção para poucos, os carros de bois passaram a ser os vetores para transporte do sal. Estas viagens para o litoral demoravam meses, mas se tornaram tão comuns que as vias frequentadas pelos pesados carros acabaram por ficar conhecidas como ‘estradas salineiras’. Ressalta-se que o sal era um elemento dispendioso, mas essencial aos interiores, o que acabou por popularizar muito o carro de bois. O levantamento de Rezende (1983) mostra que, no século XIX, durante o auge do transporte deste gênero, existiam cerca de 2.500 carros de bois entre as regiões de Goiás, Minas Gerais e Mato Grosso.

O principiar do século XX assistiu ao surgimento das vias férreas em Goiás e, com o avançar das décadas e as políticas de inclusão do Estado ao panorama nacional, novos transportes foram paulatinamente inseridos nas estradas goianas. Mas, conforme destaca Borges (2000), é necessário levar em conta que o sistema ferroviário foi mais amplamente difundido nas regiões sul e central de Goiás, o que explica a contínua funcionalidade dos carros de boi durante os períodos de inclusão das ferrovias. Ou seja, “[...] o trem de ferro e o carro de bois, bem como as tropas de burros, formavam um sistema modal de transporte responsável pela circulação de mercadorias e pelo incremento das transações comerciais no Estado” (BORGES, 2000, p. 54). Deste modo, o apito do trem e a cantiga dos carros de bois se confundiam nas estradas e nos terminais ferroviários.

Quase quatro séculos depois de ajudar a construir a primeira capital do Brasil, o carro de bois apareceu como veículo inestimável à construção da capital goiana, que surgiu como

fruto da política ludoviquista¹⁴ alicerçada pelo projeto de nacional desenvolvimento de Getúlio Vargas e, curiosamente, sob o signo do ‘moderno’ (FIGURA 11).

FIGURA 11 - Construção do Palácio do Governo



Fonte: Disponível em: <http://www.curtamais.com.br/goiania/17-fotos-rarissimas-de-uma-goiania-que-voce-nao-conheceu>. Acesso em: 20 maio 2020.

Em julho de 1942, Atílio Correia Lima, um dos principais autores do plano urbanista de Goiânia, concedeu uma entrevista ao jornal carioca *A Noite*. O colunista responsável pela entrevista – cujo nome infelizmente não consta no texto, coloca, como subtítulo, anterior à fala do entrevistado, os seguintes dizeres: ‘Onde o carro de boi é mais útil que o automóvel’. Em sua fala, o urbanista Atílio Correia Lima afirma que:

Felizmente todos os óbices foram vencidos e aí está Goiânia em pleno florescimento. Tanto mais valor te esse seu desabrochar porque não foi cidade criada com pompa e altos dotes. Ela se fez desde a primeira edificação que foi o palácio do governo, através de todas as vicissitudes, à custa ainda do carro de boi; desse mesmo carro de boi dos outros tempos da conquista. Foi esse mesmo carro de boi que nos serviu para movimentar a terra na construção das pistas para o aeroporto da cidade. (GOIÂNIA..., 1942, p. 3).

No entanto, a marcha do progresso e da modernidade fez irrefreável as comparações quanto às discrepâncias existentes entre os automóveis, caminhões e a rusticidade do carro de bois, que logo passou a ser visto como sinônimo do atraso. Os primeiros debates ressaltam que

¹⁴ Refere-se a Pedro Ludovico Teixeira, interventor de Goiás nomeado por Getúlio Vargas, em 1930, e depois eleito governador. A construção da cidade de Goiânia foi alicerçada juntamente com a transferência do título de capital do estado de Goiás, que antes pertencia ao município de Goiás, antiga Vila Boa. O projeto ludoviquista atendia ao programa nacional de Vargas de marcha para o Oeste e desenvolvimento econômico da região centro-oeste, ao passo que se mostrava como uma ‘solução’ empreendida pelo interventor no sentido de alijar, do poder econômico e político, as oligarquias que outrora governavam o Estado e que residiam na antiga capital.

o carro de tração animal é vítima de sua própria estrutura, já que seu peso e as formas de suas rodas passaram a serem vistos como principal fator de estragos feitos nas novas estradas. Deus (2000) ressalta que a pavimentação das vias não resistia aos cravos dos rodeiros, os quais abriam sulcos paralelamente à extensão dos caminhos. A autora cita que, em 13 de maio de 1922, o então governador de Goiás, Eugênio Jardim, publicou um decreto impondo aos municípios que construíssem e conservassem suas estradas e que excluíssem os chamados carros de bois, que por elas não poderiam transitar.

Nogueira (1980) corrobora esta tese, dizendo que, já na década de 1920 algumas cidades criaram leis municipais que passam a coibir o tráfego dos carros de bois, ato que, simultaneamente, conduziu à maior inclusão e utilização dos automóveis como principal meio de transporte. No entanto, o carro de bois continuava muito frequente, não apenas em Goiás, mas em todo o Brasil. De acordo com os apontamentos de Souza (2003), em 1939 houve um grande recenseamento em todo o Brasil a fim de definir a quantidade destes veículos, devidamente registrados, que circulavam em cada Estado. Os números do censo são significativos, como se pode visualizar no Quadro 1.

As apurações apresentadas foram retiradas do anuário estatístico do Brasil e, conforme Souza (2003), tais números provavelmente não compreendiam a frota total, dada a enormidade territorial, a quantidade de carros sem registro e também levando em conta que tais cálculos representam apenas os veículos em rodagem efetiva, não contando os milhares de outros que permaneciam estacionados, sem uso. Mas, respeitando a natureza da contagem, em um esforço comparativo, o autor também levantou a quantidade de veículos motorizados que, em 1939, rodavam no País, e chegou ao total de 64.701, o que mostra que, em pleno século XX, ainda havia uma enorme dependência dos pesados carros de bois para transporte.

No fim da Segunda Guerra Mundial a carência no abastecimento de carne lançou os olhares deste mercado aos bois carreiros. Grandes, musculosos e erados, rendiam copiosas arrobas de charque. O avanço das rodovias, a crescente substituição pelos automóveis e caminhões, a elaboração de leis restritivas e a atratividade da carne dos bois carreiros acabam por subjugar os pesados carros, alijando-os, cada vez mais, da prodigalidade rural.

Quadro 1 - Número de casos de bois registrados no Censo de 1939 no Brasil

UNIDADES FEDERATIVAS	ANO		
	1937	1938	1939
Acre	29	36	58
Amazonas	464	464	465
Pará	108	108	261
Maranhão	3048	3384	3445
Piauí (4)	--	--	--
Ceará	180	239	350
Rio Grande do Norte	539	428	654
Paraíba	1974	2024	2146
Pernambuco	3640	3640	4891
Alagoas	3812	3934	4148
Sergipe	3166	3390	4154
Bahia	20531	18531	18328
Espírito Santo	556	396	644
Rio de Janeiro	4810	4623	3206
São Paulo	4629	4815	4142
Paraná	138	111	118
Santa Catarina	11955	12746	13141
Rio Grande do Sul	60821	66376	46950
Mato Grosso	973	972	1372
Goiás	10708	8808	10575
Minas Gerais	51261	51286	51298
Total	183.342	186.311	170.346

Fonte: Adaptado de Souza (2003, p. 138).

Nos anos subsequentes o carro foi cada vez mais açoitado pelas medidas econômicas que avançam País afora. Conforme sustenta Machado (2006), a década de 1970 operou profundas mudanças na cultura popular e na utilização dos carros de bois. As políticas econômicas da ditadura civil militar buscavam, no cerrado, o lugar onde terras produtivas e lucrativas pudessem elevar o mercado econômico regional ao agroexportador nacional.

Em Goiás, no Governo de Leonino Caiado (1971 a 1974), elaborou-se um plano intitulado '*Ação do Governo do Estado*', com a finalidade de incentivar o desenvolvimento da economia goiana de modo a ampliar sua participação na economia nacional. Goiás deveria atingir um ritmo acelerado de crescimento anual, compatível com o proposto no plano federal. (SILVA, 2002, p. 25, grifos do autor).

A crescente importância em torno do Centro-Oeste, visto, entre outros espectros, como local de produção de alimentos pelo Plano de Nacional Desenvolvimento (II PND-1975 a 1979), incentivou a instalação de grandes plantações, que acabam por substituir, gradativamente, as pequenas propriedades, cujo estilo de vida, marcado pela religiosidade popular e a solidariedade vicinal, foram alteradas por uma dinâmica competitiva nos moldes do

capitalismo globalizante. Nogueira (1980), por conseguinte, afirma que este movimento foi a ‘última pá de cal’ atirada sobre os pesados carros.

Tais medidas econômicas tiveram seus efeitos sentidos a curto e a longo prazo, pois, segundo Machado (2006), interferiram marcadamente na cultura popular do interior do Brasil. Incapazes de oferecer a rapidez desejada, em um horizonte econômico onde a produção era medida em milhares de toneladas, os carros de boi perderam função dentro das imensas plantações, sendo relegados às necessidades de pequenas propriedades e sustentados quase que apenas pelos ânimos memorialísticos e afetivos de simpatizantes.

3.4.3 Trindade (GO): da restrição à adoção

*Efetivamente a cidade teve um progresso rápido.
Muitos homens adotaram gravatas e profissões desconhecidas.
Os carros de boi deixaram de chiar nos caminhos estreitos.
O automóvel, a gasolina, a eletricidade e o cinema.
E impostos
(Graciliano Ramos. São Bernardo).*

Embora seja impossível precisar com exatidão, sabe-se que desde o principiar do culto ao Divino Pai Eterno, em 1843¹⁵, tornou-se comum pessoas se dirigindo à região do Barro Preto, atual Trindade (GO), em carros de bois. Jacób (2000) informa que,

Desde o princípio da romaria contavam-se carros de boi vindos de todo o interior goiano, Bahia, Maranhão, Pará, Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso. [...]. Quando a noite descia os sinos tangiam plangentes a hora sagrada do “Ângelus” e por toda a cercania ressentia-se o cheiro de alho frito, arroz refogado com pequi, linguiça frita e carne assada. Ao lado de cada carro de bois as mulheres cozinhavam em “mariquinhas”, tripés de ferro, montados sobre braseiros. (JACÓB, 2000, p. 92-93).

Sabe-se que o carro de bois, além de servir como a evocação de uma memória coletiva (HALBWACHS, 1990) e de ser um instrumento material que permite visualizar novos horizontes ontológicos (GONÇALVES, 2007), é acionado diretamente pelos romeiros, carreiros e peregrinos na romaria do Divino Pai Eterno e sua ampla gama de devoção.

¹⁵ Segundo Jacób (2000), o culto ao Divino Pai Eterno teria surgido por volta de 1840, quando o casal Constantino e Rosa Xavier encontraram um medalhão de barro nas margens do córrego do Barro Preto. No medalhão aparecia a imagem da Santíssima Trindade coroando a Virgem Maria. O casal construiu um pequeno oratório coberto por um rancho feito com folhas de buriti e, desde então, o culto ao Pai Eterno passou por variadas dinâmicas e transformações estruturais envolvidas.

França (1985, p. 150) afirma que, na região do mato grosso goiano¹⁶, onde se encontrava Barro Preto (atual Trindade), houve extensa chegada de levas de migrantes oriundos de Minas Gerais, os quais, “[...] provenientes da região do triângulo mineiro que desenvolveram a agricultura e a pecuária e foram com os seus carros de bois à festa de Trindade”. De fato, a narrativa mais conhecida acerca do principiar da romaria e da festa em honra ao Divino Pai Eterno fala sobre o medalhão encontrado pelo casal de agricultores Constantino Xavier e Ana Rosa Xavier, ambos oriundos de Minas Gerais.

Mas, desde as primeiras romarias, o carro de bois e a Festa de Trindade (GO) sempre foram vistos como uma espécie de fraternidade univitelina. A romaria do Divino Pai Eterno está em consonância com o tráfegar dos carros por motivos, dos quais, vale a pena destacar. Em primeiro lugar, é preciso entender que, para os carreiros, o carro de bois é uma ‘casa móvel’, expressão muito utilizada pelos mesmos¹⁷. O carro é o lugar onde todos os utensílios práticos, a serem usados no trajeto da romaria, ficam armazenados: barracas, fogões improvisados, panelas, materiais de limpeza, roupas de cama, mesa e banho, enfim, todos os objetos básicos utilizados no dia a dia. Obviamente, dentro do carro também vão os alimentos a serem consumidos durante os dias do trajeto e estes variam desde aqueles não perecíveis – como arroz, feijão, verduras, carne de lata e frutas até os preparados com antecedência – quitandas, paçocas, bolos e outros prontos para o consumo, sem cozer. Em geral, estes últimos alimentos são feitos em grande quantidade pois, para ‘seguir o trecho’, é necessário se alimentar bem.

Assim, na gênese do culto ao Divino Pai Eterno, o carro de bois, mais que um meio de transporte, garantia, a seu proprietário, a possibilidade de se deslocar de sua propriedade transportando desde sua família até a parte material essencial do cotidiano de seu lar, tornando-se, assim, ‘sua casa fora de casa’: o carro de boi em trajeto para Trindade, torna-se um microcosmo familiar típico, por vezes visto de maneira bem-humorada (FIGURA 12). A esta função pragmática interligava-se outra, de caráter religioso e transcendente. Logo, como destaca Veloso (2008), o carro de bois também possibilitava que se transportasse, dentro dele, pessoas doentes que não podiam se locomover a pé ou a cavalo em virtude de sua situação

¹⁶ Teixeira (2012, p. 56), em sua tese de doutoramento, refere-se à região do mato grosso goiano dizendo que ela é assim chamada “[...] desde a época das entradas dos Bandeirantes em Goiás no século XVIII”, tal nomeação “[...] foi dada para retratar uma porção territorial de uma região mais central com grande presença da floresta estacional decidual (floresta tropical)”. Conclui destacando que “[...] as características físicas do solo, com excelente extensão de terras férteis, constituíram um polo de atração de migrantes, sendo alvo de políticas de expansão da fronteira agrícola, demográfica e econômica idealizada por Getúlio Vargas nos anos 30 – a Marcha para o Oeste”.

¹⁷ Trata-se de uma categoria nativa, observada durante o trabalho de campo.

física, que viajavam na romaria com a esperança de que, ao chegar no santuário do Pai Eterno, recebessem a intercessão do Divino e o milagre da cura.

FIGURA 12 - Charge de Jorge Braga



Fonte: Acervo pessoal do professor Dr. Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado¹⁸.

Outro fator importante a ser levado em conta, no que se refere ao papel do carro e sua ligação com a romaria, está relacionado às doações ao santuário, algo historicamente registrado. Ainda hoje há o costume de transportar, em carro de bois, alimentos a serem doados às instituições de caridade ligadas aos missionários redentoristas, assim como cimento e materiais de construção para a manutenção ou construção de templos e capelas – o que também é uma possível explicação para o envolvimento dos carros com a romaria de Trindade (GO).

Mas, mesmo sendo amplamente desenvolvida em torno do carro de bois, a romaria a Trindade (GO) também sofre com retaliações desde a década de 1920, por meio das já citadas leis que restringiam a circulação dos carros sob a justificativa de que estes eram danosos às estradas. Segundo Deus (2000), muitas seriam aplicadas caso não houvesse o cumprimento de tais normas restritivas. No entanto, os obstinados carreiros, insistentemente, continuavam indo à ‘capital da fé’ em seus veículos, pois não viam o ato de desafiar os estatutos jurídicos municipais e estaduais como a pior das infrações; não ir à Trindade (GO) em carros de bois é que configuraria uma transgressão da ordem simbólica do sagrado, ignorando a religiosidade da romaria, já tradicionalmente ligada ao carro de bois.

¹⁸ Note-se que, como bem destaca o professor Dr. Bento Fleury, a charge traz elementos identitários típicos do romeiro/carreiro e das populações que vivem na zona rural goiana: uma cabaça dependurada ladeando o carro, o sertanejo entretido com seu cigarro segurando um frango para o almoço, a onomatopeia do canto nostálgico do carro e a mãe com olhar punitivo ao filho.

Durante a gestão municipal de 1983-1988, houveram atritos entre o então prefeito de Trindade e os carreiros. A prefeitura proibiu a circulação dos carros de bois dentro das vias públicas da cidade sob a mesma justificativa de outrora, de que estes estragavam o asfalto. Ainda segundo Deus (2000), foi este episódio que causou a institucionalização, por meio da Igreja Católica e da prefeitura de Trindade (GO), do desfile dos carreiros; ocorre que o poder público, em acordo com a Congregação dos Missionários Redentoristas, sugeriu a criação de um desfile a ser feito em lugar equidistante, específico para tal. Foi uma estratégia empregada no sentido de minimizar a expansão de uma crise entre prefeitura e os fiéis do Pai Eterno, além de configurar o ritual que possibilita maior expressão e visibilidade aos carreiros. Deste modo, reintegrou-se o desfile à romaria, agora com o protagonismo dos carros de bois amplamente visto pelo público e constituído pelas narrativas midiáticas como a expressão de um passado tradicionalmente ligado à ruralidade goiana. Desde então, boa parte das prefeituras dos municípios de onde se originam os carreiros, participam direta ou indiretamente das romarias, contribuindo com incentivos financeiros e logísticos.

O estado de Goiás, marcado pelo isolamento geográfico e pela adjunção territorial, fez gestar peculiaridades típicas, muito particulares. O convívio nos ermos rurais, marcados pela desassistência governamental desde os primórdios da província, no século XVIII, fez aflorar manifestos culturais ligados à solidariedade vicinal e tipos de compadrio estruturais, instituídos pelo espectro familiar. A religiosidade foi hipertrofiada, dentro do seio doméstico, sendo sujeita a matizes muito características de um catolicismo popular, práticas de mestiçagem e aparições fortemente marcadas pelo sincretismo.

É, ainda hoje, muito comum tratar os santos como divindades próximas ao seio familiar, por vezes no diminutivo, a fim de – em um exercício subjetivo – aproximá-los do convívio, atribuindo, indiretamente, certa familiaridade ou camaradagem entre sujeito/divindade. Dentro desta polifonia cultural – marcada pelo popular e pelas práticas ligadas a um estreito vínculo entre homem, meio natural e espiritualidades diárias – emerge o carro de bois como um instrumento capaz de jungir todas estas dimensões, aparentemente, sem maiores restrições por parte dos carreiros e de seus entusiastas.

Observei, durante a construção do carro de bois, que há uma comunhão entre técnicas, conhecimentos naturais, religiosidades e, entre os mais novos construtores, a adoção de adereços e ferramentas elétricas, que facilitam o processo de construção. A composição deste emaranhado de ferramentas e significados no *modus faciendi* do veículo certamente compõe um novo mosaico simbólico sobre a história do carro de bois, vetor primordial desde os primórdios da história da humanidade. As novas configurações acerca do que envolve fazer o

carro e utilizá-lo em diferentes contextos são parte da fluidez cultural, adaptando técnicas, tradições e práticas cotidianas segundo as demandas de seus praticantes; mostrando, por conseguinte, fôlegos renovados, ainda que, muitas das vezes, seja comum, por parte de seus atores, rememorações bucólicas do passado, trazendo, direta ou indiretamente, o paradoxo do ‘passado melhor’ que o hoje. O carro de bois se situa como uma dessas redes de narrativas devaneantes, que transpõem tempo e espaço, a partir da evocação física memorialística dos chamados ‘objetos’.

3.5 O CARRO E SUA ESTRUTURA: INFORMAÇÕES BÁSICAS

O histórico em torno do carro de bois faz com que se crie todo um imaginário por meio do qual, antes de tudo, interliga-se tal veículo a sistemas sociais antiquados e tomados sob o signo do antigo e do atraso. Mas esta suposta rusticidade engana. Há uma engenharia bastante competente por detrás do carro, de modo que se pode encarar o trabalho dos carapinas como científico no sentido de que se trata de um conjunto bastante organizado de conhecimentos relativos sobre as formas de construção. Estes conhecimentos são obtidos mediante observação, experiências e experimentações típicos de metodologias próprias. Construir um carro de bois funcional é uma experiência bastante complexa, para qual olhares leigos podem atribuir simplicidade ou rusticidade.

Basicamente o carro de bois goiano – e, neste sentido, utilizo de forma mais generalizada aos carros os quais tive contato em minha pesquisa – é dividido em três partes estruturais que vão sendo moldadas segundo medidas anteriormente feitas sob encomenda e, em geral, principia-se pelas rodas. Logo depois vem a mesa e, por último, tem-se o eixo.

As medidas dos carros e boi quase sempre obedecem a critérios ligados à funcionalidade, mas também à estética. Carreiros e carapinas falam muito sobre a aparência dos carros de boi e dos animais. A formatação de uma mesa deve ser talhada em consonância com um determinado tamanho do par de rodeiros, sua altura e o tamanho das três partes que a compõem. O eixo também deve ser feito tendo em mente o tamanho inicial da mesa. A medição geral para toda a construção são os balaio. Eu havia compreendido que um balaio de milho corresponde a 120 espigas, mas aprendi que o balaio também varia de região para região, como explica o senhor Luiz Souza:

Tem região do país que a medida do balaio é feita de acordo com o peso do milho na palha. Por exemplo, um balaio de milho, você vai juntar um milho na lavoura, você junta ele na espiga e o que acontece. Você vai colocar ele lá, dentro do balaio, aí você

pesava ali o balaio e tem uma quantidade de quilos ali que tem que dar em certas regiões do país. Então se você pegar 120 espigas como você falou, vai ter roça que a espiga é pequena e tem roça que a espiga é grande, tem qualidade de milho que pesa mais que o outro. Então o peso fica como uma medida de controle, por que dependendo da roça o milho pode ficar ruim então não rende sempre. Da mesma forma em uma roça onde o milho ficou bom também vai fazer diferença. Então o balaio é uma espécie de medida oficial, por que antigamente não tinha trena, não tinha balança. Então por exemplo, podia se conferir o milho no palmo, onde não tinha balança: tantos palmos de circunferência ou de altura e de diâmetro. Qual seria a medida de um balaio de milho? Varia de região para região e de pessoa também, porque a pessoa quando ela é fartureta o balaio dele é maior a pessoa quando é mais murrinha, mais seguro, o balaio dela é menor você entendeu? Aqui na nossa região antigamente quando a gente plantava roça manual, colhia manual e debulhava o milho no trator um carro de milho nosso chegava a dar até (por que o saco de milho ele era sessenta quilos, agora é cinquenta) então ele dava assim, de 22 a 25 sacos de milho por carro. Então o carro de bois é feito sobre a medida do balaio, então assim a medida do balaio nosso aqui de primeiro ele dava esse tanto. Ai você vai pra Minas Gerais, tem região de minas gerais que um carro, só dá 13 sacos de milho, então ai pra você ver, ele a vai minguar quase a metade, quase dez sacos. Então é consoante a região (Luiz Souza, 2021).

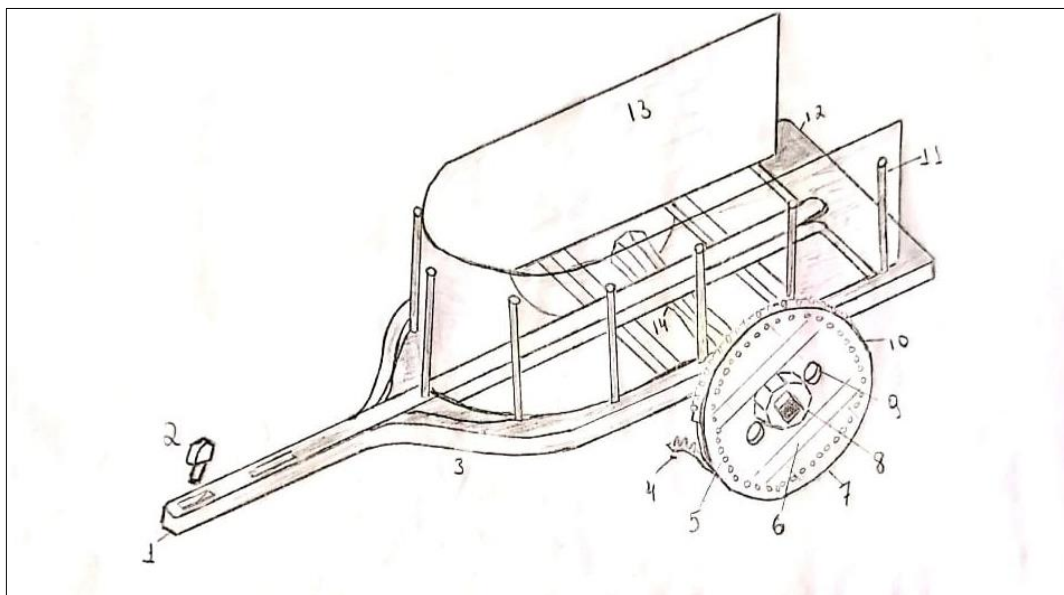
O senhor Luiz é carapina residente na cidade de Anicuns e desenvolve trabalhos para o IPHAN-GO; além de ser um devoto do Pai Eterno bastante engajado na causa da manutenção da tradição dos carros de bois. Segundo ele, as medidas que utiliza em sua família também são passadas de geração para geração. O carapina me garantiu que seu pai aprendeu o ofício com o tio, que, por sua vez, aprendeu com o pai. Então, segundo ele, há uma tradição de quase 150 anos de carapinas na família. Eis as medidas que o carapina me passou para um carro de 20 balaiois:

- a) A mesa deve ter 1m13cm de largura, sem as chêdas;
- b) Mesa e chêdas completas devem medir 3m25cm de comprimento;
- c) As rodas devem ter de 1m15cm a 1m20cm de altura;
- d) No caso dos rodeiros, o ideal é que se use 1m15cm, pois deve-se recordar que os rodeiros são recobertos por metal e pelos pregos. E se estes forem muito largos e a roda muito grande, a estética do carro fica visivelmente desproporcional;
- e) Um cabeçalho para o carro de 20 balaiois deve ter 4m70 de comprimento;
- f) O eixo é uma parte que vai depender da disponibilidade de madeira, de modo que em um carro de 20 balaiois, por exemplo, não é necessário fazer um eixo muito grosso.

Em cada uma dessas partes há outros componentes menores, peças que, em geral, são feitas em número maior para serem utilizadas na eventual quebra ou falta de alguma outra. No

Desenho 1 é possível visualizar como são divididos os nomes de cada componente de um carro de bois.

DESENHO 1 - Partes que compõem um carro de bois



Fonte: Elaboração própria (2021).

Legenda: 1 - cabeçalho; 2 - chaveia; 3 - chêda; 4 - trilhos que recobrem as rodas; 5 - rebites; 6 - arreias das rodas; 7 - cambota; 8 - gato/bomba. 9 - óculos/ oca; 10 - meião; 11 - fueiro; 12 - recavem; 13 - esteira; 14 - eixo.

As rodas são compostas por três partes: as duas cambotas e o meião. No interior das mesmas são passadas duas emendas feitas de madeira, chamadas de arreias, para que se unifique bem os três componentes. O carapina Osmiro Martins, com quem conduzi boa parte do trabalho de campo, também passa um parafuso emendando as três partes, que depois são cobertas, nas laterais, por um anel metálico com cravos de ferro que formam uma espécie de trilho. Na vista lateral das rodas também se incrementam os chamados rebites ou peões, peças de ferro que são rebatidos na madeira como um todo.

A mesa é a maior parte do carro e também a que mais possui componentes. Ela é ladeada por duas peças de madeira em forma de curva – as chêdas, que se afunilam nas pontas no encontro com o cabeçalho do carro. Para unir cabeçalho e chêdas são passadas cinco ou seis emendas, também chamadas de arreias, por estas três peças. Posteriormente, parafusam-se tábuas recobrimdo toda a mesa e fixando-se o assoalho do carro.

O eixo é composto por uma peça inteiriça do veículo, sendo feito e todo modelado segundo a encomenda ou o modelo que for requisitado. Para encaixar todas essas peças umas nas outras é preciso, primeiro, unir eixo e rodas, que são devidamente fixados uns nos outros com a ajuda de amarrações metálicas chamadas de gatos; depois, coloca-se a mesa por cima de

tudo, sendo esta encaixada nos trilhos do eixo a partir de duas peças importantes tanto na locomoção e encaixe do carro quanto no cantar do mesmo – são os cocões e os chumaços.

Estes dois conjuntos de peças são os elos pelos quais se interligam o eixo com a mesa, de modo que são parafusados nas chêdas e suas pontas são encaixadas em uma parte específica do eixo, denominada cantadeira. É esta a região que também deve ser untada constantemente com o azeiteiro, um recipiente, em geral um chifre de boi, que fica colocado no recavem – parte traseira do veículo. Tradicionalmente utilizava-se azeite de mamona para untar esta parte do carro. Mas como a própria manufatura deste item depende de saberes bastante complexos, sendo difíceis de efetuar, é normal a substituição do azeite de mamona por outros tipos de óleos, sendo que o mais comum é o ‘dois tempos’. Unta-se esta parte do carro para privilegiar um canto melhor e, principalmente, para evitar que o constante atrito entre as peças de madeira ocasiona faíscas que podem gerar incêndio.

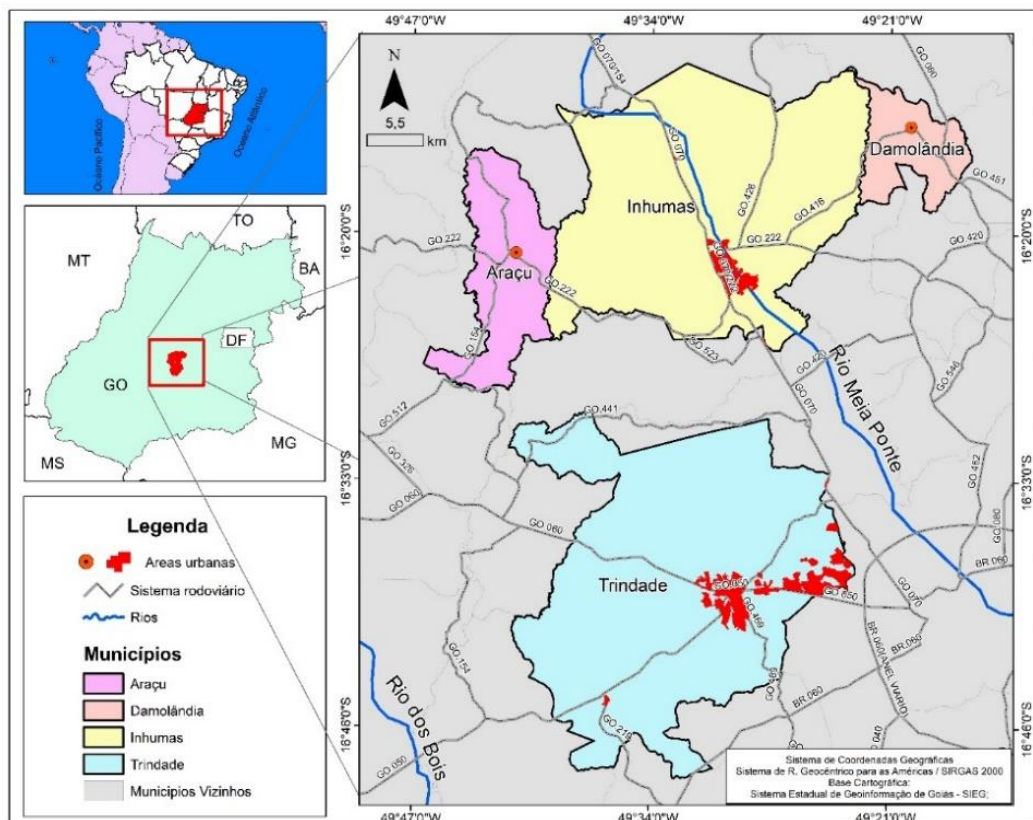
Como se verá adiante, estes componentes, estas nomenclaturas e estas formas de construção do carro são características da região onde desenvolvi minha pesquisa. Elas podem receber diferentes nomes e diferentes formas operacionais no que se refere à estrutura do veículo, conforme destaca Souza (2003).

No próximo capítulo apresento o carro de bois amalgamado dentro do desfile de Araçuaçu-GO e na romaria para Trindade-GO. Durante o percurso que fiz juntamente com os carreiros pude notar que o carro hoje continua possuindo utilidades múltiplas. Além das romarias e desfiles, não raro ele é utilizado nas zonas rurais das mesmas cidades onde conduzi meu trabalho de campo. Nota-se que, além da fé que envolve a romaria, há múltiplas dimensões ligadas ao *ethos* rural (ainda que em transformação) ao se falar em carro de bois ou em carrear.

4 “VAMOS RASGAR CHÃO”: A FESTA DOS CARREIROS EM ARAÇU (GO) E A ROMARIA PARA TRINDADE (GO)

Começo esta seção demarcando os municípios onde minha pesquisa foi desenvolvida, todos no estado de Goiás, como se pode visualizar no Mapa 1.

MAPA 1 - Municípios nos quais a pesquisa foi desenvolvida



Fonte: Elaboração própria (2019).

Na próxima seção apresento como se desenvolve a Festa dos Carreiros de Araçu, realizada no mês de maio e que acompanhei em 2019. Logo em seguida descrevo meus dias de ‘trecho’ junto aos carreiros de Damolândia.

4.1 A FESTA DOS CARREIROS DE ARAÇU (GO)

*Que vontade eu tenho de sair
Num carro de bois ir por aí
Estrada de terra que
Só me leva, só me leva
Nunca mais me traz
(Carro de bois. Maurício Tapajós)*

A festa dos carreiros da cidade de Araçu (GO) acontece desde 2006, durante o mês de maio, e, para muitos romeiros, é lugar de preparação para a festa de Trindade (GO). É durante tal evento que se pode visualizar algumas das características gerais do carrear, tão presentes na festa do Pai Eterno, de modo que foi possível estabelecer um sobrevoos geral visando contemplar o ressurgimento do carro de bois, dentro do contexto social goiano, em suas características mais intrínsecas. Digo ressurgimento por haver o consenso, entre carreiros, simpatizantes, expectadores e mesmo entre aqueles que não têm afinidade com os desfiles e romarias, que o carrear é uma tradição renovada, pois, trata-se de uma prática que, apesar de ter apelo entre seus admiradores, começou a ser vista como evento de maior envergadura há pouco tempo, e isso se deu por parte da igreja católica e pela administração política de variadas cidades. Neste capítulo procuro descrever etnograficamente a festa dos carreiros em Araçu (GO) como evento interligado à romaria de Trindade (GO) e que hoje ressurge como importante prática ligada ao *ethos* goiano. Acompanhei a 13ª edição da festa, realizada em maio de 2019, e através do que vi pude compreender melhor as dinâmicas envolventes ao carrear.

O carro de bois não vai e vem sozinho. Observa-se que o que acontece é um retorno à diversas práticas ligadas à ruralidade. São cada vez mais frequentes as cavalgadas, os desfiles dos muladeiros e de modos de vida que reflitam o universo rural. Cristaliza-se, em eventos como a festa dos carreiros em Araçu (GO), uma série de atrações que, de algum modo, parecem acionar um tempo algures, um passado, por vezes romantizado, mormente pelas lembranças permeadas por nostalgias e saudosismos.

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.

Em geral, o traje característico é composto por botinas e/ou botas de couro, calças jeans apertadas, camisas xadrez de manga longa (FOTOGRAFIA 1). O indefectível chapéu, geralmente de aba larga, completa a indumentária básica. Mas, para os mais empolgados, a renovação do ‘jeito da roça’ precisa ser complementada com paramentos típicos da ruralidade, em confluência com um estilo de vida que enseje uma exposição estética que beira o exagero,

como cintos de couro com fivelas enormes de Nossa Senhora de Aparecida ou de outros símbolos não necessariamente religiosos que refletem o estilo *country*. Há ainda bainhas de couro com canivetes para picar fumo ou simplesmente dependurados como enfeite, cigarros de palha – palheiros ou simplesmente paiêros – à mostra nos bolsos das camisas.

FOTOGRAFIA 1 - Os bois no desfile de Araçu (GO)



Fonte: Prefeitura de Araçu (2019).

Nos cintos vão facões que, por vezes, parecem mais espadas, usados para corrigir possíveis defeitos na tralha do carro de bois ou do animal de montaria; para, em uma eventual necessidade de colher, no mato, a madeira para feitura de ferrões ou guiadas improvisadas, ou, ainda, simplesmente, por exposição estética permissível e incentivada pelo momento. Por todos os lados passam peões com enormes facas boiadeiras e suas chairas, cuja bainha é posicionada no lado oposto ao facão, ou nas costas, na junção entre cinto e calça.

Turmas de muladeiros desfilam com arreios de todos os tipos, dos mais simples aos cacos chapeados, ornados em couro e madeira. Dependuradas vão baldranas macias de todas as cores, com pelegos e coxinilhos em mantas, cujo significado, aqui, não parece ser outro senão ornar besta e cavaleiro (a). Ginetes trotam com peitorais enfeitadas com argolinhas, verdadeiros colares que quase tocam o chão e, não raro, movem-se sob o açoite de chicotes; as populares pinholas, cujo estalo assusta animal e transeuntes. Todas estas pessoas vêm das cidades circunvizinhas para a festa. Encontrei gente de Anicuns, Damolândia, Inhumas, Itauçu, Taquaral, Itaguari, Mossâmedes e de variados outros municípios goianos em um raio de até 60 quilômetros de distância de Araçu (GO).

Postados para o desfile principal, no dia de domingo (5 de maio), perfilavam três cavaleiros, cada um com uma bandeira: do Brasil, do estado de Goiás e de Araçu (GO), respectivamente (FOTOGRAFIA 2). Logo atrás vinha um carro de bois carregando Nossa Senhora de Aparecida em um altar mor improvisado. Posicionados dos dois lados das ruas estavam os expectadores, eu entre eles, com celulares a postos. Posicionei-me ao lado de dois observantes mais idosos, dois senhores residentes de Araçu (GO), senhor Luiz e senhor Antônio, que, conforme os carros passavam, iam comentando sobre a madeira, o tamanho dos carros de bois – medido sempre em balaies – e sobre o estado da boiada.

FOTOGRAFIA 2 - Porta bandeiras do desfile



Fonte: Prefeitura de Araçu (2019).

Eu e o senhor Luiz, conhecido como Luizinho pelos carreiros que passavam, fomos conversando enquanto o desfile ocorria e ele me apontando as características das boiadas e dos carros: “Olha que boiada sadia”, dizia ele, ao se deparar com as raças Curraleiro do pé duro, Guzerá, Gir e com os frequentes Caracus. E desaprovava ao ver os garrotes de Nelore magros e mais bravios, para muitos, uma raça bovina desaconselhável para carrear, tendo em vista a sua natureza de índole tida como irascível. “Boi de carro tem que ser manso igual vaca de leite”, disse o senhor Antônio. “Essa boiada aí não está em um pasto bom não”, aconselhou Luizinho ao se deparar com bois ou garrotes mais magros, ao passo que o senhor Antônio retrucou que “Pode ser porque são bravos demais ainda”, corroborando a fala do jovem amansador,

Clodoaldo Júnior (citado mais a frente), que me explicou que, durante o amansar, os garrotes mais bravos emagrecem de ‘ruindade’¹⁹.

Concomitantemente ao trafegar dos carros, o senhor Luizinho me contou que chegou a trabalhar em carros de até 50 balaies e que saía, desde muito jovem, para as roças para ‘bater pasto’²⁰. Enquanto isso, o senhor Antônio marcava, com um prego, no caule do pé de sete copas, em cuja sombra aproveitamos para assistir ao desfile mediante a quantidade de carros que passava. Cada carro de bois era um risco na horizontal, de modo que, no final, contamos 115 riscos (FOTOGRAFIA 3).

Na ocasião do desfile também me encontrei com o senhor Adão Alves e pude perceber que ele, além de ser conhecido por muitos tipos de apelidos entre seus amigos carreiros – Adãozinho carreiro, em virtude de sua baixa estatura; Adão Ninja, por sua perícia e ‘esperteza’ ao lidar com gado; Adão vermelho, pela barba e cabelos ruivos – é reconhecido como um dos grandes carreiros de toda a região. Como ele me confessou, entre o barulho do narrador descrevendo animal, carro e proprietário que desfilavam na praça central de Araçu (GO), “Este é só um ensaio para Trindade!”.

¹⁹ A obra de Lima (2003) destaca que alguns estudos de folclore tenderam a transcrever o oral para o escrito tratando a linguagem popular com exotismo: os sertanejos do interior do Brasil eram, assim, identificados pelo seu sotaque e desapareço com as normas cultas no falar. Tal exercício termina por instituir uma espécie de violência simbólica aplicada pelos pesquisadores aos pesquisados, reificando, ainda que de forma sutil, hierarquias de ordem histórica e cultural profundas, ao sugerirem uma inferioridade da linguagem oral destes sujeitos. Martins (2014) também argumenta que entre as populações caipiras e sertanejas o falar é constituído de contradições pautadas no bilinguismo. O autor se refere a sujeição histórica imposta contra a língua geral no Brasil em 1727 o que impôs aos brasileiros a língua portuguesa como norma culta. Na ótica deste autor, a forma de falar dos moradores da zona rural ainda hoje exprime noções de brasilidade incontidas pela imposição de uma nacionalidade. Tal forma de falar seria uma expressão da consciência social destes sujeitos. De minha parte, compreendo que em meu texto, este trabalho somente foi possível com o ânimo e colaboração constante de diversos carreiros, cozinheiras, simpatizantes da romaria, berranteiros e muitos outros personagens ligados ao universo do rural e cuja forma de falar é muito característica do léxico interiorano de Goiás. Deste modo, procuro reproduzir os trechos de entrevistas e de conversas com meu campo, da forma mais literal possível; meu objetivo é trazer autoridade etnográfica ao texto, contando com uma descrição que exalte as categorias nativas e êmicas, de acordo com as designações feitas pelos carapinas e carreiros. Assim também busco destacar as expressões próprias nas quais os outros atores/autores deste trabalho, e as formas pelas quais estes enxergam o mundo. Mantereí os termos cuja pronúncia é feita sem as normas ortográficas, pois, ainda que escrever tais palavras de forma diversa à gramaticalmente correta possa parecer uma espécie de violência simbólica, não é este meu objetivo. Quero compartilhar com os leitores minhas percepções sobre o campo com suas particularidades próprias em diálogo com os entrevistados, de modo que primo por colocar-me, temporalmente e sensivelmente, da forma mais aproximada possível do modo pelo qual eles enxergam o mundo. Por exemplo, ferramentas como malho serão aqui transcritas da forma pela qual me foram pronunciadas; *maio*.

²⁰ Bater pasto é uma atividade muito praticada em mutirões, nas regiões rurais de Goiás. Trata-se de roçar pasto, ou seja, um tipo de trabalho feito à mão, geralmente com foices, em que os trabalhadores vão cortando o capim alto que cresce no cerrado. O termo bater é uma categoria nativa muito característica dos moradores desta região.

FOTOGRAFIA 3 - O desfile



Fonte: Prefeitura de Araçuaçu (2019).

Mas o carro de bois não é apenas a vulcanização de um passado cujas lembranças são positivas. O senhor Benedito Alves, irmão do senhor Adão Alves, por exemplo, disse não entender como as pessoas são.

“A gente é diferente um do outro mesmo, né? Gosto cada um tem, né? Eu não entendo essa paixão que o Adão tem por carro. Trabalhamos na roça muito tempo sem nem ter salário, eu carregando nesse trem aí, sem nunca nem receber direito. Hoje eu não gosto nem do barulho disso. Já o Adão é doido por causa de carro. Eu não entendo”. (Adão Alves, 2019).

Em Araçuaçu, os carreiros desceram pela avenida José Jacinto para perfilar com seus animais e seus carros diante de uma multidão aglomerada em um pequeno carreiródromo coberto, local onde políticos de cidades vizinhas, fazendeiros e entusiastas de várias partes esperam para verem anunciados o proprietário do carro e o local de onde veio. Durante este momento as categorias ‘festa’ e, especialmente, ‘tradição’ são constantemente acionadas, principalmente no que se refere a uma tradição dos costumes, hábitos e culturas rurais – o que se vê firmemente representado pelas distintas gerações que desfilam em seus carros de boi. Na festa é bastante comum encontrar pequenos carreiros ou carreiras, crianças que acompanham seus pais e avós, imagens que robustecem subconscientemente a ideia de renovação cultural da tradição carreira (FOTOGRAFIAS 4 e 5).

Mais tarde, quando o desfile já havia acabado e os carreiros do lado de suas juntas de bois começavam a se dispersar, voltando cada um para sua cidade ou fazenda de origem, as

ruas de Araçu (GO) pareceram fazer jus aos dizeres dos carreiros que sempre bradam ao partir: “Vamos rasgar chão!”. O concreto do asfalto, marca indelével do progresso que paulatinamente substituiu as estradas de chão de Goiás, não conseguiu escapar dos rasgos deixados pelas rodas cravadas dos pesadíssimos carros de bois. Nas vias públicas repousava uma mistura das linhas deixadas pelo desfile, com dejetos dos animais, de modo que, no ar, amalgamou-se um cheiro acre, fruto da mescla entre curral e asfalto, boi e automóvel, urbano e rural.

FOTOGRAFIA 4- Duas gerações: avô e neta



Fonte: Prefeitura de Araçu (2019).

FOTOGRAFIA 5 - As novas gerações representam a renovação cultural da tradição carreira



Fonte: Prefeitura Araçu (2019).

A festa de Araçu (GO), bem como as falas de Adão e de Benedito, prepararam-me para o que viria a seguir, uma polissemia de sentidos, memórias, tradições, solidariedade, famílias, festas, fé, religiosidades e dimensões técnicas, além de uma miríade de substâncias fugidias, extensas demais para serem plenamente esgotadas aqui, mas que tentei visualizar e descrever. Apesar de Araçu (GO) representar uma importante rememoração e renovação das práticas ligadas à romaria, é em Damolândia (GO) que “A cidade respira carro de bois”, como me disse o senhor Adriano Furtado²¹. E foi de lá que parti para a romaria, que, conforme se verá a seguir, começa muito antes de junho.

4.2 UM PRIMEIRO SOBREVOO COM OS CARREIROS DE DAMOLÂNDIA (GO)

No fim da tarde do dia 27 de junho de 2019 o senhor Divino Luiz de Lima, conhecido popularmente como Divino Sonera, 63 anos, carreiro desde 1982, juntamente com seu filho Rafael de Lima, que também é seu candeeiro, preparavam o seu carro de bois e suas três juntas de animais para irem a uma casa do lado de Damolândia (GO) (FOTOGRAFIA 6). Lá o carro e a boiada aguardaram até a chegada do dia 29, ocasião em que partiriam para Trindade (GO). Divino Sonera vive em sua propriedade de três alqueires, a cerca de dez quilômetros da cidade.

FOTOGRAFIA 6 - A caminho da cidade: o carro de bois do Sr. Divino Sonera se dirige para Damolândia (GO)



Fonte: Elaboração própria (2019).

²¹ Adriano Furtado é vereador na atual gestão legislativa de Damolândia (GO). Ele é um dos principais nomes que encabeçam o projeto para registrar Damolândia (GO) como a cidade dos carros de bois no âmbito nacional.

A boiada do senhor Divino é composta por seis bovinos da raça Gir. Trata-se de bois de carro com idades entre sete e oito anos, uma ‘boiada erada²² e muito sadia’, como dizem os carreiros para se referir ao porte grande dos animais, bem como à sua boa aparência e idade um tanto avançada. Alguns dias antes, quando me encontrei com ele em sua propriedade, estava preparando as correias que são usadas para amarrar diversas partes do carro. Enquanto as untava com banha de porco, concedeu-me uma entrevista.

“É, isso aí no começo era tudo do meu pai, eu era criança ainda e ia com ele, aí depois passou, eu fiquei jovem, aí nós ainda foi junto um tempo, aí a primeira vez que eu fui, foi só eu e os meus irmãos, nós foi seis pessoa; eu, meus três irmãos e mais três pessoa com nós. E nós foi só homem, não foi mulher também não, isso foi em 82, aí depois pra cá, todo ano eu tô firme e forte. Aí eu morava no município de Petrolina, mudei pra aqui, então o dia a dia, nunca... faia, algum ano a gente faia porque de uns tempo pra cá, eu não tinha boiada assim, de uns tempo pra cá que a situação melhorou, a gente tem a boiada mas direto eu ia com os outro, ajudando mansar, ajudando tudo, agora de uns tempo pra cá, agora vai eu e o meu filho, é o Rafael”. (Divino Sonera, 2019).

Perguntei: Aí o senhor vai de carreiro e ele de candeeiro?

“Num tem separação, não, esses boi do jeito que tá aí, cê num precisa nem pensar em candiar eles que vai embora. Põe atrás do outro aí e vai embora, um sozinho tocando, vai embora... tem muitos dias já que era pra nós ter cangado esses boi, por causa do serviço dele (do filho) tá meio enrolado, e meus outros... Meu filho também, tenho uma filha mulher e tenho um filho homem, esse vai com nós direto. E tem a nossa comitiva lá, nós tem as coisa, digo, pra amarrar nos carro tudim. Comitiva Divino Sonera. Ano passado nós foi cinco carro de bois, emanaro tudo com a comitiva, nós vai até quarenta pessoa, ano passado nós foi umas quarenta pessoa, agora esse ano eu acho que vai diminuir”. (Divino Sonera, 2019).

Nas semanas anteriores estive circulando nas fazendas e chácaras da região de Damolândia (GO), apesar de as terras pertencerem ao município de Inhumas (GO), para conhecer parte da mística envolvente na romaria antes dos dias em que ela efetivamente ocorre. Quem me levou a todos estes lugares foi o senhor Francisco Furtado, conhecido popularmente como Chicão Berranteiro. Ele foi meu principal parceiro no campo de pesquisa e ajudou-me a ‘abrir as porteiças’ para esta pesquisa. Chicão toca berrante em todas as saídas dos carreiros de Damolândia (GO) há mais de 20 anos, além de estar sempre presente nas manifestações típicas da ruralidade, como as festas de santos e folias de reis, muito comuns nestas localidades. É

²² Notei, em meu campo, que a palavra erada tem significados variados. Erado tanto corresponde a animal velho, incapaz de aguentar a labuta do carrear, quanto representa animal em pleno desenvolvimento de sua força e compleição física. O termo permanece, portanto, em ambiguidade, sendo maleável de acordo com sua colocação em campo, feita por carreiros e candeeiros.

também conhecido por não se separar nem um momento de seu indefectível berrante. “Esse aqui dorme junto comigo!”, disse-me ele, referindo-se ao instrumento. Durante os dias em que estivemos na estrada, acampando junto aos romeiros, pude notar que realmente Chicão levava o berrante para a barraca e o colocava do seu lado na cama (FOTOGRAFIA 7).

FOTOGRAFIA 7 - Chicão com seu berrante sempre a tiracolo. Um companheiro de pesquisa



Fonte: Elaboração própria (2019)

Nos dias próximos à romaria o trabalho entre os vizinhos se concentra especialmente na preparação da comida e dos carros, que, em último estágio, devem ser ‘toldados’. Toldar o carro consiste em cobrir a mesa com couro para proteger os mantimentos e víveres que vão lá dentro. Esta atividade requer saberes específicos: os carreiros e candeeiros, em geral, usam cipós, cortados em tamanhos pequenos para que possam fazer arcos, encaixando em ambas as laterais da esteira do carro. Posteriormente são colocados bambus perpendicularmente, como se fizesse uma amarração de telhados. Os couros que vão por cima são retirados a longo tempo anterior, de bois abatidos. Como ressecam com o tempo, para que se tornem maleáveis são colocados de molho na água no dia anterior e só quando estão aderentes se coloca todos por cima da mesa, como a formar uma capa protetora tal qual um telhado. Alguns carreiros refazem as cestas, parte que vai do lado da mesa do carro, e deve ser trançada, em geral, com buriti. Os carreiros também preparam peças sobressalentes para eventuais problemas durante a jornada, como canzis, cocões, chumaços, e outras peças são colocadas dentro do carro como prevenção.

A pausa nesta preparação ocorreu numa manhã fria do dia 10 de junho, quando cheguei à fazenda do senhor Benedito Pessoa Moreira, 55 anos de idade e carreiro há cerca de 30 anos.

Na ocasião ele havia acabado de toldar o seu carro e tomava café com outro carreiro, o senhor Divino Moreira da Silva, conhecido popularmente como Divino Preto, carreiro há pelo menos 25 anos. Este me falou sobre as dificuldades da romaria:

“A dificuldade tem, né? Não é fácil não, mas, rapaz é uma dificuldade que a gente faz ela de coração. Hoje tá mais fácil. Na época dos nossos pai e avô nem estrada tinha. Diz que tinha uma passagem aí, eu tenho curiosidade de conhecer e eu quero conhecer, um tal ‘espraiato’ que tem aí, meu pai conta assim que hora que chegava lá, diz que tinha que tirá as coisas do carro pra passar dentro do corgo”. (Divino Moreira da Silva, 2019).

Próximo dali, na chácara do senhor José dos Santos Filho, o sentimento era de euforia. Recuperado de um problema sério de saúde, ele dava graças ao Divino Pai Eterno por ter conseguido, pela primeira vez em sua vida, ir para a romaria em um carro de bois próprio e feito com suas próprias mãos. Em sua fala ele destaca a oportunidade que Deus lhe deu de continuar vivendo, pois quando ficou doente conseguiu dirigir seu automóvel até o local mais próximo para pedir ajuda. Para ele, ir em seu carro de bois à Trindade (GO) constitui a concretização de um sonho:

“É, é uma emoção muito grande da gente tá... Fazer, né, cumprir o sonho da gente, em fabricar o próprio carro de bois, é muito gratificante da parte de Deus! Que a gente tem que agradecer primeiro é à Deus por dar a oportunidade pra gente, porque o que eu senti na casa da minha mãe aqui e, desci pra aqui afora aqui, dirigindo sozin e dei conta de chegar em Damolândia, sempre pedindo o pai eterno, pra me dar vida mais uns tempo, e ele me deu vida, graças à Deus, e tô aqui e... Eu pensei, tem gente que corre atrás do seu sonho, eu vou correr atrás do meu, e corri e tá ali a prova que venci, graças à Deus tá concluído, então agora é só alegria! E ir lá pra agradecer, mostrar o talento que o Pai Eterno deu, e agradecer ele pela vitória, porque a vitória é muito grande, menino, muito grande, a gente não tem nem como descrever isso aí porque, não tem cansaço, que domina a vida dum Carreiro, isso aí num tem chuva, num tem hora. Passa fome mas tá de boa, e pro lado do Pai Eterno, ele agradece pela gente ir e a gente tem que agradecer também, por tudo o que ele faz pra gente. É isso aí, a gente tá disposto a todo ano, vencer a vitória... Essa trajetória aqui não é fácil mas nós tá disposto a cumprir com a obrigação, porque a gente tem que ter obrigação para com ele, tá certo? É isso aí”. (José dos Santos Filho, 2019).

Perguntei-lhe o que significa a romaria e ele disse:

“A romaria significa pra mim uma... É tipo uma tradição, porque antigamente tudo era feito no carro de bois, então hoje essa romaria aí porque, até a igreja própria, a primeira igreja de Trindade, ela foi feita carregando os materiais todo no carro de bois, então isso aí todo mundo sabe disso, o mundo inteiro eu acho que sabe, então é por isso que a gente tem essa gratidão para com o Pai. O Pai Eterno... O carro (de boi), é a concretização dum sonho, que o Pai Eterno me trouxe à vida pra que eu pudesse cumprir meu sonho. E agora é só alegria, e manter a tradição todo ano, que isso aí é uma promessa que a minha mãe mesmo fez. Eu nasci muito doente e ela fez a promessa, com o Pai Eterno e eu serei graças à Deus sou perfeito, e aí a gente tem que seguir porque promessa é promessa, não é certo? E todo ano eu vou, mesmo que eu

não tenha as coisa pra ir, o carro, nem os boi, eu vou com os outros Carreiro, isso aí é uma coisa que a gente não pode faiá de jeito nenhum porque se ele deu essa vitória pra nós, é porque nós tem que cumprir”. (José dos Santos Filho, 2019).

Para se ter uma ideia da importância que a romaria e o carro de bois têm para o senhor José dos Santos, destaco que, segundo ele, assim que terminou de fazer seu carro de bois apareceram ofertas de compradores. Um dos interessados ofereceu a quantia de R\$ 15 mil, que foi prontamente recusada. O senhor José não descartou a possibilidade de vender o carro, mas disse que poderia fazê-lo somente após ir para Trindade (GO) nele. Retornei à sua propriedade no dia 27 de junho e ele fez questão de me mostrar a ‘traia’ toda pronta para a partida: barracas, colchões, lonas para forrar o acampamento, vasilhas para cozinhar, peças sobressalentes para o carro e, principalmente, uma boa quantidade de bolos, quitandas e paçocas²³ para a viagem.

Para não se esquecer dos companheiros de viagem, leva-se também boas quantidades de sal, de proteinados e rações usadas para repor as energias dos bois, o trato alimentar dos animais merece especial atenção na medida em que são eles as engrenagens vivas que fazem o carro rodar. A euforia presente na casa do senhor José, era a mesma em boa parte da cidade de Damolândia (GO) conforme observei mais tarde. Entre os dias 25 e 29 de junho, dia da partida para Trindade (GO), uma série de eventos, festas, danças e festivais de comidas típicas são organizados pela prefeitura municipal e contam com amplo apoio da população. É tempo de ‘respirar’ tudo o que envolve a romaria.

4.2.1 De Damolândia (GO) à Trindade (GO)

*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*
(Romaria a Trindade. Anacleto João e Walter José)

Na manhã do dia 29 de junho despontava um sol tímido que tentava fazer frente ao frio predominante na praça dos carreiros, em Damolândia (GO). É neste local que, anualmente, os diferentes grupos que vão à romaria para Trindade (GO) se aglomeram para, primeiramente, assistir à missa dos carreiros e, depois, com todas as pompas e bênçãos da igreja local, partir rumo aos 70 quilômetros que separam a praça de Damolândia (GO) da ‘terra santa’ –

²³ Paçoca é um prato largamente consumido pelos carreiros e candeeiros em geral. Trata-se de uma farofa, que pode ser feita com carne suína, bovina ou de ave.

adjetivação constantemente utilizada pelo padre para lembrar o local de destino. A cidade de Damolândia (GO) é tão tradicional no que se refere à romaria que foram carreiros de cidades goianas circunvizinhas, como Ouro Verde, Santa Rosa, Petrolina, Nerópolis, Inhumas e até mesmo de cidades do estado de Minas Gerais, para fazer o trecho partindo dali.

A missa dos carreiros em Damolândia (GO) é um evento que, apesar de se anunciar como direcionado especificamente aos grupos que irão participar, é a mais assistida pelas autoridades políticas, pela imprensa e pela população local. Trata-se de um ambiente onde há muita performance política das mais diversas ordens, de forma ambígua, o número de expectadores, carreiros, candeeiros, bem como de outros indivíduos que compõem as mais diversas comitivas que partiram na romaria, era bastante reduzido dentro da celebração. Na manhã do dia anterior um grupo menor de carros de bois havia saído para Trindade (GO), ato visto por todos como uma reação política contrária ao partido que hoje se encontra na administração municipal. Este grupo de carreiros, partidários de outra agremiação política, fez questão de não participar das festividades oficiais que demarcam a romaria.

Naquele dia, desde as seis da manhã, chegavam carreiros e candeeiros de todos os lados da cidade. Estes se aglomeravam no espaço gramado da praça dos carreiros e aparentavam estar mais preocupados com o caminho que iam seguir que com a missa (FOTOGRAFIA 8). Boa parte estava ajeitando a tralha, terminando os últimos preparativos, alguns sentavam e conversavam com os espectadores e curiosos, contavam histórias das romarias precedentes, de um amigo que participou e não quis repetir o trajeto, outros glorificam romarias passadas. Parte dos participantes ia fazer a viagem a carroça ou em algum outro veículo rural, ou mesmo no lombo de muares. Muitos falavam na situação física dos animais, ajeitando um detalhe aqui ou acolá; alguns concediam entrevistas à imprensa local ou estadual. No geral, observei que as famílias de carreiros, candeeiros e romeiros estão sempre muito presentes nestes momentos.

A missa principiou às oito da manhã e se estendeu por mais de uma hora e meia, de modo que já eram dez da manhã quando os primeiros carros, devidamente enumerados, começaram a partir. Durante a saída para a longa jornada que se estende à frente, os carros, bem como seus donos, são anunciados por um narrador que diz nome do carreiro, do candeeiro e a localidade (fazenda, chácara ou cidade) de onde advém o carro. Os carreiros, que já haviam recebido uma camisa com a logomarca da prefeitura, remetendo à romaria, recebem também um kit do prefeito, além de uma ajuda de custo no valor de 300 reais. São, então, anunciados pelo narrador e recebem os cumprimentos das autoridades políticas locais, tendo seus carros borrifados com água benta pelo padre.

FOTOGRAFIA 8 - Carreiros e candeeiros em suas comitivas conversam sobre os preparativos para a jornada



Fonte: Elaboração própria (2019).

No trecho que vai do local da missa até a saída da cidade, os moradores aguardam os carreiros de ambos os lados das ruas e, como em um momento de glória e de saudação, acenam, interagem, gritam e conversam com carreiros e candeeiros. Por se tratar de uma cidade pequena, há grande aclamação por parte dos moradores às comitivas, quase sempre compostas por gente conhecida.

O termo ‘exterioridades’ foi utilizado por Maia (2004) para caracterizar aquilo que os padres reformadores viram como práticas mundanas, extensamente efetuadas pelos grupos populares no culto ao Divino Pai Eterno, antes do principiar das reformas ocorridas no mesmo – iniciadas pelos missionários redentoristas, a partir de 1894. Aciono este termo com um objetivo distinto ao do autor, ainda que, em meu caso, ele remeta a uma diferenciação atribuída pelos carreiros e outros grupos, que veem, na romaria, um sentido tradicional e religioso. Neste sentido, proponho-me a insinuar uma diferenciação no que se refere aos distintos grupos que fazem a romaria a Damolândia (GO) e Trindade (GO). De acordo com minhas observações, pude estabelecer a existência de pelo menos três agrupamentos, distintos entre si, que percorrem o caminho com lógicas próximas, mas, ao mesmo, tempo separadas. Ressalto que esta divisão é estabelecida por mim, para fins mais práticos e didáticos de análise, escrita e leitura. Não disponho o termo exterioridades para, etimologicamente, situar aspectos externos à romaria, até porque essa divisão prática não ocorre por parte dos carreiros. De uma forma ou de outra, com visões e percepções distintas dos momentos de trajeto e dos pousos, todos os grupos que falarei

participam da romaria. É a estes, interessados no aspecto festivo da romaria e, em geral, composto por pessoas mais jovens, que chamarei de exterioridades presentes no trajeto.

O primeiro grupo são os essenciais para a continuidade da tradição anual da romaria, os carreiros, carapinas e candeeiros, e é sobre estes que as análises mais detidas deste trabalho se desdobram. O segundo grupo é de apoio logístico, do qual fiz parte na maior parte do percurso. Trata-se de familiares dos carreiros, carreiros ou romeiros que, de alguma forma, não puderam ir em carros de bois, políticos ou mesmo pessoas que se propuseram a ajudar com a comida e os acampamentos, bem como com a custosa organização da romaria. O terceiro grupo é bastante heterogêneo, composto por carroças carregadas com som automotivo, chamados figueiredos – uma adaptação feita com motor de automóvel. Os figueiredos se parecem mais carroças com motor; são tratores, muares e uma infinidade de automóveis que compõem comitivas de apoio logístico, ou, simplesmente, pessoas que participam do trajeto enquanto forma de diversão. Em geral, boa parte deste último grupo vai em veículos repletos de som, sempre ligados muito alto, e se organizam em locais estratégicos para interligar o som de seus carros. O resultado é uma polifonia aguda que mistura autofalantes, o cantar dos carros de boi, gritaria dos festeiros e muita bebida.

Em muitos momentos, carreiros e candeeiros mais jovens se misturam a este grupo durante os pousos. Duarte (2004), em trabalho anterior, já havia notado que, para os mais jovens, predomina um aspecto geral ligado à diversão dentro da romaria. Assim, os pousos e acampamentos são locais onde os jovens interatuam, traduzindo este ponto, em específico, da romaria para interação entre si, demonstrações de destreza com os animais, e eventuais namoros.

Todo este tráfego de automóveis, esta constante lida com aspectos tidos como sagrados para alguns e profanos para outros, assim como a pluralidade de sons altíssimos que emanam dos automóveis e carroças, são particularidades que, em geral, boa parte dos carreiros e romeiros que enxergam na romaria um sentido religioso e tradicional não veem com bons olhos. A presença dos automóveis, especialmente nos trechos de estradas de chão, é ainda mais indesejável. Um carreiro da comitiva do senhor Divino Soneira chegou a me dizer que muitos automóveis só atrapalham, pois, o som alto incomoda muito os bois, que ficam inquietos. Os automóveis que circulam em uma velocidade mais alta levantam também mais poeira que os carros de boi. Essa velocidade também incomoda em outro sentido: os que vão de automóvel chegam nos pousos primeiro e sempre escolhem os melhores locais para fazer acampamento.

Entretanto, mesmo que os carreiros mais velhos sempre usem descrições que oferecem uma visão nostálgica do que era a romaria antigamente e do que ela vem se tornando, que eles

apontem, aqui ou acolá, um aspecto que foi se perdendo ou se transformando ao longo do tempo, e ainda que boa parte dos candeeiros interaja fortemente com o terceiro grupo, é necessário acentuar que há um sentimento geral de tolerância para com este grupo, pois os jovens representam a continuação da tradição.

Ademais, os signos da modernidade são incontornáveis e se pronunciam por meio destas ‘intransigências’, esta espécie de petulância comum aos indivíduos no que se refere a modificar os transportes do passado, inserindo-os em uma lógica atual. As carroças carregadas com som automotivo, por exemplo, são esta representação da hibridação fluída existente dentro da romaria e é por meio desta irreverente modificação estética que os jovens inserem o passado nas dinâmicas e circuitos constitutivos de sua vida e de seu cotidiano. Deste modo, o passado ganha nova expressão semiótica, através de uma ressignificação semântica. Trata-se aqui de um processo heurístico e performativo que, em muitos sentidos, as instituições e agrupamentos humanos efetivam enquanto processo do ‘modificar-se para permanecer’. Adiante se verá que esta mesma lógica se aplica às mais diversas formas de mediação do culto ao Pai Eterno.

Tais aspectos também expressam as reconfigurações da (s) cultura (s), vista não como um processo estático, mas enquanto suas dinâmicas fluídas, sujeitas às cosmologias distintas e polissemias, subjetivamente ligadas aos sentidos atribuídos pelos indivíduos que pertencem à diferentes épocas, expressões, crenças e valores, mas que, em nosso caso, convivem e coexistem em um mesmo espaço.

4.2.2 Anda-se na toada dos bois

*O carro de bois lá vai gemendo lá no estradão
Suas grandes rodas fazendo profundas marcas no chão
Vai levantando poeira, poeira vermelha, poeira
Poeira do meu sertão
(Poeira. Luiz Bonan e Serafim C. Gomes)*

Após sair de Damolândia (GO) os carreiros já têm um trajeto fixo a ser percorrido. Cerca de três quilômetros para frente da cidade de partida, viram à esquerda em uma estrada de terra. A intenção era fazer este primeiro trecho, cerca de 15 quilômetros, até chegar ao pequeno povoado de Deuslândia (GO), lugar onde eles entraram com destino à Brazabrantes (GO), município onde ficam os primeiros pousos e acampamentos. Esta primeira etapa do trajeto é a mais animada e o número de carros de bois é tão grande que, enquanto os primeiros já dobravam à esquerda para seguir para Deuslândia (GO), os últimos a saírem de Damolândia (GO) estavam a pouco mais de 200 metros da saída da cidade.

Fotógrafos, curiosos, políticos e familiares esperam os carros seguirem o novo percurso. Os que estavam nas comitivas de apoio seguem direto para Deuslândia (GO) via rodovia asfaltada e lá ficaram à espera de suas respectivas comitivas, preparando o almoço, fazendo churrasco e consumindo bebidas alcoólicas. Segui junto com Chicão direto para Deuslândia, onde esperamos a chegada dos carreiros. O pequeno povoado de Deuslândia (GO), também conhecido como Vila Nova, se torna um misto de muito som automotivo, muita festa, e bebida. Chicão me explica que os carreiros quase não param no lugar para almoçar, pois os bois ficam muito agitados com o barulho do som e, em geral, os romeiros mais devotos não gostam do ambiente.

O sol já estava em seu zênite e o calor das 14h30, juntamente com a poeira, tornam-se os companheiros dos carreiros e candeeiros que começavam a despontar nas ruas de Vila Nova. Quase quatro horas foi o tempo gasto entre as proximidades de Damolândia (GO) e Deuslândia (GO). E, enquanto Chicão seguiu de carro para o acampamento, propus-me a seguir viagem com a comitiva do senhor Divino Sonera. Sobre o tempo gasto, o carreiro me disse: “É assim mesmo, anda-se na toada dos bois” (FOTOGRAFIAS 9 e 10). Quando saímos, o filho do senhor Divino, que o acompanhava como candeeiro, repreendeu-me, pedindo que eu me posicionasse do lado esquerdo do carro, junto a eles, pois se eu ficasse do outro lado os bois poderiam se assustar.

FOTOGRAFIA 9 - Divino Sonera e seu carro em trajeto para Brazabrantes (GO): anda-se na toada dos bois



Fonte: Elaboração própria (2019).

Nessa parte do trajeto houveram diversos atritos entre carreiros e automóveis, não apenas os que compunham o terceiro grupo, ao qual já me referi e que ultrapassavam o ritmo lento dos carros de bois, guiados pela parcimônia do caminhar dos animais, mas pelos caminhões que trafegavam no sentido contrário, e, ao fazê-lo, levantavam uma nuvem de poeira tão espessa que tapava a visão, cobria os pastos e as plantações que ladeavam a estrada, sugerindo uma imagem sépia da paisagem, ao passo que nos deixava a todos completamente empoeirados.

Nas três juntas de bois do senhor Divino Sonera pude observar que a disciplina para os animais estava ali presente. Amoroso, boi da primeira junta, que foi posicionado do lado direito, ao lado de Dengoso, foi colocado nessa posição de propósito, ‘para pegar toada’. Como é prática comum, a maioria dos bois do senhor Divino é composta por capões, característica que Amoroso não tinha. Assim, para ser amansado e para aprender a se guiar melhor, ele foi colocado na primeira junta, ao lado do boi mais manso, mais erado de toda a boiada. Esta mudança ocorreu, pois o companheiro anterior de Dengoso, que sempre ia a seu lado na guia, foi picado por uma cobra e, apesar de não ter morrido, não conseguia mais carrear.

FOTOGRAFIA 10 - No caminho para Brazabrantes (GO)



Fonte: Elaboração própria (2019).

Mesmo que alguns bois tenham sido batizados segundo o seu temperamento, o senhor Divino me explicou que essa não é uma prática geral. Alguns carreiros, de fato, batizam-nos com este intuito, mas não é o caso de seus bois. Suas juntas compostas por bovinos bem amansados, atendem muito bem pelo nome de cada um. Na Fotografia 11 se vê os bois de guia do senhor Divino Sonera: Amoroso e Dengoso.

FOTOGRAFIA 11 - Amoroso e Dengoso. Bois de guia do senhor Divino Soneira



Fonte: Elaboração própria (2019).

Durante os trechos de subida, notava-se que Amoroso tinha mais dificuldade que os outros e começava a andar de forma torta, de modo que seu nome era sempre o primeiro a ser acionado e este atendia ao chamado de carreiro e candeeiro, voltando para o trecho e carreando em linha reta.

Chegamos ao primeiro pouso, nas proximidades de Brazabrantes (GO), por volta das 17 horas. Neste local os acampamentos dos carreiros foram montados e foi onde houve a primeira subdivisão dos grupos. A maior parte dos carreiros ficou neste pouso, uma parte do segundo e quase todo o terceiro grupo seguiu cerca de um quilômetro e meio para frente e se instalou em um descampado, devidamente preparado para receber uma grande quantidade de pessoas. Neste ambiente ficaram poucos carreiros e uma imensa maioria de carros com som automotivo, figueiredos, carroças com som, muladeiros, cavaleiros e muitos outros. Chicão acampa neste local há mais de 30 anos e, por isso, foi lá que montamos as barracas e nos instalamos.

“Os carreiros gostam de sossego, aqui é o lugar onde o povo vem pra festar, ai eles não se misturam. É por que eles andaram muito, ficam cansados, querem dormir cedo, por que tem que acordar cedo, pegar boi, cangar boi, montar o carro e andar de novo”. (Chicão Berranteiro, 2019).

Essa divisão de ambientes para acampamento mostra o quanto a romaria carrega distintos significados para os diferentes grupos que nela se envolvem. Foi durante o fim do dia que também pude perceber o quanto pode ser sacrificante ir em carro de bois para Trindade (GO). Enquanto os primeiros carreiros chegavam, por volta das 17 horas, observamos dois

carros chegando entre as 21 e 22 horas. Estes últimos a chegar passaram por um imprevisto, um deles quebrou os cocões e contou com a solidariedade do companheiro de trecho para trocar. Chicão comentou: “Agora você pensa, chegar, desmontar o carro, soltar os bois, fazer comida, montar acampamento, dormir, acordar de madrugada pra fazer tudo de novo. É por isso que não é fácil. E às vezes o carreiro nem toma banho, deita do jeito que chegou mesmo.” (Chicão Berranteiro, 2019).

A fala de Chicão se referia às condições climáticas e de higiene da romaria. Quando chegamos e nos banhamos, por volta das 17h30, já havia sido avisado de que a água disponível era muito fria por ter sido canalizada de um córrego próximo para o recinto onde, de um a um, tomava-se banho. Nos meses de junho e julho esta região de Goiás passa por um momento climático deveras frio e seco. Ao cair da noite, entre 21 e 22 horas, horário em que chegaram os últimos dois carreiros, a temperatura estava na casa dos 15 graus, mas a sensação térmica era mais baixa em virtude da ventania. Tomar banho gelado com tal clima não era opção ‘confortável’.

Durante toda a madrugada o som alto, os barulhos de carros e dos jovens festejando por todas as partes do acampamento, continuaram. Ao fundo, esta polifonia se confundia com o mugir noturno dos bois, que perdia a disputa com o som alto dos automóveis e do clima de festa que adentrava a madrugada fria. O acampamento em que ficamos, definitivamente, não era uma boa opção para aqueles que buscavam descansar da caminhada diária.

4.2.3 Segundo dia de romaria (30 de junho)

*Sou romeiro que caminha
Sou devoto do Senhor
Caminhando pra Terra Santa
Velha Trindade da fé e do amor*
(Romaria a Trindade. Anacleto João e Walter José)

O dia 30 começou bem cedo. Às seis da manhã já havia uma fila de carros de bois se dirigindo para Brazabrantes (GO). Desmontamos o acampamento rapidamente e seguimos junto aos carreiros. Desta feita, o trecho de estrada de terra era pequeno, dois a três quilômetros até Brazabrantes (GO). Uma vez na cidade, os carreiros seguiram pela avenida principal e desembocaram para a rodovia GO-420. Dentro da cidade, expectadores e curiosos se posicionaram de ambos os lados das vias para assistir o transitar lento dos carros. Por parte dos carreiros se aproveitou os armazéns, supermercados e distribuidoras de bebidas da cidade para comprar itens necessários e, como de praxe, bebidas alcoólicas.

Esta parte do trecho é mais confortável para os carreiros por se tratar de estradas asfaltadas e a poeira constante não ser mais uma companhia de jornada. No entanto, este conforto nem sempre representa consenso geral de melhoria. O senhor Divino Sonera argumenta que o asfalto desgasta mais rápido o carro e os bois, deixa os animais mais cansados, ‘come’ ou gasta os cravos das rodas. “O negócio de carro de bois é estrada de chão, asfalto demais estropia os bois”, disse-me ele. Após ‘rasgarem’ as avenidas de Brazabrantes (GO) e seguirem pela GO-420, os carreiros viraram à esquerda do departamento municipal de coleta de lixo, local próximo à GO-070. A intenção era flanquear a rodovia pelo lado esquerdo, seguindo um trecho de estrada de chão até Goianira. Próximo a esta cidade foi cordialmente servido a eles um café da manhã, gentilmente fornecido pela senhora Julieta, de 91 anos, que há mais de 30 anos faz questão de servir os carreiros que passam em frente à sua propriedade.

Logo depois do café, os carreiros passaram por uma estrada que se localiza ao lado da GO-070 com o objetivo de atravessar Goianira por fora das vias mais movimentadas da cidade. Deste modo, atravessaram todos os meios urbanos até os setores localizados na região metropolitana de Goiânia. Cerca de dez quilômetros depois da entrada de Goianira chegaram ao local onde fizeram a penúltima parte do trajeto rumo a Trindade (GO). Trata-se de um atalho, o caminho fica no conhecido ‘antigo posto fiscal’ local onde se inicia a GO 469. Quando cheguei ao local o prefeito de Damolândia (GO), alguns vereadores e membros do gabinete da prefeitura estavam distribuindo o almoço para os romeiros. De fato, apenas depois eu soube que o prefeito e sua comitiva foram de Damolândia (GO) distribuindo o almoço pelo caminho. Esta é mais uma das assistências prestadas pela prefeitura aos carreiros que partem de Damolândia (GO).

Os primeiros carreiros a cumprir com a penúltima jornada do caminho até Trindade (GO) foram os de Ouro Verde de Goiás (GO), pequena cidade localizada a 28 quilômetros de Damolândia (GO). O último pouso, de certa forma, é o mais esperado entre todos os carreiros e romeiros, trata-se do Pesque e Pague Carro de Boi, localizado às margens da GO-469, de propriedade do senhor Wilson, um entusiasta e carreiro tão apaixonado pela romaria que sua participação e apoio aos carreiros damolandenses motivaram a Câmara dos Vereadores da cidade a lhe conceder o título de cidadão de Damolândia (GO).

O relógio marcava 16 horas quando os primeiros carros de Damolândia (GO) cruzaram as porteiças de entrada do pesque e pague. Era a família do senhor José do Salul, um dos mais tradicionais carreiros de toda a romaria. Em sua comitiva havia cinco carros, encabeçada pelo senhor José, que seguia à frente montado em sua mula, acompanhado pelo filho e netos como carreiro e candeeiros, respectivamente (FOTOGRAFIA 12). “Minha boiada já veio tanto pra

Trindade (GO) que um dos bois tem até um chifre em forma de coração”, brincou o senhor José, referindo-se a um de seus bois (todos da raça Guzerá) localizado no pé de guia, cujos chifres cresceram em formato similar a um coração.

Após as 17 horas o restante dos carreiros começou a chegar em grande quantidade ao pesque pague do senhor Wilson, de modo que toda a região começou a se desenhar com barracas de todas as formas, carros de bois com lonas puxadas pela cobertura dos toldos para improvisar um teto, carrocerias de tratores que se convertiam em moradas, verdadeiros ‘quartos’, onde os colchões eram estendidos para se passar a noite. Imensas lonas foram estendidas em acampamentos feitos para dez, 15 pessoas, enquanto fogões improvisados, as trempes, eram erguidos em poucos minutos.

FOTOGRAFIA 12 - Um dos netos do senhor José do Salul descansa após chegar ao Pesque Pague Carro de Boi



Fonte: Elaboração própria (2019).

Por volta das 19 horas todo o pesque e pague era a romaria, com seus grupos mais heterogêneos misturados em um único lugar e, até aquela hora, carros de bois, automóveis, carroças, muares, tratores figueiredos e todo tipo de transporte não parava de chegar (FOTOGRAFIAS 13 e 14).

FOTOGRAFIA 13 - A chegada ao último pouso



Fonte: Elaboração própria (2019).

FOTOGRAFIA 14 - Uma vista dos carros no acampamento



Fonte: Elaboração própria (2019).

Ao cair da noite, o pesque e pague se tornou uma espécie de comunidade. Carreiros e candeeiros não pararam de chegar até às 22 horas. Por todos os lados se observava fogueiras, churrasqueiras, gente falando sobre a romaria ou sobre o estado do carro e da boiada. Os indefectíveis automóveis com som automotivo se juntaram em uma tenda e ligaram o volume no máximo. As muitas boiadas iam sendo soltas em um pasto próximo aos tanques de peixes na parte de baixo do pesque pague. Em meio aos brejos e a farta pastagem podia-se ouvir alguns mugidos dos bovinos ao longe. O banho foi organizado em filas. Esperei quase duas horas para

um banho de cinco a dez minutos, previamente estipulados mediante o pagamento de uma taxa de R\$ 5,00.

No entanto, a festança no local era mais controlada. Combinou-se, previamente, que o som deveria ser desligado às 23 horas e, apesar do alto volume, observei que naquele ambiente repousava um sentimento em comum de união maior. Chicão me explicou que, neste último pouso, juntam-se mais carreiros e famílias. E quando fomos visitar um dos acampamentos, o da senhora Maria Aparecida, sua família comemorava o aniversário do neto e de seu cunhado. “Está gostando, professor? Aqui somos todos uma grande família!”, disse-me ela. De fato, os acampamentos mais próximos são marcados pela confraternização dadivosa entre grupos de romeiros. A comida é farta e eu e Chicão, que andávamos por diferentes acampamentos, tivemos que recusar, por mais de uma vez, alimentos que nos ofereciam, pois já havia sido compartilhada tanta comida conosco que estávamos enfastiados. “Venham jantar!”, “Coma, professor!”, “Vocês estão comendo?”, foram questionamentos comuns naquela noite.

Por volta das 22h30, fomos para nossas barracas e, logo mais, o som foi desligado. Preparamo-nos para dormir e acordar cedo para fazer o último dia de caminhada até Trindade (GO).

4.2.4 Terceiro dia de romaria (dia 1º de julho)

*Ei boi ei iá
Caminha lento
Passo a passo pela estrada
Ei boi Ei iá
Quanta saudade
Do aboio da peonada
(Estrada velha. Joel Marques e Maracai)*

No último dia de marcha as comitivas estão mais animadas. Um sentimento de gratidão começava a perpassar os grupos envolvidos na romaria. O trecho que foi percorrido é de pouco mais de dez quilômetros. Assim, de um modo geral, a caminhada estava chegando ao seu destino final. Às seis da manhã me levantei e fui acompanhar os carreiros a buscar, ajoujar e cangar seus bois para cumprir os quilômetros finais²⁴. Depois me dirigi diretamente à entrada de Trindade (GO) para aguardar a chegada dos romeiros. Nos lugarejos anteriores à cidade já era possível ver a movimentação de diferentes grupos em torno da festa, em especial os ambulantes, que se posicionavam nas laterais da rodovia, aguardando a chegada dos carreiros,

²⁴ A ser mais detidamente descrito, no tópico sobre a comunicação interespecie.

dos romeiros e, por conseguinte, o aumento de suas vendas. Comerciantes de várias localidades se dirigem para Trindade (GO) ou para os arredores da cidade durante a festa. Por vezes, levam toda a família para ajudar, como foi o caso do senhor Atila Oliveira, que vendia refrigerante e água às margens da rodovia na companhia de sua esposa e seus filhos.

Na chegada de cidade, uma multidão se aglomerava nos bares e botecos para acompanhar a chegada das comitivas. Nestes ambientes falava-se sobre a romaria, muitos observavam as condições dos animais e dos romeiros. Alguns carreiros deixam seus filhos (muitos ainda crianças) desfrutar deste momento e conduzir os carros neste trecho, como se o acompanhar da plateia possa de algum modo robustecer o orgulho dos pequenos.

Os carreiros de Ouro Verde (GO) foram os primeiros a cruzar o ‘Portal da Fé’²⁵, na entrada da cidade. Neste local toda uma infraestrutura foi montada para recepcionar os romeiros das mais diversas regiões. Ao chegar em Trindade (GO) os carreiros ficam em acampamentos previamente articulados para recebê-los (FOTOGRAFIA 15).

FOTOGRAFIA 15 - Após chegar em Trindade (GO) os carreiros se dirigem para os locais de acampamento



Foto: Lucas Yabagata (2019).

Os primeiros carreiros de Damolândia (GO) a chegar foram os da comitiva do senhor Divino Moreira da Silva (Divino Preto), que cruzaram os portais do Divino por volta das 10h30 (FOTOGRAFIA 16) e logo após pude falar com ele sobre a viagem.

²⁵ O Portal da Fé foi erguido em 2011. Trata-se de um monumento com mais de 20 metros de altura. Aos pés da cruz monumental há uma imagem do Divino Pai Eterno e um depósito para acender velas e orar.

FOTOGRAFIA 16 - O senhor Divino (preto) cruza o portal da fé em Trindade (GO)



Fonte: Lucas Yabagata (2019).

A chegada à Trindade (GO) é marcada pelo estabelecimento dos carreiros nos acampamentos coletivos, geralmente localizados próximos uns aos outros e mais próximos ao santuário matriz (a igreja velha). Quando acontece o estabelecimento dos carreiros, descarrega-se o carro e os bois são instalados nos pastos, devidamente preparados com antecedência; ocorre o que é comumente conhecido como ‘passar aos pés do Divino’. Este é um ato de fé, comum a quase todos os carreiros, que significa agradecer pela chegada, além de cumprir os votos estabelecidos anteriormente à romaria. O gesto consiste em ir até o altar da igreja matriz do Divino Pai Eterno, passar por debaixo da fita que se estende da imagem posicionada acima dos fiéis e depois beijar a fita (FOTOGRAFIA 18).

FOTOGRAFIA 18 - Dois carreiros passando ‘aos pés do Divino’. O beijamento da fita é parte integrante importante do processo



Fonte: Elaboração própria (2019).

A cerimônia também é conhecida como beijamento. Como os fiéis não alcançam a imagem, beijar a fita tem representa beijar a imagem.

4.2.5 A menina carreira

Desde 1970 a ‘sala dos milagres’, em Trindade (GO), funciona no térreo do prédio da Matriz, ‘igreja nova’. Trata-se de um recinto onde os objetos expostos, conhecidos como *ex-votos*, adquirem uma transfiguração plástica no que se refere a suas variadas dimensões e nos inúmeros sentidos devocionais, operando, quase sempre, em uma relação de proximidade a um *status* numinoso. A diversidade de elementos que compõe o ambiente, bem como suas distintas localidades e temporalidades, não raro, aguçam os sentidos dos expectadores e, por vezes, suscitam rememorações saudosas. Em outros casos, provocam certo estranhamento olfativo ou tátil daqueles que adentram a sala pela primeira vez. De um modo geral, esta é a marca de muitas das salas de milagres presentes em locais de culto e/ou peregrinação no Brasil; lugares marcadamente polifônicos, multifacetados, que atingem, de forma marcante, seu público.

Na sala dos milagres em Trindade (GO) são expostos os mais variados itens como forma de agradecimento por graças recebidas; logo na entrada do recinto se tem extenso número de quadros e pinturas votivas, em geral, feitas por devotos para denotar acontecimentos interpretados como milagres do Pai Eterno. No decorrer do cenário se encontra peças das mais variadas estirpes; são muletas e membros de aparelhos ortopédicos, roupas, máquinas de

costura, ferramentas de diversas utilidades, móveis, instrumentos musicais, bicicletas, motocicletas, relógios e diversos outros artefatos que cristalizam fé e penitência, por vezes, marcadas por grandes sacrifícios – como uma cruz de madeira cujo devoto trouxe de Caruaru (PE), fazendo todo o percurso a pé durante mais de sete anos. O número de elementos expostos, bem como sua significação, é tão grande que não é possível esgotar seus significados aqui.

Ainda que as exposições museais e devocionais recebam uma triagem sugestivamente intencional, no sentido ‘do que se deve expor’ a fim de manter certo padrão de culto, a princípio, a sala dos milagres em Trindade (GO) pode parecer um amontoado de quinquilharias e materialidades sem maior apuro estético. Nesta direção, Fernandes (1982, p. 45) aponta com mordacidade a composição de tais lugares, pois, segundo ele, trata-se de um “[...] espaço ritual mais desarrumado que se pode imaginar, um impressionante amontoado simbólico de misérias humanas”.

De fato, é certo que se tem uma mistura de objetos triviais dentro da sala, mas, de minha parte, preferimos trazer o termo ‘biografias culturais’, acionado por Koppytoff (1986) ao se referir a materialidades, pois acredito que, no caso do recinto em questão, observar o que ali se expõe mais detidamente é perceber que acompanhar a trajetória dos objetos representa também acompanhar a trajetória das pessoas. As legendas presentes em variados itens atuam de forma a nos fazer visualizar trajetos, vivências e situações onde ex-voto e pessoa que o depositou construíram vínculos permeados por sensibilidades, emoções e memórias e, além do mais, não se excluem as banalidades do cotidiano das ciências sociais. O que argumento é que a dimensão sagrada material é uma chave analítica importante dentro da cosmologia religiosa da festa e da romaria, de modo que os objetos religiosos oferecem múltiplos rearranjos sobre os romeiros e devotos, atuando de forma intrínseca dentro de suas subjetividades e, claro, de suas crenças.

Em um trabalho anterior, Gomes (2013, p. 187) já havia sinalizado que “[...] qualquer objeto que circula por vias não religiosas pode se tornar um ex-voto”. Assim, dentro das salas dos milagres, os objetos são rearranjados, readquirindo um novo *status* e significados arbitrários, longe de fronteiras rígidas – tal qual argumento serem as práticas religiosas presentes em Trindade (GO). Segundo Thomas (1991), é necessário que se avalie como tais materialidades, bem como a santidade que elas representam, estão sendo constantemente (re)apropriadas, de modo que os objetos não são o que eles foram feitos para ser, mas o que eles se tornaram.

Chamo a atenção para as roupas e os objetos expostos em um local de destaque. Trata-se dos pertences da garota Ada Cira²⁶, falecida em 2002, durante um desfile de carros de bois. Em sua homenagem as roupas que ela utilizava foram colocadas em exposição na sala dos milagres, ao lado dos pertences do cantor Leandro – da dupla Leandro e Leonardo. Repousando na sala dos milagres há uma legenda ao lado de suas roupas:

“Esta foto e estes pertences eram de ADA CIRA, menina esperta, inteligente e sonhadora, que sonhava um dia em ser famosa. Mas o destino precocemente a levou à casa do pai.

Sonhadora como era ADA CIRA, sonhava um dia participar do *desfile de carros de boi* na romaria do Pai Eterno.

E foi justamente realizando este seu sonho que numa das curvas de nossa cidade, num solavanco do carro de bois nº 16, ADA CIRA, cai e o veículo pesado, passa sobre seu corpo, ceifando assim sua vida jovem e sonhadora.

E por fim um desejo seu, era quando ela dizia para a mãe Ailta: que um dia queria colocar os seus pertences, suas roupas seu chapéu e sua foto ao lado dos pertences do cantor Leandro. E assim ADA CIRA estamos realizando assim seu sonho.

E pedimos a nossa senhora, mãe de Jesus e nossa mãe que a conduza nos seus braços sua alma bondosa para a romaria eterna na casa do pai.

❖ 27/07/1992 / 04/07/2002 †”

Em homenagem à trajetória da menina carreira, instituiu-se que o carreiródromo – local onde anualmente acontece o desfile dos carros de bois – teria o nome de Ada Cira. Também em homenagem à garota, todos os anos sua persona é rememorada na escolha da rainha dos carreiros, sempre representada por uma garota com nove anos de idade. Esta é uma das marcas do desfile em Trindade (GO); trata-se de um evento aberto ao público, que faz questão de acentuar, imagética e discursivamente, o resgate às tradições rurais e personifica representações caras aos carreiros enquanto atrações importantes do evento, dotando estes como protagonistas da festa. Interligam-se aqui dois status diferentes em torno da festa e da romaria durante o desfile: a da menina falecida e a do carro de bois. Os dois tornam-se símbolos diacríticos da festa, o carro de bois como uma tradição já secularmente instituída e a figura humana que opera em uma dimensão trágica, mas, ao mesmo tempo, sinalizando um renovo diante de uma fatalidade tão marcante. Ada Cira e carro de bois se tornam uma representação forte ao serem reconstruídos, ela como rainha dos carreiros sendo ‘transportada’ no mesmo veículo que lhe levou a óbito.

²⁶ Durante a qualificação me foi sugerido pelo professor Dr. Flávio Sofiáti que a pudesse desdobrar a figura de Ada Cira em uma análise acerca de um processo de santificação tendo em vista as circunstâncias de sua morte e as homenagens a sua figura, ocorridas todos os anos durante o desfile. Acerca deste tema várias bibliografias podem ser referenciadas, como as de Menezes (2006) sobre a construção social da santidade, a tese de Doutorado de Soares (2015) que analisa o processo de canonização do padre Rodolfo Komorek e inúmeros outros trabalhos. Os coloco aqui como possíveis guias de análise acerca do caso Ada Cira, uma vez que minha tese não empreende um debate mais aprofundado acerca dos aspectos religiosos da festa de Trindade-GO.

A utilização da persona da garota tragicamente falecida dentro de um de seus eventos limiares também dinamiza e renova os sentidos sacros, coligados com a aura mundana representada pelos participantes efetivos de eventos. Esta também pode ser vista enquanto uma estratégia que promove ampla aceitação do público a um evento cuja imagem deve ser sempre recriada e ressignificada para carreiros, romeiros e público simpatizante.

4.2.6 O desfile dos carros de bois

Realizado sempre na última quinta-feira da festa de Trindade (GO), o desfile dos carros de bois acontece todos os anos e tornou-se uma das principais atrações da romaria como um todo. A partir de 2003 foi criada uma estrutura fixa, o carreiródromo, para receber os carros que antes desfilavam por uma das vias principais da cidade. Em 2019 o número estimado de carros superou os 400.

Antes de desfilar, todos os carros são enumerados, e uma equipe da prefeitura municipal fica responsável por fazer a triagem, que posteriormente é passada para o cerimonial. Estes fazem questão de enunciar o nome do carreiro proprietário, a fazenda e o município de origem, a quilometragem percorrida e há quantos anos participa da romaria de carros de bois. Em apenas alguns casos os nomes dos candeeiros são também anunciados. Todos os carreiros que passam pela passarela recebem um brinde, que varia anualmente. O primeiro a passar é sempre o carro andor, que vai bastante enfeitado e ornamentado com flores, enquanto um padre carrega a imagem do Divino Pai Eterno (FOTOGRAFIA 19).

FOTOGRAFIA 19 - O carro andor passa pelo carreiródromo



Fonte: Elaboração própria (2019).

No ponto central da pista, onde estão os narradores, prefeitos, o governador e outras autoridades políticas. O padre que carrega a imagem para e faz uma fala curta acerca da romaria, da festa e, especialmente, da fé ao Pai Eterno. É comum visualizar, entre os expectadores, alguns mais devotos que fazem genuflexões durante a passagem do carro andor. A escolha do carro andor é feita através de um sorteio que ocorre na missa dos carreiros. Logo após o carro andor vem o carro de bois com a rainha dos carreiros, cuja representação é em homenagem a Ada Cira.

O desfile dos carros de bois no carreiródromo é um momento crucial da festa e da romaria do Divino Pai Eterno. Mas, notei que este também é um dos momentos onde as performances acontecem com maior frequência. Muitos ‘carreiros de emenda’ – como são jocosamente chamados, por aqueles que fazem todo o trajeto a pé, junto de seus bois, os que levam seus carros de bois e suas boiadas em caminhões com o único intuito de desfilar no evento. Além disso, trata-se de um acontecimento com teor politizado, por ser o momento em que as autoridades políticas efetivamente se envolvem na festa: o governador de Goiás, prefeitos, deputados, vereadores e políticos de muitas cidades vizinhas se fazem presentes no desfile. Notei, ainda, a necessidade, por parte da organização, de ressaltar, por meio do desfile, o *ethos* rural goiano, bem como a religiosidade híbrida na qual se consolidou a festa do Pai Eterno. Dois narradores de rodeio, devidamente paramentados com vestimentas típicas ao mundo rural. São os cerimonialistas do evento e, em vários momentos, fizeram questão de situar o desfile e a festa em geral como manifestações intimamente ligadas à ruralidade goiana, de modo que mesmo o governador era constantemente acionado como ‘um arrojado homem do campo’.

Após a passagem do carro andor, e do carro com a rainha dos carreiros, foi a vez de centenas de carros passarem pela passarela do carreiródromo, processo este que principiou às dez da manhã e se estendeu por quase cinco horas. O número de carros era tão grande que filas quilométricas partiam de diversas partes, convergindo todas para o local do desfile. As ruas das cercanias ficam tomadas de carreiros com seus carros e, na extensa arquibancada, milhares de espectadores apreciavam o desfile. Outras atrações, como carros de cabritos e carros de búfalos já são vistos como comuns dentro do desfile, muito embora não recebam o mesmo destaque. Os carros de cabritos, por exemplo, são mais utilizados para que as crianças, sobrinhos (as) netos (as) ou filhos (as) tenham certa efetividade dentro do evento.

Mesmo muitos dos carreiros mais idosos fazem questão de participar do desfile (FOTOGRAFIA 20).

FOTOGRAFIA 20 - Um carreiro aguarda o momento de desfilar



Fonte: Elaboração própria (2019).

O desfile, tal qual a romaria foi sendo modificado e readaptado em novas dinâmicas com o passar dos anos. Em seus primórdios eram oferecidos brindes e premiações aos carros com a melhor indumentária. Os primeiros desfiles também contavam com mulas e cavaleiros, que percorriam toda a extensão do carreiródromo junto aos carros de bois. Com o passar dos anos a prefeitura municipal resolveu padronizar os brindes, dando o mesmo para todos os carreiros; os muladeiros e cavaleiros desfilam no dia subsequente aos carreiros. Estas atitudes minimizaram conflitos que ocorriam entre carreiros e cavaleiros, pois os primeiros sempre reclamavam da maior facilidade dos cavaleiros no que se refere à mobilidade. Os carreiros também caçoavam de boa parte dos cavaleiros ao dizer que, em sua maioria, eram o que se chama de ‘peão abeia’²⁷.

As modificações efetuadas no desfile, bem como a divisão empregada entre os grupos, reduziram a competitividade e deu, ao desfile, um caráter mais democrático. Ainda assim, como já mencionado, é grande o número de pessoas, em geral fazendeiros ou ricos proprietários de terras, que levam seus carros e seus bois em camionetes ou caminhões para Trindade (GO) com o único intuito de desfilar. Estes carreiros de emenda, ou “carreiros de atalho” como são vistos e nomeados por carreiros como os de Damolândia, representam uma inflexão importante no

²⁷ O trabalho de mestrado de Ferreira (2019) discute como essa terminologia é representativa de uma identidade rural marcada pela adesão de jovens que vivem em contexto urbano dentro de práticas típicas da ruralidade. Este “apelido” também permite que se discutam questões ligadas a convergência do rural dentro do urbano e vice-versa na contemporaneidade.

sentido de se observar os processos performativos formadores das identidades (neste caso a sertaneja).

O fato de que tais personagens evitem a peregrinação, bem como toda a série de sacrifícios que nela acontecem, por evitarem se preparar para a romaria e se misturarem aos carreiros “tradicionais” lhes lega uma imagem estereotipada que incide não apenas na não aceitação deles entre o grupo de carreiros, mas nas formas pelas quais estes se posicionam diante da fé no Pai Eterno. São tidos como gente que “só quer aparecer” como destacou o carreiro e carapina Luis Souza. Em uma dimensão ainda mais complexa, argumenta-se que muitos destes sujeitos não se preocupam devidamente com os animais e os mantem durante todas as horas do desfile sem água ou comida. Em suma, os carreiros de emenda, não são devidamente aceitos no grupo dos “carreiros tradicionais” pois ainda que acionem o misto entre a incorporação do mundo rural através do carrear e a fé no Divino Pai Eterno, não possuem a complexa mistura de códigos elaborados pelos carreiros tradicionais, e muita das vezes atribuídas a eles mesmos no sentido de delimitar quem de fato pertence ao seu grupo. Em suma, ‘ser carreiro não é pra qualquer um! Como destacou o senhor Adão Alves’.

Em geral, observei que o desfile faz parte das características destacadas por Da Matta (1997) quando ele diz que é muito comum, no caso das festas religiosas brasileiras, ocorrerem momentos onde há um rígido padrão de signos e ações às quais os envolvidos obrigatoriamente se submetem, pois fazem parte das dinâmicas sagradas estabelecidas; e momentos outros, onde outras categorias sociais são acionadas e operadas. O desfile de carros de bois inter-relaciona o sagrado e o profano, ritualizando-o em um único momento. Com exceção do carro andor, de algumas outras imagens religiosas aleatórias em um carro aqui ou acolá e da constante referência por parte da fala dos cerimonialistas, todo o restante do evento é marcado pela laicidade, dando-se ênfase ao imaginário rural propriamente e cristalizando-o nos carros de bois. O próprio nome do local e sua estrutura, composta por duas arquibancadas, onde o povo se senta para assistir, são muito difíceis de não serem associados aos sambódromos, como bem observa Aquino (2007). É também um local onde há camarotes reservados em ambos os lados, e, como de praxe, os ambulantes preenchem ambos os lados. A venda de todo tipo de adereço, de comida ou de apetrechos religiosos é largamente praticada.

4.2.7 A missa dos carreiros/ Missa sertaneja

Há uma extensa diferença entre a missa dos carreiros em Trindade (GO) e a missa de mesmo nome ocorrida na saída dos carreiros em Damolândia (GO). Realizada a partir das

17h30 do dia 06/07, o ato litúrgico em Trindade (GO) é um dos eventos limiares que fecham o ciclo temporal da festa e da romaria do Pai Eterno. Os carreiros e os candeeiros participam de grande número da celebração e vão para o local, em sua maioria, paramentados com a indumentária típica dos dias de caminhada. Mesmo o padre animador da celebração incorpora a imagem rural e usa um chapéu de boiadeiro, entre outros adereços no estilo country, durante todo o evento.

A praça do santuário basílica parece se tornar um mar de gente de todos os Estados; antes de iniciar a cerimônia eucarística, o padre animador fez uma chamada para fiéis de todos os Estados do Brasil, de modo que não houve nenhum Estado que não tinha representantes, conforme as respostas ouvidas (FOTOGRAFIA 21). Ao olhar a extensão da multidão, vê-se também um horizonte divisado pelas guiadas dos carreiros e candeeiros que as levam para o local, por vezes sacudindo-as – e, muitas destas, com argolas ou chocalhos nas pontas que fazem um barulho característico – ou elevando-as com seus chapéus posicionados nas extremidades pontudas do instrumento usado para guiar os bois. Antes de principiar a liturgia *stricto sensu* da missa, há um momento para cuidar dos prospectos importantes referentes à romaria do próximo ano.

A rainha do desfile passa a faixa para a outra rainha, previamente escolhida. Há também um momento para sortear quem irá conduzir o carro andor durante o desfile do próximo ano. Este sorteio foi especialmente importante para o senhor José do Salul, um dos principais interlocutores deste trabalho, pois o seu número foi o sorteado, fato pelo qual ele demonstrou grande emoção. O senhor José do Salul também havia levado uma canga para a missa. Feita de próprio punho, ele a confeccionou com o intuito de sorteá-la durante a missa dos carreiros, o que ocorreu depois da celebração, pelo avançar da hora anterior ao começo da liturgia religiosa.

Às 17h35 teve início a liturgia e tal cerimônia tem algumas diferenças ritualísticas religiosas. Agrega-se a ela uma série de signos que remetem à ruralidade e grande quantidade de adereços tecnológicos. Tudo isso em comunhão com a eucaristia, é um dos elementos que mais chama a atenção na missa e representa uma das muitas facetas da modernização e mediatização do culto ao Pai Eterno.

Fotografia 21 - Carreiros candeeiros e simpatizantes aguardam o principiar da missa dos carreiros. Detalhe para a quantidade de guiadas. Vê-se também a canga confeccionada pelo senhor José do Salul e, no canto direito inferior, um dos fotógrafos oficiais da AFIPE



Fonte: Elaboração própria (2019).

Em sua gênese, a missa dos carreiros foi pensada, programada e articulada pela pessoa do padre e professor Agnaldo Gonzaga, que também é poeta e violeiro. O padre Agnaldo é um dos maiores incentivadores dos eventos particularmente voltados para a figura sertaneja dentro da extensa gama de eventos em Trindade (GO). Nascido em Americano do Brasil (GO), ele acompanha a romaria desde 1988, quando ainda era seminarista, como me contou em entrevista realizada dois dias depois da missa ora relatada.

“A missa dos carreiros é resultado de um trabalho que comecei em 1988, ela foi um desmembramento deste trabalho, vou passar a você alguns pontos referentes a este então: em 1988 eu estava pagando uma promessa, eu tinha 20 anos e estava pagando uma promessa que eu pessoalmente fiz ao Divino Pai Eterno, e fui a pé acompanhando os carreiros de carros de bois que vinham de Sanclerlândia, Mossâmedes, incluindo nós de Americano do Brasil, Anincus, Avelinópolis, percurso este já feito há anos por estes carreiros. Eu fui a pé, e descalço caminhando junto com o pessoal de carro de bois até Trindade. [...] a partir de quando eu entrei pra congregação em 1994; 1995 eu não participei porque eu fui fazer o noviciado redentorista, fiquei o ano todo lá em Tietê e aí, em 96, meses antes, sentado com a minha comunidade, é... tivemos uma reunião sobre a nossa participação na festa de Trindade, do Pai Eterno de Trindade, nessa reunião estavam eu, o padre Fábio, o Bento da Costa, o Valmir Garcia, [...] o então seminarista Robson de Oliveira, o Valteir, também seminarista e, André, também seminarista. Fizemos uma reunião sobre as nossas participações na festa, foram meses antes e, nessa reunião que eu propus de continuar participando desses pousos representando o santuário e, propus então que a gente tivesse uma missa dos Carreiros em que a gente pudesse destacar mais os Carreiros no total de devotos, no conjunto geral de devotos, porque os Carreiros eram... de todos os devotos que participavam da romaria de Trindade, se destacavam justamente pelo seu sacrifício, pela sua dedicação e por caracterizarem a cultura sertaneja raiz ou caipira devocional daqui de Goiás. De todos os devotos que participam da romaria, os que se destacavam eram justamente os Carreiros que vinham de seus locais e tal, então seria importante

que eles tivessem um momento de celebração, é... que destacasse, que valorizasse de modo particular, não de modo melhor, mas de modo particular, todo esse sacrifício, toda essa lida sua. Isso, Túlio, já que a prefeitura dava esse destaque, organizando aquele desfile, porque o desfile e, depois que se tornou romaria de carro de bois, ela tornou-se um mega evento né, destacou-se, então a prefeitura fez a parte dela e nós precisaríamos também dar um destaque, esse destaque seria a criação da missa dos Carreiros, então foi combinado assim e eu fiquei de organizar, de correr atrás e, a primeira missa então dos Carreiros foi organizada, criada por mim, sugerida por mim à partir desse trabalho, vendo a necessidade que se tinha de destaque por parte do santuário, já que tinha por parte da prefeitura, né. Então, eu sozinho, como já havia trabalhado sozinho, né, ninguém participava comigo, nem seminaristas, o santuário não disponibilizava seminaristas pra trabalharem comigo porque era um trabalho que eu iniciei, estava sozinho e, por isso eu estava, fiz tudo isso eu mesmo. E algumas vezes, em reuniões de avaliação da festa, o meu trabalho era referenciado e, duas vezes o padre Vicente André que era o então reitor do santuário, isso antes da missa dos Carreiros, fazia, fez referência ao meu trabalho, dizendo que era um trabalho pessoal meu, que o santuário não ia acolher a pastoral dos Carreiros, assim intitulada por mim e, por duas vezes, eu fiz um relatório de todas as minhas atividades, esse relatório está na sede da congregação e, ele dizia que não ia acolher esse relatório, que era coisa pessoal minha e que o santuário não tinha pastoral dos Carreiros. [...]. Em 2002, a partir de 2002, a missa foi celebrada fora do santuário basílica e fora justamente porque não comportava essas pessoas. O padre Vicente André que, inicialmente, negou meu trabalho e queria que eu parasse, depois desses dois anos, 96 e 97, da missa celebrada na igreja matriz e não comportando as pessoas, ficavam mais pessoas de fora do que de dentro da igreja, eu tinha pedido ele pra passar essa missa pro santuário novo e, ele acatou a ideia, acatou a ideia porque ele viu que, de fato, o negócio pegou e teve representatividade, não é? E muita gente aí, a partir de 1998, como eu já disse, foi celebrada no santuário basílica, na igreja nova, justamente devido a quantidade de pessoas que estavam participando e, a partir desses anos de 2002 foi então, ele mesmo decidiu que a missa fosse fora devido aos milhares de pessoas que estavam participando e não se comportava mais, o santuário basílica, todas essas pessoas dentro, já ficavam ali muitas pessoas fora também da igreja nova, não é? Então, a partir de 2002, fora, aconteceu fora, na praça do Antônio Ribeiro e foi cantado pelo coral sertanejo de Abadia”. (Agnaldo Gonzaga, 2019).

O que se nota, a partir da fala do Padre Agnaldo, é que, tal qual a romaria de carros de bois à Trindade (GO), a missa dos carreiros passou por momentos limiares contando, primeiramente, com algumas desavenças internas dentro da rígida hierarquia institucional dos redentoristas. Mas como o evento acaba por ser alçado a um patamar satisfatório por parte do público, a organização da festa e da romaria encampou a ideia e incrementou a missa também como uma forma de celebrar a cultura caipira e sertaneja, dando-lhe um momento de destaque e ênfase dentro de toda a festa.

Trata-se, aqui, também, de mais um dos aspectos fluidos de incorporação de mudanças, de novas liturgias que congregam nova massa de fiéis. Aqui emerge a criação da representação de atores essenciais dentro da festa de Trindade (GO), que, até então, não vinham sendo tão representados.

“Uma coisa que é importante, ao final da primeira missa de 1996, um senhor de idade, após a missa, eu fui saindo da igreja e ele foi andando apressado, ele me cutucou e me deu um abraço, um senhor de idade, baixo, com um berrante nas costas, me deu um abraço, quase chorando, e eu falei ‘Quê que foi?’ Ele falou: ‘Não, padre, eu quero

agradecer o senhor porque nós nunca tivemos uma missa pra nós’, foi essa expressão que esse moço utilizou”. (Agnaldo Gonzaga, 2019).

Notei, também, a partir da entrevista com o padre Agnaldo Gonzaga, que houve profundas modificações na missa desde suas primeiras edições até os dias atuais.

“Quem presidiu a primeira foi o padre Fábio Mento da Costa e a segunda também e, nesses dois, um fato importante é que no final é quem fez parte dessa missa, primeira missa, eu peguei leitores e também formei um coral e berranteiros, todos Carreiros, durante a minha estada junto a eles nos pousos eu fui escolhendo quem fazia leitura, uma pessoa que ajudou muito foi a Iraci de Damolândia que, hoje faz parte lá da comissão do folclore, ela vai até hoje nas romarias, ela ajudou a cantar, o pessoal, a Sandra e Sônia de Mossâmedes, eles ajudaram a formar o coral por Carreiros e, também, berranteiros espontaneamente surgiram lá, porque na divulgação dessa primeira missa pedimos pra que eles levassem as suas traíás, fossem vestidos como Carreiros, levassem a vara de ferrão, chapéu, algum levou uma mariquinha, cê pesquisa aí que cê vai saber que que é mariquinha, cabaça, é... e outras traíás, banquinho que usava lá no meio do mato né, foram então traiados e destacando o chapéu e a vara de ferrão. E, nessa primeira missa e na segunda, durante enquanto se cantava, foi pedido para que eles batessem a vara de ferrão no assoalho da igreja velha né e deu uma sonoridade única, ficou algo muito bonito né, então a missa foi tendo essa caracterização própria, né, os Carreiros vão vestidos com ornamentos, de chapéu, com a vestimenta própria, botina, levando alguma coisa tipo mariquinha, cabaça, berrante e os meninos, as crianças vão também vestidas com traje próprio, não é, então criou essa caracterização e, a vara de ferrão, durante alguns cantos se colocava o chapéu na ponta da vara de ferrão e levantava, ficava ali meio que chacoalhando, movimentando, então foi criando essa imagem né, própria da missa dos Carreiros em relação à vestimentas e tal e em relação ao ornamento do cenário lá do altar, se colocava cangas lá em cima nesses dois anos lá no presbitério do santuário, berrantes, arreios, enfim, coisas próprias ali do dia a dia deles. Foi tendo essa caracterização visual e também sonora, porque os cantos cantados eram cantos da igreja e durante esses primeiros anos foram cantados, em algum momento ou outro, na forma de paródias à partir do coral sertanejo que foi à partir de 2002 e, esses cantos, à partir de quando foi cantada lá no santuário à partir de 1998 até 2001, foi dentro do santuário e, à partir de 2002, foi fora do santuário, lá na praça do Antônio Ribeiro de Oliveira e, lembro que nesse 2002 foi cantado pelo coral sertanejo de Abadia, cantando paródias com músicas do clássico sertanejo e as letras falando da missa e dando sentido particular a cada momento. [...] 1998 a 2001, nesses anos eu procurei o André e Andrade porque eu queria montar um coral que caracterizasse mais ainda essa sertanejidade, se assim posso dizer, da missa dos Carreiros. Eu procurei o André e Andrade, falando com o André, combinamos de, naquele ano de 1998, 99, 2000 e 2001, eles cantassem com a gente, pra gente, em ritmo de folia os cantos da missa dos Carreiros e, isso foi feito nesses anos, no primeiro ano, em 1998, eu tentei fazer, fizemos um grupo de folia com embaixadores da região nossa, quando fala região é ali de Trindade, Americano do Brasil, é... tinha alguém do Faina também, nessas localidades e, esse pessoal formou então um coral, um coral de embaixadores de folia pra cantar na missa dos Carreiros nesse ano primeiro de 1998. Os anos seguintes, foi cantado, puxado, embaixado pelo Luizinho, aí dentro do santuário, o Luizinho que é um embaixador de folia de reis, amigo de André e Andrade, André e Andrade foi quem me indicaram... André e Andrade e irmãs Freitas, eles iam todos esses anos em que foi lá dentro do santuário, André e Andrade e irmãs Freitas... então, no último ano, 2001, formei, continuou esse coral formado por grupo de folia e, eu compus todas as músicas, eu e o Luizinho, todas as músicas que foram lá cantadas, porque pegamos o ritmo da folia de reis e o conteúdo, a letra dessas músicas, eu compus e, essas letras foram então cantadas falando da particularidade de cada momento da missa, voltado e citando sempre Carreiros e Carreiras também que passamos a utilizar essa terminologia. [...]

O que houve nos últimos anos, é... veja bem, foi uma não continuidade daquelas características próprias do sertanejo por parte das celebrações, por parte do ornamento das celebrações, ornamentos litúrgicos ou do cenário, por exemplo e, eu me lembro que durante alguns anos, a partir de 2002, quando era fora ou mesmo quando era dentro do santuário, o berranteiro e os Carreiros eram convidados e faziam lá um grupo de 5,8,10 berranteiros, eles tocavam, os Carreiros participavam da liturgia né, e, ultimamente isso não tem sido feito, corais mesmo do santuário são escolhidos e lá cantam, não necessariamente, não cantam mais paródias, nem se vestem como o coral sertanejo, por exemplo, se vestia, perdeu muito dessa caracterização visual da missa dos Carreiros como momento e espaço de os Carreiros se manifestarem tais quais são nas suas vestimentas, no seu modo de viver a cultura, por exemplo, com berrante, chapéu e tal, né, e depois mesmo o celebrante, às vezes há celebrante que não tocam em detalhes sobre a cultura mas, o que é mais importante é que a missa continua, né, faz parte do calendário, é... hoje e todo ano tornou-se uma referência no conjunto geral de devotos, tornou-se o destaque, né, e destaque justamente porque eles se destacam”. (Agnaldo Gonzaga, 2019).

Um dos aspectos que mais me chamaram a atenção, durante a liturgia ora relatada, refere-se à modernização e midiaticização do culto. Há uma grande quantidade de fotógrafos oficialmente contratados como *freelancers* pela AFIPE para garantir os melhores registros da celebração. Como é um evento que ocorre na praça do santuário basílica e o número de pessoas assistindo *in loco* é bastante grande, foram montados quatro telões em lugares estratégicos da praça para que todos os expectadores fossem contemplados com as imagens da missa. Juntamente com o transitar de fotógrafos, houve o posicionamento de câmeras que gravaram toda a cerimônia, que foi simultaneamente transmitida pela Rede Vida.

Em vários momentos as câmeras transitaram sua filmagem para as figuras dos expectadores, que foram sincronicamente mostrados nos telões. Este artifício possui duas facetas: primeiro concede, ao devoto, um protagonismo – que possui significados subjetivos a cada um, ao ser mostrado em rede nacional dentro de um evento tão importante; mas, por outro lado, desvia o foco da atenção religiosa da celebração. O resultado é que, em muitos momentos, os carreiros e demais expectadores centram muito mais sua atenção aos telões, procurando por si mesmos, que na eucaristia *per se*.

Ao final do ritual litúrgico, o padre clama vivas ao Divino Pai Eterno, o que é respondido pelo público e pelos carreiros com as guiadas em riste. Os carreiros e candeeiros começam a se dirigir a seus acampamentos para iniciar as preparações para a viagem de volta as suas cidades. Alguns já partem na mesma noite, mas a maior parte deles aguarda a aurora da segunda feira para o retorno.

Participar de uma romaria secular me fez perceber a quantidade de significados são impressos na prática do carrear. Também me perguntei sobre as origens de tal veículo, suas múltiplas funções nas variadas civilizações nas quais se fez presente. Para tanto, segue no próximo capítulo um recorte histórico do carro de bois, desde suas origens até sua chegada em

Goiás. Mais à frente, estendo uma discussão mais teórica acerca dos desfiles, da romaria, e de toda a gama de eventos os quais pude participar durante meu trabalho de campo.

No próximo capítulo busco demonstrar as técnicas de construção e como elas refletem uma polissemia de sentidos culturais que representam as demandas relativas aos carreiros, candeeiros e a todos aqueles (as) que estão envolvidos (as) nas festas de carreiros, na romaria para Trindade (GO) e no carrear.

5“ISSO NÃO É FORÇA, É JEITO”: COMO SE FAZ UM CARRO DE BOIS?

*“Aqueles prédios foram feitos por um doutor formado
Essa canga, feita por um carapina treinado
Ao doutor formado eu dou os parabéns
Mas aqui na roça, nois é doutor também
Cada doutor tem uma especialidade
Nois da roça, tem mil e uma utilidade”.*
(José Eugênio Curado, o José do Salul,
carreiro e carapina há mais de 60 anos)

Tendo a importância da abordagem técnica processual como guia nesta pesquisa, meu argumento é que a construção, reparo, preparação dos carros de bois ou qualquer um dos processos iniciais de feitiço destes veículos são o primeiro elo da corrente formada pela romaria à Trindade (GO) e pelas festas e reuniões de carreiros. Portanto, omitir o processo de fabrico dos carros para o trajeto significaria uma incompletude ao narrar todo o contínuo fluxo de atividades sucessivas que envolvem o carrear.

Como já mostrado, os carpinteiros responsáveis pela construção dos carros, ou de peças sobressalentes destes, são conhecidos, popularmente, como carapinas e são difíceis de se localizar em virtude de esta não ser uma atividade comum, ser complexa e, por vezes, sazonal; como se verá, não é recomendado que a pratiquem em períodos chuvosos. Em Inhumas (GO), soube da existência do senhor Osmiro, cujo reconhecimento se expande para toda a região próxima à cidade. Junto a ele há um rapaz mais jovem, Wallace Carvalho, que também é carreiro e que começou há pouco tempo a trabalhar como carapina.

Em Damolândia (GO) há o senhor José Eugênio Curado (José do Salul), que é mais experimentado em fazer cangas, canzis, pigarros, chaveias, cocões e outras peças menores que, em geral, ficam de reserva durante as jornadas para eventual socorro de carros dos companheiros ou para substituições no próprio carro que as transporta. Na mesma cidade há o senhor José dos Santos Filho (Nenê), que exerce a atividade de carapina.

Já na região de Capelinha, um pequeno povoado localizado há cerca de 20 quilômetros de Araçu (GO), o senhor Sebastião ‘Bia’ e o filho Carlos (Carlinho Bia) praticam o ofício. Em abril de 2021 conheci o senhor Luiz Souza que, além de ser carapina conhecido em Anicuns (GO) e região, também estava envolvido em projetos de salvaguarda do IPHAN-GO, além de desenvolver uma série de vídeos sobre o ofício de carapina que são postados em sua rede social pessoal.

Estes foram alguns dos artesãos com os quais pude ter contato efetivamente entre os anos de 2019 e 2021.

5.1 OS CARAPINAS

Embora a primeira incursão efetiva em campo tenha sido no início de 2019, os primeiros contatos que mantive com os carapinas se iniciaram em dezembro de 2018. Este primeiro encontro se deu a partir da indicação do carreiro Benedito Queiroz, através dele, soube da existência, em Inhumas (GO), de um dos mais afamados construtores de carros de bois de toda a região, o senhor Osmio Martins Borges, que todos conhecem como Osmiro. Posteriormente o carapina me confessou que o R em seu nome foi incorporado de tal forma por todos que o conhecem que ele mesmo já se acostumou a ser chamado Osmiro e assim opto por me dirigir a ele.

Conforme fomos nos apresentando, descobrimos que nossas famílias se conhecem de longa data; ele é amigo de meu falecido pai e de todos os meus irmãos, desde que residíamos na zona rural próxima à cidade de Araçu (GO), a cerca de 30 anos. O senhor Osmiro trabalha desde criança em fazendas, tem larga experiência com a lida no campo, especialmente com gado. Nasceu e foi criado no seio rural, como expõe: “Aprendi tudo que sei trabalhando na roça”.

Junto ao senhor Osmiro, que tem 63 de idade, pude conduzir boa parte dos registros etnográficos a respeito das técnicas de construção do carro de bois. O fato de Osmiro ser reconhecido como um dos melhores construtores de carros de bois de toda a região também lhe permite exigir um valor mais alto pelos seus serviços. Wallace Carvalho, outro carapina o qual pude manter contato, afirmou, sobre o senhor Osmiro, que “Não tem carapina igual ele por essas bandas”. Enquanto estive com Osmiro ele me contou que sua formação como carapina é autodidata: “Comecei fazendo carrinhos pequenos, aí fui aprendendo sozinho, até fazer os grandes. Comecei quando tinha uns 14 (anos)”.

Por vezes introspectivo, por vez falante, o senhor Osmiro é modesto e afirma haver outros carapinas tão bons quanto ele na região. Pude acompanhar sua forma de trabalhar, seu processo de preparação, seu ritmo compassado de lidar com a madeira, sua parcimônia característica de riscar e preparar as partes a serem desbastadas à mão, de acordo com uma sinergia particularmente habilidosa de quem já trabalha com carro de bois há quase meio século.

Os imponderáveis do campo acabaram por contribuir positivamente no andamento do fazer etnográfico, pois foi possível, a partir de então, vislumbrar questões relacionadas às técnicas de acordo com ferramentas, corpos, relações com a natureza, tempo, formas e muitas outras. Nas páginas subsequentes me detenho apenas à atuação técnica do senhor Osmiro.

Como o trabalho de Wallace se concentrou, precisamente, na construção do eixo e, em geral, esta sessão é a última fabricada, a etnografia descritiva desta parte está mais à frente.

5.2 A ‘OFICINA CASA’ DE OSMIRO

O senhor Osmiro possui uma casa em Inhumas (GO), mas não estabelece seu ofício de carapina por lá. Trabalhar com madeira é uma atividade que gera muito barulho, em virtude das ferramentas elétricas e da serra que é utilizada constantemente. Além do mais, há uma intensa dispersão de pó, subsequente das minúsculas partes extraídas quando se modela as peças da lenha. Estilhaços, cavacos, pequenas farpas, pedaços menores de madeira, taliscas, aparas e as grandes peças de madeira à espera para serem trabalhadas, ocupam um espaço e deixam o ambiente com cheiros agridoces; além da poeira, que traz desconforto à convivência doméstica cotidiana. Toda essa confluência de componentes faz com que vizinhos possam vir a reclamar do barulho e da sujeira. Por estas razões, e por se dizer mais como um homem da roça que da cidade, o carapina estabeleceu sua oficina em uma chácara por ele arrendada. De certo modo, a chácara é mais a sua morada, passando quase que exclusivamente os fins de semana na cidade e trabalhando na roça durante esse entremeio. Na chácara ele passa os dias com a sua esposa, senhora Isaura, e seus três cães: dois pequenos da raça popularmente conhecida como Cofap (*Dachshund*), nomeados Chumbinho e Rubinho, e uma grande cadela americana (Foxhound) chamada Sereia, que é treinada para caça – além de carapina, ele também é conhecido pela habilidade como caçador e como treinador de cães farejadores.

A chácara fica relativamente próxima às margens do rio Meia Ponte. A propriedade compreende cerca de meio alqueire²⁸ de terra e é ladeada por muitas árvores de todos os tipos. Uma cerca separa o pasto onde algumas cabeças de gado são criadas pelo carapina, de uma roça de mandioca arrendada pelo proprietário da terra. Ao lado de um pequeno curral há um piquete, onde são mantidos alguns bezerros que Osmiro me disse que irá amansar para se tornarem bois carreiros. A casa segue o modelo rural goiano: é feita de tijolos e recoberta com adobe, pintada com cal branca e o chão é em cimento queimado em vermelho, que a senhora Isaura se esforça para manter limpo e encerado. Ao lado do quarto do casal, uma despensa serve para que Osmiro guarde roupas e outros acessórios da lida rural. Em uma pequena área fica um tanque onde a senhora Isaura cuida da limpeza. No quintal, separado do restante da propriedade por um muro alto, vários coqueiros oferecem frutos e sombra, e, espalhados pelo chão, ficam taliscas e restos

²⁸ A medida do alqueire varia de região para região. No centro-oeste goiano um alqueire corresponde a 48.400 metros quadrados. O que também significa 4,84 hectares.

de madeira entalhada, além de algumas quantidades acumuladas aqui e ali; próximo à oficina ficam restos de cinzas, onde o carapina aquece as partes de metal para recobrir os carros.

Das vacas existentes na propriedade, ordenha-se cerca de 50 litros diários, sendo que uma pequena parte é utilizada para consumo ou para a esposa ‘espremer queijo’ e o restante é comercializado. Seu quintal é cheio de galináceos criados para consumo próprio, para venda aos vizinhos ou nas feiras semanais. Em sua oficina, localizada ao lado da casa, ficam todas as suas ferramentas de carapina e o restante dos acessórios característicos para a vida do trabalhador rural. A oficina onde os carros são fabricados é composta por um espaço mais aberto e arejado, uma varanda onde o artesão exerce sua atividade de carapina. Ao lado, um cômodo onde se guardam também peças de madeira para a confecção de carros de bois em miniatura, que ele faz sob encomenda, e de peças sobressalentes para carros maiores – como cangas, canzis e cocões. Por fim, há outros dois espaços cercados na mesma varanda: em um se guarda ração, milho, dentre outros alimentos e variados itens necessários ao trato dos animais da chácara, como remédios e vacinas; no outro ficam seis porcos e uma leitoa que o senhor Osmiro começou a engordar para revenda.

O que se nota é que o senhor Osmiro construiu, junto à esposa, o ambiente doméstico típico da ruralidade na qual ele nasceu e viveu toda a vida. Trabalhador da roça, desde sempre, é comum ele contar histórias de folias, treições, mutirões, rezas, caçadas e, claro, romarias e carreadas passadas. Como destacado anteriormente, junto a ele acompanhei a construção de um par de rodeiros nos primeiros meses de 2019 e pude acompanhar a feitura completa de um carro, que teve início em novembro de 2019 e continuou por meses.

Seu trabalho obedece à uma lógica guiada por etapas. Como os carros de bois são divididos em três partes maiores, ele opera em consonância a esta separação. Primeiro faz as rodas, ou rodeiros; depois a mesa e, por último, o eixo. Outras peças sobressalentes vão sendo confeccionadas conforme a medida do carro de bois vai se concretizando, assim o artesão pode avaliar a necessidade de maior tamanho ou espessura destas.

5.2.1 A (s) propriedade (s) enquanto espaço (s) integrado (s)

As fazendas e chácaras dos carreiros que visitei são propriedades com algumas características em comum: pequenas porções de terras, dois a três alqueires, cuidadas pelos proprietários, que, em geral, lavram a terra e lidam com suas boiadas; os proprietários, em geral, têm ligação consanguínea familiar próxima, são compadres, parentes ou sujeitos que, no decorrer do tempo, criaram uma relação afetiva a ponto de se tornarem muito próximos uns dos

outros. Em todas elas repousa o antigo costume de medir a distância dos vizinhos através da linguagem popular: “Fulano mora a distância de um grito!”. Esta expressão sugere uma proximidade espacial entre um vizinho e outro, de modo que a voz mede a lonjura entre as casas. Como em geral todos vivem nas cercanias uns dos outros, basta um grito bem dado para acionar o vizinho.

Em todas estas casas também notei a existência de uma característica em comum, esta longamente discutida por Queiroz (1976), bem como por diversos outros autores que se propuseram a embrenhar nas minúcias da cultura rural; refiro-me à solidariedade vicinal. A solidariedade é praticada no dia a dia, antes durante e depois da romaria, durante a feitura dos carros de boi²⁹. Os carreiros praticam a ajuda entre si no que se refere à preparação da tralha para a viagem, nos últimos reparos dos carros, no ‘curar’ os animais, no adiantar de algum tipo de serviço exigido pela rotina do campo (mutirões) e, especialmente, na preparação da comida e dos quitutes que são levados para a romaria.

Mas, antes de tudo, é necessário pensar as chácaras e as propriedades estudadas como espaços articulados e integrados que permitem, aos moradores, sistematizar seu trabalho, com a criação de animais, víveres, a convivência na vizinhança e mesmo a religiosidade e festas ocasionais. Em pesquisa de campo conduzido no Piauí, Woortmann e Woortmann (1997) tratam o que chamam de ‘sítio camponês’³⁰ como uma categoria analítica ao descobrir uma lógica organizativa existente entre as partes que compõem o todo da propriedade.

Procuramos focalizar o sítio camponês enquanto um sistema de espaços diversificados, complementares e articulados entre si, sistema esse que se reorganiza através do tempo como resposta ao processo histórico de expansão da propriedade pecuarista. Essa organização e essa resposta são informadas por uma lógica, uma estratégia e um saber — ou um “know how” — que possibilitam a reprodução da produção camponesa nesse contexto regional. O sítio pode ser analisado como um sistema integrado de partes funcionalmente interligadas, revelando uma lógica que busca manter internos ao sítio os principais supostos da produção camponesa. (WOORTMANN; WOORTMANN, 1997, p. 164).

A chácara onde reside o senhor Osmiro e a propriedade do carreiro Adão Alves, por exemplo, são locais interessantes para pensar certos sistemas de espaços que, a grosso modo, articulam, de uma maneira geral, as propriedades de outros carreiros e carapinas os quais visitei em campo. Obviamente há diferenças estruturais das localidades nas quais estive observando

²⁹ Escrevo um tópico específico sobre esta categoria mais à frente.

³⁰ É preciso destacar que, no trabalho citado, a categoria sítio é tratada pela autora de acordo com características próprias da fisiografia e da dinâmica cultural local onde ela conduziu sua pesquisa. De modo que as considerações da autora não são aqui utilizadas em sua integralidade, mas como dinâmicas construtivas de relações teóricas.

para a pesquisa, mas penso ser interessante, para a reflexão, sistematizar o modo deveras estrutural destes domínios (chácara e pequenos sítios). Para tanto, guio-me especialmente pelos escritos de Woortmann e Woortmann (1997).

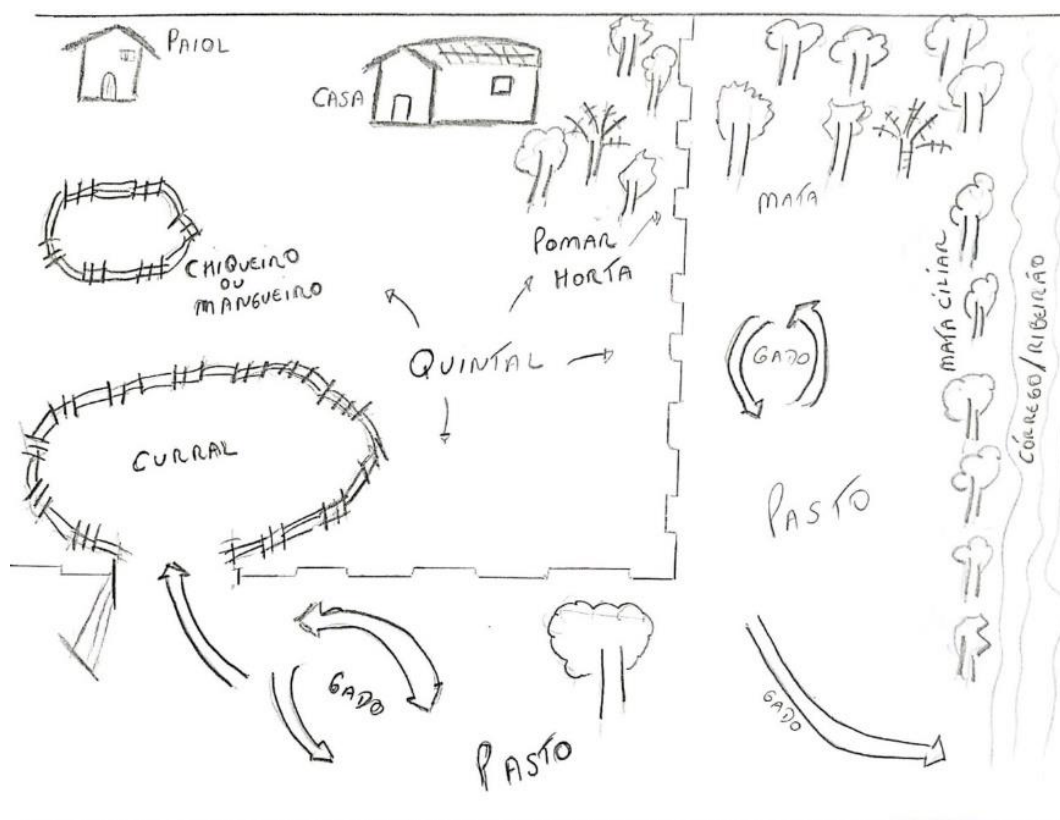
A casa, como provedora de moradia e domínio humano, é o espaço da alimentação, da moradia e do descanso. Mas de lá também parte a produção dos restos para a criação, principalmente aos suínos (chamada de lavagem). Na casa se armazenam gêneros alimentícios e produtos para manufatura dos queijos – atividade quase sempre desempenhada pelo gênero feminino; sendo que os restos da produção de queijo, o soro, também é endereçada a o consumo dos porcos. Dentro das casas as atividades desempenhadas pelas mulheres quase sempre as encaixam como provedoras do serviço doméstico – lavar, cozinhar, cuidar dos filhos e filhas – ou na produção de artesanatos, como rendas, bordados ou tapetes que, juntamente com os queijos, podem ser comercializados nas vizinhanças ou mesmo nas feiras locais.

Aos homens o espaço doméstico também oferece proteção para as tralhas e demais itens para cavalgadura, para lida com os animais domésticos, remédios para ‘curar’ e itens utilizados para as ‘criações’ em geral. Woortmann e Woortmann (1997), apontam que a casa também funciona como “[...] um processo de distribuição, segundo um padrão de reciprocidade, para outros grupos domésticos aparentados”. No caso deste trabalho, essa relação se estende ao quintal – uma vez que é lá que se criam galinhas e outros animais para consumo, e para além do núcleo familiar – este padrão recíproco abrange relações de amizade, de compadrio e/ou confiança e se adensam, de forma que se constrói uma lógica provida pela mutualidade.

O quintal das propriedades aparece como lugar intersticial entre o domínio humano e a natureza³¹. É também no quintal, em geral próximo à casa, que se situa o paiol. Trata-se de um lugar para armazenamento de parte da colheita aproveitada para suprir a alimentação dos animais criados para trabalho e alimentação, como o gado e as galinhas. No Desenho 2 estruturo uma propriedade rural do tipo que observei em campo.

DESENHO 2 - Estrutura fisiográfica básica de uma propriedade rural (chácara, fazenda, sítio) observada em campo

³¹ Um debate mais aprofundado sobre este tema, bem como sobre a questão da natureza e a cosmologia do universo rural, é tratado no tópico: Do natural ao sobrenatural: animais plantas e seus apelos sagrados/profanos, no capítulo 6.



Fonte: Elaboração própria (2021).

O antropólogo inglês Evans-Pritchard (1999) observou que todas as demandas da vida social dos Nuer são dinamizadas pelas relações que estes mantêm com o gado. Há uma proximidade tão grande entre os Nuer e os bois que, segundo Evans-Pritchard (1999, p. 27), eles definem “[...] todos os processos e relacionamentos sociais em função do gado. Seu idioma social é o idioma bovino”. A vida na zona rural das regiões por mim estudadas também se conduzem de acordo com uma relação social muito próxima entre homem e animais, a ponto de estes dois universos se fundirem em muitos momentos de convívio. Se entre os Nuer a interação é mais íntima entre bois e cabras, nas regiões rurais nas quais conduzi minha pesquisa há muita interação com os animais de criação em geral; porcos, galinhas, galos, cavalos, muas, não raro, cabritos e cabras, e claro, o gado. Um carreiro e amansador, como o senhor Adão Alves, que, tomadas as devidas proporções, é bastante parecida com o cotidiano do senhor Osmiro, do Senhor Wallace e de outros carreiros que residem em propriedades rurais e com os quais tive contato, nos serve de exemplo mais didático. Adão organiza a sua rotina cotidiana de acordo com uma série de obrigações demandadas pelo trabalho, que, por sua vez, depende inteiramente da relação do homem com os animais e as plantas.

Tomando como exemplo o milho: há o tempo correto para seu plantio, sua colheita, utilização na gastronomia (o milho verde) ou armazenamento (milho seco) no paiol. Conserva-

se uma boa parcela da colheita do milho ainda na espiga para que, seco, este seja utilizado para o replantio ou como complemento importante na dieta dos animais, especialmente o gado, as galinhas e os muare em geral. Ao acordar, em geral, às cinco da manhã, o senhor Adão Alves ordenha as vacas, separando aquelas cujo leite já foi retirado juntamente com seus bezerros para que se alimentem de ração, ou mesmo de espigas de milho retiradas do paiol.

No continuar de uma manhã rotineira, o restante dos animais da fazenda é alimentado com o milho seco, em seguida ele se ocupa de outras obrigações que exigem sua atenção. A labuta do senhor Adão é mediada de acordo não com um roteiro especificamente feito por ele, ela depende da relação interativa que compõe juntamente a terra e junto aos animais. Com esse exemplo quero mostrar que a relação entre um morador da zona rural e o meio que lhe cerca é mediado de acordo com uma ampla interação dirimida pelo clima (não se pode efetuar qualquer tipo de trabalho na chuva), pelas necessidades de todos os tipos dos animais e pelas características das plantas/plantações.

Tudo isso leva a compreender que, para pequenos proprietários da zona rural, como o senhor Adão Alves e o próprio carapina Osmiro Borges, é uma necessidade básica de condução da própria existência compreender o tempo do plantio e da colheita, bem como entender que o trabalho é um estilo de vida que se estende para além do esforço físico: torna-se uma ferramenta pedagógica para entender o mundo. É através do trabalho e da transmissão das variadas formas de conhecimento por meio do labor que carreiros e carapinas compreendem a natureza que os cerca de uma maneira mais densa, sendo que a extração da madeira para feitura do carro é um traço marcante destes conhecimentos.

5.3 EXTRAINDO A MADEIRA NA ROÇA

A escolha da madeira para a feitura do carro é a expressão de um saber ligado às coisas da ‘roça’. Por sua vez, ‘roça’ é aqui tratada como uma categoria nativa, comumente referida pelos carreiros e carapinas não apenas como um lugar onde se vive, mas enquanto um espaço sociocultural. Conforme ajuíza Lima (1999), roça se torna, então, para além de uma fala nativa, uma categoria analítica que opera entre grupos sociais e seus contextos relativos e relacionais, classificando, assim, pessoas, ambientes e modos de vida.

É nesta perspectiva que Woortmann e Woortmann (1997) interpretam o trabalho como possuidor de um sentido simbólico. “[...] acredita-se que a roça é constitutiva do grupo doméstico não somente enquanto reprodução social, mas é capaz, por meio do trabalho da roça e de seus efeitos, de construir simbolicamente esse grupo” (FIUZA; SILVEIRA, 2014, p. 274).

Para Woortmann e Woortmann (1997) a dimensão simbólica do trabalho no meio rural é expressa na medida em que ele representa técnicas, culturas e um saber fazer que apreende todo um aparato de ideias que o antecedem, sendo, além disso, possuidor de uma moral e uma ética que lhe são características.

Notei como essa lógica é representativa na escolha da madeira. Trata-se de algo delicado, já que, uma vez modeladas, não há como refazer as peças. O cuidado com a terra, com o plantio das mais diferentes espécies de plantas, fez com que a extensiva prática da agricultura ensine, ao homem do campo, de modo prático, pedagógico e didático, que as fases da lua interferem diretamente no crescimento das plantas e das árvores. Então, todos os processos devem ser respeitados; não se retira madeira para fazer carro de bois em nenhuma outra fase da lua senão durante o quarto minguante, pois neste ciclo as coisas que crescem da terra para fora tendem a ‘minguar’³². Como me relatou o carapina Wallace, a única forma de se colher a madeira em outra fase lunar é “Apenas se a árvore morrer de pé, aí não tem problema”.

Argumenta-se que durante o quarto minguante a madeira está mais seca em seu caule e em seus galhos e isso promove melhor desempenho durante a feitura do carro. Neste sentido, a madeira correta também possibilita maior tempo prático de trabalho e a sua melhor utilização, pois ‘alonga’ a durabilidade do veículo. É também durante o quarto minguante que se colhem lenhos a serem utilizados como cabo das ferramentas para trabalho braçal, como enxadas, enxadões e cavadeiras. Tais conhecimentos adquiridos empiricamente, com o passar dos anos, foram (e ainda são) transmitidos, oralmente ou diretamente, através do trabalho diário aos mais jovens. Woortmann e Woortmann (1997) já haviam constatado os modos pelos quais a organização do trabalho entre sitiantes do Sergipe se guia pelas fases da lua.

A lua tem influência sobre o que acontece aqui na terra, e não apenas sobre as marés. Assim, segundo os sitiantes, não se deve cortar uma árvore durante a lua cheia, caso se queira utilizar a madeira para construções, pois ela ficará mais sujeita ao estrago do cupim. Deve-se pelo contrário, cortá-la durante a minguante, pois então suas “veias” estarão fechadas e o cupim “não entra”. (WOORTMANN; WOORTMANN, 1997, p. 98).

As explicações acadêmicas sobre a influência da lua no trato da terra corroboram a tese do carapina e dos homens do campo. Cristiano Cardoso Gomes, engenheiro florestal licenciado em Ciências Agrícolas e mestre em Ciências Florestais, explica que, durante o quarto

³² O termo minguar é uma categoria nativa. Trata-se de um modo de dizer que as espécies de plantas cultivadas durante a lua minguante não tendem a ter um desenvolvimento satisfatório no que se refere ao crescimento. Pelo contrário, diz-se que as plantas diminuem de tamanho durante a lua minguante. Obviamente, como mostro no decorrer do texto, tal processo não ocorre com tubérculos e raízes.

minguante, há maior concentração de água na parte inferior das plantas e árvores, em que “[...] tudo que cresce de fora para dentro vigora na minguante” (GOMES, 2020), propiciando melhor desempenho das raízes e dos vegetais que crescem debaixo da terra.

É durante a lua nova que a influência da lua sobre a terra começa a vigorar, a seiva começa a acumular-se no caule e parte em direção aos ramos. Este processo continua durante o quarto crescente, com o caule, os ramos e as folhas sendo compostos por maior quantidade de seiva; tal composição atinge seu ponto máximo durante a lua cheia. Além da umidade resultante da acumulação da seiva, colher a madeira em períodos da lua fora do quarto minguante pode favorecer o aparecimento de brocas, cupins e ‘nós’ na madeira. O senhor Osmiro garante que a madeira retirada fora da minguante não aguenta o carrear, pois ‘ela racha’ ou, no mínimo, entorta.

Costa *et al.* (2018) reforçam as observações citadas. Em artigo escrito a partir de dados coletados em consonância dialógica com agricultores e pescadores da comunidade de Caratetetua-Bragança (PA), os (as) autores (as) objetivaram anotar e discutir as experiências práticas e os conhecimentos empíricos *in loco* visando entender a influência das fases da lua na produção agrícola e na pesca artesanal – atividades estas que são a base econômica dos moradores da referida comunidade.

Os agricultores relataram que desde a infância aprenderam a observar as fases da lua e que além de servir para organizar as atividades agrícolas e de pesca servem também de orientação para as mães grávidas e dizem que sempre tem a mão um calendário atualizado com as fases da lua. [...] Um dos agricultores relatando sobre sua atividade de pesca, informou que a fase da lua cheia e lua nova são muito boas para a pesca e capturam grande quantidade de peixes. Na lua minguante ou “quebrada”, como conhecida na região, os peixes são capturados em pequenas quantidades. Outra agricultora relatou que o plantio de algumas culturas na lua minguante não é muito recomendada, pois esta lua exerce pouca “força” na terra, mas é recomendada para algumas culturas que possuem o crescimento de raízes, sendo uma boa lua para plantar batata doce, cebolinha e maniva (mandioca), *além de ser a lua ideal para serrar madeira para tábuas e realizar o corte de pequenos galhos de árvores utilizados para a produção de cabos para ferramentas e uso como colunas “esteio” para sustentação de suas casas, pois nesta lua os galhos e caules estão com pouca seiva, diminuído, assim, a probabilidade de serem atacados por brocas ou cupins.* (COSTA *et al.*, 2018, p. 3, grifos nossos).

Acerca da escolha da madeira para o carro de bois, o ideal é que o carapina possa estar junto durante a derrubada da árvore ou eventual escolha das peças que vai trabalhar. Saber escolher bem a madeira é parte essencial da fabricação do carro, momento em que o conhecimento das virtudes de cada tipo de árvore é colocado em prática, logo, trata-se de algo que se processa antes do principiar da fabricação *per se*.

As características individuais de cada madeira concedem, ao construtor, os locais de utilização dentro do carro; escolhe-se as que possuem curvaturas naturalmente formadas em seu desenvolvimento cíclico para as chêdas e as cangas, refugando-se, para estas partes do carro, madeiras que não tenham maior maleabilidade. As peças uniformemente mais lineares, espessas e retas são essenciais para um bom cabeçalho e para a mesa; para fazer um eixo se necessita de uma tora de pelo menos 3m50cm, que deve ser grossa, não podendo ter rachaduras ou cupins (em especial no caso de madeira armazenada há tempos).

No caso dos rodeiros confeccionados pelo senhor Osmiro, ele me confessou que o essencial é que não haja brocas ou nós nas aparas. O senhor José do Salul, carapina de Damolândia (GO), por exemplo, é especialista na feitura das cangas e, segundo ele, o mais importante é aprender trabalhando, pois, “[...] o próprio serviço te ensina, por exemplo, a canga, se você fizer ela só com a volta para baixo, hora que o boi puxar ela pega a pá³³ dele. Machuca. E se você fizer ela só com a volta pra cima, na hora que ele puxar, ela vira, não puxa, então tem que saber repartir a volta³⁴”. Percebe-se, aqui, que a atividade carapina é baseada em conhecimentos que são aprendidos na prática do trabalho diário.

Os carreiros mais experimentados na lida do carrear conhecem as emissões sonoras diferentes de cada espécie de madeira, e, não raro, destacam que a qualidade do carro é avaliada não apenas pela madeira, mas até pela terra de onde ela fora retirada; árvores que crescem mais próximas de regiões muito úmidas tendem a ter uma madeira mais verde, que demora a secar, mesmo se colhida na lua correta e, ‘madeira verde não canta’, portanto, não serve. Ademais, “Carro de bois tem que cantar!”. Uma vez retirada, a madeira deve ser colocada em um local seco e sempre horizontalmente, para evitar ao máximo a formação de curvaturas, ou, como os carapinas dizem, ‘para não emborcar’. De preferência, as peças utilizadas no cabeçalho devem ser sobrepostas por outras mais pesadas para evitar curvaturas que, como se verá posteriormente, dificultam muito o manuseio e os processos de fabricação.

Em geral, roda e eixo são formados por uma única espécie de madeira e algumas das espécies mais utilizadas nesta sessão do carro são o Angelim (*Hymenolobium petraeum* Ducke), a Sucupira Branca (*Pterodon emarginatus*), a Pereira (*Platycyamus regnelii*), o Jacarandá mimoso (*Jacaranda mimosifolia*), o Pau D’arco (*Tabebuia serratifolia*), a Aroeira (*Schinus terebinthifolius*), o Bálsamo (*Myrocarpus frondosus*) e o Ipê (*Handroanthus albus*) – sendo este último muito lembrado pelas suas qualidades sonoras.

³³ A chamada ‘pá’ do boi se refere a uma região específica que ladeia o entremeio, o cupim e a nuca do bovino.

³⁴ Note-se, aqui, mais uma vez, a importância da atenção e da experiência prática das atividades rurais.

Já os carapinas de Capelinha dizem não gostar do Angelim (*Hymenolobium petraeum Ducke*) para o eixo, pois este lenho desprende de seu interior, um líquido que funciona como cola natural, deixando o eixo muito pregado aos rodeiros, o que dificulta a separação das peças para eventuais consertos. A árvore do tipo Feijão-cru³⁵ (*Pithecellobium saman*) é, também, amplamente utilizada para a feitura de eixos.

Em sua obra o poeta Oscanú José Coelho também se preocupa em reportar os tipos de madeira para o carro de bois:

Vamos primeiro aos nomes das madeiras utilizadas para as rodas: bálsamo, sucupira, ipê amarelo e jacarandá. Nas outras peças podemos incluir o Moreira angico e maria preta. O que mais varia é a madeira do chumaço: pode ser leiteiro, imbaúba, cedro, óleo, bacuri, sangradágua e outras, de preferência mole e oleosa. (COELHO, 2000, p. 15).

A madeira tipo Bálsamo (*Myrocarpus frondosus*) merece atenção especial. As qualidades desse lenho também são destacadas por Nogueira (1980), que, em seu livro, fala desta madeira como escolha constante para a confecção de carros de bois desde os primórdios da utilização deste meio de transporte em Goiás, no século XIX. De talho mais macio, trata-se de um material resistente e mais leve. Quando manipulado, o Bálsamo exala um perfume, o que acabou por designá-lo para a conservação de aguardente em toneis desta matéria prima. A exploração predatória deste lenho acabou por torná-lo raro no estado de Goiás, processo que já se fez real no idos de 1930.

5.4 AS FERRAMENTAS

Como já destacado, Osmiro também faz carros de bois em miniatura para venda. Foi com eles que começou a aprender o seu ofício, herdando as habilidades de seu pai. Autodidata, ele afirma que ser carapina não é para qualquer um; é uma espécie de dom, devidamente modelado e desenvolvido pelo trabalho diário: “Deus dá um dom para cada um né? Eu acho bom estar mexendo com madeira”. Como me relatou, quando começou a fazer os primeiros carros, em companhia do pai, era tudo à mão: “Não existia serra elétrica nem essas lixadeiras; era tudo no braço. Fazer um carro demorava muito mais”. Em geral, as ferramentas utilizadas são as mesmas que os marceneiros utilizam.

³⁵ Boa parte de todos estes diferentes tipos de árvores têm outros nomes populares. O Feijão-cru, por exemplo, também é conhecido como ‘amendoim de veado’ ou ‘árvore-da-chuva’.

Entre os apetrechos manuais utilizados pelo carapina para fabricar um carro, destacam-se a enxó (DESENHO 3), o prumo de nível, formões de diferentes tamanhos, marretas e malhos, lápis de carpinteiro, esquadros e um compasso improvisado.

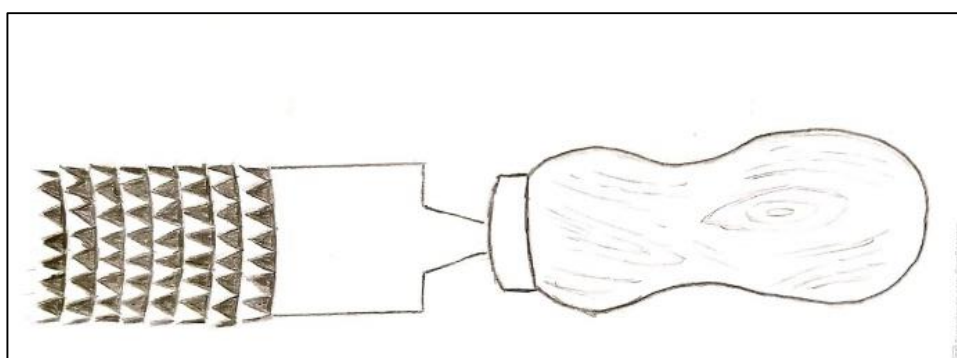
DESENHO 3 - A enxó



Fonte: Elaboração própria (2021).

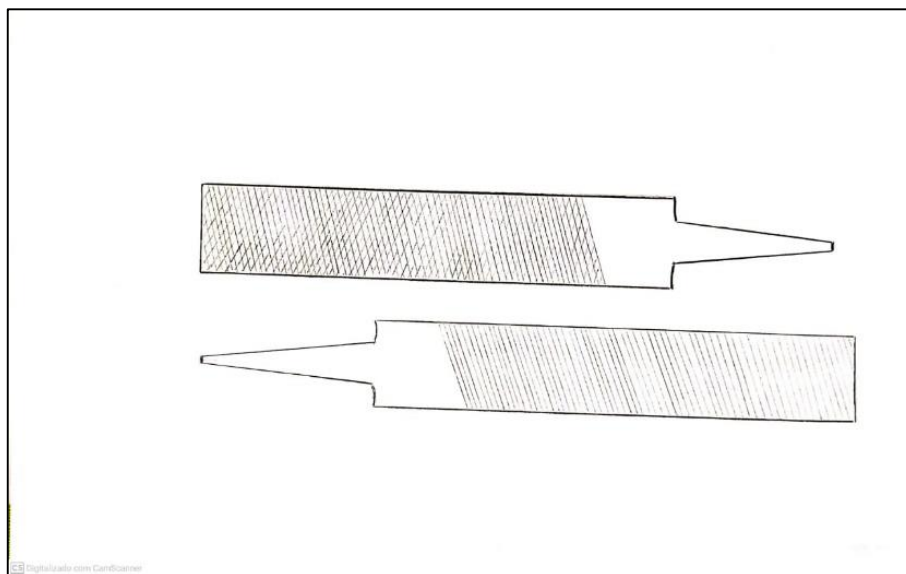
O artesão utiliza, ainda, três tipos de lima. Embora a ‘grosa’ (DESENHO 4) seja mais utilizada em acabamentos, ele trabalha com outros dois tipos a tiracolo: a ‘bastarda’ ajuda a desbastar o fio de corte das ferramentas manuais quando, porventura, estas entortam ou amassam; a lima ‘murça’ mantém enxós e formões bem afiados (DESENHO 5). Arcos de pua e trados são muito importantes e até mais constantemente utilizados que as furadeiras elétricas. Alicates, martelo e chaves de boca são mais usados nos acabamentos.

DESENHO 4 - Lima grossa



Fonte: Elaboração própria (2021).

DESENHO 5 - Limas murça e bastarda



Fonte: Elaboração própria (2021).

A motosserra se destaca entre as ferramentas que não usam tração braçal, muito embora sua manipulação exija também recursos técnicos apurados. É essencial saber usá-lo para definir partes como o cabeçalho do carro, seu formato, tamanho e espessura. As ferramentas elétricas mais utilizadas são as lixadeiras e as furadeiras que, em geral, não são essenciais, mas não totalmente dispensáveis. A lixadeira orbital (que Osmiro chama de plaina) é muito importante, pois é com ela que se unificam as peças do carro (ou nivela-se), deixando o veículo com uma aparência uniforme. Como visto, ainda há uma utilização muito grade de aparelhagens manuais por parte de Osmiro. Este aspecto remete à questão da habilidade técnica do carapina e de seu principal instrumento de trabalho, como se verá posteriormente, que é seu corpo.

5.5 AS RODAS/RODEIROS

Eu acho que nós, bois – dançador diz, com baba – assim como os cachorros, as pedras, as árvores, somos pessoas soltas, com beiradas, começo e fim. O homem, não: o homem pode se ajuntar com as coisas, se encostar nelas, crescer, mudar de forma e de jeito. O homem tem partes mágicas ... São as mãos.... Eu sei... (Conversa de bois. Guimarães Rosa)

Em novembro de 2019 Osmiro começou efetivamente a fabricação de um carro de bois completo. Todo o processo teve início no fim de novembro e estendeu-se por meses, tendo em vista a disponibilidade de trabalho do carapina e as condições climáticas, que, como se verá, influenciam diretamente no trato do lenho e no desempenho futuro do carro.

As rodas (ou rodeiros) do carro de bois são feitas a partir da junção de três componentes distintos, categorias nativas para os carreiros: as duas partes laterais, em forma de calotas, colocadas de forma oposta, são as cambotas e a parte central, o meião. Em seu estado bruto, a madeira é grossa, pesada e de difícil manuseio. Neste sentido, para o senhor Osmiro, em especial, fabricar um carro inteiro requer muita experiência, disponibilidade de tempo, habilidade técnica de manuseio e força, já que ele não tem nenhum ajudante. A manipulação do meião deve ser feita a partir de uma melindrosa medição: o primeiro passo é riscar as linhas pelas quais a forma da madeira deverá tomar. Assim, o carapina colocou as três partes de madeira, separadas para se tornarem cambotas e meião, sobre dois cavaletes preparados com antecedência. Cada peça de lenho tinha cerca de 1m20cm de comprimento, entre dez e 15 centímetros de espessura e pesava pelo menos 50 quilos.

As ferramentas essenciais para a construção do rodeiro são o esquadro, o compasso, uma régua com um metro de comprimento, plaina, enxó, o malho, três tamanhos diferentes de formão, furadeira e lixadeira elétrica. Um lápis de carpinteiro é usado para riscar as principais linhas que guiarão as mãos do carapina. O senhor Osmiro não faz nenhum tipo de planta anterior e não há desenhos que possam guiar a sua forma de trabalhar. Tudo é feito a partir de conhecimentos técnicos ‘de cabeça’. A forma pela qual as rodas serão feitas obedecem a um projeto mental, mas, obviamente, nem todas as rodas são iguais, pois há variações de pedidos feitos de acordo com aqueles que encomendam o serviço. Conforme notei e descrevo abaixo, o processo total obedece a sete estágios.

O ponto de partida é riscar a madeira exatamente nos locais onde o artesão irá trabalhar. Exatamente no meio das três peças o artesão marcou um ponto pelo qual as medidas conduziram o restante do processo. A partir da marcação central, toda a operação foi guiada em um sentido centrífugo e centrípeto que obedeceu ao ponto de início; o que me permite dizer que o restante das medidas e dos cortes dependem inteiramente do ponto fixado ao centro. A seguir o senhor Osmiro utilizou um compasso improvisado para delinear o tamanho (esférico) total da roda. Os detalhes do transcurso central e do desenho da roda estão na Fotografia 22.

Toda a roda dependerá do desenho inicial a partir do ponto central. De essencial importância para o posterior encaixe do eixo e para o canto do carro, quando devidamente encaixada com o eixo central das rodas, ela é chamada de espiga, porém, sem esse outro componente do carro e na totalidade de seu formato, é denominada bomba. De modo geral, a parte central é a mais complexa de marcar e entalhar, pois a boa rodagem e o canto do carro dependem, inteiramente, da boa confecção desta parte.

A partir do ponto central o artesão mede com uma espécie de compasso improvisado, circulando toda a área de madeira que irá preencher a roda. Após riscado, o processo segue para a peça central (o meião). Neste ponto, o artesão reinicia o processo com o lápis de carpinteiro, primeiro riscando e delimitando, de lado, a madeira no local onde ficará a bomba, e, depois, riscando-a na região onde o meião irá se encontrar com as cambotas (FOTOGRAFIA 23).

FOTOGRAFIA 22 - Risco do tamanho final da roda a partir da medição do ponto central



Fonte: Elaboração própria (2019).

FOTOGRAFIA 23 - Meião da roda riscado de lado e de frente



Fonte: Elaboração própria (2019).

Percebe-se um processo calculista e bastante metódico. Por várias vezes, o senhor Osmiro errou a medição e apagou os riscos com a lixadeira elétrica, dizendo: “Aqui não tem espaço para erro, senão desperdiça toda a madeira”. O carapina vai medindo com lápis, esquadro, compasso e régua as partes diferentes, pontos que, aparentemente, só ele enxerga. O que evidencia sua expertise estética e estrutural, como quem já vê o desempenho das rodas antes mesmo de elas ficarem prontas.

Tendo riscado as linhas pelas quais cambotas e meio tomarão forma, estas são trabalhadas individualmente com serra até ficarem a cerca de cinco centímetros de distância da linha externa destinada a ser o modelo final. Cada peça é, então, trabalhada, mais uma vez, individualmente, mas, agora, em sua parte interna; primeiramente, no meio, é necessário cavar com formão e malho, por dentro da madeira, os locais onde passarão as arreias – espécies de emendas feitas para unir as três partes das rodas, tornando-as uma só.

Quando, de fato, o processo de delimitação com o lápis se esgotou, ele passou para a próxima etapa, também manual e parcimoniosa, da construção das rodas: o desbastamento dos buracos para que se encaixassem as emendas ou arreias. Após o custoso trabalho de abrir manualmente os buracos de encaixe das emendas no meio das rodas, o próximo passo é, mais uma vez, manual, fazer os buracos da emenda nas cambotas (FOTOGRAFIA 24; DESENHO 6).

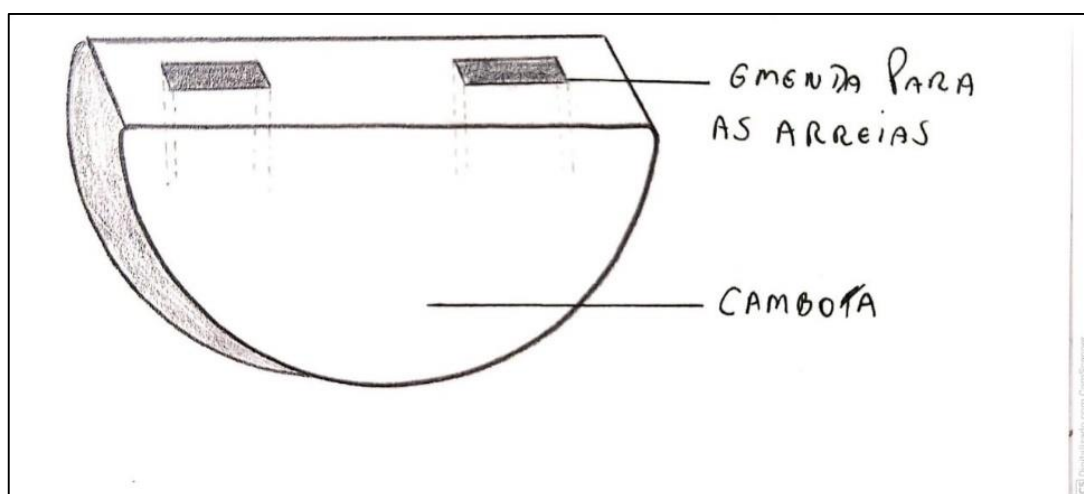
FOTOGRAFIA 24 - O carapina começando a abrir as fendas no meio. É neste local que irão passar as arreias que interligam cambotas à região central da roda



Fonte: Elaboração própria (2019).

“O bálsamo é macio, é bom de trabalhar. O angelim é duro, uma madeira muito seca e difícil de fazer isso aqui (cavar para passar as arreias). Mas eu acho o ipê e a caraíba as mais difíceis de todas”, comentou ele. Os comentários do senhor Osmiro sobre o Ipê (*Handroanthus chrysotrichus*) e sobre a Caraíba (*Cordia caloccephala*) se justificam por dois fatores: primeiro a rigidez da madeira, o que, por conseguinte, cansa mais o braço; e, tratando-se especificamente da Caraíba o problema se agrava, pois a madeira desprende um pó minúsculo que provoca reações alérgicas e comichões desconfortáveis. Com isso se entende também o porquê da maior disposição histórica do manuseio do bálsamo.

DESENHO 6 – buracos nas cambotas



Fonte: Elaboração própria (2021).

É muito importante destacar que, para fazer as fendas das arreias, o carapina utiliza formões de diferentes tamanhos, mas um malho específico. Este é feito de madeira e o senhor Osmiro me explica que assim deve ser, já que os buracos das arreias são demorados de se modelar; utilizar uma marreta nesta sessão podia ser mais rápido, mas cansa muito os punhos, já que o metal é pesado e a constante repetição das batidas exaure mais o corpo. Assim, em um ritmo compassado, o carapina vai cavoucando as fendas para trespassar as arreias com os formões e seu malho, trabalho que durou pelo menos dois dias.

As arreias também são feitas manualmente. Funcionam como uma espécie de ligação entre as três peças. O carapina vai lixando e medindo até que os quatro pedaços de madeira em forma retangular (dois para cada roda) estejam entrando nos buracos feitos para elas. As arreias não podem ser nem muito grossas, pois obviamente assim não se encaixam, nem muito finas, pois as três partes das rodas não podem, em hipótese alguma, ficarem bambas. Tendo furado e passado as arreias, as rodas começam a tomar seu modelo final e agora o artesão principia a modelar as rodas em seu desenho externo.

Neste ponto, a técnica e a perícia do carapina são seus guias, onde não há ferramentas elétricas que fazem o que seus braços podem fazer. Para trabalhar nesta parte o carapina destaca uma enxó em específico. Trata-se de uma ferramenta que ele utiliza desde seus 12 anos de idade: “Quando comecei a trabalhar meu pai me deu essa enxó, é com ela que eu trabalho até hoje”. Todas as beiradas sobressalentes das rodas são retiradas a punho com a enxó. Percutem na madeira três ou, no máximo, quatro golpes que ele desprende em cada parte a ser modelada e, assim, vai conduzido por um instinto técnico apurado por décadas de trabalho manual. O carapina salpica o lenho com golpes que guiam a enxó companheira a delimitar a forma na qual a madeira se tornará (FOTOGRAFIA 25).

Medindo aqui, visando, acolá, detalhes preciosos que só os olhos do carpinteiro podem ver; assim, ele vai esculpindo em um ritmo e barulhos compassados (alguns diriam até lentos) até que o bálsamo se torne o rodeiro ideal. O homem se torna, literalmente, um escultor da madeira, um artista da roça. “Até deixar um bicho desses cantando tem que dar muita enxozada nele”, disse-me seu Osmiro. Por fim, as rodas tomam tamanho e espessura, milimetricamente parecidos, e os meiões adquirem um formato mais grosso que vai se afinando em direção às bordas das cambotas. As duas lixadeiras dão, às peças, seus últimos retoques em separado; depois as três partes são unificadas para que se tornem uma e, mais uma vez, o artesão faz suas medições avaliando onde se deve lixar e retirar. Assim, “[...] o ritmo do trabalho vai criando uma forma” (LEROI-GOURHAN, 1984, p. 117).

FOTOGRAFIA 25 - O carapina modelando a roda com sua enxó companheira



Fonte: Elaboração própria (2019).

Como já destacado, cada rodeiro possui outro ponto central escavado com o formão e destinado a receber o encaixe do eixo, a bomba (FOTOGRAFIA 26).

FOTOGRAFIA 26 - O carapina cava manualmente a bomba (espiga)



Fonte: Elaboração própria (2019).

Quando devidamente encaixado, são adicionadas, ao eixo, presilhas em ferro que são chamadas de gatos. De cada lado deste encaixe nas rodas seguem dois orifícios circulares. Esta parte é denominada óculos (ou ocas) das rodas e, segundo o senhor Osmiro, tanto o tamanho

da bomba quanto a envergadura dos óculos interferem diretamente no cantar do carro; deste modo, os óculos são colocados de forma que há uma diferença em uma roda e outra. Cavar diretamente na madeira exige muita perícia e disposição, ou como disse o senhor Osmiro: “Haja braço”.

O senhor Luiz Souza, outro carapina que tive contato, reforçou a função sonora das ocas, muito embora ele também tenha me dito que elas também podem funcionar de outra maneira:

“Repara que todo carro coloca um lado das ocas na horizontal e o outro na vertical. Os antigo diz que é assim por que desse jeito você pode amarrar uma corda na oca de cima (da horizontal) pra ajudar a desencravar algum outro carro de boi ou automóvel. Outros já diz que é por que na roça, como quase não tem escada, você pode usar as ocas (da vertical) como escada para encher o carro, ou para entregar algo pesado para algum companheiro que esteja dentro dele”. (Luiz Souza, 2021).

Seguindo as instruções do senhor Luiz, reparei que todo par de rodeiro é colocado em uma determinada posição dentro da estrutura carreira, como se pode ver na Fotografia 27.

FOTOGRAFIA 27 - O modo pelo qual devem ser encaixadas as rodas no carro



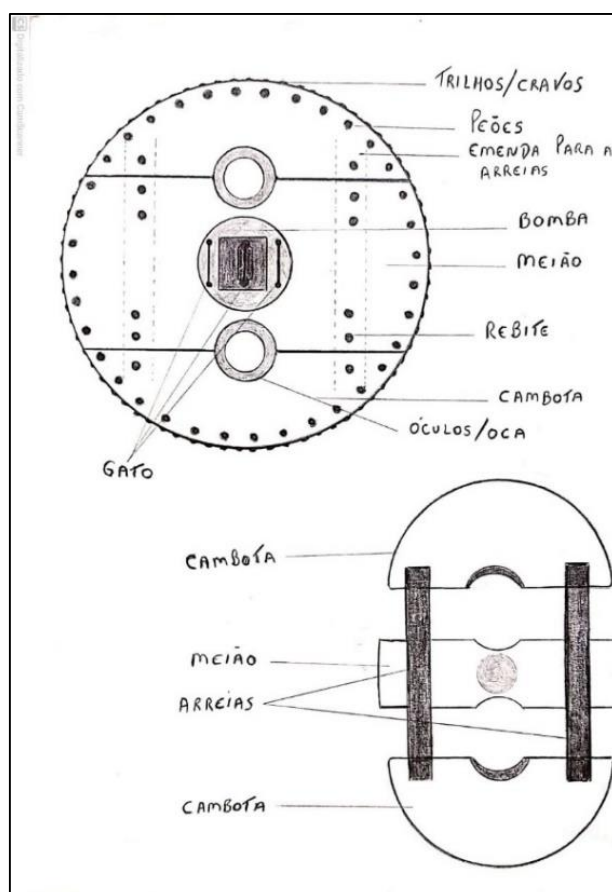
Fonte: Luiz Souza (2021).

O senhor Osmiro reiterou: “Isso aqui não é força, é jeito”. Desbastar os buracos dos óculos e a bomba foi um processo lento. De fato, todo o processo de feitura do carro foi parcimonioso. A atividade de carapina não é a principal fonte de renda do artesão, conforme já destacado. Seu horário de trabalho se concilia com as obrigações do cotidiano rural, como tratar dos porcos, colher ovos, apartar vacas para ordenha diária, cuidar e curar bezerros, preparar pastos, reparar eventuais problemas com o curral, a cerca ou mesmo a casa, e, vez ou outra, ‘ir

lá na rua’³⁶. A atividade de carapina, em geral, transcorre pela manhã, entre sete e meia e 11 horas, e, na parte da tarde, das 13 às 16 horas. Como disse a senhora Isaura, “O Osmiro trabalha umas horinhas no carro”.

É importante ressaltar que, em uma mesma bomba os tamanhos de um lado e de outro são diferentes, ou seja, o lado da bomba onde o eixo deve ser encaixado geralmente tem cerca de três centímetros a menos de espessura. “Tem o lado de entrada (do eixo) e o lado de saída (do eixo)”, explicou-me o carapina. O eixo entra de um lado mais folgado, mas deve trespassar para o outro mais ‘arrochado’, como dizem os carapinas. Esta operação é empreendida no sentido de não permitir que apareçam espaços que deixem peças frouxas ou bambas. Como se verá depois, o tamanho destas cavidades de encaixe do eixo nas rodas interfere diretamente no canto do carro. No Desenho 7 mostro mais detalhes dos rodeiros/rodas.

DESENHO 7 - Rodeiros e seus detalhes



Fonte: Elaboração própria (2021).

³⁶ A frase em questão se refere a deslocar-se da chácara e ir até a cidade. Nota-se, aqui, a larga utilização do termo ‘rua’ como sugestivamente ligado à cidade, pois se refere, indiretamente, a trecho asfaltado. Durante o trabalho de campo e a convivência mantida com pessoas da zona rural, esta frase foi comumente repetida sempre no mesmo tom e referência à cidade.

Após modelados os rodeiros, tendo furado as bombas e os óculos, as partes de cada roda são mais uma vez desmembradas para que se tenha a atenção de outro ponto específico; próximo ao ponto central das rodas, na parte denominada bomba, o carapina utilizou o trado para cavar um buraco, feito na transversal, que atravessa todo o meio e liga-se às duas cambotas. “O parafuso entra aqui para dar mais resistência (diz ele, apontando para o meio) para não rachar o meio” (FOTOGRAFIAS 28 e 29).

FOTOGRAFIA 28 - Detalhes das aberturas onde passam as arreias. O círculo menor é onde passa o parafuso



Fonte: Elaboração própria (2021).

Mais uma vez a perícia do artesão entra em cena e o buraco é feito com o trado, mas, para acelerar o processo, usou sebo de carneiro na ponta do instrumento para ‘engraxar’, dando mais aderência e facilitando o trabalho.

Conforme o decorrer do trabalho ia se desenvolvendo, e juntamente a ele o diálogo entre mim e o senhor Osmiro se fazia mais frequente, soube que o carro que construíamos pertencia a um amigo dele. O senhor Lair, também carreiro e proprietário rural. A amizade entre eles motivou não apenas a feitura do carro, mas também ajudou na combinação dos valores referentes à mão de obra e todo o desenrolar do processo de construção técnica.

FOTOGRAFIA 29 - Detalhe do meio em separado das cambotas

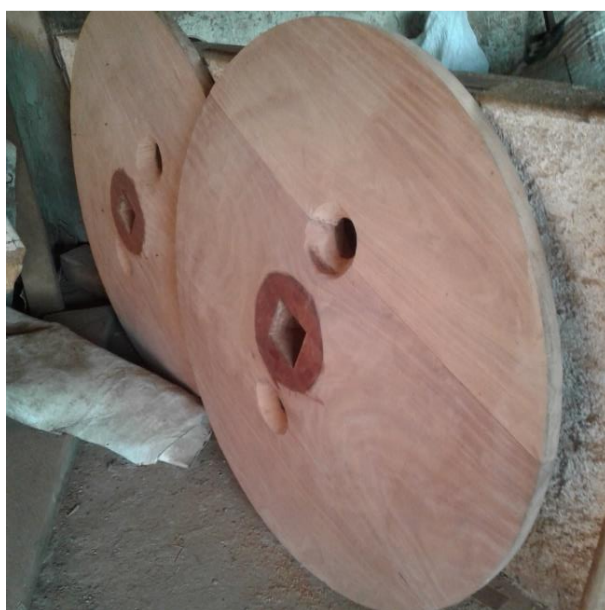


Fonte: Elaboração própria (2019).

Obs.: Note-se a parte superior o buraco transversal para as arreias e o furo para o parafuso.

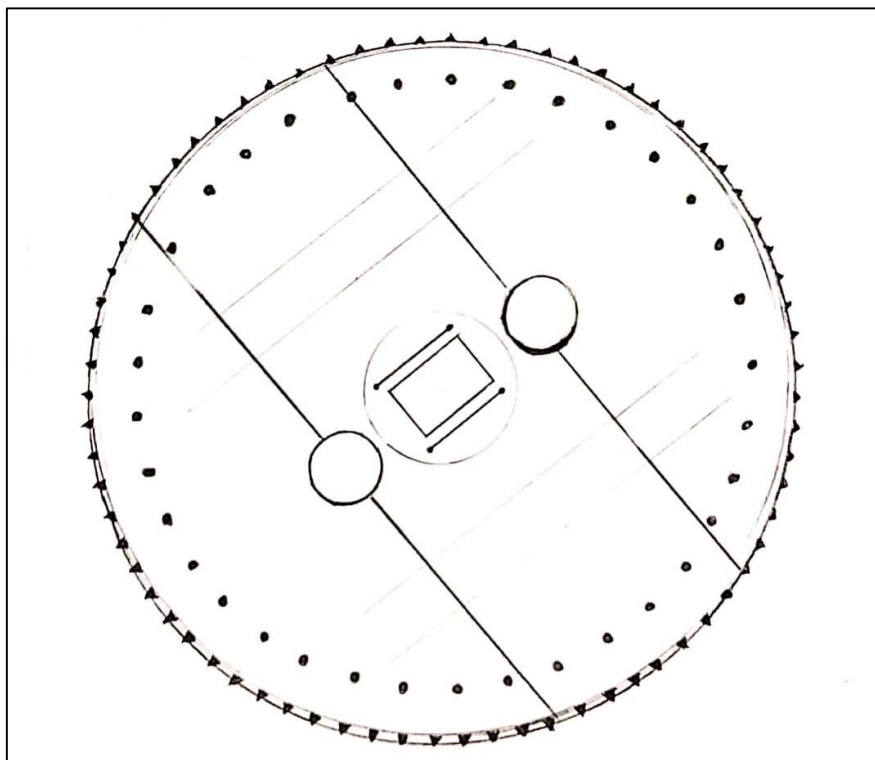
Por exemplo, o senhor Osmiro me disse que, normalmente, recobre os rodeiros com banha de porco e depois com sebo de vaca para dar impermeabilidade e, conseqüentemente, maior durabilidade à madeira. No entanto, o senhor Lair pediu para esperar a chegada dos trilhos e peões, dentre outras ferragens que recobrem boa parte da estrutura das rodas. A Fotografia 30 mostra os processos em madeira dos rodeiros finalizados e o Desenho 8 representa um rodeiro a partir do meu olhar em campo.

FOTOGRAFIA 30 - O processo da madeira nos rodeiros finalizado



Fonte: Elaboração própria (2019).

DESENHO 8 - A roda/rodeiro



Fonte: Elaboração própria (2021).

Estando prontas as partes em madeira dos rodeiros e sua estrutura basilar, elas são recostadas, aguardando o restante de seus processos. Parte-se, então, para a sessão mais complexa do carro: a feitura da mesa.

5.6 O CABEÇALHO E A MESA

O cabeçalho é a peça que atravessa toda a parte superior do carro, indo desde a região onde se prende os bois (pigarro) até a parte traseira do veículo (recavem). O senhor Osmiro destacou que esta é a parte mais complicada de se trabalhar em toda a manufatura do carro: “O cabeçalho é a espinha (dorsal) do carro”. Toda a carga que o carro irá carregar depende de um bom cabeçalho. As partes laterais (chêdas), as emendas e as arreias dependem da boa estrutura do mesmo. De fato, como acompanhei o processo por inteiro, pude notar que se a feitura dos rodeiros (apenas em suas partes de madeira) obedece, em geral, a sete etapas diferentes, para o cabeçalho e a mesa são, pelo menos, 15 processos.

No caso em questão, foi escolhida uma peça de bálsamo com 5m50cm comprimento, sendo que o tamanho do cabeçalho varia de acordo com o tamanho do carro. Como me relatou

o senhor Osmiro, 5m50cm de cabeçalho servem para um carro de bois entre 20 e 25 balaies – o carro em questão foi feito para caber 20 balaies. Aqui, mais que nas outras seções, qualquer medição fora do esquadro ou fora de prumo compromete todo o veículo. Ciente de que suas habilidades no motosserra não são suficientes, o senhor Osmiro pagou por fora a retirada das partes laterais da madeira. Foi deixada uma parte central mais grossa e as laterais mais finas na região da madeira onde efetivamente ficará a mesa, como mostram as Fotografias 31 e 32.

FOTOGRAFIA 31 - O cabeçalho devidamente recortado em suas laterais



Fonte: Elaboração própria (2019).

FOTOGRAFIA 32 - Vista frontal do cabeçalho



Fonte: Elaboração própria (2019).

Note-se que, na Fotografia 32 há riscos feitos com lápis de carpinteiro nas laterais da peça de madeira. Esta delimitação se refere à forma que a peça tomará em sua espessura final. Após riscado, o carapina passa a serra elétrica pelas linhas desenhadas na madeira a fim de dar o antepenúltimo acabamento.

O cabeçalho é um elemento pesado, motivo pelo qual, durante a feitura desta parte, ajudei o artesão especialmente nos momentos em que é necessário virar a peça de lado ou para baixo para dar os retoques na lixadeira. Como ele mesmo já destacou, apenas força não adianta, sendo necessário saber ‘o jeito’ certo de manipular a madeira.

Depois de lixada e devidamente modelada a peça inteira do cabeçalho, sua ponta, lugar de grande importância estrutural no carro, ganha um aspecto fálico. Posteriormente, o senhor Osmiro se ocupou mais uma vez de outra atividade manual: desbastar os locais do cabeçalho onde as arreias que interligam essa peça às chêdas do carro irão passar. Este processo é essencial, pois as arreias ajudam o cabeçalho a dividir o peso da carga que o carro irá transportar. As fendas para a passagem das arreias também são cavadas à mão e devem ser feitas em uma medida que opere em consonância com os encaixes das chêdas que virão depois. Na prática, cava-se com formão e malho as fendas em quatro regiões distintas do cabeçalho.

Mais uma vez foi necessário ajudar a carregar, virar e corrigir a posição do cabeçalho para uma disposição mais cômoda para o trabalho do carapina. Quando chegamos ao fim dessa sessão diária de trabalho ele notou meu cansaço: “A gente trabalhar o dia inteiro nisso aqui chega de tarde está frouxinho!”. Também manualmente são cavados dois buracos retangulares nas partes frontais do eixo, para posterior encaixe da chaveia e do pigarro.

Como já destacado, as chêdas são duas partes laterais do carro cujas curvaturas acompanham, em geral, o desenho natural da madeira (FOTOGRAFIA 33). No entanto, sua formatação final é feita à mão. As peças ficam milimetricamente parecidas, cada uma delas com sua curvatura específica, sendo que, de um lado oposto do carro se parecem com espelhos simétricos. Com a colocação das chêdas, a impressão que se tem é que o tamanho do carro aumenta consideravelmente, pois estas alongam a elipse do veículo. O artesão as posiciona no local onde repousarão no carro, sempre utilizando o cabeçalho como referência. Ocorre que cabeçalho, chêdas e recavem, quando unificados (ou arreadas), formam uma espécie de ‘esqueleto do carro’. São a base que sustenta o veículo, daí a importância da harmonia nestas sessões.

FOTOGRAFIA 33 - As chêdas formatadas em suas respectivas curvaturas



Fonte: Elaboração própria (2019).

Com as medições em mente, cuida-se para que as laterais do carro se encaixem no cabeçalho. O primeiro passo é serrar e modular o encaixe dianteiro das chêdas (FOTOGRAFIA 34). A alta perícia do carapina permite que ele transforme a madeira em componentes meticulosamente modelados que se encaixam relativamente bem, apesar do esforço que deve ser desprendido aqui ou acolá. A ponta das chêdas é encaixada no cabeçalho em uma ‘amarração’, espécie de alto relevo criado à mão com formão e enxó, de modo que, uma vez embutidas, parecem peças gigantes de encaixe sendo manipuladas por um perito (FOTOGRAFIA 35).

Após deixar marcados os encaixes das chêdas no cabeçalho, seu Osmiro se ocupou de construir a parte traseira do carro. É uma peça inteiriça que perpassa toda a largura do carro, chamada recavem. Primeiramente, entalhou o modelo segundo a espessura, de acordo com as medidas de uma chêda à outra, deixando duas emendas para encaixe nas mesmas de cada lado. A parte traseira do cabeçalho, outrora inteira, é modelada em dois encaixes, um superior menor e um inferior maior, deixando um espaço entre eles para encaixar, no meio, a amarração da peça traseira.

FOTOGRAFIA 34 - Serragem e modulagem do encaixe dianteiro das chêdas



Fonte: Elaboração própria (2019).

FOTOGRAFIA 35 - Encaixe da ponta das chêdas no cabeçalho em uma ‘amarração’



Fonte: Elaboração própria (2019).

Depois, é necessário desbastar a parte central do recavem em sintonia com o cabeçalho, para que uma ‘vista’ a outra. Assim, encaixa-se o recavem no cabeçalho. A sequência de fotografias a seguir mostra o processo em suas etapas (FOTOGRAFIAS 36 a 39).

FOTOGRAFIA 36 - O recavem sem os detalhes de encaixe



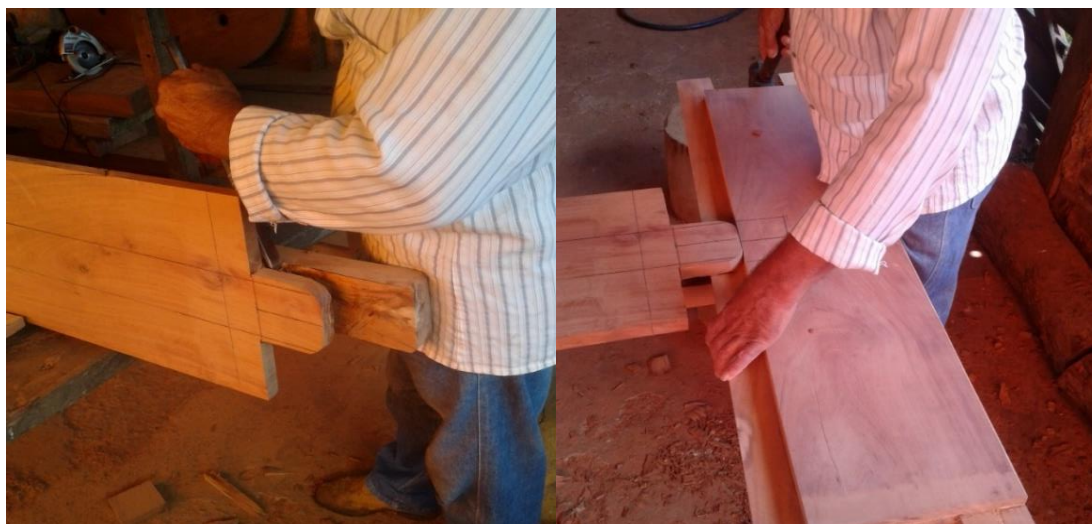
Fonte: Elaboração própria (2019).

FOTOGRAFIA 37 - O recavem sendo modelado



Fonte: Elaboração própria (2019).

FOTOGRAFIA 38 - Encaixe do recavem no cabeçalho



Fonte: Elaboração própria (2019).

FOTOGRAFIA 39 - O recavem devidamente modulado e encaixado



Fonte: Elaboração própria (2019).

Como o cabeçalho é furado para que se possa trespassar, por ele, as arreias, os furos para encaixe nas chêdas devem acompanhar milimetricamente o que se cavou no cabeçalho, depois no recavem; assim, cria-se uma sincronia entre todas estas partes (FOTOGRAFIA 40).

FOTOGRAFIA 40 - O carapina fura nas chêdas os locais pelos quais passarão as arreias que interligam as peças laterais ao cabeçalho



Fonte: Elaboração própria (2019).

Feitas estas etapas, é a vez de passar para a próxima: arrear o carro.

5.7 ARREANDO O CARRO

Ao arrear o carro, ou seja, ao encaixar as quatro partes, as arreias, que passam entremeio o cabeçalho e se encaixam nas chêdas laterais, concretizam uma espécie de ossatura estrutural do carro. Arrear o carro desprende sincronia entre força, destreza, agilidade e, sobretudo, técnica. É neste momento que, a despeito da experiência e profissionalismo do carapina, aparecem não apenas eventuais problemas com as medidas e com os encaixes (o que deve ser corrigido precisamente), mas também alguns pequenos defeitos intrínsecos à madeira.

Pequenos desvios no cabeçalho, alguma parte deste que esteja empenado, comprometem os encaixes das arreias nas chêdas. Nesta etapa, técnica e força se unem: “Tem que fazer força também por que o certo é entrar bem arroxado”, disse-me o carapina. Essa colocação do senhor Osmiro se refere à entrada das arreias nas chêdas, mas, de um modo geral, ela serve para todas as partes que se encaixam em um carro de bois durante seu processo de fabricação. As peças devem ser colocadas o mais próximo possível umas das outras para que não apareçam defeitos maiores. Como o senhor Osmiro disse, é comum carreiros, outros carapinas ou entusiastas, procurarem defeitos em um carro de bois recém-fabricado. Gostam de apontar algum problema que comprometa a técnica do carapina; e, como a fama do senhor Osmiro é de que ele é um dos melhores, ele deve fazer jus a ela: “Não gosto de deixar buraco nos encaixes, se a arreia entrar bamba tem que colocar *cunha* por fora, e fica feio”. Na Fotografia 41 está um registro das arreias prontas para serem encaixadas.

Arrear o carro é um trabalho para duas ou mais pessoas e, desta feita, minha ajuda foi importante. Com a ferramenta denominada sargento, literalmente, espreme-se as duas chêdas nas arreias, enquanto o ajudante vai usando uma marreta para corrigir a madeira que não esteja na medida do encaixe; a pressão das arreias contra seus encaixes na chêda faz a madeira ‘cantar’ enquanto os elementos vão se embutindo. Quando, eventualmente, aparecem algumas deformidades no lenho, é necessário desfazer todo o processo, lixar, corrigir o nível, cavoucar, lapidar novamente e começar tudo mais uma vez. Comigo operando o sargento (de forma desajeitada) e o carapina se ocupando das partes mais técnicas, demoramos quase um dia inteiro para concluir o processo de arrear; e quando, por fim, terminamos, ficou visível que o cabeçalho padecia de uma distorção que lhe dava um aspecto torto na parte do meio até a frente.

FOTOGRAFIA 41 - Arreias sobrepostas na mesa, prontas para serem encaixadas



Fonte: Elaboração própria (2019).

Mas o carapina achou uma solução: “Agora a madeira se corrige sozinha se a gente largar arreado e colocar um peso aqui (e indicou o local)”. O carapina colocou um saco de ração na parte da frente do cabeçalho para que a madeira desempenasse naturalmente, o que de fato ocorreu e observei quando voltei à chácara no dia seguinte. Na Fotografia 42 se vê o carro devidamente arreado com o cabeçalho e a mesa devidamente lixados (plainos). Na Fotografia 43 alguns detalhes da parte de baixo da mesa e a precisão dos encaixes entre as arreias que unem chêdas e cabeçalho. A mesa está pronta para receber o assoalho.

FOTOGRAFIA 42 - A mesa arreada



Fonte: Elaboração própria (2019).

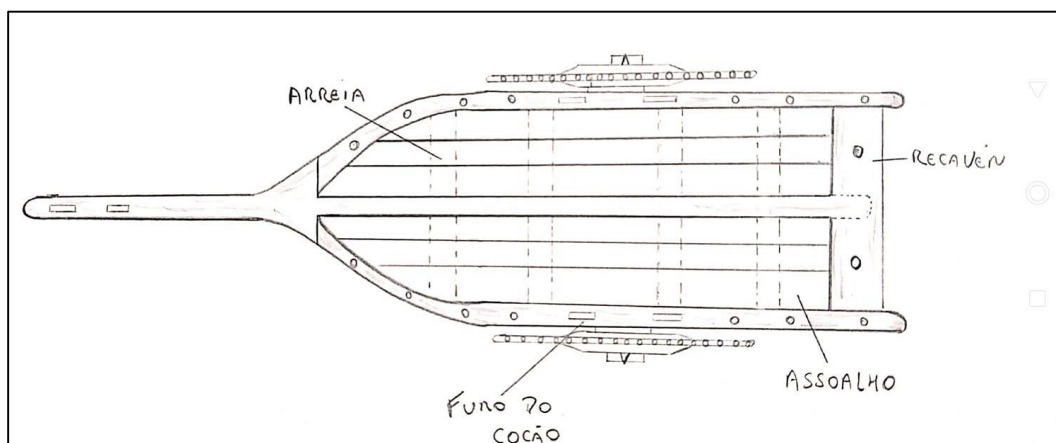
FOTOGRAFIA 43 - Detalhe da parte de baixo da mesa e a precisão dos encaixes entre as arreias que unem chêdas e cabeçalho



Fonte: Elaboração própria (2019).

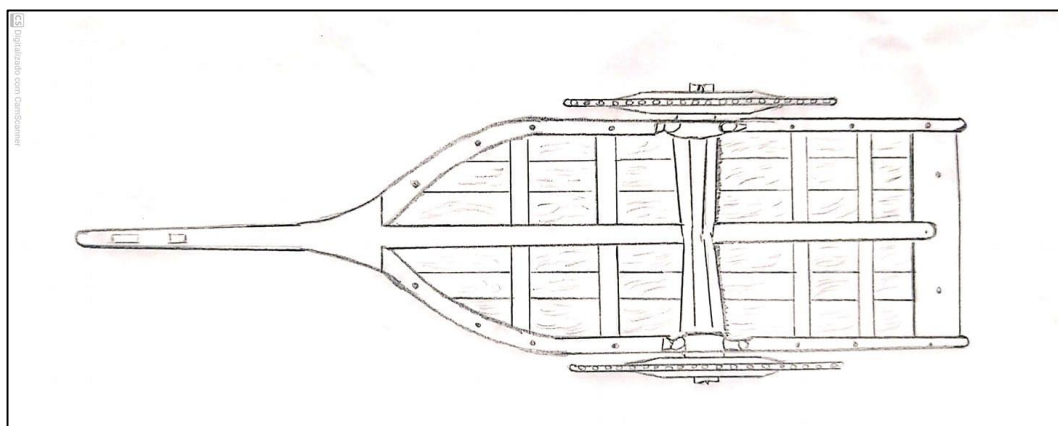
No Desenho 9 faça um registro, conforme minha visão no campo, do carro visto por cima e, no Desenho 10, o carro visto por baixo.

DESENHO 9 - O carro visto por cima



Fonte: Elaboração própria (2021).

DESENHO 10 - O carro visto por baixo



Fonte: Elaboração própria (2021).

Para fixar o assoalho os lados direito e esquerdo foram cobertos com tábuas de bálsamo. Neste ponto as arreas servem para outra função. Em uma linha reta, atravessam o carro uma série de parafusos (dez em cada arrea) que interligam o assoalho às arreas abaixo dele e, na ponta final do cabeçalho, um parafuso mais espesso e mais comprido atravessa a ‘espinha dorsal’ do carro, ligando-a ao recavem. A parte central da mesa toma, por fim, sua forma quase final. As demandas, agora, restringem-se aos retoques estéticos da mesa; é necessário ‘plainá-la’ para que esteja exatamente na mesma medida; a lixadeira orbital e a lixadeira simples fazem todo este serviço; corre-se a lixa por toda a mesa, desde a ponta do cabeçalho até o recavem. Por fim, a despeito da grande quantidade de emendas, parafusos e encaixes, a mesa aparenta ser uma peça única.

É bastante comum, neste ponto final, aparecerem alguns imprevistos com o estado da madeira. Conforme as lixadeiras vão dando, à mesa e ao cabeçalho, sua condição estética e estrutural final, aparecem alguns pequenos defeitos, como brocas e nós no lenho, dentre outros. Estas deformações precisam ser corrigidas, pois representam não apenas perda de expertise estética, mas, no fundo, comprometem o brio e a capacidade do carapina. Na peça do cabeçalho em questão, apareceram algumas pequenas brocas na parte de cima e na lateral, próximas à chaveia e ao pigarro, lugares críticos do carro, pois, nestas duas peças, é que são colocadas as correias que ligam o carro de bois às cangas e, por conseguinte, aos bois.

No entanto, o senhor Osmiro contornou o problema com perícia: como as rachaduras não atrapalham o desempenho da madeira e do carro, o problema era unicamente de ordem estética, ainda assim, ele afixou pequenos parafusos no local para aderir melhor à madeira; depois, os pequenos fragmentos desprendidos da peça, durante o processo de lixar (pó), foram condensados em uma cola de madeira, formando uma camada uniforme que foi afixada por

cima das rachaduras. Após a secagem desta camada corretora, mais uma vez a lixa entrou em ação, de modo que os problemas iniciais se tornaram um discreto remendo. “Madeira é assim mesmo, a gente vê ela só por fora e parece estar toda boa. Mas aí vai lixando e aparecem esses defeitos”, disse. A Fotografia 44 permite visualizar como os acabamentos do carro são bem delineados. Eventuais ranhuras na parte de baixo da mesa também foram corrigidas. Por fim, toda a mesa ficou devidamente plana e lisa, como se pode ver na Fotografia 45.

FOTOGRAFIA 44 - Acabamentos bem delineados



Fonte: Elaboração própria (2019).

FOTOGRAFIA 45 - Modelando a parte de baixo e de cima da mesa



Fonte: Elaboração própria (2019).

Finalizando os acabamentos, o carapina lixou todas as arestas deixadas em pontas de arreias ou nas extremidades das chêdas. Tudo ganhou um contorno uniforme. A própria mesa foi virada de cabeça para baixo para que os parafusos que atravessaram a madeira tivessem suas pontas cortadas e lixadas.

5.8 FINALIZANDO A MESA

Os estágios finais de formação da mesa são menos complexos. Nas chêdas são furados os buracos para posterior encaixe dos canzis; seis de cada lado (FOTOGRAFIA 46). Este processo é feito manualmente com o trado, mas, mesmo que aparente ser um dos mais simples de toda a construção, ele ainda requer perícia no que se refere ao manuseio da ferramenta. Nesse dia o carapina reclamou de dores na coluna e ocorreu-me, então, sugerir ajudá-lo.

FOTOGRAFIA 46 - O carapina fura os buracos nos quais passarão os canzis



Fonte: Elaboração própria (2019).

O senhor Osmiro aceitou minha ajuda, mas principiou os furos nos locais marcados para que minha inexperiência não frustrasse o trabalho. Apesar de desprender a força requerida, não consegui mediar bem a velocidade de conduzir o instrumento de modo que, quando o trado atravessa a peça consolidando o furo, isso deve ser feito na velocidade ideal para evitar que a

madeira rache ou solte maiores cavacos do lado de baixo. Nos dois locais onde furei, o trado não saiu na velocidade ideal, provocando certo dano à madeira, apesar de tal fato não configurar nenhum problema maior à peça, já que o senhor Osmiro disse que poderia ser corrigido com a lixadeira. Quis destacar minha participação nesta parte pois, a partir deste exemplo é possível notar a importância dos conhecimentos técnicos e da perícia que requerem ser carapina, pois, para um leigo, até os processos mais elementares podem representar complexidade ao serem conduzidos.

A Fotografia 47 apresenta o carro de bois feito pelo seu Osmiro quase pronto.

FOTOGRAFIA 47 - O carro feito pelo senhor Osmiro: estágios finais em madeira



Fonte: Elaboração própria (2019).

Ainda nas chêdas o carapina cavoucou dois encaixes retangulares onde repousariam os cocões, peças feitas em separado do carro, mas que têm uma função primordial final: são eles que se encaixam no eixo e ajudam firmemente a produzir o canto. Este ponto merece especial atenção. Em sua obra seminal sobre o carro de bois em Goiás, Wilson Cavalcante Nogueira destaca que o carro, em seu estado final, lembra muito a genitália masculina, ou seja, para ele, as peças do carro são nomeadas de acordo com o vernáculo regional. De fato, já se destacou que a ponta do cabeçalho assume um estado fálico, mas Nogueira (1980) vai além:

Fato sócio econômico dos mais expressivos, a atividade carreira, que tinha muitos detalhes próprios de linguagem, não podia deixar de participar da formação da linguagem regional. [...] **Cabeçalho**; com a conotação de pênis. A rigidez e a posição relativa, como parte do carro e do corpo humano, tornam a fim duas ideias; **cocões**: com a conotação de testículos. A razão anterior se repete no caso. Demais a ideia do

cabeçalho, longo e rijo, sobrepondo-se a linha mediana entre os cocões, acrescenta aqui afinidades de ideias. (NOGUEIRA, 1980, p. 132-133, grifos do autor).

Não encontrei, entre os carreiros com os quais fui para Trindade (GO), tal associação; tampouco o senhor Osmiro, ou os outros carapinas, corroboraram-na. Mas, ao se tratar do carrear enquanto historicidade goiana, tal prática se destaca por ser uma atividade exercida quase que unicamente pelos homens. Não há relatos de carreiras ou de mulheres que praticam a atividade de carpinteiras fabricantes dos carros. Em relato colhido em campo, o senhor Adão Alves reforça essa divisão ao acentuar a diferença entre os carreiros. Para ele, ser carreiro de verdade significa trabalhar com o carro de bois em todo e qualquer ambiente. Para exemplificar isso ele relatou os dias em que trabalhou, juntamente com seu filho, em um local de serra, íngreme e acidentado:

“Uma vez eu fui trabalhar no Demiro Barbosa, ele era vivo ainda [...]. Eu fui pra carrear. Rapaz, aí chegou o Beto, eu fui pra lá, trabalhei lá, só uma etapa eu trabalhei lá 73 dias. Eu com uma boiada e o Welington com outra. Só nois e lá a fazenda era suja, hoje não. Hoje lá é todo branqueado, naquele tempo era, Junqueira, naquele tempo lá era Jaraguá, aí virava aquele trem lá. Igual nois trabalhou lá, era assim eu com um e ele com um, nois entrava na mata lá Túlio, mata virgem, mata que nada nunca tinha entrado, era só o carreador. Nois, subia a serra tão feia lá que você não podia virar a boiada, chamar ela para voltar, sem antes amarrar o pau. O pau estava aqui, lá em riba da serra, que tinha que subir a boiada beirando, nois parava bem na beirada. E você vinha e marrava o pau, depois de amarradinho aí você chamava a guia, porque a hora que ela virava, não tinha jeito de parar, de tanta ladeira para subir”. (Adão Alves, 2020).

O senhor Adão acredita que carreiro de estrada é diferente do carreiro que trabalha com o carro em todo tipo de ambiente, pois a expertise técnica para conduzir os bois é amplamente diferente em ambos os casos. “Por exemplo, carrear ah, fulano é carreiro na estrada, aí né? Carreio de estrada tem, muito”. A fala do senhor Adão se refere a como uma parte das novas gerações tem formas de encarar o carrear e o carro de bois. Mais à frente se verá que ele se posiciona de maneira crítica ao que se refere ser a judiação dos animais, feita principalmente pelos mais jovens, que não sabem ‘conversar com os bois’. Mas acerca da diferença do gênero ele é enfático:

Mulher carreira, mulher carreira, de estrada tem. Mas nunca vi uma mulher saber mandar uma boiada numa mata. Nunca vi, em um lugar perigoso de descer, igual nois já desceu aí e desce, na hora h não tem não parece. Não dá certo, então é mesma coisa de direção de um carro né?”. (Adão Alves, 2020).

De fato, ao estabelecer a divisão dos trabalhos durante a romaria, homens e mulheres reproduzem a mesma estrutura social do cotidiano rural. Aos homens cabe a lida com o carro e

os animais, o extra doméstico. Às mulheres o espaço de atuação é o espaço interior do carro; e, especialmente durante os pousos, cabe, às mulheres, cuidar das barracas, da roupa de banho, de cozer os alimentos e de limpar as vasilhas e o ambiente após as refeições. Em suma, a lógica da casa e da rua, conforme debatida inicialmente por Bourdieu (2002), é a que opera durante as romarias.

Essa estrutura já havia sido notada por Duarte (2004) em seu trabalho, realizado junto aos romeiros de Mossâmedes, interior de Goiás. A autora destaca que o papel feminino se ocupa mais da abrangência comunitária dentro do espaço ‘doméstico’ que circula quase sempre entre o carro de bois, a barraca e o acampamento. De modo que é comum a transferência da promessa ou do voto feito por elas ao homem, visto que é ele quem se ocupa do extra doméstico.

Entre os carreiros a distinção de gênero se reflete na predominância dos homens no cumprimento dos votos transferidos a eles pelas mulheres de suas famílias e também como responsáveis em prover condições necessárias para que suas mulheres consigam cumprir as próprias promessas [...]. O direcionamento da devoção é o mesmo entre romeiro e romeira, ou seja, todos invocam o Divino Pai Eterno, o que muda é a forma de pagamento da dívida com o santo dentro da família: muitas mulheres transferem aos homens o compromisso de honrar o santo através da caminhada que eles fazem levando o carro de bois em uma viagem longa, difícil e cansativa. As mulheres geralmente se voltam mais para a realização do voto dentro do espaço de abrangência comunitária. (DUARTE, 2004, p. 122).

Aquino (2007) também se refere a essa divisão sexual do trabalho dentro da romaria:

Há uma nítida divisão sexual do trabalho, há trabalhos considerados masculinos, onde estão incluídas as tarefas relacionadas ao carro de bois, serviços braçais, ou seja, aqueles que exigem força física, e há trabalhos considerados femininos, onde se incluem tarefas ligadas ao âmbito doméstico, como a preparação de alimentos para a viagem, o cuidado das crianças, a preparação das mudas de roupas necessárias, bem como o equipamento da cozinha. (AQUINO, 2007, p. 23-24).

A tese de doutorado de Nascimento (2008) sugere uma ampla associação entre o rural e o patriarcal no que se refere à condição feminina neste meio. Mas a autora tem o cuidado de sugerir que, mesmo o conceito de patriarcado enquanto sua gênese clássica etimológica, não é suficientemente profícuo para se pensar o rural, uma vez que, como sugere Delphy (2000), patriarcado é um termo antigo que mudou de significado apenas no século XX sob a égide dos movimentos feministas dos anos de 1970. Assim, segundo Nascimento (2008), outras formas de organização familiar ficam subsumidas ao domínio patriarcal, no sentido teórico e histórico. De fato, esta mesma autora empreendeu amplo trabalho de campo em sua dissertação de mestrado e já havia notado a predominância do masculino nas atividades performativas do carrear, bem como no protagonismo dos homens frente à romaria.

Essa associação ao homem, desde o aspecto fálico do carro até a atuação do veículo, são características muito evidentes para que de fato, se olhe o carrear como atividade predominantemente masculina. A lida com animais tão fortes como os bois reverbera fortemente na imagem de quem com eles trabalha. É motivo de brio e orgulho ser reconhecido, no seu grupo, como alguém que sabe ‘trabalhar com boi’. Pertencer ao círculo de carreiros enquanto sujeito que entende os animais, lida com eles de maneira enfática e com eles tem interação profunda é um dos fatores identitários que fazem o próprio grupo elencar exemplos simbólicos de sujeitos destemidos, reconhecidos por suas habilidades.

Saber trabalhar com os bois representa saber trabalhar com tudo que os envolve, alimentação, doma – ou, como se verá, amansamento, criação e outros aspectos. Carreiros e carapinas falam nestes tipos de exemplos a todo momento, exemplificando algum sujeito de seu tempo mais novo que ‘deitava boi no braço’, tamanha a força física e a habilidade. Apenas ter conhecido e convivido com tais sujeitos já destaca o carreiro dentro do grupo. Então, o masculino está a todo tempo sendo acionado enquanto performativo, símbolo da extensão de conhecimentos práticos sobre o carro e os animais; mas também como certa categoria de predominância dos homens sobre os animais e todo o resto da comitiva, como crianças e mulheres.

No entanto, ainda que parte dos carreiros mais velhos tenha certas visualidades críticas acerca do carrear hoje em dia, entre as novas gerações parece haver cada vez maior aceitação do gênero feminino enquanto atuação prática do carrear. Emerge daqui a necessidade de um debate exclusivo sobre a questão geracional: para os carreiros está cada vez mais frequente a aceitação de pré-adolescentes, adolescentes e jovens mulheres dentro de ciclos interativos do carrear. Ainda que o número de mulheres como carreiras ou candeeiras seja bastante reduzido, – os poucos registros que encontrei são de uma sobrinha do senhor Adão Alves, e esparsos exemplos em campo, como na fotografia exposta mais à frente neste trabalho, que foi tirada pela prefeitura municipal de Araçu (GO) durante o desfile de 2019 – é cada vez mais comum estas jovens acompanharem os pais, irmãos ou avôs por meio de muares e se colocarem como atuantes dentro deste espaço masculinizado. Paradoxalmente, mães, avós e mulheres de idade mais avançada permanecem, em sua maioria, ocupando os espaços domésticos das barracas e dos acampamentos.

Voltando à questão estrutural, minha sugestão é de que o carro – enquanto instrumento polissêmico, e o carrear – enquanto atividade cultural fluída, estão ambos sujeitos à mudanças e caracterizações estritamente típicas das mais variadas regiões onde são comuns. Outros exemplos seguem esta ordem: entre os carreiros de Capelinha e de Araçu (GO) se diferencia os

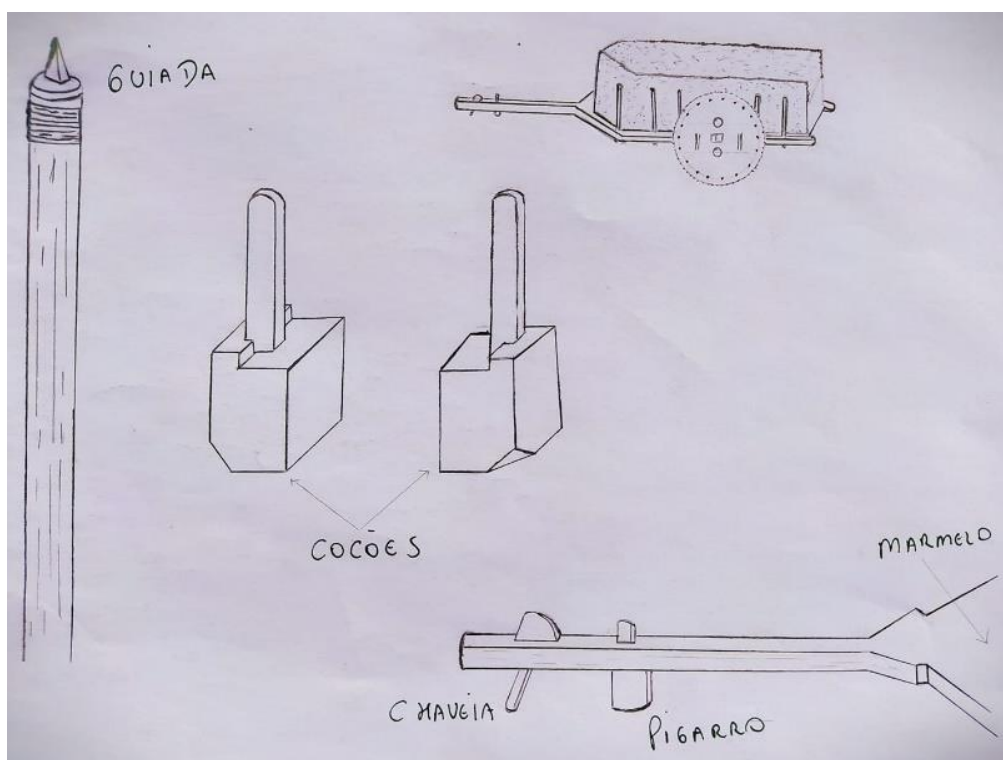
carros feitos em Goiás com os feitos em Minas Gerais. “Todo carro mineiro tem as ocas grandes, por isso eles só cantam fino” (Adão Alves, 2020).

Como se verá mais adiante, há também uma diferença na forma do eixo utilizado largamente em Goiás para o eixo mineiro, e isto configura mudança no canto do carro. Souza (2003) também se refere às diferenças estruturais no carro em regiões específicas do Brasil e, neste ponto, o senhor Osmiro se disse admirado ao, certa vez, ver um carro de bois feito na Bahia: “Lá eles fazem a roda inteiriça”. Estas diferenças regionais e estaduais mostram as dinâmicas culturais do carro, de suas peças e de sua construção, em diferentes níveis.

5.9 AS PEÇAS SOBRESSALENTES

Há muitas peças sobressalentes que vão sendo feitas de acordo com o desenvolvimento das partes do carro, das quais, as mais importantes são as arreias, os cocões, a chaveia e o pigarro (DESENHO 11). Estas duas últimas são bem parecidas e de fato devem ser, pois sua função é interligar o cabeçalho aos bois através da amarração das correias e dos couros, que são conectadas às cangas. As guiadas, ou varas, também são sempre feitas em madeira e, como se verá mais adiante, sua composição tem função pedagógica importante dentro do carrear.

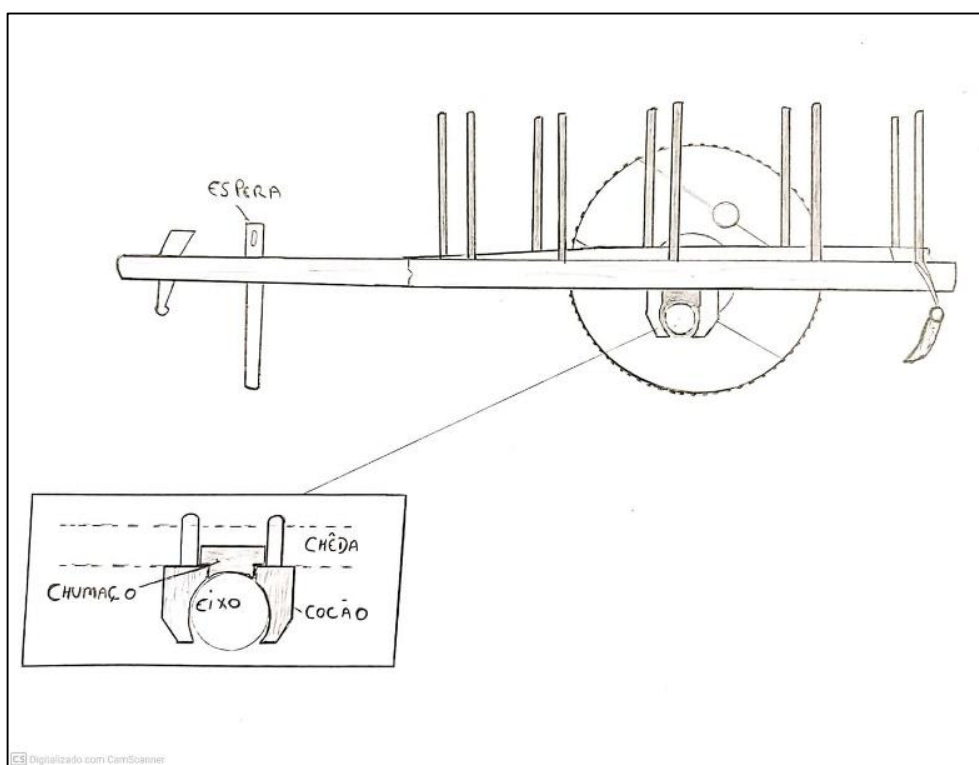
DESENHO 11 - Desenho de partes importantes do carro. Detalhe para a guiada sem chocalho



Fonte: Elaboração própria (2021).

Como já dito, os cocões (DESENHO 12) são importantes no cantar no carro, bem como a engraxadeira (também chamada de azeiteira), geralmente improvisada com chifre de boi, onde se coloca em sua parte oca azeite de mamona ou banha de porco. As cangas devem ter formatos diferentes de acordo com suas posições dentro do carro; a canga da guia não é igual à canga do pé de coice, por exemplo.

DESENHO 12 - Detalhe do local de encaixe dos cocões entre o eixo e a chêda



Fonte: Elaboração própria (2021).

As varas utilizadas para a condução dos bois são mais constantemente chamadas de guiadas, o que as diferencia é o uso que se faz delas; varas de ferrão são mais curtas, em geral, usadas para guiar gado de leite dentro do curral ou para eventuais embarques para transportes de gado de corte. Os canzins rodeiam a mesa do carro e são neles que a esteira e os toldos do carro são colocados – incrementos geralmente usados para as viagens mais longas, como a romaria.

5.10 FERRANDO AS RODAS

Tendo finalizado os encaixes, colocado as emendas, lixado as rodas e diminuído a espessura da madeira, o próximo passo é trabalhar com o metal para encaixar os trilhos e outras

partes da roda. O senhor Osmiro trabalha com as partes de metal do carro por necessidade, de modo que me confessou preferir a manipulação da madeira em detrimento do metal. Os rodeiros são, em suas bordas, cobertos por uma chapa em forma de anel de metal denominada de trilhos. Estes protegem as madeiras da roda do desgaste que seria inevitável caso a madeira girasse por si só em contato com as estradas. A instalação do trilho é um processo que obedece a uma operação cujo engenho ainda não foi suplantado por recursos tecnológicos.

O primeiro passo é colocar o trilho – com a envergadura, anteriormente medida, em simetria com o tamanho da roda – em uma fogueira para que o metal se aqueça. Não há termômetros ou recursos tecnológicos para designar o ponto correto de aquecimento. É tudo feito a partir da vista do artesão. “Quando o ferro tá vermelho é a hora”, disse-me seu Osmiro. Na prática, tal aquecimento significa duas a três horas da chapa submersa na fogueira. Com o metal em temperatura adequada, este é retirado com a ajuda de uns torques e encaixado nas extremidades do rodeiro, que é feito com presilhas fixadas a marretadas em diversas partes da peça. O próximo passo é aplicar um choque térmico no metal para que ele retraia e se encaixe completamente na roda e, assim, metal e madeira se tornem uma única peça, o que é feito com fluxos de água em todas as partes da roda. Com golpes de marreta, as partes do trilho são finalmente encaixadas por toda a roda.

Uma série de cravos é colocada em um curto espaço entre si, em toda a borda das rodas, em buracos anteriormente feitos nos trilhos. São pregos, cujas cabeças bastante avantajadas, formam grandes saliências antiderrapantes. Os carreiros os chamam de peões e tais peças são as principais responsáveis por deixar as trilhas dos carros nas estradas asfaltadas e por ‘cavar’ saliências profundas, desgastando as estradas de terras por onde passam. Em toda a face externa dos rodeiros, próximo às bordas, são também fixadas estas agulhas, que circulam toda a peça, deixando, à mostra, suas cabeças ovais protuberantes. É de opção para alguns carreiros que suas rodas recebam mais pregos em forma de pontilhados na região das arreias, que são as emendas entre as três partes da roda. Durante meu trabalho de campo vi muitos rodeiros com tais características, mas não foi o caso das peças construídas pelo senhor Osmiro.

Coelho (2000) também fala deste processo:

As rodas podem ser chapeadas ou ferradas com prego peão, ou quatro pancadas. O trilho da roda é uma parte que forma o redondo da roda, aquela que gira em torno do chão. Nós carreiros, sabemos que o carro ferrado é também agulhado. A agulha é colocada em volta da roda formando um círculo, em torno da roda perto do trilho que fica frágil com a colocação dos pregos da ferragem. Essa agulha é um prego que atravessa a roda e é rebatido do lado de dentro protegido por uma chaveta de ferro. (COELHO, 2000, p. 15).

Os retoques finais são relativos à estética das peças. É comum ‘correr a lixa’ em toda a peça para que esta fique absolutamente lisa e, depois, toda a parte de madeira é coberta com duas camadas de verniz, o que lhe dá um aspecto amarronzado muito bonito. Há, também, quem goste de passar camadas de óleo queimado por sobre a madeira. Estes últimos detalhes estéticos não foram feitos pelo senhor Osmiro, que preferiu deixar ao gosto do dono das rodas.

5.11 VERANICO³⁷ DE JANEIRO

*Percebeu que fazia um calor de matar, embora não se visse o sol.
Nuvens pesadíssimas, negras, baixas, toldavam o céu.
‘Tomara que chova’. Com esse veranico, quem é que pode plantar? [...] ‘Tomara que chova’. [...] Chuva dia e noite.
Não chuva braba, que Santa Bárbara o defendesse
que essa levaria a terra e encheria o córrego
e arrastaria todo o arroz que ‘Piano’ ia plantar pela encosta arriba,
o arroz que crescia bonito, verdinho, verdinho,
fazendo ondas ao vento. (ÉLIS, 1979, p. 48).*

O trabalho de Osmiro com o carro principiou em novembro de 2019 e estendeu-se até o fim daquele ano. Em dezembro, com exceção dos fins de semana e dias anteriores ao ano novo, a única ocasião em que o carapina fez questão de não trabalhar no carro foi o dia 13. No calendário católico, celebra-se nesta data o dia de Santa Luzia, popularmente conhecida como aquela que abençoa a visão, ou ‘as vistas’. Osmiro e Isaura justificaram não trabalhar no dia 13 pois: “Tudo que se trabalha com madeira nesse dia volta para os olhos” (2019).

Outro problema ocorreu neste estágio. A peça separada pelo senhor Lair para compor a parte do eixo estava cheia de problemas: aparentemente com o passar dos anos a umidade foi penetrando no lenho o que causou problemas estruturais na madeira, rachando-a e enchendo de partes ocas que se desgastaram e ficaram carunchadas. Na mesma semana o proprietário do carro de bois veio até a chácara para conversar com o carapina sobre como resolver o problema e o senhor Osmiro foi direto ao afirmar que seria necessária uma peça de madeira nova. Neste mesmo dia o senhor Osmiro pediu ao senhor Lair para ajudar a castrar sete porcos que estavam separados para engorda e eventual abate no chiqueiro, e foi prontamente ajudado por Lair e sua filha.

Ademais, o período chuvoso fez-se duradouro a partir de dezembro. Em meados de janeiro, com exceção de uma semana de calor (o veranico), o tempo húmido se firmou

³⁷ Trata-se de um diminutivo de verão. O veranico é um período meteorológico de estiagem, bastante comum em regiões meridionais do Brasil. Em Goiás o termo foi utilizado como forma de distinção literária na obra de Bernardo Élis denominada ‘Veranico de janeiro’ (1979).

fixamente e foi nesse mês que o senhor Osmiro decidiu pausar a construção do carro. Segundo ele, não se pode trabalhar com esse tipo de madeira durante um período chuvoso que se firmara. A humidade do ar penetra nas peças a serem lapidadas, fazendo com que essas recebam um inchaço. Estávamos partindo para a confecção do eixo, peça essencial do carro, pois deve ser a mais resistente, além de ser a peça que exige muita atenção, já que é em suas extremidades que o carapina aperta os cocões e o carro canta. Trabalhar em uma peça tão importante não é algo que se faz em um período chuvoso; o eixo se encontra com os rodeiros e como nas outras partes do carro; tudo é encaixado segundo medidas milimétricas. Como a madeira está inchada durante o período chuvoso, formatá-la segundo este estado significa que quando o tempo estiver seco ela se recolherá, mostrando falhas nos encaixes e ficando bamba.

Tais fatores corroboram a assertiva de Leroi-Gourhan (1984 A) ao afirmar que os conhecimentos técnicos, bem como o desempenho de ‘objetos técnicos’, dependem de uma perspectiva ao mesmo tempo ecológica e humana, ao produzirem o que ele chama de ‘ambiente técnico’ favorável para a desenvoltura de fenômenos técnicos. Essa afirmação destaca o ecológico na medida em que há uma consonância direta entre clima e lugar, se estes favorecem ou não o desempenho de determinados instrumentos produzidos. As variáveis utilizadas na elaboração da eficácia destes instrumentos, por sua vez, têm a ver com a ação humana, desenvolvida a partir da experiência e mesmo da inventividade dos sujeitos frente aos recursos oferecidos por aquele determinado ambiente.

Sobre a eficácia, o senhor Osmiro explica que é comum ver composições de carros feitas em períodos chuvosos que afrouxaram e seus donos são obrigados a inserir cunhas, as quais até funcionam, mas deixam a estética do carro inadequada, além de demonstrar inexperiência do carapina responsável. Resolveu-se, então, deixar o desfecho do carro para o período entre o fim do mês de março e o início de abril, pois, além de ser um período mais quente e seco, são meses próximos ao desfile de carreiros de Araçu (GO) e primeira utilização do carro: a romaria de Trindade (GO), em junho.

5.12 O EIXO

Durante o mês de abril em 2020 vivíamos em âmbito mundial, os desafios da pandemia da Covid-19. Apesar do fim das chuvas, na chácara do senhor Osmiro, o trabalho permanecia pausado pois ainda não havia recebido a madeira para a confecção do eixo. A pandemia atingiu fortemente a dinâmica de seu trabalho, de modo que permanecia quase sem receber visitas em sua chácara e as peças necessárias para continuar fazendo o carro de bois

permaneciam sem chegar, muito provavelmente, em virtude da logística de transporte e pelas questões financeiras amplamente comprometidas pela crise mundial.

Durante este período, consegui entrar em contato com o senhor Wallace Carvalho e combinamos um encontro onde eu poderia acompanhar a feitura de um eixo. Eu já o conhecia pessoalmente e já havíamos trocado números de telefone e algumas informações importantes sobre a construção dos carros. Devidamente paramentado com relação à prevenção à Covid-19, de acordo com as normas do Governo do Estado de Goiás e da Organização Mundial da Saúde, me desloquei até a residência do senhor Wallace e permaneci em contato efetivo ou indireto com seu trabalho, de modo que muitas informações importantes fluíram desta relação.

Wallace Rodrigues Carvalho tem 26 anos. Assim como Osmiro, ele estabeleceu residência na zona rural. Mudou-se há poucos meses para a fazenda Serafim, município de Caturai (GO), localizada a cerca de 13 quilômetros da cidade de Inhumas (GO). Vive com o seu Tio, senhor João, que tem certa experiência com madeira e, ora ou outra, dá algumas dicas ao jovem carapina. Wallace me explica que começou o ofício há cerca de três anos e meio, manipulando componentes menores e peças sobressalentes dos carros de boi, mas a herança do ofício também é familiar:

“Meu avô era carapina. Meu pai também mexia com algumas peças. Eu acabei aprendendo por precisão. Como íamos, todo ano, na romaria, eu comecei fazendo fueiros, canzis, pigarros e cangas. Como as turmas de carreiros conversam muito entre si, foram aparecendo mais serviços para mim e eu fui fazendo. Foi quando resolvi fazer um carro inteiro para mim. O trabalho ficou bom e desde então sempre tem mais serviço de encomenda”. (Wallace Carvalho, 2020).

Além do espectro familiar na aprendizagem do ofício, o senhor Osmiro também tem influência sobre Wallace. Como o jovem carapina me explicou, Osmiro lhe deu, e ainda dá, muitas dicas sobre a condição das madeiras, sobre tamanhos de peças, medidas e encaixes que devem ser respeitados para a feitura das mais variadas peças: “o Osmiro é um cara cem por cento. Se você quer ver ele satisfeito é ir tirar dúvida com ele sobre o serviço. Ele para tudo que estiver fazendo e te ensina certinho” (Wallace Carvalho, 2020).

A fazenda onde Wallace trabalha dispõe de um tamanho de cinco alqueires e doze litros, como me explicou o senhor João, o proprietário. Wallace me revelou que mora no local e por lá aluga a terra quando está cuidando de gado, em geral, para ordenha ou para preparação dos bois carreiros. Ele vendeu sua última boiada para comprar uma camioneta e, assim, se dedicar mais efetivamente ao ofício de carapina: “[...] é porque, como o serviço aumentou, toda vez eu

tinha que pagar frete ou ficar amolando ou outros. Agora, com a camioneta, fica mais fácil para mim” (Wallace Carvalho, 2020).

5.13 A MADEIRA

Wallace recebeu uma peça de madeira nobre para fazer um eixo em um carro de 20 balaios. Tratava-se de uma parte de Ipê roxo (*Handroanthus impetiginosus*), com cerca de um metro e noventa de comprimento, pesando mais ou menos duzentos quilos. Esta árvore além de ser muito utilizada em peças de carros de boi também é amplamente conhecida por suas qualidades medicinais – fazem muito chá da casca de seu tronco na justificativa de que ajuda no tratamento de úlcera e inflamações bacterianas. O ipê roxo também emana um perfume característico: “Essa lenha é muito cheirosa. Eles também o usam para fazer remédio para o estômago. Não sei se você já viu, mas o feijão cru também tem um cheiro doce. Tão doce que, às vezes, dá vontade de morder a madeira (risos)” (Wallace Carvalho, 2020).

Souza (2003), também já se referia (embora não de forma específica) sobre as fases da lua no processo da construção dos carros. O autor avalia que, em diversas regiões do Brasil, no caso do eixo, por exemplo, as madeiras utilizadas para a construção se diferenciam de estado para estado, mas, em geral, as espécies de cada árvore utilizada comumente são aquelas cuja propriedades são dotadas de boa resistência e ‘virtudes cantantes’. Este último aspecto chama a atenção para a necessidade de se conhecer os variados tipos de lenho, de modo que a sessão das rodas e do eixo requerem atenção redobrada por um motivo em especial: o cantar dos carros.

Mas há uma qualidade específica essencial para a escolha da madeira na feitura de um eixo:

“É o seguinte, para dar um bom eixo a madeira deve fazer isso aqui: (o carapina pega a enxó e bate de um lado da madeira) você bate de um lado e tem que sentir a vibração, o som, saindo do outro. Ouviu? Digo, assim o Osmiro me ensinou né? Porque uma madeira que tem uma boa vibração vai dar um eixo que canta bonito!”. (Wallace Carvalho, 2020).

Como o artesão me ensinou, em seu ofício é necessário saber manusear todo tipo de madeira e a escolha destas para fabricar os carros é algo que, preferencialmente, deve ser feito pelos carapinas. Ele corrobora a hipótese de a colheita a ser feita sempre na lua minguante, mas chama a atenção para alguns tipos de lenho, como o Angico (*Anadenanthera falcata*), que não pode permanecer totalmente seco, sob pena de aparecerem as rachaduras.

“Você olha o angico mesmo. Ele é muito duro, cheio de nós, às vezes, quando a gente está trabalhando nele e bate o formão ou a enxó, parece que vai sair fogo do tanto que é duro. E se ele secar de todo ele racha, então você tem que manter a peça molhada. Você vem e joga um pouco de água nela, aos poucos. Assim, ela não seca de uma vez e não racha. Meu avô mexia com engenho. Eles faziam as formas de rapadura de angico. Quando chegava na época do ano que não iam fazer melado eles guardavam as formas em toneis grandes, cheios de água, para a madeira não rachar. E assim, como era madeira boa, durava a vida inteira”. (Wallace Carvalho, 2020).

A seguir detalho sobre a construção do eixo.

5.14 FAZENDO O EIXO

O primeiro passo na construção do eixo é a medição da madeira. Wallace não possui uma oficina, como o senhor Osmiro. Ele trabalha no quintal da chácara, aproveitando a sombra das árvores: “Assim que eu puder, vou colocar uma cobertura aqui. Agora, o dinheiro está curto” (Wallace Carvalho, 2020). O terreno é acidentado e, como a medição do eixo tem que obedecer aos níveis corretos, tivemos que mover a madeira para um local menos íngreme. O lenho era pesadíssimo e para posicioná-lo corretamente precisamos da ajuda do senhor João. Devidamente posicionada, o carapina começou a fazer suas medições com a trena e o lápis de carpintaria.

A peça do eixo, em sua forma final, deve estar em plena consonância com o tamanho da mesa e seus encaixes (mechas) devem seguir o tamanho das bombas dos rodeiros. É por estes motivos que o eixo é feito em último estágio. Como a mesa na qual o carro se encaixaria era de cerca de 20 balaies, o eixo feito por Wallace deveria ter 1m60 por 90cm para a região onde ele enquadraria a mesa, de modo que restasse 35cm de cada lado para compor bem as mechas e o encaixe das rodas. Assim, foram retirados 15cm de cada lado da madeira, bem como a largura do lenho foi reduzida, como mostram as imagens nas Fotografias 48 e 49.

O método de trabalho de Wallace possui uma substancial diferença em relação ao de Osmiro. Ainda que o segundo tenha ensinado e ainda prossiga dando dicas e demonstrações ao primeiro, Wallace se serve muito mais do motosserra para trabalhar. A ampla utilização desta ferramenta tem seus riscos, mas também estabelece muito mais agilidade ao processo de fabrico: “O Osmiro diz que eu sou doido de usar tanto assim o motosserra, mas eu já me acostumei a trabalhar assim” (Wallace Carvalho, 2020).

FOTOGRAFIA 48 - A madeira para o eixo



Fonte: Elaboração própria (2020).

FOTOGRAFIA 49 - Medidas da largura



Fonte: Elaboração própria (2020).

O medo do senhor Osmiro se refere à dificuldade de manipulação da ferramenta, o que pode comprometer o estado da madeira a ser modulada, mas Wallace já mostra tranquilidade ao trabalhar com a serra. Wallace também trabalha em um ritmo mais acelerado. Ele diz que prefere proceder sozinho, em seu ofício, por este motivo.

“Olha, Túlio, eu não gosto muito de gente trabalhando comigo não. Até hoje, eu estou aprendendo a trabalhar no carro e quando se tem gente que não sabe mexer com madeira junto é complicado, porque eles não entendem. E eu sou meio acelerado, às vezes não é que eu seja sem educação, mas eu falo alto com os outros porque se não a madeira passa da hora. Você veja, por exemplo, essa mesa aí (aponta para uma mesa devidamente arreada). Quando eu fui arrear, eu chamei um rapaz para me ajudar, mas estávamos encaixando as arreas e ele apertou demais de um lado e o recavem quebrou. Eu tive que fazer a peça inteira de novo. Por isso eu prefiro sozinho. Só é complicado, mesmo, na hora de fazer força. Às vezes eu estou aqui sozinho e tem que mover uma peça grande igual essa que me ajudou e o seu João está arrumando as coisas dele pra lá, aí eu peno, porque haja força”. (Wallace Carvalho, 2020).

Após ‘requadrar’ a madeira, o carapina procede em riscá-la nas partes que serão desbastadas para que o lenho tome a forma rústica do eixo. Ao analisar a peça como um todo, o carapina percebe que a parte central, o ‘cerne’, é a melhor porção e é pensando em fazer o eixo especificamente do cerne, que as linhas são desenhadas. O desenho da peça é colocado sobre a madeira e é exatamente por cima destas linhas que a serra deverá trabalhar. Escusado dizer que a perícia e a técnica do carapina são colocadas a prova durante o recorte, pois um único movimento em falso e toda a madeira pode estar irreversivelmente comprometida.

Chamo atenção para o desenho do eixo. O que Wallace fez é o chamado eixo goiano. Já destaquei que há ampla diferença no que se refere às características estruturais dos carros, de acordo com as regiões do Brasil na qual eles são feitos. É consenso entre os carros feitos em Minas Gerais que o eixo tenha um desenho característico. O eixo mineiro é feito, em sua extensão, de maneira uniforme. O eixo goiano possui uma cavidade em seu meio e os carapinas chamam essa parte menos grossa de degola, assim, o eixo goiano é ‘degolado’. Como mostra a Fotografia 50.

FOTOGRAFIA 50 - O carapina procede serrando e nesta sequência faz a ‘degola’ do eixo em sua parte central



Fonte: Elaboração própria (2019).

Após retirar a parte central do eixo, mais uma vez, portando lápis e esquadro, o carapina risca o modelo necessário que a madeira tome. Aos poucos, o lenho começa a ganhar o contorno que se tornará no final do processo. Quando as partes centrais do eixo estão devidamente moduladas com os retalhos laterais retirados e a peça começa a ganhar seu contorno final, o carapina parte para novas medições em seus extremos (FOTOGRAFIA 51).

FOTOGRAFIA 51 - O eixo começa a ganhar seu contorno final



Fonte: Elaboração própria (2020).

Nesta sessão, cuidar-se-á de manipular as mechas, regiões do eixo que se encaixam nos rodeiros. Todos estes detalhes e encaixes são feitos por Wallace, com algumas ferramentas específicas: o lápis, esquadro, a trena, o medidor de nível e o motosserra.

5.15 ACABAMENTOS

Tendo concluída a parte estrutural da formatação do eixo, este ganha contornos muito parecidos com o que de fato se tornará. A serra equilibra seus lados e as mechas. Neste tom, os acabamentos começam a ser preparados e as ferramentas necessárias para tal processo se modificam: para desbastar as laterais do eixo sem maiores perigos de comprometer sua estrutura, o carapina troca a motosserra pelo machado e vai golpeando as bandas até que, visivelmente, elas se tornam o que ele deseja. O processo é repetido nos quatro lados do eixo. Essa tomada de formato se chama ‘oitavar’, e é mostrada na Fotografia 52.

Após a utilização do machado, o carapina se utiliza de uma lima grossa e de uma plaina para dar à peça contornos mais lisos e mais definidos. É bastante interessante notar que, durante

este processo, um dos diálogos entre mim, Wallace que trabalhava e o senhor João se referiam aos ‘antigos’³⁸.

FOTOGRAFIA 52 - O machado substitui a serra para ‘oitavar o eixo’



Fonte: Elaboração própria (2020).

Falávamos da capacidade técnica dos carapinas mais antigos, quando não havia ferramentas elétricas, segue um trecho do diálogo entre nós três:

“Agora vocês pensem, antigamente, para fazer um carro, era tudo na mão. Nem motosserra tinha. Eles usavam era o gurpião³⁹, um de um lado e outro do outro. Era demorado demais para fazer tudo. (Senhor João).

Eu penso que os antigos eram muito melhor pra fazer carro do que hoje. Você repara, por exemplo, no jeito do Osmiro trabalhar. Ele quase não usa serra, é quase tudo na mão e na cabeça. Você já viu o carro dele? (Wallace)

-Não, ainda não vi ele carrear! (Tulio)

- Wallace: Moço, o carro dele não tem um defeito, é tudo nos milímetros. Você pode procurar que não vê uma cunha. Ele aprendeu do jeito antigo. Hoje vai ficando tudo muito maquinizado. Por exemplo, lá em Minas (Gerais) eles tão fazendo carro no torno (mecânico). Eu penso que não fica bom, o negócio vai perdendo o jeito. O povo vai ficando dependente demais de máquina e vai perdendo o jeito de fazer as coisas.

³⁸ Esta categoria foi muito acionada por parte dos carreiros, carapinas e candeeiros durante o meu campo. Mais à frente estendo mais discussões a respeito dela

³⁹ Ferramenta também conhecida como serrote traçador, o gurpião consiste em uma espécie de serra longa, com uma empunhadura em cada extremidade.

Eu penso que esses carros não devem ficar bons igual um feito mais a mão não. (Wallace)

_ Senhor João: A mais não fica não. Você pode olhar esses móveis de hoje, nada é feito para durar não. Antigamente um carpinteiro fazia um banco de madeira boa e ele durava a vida inteira, ficava até para os filhos (Senhor João) (Wallace)".

Enquanto conversávamos, Wallace ia desbastando os lados do eixo, manualmente, com a plaina, pensando sempre em usar o ‘cerne’ da madeira. A peça, por fim, começou a ganhar uma estética mais apurada, mostrando lisura e linhas geométricas bem delineada como se pode visualizar na Fotografia 53. Na imagem se vê o eixo basicamente finalizado. Segundo o carapina o restante do processo é estritamente estético.

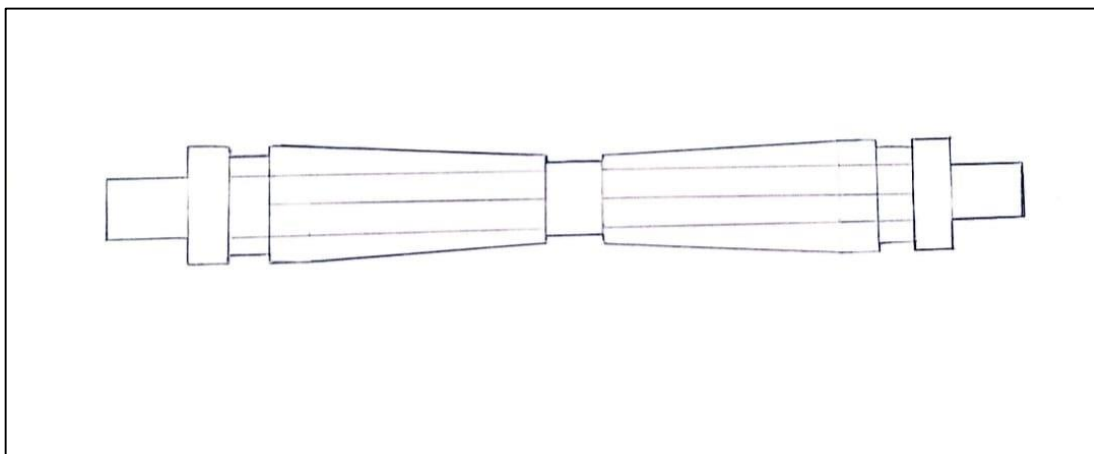
FOTOGRAFIA 53 - Eixo quase finalizado



Fonte: Elaboração própria (2020).

No Desenho 13 está um registro meu feito em campo do eixo visto de frente.

DESENHO 13 - O eixo visto de frente



Fonte: Elaboração própria (2021).

Ele explicou que oitavar o eixo corresponde a também ir lixando a peça para que esta adquira uma composição lisa e uniforme. Conforme ele me relatou, também é bastante comum untar a parte central da peça com banha de porco a fim de fornecer impermeabilidade a ela. No caso deste eixo, feito em separado dos rodeiros o carapina deveria entrega-lo e fixa-lo nas rodas, processo que também desprende trabalho e técnica. Todo este trabalho foi feito em um período de tempo bem mais curto que o restante dos componentes feitos pelo senhor Osmiro.

Acompanhei Wallace durante uma tarde, de modo que em cerca de três horas já havia praticamente finalizado a peça do eixo. Pelo que observei, há pelo menos três razões para justificar tal rapidez. Em primeiro lugar Wallace vive basicamente de seu trabalho como carapina, não precisou se ocupar de outros serviços enquanto eu estava com ele. Em segundo ponto, seu ritmo de trabalho é bastante acelerado, conforme ele mesmo relata. Por último, ele se serve principalmente da serra elétrica, fator preponderante que agiliza enormemente a labuta do carapina. Em suma, há muitas diferenças em relação às técnicas, mas também geracionais no que se refere ao trabalho dos carapinas Wallace e Osmiro.

5.16 VISUALIDADES TEÓRICAS SOBRE A CONSTRUÇÃO DO CARRO DE BOIS

5.16.1 Técnica/tecnologia

Falar sobre a Antropologia das técnicas e das tecnologias como é o caso deste trabalho requer, antes de tudo, uma exposição teórica sobre ambas as terminologias, para que possamos situar os modos pelos quais elas se encaixam no estudo do saber fazer os carros de boi. Para tanto, pretendo neste tópico, desdobrar detidamente as diferentes noções e conceituações atribuídas aos termos tecnologia e técnica.

Ambas as nomenclaturas se consolidaram enquanto categorias analíticas a partir das duas últimas décadas do século XX, vislumbrando pesquisadores dos mais diferentes temas (SAUTCHUK, 2017). Quanto ao termo tecnologia, há certo receio no que se refere à sua utilização enquanto abordagem epistêmica, como bem destaca Sautchuk (2017). Tim Ingold critica tal vocábulo a partir do fato de que tecnologia não pode ser vista enquanto uma ideia autônoma, já existente e passível de descoberta na etnografia. “Isto significaria considerá-la como exterior a sociedade, permitindo uma atitude determinista e sua contraparte relativista, o que leva a recair em dicotomias tais quais natureza/cultura, material/ideal e sujeito/objeto” (INGOLD, 1997, p. 15). Como indica Fábio Mura (2011), deste ponto de vista, a tecnologia

não pode ser considerada uma concatenação de técnicas, mas um *design* observável na mente de indivíduos e externo à causalidade material.

Em outro trabalho, Ingold (1997) sugere que, etimologicamente, o termo tecnologia é uma junção de *tekhnê* e *logos*, sendo relativamente recente e se estabeleceu em razão da racionalização da produção em âmbito europeu e sob influência direta do pensamento de Galileu Galilei, Isaac Newton e René Descartes (MURA, 2011). Consecutivamente, a ampla utilização do termo tecnologia pode sugerir sub-repticiamente, aos antropólogos, a divisão entre tecnologias modernas e tradicionais, o que, por sua vez, ressoa como uma oposição puramente etnocêntrica (INGOLD, 1997; PFAFFENBERGER, 1992). Mura (2011) continua essa discussão sugerindo que a mecanização da produção contribui para a construção dessa divergência, pois,

As máquinas projetadas concatenam técnicas racionalmente, para dar como resultado um determinado produto. Assim, a projeção do *design* da mente do projetista para as características da máquina implica uma ideia de sistema fechado e coerente. As peças de uma máquina se relacionam simultaneamente umas com as outras, exatamente como previsto pelo projetista. (MURA, 2011, p. 11-12).

Tais considerações acerca do termo tecnologia se referem principalmente à episteme antropológica britânica. Em outra linha de pensamento, destaca-se que, enquanto perspectiva analítica de origem francesa, tecnologia se estabelece como estudo das técnicas e isso se dá em virtude do aporte intelectual lá desenvolvido e direcionado por autores que buscaram esse campo de análise; primeiramente Mauss (2003), em seu clássico ensaio intitulado ‘As técnicas do corpo’, e, a posteriori, principalmente Leroi-Gourhan (1984 a), aluno de Marcel Mauss, e também por François Sigaut (2002).

No entanto, nem todos os antropólogos enxergam o termo tecnologia a partir de uma visão hierárquica. Gell (1998) percebe tecnologia em um sentido mais amplo, e para sustentar seu debate sobre arte na antropologia o autor argumenta que tanto o fazer artístico quanto a tecnologia estão enquadrados em um campo horizontal e não sobrepostos um ao outro, sendo ambos resultados de arranjos das técnicas. De todo modo, o debate acerca do termo tecnologia é bastante profícuo, e a polissemia que o envolve em tantos sentidos levou Pfaffenberger (1992) a substituí-lo por sistema sociotécnico, como aponta Sautchuk (2010). Nesta perspectiva, a tecnologia se desenvolveria enquanto transformação na relação entre humanos, não humanos e o mundo natural.

Este curto debate não objetiva elencar a importância de um termo em detrimento de outro, mas de sugerir que, em meu caso, por se tratar especialmente de apetrechos e sujeitos

ligados à zona rural, tecnologia pode implicar, erroneamente, na criação de pressupostos conceituais arriscados, além de sugerir uma visão hierárquica entre tradicional e moderno, no que se refere às técnicas e tecnologias. Corroborando a afirmação do filósofo Sérís (1994, p. 1), “[...] a tecnologia não deve esconder as técnicas de nós”.

Por conseguinte, em meu campo, o dualismo entre tradicional e moderno dentro do campo da fabricação dos carros, parece render uma discussão pouco frutífera. Conforme decorreu o fazer etnográfico, por parte dos atores (incluindo a mim), durante a feitura do carro de bois, esta divisão explícita entre ferramentas elétricas e manuais importa em dois momentos; primeiro no sentido de tempo: obviamente, a utilização de serras elétricas, furadeiras e outros instrumentos tecnologicamente mais avançados ‘adianta o serviço’, mas contrapor tecnologia ao processo manual pode se tratar de um dualismo cuja importância não ecoa muito para o carapina. Em um segundo momento, ressalta-se que houve determinadas atividades, como em algumas partes do acabamento da madeira, em que as ferramentas manuais foram mais acionadas por permitirem ao carapina sua utilização de forma mais comedida, uma vez que a força de uma máquina, como a motosserra, pode desprender uma energia tal que não pode ser completamente delimitada pelo artesão. Há também detalhes e minúcias de algumas partes, como as extremidades do eixo ou os encaixes das chêdas, que requerem encaixes precisos, de modo que qualquer estrago pode levar à inutilização da madeira.

O trabalho de Silva (2019) traz a categoria ‘matéria-fluxo’, inspirada em Deleuze e Guatarri (2004), segundo a qual os autores argumentam que é necessário haver uma habilidade entre artesão e materiais que ele virá a utilizar em seu trabalho. O referido autor desenvolve uma pesquisa que versa sobre extratores de pedras na Chapada Diamantina (BA) e, ao falar das ferramentas, ele trata especificamente dos metais utilizados pelos artesãos. Muito embora nem todas as ferramentas utilizadas pelos carapinas sejam metais, no caso dos artesãos de carros de bois se nota uma aproximação com as reflexões de Silva (2019, p. 87), pois ele argumenta que é necessário ao artesão “[...] perceber os fluxos do ferro, seu comportamento na relação com a pedra e com outros materiais é uma habilidade que precisa ser desenvolvida na primeira fase da cadeia operatória”. Ora, no caso dos carapinas notei que essa interação, ou a falta dela, entre determinadas ferramentas e materiais a serem trabalhados, é uma constante durante seu labor, de modo que a escolha das ferramentas, a reação da madeira a elas e as formas pelas quais o corpo do artesão se comporta diante deste conjunto são partes importantes na cadeia operatória.

A sugestão que faço é que possamos compreender todo o conjunto de ferramentas utilizadas pelos carapinas a partir do pensamento de Simondon (2007) e do que ele chama de ‘conjuntos técnicos’ e ‘máquinas-ferramentas’. Faço essa distinção de acordo com as

observações que Soares (2017) empreendeu em seu trabalho de campo ao observar os estágios de construção de carpintaria naval no Maranhão. Por se tratar de uma etnografia em que os construtores lidavam com madeira, suas colocações me ofereceram bons *insights*. Para a citada autora, as categorias trabalhadas por Simondon (2007) são importantes pois,

Ele distingue o campo operatório de cada instrumento e suas atuações no processo, os conjuntos técnicos identificados estando inseridos numa cadeia operatória de eventos em que o estatuto de suas distinções opera a partir de sua dissolução nos gestos que realizam – gestos humanos e não humanos convocados para a construção de embarcações ou mesmo para a transformação de madeira em barco, na operação conjunta de materiais, seres vivos, máquinas, ferramentas, instrumentos em conexão de forças, controles, habilidades e resistências. (SOARES, 2017, p. 336).

Estendendo este debate, é oportuno salientar que Simondon (2007) define os objetos técnicos de acordo com o que chama de grau de concretização, sendo as ferramentas de grande porte, cuja função prática é direcionada em um sentido padronizado de como operar e estas trabalham com maior grau de independência da ação humana. Para fins didáticos, procede exemplificar que tais tipos de ferramentas seriam as serras circulares, esquadrejadeiras de precisão, tupias e outros maquinários pesados essenciais para o funcionamento de uma marcenaria de grande porte, mas cuja utilização pelos carapinas que observei não ocorreu. Tais ferramentas seriam, segundo Simondon (2007), ‘objetos técnicos concretos’, pois suas funções dificilmente seriam maleáveis em outros sentidos de ação, já que sua designação é mais individualizada.

Em uma situação fronteiriça, as dependências humanas estão nas máquinas-ferramentas (furadeiras, lixadeiras, motosserra, plainas), já que estas prescindem diretamente da ação humana para a transformação dos materiais (SIMONDON, 2007). As máquinas-ferramentas conjugam habilidade humana e a função concreta de si, mas o homem intervém sendo, portanto, parte do conjunto, já que sua ação direciona o funcionamento destas máquinas-ferramentas. Por último, Simondon (2007) diz que os objetos manuais (enxós, serrotes, limas, formões, malhos) possuem uma função menos concretizada, pois, mesmo que tais objetos tenham uma função direcionada, eles permitem resultados mais abstratos, maleáveis, menos individualizados; lembrando também que estes atuam como uma exteriorização dos gestos (LEROI-GOURHAN, 1984 a). De todo modo, a expertise técnica é importante, pois, como visto, ao artesão o uso pragmático da tecnologia se situa dentro de seu arcabouço técnico subjetivo, em outras palavras, nada adianta utilizar os apetrechos mais avançados tecnologicamente sem possuir a habilidade técnica – característica exigida para ser construtor de carro de bois.

5.16.2 Técnica e ontologia

Durante o trabalho de campo não encontrei nenhum carapina que não fosse carreiro, no entanto, ser carreiro não significa ser carapina. É altamente recomendável que os carreiros saibam, ainda que minimamente, confeccionar algumas peças sobressalentes dos carros ou compostas do carrear, como guiadas, cangas ou canzis. Entretanto, “[...] há uma longa distância entre fazer uma canga e fazer um eixo”, como disse o senhor Adão Alves. O que se observa é que a atividade de carapina traz consigo uma série de outros sentidos de ordem cosmológica que, por sua vez, estão imbuídos em categorias, nas quais a técnica se entrelaça. A técnica e o saber fazer se tornam atividades polissêmicas, constroem identidades e formam determinadas ontologias se se pensar como a construção do carro pode acompanhar a construção do próprio carapina/carreiro. Em suma, não basta descrever tecnicamente como se dá a edificação do carro, de modo que se torna necessário buscar as conexões e os sentidos cosmológicos aos quais tal construção está submergida. Para tanto, guiei-me pelo pensamento de Ingold (2015) e de Simondon (2005 a) para destacar alguns dos estágios de trabalho dos carapinas em suas dimensões conceituais.

Trabalhar na madeira para elaborar o carro requer uma série de processos nos quais o conhecimento acerca da qualidade desta deve estar intrínseco ao carapina, como já mostrei. Cada estágio representa um desenvolvimento ao anterior e uma preparação para o seguinte. Ingold (2015) separa os estágios de utilização das ferramentas e a construção em etapas distintas: preparar, começar, continuar e encerrar. Mas, conforme se avalia, cada etapa destas pode ser desdobrada em fluxos e processos mais espessamente complexos, como mostro a seguir.

5.16.3 A preparação

Neste ponto entram em cena os conhecimentos relacionais entre indivíduos e o ambiente, entre clima e proporções de trabalho, como a perícia do carapina em avaliar quais tipos de madeiras e quando elas podem (ou não) ser colhidas, cada madeira específica a ser utilizada em uma parte do carro de bois. Após esta triagem, é necessário um ambiente técnico propício ao desenvolvimento mais exitoso da atividade e do trabalho. Já vimos estes passos na descrição que efetuei anteriormente. No entanto, na preparação também se inclui separar as ferramentas adequadas, o posicionamento dos cavaletes, conforme melhor rendimento e o riscar das linhas que irão guiar as mãos do carapina. Para conceituar todo este momento inicial, Ingold

(2015) recorre ao chamado ‘plano guarda-chuva’, conforme definido por Keller (2001), e percebi que, com relação a este plano, o saber fazer não se trata de uma atividade puramente intelectual, mas de uma abordagem pragmática, consoante a teoria e prática, que, por sua vez, estão intimamente inseridas no contexto e no ambiente de trabalho.

Visualizo que dentro da preparação e, de uma forma mais geral, em todos os estágios, está também embutido aquilo que o filósofo Simondon (2005 a) chama de ‘informação’; para ele a informação é todo o processo dinâmico de tomada de ‘forma’. Como se verá, para Simondon (2005 a), e mesmo para o carapina, este processo de tomada de forma é mais importante e mais denso que a forma em si. Por conseguinte, o citado autor argumenta que a informação é tudo aquilo que, efetivamente, ocorre no momento em que o carro de bois é fabricado: matéria, energia desprendida, modulação, expertise de manuseio (posteriormente retorno a este debate).

5.16.4 O começar

Aqui trata-se de um estágio crítico, onde o local, cuidadosamente escolhido, começa a ser modulado pelo profissional. Conforme mostra Ingold (2015), os gregos chamam este estágio de *kairós*. Este termo recomenda que não se trata apenas de um momento de preparação física, mas de desempenho técnico que se une ao aporte mental, não deixando espaço para erros, sob pena de comprometer todo o projeto. Em suma, o *kairós* é o momento oportuno, único. O historiador francês, especialista em Grécia Clássica, Jean-Pierre Vernant conceitua:

Ao intervir com suas ferramentas, o profissional deve reconhecer e esperar pelo momento em que o tempo esteja maduro, e ser capaz de adaptar-se inteiramente as circunstâncias. Ele nunca deve abandonar seu posto [...] pois, se o fizer, o *kairos* pode passar e o trabalho ser estragado. (VERNANT, 1999, p. 291-292).

O senhor Osmiro me falou que a partir da riscagem da madeira e após começar a modular certas peças, não há espaço para erros; o começar representa, assim, o momento em que o plano guarda-chuva é colocado de lado e parte-se para uma orientação mais estreita, entre os materiais e as ferramentas – lembrando que o corpo do carapina também é entendido como ferramenta do ponto de vista técnico. Na fase do começar, bem como na preparação, entra em cena um estágio de trabalho ao qual Ingold (2015, p. 51) chama de “[...] qualidade processional do uso de ferramentas”, pois se estabelece uma profícua simbiose entre as qualidades de escolha

dos ambientes dos componentes, das ferramentas e da matéria, assim como quais, como e quando as ferramentas adequadas devem, também, entrar em ação.

5.16.5 Continuação e encerramento

Durante a continuação, a disposição dos instrumentos, das ferramentas, dos materiais deve operar com o carapina e não contra ele. Isto significa afirmar que é preciso estabelecer uma “[...] sinergia entre profissional e materiais” (INGOLD, 2015, p. 53). É neste sentido que o autor fala que a disposição e posicionamento das ferramentas, após cumprida uma determinada fase, já pode estar indicando o principiar da outra. Para Ingold (2015), a continuação significa a fase mais longa do processo técnico, em que é necessário mediar ritmo, resistência e energia.

Percebe-se, então, a importância do começo da tomada de forma e como este conceito pode ser mais longamente ajustado, conforme aponta Simondon (2005 a) em sua crítica em relação ao modelo hilemórfico aristotélico. Conforme Silva (2019), o próprio Ingold (2012), influenciado por Deleuze e Guatarri (2004), mostra que a Antropologia e os estudos de Cultura Material deveriam dar maior visibilidade aos processos de formação ao invés do produto final e, para tanto, Ingold (2012) critica abertamente a condução das teorias nesta área que, segundo o mesmo, ainda estão muito determinadas pelo pensamento de Aristóteles (1982). Afim de começar a entrar neste debate de forma mais didática, vale dizer que o carapina me informou que não é possível estabelecer um modelo rigidamente fixo para o carro de bois, pois sempre há incidentes que modificam sua estrutura. Como visto, a despeito da experiência na escolha da madeira, há momentos nos quais o lenho mostra certas imperfeições, defeitos inatos que só aparecem conforme a modulação é trabalhada em seus estágios finais.

Porém, como aponta Keller (2001), ao manter uma imagem do resultado pretendido, à sua frente, como guia, o fabricante conduzirá seu progresso mediante a congruência de sua ação prática com tal modelo. No entanto, durante a prática, não se trata de usar o modelo final imagetivamente pré-estabelecido como guia. O que regulará a ação será a capacidade de contornar eventuais desvios motivados por imponderáveis e imprevisíveis ocorrências durante a manipulação dos componentes. Ao aceitar tais imprevistos e trabalhar de modo que eles sejam adequados, finamente apurados, atinge-se, por fim, um modelo que, invariavelmente, é uma modificação do esboço original. A forma se torna, portanto, algo cambiante em seu processo de tomada.

Ocorre, neste estágio, a passagem da ‘continuação’ para o ‘encerramento’. Mas o encerramento não pode ser destacado como um único momento proeminente. Para aceitar que o encerramento se aproxima, é necessário haver “[...] um ponto de inflexão” (INGOLD, 2015, p. 53), local onde a habilidade instintiva do carapina começa a se desviar dos cortes e estágios mais apurados, indo para o destino final. Neste espectro final não parece haver uma sinalização puramente intelectual que aponte que, de fato, os rodeiros, por exemplo, estão finalmente prontos. Parece ocorrer uma espécie de segredo típico do saber fazer e da técnica do carapina, algo inerentemente subjetivo que obedece à uma ontologia instintiva, como a (o) cozinheira (o) que sabe quando a sopa está no ponto. Mas ainda há estágios a serem mais detidamente debatidos, como a questão da individuação.

5.16.6 Individuação a partir da forma

Note-se a importância do pensamento de Simondon (2005 a) ao argumentar que, a partir da forma e da informação, tem-se, como modelo final, o que ele chama de ‘individuação’, a qual se aplica tanto aos instrumentos técnicos quanto aos indivíduos. Os escritos deste filósofo contribuíram para o estudo de novos processos de ensino e aprendizagem de cultura técnica. Para compreender sua filosofia é necessário destacar que o seu pensamento se estende para além daquilo que foi precisado como ‘real’ e ‘modelo hilemórfico’, ambas formulações aristotélicas.

Um dos problemas filosóficos de maior mote para os gregos clássicos era acerca da realidade ou do que é real. Em Aristóteles (1982) se vê que a realidade é, antes de tudo, possível através do indivíduo, ou seja, a realidade é o individual. Preocupado em entender como se dá a ontogênese dos indivíduos, Gilbert Simondon, influenciado pela fenomenologia de Merleau-Ponty (1996), empreende uma crítica à formulação aristotélica no que se refere à ontologia genética dos indivíduos: seu argumento sustenta que, ao dizer que o real é o indivíduo, Aristóteles teria que pressupor que, antes do indivíduo real, existe um princípio que vai lhe dar a condição de realidade. Segundo Simondon (2005 a), ao conceber o indivíduo como uma realidade em si mesma, Aristóteles não consegue dar conta da realidade da própria individuação. Seu pensamento se desdobra, então, em pensar no indivíduo constituído, para, a partir daí, buscar os princípios de individuação, elementos estes que vão garantir a existência deste mesmo indivíduo, ou seja, “[...] para pensar a individuação, é necessário considerar o ser não como substância, ou matéria, ou forma, mas como sistema tenso, supersaturado, acima do nível da unidade, não consistindo apenas nele próprio [...]” (SIMONDON, 2005 a p. 19).

Aristóteles (1982) institui que os seres corpóreos são constituídos a partir de uma junção entre matéria (*Hylé*) e forma (*morphé*). Simondon (2005 a) critica tal esquema e, em linhas gerais, sua filosofia se preocupa em resolver como a forma pode ser vista de um modo mais fluído, pois, segundo ele, não se pode instituir uma realidade composta por uma unidade estável (SAUTCHUCK, 2015 p. 130). Simondon (2005 a) argumenta que o modelo hilemórfico é por demais isolado, no sentido de que não consegue dar conta do que está na mediação entre forma e matéria, por exemplo.

Para situar melhor, no caso do senhor Osmiro, não é possível pensar na constituição de uma forma apenas pela união psíquica desta com a matéria. Ainda que os modelos de carros de bois sejam os mesmos, os esquemas mentais, memorialísticos, emotivos e técnicos envolvidos em suas construções nunca serão absolutamente iguais; conforme a etnografia mostra, há uma série de outras questões a se relacionar entre a formulação de ideia e a modulação da forma como processo técnico total. E aqui se volta à informação.

Vista por Simondon (2005 a) como o processo dinâmico da tomada de forma, a informação é mais importante enquanto ponto de vista filosófico que a própria forma, pois é dentro da informação que se processa a cadeia constitutiva que formará o processo final da forma e da individuação; no caso do senhor Osmiro, a informação significa tudo aquilo que efetivamente ocorre no momento em que o carro é fabricado; toda a técnica desprendida, todo o saber fazer está embutido no que o citado autor chama de informação. Reflete-se aqui acerca de um *status* sublimado a certa atribuição de identidade aos carros de boi: quando o senhor Queiroz e o senhor Wallace falam, por exemplo, da expertise técnica do senhor Osmiro, referindo-se aos carros que ele construiu, atribui-se também a ideia de que, falar do carro de bois do senhor Osmiro é atribuir, a ele, a personificação do próprio carapina; e isto lhes confere *status* outros de individuação que envolvem relações para além da técnica. O salto do pensamento de Simondon (2005 a) é compreender que todos estes elementos não são considerados dentro do modelo hilemórfico, mas, para ele, constituem informação. Deste modo, a informação pressupõe a existência de um sistema em estado de equilíbrio metaestável, capaz de individuar-se (CABRAL, 2016).

Já citei que o senhor Osmiro não utiliza de nenhum desenho ou planta que o auxilie durante a manipulação dos componentes. A forma do carro de bois existe, para ele, anteriormente, enquanto uma ideia. Insisto em dizer, portanto, que a forma, no seu caso, é tudo aquilo que irá conferir a modulação na madeira durante o processo técnico. A realização efetiva da forma, durante o processo técnico, ou seja, a operação técnica de realização palpável da forma, é o principal objeto da filosofia de Simondon (2005 b), pois, segundo ele, cada objeto

técnico possui um *status* de individuação, e o que vai garantir, cada um destes *status*, é justamente a operação de construção, que, por sua vez, está repleta do que ele chama de informação.

O princípio de individuação, portanto, é um processo operativo, pois o que faz com que cada carro de bois seja ele mesmo não é sua matéria, tampouco sua forma, mas a operação pela qual a matéria adquire forma inserida em um determinado sistema. Mais à frente se verá que o som emitido por cada carro de bois também engloba o processo de individuação. Assim, levando em conta que forma e individuação são processos, é a operação técnica de construção da forma – utilizando de todo cabedal subjetivo relacionado à técnica, a transmissão da tradição por meio do seio familiar, e evocada através do trabalho diário, e a ontogênese do carapina, que vão garantir um *status* de individuação à atividade do carapina e ao carro de bois.

Ademais, Ingold (1999) já mostrou que Leroi-Gourhan (1990) dava ampla atenção às formas e aos movimentos dentro do processo de saber fazer. Ao empreender um debate sobre a obra *O gesto e a palavra*, Ingold (1999) destaca que Leroi-Gourhan (1990) discutia os processos criativos a partir de uma relação dialógica entre pessoa e materiais a serem manipulados. Ele também destacava que a técnica se inspirava em padrões, movimentos e ritmos, os quais são dotados de significados que permitem reatividades do material. Há por trás do saber fazer, um ‘sistema de criação de forma’ no qual se engendram sinergias entre gestos, materiais e instrumentos. Quis trazer este debate para adentrar em outro plano: demonstrar que a técnica também pode ser vista como uma atividade ontogenética: geradora de energias, sensibilidades, memórias e mesmo narratividades. Sinalizo que, como se verá, o modo cultural de vida e a ontologia própria dos carapinas pode ser trazida para o plano da ação, dentro dos processos de fabricação.

5.17 O TRABALHO DOS CARAPINAS: DIMENSÕES ONTOLÓGICAS

Nota-se que, para além do ato construtivo do carro de bois, pode-se relacionar, em primeiro lugar, a questão da herança familiar no que se refere à habilidade prática do carapina. Como citei, a prática do saber fazer era primeiramente empreendida pelo pai de Osmiro, que, por meio do trabalho, pôde não apenas aprender, mas aperfeiçoar sua técnica, com o passar de pelo menos cinco décadas. O caso de Wallace é similar, já que o avô trabalhava com madeira.

Por conseguinte, observa-se a transmissão da tradição, no seio familiar, com relação às atividades de trabalho rural, haja vista que senhor Osmiro vem de uma família criada em tal contexto, onde há determinadas práticas que vão sendo retransmitidas para as gerações mais

novas por meio do trabalho. É possível situar que, portanto, o trabalho tem um papel primordial não apenas na manutenção de algumas atividades relacionadas a determinados contextos, mas também opera como mediador na transmissão das tradições familiares e na configuração prática cultural, já que, através dele, variadas manifestações culturais podem assumir um papel simbolicamente importante em situações específicas.

No caso de Wallace essa transmissão familiar se dá até os dias de hoje, já que por se tratar de um jovem artesão, ele vem se especializando cada vez mais em sua área, mas com relação aos tipos de madeira, ele ainda recebe conselhos de seu tio e também do senhor Osmiro. Na relação de Wallace com Osmiro se observa duas gerações distintas exercendo a mesma atividade e, embora não sejam da mesma família, notei certa fraternidade entre ambos, já que, aparentemente, foram criados vínculos referentes aos ensinamentos do carapina mais velho ao jovem Wallace. Esta transmissão de conhecimento se dá na prática do trabalho, mas também através de atenta observação por parte do mais jovem.

Se cruzar o ‘aprender trabalhando’, expressão diretamente formulada pelo senhor José do Salul – carapina e carreiro da cidade de Damolândia (GO), com os dados referentes à aprendizagem do senhor Osmiro – conforme foram por ele informados – e o aprendizado constante de Wallace, ver-se-á que há diretivas práticas que alinham engajamentos pragmáticos do carapina; tal esquema permite acionar o que Ingold (2010) chama de ‘educação da atenção’. Para ele, o conhecimento cultural não pode ser diretamente transmitido para as gerações como uma cópia absolutamente pronta. Não ocorre a replicação destas práticas, mas a reconfiguração das mesmas por parte dos aprendizes, o que deve se dar de acordo com o ambiente, as ferramentas e os recursos circundantes a ele. Estas reconfigurações de métodos de trabalho em torno de uma tradição familiar também refletem o caráter fluido da cultura, que se adapta de acordo com as condições extrínsecas – que acabam por refletir intrinsecamente – a ela.

Brussi (2015) empreendeu um trabalho de campo com as rendeiras de Trairi (CE) e suas observações dão ênfase aos gestos e engajamentos técnicos nos processos de manufatura de bilros. Lendo seu trabalho, percebi que essa transmissão de conhecimento – cultural do saber fazer – entre essas mulheres se parece muito com o que observei junto aos carapinas e carreiros. Ingold (2010) destaca que a noção de ‘mostrar’ está ligada à redescoberta da atividade prática em ambientes diferentes.

Ao chamar a atenção do noviço para determinados aspectos do ambiente ou para ações que executa, faz com que sejam vistos ou “experienciados” pela outra pessoa. Nesse sentido, o aprendiz deve descobrir seu sentido por si mesmo e, para isso, recebe pistas (não códigos) dos mais experientes. Tais pistas condensam fios de experiência, que de outra forma estariam dispersas, de maneira a orientar e abrir o mundo para uma

percepção mais profunda. O conhecimento consiste, assim, na capacidade de situar tais informações e compreender seu significado dentro do contexto de engajamento perceptivo direto com seu ambiente (INGOLD, 2010, p. 21–22).

Não há, assim, uma transmissão unívoca de conhecimento, mas uma espécie de orientação; a prática é redescoberta pelo aprendiz, ou, como Brussi (2015, p. 96) diz, “[...] trata-se de uma redescoberta guiada”. Tais apontamentos também permitem dizer que, por meio desta reconfiguração e lapidação da técnica e habilidade de carapina, Osmiro também evoca o parentesco ao qual pertence, e este, por sua vez, situa a identidade rural, haja vista que a miríade de conhecimentos e saberes em que o ser carapina pertence (madeira, tempo, clima e fases da lua) refletem diretamente seu local de pertença, cria-se, assim, um sistema sociotécnico (SAUTCHUK, 2010) que, por sua vez, é responsável por tecer uma simetria entre humanos e não humanos (madeira, ferramentas, processos naturais e outros), de modo que todo este conjunto bastante heterogêneo é parte atuante do processo inventivo e no desenvolvimento do trabalho do carapina.

5.18 “A GALINHA QUE CANTA É QUE É A DONA DOS OVOS”: O VIÉS ECONÔMICO

Para além de razões simbólicas, há as razões práticas. Não se pode estabelecer esferas determinantes a ponto de afirmar que práticas culturais, como a fabricação do carro de bois, são empreendidas apenas por justificativas culturais, tradicionais ou religiosas. Como bem pontua Sahlins (1979), os fatores econômicos estão imbricados nos fatores socioculturais, pois, em virtude de ser uma atividade rara, como já pontuado, fazer um carro de bois não é barato. Isto também configura dizer que possuir um carro de bois pode ser, para sujeitos com renda menor, um projeto econômico de anos, ao passo que, para aqueles que possuem mais renda, ter um (ou mais) bom carro de bois também pode funcionar como referencial de poderio econômico. Obviamente, esta segunda categoria não está sempre relacionada ao que é de fato ‘ser carreiro’; como se verá mais à frente, para ser reconhecido como tal é necessário uma série de outras qualidades.

Ser carreiro, carapina e possuir um bom carro de bois são características fortemente enraizadas em razões simbólicas, como a da reconfiguração cultural e social de uma atividade tradicionalmente ligada ao *ethos* rural. Mas noções como valor, utilidade e função estão sempre operando valores relativos de acordo com esquemas culturais, deste modo, há também razões práticas ligadas a sentidos econômicos. No entanto, tais sentidos não apagam o ‘brio cultural

ou tradicional' de ser carapina ou de carrear. Como o próprio Sahlins (1979) destaca, uma base econômica é também um esquema simbólico da atividade prática. O trabalho de Wallace começou a ser visto e requerido a partir da visualização de seus trabalhos em carros de bois. A expertise e a estética de Osmiro são reconhecidas e a elas se atribui não apenas valor estético, mas maior monta financeira.

Como se vimos, para boa parte dos carreiros que acompanhei, ir para Trindade (GO) em carro de bois é uma atividade cuja preparação econômica deriva, ou intimamente se insere, de variadas práticas culturais; além do mais, para boa parte destes carreiros, a preparação dura meses, com o planejamento do orçamento familiar, o que também configura dizer que há muitas restrições econômicas por parte daqueles carreiros de menor poder aquisitivo. Também vimos que, para muitos carreiros, os desfiles e as romarias têm forte ligação com a mercado de compra e venda de gado.

Mas se, de fato, diz-se que “[...] ser carreiro não é para qualquer um”, como me disse o senhor Adão Alves, ter um carro de bois também não o é, no sentido econômico da afirmação. Para ser mais didático, cito o exemplo do carro que vi ser construído pelo senhor Osmiro. O carapina cobrou, pela mão de obra, um valor que pode ser considerado alto para um leigo no assunto (seis mil reais) e, como ele afirmou, ainda cobrou “[...] barato do Lair, porque sempre que preciso ele está pronto para me ajudar”. Em averiguação posterior, cheguei ao valor do carro recém construído: cerca de R\$ 20 mil, apenas o carro, sem somar as cangas e os bois. Segundo o senhor Osmiro, este mesmo carro, devidamente terminado, com as cangas (em geral custando de 300 a 400 reais cada peça) e três juntas de animais, poderia facilmente custar R\$ 30 mil, chegando aos R\$ 35 mil. Em termos mais simples, este é o preço de um automóvel popular usado no Brasil. Este apego entre carreiros/amigos se baseia em noções mais extensas, como a reciprocidade.

5.19 “A BARRIGA NÃO DÓI SÓ UMA VEZ”: RECIPROCIDADE E CONFIANÇA

Sabourin (2004) desenvolveu pesquisas em regiões da África, Oceania e América Latina e destaca que o princípio da reciprocidade ainda faz parte da vida em comunidades de todos estes locais. O autor destaca, por exemplo, que a prática do mutirão, ainda muito comum nas regiões rurais onde desenvolvi minha pesquisa, é uma atividade recorrente em outras partes do mundo, recebendo nomes diferentes de acordo com sua região – *coubiage* na França; *juntamão* em Guiné Bissau; *ipaamuu* no Peru e no Equador, entre outras nomenclaturas. Em todo caso, é importante ressaltar que a prática da reciprocidade, dádiva e contra dádiva também fazem parte

do *ethos* dos carreiros e carapinas, valendo a pena destacar alguns exemplos e pontos específicos, caracterizando também os diferentes tipos de reciprocidade que observei em campo.

A definição clássica de Mauss (2003) institui reciprocidade como uma dinâmica de dádiva, redistribuição e mesmo de competitividade, responsável por criar sociabilidades e certa fraternidade entre indivíduos ou grupos. Na primeira parte da tese vimos que, durante a romaria para Trindade (GO) os carreiros e candeeiros praticam, constantemente, a ajuda mútua em caso de algum contratempo com relação aos apetrechos levados na viagem ou em relação à funcionalidade dos carros de bois. O que observei é que este vínculo recíproco parte do princípio da confiança entre grupos, respeitando também uma ordem solidária que confere ajuda aos que dela necessitarem. A reciprocidade dentro da romaria, muito embora não seja abertamente debatida ou problematizada entre os carreiros, paira por sobre eles durante todo o trajeto, conforme uma certeza que, em muitos sentidos, deriva dos vínculos aos quais a romaria que, a despeito de seus aspectos ligados a renovações e motivações dependentes de certa modernidade, estabeleceu em sua tradicionalidade ligada diretamente ao *ethos* rural.

Em nossa ida para Trindade (GO), Chicão Berranteiro definiu muito bem essa prática: “Um carreiro sempre ajuda o outro, por que a gente não sabe se vai precisar um do outro depois né? A barriga não dói só uma vez. É aquela velha história, uma mão lava a outra, aí você pega as duas e lava a cara”. Conforme pontua Sabourin (2004), remetendo a Temple (1998), a reciprocidade não deriva apenas de fatores econômicos, tampouco de objetos palpáveis, ela cria “[...] valores específicos, materiais ou éticos [...] Amizade, honra, gerando-se diversas formas de equivalências, materiais ou simbólicas” (SABOURIN, 2004, p. 17).

Mas a lógica da reciprocidade ocorre de maneira rotineira no cotidiano de meus interlocutores. Carreiros e carapinas são, em geral, pessoas que ainda vivem conforme ordens sociais, culturais e morais estabelecidas pela vida rural, ou então possuem esta descendência muito difundida em sua estirpe. A lógica da reciprocidade rural transparece aqui como a expressão de ações que mantêm uma ordem ética simbólica que não tem a obrigatoriedade legal de ser seguida, mas sim a conotação moral de ser correspondida, pois os códigos familiares e tradicionais amplamente difundidos no seio da vida rural dizem que assim se deve proceder.

Afinal, não se sabe quando precisará do outro, e o outro se sentirá muito mais motivado a ajudar se tiver sido ajudado anteriormente. De modo que se estabelecem vínculos sociais duradouros em sua maioria e estes são quase sempre fincados em uma relação de amizade que se cria através da reciprocidade – tais como ajuda financeira em algum momento de necessidade, ajuda em mutirão, contribuição com mantimentos, auxílio no trabalho e outros.

Conforme também já foi apontado, o senhor Osmiro iniciou a feitura do carro (que descrevi) em função de questões financeiras, por ser este seu ofício, mas não apenas por isso. Ele o fez em virtude de a encomenda ter sido encaminhada pelo senhor Lair, um amigo que lhe presta favores e lhe concede auxílio sempre que necessário. Nota-se, aqui, o que Temple (1998) chama de reciprocidade binária simétrica, sendo este tipo específico responsável por produzir uma relação de amizade entre os envolvidos.

Tal compatibilidade ficou muito evidente durante o dia narrado anteriormente, quando o senhor Lair visitou o carapina e eu, estando lá presente, pude presenciar a castração dos porcos do senhor Osmiro empreendida pelo senhor Lair, aparentemente, um especialista no assunto. Deste modo, Temple (1998) corrobora a relação recíproca aqui existente, pois, para ele, a estrutura de reciprocidade bilateral significa relação interpessoal de concórdia entre famílias, indivíduos ou grupos. E o autor continua: “[...] quando a estrutura ternária é bilateral ela submete o sentimento de responsabilidade a uma obrigação nova, por exemplo, aquela de equilibrar as dádivas que vem de um lado com as dádivas que vão em sentido inverso” (TEMPLE, 1998, p. 241).

O fato de o senhor Osmiro ter cobrado do senhor Lair um valor bem abaixo do que usualmente cobra para fabricar um carro de bois, é a dádiva no sentido inverso. Ou seja, para que a relação de amizade, confiança, ajuda e mutualidade continuem, é necessário que os dois lados pratiquem a dádiva, de modo que esta ordem moral não é estabelecida em nenhuma espécie de contrato ou lei. Trata-se de um código de conduta moral, assentado na familiaridade, na elaboração de uma persona: a lógica do sistema de reciprocidade não considera apenas a produção exclusiva de valores de uso ou de bens coletivos, mas a criação do ser, da sociabilidade. Procura, portanto, a ampliação das relações sociais e afetivas (SABOURIN, 2004).

Apesar de todas estas esferas ligadas a reciprocidade, não se pode esquecer que falar sobre este debate também envolve a lógica da competição vista por Mauss (2003, p. 98) como uma “[...] forma mais antiga da dádiva”. Esta categoria, flutua por sobre o *ethos* dos carreiros/carapinas, muito embora não seja tão constantemente nomeada ou mesmo reconhecida. O carapina Luiz Souza, por exemplo destaca que os carreiros são muito competitivos, a ponto de procurar defeitos nos carros uns dos outros, e se não encontrar problemas é até possível que inventem algum. As dimensões dos componentes dos carros de boi são importantes neste sentido; o apuro estético equaciona a técnica desprendida pelo carapina. As formas de competição também ocorrem na aparência dos animais. No capítulo sobre doma e amansamento se verá as tentativas de formar as juntas de bois segundo pares que

se possível combinem na aparência, pois tudo isso reflete na manutenção da identidade do bom carreiro.

5.20 “NO DIA DE SANTA LUZIA, NÃO SE TRABALHA COM MADEIRA”

Por fim, uma outra dimensão ontológica na qual se pode situar o trabalho do carapina é a questão da religiosidade. Esta se mostra não apenas como uma das dimensões do ser carreiro e de fazer carro de bois para ir a Trindade (GO). A religiosidade importa mesmo enquanto mediadora do processo de trabalho, seu ritmo, rendimento, ‘dom’ e restrições. As referências ao trabalho do carapina se devem ao fato de suas formações religiosas, tidas como importantes, por exemplo, para Osmiro entender que há dias nos quais o trabalho não pode ser feito, como o dia de Santa Luzia (13 de dezembro) e a Sexta-feira⁴⁰ Santa, último dia da quaresma.

Tais práticas, muito comuns no cotidiano rural goiano, são uma mescla de fervores devocionais direcionadas aos santos, intercalando-se dias onde se deve guardar repouso, mesmo do trabalho, resguardar corpo e alma não comendo carne, assim como utilizando de outras atitudes salvíficas a fim de dar continuidade ao que se empreendia como costume religioso pelo núcleo familiar mais íntimo e pela comunidade circundante. Queiróz (1976) fala da não interferência da igreja ao se referir ao que chama de ‘religiosidade rústica’. Trata-se aqui de uma série de práticas autônomas, distantes da hierarquia clerical e institucional das igrejas, surgida como produto de uma cultura própria, cujo *ethos* se reinventa de acordo com os contextos. Essa religiosidade é também híbrida, no sentido de que está situada no mesmo contexto onde o rural está em contato constante com os signos do urbano e, portanto, inventa-se e reinventa-se de acordo com as demandas dos fiéis.

A participação em novenas e romarias, a organização de procissões e de cultos à “Trindade Santa” são exemplos daquilo que Negrão (1984) chama de catolicismo popular, destacando que todas estas práticas quase nunca são subvencionadas pelo clero regular, mas submetidas pelos devotos a si mesmos sob a égide da tradição. Note-se que, no caso do cotidiano dos carapinas e carreiros aqui estudados, da mesma forma que as técnicas de construção e condução do carro de bois estão em contato com características urbanas, as formas

⁴⁰ Também chamada sexta-feira da paixão de Cristo entre o catolicismo institucional, esta data é considerada parte do Tríduo Pascal, os três dias que antecedem a celebração da páscoa. Não obstante, o começo das celebrações neste dia abre espaço para reinterpretações da religiosidade popular. Um destes elementos se refere aos sacrifícios do dia, comumente reproduzidos pelas populações rurais: nesta data se evita o consumo de carne vermelha e todo e qualquer trabalho não deve ser praticado. Em muitas regiões rurais a ordenha, atividade essencial no campo, não é praticada apenas no natal e na sexta-feira santa.

de devoção também estão. Chaves (2012) destaca que há vertentes do catolicismo que estão em transição do rural para o urbano e vice-versa. Estas práticas são dinamizadas pelas trocas de elementos culturais oriundos de ambos os contextos que, por se complementarem, amalgamam sujeitos cujas formas e práticas de religiosidades são também fluidas.

5.21 AS TÉCNICAS CORPORAIS

O ensaio clássico de Mauss (2003) mostra que as formas de movimentação corporal, bem como os nossos gestos gímnicos e modos de comportamento físico, são constructos culturais heteroclitamente difusos em contextos divergentes; os gestos do corpo que contêm um significado em Goiás podem ter significações diferentes em outras partes do mundo. Mauss (2003) é taxativo ao afirmar que há maneiras ou, como se intitula seu ensaio, técnicas do corpo, que são adquiridas através da educação e da cultura que nos diferencia enquanto sociedades: “entendo por essa expressão as maneiras pelas quais os homens, de sociedade a sociedade, de uma forma tradicional, sabem servir-se de seu corpo” (MAUSS, 2003, p. 401). Neste sentido, há uma série de técnicas corporais que foram ensinadas aos carapinas e são por eles reproduzidas, muito embora haja divergências práticas referentes a variados fatores, de modo que as técnicas e os gestos vão também se adaptando a fatores internos/externos aos praticantes.

Neste tópico, sugiro um diálogo entre os escritos de Marcel Mauss e aquilo que Ingold (2010) chamou educação da atenção, pois pude notar, *in loco*, a apreensão e fluidez de formas de trabalhar, descansar, utilização de ferramentas e outros por parte dos carapinas. Mas em um primeiro momento, busco demonstrar como o estudo de Marcel Mauss pode ser desdobrado a partir de variadas categorias de análise.

5.21.1 O corpo como ferramenta técnica

As observações sobre técnicas de repouso, técnica e ontologia levam a uma importante constatação, também defendida por Mauss (2003, p. 407), de que “[...] o corpo é o primeiro e mais natural instrumento do homem. Ou, mais exatamente, sem falar de instrumento: o primeiro e o mais natural objeto técnico, e ao mesmo tempo meio técnico, do homem, é o seu corpo”. Deste modo, delinea-se que Marcel Mauss define a técnica como algo inerente ao humano, de modo que nem sempre ela precisa estar vinculada ao uso de itens extrassomáticos. Enquanto prática, antes de tudo a técnica deve mostrar uma eficácia consoante aos movimentos e ações corporais.

Leroi-Gourhan (1990) segue esta linha analítica, vinculando técnica/corpo dentro do nosso processo de evolução humano, de modo que, nos melindres relacionais entre artefatos e corpo, há sempre um processo transformador, em uma díade relacional. Em suma, as transformações dos artefatos refletem diretamente em modificações físico-corporais, mas o citado autor avança no sentido de propor, dentro dessa inter-relação homem/ferramenta, que os gestos corporais que as colocam em ação são, na verdade, o motivo real de tornar eficaz a técnica. Deste modo, para ele, somente se pode compreender apetrechos e ferramentas a partir do corpo, pois são nos gestos utilizados pelo homem que se atribui sentido e eficácia à uma determinada ferramenta.

O que se percebe é, antes de tudo, uma lógica interligada entre corpo e ferramentas: da relação entre ambas surge um resultado eficaz, ou seja, a ferramenta se torna – quando acionada dentro de ciclos interativos específicos – uma extensão do corpo do artesão, ou, no caso, do carapina, pois é somente a partir da fusão entre o corpo e técnica e cognitivamente preparado anteposto a uma ferramenta – específica para um resultado previamente definido pelo sistema cognitivo corporal – que é possível obter um resultado devidamente eficaz. Portanto, para Leroi-Gourhan (1990), somente é possível entender a técnica partindo dos gestos corporais.

É também com esta visão que François Sigaut desenvolveu suas pesquisas sobre agricultura tradicional em comunidades europeias e africanas. Especialmente interessado nos gestos e nas ferramentas, Sigaut (1980), cuja herança intelectual deriva de Marcel Mauss e de Andre Leroi-Gourhan, caracteriza o homem como um ‘animal técnico’, compreendendo as ferramentas apenas através dos gestos que as colocam em ação. No entanto, François Sigaut dá um passo adiante no sentido de perceber que determinados posicionamentos e pegadas das mãos nos objetos resultam em esforços e expertises diferentes. Destaquei estes autores com o intuito de robustecer a lógica já defendida anteriormente, de que dentro de ciclos técnicos, artesão (e carapina), no ambiente propício e com seu cabedal de saberes técnicos inerentes, transformam as ferramentas em ‘extensões’ do próprio corpo quando coloca todas essas características em campo de ação. Mas toda a episteme precedente nos leva a desenvolver uma “[...] cegueira conceitual que nos leva a ver ferramentas e corpos como coisas em si mesmas” (SIGAUT, 1994, p. 427).

Creio que os três autores citados são basilares para pensar o processo etnográfico. Como descrevi, ferramentas como o trado e, especialmente, os formões e a enxó – que modelam partes importantes do carro de bois – são manipulados pelo carapina a partir de habilidades muito específicas e carregadas de uma técnica que ele desenvolveu ao longo dos muitos anos de ofício: a forma de modular a madeira, sempre em um ritmo compassado; seus golpes, nunca passando

de cinco em cada parte que está sendo trabalhada; os formões e os malhos em consonância; a ação das mãos moduladas de modo que não canse muito os punhos, já que se trata de um esforço repetitivo; o porquê de utilizar ou não o malho ou a marreta em determinadas sessões é diretamente selecionado pelo carapina, não apenas por questões técnicas, mas por razões as quais o corpo impõe, o que, obviamente, reflete na técnica. O próprio Ingold (2015) sugere que ritmos são responsáveis por criar formas.

O trabalho de Sautchuk (2007) sobre pesca na Vila Sucuriju, no Amapá, traz à baila a noção de ecologia da comunicação e da ação com o objetivo de refletir sobre os modos relacionais entre humanos e não-humanos. Para ele, o fator ecológico evoca percepções comportamentais em que os seres se encontram acoplados uns aos outros. “O sentido de cada ser é dado em suas formas de ação; suas capacidades corporais são mobilizadas em situações específicas e de acordo com a reação de outros seres” (SAUTCHUK, 2007, p. 86). Todas estas e muitas outras atividades já descritas, são reflexivas destes recursos técnicos, tão comuns ao carapina, que acabam por se tornar práticas diárias. Neste ponto, pode-se compreender uma ligação mais estreita entre ambiente, humanos e os ditos ‘objetos’; há ciclos interativos mais íntimos se se propuser a investigar, mais a fundo, a relação entre o carapina e tudo que o cerca durante seu trabalho. E, conforme a proposta de Sautchuk (2007) colocada, as posições nas quais se encontram os corpos dos carapinas e dos seres que rodeiam seu trabalho, refletem em seu campo de ação no ambiente em que se encontram. A técnica, como sugere Sautchuk (2007), a partir de Leroi-Gourhan (1984 a/b) aqui se estende para uma relação rítmica entre ferramentas, corpos e ambientes.

5.22 TÉCNICAS DE REPOUSO/TRABALHO

Mauss (2003) utiliza como exemplo, em seu ensaio, sua experiência prática no *front* da Primeira Guerra Mundial. Ele notou a forma pela qual as tropas australianas podiam se agachar e, nesta posição, permanecer durante longo tempo, sendo, nesta atividade, superiores aos franceses. Adiante, ele enumera outras formas pelas quais as culturas e sociedades educam os indivíduos de forma que tal pedagogia funciona pragmaticamente com o corpo quando cansado.

Em campo também notei que o repouso é essencial e que há até formas pelas quais o trabalho do carapina continua ‘rendendo’, mesmo ele estando em posição de descanso. Em uma ocasião o senhor Osmiro me confessou ter recebido recomendações médicas de não manipular nada pesado: “É a coluna, eu não poderia mexer nisso aqui não (referindo-se ao cabeçalho). Eu mexo é de teimoso”, disse-me. Como destaquei, em muitos momentos o carapina cria formas

pelas quais seu corpo permanece sentado, ou em posições mais confortáveis, mas ainda assim continua trabalhando.

As imagens 24, 27, 37 e 40 anteriormente expostas neste texto, mostram o artesão sentado enquanto perfura a bomba dos rodeiros e as chêdas. Também em uma posição parecida, ele sempre se sentava para cuidar de detalhes cuidadosos com malho e formões. Em algumas fotografias feitas durante a construção do eixo também observei o Wallace sentado enquanto o trabalho continuava. A atividade de carapina, conciliada com o trabalho braçal da roça, exige, dos sujeitos, que estes criem cacoetes que lhes amparem em momentos de pausa para repouso. Osmiro se sentava, por diversas vezes, sobre partes específicas do carro para poder trabalhar de forma mais cômoda; como quando furou as chêdas e durante parte da feitura do recavem. Estas considerações corroboram a colocação de Bril (2002, p. 177), para quem “[...] as posições corporais afetam diretamente a organização e execução dos gestos”.

Acompanhei Osmiro cuidando de outras atividades dentro de sua chácara e, certa vez, enquanto capinava os fundos de sua propriedade, às vezes pausava o trabalho para apontar algo ou contar alguma história. Neste ponto, ele se recostava no cabo da enxada, cuja extremidade vinha repousar por debaixo de seu braço, entre a axila. ‘Dar de mamar a enxada’, é como chamam essa posição, assim referida porque o instrumento de trabalho fica próximo ao seio.

Como visto, mesmo sentados, uma posição quase que universalmente de repouso, os carapinas ainda criam macetes por meio dos quais seu trabalho continua fluindo, ou, como se refere Mauss (2003, p. 410), “[...] as técnicas do corpo podem se classificar em função de seu rendimento”. Tem-se, portanto, uma posição técnica do corpo que, a despeito de singularizar o descanso, permite que o rendimento do trabalho não se comprometa, ou, mais além, há determinadas sessões melindrosas do carro que a própria perícia durante o trabalho, bem como o resultado a posteriori, dependem de maior tempo desprendido e maior atenção.

Fatores estes que só podem resultar em resultados positivos se, de fato, o artesão estiver sentado, portanto, mais próximo e com mais disposição de tempo para trabalhar. Na discussão sobre a doma, ou amansamento, será possível visualizar modos pelos quais as técnicas do corpo carreiro, de alguma forma, interligam-se à movimentação dos animais e, por conseguinte, ao trajeto dos carros de bois.

5.23 *SKILL*, SINERGIA E NARRATIVIDADE

Ao utilizar o termo habilidade, referindo-me à expertise técnica aprimorada dos carapinas, quero sugerir que esta terminologia também deve ser vista como uma categoria de

análise. Ingold (2002) traz sua variante no inglês, o termo *skill*, para o debate. Para ele, a noção de *skill* é interdependente e está vinculada a cinco dimensões necessárias para o melhor desenvolvimento das habilidades técnicas, nas quais há a relação direta ou indireta do corpo (BRUSSI, 2015).

A primeira dimensão entende que toda e qualquer atividade prática aborda formas de uso do corpo e das ferramentas; a segunda argumenta que a técnica depende, antes de tudo, do corpo, o que remete à terceira, direcionada a uma abordagem ecológica, pois, para se desenvolver uma habilidade prática, é necessário haver uma imersão total do artesão com todas as coisas com as quais ele trabalha, com as que transforma e as que utiliza. Há, portanto, um total engajamento do organismo ‘pessoa do praticante’ com os elementos de seu ambiente circundante (BRUSSI, 2015).

A quarta dimensão do desenvolvimento da habilidade está ligada aos modos de transmissão e aprendizagem com os quais as práticas e técnicas são ensinadas e apreendidas. Tal modo se relaciona à polissemia cultural referente ao lugar no qual se dá essa transmissão, o que ficará claro no tópico, sobre amansamento, pois se verá que há toda uma forma pela qual o trabalho na roça opera na consolidação e desenvolvimento da técnica e das habilidades por parte do carapina. Por último, Ingold (2002) sugere uma quinta dimensão, concernente à habilidade que se dá na sinergia produtiva entre gestos, ferramentas e o material a ser manipulado, de modo que toda atividade que exige a habilidade técnica é composta por uma intencionalidade própria.

Como visto anteriormente, para que se caminhe de forma mais expansiva na relação entre os chamados objetos, as ferramentas, as técnicas, os humanos e o ambiente técnico, é preciso, acima de tudo, que se estabeleça uma relação fluida entre, no mínimo, três elementos: ferramentas, corpo e ambiente. E, como acabei de destacar, o desenvolvimento da habilidade também só pode ocorrer a partir de uma ligação ecológica entre os três itens supracitados. Assim, notar o corpo enquanto ferramenta está condicionado a toda uma ordem de fatores relacionais, mas, para que aconteça aquilo que Ingold (2015) chama de sinergia, é corolário que não se utilizasse apenas ferramentas para efetuar qualquer tipo de construção.

Para serrar uma tábua necessito da serra, mas também do posicionamento correto do cavalete e da madeira, preciso das mãos e de outras articulações de meu corpo para manter as posições ideais, preciso de diferentes grupos musculares para fornecer a força que impulsiona a operação, necessito de meus olhos para monitorar o progresso. (INGOLD, 2015, p. 102).

A partir do *skill*, que só pode ser significativa de uma sinergia, adentra-se, então, na lógica senciante relativa à fraternidade entre corpo e ferramentas, acionando, aqui também, aquilo que Ingold (2015, p. 103) vai chamar de capacidade evocativa, através da utilização das ferramentas em consonância com o corpo, ou o que ele chama de “[...] narratividade através da funcionalidade”.

Em geral nomeia-se as ferramentas a partir da funcionalidade que estas têm sobre determinadas matérias, assim nomear o serrote é posicioná-lo no contexto de uma história. Assim para um objeto contar como ferramenta, ele deve ser dotado de uma estória, que o profissional precisa conhecer para poder usá-lo. Assim a função das ferramentas não são apenas atributos os quais eles foram criados para satisfazer, mas produzir narrativas. (INGOLD, 2015, p. 102).

Seguindo a lógica do autor, é como se o carapina fosse um contador de histórias sobre carro de bois e sua arte literária se transfigurasse em concretude a cada vez que ele utiliza determinadas ferramentas, por meio das quais aprendeu o seu ofício. Estas memórias são, obviamente, evocações do passado, mas também se apresentam como um legado para o futuro. Ao recordar o exemplo específico de senhor Osmiro e sua enxó, vê-se que, de fato, a ferramenta é, para ele, um ponto referente de seu passado enquanto aprendiz e, atualmente, um indispensável item com o qual ‘conta suas histórias’ sobre carros de bois e romarias. Neste ciclo de interação, a mão opera como vulcanizadora dos gestos e, por conseguinte, das histórias.

A mão pode se pôr em uso e nos movimentos que pratica, pode contar uma história, a história de sua própria vida. Mas a ferramenta depende da mão para que sua história seja contada. Enquanto as ferramentas extrassomáticas tem biografias, o corpo é tanto biografo, quanto auto biografo. (INGOLD, 2015, p. 104).

As mãos do carapina não são apenas arranjos de tecidos, músculos e articulações; nelas estão concentradas o *know-how*, experiências, sentimentos desenvolvidos através de uma história de vida e de práticas. Mas, para que se tenha um resultado adequado, é necessário haver uma conjugação de todos os elementos a partir de relações. A mão cresceu e se desenvolveu enquanto parte da técnica, pois o fez manuseando as ferramentas em consonância com os mecanismos orgânicos inerentes à formação do carapina. Nestes mecanismos também está a formação mental direcionada ao desenvolvimento das habilidades de ser carapina. Mas o resultado favorável só se desenha a partir da sinergia entre mãos, ferramentas, posicionamento dos cavaletes e dos acessórios da oficina, condições adequadas da madeira e do clima. Somente com todos estes elementos trabalhando em uníssono é que o carapina poderá trabalhar, ou ‘contar sua história’.

No capítulo adiante ressalto que as técnicas se estendem para além dos saberes com a madeira e a manipulação dos elementos que constroem o carro de bois ‘físico’. Lidar com os bovinos, amansando-os, faz parte de um grupo de saberes típicos de uma ontologia rural; trata-se de conhecimentos culturais que também requerem técnicas, expertises e conhecimentos específicos.

6 “DANDO NOME AOS BOIS”: AMANSAMENTO E DOMESTICAÇÃO

*Que já houve um tempo em que eles conversavam,
entre si e com os homens,
é certo e indiscutível,
pois que bem comprovado nos livros das fadas das carochas.
Mas, hoje em dia, agora, agorinha mesmo,
aqui, aí, ali, e em toda parte,
poderão os bichos falar e serem entendidos,
por você, por mim, por todo mundo, por qualquer filho de Deus?
Falam, sim senhor, falam!...
(Conversa de bois. Guimarães Rosa)*

O critério básico para a escolha de bois carreiros me foi passado pelo senhor José do Salul durante a incursão em campo na cidade de Damolândia (GO). Para o velho carreiro, escolher bois com aptidão para o carro de bois é um critério procedente do compreender a ‘natureza’ dos bovinos: “Você olha eles dentro do curral, ou até no pasto, se o boi te olha por debaixo ou por riba do outro, não precisa nem ir nele, não amansa não”, disse-me. O senhor Luiz Souza também me disse que os olhos dos bovinos são outra variante importante na hora da escolha. “Boi bravo tem um olho arregalado assim, vidrado. Esses não amansam” afirmou ele. Neste capítulo dedico minha atenção as formas de amansamento e domesticação dos bovinos para torná-los bois de carro.

Como se verá, o termo domesticação oferece grande aporte teórico bibliográfico para o desenrolar da etnografia que conduzi neste tópico, mas, mesmo dentro da antropologia, vê-se que o termo domesticação não é uma unanimidade teórico-conceitual. Neste ínterim, juntamente com domesticação, propus-me a destacar o termo ‘amansar’, no sentido de que esta é a categorização utilizada pelos carreiros, portanto, é este termo que merece maiores desdobramentos em meu caso.

O que se observa é que, se para fazer um carro de bois é de essencial importância que o carapina escolha a madeira correta, na lua propícia, de acordo com critérios relacionados ao conhecimento e à técnica do artesão, é também necessária a intervenção e participação do carreiro ou amansador experiente para preparar um bovino afim de que este se torne um boi carreiro. O carreiro ou o amansador com experiência é aquele que consegue estabelecer os critérios necessários para escrutinar corretamente qual animal servirá como boi de carro e qual não está apto para a função.

Apesar de tentar estruturar em uma perspectiva de tempo sequencial, e de forma mais linear possível o passo a passo da preparação dos bois, as entrevistas, os relatos e a etnografia não foram conduzidas dessa forma, mas segundo peculiaridades e imponderáveis comuns no

trabalho de campo. No entanto, busquei estruturar, da forma mais pedagógica possível, os conhecimentos que recebi, em específico de três amansadores: o primeiro é o senhor Adão Alves (conhecido como Adãozinho vermelho), carreiro muito experiente na lida com os bois, e cujo orgulho por ser carreiro inspirou o filho mais velho a seguir também nesta lida. O senhor Adão se orgulha de ter a imagem no cartaz e no DVD da romaria dos carreiros para Trindade (GO) de 2014, tendo-a também dependurada na parede da sala de casa (FOTOGRAFIA 54). Adão Alves tem mais de 50 anos de experiência na lida com carro de bois e na preparação (amansamento) dos bois.

FOTOGRAFIA 54 - o DVD da romaria de 2014 com o senhor Adão Alves na capa



Fonte: Elaboração própria (2020).

O segundo amansador, que também pôde me receber e me demonstrar o amansamento dos bois, foi o senhor Clodoaldo Junior, juntamente com seu candeeiro, o senhor Oswaldo Junior, ambos jovens romeiros, bastante esforçados no sentido de preparação em tudo que envolve o carrear. O senhor Clodoaldo já demonstra perícia na atividade, como se verá. Ademais, o primeiro passo importante e, segundo o senhor Adão, primordial na preparação dos

animais, é ter bons olhos para saber escolher corretamente quais serão bois carreiros e quais não.

6.1 “TEM QUE CONVERSAR COM ELES (OS BOIS)”

Uma das pautas mais polêmicas no que se refere à romaria de Trindade (GO) tem relação com o trato dos bois, as condições pelas quais estes são vistos e como muita gente visualiza a romaria enquanto prática de maus tratos animais. Um carreiro experiente como o senhor Adão Alves mostra como a escolha correta dos bois é o primeiro passo não apenas para a preparação e amansamento destes, mas como primordial no sentido de evitar o que os carreiros chamam de ‘judiação’⁴¹ com os animais. Quando perguntei a ele sobre o critério de escolha dos bois e exemplifiquei com a colocação do senhor José do Salul (aqui colocada no principiar deste capítulo), ele completou:

“Difícilmente um boi que você olha assim, que ele dá naquilo e ele dá. É difícil, sempre é difícil de enganar, você fechou no curral você sabe que não dá. Então é conversar com eles.

(Pergunta) E como é que sabe para diferenciar um do outro seu Adão?

Ah só de você fechar ele no curral você sabe. Só no miro dele. Dele olhar assim, de você mexer com ele, de você ver o stress dele. Não adianta você ir contra a vontade, contra a natureza dele, você tem que saber. Se ficar só batendo, judiando, isso assombra o boi, o boi fica estressado ele cisma com você, ele toma medo. Então, não é amansar eu não entendo por aí. Uma guia se você souber fazer ela certo, você não batendo nela, ela não corre de você, ela não cisma com você. Você chamou ela, ela não veio você passa na frente com uma vara de ferrão, pega no ajoujo dá uma comida nela de ferrão, passa fulano vem cicrano, vira pra lá, faz fulano vem cicrano.

(Pergunta) é bom que você conversa com eles, igual você conversa com criança né?

É uai! Se você ver uma junta de boi de cabeçalho você ensina ela desde de nova né? Desde de nova, é afasta fulano, vem ciclano, quando ver um cabeçalho de um carro, ela já vai já pula pra lá, já abre, já ajeita. Se um está adiantado você raia com ele, é só seguir o cabeçalho do carro e por no cambão. Para atender o seu pedido, seu chamado, então você ver que o bicho tem entendimento, ele é pagão, mas tem entendimento. Agora só de você prorear e ele entender isso aí é, coisa normal né? Vai depender de você se você souber, você põe arreio do jeito que você quiser, você vê você chega, você pega um boi para você andar, você pega um boi uma *Nelore* aí, bravo, bonito, *Gir* que tem demais vários, deles que tem demais. Você mansa, ele desde bezerro, vai mansando, conversando com ele, manda deitar ele deita, raia com ele, ele levanta, né?

(Pergunta) obedece certinho?

Não tem conversa, pra você ver, vai medir força. Se fosse medir força, você não passava nem perto. Isso aí depende da sabedoria do cara, sabedoria do cara, pra você ver tem boi carreiro perigoso, eu mesmo já peguei boi perigoso demais da conta, só

⁴¹ Mais à frente retomo a questão das visualidades sobre o trato dos animais.

que o boi perigoso, você conversa com ele, abre fulano, você não vai entrar nele para descangar, entre meio ele com ele fechado. Você sabe que você não pode esbarrar nele, tem coisa que você não pode tocar nele. Você já raia com ele, conversa com ele pra ele saber que você está ali, você já sabe que ele é perigoso, você vai mandar ele abrir, você já manda ele abre logo. Ele não dá trabalho pra você. Já abre, conversa entra, você canga não tem nada. Agora, entra entre meio um boi desse sem conversar com ele, pra ver onde você vai parar”. (Adão Alves, 2020).

O senhor Adão possui seis alqueires de terra próximo à região de Capelinha, onde reside há mais de 60 anos e de onde tira o sustento, ainda “botando a mão na massa” (FOTOGRAFIA 55). Capelinha – também conhecida simplesmente como Capela – é um povoado pertencente ao município de Anicuns (GO). Em toda a região é bastante tradicional a prática do carrear, de lá partem muitos carros de bois, tanto para a tradicional festa de Trindade (GO) quanto para o desfile anual dos carreiros em Araçu (GO). O que se nota é que o senhor Adão é bastante querido entre o círculo dos carreiros ditos mais antigos e tradicionais da região. Ele é amigo do senhor Osmiro, do senhor José do Salul e de diversos outros carreiros de várias regiões do Estado. Em sua fala se vê uma das questões mais primordiais relativas aos modos de interação: a comunicação (ou formas desta) interespécies. Esta característica já havia sido notada e destacada pelo trabalho que Duarte (2004) empreendeu com os carreiros de Mossâmedes (GO).

FOTOGRAFIA 55 - O senhor Adão Alves trabalhando em sua chácara



Fonte: Tatiany Cardoso (2020).

É primordial para o amansador e, por conseguinte, para o carreiro, que ele saiba se comunicar com os animais. Que ele tenha os cacoetes necessários para compreender a índole do animal, a forma de interagir com ele antes, durante e depois do carrear; é necessário ‘conversar’ com eles durante a preparação e colocação dos equipamentos do carro de bois, durante as viagens, desfiles e romarias. Saber ‘conversar com os bois’ é, juntamente com o saber reconhecer ‘a natureza’ do boi que serve para ser carreiro, o mais importante para alguém ser um bom amansador, ou mesmo carreiro/candeeiro. No tópico a seguir faço outro registro de campo, retomando sempre a fala do senhor Adão a partir de visualidades comparativas entre a sua forma de amansar e a do senhor Clodoaldo Júnior, pois, além de este exercício demonstrar partes iguais e diferentes da lida com os bois, também permite tratar um debate geracional sobre como as diferentes idades de carreiros/amansadores vislumbram o amansar.

6.1.1 O carreiro, o candeeiro e seus bois

Clodoaldo Junior é um jovem carreiro e amansador que reside na cidade de Inhumas (GO). Ele tem 24 anos e, como de praxe, sua família encara a romaria de carro de bois para Trindade (GO) com prática devocional e tradicional familiar. Segundo ele, faz pelo menos 12 anos que participa ininterruptamente da romaria, e há cerca de quatro anos se dedica ao carro de bois e ao treinamento dos bovinos com determinado esmero. Para manter seus animais de forma mais cômoda, ele aluga um pasto na região circunvizinha de Inhumas (GO), cerca de um quilômetro de distância da cidade, e lá mantém suas quatro juntas de bois da raça Caracu. O pasto por ele alugado é uma propriedade relativamente pequena, mas o terreno é propício para os animais; possui uma região mais plana e outra parte íngreme, o que naturalmente reforça a resistência dos bovinos. Há uma pequena represa para os bois beberem água fresca, cochos bem posicionados para comerem e algumas árvores que fornecem sombra para os animais.

Muito solícito em prestar esclarecimento às minhas dúvidas, Clodoaldo se disse feliz por ver alguém pesquisando sobre os carros de bois, pois tal dedicação a algo de valor inestimável para ele mostrava a importância de seu ofício e tradição familiar. Logo na chegada da propriedade onde seus bois ficam ele destacou a inteligência dos animais, dizendo que quando estes o viam já sabiam que iriam ser colocados para carrear e já se encaminhavam para mais perto dele. No caso do jovem carreiro, apenas a guia é formada por bois castrados, fator determinante para a grande maioria dos carreiros e bois de carro. Clodoaldo contou que o restante da boiada ainda não é castrada, pois é necessário esperar atingirem o desenvolvimento físico correto e isso é subjetivo a cada linhagem de animal. Se forem castrados antes do tempo

correto seu crescimento e porte físicos são diretamente afetados. Este é, em geral um fator determinante para a condução de um temperamento mais dócil por parte dos animais carreiros: em geral, a imensa maioria dos bois carreiros são capões.

Os oito bovinos de Clodoaldo Junior formam uma trupe muito parecida fisicamente – obviamente distanciando-se apenas pelo desenvolvimento segundo a idade. Segundo ele e seu candeeiro, o senhor Osvaldo Junior – mais jovem que Clodoaldo e sugestivamente chamado pelo carreiro de chofer, essa é uma das primeiras dedicações, juntamente com a força dos animais:

“É assim, a gente vai ‘pareando’ eles de acordo com o físico, tamanho do bicho, o tamanho do chifre, a cor entendeu, mas principalmente tem que aparear na força entendeu? Às vezes, um com outro assim apareia na boniteza, os chifres igualzin, mas nem sempre apareia na força. Eles têm que parear na força o jeito de puxar, entendeu? O jeito de puxar, aí a gente vai mexendo para parear eles para eles puxar igual”. (Oswaldo Júnior, 2020).

Clodoaldo afirmou que o boi de carro já é escolhido e separado logo após o desmame e logo começa o seu treinamento para carrear. A idade para principiar o treinamento é uma variável importante, de modo que quanto mais cedo se comece, mais cedo haverá melhor adaptação. Isso também configura dizer que se deve separar um boi de carro com idade de, no máximo, três anos para iniciar o treinamento; após esta idade fica muito difícil o animal se acostumar a carrear. O processo de escolha também tem, no temperamento, um fator determinante. Boi de carro deve, preferencialmente, ser manso. Clodoaldo também afirma que os bois têm a capacidade de sentir o medo das pessoas e se aproveitam disso. Segundo ele, é muito comum ver os animais em atitude mais intimidadora diante de crianças ou pessoas que estão visivelmente receosas perto dos animais. É por isso que a lida com bovinos exige, antes de tudo, que não se tenha medo deles.

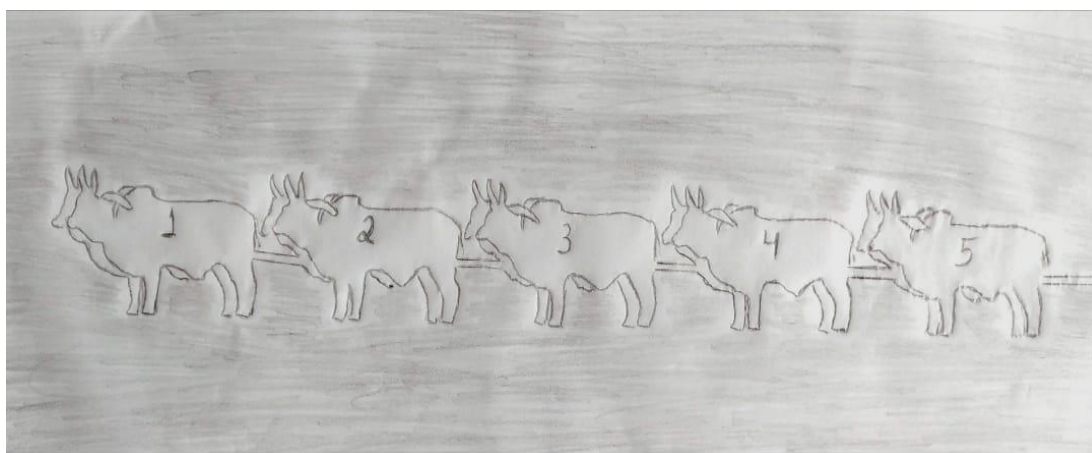
6.1.2 Uma estrutura racional

Ao separar os materiais para arrumar a boiada, o carreiro e o candeeiro iam me passando mais informações sobre a organização dos animais para carrear. O primeiro ponto importante é a posição destes dentro da estrutura como um todo. Clodoaldo afirmou que, de acordo com sua experiência, é muito raro um amansador utilizar uma junta sozinha para amansar.

Utiliza-se, quase sempre, dos bois carreiros mais velhos, experientes na lida da estrada, para ‘educar’ os mais novos. Funciona assim: cada junta tem uma função dentro da estrutura

geral do carro, os tipos de juntas estão demonstrados no Desenho 14. Como no caso de Clodoaldo são quatro juntas, as da frente (as guias) são puxadas por bois já amansados. Em geral, nesta posição se coloca os melhores, mais bonitos e mais treinados bois de toda a boiada, ou, usando a expressão carreira: “Na guia vão os bois mais sadios”. São eles os responsáveis por fazer o carro inteiro andar, chamado, justamente por isso, de guia. Ela literalmente conduz todo o resto da boiada. Neste ponto também se tem a importância do candeeiro. É a ele que os bois literalmente seguem e obedecem aos gestos (retorno a este último tópico mais à frente). O essencial desta parte é que os bovinos obedeçam à voz e às gestualidades, em especial do candeeiro.

DESENHO 14 – organização estrutural das juntas



Fonte: Elaboração própria (2021).

Legenda: junta 1 - Guia. 2 - Pé de guia; 3 - Chaveia; 4 - Pé de coice; 5 - Coice/cabeçalho.

Logo atrás da guia, segue o pé de guia, é nessa posição que são colocados os bois mais jovens, que estão em fase de amansamento inicial; em geral novilhos com até três anos de idade. Ocorre que, nessa posição, os animais são obrigados a seguir a guia, eles precisam fazer força para que o resto do carro ande; também ao serem colocados nesta posição, não é possível que saiam pelos lados, o que desconjuntaria a estrutura. Segundo os carreiros, a junta do pé de guia, não faz tanta força quanto as outras, é uma posição onde os animais vão se educando uns aos outros, ou, mais uma vez utilizando uma expressão carreira, “É onde os bois vão aprendendo a pegar toada”, ou seja, capacitam-se para o carrear.

Ocupando a posição precedente ao pé de guia vem a chaveia, também chamada meio, ou pé de coice, lugar onde se posicionam outros animais que também são jovens, mas que, no entanto, o treinamento já se alongou mais que os colocados no pé de guia. Em geral, nessas duas posições supracitadas se colocam os bezerros, animais de um ano a um ano e meio de

idade. Clodoaldo me disse que, dependendo de critérios ligados à natureza do animal – como linhagem e índole, e de seu treinamento, com dois anos de idade um garrote (termo que se usa para designar um animal jovem) já pode estar preparado para carrear. Um exemplo dessa definição se dá na guia deste carreiro, composta por animais com cerca de três anos e meio de idade. Depois de já ‘amansados’, em uma estrutura carreira composta já por bois adultos e bem preparados, diz-se que no pé de coice é o local onde os bois fazem mais força. Portanto, é essencial que o vigor físico da junta que compõe esta posição esteja em boa forma.

No meio do pé de guia e da chaveia se tem o carreiro. É na posição intermediária entre estas duas juntas que ele anda, sempre ao lado esquerdo de toda a estrutura. Aqui ele pode controlar as ações dos animais que estão em treinamento, neste ponto ele também não precisa se preocupar com a guia, cuja tarefa cabe ao candeeiro. Nesta parte o carreiro pode controlar a última junta do carro, o cabeçalho (também chamada de coice). O carreiro também deve estar atento para que bois não empaquem, pois uma junta de bois empacada compromete toda a estrutura. A junta do coice deve cuidar para sustentar bem o andar do carro, além de exercer uma outra função importante, ela é o ‘freio do carro’. São estes dois bois que param a comitiva. Por ter um papel primordial na condução de todo o veículo nessa posição se colocam os animais mais experientes, em geral os mais velhos (erados) de toda a boiada. Clodoaldo disse que

“A maioria de todos os carreiros joga os dois mais brabinho esses que está acostumando no meio, (pé de guia e chaveia) aí eles acostumam por si próprio ali, vai acostumando. Tipo assim quando eu trouxe esses dois aqui (da guia), eles eram iguais a esses aí (do pé de guia). O cabeçalho a gente põe os boizinhos mais forte, os boizinhos mais lentos, que é bom para segurar sabe?! Eles é para segurar o carro.

(Pergunta): O cabeçalho que você fala, é o cabeçalho que gruda no cabeçalho do carro mesmo né?

Clodoaldo: É, põe no carro mesmo, a última junta que você põe no carro mesmo, ela é feita para segurar ali, você pega dois bois mais lento no processo de amansação, você vai vendo qual boi que adapta mais, eu mesmo eu já pus uma junta no cabeçalho não deu certo, eu vou trocando entendeu? Eu vou trocando, até ficar bão. Às vezes, um com outro assim parecia na boniteza, o chifre igualzinho, mas nem sempre parecia na força. Eles têm que parear na força o jeito de puxar, entendeu? O jeito de puxar, aí a gente vai mexendo para parear eles para eles puxar igual”. (Clodoaldo Junior, 2020).

Em muitos casos se utiliza uma outra forma para acostumar os bois a servir como uma junta só. Chama-se boi de trela. O amansador ajouja dois bezerros, previamente separados segundo critérios físicos, em uma canga especialmente construída para tal e os mantém assim por até três meses. Segundo Clodoaldo, a trela é construída de modo que não comprometa as atividades mais elementares dos animais, como comer ou beber. Deste modo, os bezerros

aprendem por si só uma maneira de conviver e de unificar seus movimentos como uma junta, a junta na qual eles serão posicionados no carro.

O método de treinamento que Clodoaldo se usa, extraindo, dos animais mais velhos e experientes suas virtudes e amansando os mais novos segundo a estrutura do carro já previamente montada, é muito didática e pedagógica no sentido de que facilita muito a vida do carreiro e do candeeiro. O senhor Adão Alves nos ensina que amansar com a ajuda dos animais é bem mais fácil. Quando não se tem os bois para trabalhar junto aos novilhos mais jovens complica bastante. Segundo ele, amansar sem a ajuda dos bois se configura como ‘amansar no braço’. O carreiro e o candeeiro vão escolhendo um a um os animais que servem para as determinadas posições dentro da estrutura carreira e, assim, vão amansando cada parelha em um local diferente. Mas, neste ponto, a capacidade técnica também faz a diferença, é necessário saber qual parelha e qual animal se adaptam melhor em cada posição. Segundo o senhor Adão, compreender tal função é uma questão de ordem técnica da sabedoria inata do carreiro/amansador.

Observei, neste ponto, uma disparidade entre a forma de amansar do senhor Adão e do senhor Clodoaldo. O primeiro afirmou que prefere amansar no braço, pois assim ele encontra, a partir de sua experiência e técnica, a junta de animais que melhor servirá em determinada posição da estrutura carreira. O senhor Adão por exemplo diz que é preciso reparar as formas que os bois andam no pasto, de modo que se eles se locomoverem olhando mais para baixo servirão mais nas juntas precedentes a guia.

De acordo com o treinamento “no braço”, trelar os animais em pares é o primeiro passo. De todo modo, para ele, ter a capacidade de percepção de qual animal se dará melhor em cada posição, é uma virtude importante, pois ela reflete diretamente no desempenho dos animais em geral. Seu Adão ensina:

“Eu gosto de fazer boiada ela só, nunca gostei de amansar boiada com guia, feita e nem cabeçalho feito. Quando você trela eles, você vai sabendo onde é eles vai ficar melhor. Trelou aquele ali, mas aquele ali, eles vão trabalhar junto. Nós vamos fazer uma guia, você mexer no curral você já vê. Os bois de guia é um garrote mais esperto, um garrote mais ligeiro né? Ai você trela, você trela você já sabe, aquele que anda atrasado, tranquilo, não dá guia. Aquele que anda meio pronto, arrastando, cabeça baixa, boi de guia, pode tentar que é boi de guia. Aí você marra assim, hoje a gente marra numa chinha, trabalha uns dias puxando. Ih a gente já fez boiada demais, puxando na mão mesmo. Aí você pega a guia aquela junta, que você trelou que você viu que dá guia, você pega ela na mão, põe o cabresto ai você trabalha com ela ai, pega ela por uns dois dias, uma duas três vezes. Ai você já passou ela umas duas três vezes, você já escolhe a de cabeçalho, em você trela você já sabe também né? A qual que pode dar cabeçalho, aí você já amarra quatro, e daí por diante você já marra quatro, repassa vai aumentando a dose. Marra seis, marra oito, até você enleirou os dez. Só que uma boiada até você enleirar ela na estrada, até você falar ela enleirou, dá muito

arranco né? Dá muito arranco, agora quando tem cabeçalho e guia feito, não aí é manha, você pode né? Mas nós já enleirou dez boi bravo, para ir daqui a Trindade”. (Adão Alves, 2020).

O que se nota são particularidades muito comuns no que se refere a lidar com os animais, muito embora, em todos os casos com os quais tive contato, é necessário se atentar para algo em comum a todos os carreiros, candeeiros e seus bois: os sons, e a comunicação interespécie.

6.1.3 Os sons e os objetos

- *Va-amos!... – As julgadas avançavam,
dançando as cangas nos cangotes,
e Soronho grita e se mexe, curvando e levantando o busto,
com os braços abertos e segurando com as duas mãos a vara,
na horizontal: - Olha aí, Tiãozinho, tũ que és também um guia brioso,
conversa por mim com esses bois!...
Vamos bonito, Dançador! Brabagato, boi meu!... Ôo-a!...
(Conversa de bois. Guimarães Rosa).*

Trabalhar com bois requer comunicação com eles e emissão constante de sons. “Pra trabalhar com gado, não pode ficar calado. Eles assustam e é perigoso”, disse-me Clodoaldo Junior. É dever de quem lida com bovinos saber interpretar corretamente os sinais que estes expressam, quase sempre, através de seus corpos: um boi empanzinado (que comeu em excesso) caminha de uma maneira muito característica e respira com certa dificuldade. Cada boi tem um nome e, em geral, atende fielmente por ele. Aqui se tem uma categoria fluida de acordo com regiões diferentes. Em Damolândia (GO) observei bois serem ‘batizados’ de acordo com a compleição física ou alguma característica referente à sua estética ou sua índole. Clodoaldo disse que essa é uma prática muito comum, mas que, no caso dele, não houve esse tipo de critério. Ele os chama por nomes cujo findar das palavras soam como uma rima: os da guia são Pinheiro e Mineiro; Chaveiro e Xavante são pé de guia; aí tem, Alvoredado e Segredo na chaveia; e o Jeitoso e o Luxoso no cabeçalho. Perguntei-lhe se eles atendem pelo nome.

“Atendem pelo nome. Olha lá, eles já sabem que vamos cangar eles e já tão beirando. Eles ouvem tudo cê viu? Chego chamo eles vêm aqui na porta, e você vai ver todos esses bois aí, são bois dóceis, cê mexe com ele, é um boi sem maldade. Cê segura a cabeça dele, ele não te manda um chifre por maldade, igual esses meus aí ele já está acostumado com a gente, são boi já manso mesmo”. (Clodoaldo Junior, 2020).

No pasto, local de treinamento e onde ficam as parselhas de Clodoaldo, há um corredor para entrada, separado por uma porteira e um colchete. Carreiro e candeeiro separam os animais dentro deste corredor para facilitar a organização das juntas e para cangá-los. Mas, antes de

tudo, há que se ressaltar a importância de outro objeto: as guiadas, ferrões ou, simplesmente, varas. Feitas, em geral, de madeira lisa, as guiadas são instrumentos utilizados pelos carreiros e candeiros para condução dos bois. Em uma de suas extremidades repousa uma agulha, chamada rusticamente de ferrão, com a qual se espetam os bois.

No entanto, destaco que Clodoaldo me afirmou que essas espetadas são feitas em um sentido pedagógico e, em geral, apenas quando os bois se mostram por demais bravios, característica mais geral do processo inicial do amansamento. Juntamente com o ferrão, utiliza-se o chocalho, também com fim didático.

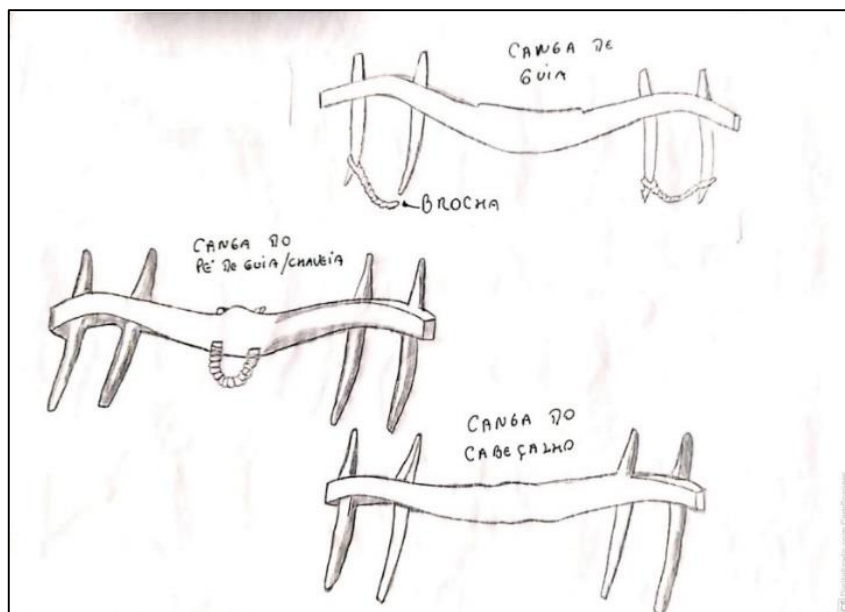
“Aqui ô, aqui tem as varas, tipo assim essas duas aqui é de guia. Mas sempre, tem lugar, igual região, que o povo não gosta, aqui mesmo aqui igual eu aprendi com meus tios e tudo a gente gosta de usar o chocalho aqui, porque a hora que você dá uma beliscadinha no boi, você vai escutar o chocalho né, aí depois na hora que você balança só o chocalho, não precisa ficar ferroando mais. É, só de balançar o chocalho ele vai saber que é o ferrão, aí tipo assim ele já está com medo ele não vai naquele, já balançou ele já vai”. (Clodoaldo Junior, 2020).

Ou seja, esta característica mostra, mais uma vez, a importância dos sistemas sonoros e de comunicação dentro do carrear. Além de atender pelos nomes, os bois vão se adaptando às diversas gestualidades e sonoridades comuns do treinamento. O chocalho presente na ponta das guiadas é um destes sistemas, em geral ele é adaptado com um tipo de peça de metal que faz o barulho característico, e, por vezes, utiliza-se o chocalho retirado de uma cobra cascavel morta. Outro detalhe importante, no caso de Clodoaldo, tem a ver com a ponta de suas guiadas. Ele não gosta de usar extremidades muito finas e afiadas, pois diz gostar de evitar, ao máximo, machucar os animais.

Há também diferenças entre os tipos de cangas que são utilizadas em cada junta do carro (DESENHO 15). Elas são posicionadas segundo suas estrutura e formatos, de modo que a canga da guia tem uma curva – chamada pelos carreiros e candeiros de galeio – maior na região central; a do cabeçalho tem um galeio mais acentuado ainda na parte central, ao passo que as cangas do pé de guia e da chaveia são peças cujo galeio é bem menor, de modo que um olhar menos detido pode até julgar que as peças são retas em sua totalidade. Clodoaldo ressalta que estes detalhes são importantes, pois a guia e o cabeçalho têm funções centrais no carrear, como destaquei. No caso da canga da guia, o galeio mais acentuado contribui com a força que os bois fazem para guiar o carro e, em especial, a canga do cabeçalho é projetada com uma curvatura maior para que, assim, ela possa, anatomicamente, encaixar melhor na região entre o pescoço dos animais, um pouco antes do cupim destes. Além do mais, o galeio mais acentuado promove uma resistência maior da madeira. Em alguns casos as cangas do meio e da chaveia são até

rudemente acolchoadas com o próprio couro bovino (obviamente, retirado de outro animal já morto) para que a madeira não machuque o gado que é colocado nessa posição do carro, tendo em vista que estes são, em geral, os que estão sendo amansados.

DESENHO 15 - Cangas



Fonte: Elaboração própria (2021).

Antes de colocar as cangas os animais são ajoujados em seus respectivos pares, unidos por uma corda fina que já fica amarrada em suas cabeças o tempo inteiro. Ajouja-se os bois tomando cuidado para sempre posicionar, do lado do carreiro, aqueles animais mais ariscos ou cujo processo de amansamento esteja menos avançado. Isso ocorre para que o carreiro esteja sempre de olho nos animais e, caso estes comecem a ‘sair do trilho’, ele os incite através da guiada e de sua presença para que voltem ao trecho.

“Ele é um boizinho que anda menos entendeu? Aí do lado do carreiro ele ve oce andando. Um exemplo, eu to andando do lado aqui né. Tipo assim ele sabe que eu to assim nele, aí ele não vai bambeare, ele sempre vai andar firminho sabe? Porque se qualquer coisa ele der uma bambeada eu dou um toque nele. E aquele de lá anda mais que ele, ele já pode ir do lado de lá que eu não preciso ficar olhando”. (Clodoaldo Junior, 2020).

Nota-se também que, durante o amansar, os bois são ensinados a se acostumar com o carreiro sempre os acompanhando do lado esquerdo. As juntas de bois que ficam do lado esquerdo da estrutura estão, portanto, preparadas para sentir a presença do carreiro, do candeeiro ou de outros transeuntes do seu lado. O mesmo não se dá com os bois do lado direito. Deste lado os animais não são treinados para assimilar a presença de pessoas, eles se assustam,

desconjugam a estrutura. É por essa razão que durante minha ida junto aos carreiros de Damolândia para Trindade, fui advertido para não ficar do lado direito dos animais.

Após ajoujar os bovinos, deve-se prepará-los em suas posições e, aqui, assume-se uma lógica que não pode ser retirada de seu curso: a guia é sempre a primeira a ser cangada, e isso se dá muito em virtude da docilidade e do treinamento destes animais (DESENHO 16). A canga então é posicionada entremeio à nuca e o cupim dos bois, de modo que duas outras peças de madeira, denominadas canzis, ladeiam seus pescoços. Os canzis são unidos, passando-se as broxas – amarrações, em geral trançadas em couro de boi – por dentre espaços (piques ou dentes) na madeira escavados para receber tal amarração. Sempre se conduz a broxação torcendo o couro de modo que ele entre da forma mais justa possível nos piques das cangas e para que de lá ele não saia facilmente.

DESENHO 16 - Uma parelha/junta cangada



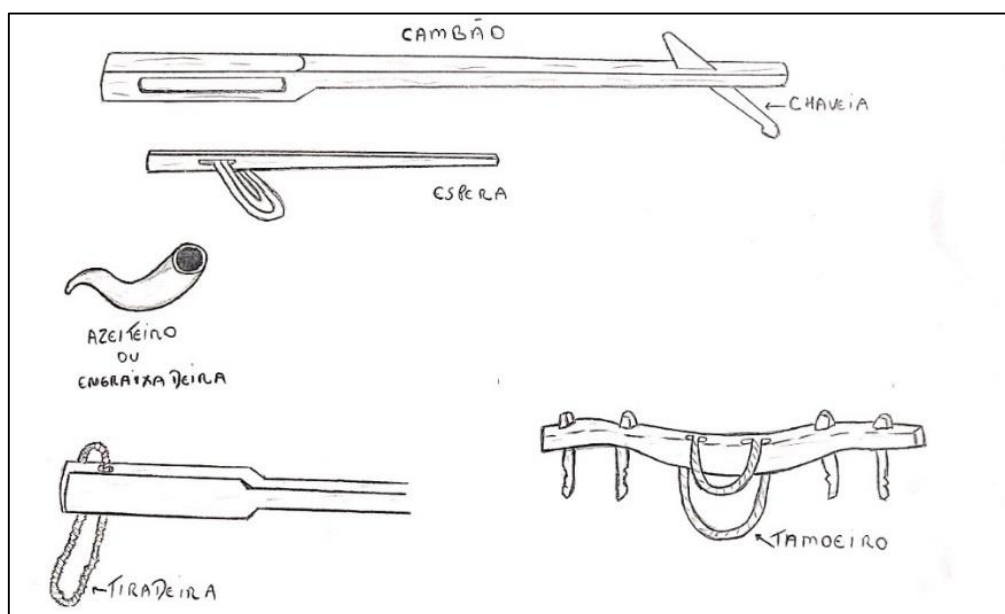
Fonte: Elaboração própria (2021).

Durante todo o processo a comunicação homem/animal é acionada através do aboio, um conjunto muito polissêmico de sons, sinais e onomatopeias. Em geral, o aboio é caracterizado por uma série de toadas sonoras muito específicas praticadas pelos carreiros; cercando os animais a cavalo ou a pé, e também durante as romarias, estes homens acionam uma série muito característica de sinais vocais que, de algum modo, funcionam como uma inter-relação existente entre homem e animal. Os nomes de cada boi são sempre chamados segundo instruções. Literalmente, conversa-se com os bois: “Rem mineiro rem, reem. Oooué, oooué. Abre mineiro, abre mineiro abre, abre, oooué, oooué, vai pinheiro vai, vai pinheiro, vai. Oooué, ouué”. Clodoaldo Junior me explicou que, por vezes, pensando no bem-estar dos animais, os carreiros

passam sebo de vaca nas ‘cacundas’ dos bois – região na qual a canga será colocada. Segundo ele, o sebo tem propriedades terapêuticas que diminuem eventuais dores dos animais, além de fazer com que haja maior aderência da canga no pelo dos bovinos.

Após cangar e broxar, vem a última parte da preparação: amarrar o cambão, uma peça de madeira que é passada exatamente no meio do galeio da canga e lá é afixada com outra peça de couro ou de corda trançada, denominada tamoeiro – que pode ser feito de corda trançada ou mesmo de couro. Nessa parte é comum utilizar couro de boi, em geral trançado e untado com banha de porco. No Desenho 17 trago o registro alguns dos componentes importantes para a canga funcionar.

DESENHO 17 - Componentes importantes



Fonte: Elaboração própria (2021).

Clodoaldo Junior prefere usar cordas trançadas pois, segundo ele, o couro requer mais atenção em especial em tempos secos, pois ele resseca e arrebenta, além de atrair ratos, que roem o material. Deste modo, tem-se o esquema que liga boi ao carro. A parte da frente do cambão conecta as guias, sua parte traseira pode ser constituída por outra peça de madeira, também denominada chaveia, que o liga ao cambão anterior; ou ele pode ser composto por um furo onde se passa uma corda que é chamada de tiradeira, que também tem a função de ligar um cambão ao outro. É bastante curioso notar como os bois da guia atingem um estágio tão dócil que aguardam pacientemente as outras juntas serem cangadas. Na verdade, de acordo com o avançar do amansamento, Clodoaldo me garantiu que, conforme as juntas vão sendo reunidas, os bois já vão se encaminhando exatamente para o local onde elas ficam dentro da estrutura

geral do carrear. Pude comprovar sua fala observando Alvoredo e Segredo indo exatamente para a chaveia.

As raças bovinas utilizadas para carrear são sempre preferenciais ao gosto estético ou de linhagem do carreiro. Os Caracus e os Curraleiros são os que em geral são mais utilizados. Mas há também amplo uso das raças Gir e Guzerá. No entanto, ressalta-se aqui que há raças que não são tão utilizadas para carrear tendo em vista a maior dificuldade no seu amansamento; e, segundo os carreiros, tal distinção é feita por causa da natureza do animal. É o caso da raça Nelore. Clodoaldo reforçou outras observações que o campo já tinha me apontado: a índole bravia do Nelore. Mas, como disse, este critério também varia de carreiro para carreiro. O senhor Adão Alves por exemplo, prefere o Nelore ao Gir. Já Clodoaldo se desfez de uma junta de nelores por serem bravos demais.

“Os outros nelores que eu tinha, eu tinha que entrar no meio aqui ó (diz enquanto vai entrando entremeio luxoso e jeitoso) com medo, já ficava velhaco com o pé, com coice. Agora essa aqui oce entrá ó, passa a mão. O outro (nelore) se encostar ele te manda o pé”. (Clodoaldo Junior, 2020).

Por fim, com as quatro juntas organizadas e devidamente preparadas, entra a fase específica do treinamento físico dos animais. Na última parelha de bois amarra-se, no cambão, uma tora de madeira e um pneu de carro cujo interior é recoberto com pedras. Segundo Clodoaldo o pneu é mais efetivo, pois seu formato redondo faz com que ele tenha maior aderência na terra, grudando mais e exigindo mais força dos animais: “Isso aqui é igual academia entende? Não tem uns cara que vão pra academia ficar mais forte? Tem uns até que levanta pneu. Pois é, com os bois é do mesmo jeito”, disse-me Clodoaldo. O amansador insiste que o peso que os bois puxam é muito pouco para animais de tão grande porte, sendo que ele, inclusive, muitas vezes sobe em cima do pneu para aumentar o peso da carga a ser puxada, como mostram as Fotografias 56 e 57.

FOTOGRAFIA 56 - Os bois em treinamento no pasto



Elaboração própria (2021).

FOTOGRAFIA 57 - Os bois em treinamento na estrada



Elaboração própria (2021).

Abrindo espaço pela estrada, entremeio às ramagens secas das bordas e salpicados pelo sol inclemente da manhã, seguem os bois devidamente acompanhados pelos amansadores. A poeira se levanta, companheira de viagem, juntamente com os mosquitos que açoitam incansavelmente a cara e o lombo dos bois, que, para se defender, atijam, a todo tempo, vassouradas com os rabos. Seguimos então um trecho com cerca de três quilômetros ao passo

lento dos animais, já que uma das primeiras e mais essenciais lições que o carreiro aprende é que não se aperta o passo da boiada, tudo se dá de acordo com o ritmo do boi.

6.1.4 Os gestos

*Que é que está fazendo o carro?
 O carro vem andando, sempre atrás de nós.
 Onde está o homem- do pau-comprido?
 O homem- do - pau - comprido- com- o
 - marimbondo - na - ponta está trepado no chifre do carro...
 E o bezerro- de- homem- que- caminha- sempre- na- frente- dos- bois?
 O bezerro- de homem- que- caminha- adiante vai caminhando devagar...
 Ele está babando água dos olhos...
 (Conversa de bois. Guimarães Rosa)*

Além da comunicação verbal, há gestualidades, verdadeiras técnicas dos corpos carreiro/candeeiro, que congregam uma polissemia de sentidos, aos quais tanto os humanos quanto os animais compreendem. As guiadas, ou ferrões, têm um papel importante neste ínterim, servindo como um tipo de objeto responsável pela mediação entre o homem, os animais e, por conseguinte, os carros. Quase sempre levadas apoiadas no ombro, as guiadas são uma espécie de batuta da sinfonia carreira. Há gestos gímnicos importantes na condução de toda a estrutura e, para compreender tais movimentos, é essencial perceber o papel do candeeiro dentro do sistema.

Em geral os candeeiros são personagens que aparecem obscurecidos diante dos carros de bois. Fala-se muito em estradas carreias, em histórias acerca de carreiros, no papel destes na romaria e nas festas de carros de bois, mas o personagem candeeiro se encontra eclipsado em quase todos os exemplos. No entanto, é necessário dizer que, em juntas de bois mais novos, o candeeiro tem um papel, por vezes, mais importante que o próprio carreiro. A designação mais geral dessa constatação se dá pela sentença proferida por Clodoaldo, mas que também ouvi dos carreiros que iam de Damolândia (GO) para Trindade (GO): “O candeeiro guia, o carreiro toca”.

“No caso eu faço a posição de carreiro né, carreiro é o que toca, candeeiro é o guiador. Geralmente o candeeiro é quem tá aprendendo, mas pra te falar a verdade mesmo, o candeeiro é quem comanda o carro. Ele que manda alí ó tudinho. Tipo assim, meu processo aqui é só tocar mesmo, pros boi firmar. É por eles pra andar entendeu? Igual, lerdou, manda a vara (cutuca com a guiada) bora, é pra firmar entende? Eles tem que andar, tem que puxar, senão uns vai deixando os outros fazer força sozinhos. Essa guia aí por exemplo, ela é tão acostumada que se os outros bambear aqui ela continua puxando. Aí vai ficando um boi lerdo, então você tem que tá mandando”. (Clodoaldo Junior, 2020).

Posicionado na frente das juntas de bois, o candeeiro é responsável por fazer a trilha que vai ser percorrida, de modo que os bois da guia seguem seus passos e obedecem aos seus gestos. Quando é necessário parar o carro, estabelece-se uma comunicação entre candeeiro e carreiro através do aboio, mas também através das guiadas. Para que a guia pare de andar o candeeiro se posiciona na frente dela e coloca a guiada exatamente no meio da dupla de bois, ‘conversando com eles’ e ordenando que parem. Imediatamente eles param de andar.

É preciso haver uma sintonia entre candeeiro, guia, carreiro e a última junta de bois – o cabeçalho, pois exatamente no momento em que o candeeiro faz os gestos para pausa, o carreiro deve posicionar sua guiada na frente da última junta para que ela também pare de andar. O gesto para que estes tornem a pegar a toada é o mesmo, o candeeiro posiciona a guiada no meio da guia e ordena que se volte à trilha. Na Fotografia 57 se vê Osvaldo Junior desempenhando seu papel de candeeiro.

FOTOGRAFIA 58 - Osvaldo Júnior (o chofer) fazendo seu papel de candeeiro. Detalhe para a forma com que ele posiciona a guiada



Fonte: Elaboração própria (2020).

Também se para o carro quando o candeeiro pausa abruptamente de frente à guia, colocando os braços abertos, com a guiada em uma das mãos levantada em posição vertical; ou quando ele faz a mesma pausa, dessa vez com a guiada em posição horizontal, segurando-a com as duas mãos. Em ambos os momentos é sempre necessária a comunicação entre homens e entre animais, momento no qual o aboio entra mais uma vez em ação.

Um dos motivos pelos quais o candeeiro é sempre relegado ao segundo plano talvez seja a questão etária, tanto dos homens quanto dos bois de carro. O papel é quase sempre desempenhado por aprendizes de carreiro, além do mais, conforme as juntas vão sendo amansadas, elas ‘pegam o trilho’ sozinhas, sem a necessidade dos candeeiros – o que, neste caso, chama-se guia solta. Neste caso as juntas seguem acompanhando sempre os carros que vão na frente ou, no caso de quem esteja na vanguarda, os animais simplesmente seguem o trecho.

Segundo Clodoaldo, uma vez que os bois já começam a se adequar nas posições dinâmicas das juntas e que efetivamente começam a ir para os carros cada vez mais constantemente, eles também começam a se adequar ao tráfegar e, principalmente, ao cantar dos carros; estes sons que o transporte ecoa ajudam efetivamente na disciplina e no tráfegar dos bois. Portanto, conforme os bois findam seu treinamento (FOTOGRAFIA 59), tornam-se experientes animais carreiros e o candeeiro acaba sendo menos importante, de modo que, em muitos casos, mantém-se um carreiro e um candeeiro pelo gosto que este último adquire por carrear, por costumes típicos de cada região em suas configurações culturais ou apenas por expertise estética.

FOTOGRAFIA 59 - Bois já findando o treinamento



Fonte: Elaboração própria (2020).

Por fim, após passarem uma manhã inteira treinando, os bois são encaminhados de volta para o pasto (FOTOGRAFIA 60). Ao retornar para a propriedade onde ficam, nota-se que manobrar um carro de bois exige perícia de carreiro e candeeiro quando se precisa fazer curvas

mais fechadas. Os bois não andam para trás, carro de boi não dá marcha ré: “Isso aqui é igual aquelas carretas grandes, tem que ir lá frente pra fazer a curva”. Finalmente os bois ficam em posição para serem descangados e, neste momento, já se nota que estão ansiosos para isso.

FOTOGRAFIA 60 - Seguindo de volta para o pasto



Fonte: Elaboração própria (2020).

Mas, até para desfazer a estrutura existe a ordem correta: para cangar se começa da frente para trás, indo da guia, em ordem decrescente, até chegar na última junta; para descangar o processo é o inverso. Deve-se sempre descangar os animais começando pelo cabeçalho, em ordem crescente até a guia. Clodoaldo explica que isso se dá para evitar que os bois do pé de guia e da chaveia saiam em disparada, já que se trata, quase sempre, de animais menos treinados. Uma vez soltos no pasto, os animais se dispersam pelo pasto, procurando sombra e água.

6.1.5 O trato dos bois

*“Nós somos bois... Bois de carro...
Os outros, que vêm em manadas,
para ficarem um tempo das águas pastando na invernada,
sem trabalhar, só vivendo e pastando,
e vão se embora para deixar lugar aos novos que chegam magros,
esses todos não são como nós...”*
(Conversa de bois. Guimarães Rosa)

A respeito da romaria para Trindade (GO), há todo um envolvimento por parte não apenas da população trindadense, mas das cidades das quais os carreiros partem, além do público curioso, de gente afeta ou desafeta às romarias. As festas e os desfiles de carreiros também envolvem ampla participação de variadas camadas sociais. Esta interação, ainda que direta ou indireta da população, daqueles que compreendem ou não a profundidade dos significados envolventes na romaria e no carrear, leva a muitas opiniões divergentes sobre a real necessidade de manter a romaria, tendo em vista em especial dois aspectos: o primeiro é relacionado à questão da mobilidade. Se o carro é lento, visto por muitos como modo de locomoção arcaico e antigo, porque não ir para Trindade (GO) de automóvel ou por outro meio mais rápido? A segunda questão está imbricada na primeira e, em muitos sentidos, configura-se mais como uma afirmação, em geral proferida por aqueles que não compreendem o *ethos* rural e as formas de tratamento, criação, amansamento e toda a logística que envolve o carrear de fato e a situação dos bois. Afinal, os bovinos são maltratados?!

Para este trabalho entendo que, visando tentar dialogar com estas duas linhas de pensamento, é necessário recorrer à etnografia. Somente através dela é possível hipostasiar raciocínios que não têm a pretensão de oferecer uma ou mais respostas concretas e dogmáticas sobre as questões, mas buscar ampliar a episteme deste debate tão complexo quanto necessário. As discussões atuais acerca da permanência ou não da romaria, em virtude do tratamento aos animais, pode oferecer um amplo horizonte empírico, ainda que não seja minha intenção propor um paradigma universalista para lidar com a romaria. O ir e vir dos bois e dos carros, as muitas interpretações, significados e práticas sociais da romaria são eventos menores, que se defrontam como signos de uma sociedade em vias de transformação que flerta com a modernidade, mas que ainda tem símbolos de um passado poderoso.

Durante a minha ida de Damolândia para Trindade junto aos carreiros, observei na manhã do dia 01-07-2019, enquanto os bois estavam sendo tocados para serem cangados, notei que pedras ou pedaços de pau que estiverem ao longo do caminho também podem ser utilizados, de modo que não há espaço para melindres de tratamento humanizado. O boi é respeitado, admirado e necessário a tudo que se assiste na romaria, é um animal forte e portentoso, portanto, a lida com eles é feita de forma rústica, obedecendo a critérios instituídos dentro da cosmologia rural. O que impera é ‘o jeito da roça’, assim, aqueles que não têm contato com o universo do campo, diriam haver um tratamento bruto dirigido aos animais.

Durante os dias da festa, em 2019, circularam muito, nas redes sociais, algumas imagens argumentando que, de forma geral, há prática de maus tratos com os animais durante a festa (FOTOGRAFIA 61). Também se questionou o porquê de uma festa de viés religioso insistir

em realizar uma romaria onde os mais sacrificados com o esforço seriam os bois e não os carreiros/romeiros. Defensores dos animais sugerem que a ‘tradição’ (colocada entre aspas de forma provocativa), nada mais seria que uma prática de maus tratos institucionalizada pelo histórico da romaria. Por outro lado, alguns críticos sugerem que seria mais adequado fazer a substituição dos carros de bois por transportes que de fato os substituíram na lida do campo.

FOTOGRAFIA 61 - Imagens compartilhadas em redes sociais da festa de Trindade em 2019



Fonte: Origem desconhecida (2019).

Sobre estas considerações, alguns apontamentos devem ser colocados: em primeiro lugar, sobre as imagens, argumento que estas representam o registro de algumas exceções, que, no entanto, são tratadas pelo público leigo de maneira universal. Assim, difundem um signo referente ao carro de bois que se dispersa pelo movimento de generalização, cuja prática inferente à sua dinâmica linguística – ou em nosso caso imagética, conduz ao processo de formação dos estereótipos, como ensina Hirano (2013). Reduzir o todo a uma pequena fração de seus componentes conduz à formação naturalizada e difundida de representações estanques sobre os múltiplos significados do carro de bois; ao afirmar que na romaria todos os animais sofrem maus tratos está se efetuando uma estratégia discursiva metonímica, processo típico do movimento de estereotipação.

Desse modo, as imagens que circularam na internet trabalham no sentido de caracterizar a romaria como um todo, de modo que, ao mesmo tempo em que se reduz todos os bois envolvidos na festa às imagens que expressam apenas alguns destes, agrega-se todos os outros

na situação de violência e maus tratos. Citei tais imagens com o intuito de demonstrar que vislumbrar e valorar toda a romaria a partir de signos, como estas imagens em particular, padece de um reducionismo estanque. A relação entre carreiro, carapina, amansador e candeeiro com seus bois é bem mais complexa e merece ser desdobrada mais detidamente. Como mostra Castro (2011), a relação entre boi e homem é, antes de tudo, ambígua. A autora, que viajou com os romeiros de Inhumas (GO) para Trindade (GO), observa que:

A relação do romeiro de carro de boi com os animais, como já mencionamos é complexa e ambígua, se por um lado o romeiro violenta os animais, com o uso da “vara de ferrão” ferindo o animal para que ele ande mais rápido. Por outro lado percebe-se um grande cuidado e zelo com os animais. Um dos bois, do carro que nos acompanhamos ficou “estropiado”, (machucou o casco por baixo) durante a romaria no trajeto do Bugre à Trindade. O romeiro responsável pelo carro de bois chama o boi pelo nome (cada boi tem um nome) joga gasolina no casco e diz que aquilo vai ajudar a sarar. É um orgulho para o romeiro participar da romaria e mostrar seu carro de bois grande, bem equipado que “canta bonito”, seus bois fortes, e dóceis. Durante o ano o romeiro se ocupa periodicamente do carro e dos bois, ou seja, a preocupação, os preparativos para a romaria não se resumem somente aos dias da festa. No período que antecede uma romaria e também depois dela, o romeiro de carro de bois se ocupa dos cuidados principalmente com os animais, se preocupa em mantê-los, em forma, treinados para puxar o carro de bois e também mantê-los em um pasto que lhes garanta boa alimentação. Os animais são alvo da vigilância por parte do romeiro durante todo o ano. Esporadicamente os bois fazem trabalhos forçados, com puxar milho, lenha, etc. Isso para que os mesmos não engordem demasiadamente e estejam preparados para a longa e penosa caminhada da romaria. (CASTRO, 2011, p. 74).

Maus tratos aos animais de fato ocorrem durante as romarias. Isto é uma constatação visível mesmo a olhos leigos a respeito do assunto. Mas o que também é uma constatação é que estes maus tratos são malquistos por aqueles que veem a romaria em sua profundidade religiosa e sociocultural e entre os carreiros mais tradicionais. Em suma, não se pode confundir as formas de tratamento dos bois efetuadas por carreiros, candeeiros e amansadores a partir de parâmetros comparativos entre um bovino e um animal doméstico; nem dizer que todos os carreiros praticam maus tratos, ou que todos os bois são vítimas de violências e agressões incisivas e desmedidas. Como já situei, é necessário impor certa força e certa disposição mais aguda no sentido de que os bois são animais de grande porte, de modo que não dá para se esperar uma resposta deles a intervenções menos enfáticas.

As falas do senhor Adão e do senhor Clodoaldo reforçam o quanto a prática de violência desmedida contra os bois leva o próprio carreiro a ser malquisto entre os seus. Neste ponto, a afirmação ‘Ser carreiro não é para qualquer um’ me parece refletir em muitos aspectos, um deles é na construção da relação entre homem e boi, tendo em vista que alguns que não conseguem estabelecer este vínculo recorrem à violência desmedida para criar um laço de

subserviência pautado no medo, o que, como afirma o senhor Adão, vai contra a natureza do animal.

“Isso assombra o boi, o boi fica estressado ele cisma com você, ele toma medo. Então, não é mansar eu não entendo por aí. Agora muita gente não. Mete o porrete, e o nome da pelada come⁴², não, eu não entendo por aí. Por aí eu não gosto.

(Pergunta): O senhor acha que isso desmerece vocês, que amansam certinho?

É, tem uma diferença muito grande, sei que é muito grande, a diferença um do outro. Uns sabem, outros não sabem de nada”. (Adão Alves, 2020).

A preocupação com a situação física dos bois é uma constante antes, durante e depois não apenas da romaria e dos desfiles, mas no dia a dia. Clodoaldo Junior faz questão de se posicionar sobre o assunto. Questionei-o sobre como eles, carreiros, enxergam o posicionamento daqueles que defendem que a romaria normaliza os maus tratos aos animais. Segundo ele:

“Tipo assim, carrear é um trem que tem que fazer por gostar, o povo fala muito de judiação eu não acho que é judiação não, porque você tem o gasto o ano inteiro com eles, eles só ficam comendo e bebendo, é só para fazer força de vez em quando na canga e o boi o que ele faz na canga aí ele não usa a força dele tudo. Ele não usa a força dele”. (Clodoaldo Junior, 2020).

Ele reforçou que não gosta de usar de violência com os animais durante o treinamento, de modo que até mesmo suas guiadas não têm extremidades pontudas. Seu cuidado começa quando vai cangar os bovinos.

“Aí chega lá agora ele segura em parelha eu ponho a canga. Sempre ce conversar (com os bois) com carinho. Tipo assim, se o boi te levar na maldade você leva ele na maldade. Se ele levar o ce na tranquilidade ce leva ele calmo. Nem sempre bater, nem sempre ser mal com o boi. Se ele me der o lado bom eu dou o lado bom pra ele”. (Clodoaldo Junior, 2020).

E, durante o trajeto de treinamento, arrastando madeira e pneu, ele continuou a dizer: “Eu não ponho muita ponta no ferrão pra não furar, só pra cutucar mesmo. Aqui ó, como não acostumou ainda você vai e dá um cutuca nele. Vai chaveiro, vai chaveiro, vai chaveiro. Ta vendo? Aí ele firma na canga”. Conforme a experiência dos bois vai aumentando, estes vão ficando cada vez mais ‘traquejados’.

⁴² O ‘nome da pelada’ é uma transfiguração léxica pela qual o xingamento ‘desgraça’ é referida. Boa parte do imaginário social no qual estive inserido acredita que tal palavra funciona como uma espécie de chamamento do demônio.

Acerca deste assunto, as comparações entre boi e homem são muito comuns. Eu já havia notado esta referência no trabalho que Castro (2011) conduziu com os carreiros de Inhumas (GO). Em uma de suas entrevistas um carreiro utilizou a comparação entre boi e crianças:

Eu acho que o carro de boi é um instrumento muito bem feito, um instrumento muito organizado, precisa ter uma técnica muito grande pra fazer um carro de boi. O carro de boi é feito de pau e é os bois que arrasta e eles veio pra isso, pra arrastar um carro de boi. Mas não pra nois escravizar eles tanto e bater tanto. Agente tem que educar, como se educa um filho, cê educa uma criação, boi cê conversa, cê explica, porque o boi se cê conversar com ele na hora, falar com ele certinho e carinhar ele, ele é dócil. Tudo bem que cê tem que educar, mas nem toda hora o boi precisa apanhar entendeu? (CASTRO, 2011, p. 54).

Clodoaldo fez comparações muito parecidas ao se referir aos bois:

“É igual a gente, tem uns caboclo bravo e uns manso. Já de natureza, já tem uns caboclo mais nervoso, tem uns que é calmo que é tranquilo, aceita desaforo. Aí tem uns que é mais desaforado não aceita. Aí a gente vai enquadrando eles (os bois) devagarinho vai amarrando, olha lá, vai mexendo com jeitinho, conversando, ooué, ooué. Boi é igual menino pequeno, apanha um pouquinho pra aprender”. (Clodoaldo Junior, 2020).

As comparações que sugerem proximidade entre carreiros e animais por meio dos vínculos que se criam são um fator recorrente no universo dos carreiros. No entanto, esta relação é paradoxal a ponto de, no fim, a separação entre um e outro permanecer. Os bois de Clodoaldo podem exercer o papel de carreiros com até dez anos de idade e, em geral, boi de carro vive de oito a dez anos. Neste período são de fato bem tratados, consomem bons mantimentos, em especial nos períodos de seca para que o trato não deixe faltar nutrientes necessários para o desenvolvimento do animal. Há sempre uma preocupação financeira por parte dos criadores no que se refere ao trato dos animais, consomem rações especiais e sempre têm a saúde inspecionada. Durante o processo de amansar é comum alguns garrotes emagrecerem, o que, segundo os carreiros, vai da ‘natureza’, ou seja, da índole do animal. Clodoaldo e Adão afirmam que há bois, e mesmo vacas, ‘de natureza tão ruim’ que literalmente morrem de raiva.

Já o senhor Adão Alves vê com bons olhos a prática de carrear pelas novas gerações, mas não gosta da forma pela qual alguns jovens agem, utilizando de violência para com os animais, em especial durante o amansar.

Uma criação tem muita inteligência, muita, muita. Mas ai vai depender do peão. Se você souber aproveitar você faz dele o que você quiser, ai vai depender do carreiro. Agora hoje tem muito amansador assim, que quer arrumar o trem no porrete, quer arrumar no cacete, não pode está errado, não adianta. (Adão Alves, 2020).

Para ele, o que chamam de judiação com os animais nada mais é de que um desconhecimento do amansador no que se refere a “não saber falar com os bois”. Ele também ressalta que, ao se praticar violência com os bois, estes nunca atenderão aos apelos dos carreiros através da comunicação, mas através do medo.

“Ele (o boi) já vai atender mais, na parte da ignorância né? Ai já não é uma origem né? Não é certo ele já vai atender você sabendo que vai apanhar, não é certo, não é uma coisa normal. Agora esses amansadores de hoje, igual ali na capela mesmo, tem uns meninos animados. São meninos bons, mas bate demais, amansa assim judiando”. (Adão Alves, 2020).

De todo modo, retomando a ambiguidade da relação entre homem e animais, após os bois atingirem certa idade, quando não mais conseguem carrear, ou seja, ao se tornarem ‘erados’ demais, a despeito de todo o vínculo que se cria entre homem e criatura, o fim é vender o boi para o corte. Os carreiros, em geral – e Clodoaldo corrobora essa ideia, justificam este fim ao dizer que não se pode ter prejuízo. Afirmam que o boi é um companheiro, é um amigo, mas foi feito por Deus para nos servir de alimento, então, este é um fim normalmente aceito, mesmo que se apegue tanto a ele. E, de todo modo, também se justifica que o boi de carro tem um tempo de vida muito mais extenso que o de corte, pois, enquanto o primeiro pode passar até dez anos na lida, o segundo, em geral, é abatido aos três anos de idade. Este prolongamento da vida do boi, aparentemente, também serve enquanto consolo emocional à consciência dos carreiros, pois, no fim, sabem que cuidaram dos animais e deram a eles um tempo de vida privilegiado se comparados aos outros bois.

“(Pergunta): Aí é quantos anos para ficar numa guia dessa Clodoaldo?
Clodoaldo: Eu acho que dez anos um boi roda. Mas vai do ser humano também, tem uns que não aguenta andar o pé dói, isso é boi também tem boi que não aguenta andar muito longe começa a mancar o casco dói, aí vai indo ele vai ficando muito pesado não dá conta de andar, aí não é que a gente queira cê é obrigado a desfazer.

(Pergunta): Aí vende?

Clodoaldo: Aí vende! O fim de todos vai ter que ser, para não ter prejuízo. Ele passa um tempo a fase mais bonita dele é quando ele tá grandão erado a gente tenta curtir ao máximo ele erado até que quando eles de conta entendeu? Ai quando ele tá erado vende para matar, tipo assim ele passa mais tempo se ele tiver na canga com a gente do que...

(Pergunta): Do que ele for pego para o corte?

Clodoaldo: No pasto ele virou garrotinho e já morre. No caso não, nós espera erar mesmo, boi velho. É bom você esperar eles erar. Esses dois da frente já era para virar carne, do jeito que eles tá aí, pra nois não, esse aí, eu intenção esses dois boi pode viver uns cinco anos ainda. Você viu, é uns bois bem dócil onde cê precisa eles vai atrás.

(Pergunta): Apega né?

Clodoaldo: Eles se apegam na gente e a gente se apega neles. Aquele ali mesmo (o candeeiro), com boi nossa senhora. Pega amor né. Igual cachorro de casa, criação”. (Clodoaldo Junior, 2020).

Estas constatações ficam mais evidentes ainda ao se levar em conta outro aspecto, demonstrado no trabalho de Duarte (2004), quando ela destaca que, para muitos romeiros e carreiros, a festa do Divino Pai Eterno também funciona como um mercado de venda e troca de gado. Em meu campo notei que, nos desfiles, este processo se repete. Enquanto estive com o senhor Adão Alves ele estava orgulhoso do bom negócio que havia feito vendendo, a um bom preço, uma parrelha de bois juntamente com dois rodeiros de carro.

Tal discussão reforça a complexidade referente aos bois e como as visualizações sobre estes são subjetivas; bois são companheiros de trabalho, ao mesmo tempo que são ‘romeiros’ ao pagar a penitência junto a homens e mulheres. Os bois são também o símbolo metonímico referente à fronteira entre campo e cidade. Para alguns, o boi é só um animal e deve ser tratado de forma violenta, de modo que se perpetue a hierarquia entre homem/bicho. Para outros ele é como uma criança e deve ser ‘educado’ como tal. Alguns os veem apenas como uma mercadoria de troca/venda. Para outros o boi é como um animal doméstico, merecendo tratamento diferenciado, atenção e boa alimentação. A pluralidade e a polissemia de sentidos sobre eles se estendem da mesma forma que se alargam as romarias e os desfiles, juntamente com o número de participantes. Mas, em todos os casos, o que se nota é que não se pode generalizar nenhum papel, seja a de uma espécie de carreiro mítico ou a do carreiro violento, bruto e rústico que apenas explora o boi.

De toda forma, estas divergentes maneiras de interpretação sobre o carrear, em especial sobre os carros e os bois, são o ‘preço a se pagar’ pela amplitude do alcance da romaria dentro do panorama estadual e mesmo nacional. Conformeajuíza Albuquerque Júnior (2013), quando as visibilidades das práticas populares passam a ser objeto de curiosidade por parte das elites intelectuais, dos agrupamentos políticos e do povo em geral, ocorre um interesse de policiamento e controle das mesmas.

A ida do povo e as suas manifestações culturais se faz de forma cada vez mais frequente, guiadas agora por uma curiosidade de saber e, também, por um afã de controlar, de ditar regras, de dominar estes territórios sombrios e desconhecidos. Não se trata, apenas, de visitar ou revisitar, mas de revistar também. (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2013, p. 41-42).

A festa do Divino Pai Eterno e os desfiles de carreiros situam-se, enquanto eventos amplamente difundidos na mídia, como manifestações culturais que sofreram metamorfoses com o passar do tempo. Assim, é de se esperar que tais características as situem enquanto fenômenos que esteja constantemente recebendo críticas e, boa parte destas, são, em muitos sentidos, construtivas. Modificar-se para permanecer tem sido uma das marcas da religiosidade católica em circuito nacional, conforme apontam Moreira e Sofiati (2018). Mas há também outras interpretações para além do sagrado envolvidas, como mostro a seguir.

6.1.6 “A chuva não pegava no carro”

Lidar com bois, tal qual toda a labuta da roça, é algo que requer não apenas o desprender habitual de esforço físico, mas um conjunto de conhecimentos técnicos e práticos os quais se aprende através do trabalho diário, do esforço cotidiano e do contato com a experiência – ou os mais experientes. Mas apenas as questões mundanas não são suficientes para integrar, de forma completa – e mesmo complexa, a realidade cotidiana rural. Um dos aspectos que ouvi, direta e indiretamente, durante o trabalho de campo, é que alguns saberes mais antigos se perderam durante o decorrer dos anos.

Um destes saberes seria a capacidade que alguns amansadores/carreiros teriam de benzer os bois, de, através de rezas e orações, reduzir um novilho ou boi erado de índole violenta e irascível à docilidade, domesticando-o e tornando-o um submisso boi carreiro bem comprometido com o trabalho. Infelizmente, não pude ter contato com nenhuma dessas rezas ou encantamentos, muito embora os carreiros comprovassem a existência delas.

Ou, pelo menos, eles supunham que, em alguns casos, alguns sujeitos portassem uma aura tão inacreditável ao lidar com os bois que a única explicação seria a de que eles benzessem os animais. O Senhor Osmiro afirmou que “O povo de antigamente sabia esses trem mesmo”. O senhor Adão Alves foi além, citando o caso de um senhor de nome João Inácio, que, segundo ele, não apenas podia encantar os bois, mas cujas orações e poderes refletiam na natureza e nas condições naturais.

“(Pergunta) antigamente o pessoal sabia benzer os bois para amansar eles, seu Adão? O senhor conheceu alguém que fazia isso?”

Eu conheci um veio, do tempo que eu era criança ele era carreiro do veio Batista Cesário, até ele não é meu tio, mas eu costumo tratar ele de tio Batista, chamava João Inácio, esse veio ele era tão complicado nesse sentido que você está dizendo. Tio Batista mandava ele ir em Itaberaí buscar cal de carro de boi, naquele tempo eu era menino pouco maior que esse Miguel aí (aponta para o neto) ele saía da casa do seu

veio Batista ali, perto da Vila de Santa Rita. O serviço dele era lá, ainda ali perto de Itaberaí buscar cal, saída dali e ia buscar virgem para fazer uma casa um trem né? Você sabe que o cal virgem pega fogo né? Você sabe disso né, ele ia para ir podia molhar no caminho do jeito que for, naquele tempo ninguém, conhecia um plástico nem nada, isso aí não existia. Ele ia, chegava lá carregava o carro vinha embora, sem um nada para tampar o carro, muitas das vezes ele andava na enxurrada e a chuva, não ia onde que ele estava. A chuva não pegava o carro. As vezes era três dias de viagem, carro cheio de cal, se chovesse o carro queimava tudo, acabava com tudo chovia assim no é da serra onde ele estava, as vezes na frente ou atrás onde ele estava, muitas das vezes não ia. Muitas das vezes ele rodava na enxurrada, a chuva não pegava no carro”. (Adão Alves, 2020).

As habilidades sobrenaturais do senhor João Inácio também se estendiam para o controle do fogo no que se refere à feitura de aceiro:

“Ninguém queimava uma roçada sem chamar o João Inácio, que naquele tempo se pulasse um fogo, queimava meio e mundo né? Sabe como é que eles aceiravam lá com ele com o veio? Chegava lá, mostrava pro velho: seu João, essa roçada aqui, passa lá assim, assim. Pode deixar. Ele ia lá e cortava três galhos de um ramo bem verdinho, dizem eu não lembro eu era criança, disse que ele arrancava, e com os galhos e um chapéu em uma mão, arrastava os galhos assim... Pegava aqui né, vamos supor pegava aqui dava volta, circulando a roçada, dava volta lá pegava aqui: já pode pôr fogo.

Pergunta: Benzia o lugar?

O fogo ia estralando até chegar naquele lugar (que ele benzia) dali pra trás”. (Adão Alves, 2020).

Esta história narrada pelo senhor Adão nos faz compreender o quanto a realidade cotidiana da roça também é dotada de aspectos sobrenaturais. Como já situei no principiar desta tese, os tons biográficos são força motriz envolvente para a realização desta pesquisa. A prática de ouvir estórias e histórias dos mais velhos, em especial de minha mãe e de meu pai, tornou-se recorrente na criação de nossa família. De modo que, não raro, associava-se a existência do sobrenatural com a mesma naturalidade pela qual se estabelecia o culto ao Divino Pai Eterno e aos demais santos e entidades protetoras. Estes causos nos eram passados através da riqueza elementar da narrativa oral, mas não se pode compreendê-los apenas enquanto visão estanque de rele narrativas associadas ao pleito caduco ou ingênuo das crenças absurdas.

Um de meus entrevistados me concedeu uma entrevista sobre este tema e me pediu para não ter seu nome citado; assim, vou denominá-lo apenas Interlocutor. Quando citei o relato que me foi concedido pelo senhor Adão Alves sobre a chuva, o Interlocutor completou dizendo que, por vezes, não se trata de benzer a chuva, mas sim o vento. Além das nomenclaturas benzer e feitiço, ao menos duas outras terminologias também são utilizadas: ‘amarrar’ e ‘pôr privilégio’. Acerca do carro de bois, o narrador, afirmou que ainda existem muitas orações para ‘amarrar o

carro’, assim, nem o veículo e nem os animais conseguem andar em virtude destas rezas, a não ser quem algum membro da comitiva saiba como ‘desamarrar’, ou seja, desfazer o feitiço.

Ainda segundo o entrevistado, há três formas de se desamarrar um carro de bois nessa situação. No primeiro é necessário que candeeiro e carreiro cruzem as suas guiadas pedindo a Deus para tirar o mal dali. No outro é necessário que se inverta a junta da guia com a do cabeçalho, para que assim o mal que tenha sido colocado na comitiva se confunda e se desfaça. Mas, se nenhum destes métodos funcionar, é preciso que se vá até a parte traseira do carro de bois, rezar um Pai Nosso e pedir a Deus para ‘que todo mal que esteja à frente seja jogado para trás’. Sobre este assunto, o narrador me contou um caso ocorrido com ele e sua comitiva:

“Eu já vi muito fato acontecer no carro de boi, muitos mais é muitos mesmo... já aconteceu cum nois. Eu tava junto uns cinco anos seis anos atrás, nois foi numa festa na Capelinha dos Gomes de carro de boi, era o derradeiro domingo de julho, nois foi nessa festa, tava eu, um tio meu e um primo né. Meu tio tocando o carro e meu primo candiano, chegou num ... Ali pra chegar na capela daqui pra lá na linha da capela, é um morrinho lá, uma subidinha lá, uma subidinha atoa, meu tio tava com oito boi erado e os boi parou, a guia parou assim de uma tal maneira parece que pregou no chão, e num arredava do lugar, e baixou a cabeça a guia. Meu tio tava muntado numa égua, e eu tava assim do lado dele, e ai meu tio cumeçou a ferroa os boi e o carro não saía do lugar. Num aluía, e ai tem uma crença né, no meio dos carreiro que cruzar as vara né, candeeiro e o Carrero que cruzar as vara aí desamarra né. E aí meu tio jogou a vara pro meu primo que era filho dele né, e o primo meu jogou a vara pro pai e os boi num arredou do lugar. Ai meu pai já tinha me ensinado uma coisa. Meu pai me ensinou assim que quando acontecer uma coisa dessa, ce passa pra trás do carro e reza um Pai Nosso e pede pra tirar o mal que tá na frente pro mal passar pra trás né. Aí meu tio desceu da égua e me falou ‘oh ce segura a égua aqui pra nois, eu vou descer porque as vezes nois desencrava) e mandou ferrão nos boi. E nada, os bois num saía do lugar. E eu assim do lado olhando aquilo né, lembrei do que meu pai tinha falado, passei pra trás do carro e rezei um pai nosso, e pedi pra passar o mal pra trás.... Eu não sei o que que aconteceu, eu sei que eu ...quando pedi pra passar o mal pra trás eu senti uma coisa passar do meu lado, e eu tava segurando o cabresto da égua, e a égua também viu. A égua sentiu aquilo ou bateu nela, não sei o que que foi, ela pulou em riba de mim, mandou a maçã do peito no meu ombro, quase que ela me derruba e passa por cima de mim. Aí eu olhei pra trás né, pra ver se alguém tinha batido na egua né, não tinha ninguém. Mas lá atrás, em cima de uma ponte, lá no corgo tinha uma mulher que não saía do feiticeiro olhando. Mas ai quando aconteceu isso, que o mal passou pra trás e foi embora acabou, os boi levantou a cabeça e foi embora tranquilo”. (Interlocutor , 2021).

Assim, se Malinowski (1978) ressalta que a magia é parte integrante da vida produtiva das populações por ele estudadas, o saber e as crenças religiosas e mágicas também são recursos simbólicos importantes aos carreiros aqui exemplificados. Benzer o pasto, recorrer à devoção do santo de preferência, deixar de trabalhar no dia de Santa Luzia, dedicar-se ao carro de bois tendo como motivação ir na romaria ao Divino Pai Eterno, todos estes aspectos são fundamentais dentro da cosmologia dos carreiros e carapinas.

O mesmo interlocutor faz questão de ressaltar outro aspecto: o da discrição. Segundo ele, os indivíduos que possuem estes saberes, são muito comedidos ao falar a respeito do assunto:

“As... As pessoas, que sabe fazer esse tipo de coisa, que benze, que põem privilégio, que é... Bota olho ruim, eles não fala, eles num, conta, hoje isso é uma coisa que é muito mal vista então as pessoa não fala, aqui em Goiás ce não acha fácil uma pessoa que assume isso né. Uma outra coisa que e pode ser feito pra desamarrar o carro é o ce rezar o Pai Nosso e pegar a junta do cabeçalho, e põe na guia, e pega a junta da guia e põe no cabeçalho. Isso também costuma desamarrar o carro de boi”. (Interlocutor, 2021).

É necessário compreender que tais narrativas precisam ser vistas como produtos de ações simbólicas socioculturais, sendo que a transmissão das mesmas é salpicada por visões de mundo na qual as transcendências estão aqui, ao meu e ao nosso redor, e se anunciam por meio dos mais diferentes signos da natureza e dos animais. São produtos de um misticismo catalisador de realidades fugidias dos “antigos”, mas reanimadas diante de muitas variáveis, as quais o homem de hoje não tem controle.

Também incremento estas narrativas aqui por compreender que através delas é possível situar melhor a relação entre carreiro e animais, pois a relação ambígua destes homens com os bois e a paisagem é marcada por diversos tecidos semiológicos (e mesmo semióticos), na qual a simbologia do cerrado goiano, do mundo da roça do qual eles, ou seus pais e avós, faziam parte, conjuga uma linguagem própria que somente pode ser entendida a partir dessa consonância mais estreita com os costumes, tradições, familiaridades, vínculos e práticas do homem rural; ou dos sujeitos que viveram muitos anos na roça e se mudaram para a cidade, como é o caso de muitos carreiros por mim estudados.

Tais elementos não desapareceram de todo na paisagem urbana: a modernização, apesar de ser avassaladora, não erradicou a tradição, mas esta, embora resistindo, não se impõe (CHAVEIRO, 2005). As crenças no sobrenatural não são referentes apenas a supostos poderes dos homens no que se refere à manipulação da natureza e dos animais, mas reflexos de uma interação íntima entre os muitos saberes populares nos quais o sagrado/profano sempre se entrelaçam. Historiadores mostram que esta é uma prática muito anterior.

6.1.7 Do natural ao sobrenatural: animais plantas e seus apelos sagrados/profanos

A prática de instituir uma relação mais íntima entre o homem e os signos presentes na natureza e nos animais não é recente. O historiador Keith Thomas produziu uma obra

importante, onde buscou averiguar as associações entre o homem e o que ele chamou de ‘mundo natural’, sentença na qual ele congrega a natureza vegetal e os animais. Muito embora a obra de Thomas (2010) trate das transformações ocorridas na Europa diante do mundo natural entre 1500 e 1800, trata-se de um material de valor para meu argumento na medida em que o autor trata da constante subserviência existente da natureza frente à cultura, postura esta que impõe certo demérito do mundo animal e vegetal frente ao humano e, por conseguinte, demonstra uma postura antropocêntrica das ciências humanas. Ademais, autores e autoras como Mott (2018) e Schwarcz (1993) falam da influência europeia nas sociabilidades brasileiras, em especial nos séculos XVIII e XIX.

Segundo Thomas (2010), diversas transformações no *modus vivendi* da sociedade europeia, entre os séculos XVI e XVIII, instituem que a civilização humana simbolizava a conquista da natureza. O estabelecimento da propriedade privada, da economia monetária e do capital impôs uma sanha civilizadora à qual o homem aderiu e acabou por instituir o fim da deificação da natureza. A partir de então, polarizou-se a relação entre homens e animais, onde os primeiros se tornaram convictos de sua supremacia a partir de diferenças qualitativas nas quais a estética tinha um padrão comparativo eminentemente visível. Era necessário suprimir mesmo os impulsos corporais nos quais os padrões de convivência dos homens pudessem ser comparados aos dos animais vistos como brutos e sem cultura.

Ter o cabelo longo poderia ser sinônimo de bestialidade animal, já que apenas estes têm pelos mais longos e apenas os homens selvagens tinham mais pelos que os civilizados. Lamber o prato podia servir de comparação aos felinos, e mesmo engolir a comida sem mastigar era uma prática recorrente dos animais. Ao mesmo tempo, o vestir-se de forma devida, a prática de coser os alimentos antes de consumi-los, se tornaram símbolos da civilização humana, já que tais práticas cabiam exclusivamente às capacidades cognitivas dos homens.

Lévi-Strauss (1989) já disse, em outro momento, que os animais são ‘bons para pensar’ e esta mesma frase foi utilizada por Robert Darton, em seu livro *O grande massacre de Gatos da rua Saint Severin e outros episódios da história cultural francesa*. Por meio de uma utilização da antropologia dentro do texto histórico, Darton (1986) trata, em vários ensaios, as formas pelas quais variados grupos franceses do século XVIII encaravam a própria realidade e interpretavam o mundo. O texto que dá título ao livro me é especialmente caro no sentido em que Darton (1986) utiliza o relato memorialístico de um trabalhador gráfico que se ocupava em diversas tipografias francesas do século XVIII para relatar um aparente ritual macabro dos trabalhadores, os quais, durante alguns dias, promovem um verdadeiro banho de sangue, massacrando todos os gatos que encontravam em seu caminho. O episódio, aparentemente

singular, traz, na verdade, uma teia de significados que faziam amplo sentido aos tipógrafos. Estes viviam em condições sub-humanas, eram mal alimentados e mal pagos pelos seus patrões, em geral burgueses que tinham grande afeição por seus gatos e os tratavam de maneira muito mais humanizada que aos trabalhadores.

Ademais, Darton (1986) resgata, através do que chama de história cultural (uma história com forte tendência etnográfica), uma ‘condição ontológica ambígua’ que empresta significados polissêmicos aos gatos em várias sociedades da época. Torturar gatos na Europa era um costume arraigado culturalmente, sendo representado na literatura de Miguel de Cervantes, com seu Dom Quixote, por Emile Zola, em *O Germinal*, e nos estudos de Bakhtin (1984) sobre François Rabelais. Portanto, diante daquele universo simbólico dos tipógrafos, fazia muito sentido punir os gatos pelos ‘crimes’ de seus donos, de modo que tal penalidade foi especialmente bárbara para a gata da patroa. Amalgama-se, então, uma forma de afronta indireta, de desafio à assimetria estabelecida pela relação hierárquica entre patrões e empregados: atizar a fúria contra os gatos representava insultar a ordem estabelecida segundo critérios econômicos e todas as mazelas que tal separação representava.

Leach (1983) traz duas reflexões importantes para este debate. A primeira é de que, segundo a nossa herança ocidental cartesiana, estabelecemos uma visão dualista que insiste em categorizar o humano enquanto “[...] observador privilegiado de um universo não humano” (LEACH, 1983, p. 87). Estabelece-se aqui, portanto o reforço à díade natureza e cultura, além de se insistir em uma visão hierarquizada: os homens categorizam os animais segundo as funções as quais estes servem. Também se procede neste sentido a partir da comestibilidade. Para o citado autor, somos guiados pela nossa capacidade de manipulação da natureza. Deste modo, estabelece-se uma visão dicotômica entre dois mundos diametralmente opostos cujos simbolismos aparecem em três lugares distintos: as matas, o quintal e a casa.

As matas, como mostra Thomas (2010), são o exemplo da natureza em sua gênese, local que simboliza o inexplorado, a distância temporal e geográfica do ‘civilizado’. A casa não deve ser feita na mata, mas na cidade, ou no aglomerado próximo de outras casas, pois, estando neste local, afastada das matas, estará ‘livre’ das influências da natureza, que é perigosa, selvagem, inexplorada. Mas se a casa representa a cultura e as matas são o exemplo da natureza, há um lugar intersticial, o quintal. É neste lugar ambíguo onde se estabelece o paralelo entre uma realidade e outra. Os animais são criados no quintal, pois flutuam entre os dois universos opostos.

Mas, como bem sugere Woortmann e Woortmann (1997), o mato pode ser visto a partir de múltiplos significados para os moradores de regiões rurais. Ao mesmo tempo em que ele

sugere natureza não domesticada pelo trabalho humano, opondo-se à lavoura, é do mato que se extrai madeira para a construção de casas e claro, do carro de bois. Os autores continuam a dizer, dessa vez se referindo a Douglas (1987), que mato também está associado a um espectro da lavoura permeada por ervas que não foram plantadas pelo homem e não servem para consumo e que, portanto, devem ser carpidas.

Em seus estudos sobre o campesinato Europeu, Henry Medras também ressalta que os camponeses europeus destacam o terreno a ser cultivado de modo a delimitar a área onde a terra será domesticada. Para além desta delimitação, encontra-se a floresta, local onde está a natureza que não foi controlada, portanto, lugar que deve ser evitado para o convívio humano. Mato aqui tem a conotação de algo não domesticado, mas nem por isso deixa de ser essencial.

A categoria *mato* refere-se, portanto, a um *espaço* e a uma *espécie* de vegetal. Em um de seus sentidos ela designa um espaço não humanizado (mas ao mesmo tempo a melhor base para uma eventual humanização pela roça) e espécies não domesticadas (mas contendo plantas medicinais, igualmente necessárias à reprodução da sociedade camponesa). Em outro, ainda, ela designa espécies vegetais não domesticadas que invadem um espaço humanizado e interferem negativamente com a atividade humana (o mato na roça, que exige a limpa), mas que se tomarão, num momento seguinte, alimento para o gado (espécie animal domesticada). (WOORTMANN, 1982, p. 181, grifos da autora).

O mato também é associado a espectros sobrenaturais. São nos pastos que estão as cobras, perniciosas ao gado e aos homens. É necessário, então, recorrer a métodos diversos para espantá-las. Para tanto, ainda hoje se usa benzer os pastos, atividade feita por aqueles (aquelas) especializados no assunto – como o exemplo citado pelo senhor Adão, e o outro relato que citei. Woortmann e Woortmann (1997) ainda lembram que o mato é o espaço da natureza que assume o domínio das ‘almas penadas’, aqueles mortos que não tiveram descanso, ele se destaca, assim, do espaço domesticado e urbanizado do cemitério: “É interessante observar que o cemitério é cercado – delimitado como espaço simbólico – por um muro [...]. O mato, pelo contrário, é espaço não delimitado onde ocorrem aparições de seres não delimitados” (WOORTMANN; WOORTMANN, 1997, p. 142).

Não é por acaso que muitos elementos da religiosidade rústica, ou popular (QUEIROZ, 1973; BRANDÃO, 1986), trafegam de forma interativa entre os mundos da natureza em confluência ou em conflito com a cultura humana/urbana. Para melhor demonstrar meu argumento, trago exemplos de crenças as quais são ainda difundidas na paisagem do cerrado goiano e dos elementos que simbolizam as aparições sobrenaturais (ou assim ditas): a coruja e o seu piar em noites quietas representam o mau agouro, morte ou tragédia próxima na família.

“Tomara que uma coruja ache graça na tua porta [...]”, conclama um dos personagens roseanos em Sagarana (1980), na novela *A hora e a vez* de Augusto Matraga. Assim, no imaginário rural, ver este pássaro empoleirado na comunheira da casa já representa má sorte. No Nordeste brasileiro a acauã canta em períodos anteriores à chegada da seca, o que foi demonstrado na música interpretada por Luiz Gonzaga:

*Acauã, acauã vive cantando
Durante o tempo do verão
No silêncio das tardes agourando
Chamando a seca pro sertão
Chamando a seca pro sertão
Acauã,
Acauã,
Teu canto é penoso e faz medo
Te cala acauã,
Que é pra chuva voltar cedo*

No cerrado goiano o canto da acauã, pássaro brejeiro, é sinônimo de morte próxima na família. Em contramão, a andorinha, em seu delicado trafegar, é a lírica e onírica representação da Virgem Maria. Ela e o João de barro, em sua capacidade de ser o construtor da natureza, o praticante do trabalho árduo, são pássaros ligados ao universo religioso popular sagrado em um sentido benemérito.

Algumas plantas também carregam simbologias profundas na crença popular. Uma das crenças mais difundidas tem a ver com os pés de Sete copas (*Terminalia catappa*). Ao plantar esta espécie no quintal de casa o dono do terreno deve supervisionar o crescimento da mesma, podando sempre suas ramagens de modo que ela não cresça formando suas sete camadas de folhagens e galhos, pois isso representaria inevitável morte na família. Em contraposição a esse estigma funesto, as flores de Ora-pro-nobis (*Pereskia grandifolia*) são dotadas de um apelo sagrado, o que resulta na cantiga popular onde estas ramagens aparecem intercedendo nos pedindo chuva durante as estiagens prolongadas.

*Ó Virgem santa e santa, Maria dolorosa
Eita meu Deus
Água mais água que o chão está em pó.
Ó Jesus Santa Maria
Ora pro nobis,
Ó Jesus Santa Maria
Ora pro nobis,
Que as graças divinas, serão sobre nós,
Que as graças divinas cairão sobre nós,
Eita meu Deus, água mais água
Que o chão está em pó.*

Acerca destes símbolos e signos do cerrado, Chaveiro (2005) explica:

A ação simbólica nas paragens salpicadas do Goiás da tradição se montava em signos pluralizados. Embora fossem diversificados, os sentidos de religiosidade, de superstição e de efeito místico diante das coisas, dos fatos e dos eventos da vida social cotidiana, indicavam uma unidade de visão de mundo que se alimentava de uma transcendência medrosa. (CHAVEIRO, 2005, p. 56).

É deste modo que os animais e plantas ganham significações polissêmicas e são tratados com um simbolismo respeitoso a essas dinâmicas sobrenaturais. No entanto, neste processo de atribuição de sentidos alguns animais acabam por receber um apelo menos digno de respeito que outros. Os quintais típicos das fazendas e chácaras, e mesmo em alguns casos de residências situadas em regiões urbanas, tornam-se local intersticial, onde ciscam as galinhas, correm os cães, as crianças interagem com essa mescla plurívoca de emanções da natureza e dos animais adotando pintinhos de estimação (os Tútis) e, não raro, criam-se porcos, animais aos quais Leach (1983) dedica considerações importantes.

Alguns animais parecem carregar um peso injusto de possibilidade de serem utilizados como insulto. É certo que o porco é um carniceiro generalizado, mas assim também é, por sua própria natureza, o cão, e não é nada racional que nós chamemos o primeiro de "nojento" enquanto tornamos o segundo um animal doméstico de estimação. Suspeito que sentimos uma espécie de culpa em relação aos porcos. Afinal, as ovelhas nos dão lã, as vacas o leite; as galinhas, ovos; mas nós criamos porcos para o único propósito de matá-los e comê-los e isto é uma coisa vergonhosa, uma vergonha que rapidamente se associa ao próprio porco. (LEACH, 1983, p. 190).

No clássico Pureza e perigo a antropóloga Mary Douglas aciona a cosmologia do velho testamento para tentar explicar as visualidades que se têm sobre os porcos e o gado; de modo que a utilidade do primeiro se restringe apenas ao fornecimento de carne, enquanto que para o gado temos o leite e a força de tração.

Notemos que a única razão apresentada pelo Velho Testamento para evitar o porco é a ausência dos dois traços distintivos do gado. Nada é dito sobre os seus hábitos sujos nem do facto de ele comer imundices. Como o porco não fornece leite nem couro nem lã, não existe nenhuma razão para o cevar a não ser a sua carne. E se os israelitas não criassem o porco, não conheceriam seus hábitos. Parece-me que originalmente não era visto como poluente, pela simples razão de que, enquanto javali, não pertence à classe dos antílopes, no que está em pé de igualdade com o camelo ou o damão, tal e qual como se diz no Livro. (DOUGLAS, 1987, p. 44).

A relação entre homem e gado recebe uma triagem religiosa segundo as escrituras bíblicas, portanto, os bois possuem uma interação mais íntima com o cotidiano social humano.

O gado, tal como a terra habitada, recebe a benção de Deus, torna-se fértil e integra-se na ordem divina. O dever do lavrador é guardar esta benção. Por um lado, tem de preservar a ordem da criação. Daí a interdição que pesa sobre os híbridos, sejam eles plantas, animais ou tecidos (misturas de lã e de linho). Em certa medida, o homem estabeleceu uma aliança com a sua terra e os seus animais, da mesma maneira que Deus celebrou com ele uma aliança. Os homens respeitavam o primogénito do seu gado e obrigavam-no a cumprir o Sabá. Os bovinos são literalmente domesticados como os escravos. Para que disfrutem da benção, urge integrá-los na ordem social. (DOUGLAS, 1987, p. 45).

Note-se, a partir desta colocação, como se constrói, a partir de referências bíblicas, a ordem hierarquizada pela qual o gado se torna um dom, uma dádiva de Deus, sendo, ao mesmo tempo, instrumento de trabalho e fornecedor de sustento, seja através do leite ou através da carne. Note-se ainda como a lógica, a despeito do vínculo que se cria entre carreiro e boi, do fim inevitável do segundo, já que, como ressalta Clodoaldo Júnior, este foi feito por Deus para nos servir.

A relação entre estes moradores e seus animais em geral se insere como um sentido especial na existência, torna-se um estilo de vida que requer a necessidade de compreender as muitas ‘línguas’ dos animais. É necessário saber o que eles pedem, o que eles ‘dizem’, o que necessitam, quando estão mais aptos para trabalhar, quando estão doentes ou saudáveis. O boi de carro é reconhecido como apto para aquela atividade ainda bezerro, o boi de carro atende aos pedidos dos condutores, embravece ao ser contrariado por alguma atitude desnecessária para sua condução ou seu trabalho durante o carrear; o boi de carro se encaminha exatamente para a posição na qual foi preparado para estar dentro da estrutura do carro.

Os bois respondem às guiadas, como um músico responde à batuta do maestro. Em meio a toda polifonia que os cerca, os bois compreendem o chamado de seus carreiros, o aboio se torna um sistema de comunicação interespecie, produtor de estímulos/respostas e reciprocidades. Por sua vez, os carreiros e candeeiros precisam entendê-los, saber quando precisam ser ‘curados’, compreender quando é necessário mudar a alimentação deles, entender a índole dos bois e sua ‘natureza’, estabelecer com eles uma parceria. O boi de carro é o companheiro de trabalho, o parceiro da lida diária, a força motriz da romaria, o ‘filho’ que precisa ser educado adequadamente.

6.2 AMANSAMENTO E ‘DOMESTICAÇÃO’

No debate sobre domesticação, é necessário que se observe como tal discussão se encaixa antropológicamente no caso dos carreiros e amansadores. Ademais, o termo amansar seria o mais apropriado, já que é ele, não domesticação, que os carreiros utilizam quando se

referem ao treinamento dos bois. E é por isso que utilizo o vocábulo domesticação com aspas provocativas no subtítulo desta seção.

De todo modo, é de meu interesse demandar reflexões sobre as duas tipologias: domesticação enquanto escopo heurístico da antropologia, o que, por si só, faz derivar o debate sobre o binômio natureza/cultura; e estender uma discussão sobre amansamento, buscando torções e aproximações sugestivas à domesticação – terminologia que, como se verá, no caso aqui precisa ser mais detidamente ambientada.

Compreende-se também que, nesta tese, a palavra natureza se expande para um horizonte que se situa além do escopo científico usual, transparecendo como uma importante categoria êmica observada pela etnografia. Trata-se de um termo constantemente utilizado por carreiros, amansadores e mesmo carapinas. Como se tornou cotidiana a repetição semântica da palavra natureza, é preciso que se aprofunde nas significações deste termo em um sentido hermenêutico, ou, como bem sugere Peirano (2014, p. 386): “[...] mais importante qualidade de uma boa etnografia reside, então, em ultrapassar o senso comum quanto aos usos da linguagem”.

É sobre todos estes temas que busco tratar neste tópico. Para tanto, procuro evidenciar como importantes autores (as) tratam do tema da domesticação dos mais diversos animais, mas sempre buscando selecionar aqueles que mais podem se aproximar do meu caso ao estudar a relação entre homens e bovídeos.

6.3 INTER-RELAÇÕES

Como sugere Sautchuk (2018), o termo domesticação abrange uma perspectiva interdisciplinar por manejar conceitos antropológicos diante de outras áreas, como a arqueologia e mesmo a biologia. Este mesmo autor disserta sobre a maleabilidade de tal vocábulo, que, para além de sua noção científica e etimológica, propicia um esmerado debate acerca da hierarquização entre duas definições constantemente revisitadas pela literatura antropológica, refiro-me à distinção entre natureza e cultura. Leach (2003) já havia notado que domesticação, enquanto terminologia científica, sub-repticiamente traz a noção de sujeição das plantas e animais para utilidade humana, o que, obviamente, transparece hierarquização. Este debate acerca da distância entre a díade natureza/cultura vem sendo constantemente reconstituído pela literatura antropológica. Autores como Descola (1998) e Ingold (2000) revisitam o termo a partir de observações etnográficas e propondo novos horizontes de visualidade para a domesticação.

Natureza e cultura também são colocadas em questão a partir dos escritos de Viveiros de Castro (2004) acerca das cosmologias ameríndias, que supõem percepções acerca de humanos e não-humanos, a depender de contextos e situações emergentes de uma ‘perspectiva’. Segundo este autor, os mitos ameríndios descrevem situações originárias onde os humanos vieram a se tornar os animais do mundo atual. Assim, ‘humanos’ e ‘não-humanos’ seriam, ambos, dotados de cultura e consciência de modo a se enxergarem de maneira muito específica, deste modo, para vários povos indígenas ameríndios, haveria uma cultura para várias naturezas: homens, animais e espíritos.

Ingold (2000) apresenta notável sensibilidade ao buscar descrever humanos e animais de forma aproximada. Para ele todos os seres vivos são organismos criativos em movimento (STOECKLI, 2015). Emerge daí a utilização da expressão ‘animais não-humanos’ para se referir a espécies diferentes. Este mesmo autor buscou elaborar um apanhado histórico sobre a domesticação e sugere que os animais em geral eram utilizados como mascotes, ornamentos ou força de trabalho. Ele também sugere a utilização dos termos: *taming*, *herding* e *breeding*: doma, arrebanho e procriação, em tradução livre, respetivamente. Para ele é a partir destas três categorias que se estabelece uma relação ecológica, mas também incorporações aos agrupamentos e sociabilidades humanas (STOECKLI, 2015).

Tal inter-relação próxima entre humanos e animais não-humanos parece ser uma constante observada em meu trabalho de campo: a atribuição de personalidade e ressonâncias de humanidade aos bois foi frequente em todos os momentos da etnografia. Segata (2012) diz que, a partir dessa caracterização feita pelos humanos, é possível compreender aspectos importantes relacionados aos vínculos que são construídos durante os processos de amansamento/domesticação: “[...] talvez o modo mais apropriado de se colocar a questão não seja a humanização dos animais, mas a personalização deles” (SEGATA, 2012, p. 158). Especificamente sobre o gado, Ingold (1980) é responsável por falar diretamente sobre a gênese de sua domesticação, no entanto, segundo ele, não é possível precisar com exatidão o principiar da relação homem/gado.

Inicialmente um incômodo, o gado teria passado a servir um propósito essencial no enriquecimento do solo com seu estrume, permitindo assim uma utilização mais permanente da terra. Além disso, eles poderiam ser levados a produzir leite em maior abundância e com maior regularidade do que ovelhas ou cabras. Eventualmente, seriam usados como animais de carga, o que facilitou a adoção do arado, marcando uma nova etapa no processo de intensificação da agricultura. E foi como fornecedores de leite e sangue como alimento, esterco combustível e material para vestuário que o gado em seguida se espalhou para as regiões áridas e incultiváveis da savana Africana, sob a direção de pastores nômades. (INGOLD, 1980, p. 140).

De toda forma, falar sobre domesticação e amansamento, no caso dos bois carreiros, parece ressoar intimamente a questões relacionadas à técnica, de modo que os estágios de amansamento dos bois são referentes a um processo construtivo que se institui não apenas a partir da relação entre homem/boi, mas também de noções relacionadas ao meio cultural no qual o carreiro/amansador cresce. Assim, não é incorreto aferir que a domesticação/amansamento possa ser vista dentro do escopo das técnicas, de modo que, aqui o pensamento de Digard (2012) parece fazer sentido quando ele afirma que a domesticação deve ser vista enquanto um processo, ou, conforme propõe, uma ‘ação domesticatória’, no sentido de delimitar os estágios relacionais entre espécies.

Para além de buscar uma saída retórica, é interessante notar que Digard (2012) sugere termos que emanam de vínculos aproximativos entre humanos/não humanos: mutualismo, cooperação, troca, reciprocidade e convivência. Ele afirma que, para que as noções teóricas fiquem claras, é preciso entender, através da etnografia, os meios de ação sobre o animal.

Conforme apontado por Sautchuck (2018), neste ponto se vê uma aproximação entre seu pensamento e a noção de domesticação enquanto fato técnico defendida por Sigaut (1980); este autor avalia que a domesticação não pode ser desprendida da técnica, de modo que apenas através da etnografia é possível vislumbrar os tipos de vínculos que se formam. Para ele a criação de bois não pode ser restrita à noção básica de distintas espécies ou em termos hierárquicos. Os bois, além de carne, leite e alimento, em geral também fornecem força de trabalho e mesmo sociabilidades variadas em diferentes contextos.

De acordo com Sigaut (1980), não se pode restringir o debate acerca da domesticação apenas sobre a hipótese utilitária alimentar. Para ele é necessário que se entenda que tipos de produtos resultam da relação entre homem/animal, de modo que tais produtos não se restringem ao viés econômico. Sautchuck (2018) também avalia que, sob esta perspectiva, tais ‘produtos’ existem no conjunto de práticas a eles associadas, portanto, a energia motora do boi acaba por se tornar um produto na medida em que: “[...] os meios e as concepções para utilizá-lo existem naquela situação etnográfica” (SAUTCHUCK, 2018, p. 95). Ao se falar sobre amansamentos dos bovinos se nota que, tanto as ações dos homens quanto a reação dos animais são pedagogicamente equacionadas para se chegar a um resultado, trata-se, portanto, de uma ordem relacional, conforme aponta Ferret (2012).

A respeito do amansamento dos bois carreiros, não me parece se tratar de uma relação entre homem e boi no sentido simplista de que os primeiros se utilizam dos ‘produtos’ do segundo. Estes ‘produtos’ acionam agências diferentes do viés econômico. Refiro-me ao fato de que uma relação utilitarista é, de fato, direcionada pelo homem ao amansar o boi carreiro,

visto que ele pode, e muitas vezes, vende o animal ou utiliza sua força de trabalho para seu sustento. Mas vislumbrar o caso dos bois carreiros somente sob este prisma seria engessar uma relação mais profunda e mais profícua que merece ser melhor desdobrada.

Leach (2003) propõe que durante esta interação entre espécies ocorre uma série de trocas, reciprocidades e criação de vínculos estreitos a ponto de que se possa falar em uma domesticação humana; o que desconstrói a ideia de total domínio humano e retira, do termo domesticação, sua inerência antropocêntrica. Talvez se possa sugerir que o predomínio entre espécies se trata de algo mais fluido e mais complexo ao se colocar o espectro do boi em evidência, já que toda a ótica envolvente ao carrear gira em torno do carro de bois e dos bovinos, tendo em vista que durante boa parte do ano a vida social e as dinâmicas de interação relacionadas à preparação para a romaria circulam em torno dos animais e dos veículos.

No caso de meu campo, 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. Seria uma domesticação humana no sentido social e adaptativo a determinada performance⁴³. Há, portanto, uma amplitude de significação e reciprocidades várias no processo de amansamento (DIGARD, 1988). Ao trabalhar com os animais o homem da roça está evocando um passado típico de sua peculiaridade sociocultural, está relembando e refazendo as tradições nas quais foi criado.

Em suma, amansar o boi também é amansar o homem no sentido de que o primeiro se adequa ao que necessita o segundo (e vice-versa): ao amansar o boi e, posteriormente, ao carrear, o homem também reconfigura, relembra, pratica, trabalha e coloca em prática todo um conjunto de técnicas necessárias para manter aquela relação com os animais de maneira proveitosa, harmoniosa e, claro, prática. Ou seja, o ato domesticatório dos bois, além de empreender um conjunto técnico específico, abrange efeitos sobre o homem e também sobre o animal, concedendo efeitos múltiplos a todos os meios que entram em ação (DIGARD, 1988).

6.3.1 Comunicação interespécie

Ressaltei que as formas de se ‘falar com os bois’ são importantes tanto no amansamento quanto no carrear. De fato, alguns autores apontam esta construção de vínculos como essenciais na relação que se constrói ao domesticar. Haudricourt (1988), por exemplo, disserta que as ações humanas são interativas às reações dos animais, não se tratando, portanto, a domesticação

⁴³ Acerca do termo performance, mais à frente retorno a ele, a partir de uma visão etnográfica observada em meu campo.

como via de mão única. Para ele é preciso que se avaliem os modos de interação, ou, como dito por Pelosse (1991), é necessário entender as abordagens também a partir da perspectiva animal. Trata-se, portanto, de uma espécie de diálogo direto, entrando em cena, mais uma vez, as ideias de mutualismo e reciprocidade, referentes aos vínculos que se estruturam durante o amansamento.

Comunicar-se com os bovinos também estabelece uma triagem naquilo que carreiros chamam de ‘conhecer a natureza do animal’. Essa escolha é de ordem técnica, uma vez que é preciso definir a olho qual boi se enquadra bem para ser carreiro e qual não. Ao se avaliar o amansamento como processo técnico, pode-se sugerir que, durante este momento da escolha do boi, a técnica já está sendo acionada. Expandindo a palavra natureza enquanto conceito de campo, na linguagem dos carreiros, amansadores e carapinas, ‘a natureza do boi’ diz respeito à índole, condições inatas à sua existência geracional e, por vezes, à sua separação enquanto raça biológica – uma vez que há a preferência por utilizar determinadas raças bovinas para carrear.

Parece-me teoricamente instigante pensar no amansamento dos bois a partir da sugestão apontada por Sautchuck (2018) quando este se refere ao oxímoro apontado pela tese de doutoramento de Descola (1986): entre os Achuar, do Equador, a natureza seria domesticada no sentido de ser socializada pelo imaginário, logo, a domesticação seria uma extensão da socialidade deste povo para com a floresta. Argumento parecido é elaborado por Digard (1988). Sobre a socialização da natureza ele diz:

A domesticação animal, em um sentido amplo, não só em seu aspecto de processo histórico finito, mas como um ato constantemente renovado e mantido, implementa um conjunto de relação sincrônica entre a produção e o uso de animais e a organização das sociedades e dos sistemas de representação, cuja compreensão exige o estudo do fenômeno como um todo. (DIGARD, 1988, p. 50).

Para melhor dissertar sobre a questão da comunicação, trago um exemplo colhido em campo durante o terceiro e último dia de viagem junto aos carreiros de Damolândia (GO) rumo a Trindade (GO). No amanhecer do dia 1º de julho de 2019 acordei por volta das seis da manhã e fui acompanhar os carreiros que iriam pegar e cangar as suas juntas de bois soltas na noite anterior no pasto do Pesque Pague Carro de Boi, localizado a cerca de dez quilômetros do destino final da romaria. O local em questão possui uma estrutura muito propícia para criação de gado, tendo ampla pastagem e água à vontade para os animais. No entanto, a largura do terreno também representava um desafio para a captura dos bois a serem cangados posteriormente. Por isso, para um carreiro e um candeeiro juntar a sua boiada em específico, em meio a tantos outros bois, não seria uma tarefa fácil. Os captores precisam compreender as

técnicas corporais necessárias para cercar, laçar e tocar outros bois que estejam no caminho de seus animais. Ter medo dos bois não é uma opção: “Nunca deixe o boi ver que está com medo, ele investe em você se ver isso!”, disse-me um dos carreiros de Damolândia na ocasião.

Neste ponto, não apenas o corpo e sua movimentação são importantes, mas também a utilização do aboio. Para cercar, juntar e cangar os bois vão, em geral, os carreiros mais experientes, aqueles que dispõem dos cacoetes necessários para lidar com a situação. Muito embora alguns carreiros insistam que seus animais reconhecem o chamado específico deles pela sua voz, durante a captura dos bois para cangar, os sons são, na verdade, repetitivos; em nosso caso, isso se justifica, pois aqueles animais que se distanciaram dos currais que ficavam próximos aos acampamentos foram tocados para mais próximo por três carreiros que, ao buscar os seus bois, tocaram quase todos os outros pasto acima; ato que configurou uma espécie de solidariedade praticada entre companheiros de estrada.

Reproduzo, de forma sintética, um pequeno conjunto vocal destes sons expelidos pelos captores e que compõem o aboio. Para cercar ou atrair os bois: “Boooooi, boooooi. Reemmm, reeeemmm”⁴⁴. Para que os animais se locomovam mais devagar: “Oooooorrrvaaaai, ooorvaaaaii”. Para tocar os bois para frente: “Oooooaaa. Eeeeeeee boi”.

A Fotografia 62 reproduz também minha intervenção, ainda que bastante tímida, ao tentar ajudar os tocadores. Posicionei-me à frente de alguns animais que se afastavam do restante e os instiguei a irem adiante. Além do conjunto vocal utilizado no aboio, as gestualidades são importantes. Os carreiros vão munidos de laços, alguns com suas guias, para tocar os animais que, em geral, seguem de forma ordenada. Mas quando um destes, por motivo qualquer, afasta-se da manada, o carreiro cerca sua frente com os braços e laço ou guia levantada, dizendo ‘oooooaaa’ ou ‘boooooi’, de forma bastante incisiva.

Durante os dias em que estive nas cercanias de Damolândia (GO), em visita de campo à fazenda do Senhor José do Salul, este também falou sobre o aboio:

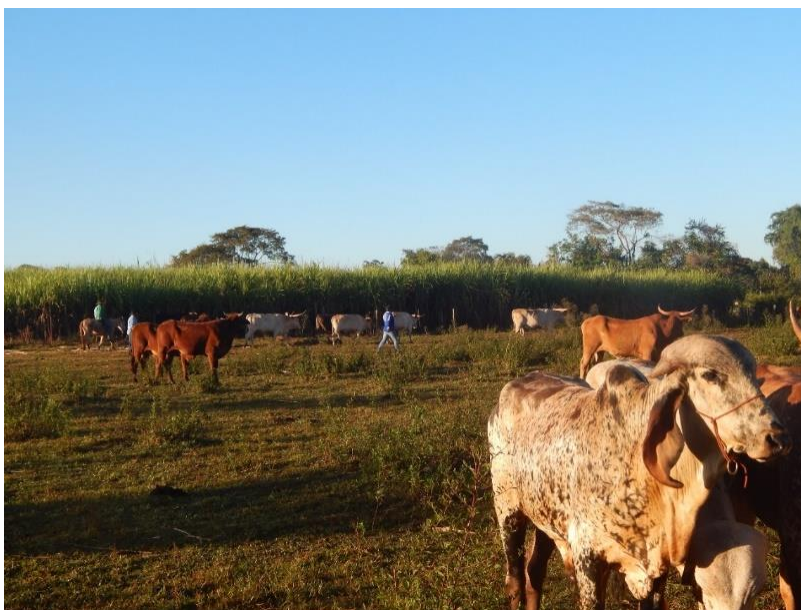
“Aqui ó, cê vê, tá descendo a serra lá, pra ir devagar ôooooorvai, ô e vai, ôooooorvai, nós emenda a palavra. Descendo... ôooooa, pra parar, ôoa pra parar, ôooooorvai, quer dizer ôaa, para e vai, quer dizer, só pra manejar a toada que às vez lá vai ligeiro, que se rodou muito ligeiro, ele queima, aí tem a toada certa”. (José do Salul, 2019).

Para compreender de maneira mais pragmática as ‘linguagens’ utilizadas pelos amansadores/carreiros para com os bois é possível se guiar pelos escritos de Jakobson (2010),

⁴⁴ Observa-se que, no caso deste chamado, em específico, uma variante da palavra vem, como se, de algum modo, a substituição do v pelo r fosse mais compreensível aos bois.

pois a partir deles, podemos assumir que há uma língua falada pelos homens ao se dirigir aos bovinos. E, se esta proposição está posta, é preciso compreender quais tipos de funções comunicativas elas exercem, ou pelo menos quais são as funções predominantes quando se fala em aboio, em treinamento ou nas falas em geral dirigidas aos bovídeos.

FOTOGRAFIA 62 - Bois sendo tocados pasto acima



Fonte: Elaboração própria (2019).

Roman Jakobson se dedicou a estudar as funções das unidades linguísticas, ou simplesmente funções da linguagem, buscando compreender a finalidade pela qual a língua é utilizada (WINCH; NASCIMENTO, 2012). Para ele, a comunicação é a ponte de ligação entre o remetente (falante/codificador) e o destinatário (ouvinte/decodificador). A comunicação carrega, em si, pelo menos seis funções as quais ele chama de fatores constitutivos da linguagem: a função emotiva seria evidenciada pelas interjeições, marcadamente centrada no remetente. Em segundo plano se tem a função conativa, sempre acionada no imperativo e no vocativo, mas centrada no destinatário. A função referencial cumpre o papel de traduzir determinada realidade que está clara para o remetente, fazendo com que ela também esteja acessível para o destinatário.

Em quarto lugar se tem a função poética, caracterizada pela ênfase mais densa no processo de elaboração da mensagem, de modo que o codificador tem especial cuidado para preparar este tipo de texto, carregando-o com palavras selecionadas, ideias, imagens, sons e mesmo de ritmos (WINCH; NASCIMENTO, 2012). Na definição do próprio autor: “O pendor (Einstellung) para a *mensagem* como tal, o enfoque da mensagem por ela própria, eis a função

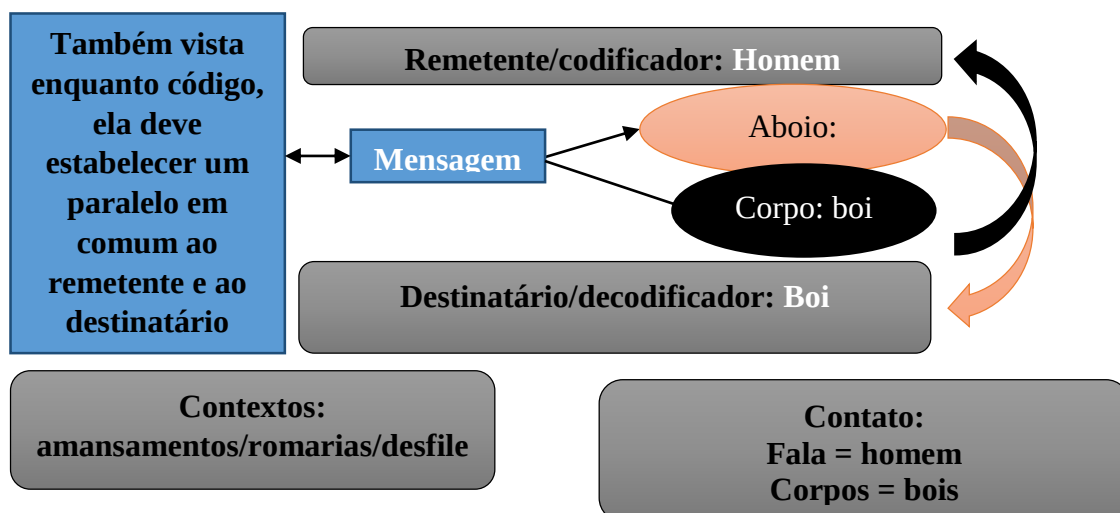
poética da linguagem” (JAKOBSON, 2010, p. 163, grifos do autor). Em um quinto estágio, a função fática é usada para prolongar a comunicação.

Há mensagens que servem fundamentalmente para prolongar ou interromper a comunicação, para verificar se o canal funciona (“Alô, está me ouvindo?”), para atrair a atenção do interlocutor ou confirmar sua atenção continuada (“Está ouvindo?” Ou, na dicção shakespeariana. “Prestai-me ouvidos!” - e no outro extremo do fio, “Hum-hum!”). (JAKOBSON, 2010, p. 161).

Por fim, a função metalinguística é centrada no código; e esta última função merece especial atenção, pois está centrada não apenas na transmissão da mensagem, mas na capacidade cognitiva de captação satisfatória do destinatário. A função metalinguística tem acepção na linguagem cotidiana na medida em que falantes/ouvintes precisam compreender se estão usando os mesmos códigos. Para Jakobson (2010), em uma mensagem sempre haverá, pelo menos, uma destas funções que se torna predominante. Assim, de acordo com o contexto, pelo menos uma delas se destacará entre as demais.

Ao se aplicar as formas de comunicação entre homens e bois de acordo com as proposições de Jakobson (2010), notar-se-á que, através do aboio, há uma série de funções da linguagem cuja aplicabilidade se encaixa no que se refere à comunicação interespecie. Veja o Esquema 1 a seguir.

ESQUEMA 1 – comunicação interespecie



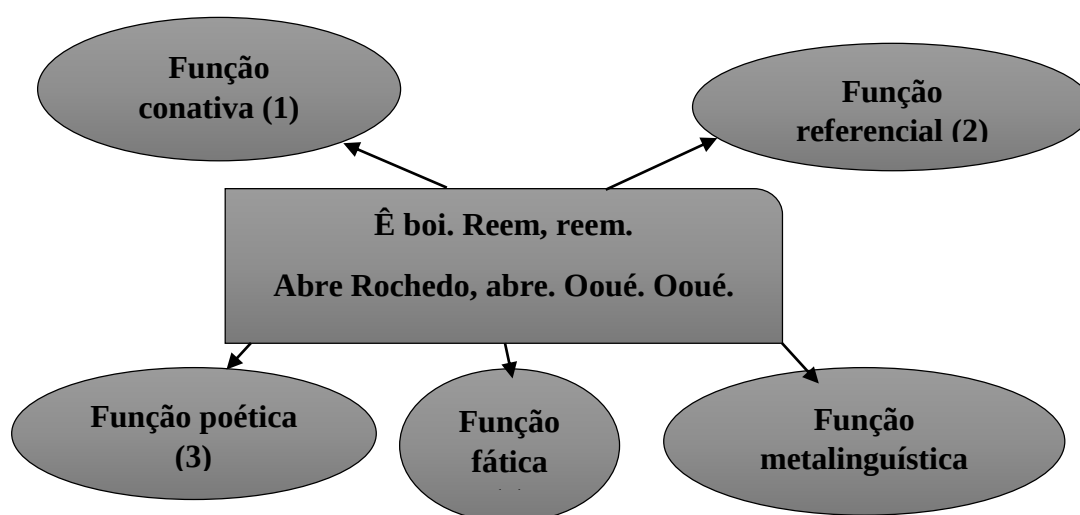
Fonte: Elaboração própria (2021).

Ora, minha etnografia mostrou que, enquanto bipartição de espécie, é correspondente que os amansadores subdividem a si mesmos dos bois quando são provocados a falar sobre

comportamentos e índole dos animais, por exemplo. Mas, principalmente durante o amansamento, essa suposta divisão fica muito difícil de ser vislumbrada enquanto prática. Ocorre uma comunhão de gestos, falas e comportamentos que fazem com que os bois adquiram aspectos de humanidade, da mesma forma que os homens transformam seu vocabulário em expressões vistas como um misto de animalidade em consonância ao linguajar humano.

Deixa-se de lado a ideia de que a comunicação seja apanágio exclusivo dos humanos, o boi ‘fala’ através das ações e reações adversas às quais seu corpo se submete. O boi se pronuncia a respeito de sua capacidade/ou falta dela para carrear, ele transmite sensações e emoções de acordo com a forma pela qual é tratado, pelo que/quanto come, pela quantidade de trabalho que exerceu, entre outros fatores. O imaginário presente naqueles momentos domestica homens e animais de acordo com um fluxo que os entremeia, que interage entre eles e que os coloca em uma conexão mais densa. Neste momento parece ocorrer uma flexibilização das fronteiras entre espécies, de modo que a comunicação sugere um processo holístico que integra natureza e cultura de maneira íntima. No Esquema 2 apresento a polissemia de significações implícitas no aboio.

ESQUEMA 2 – o aboio e suas funções



Fonte: Elaboração própria (2021).

De acordo com o apresentado no Esquema 2, argumento que:

- Dentro do carrear, as mensagens buscam convencer, ou impor ordens aos destinatários. Logo, o conativo e o imperativo ficam evidentes;
- Durante o amansamento, os desfiles ou as romarias é necessário que se contextualize a realidade dos lugares nos quais homens/bois/ carros vão trafegar.

Assim, a realidade extrínseca contextualiza a necessidade de determinadas linguagens e gestos, o que, por conseguinte, implica interferência nos conteúdos das mensagens;

- c) Ao elaborar o aboio, também se busca dar um tom especial e seletivo aos termos utilizados. Isso se dá no sentido de facilitar a comunicação interespecies. O carreiro reelabora termos do léxico humano, dotando-o de uma suposta função cuja compreensão deve se estender à outra espécie. Por exemplo, a palavra ‘vem’ se torna ‘rêm’. O carreiro/ candeeiro impregna uma palavra comum de uma polissêmica significação, buscando estabelecer uma espécie de mutualismo comunicacional, o que pode ser compreendido como extensão poética da linguagem;
- d) Saber carrear deve implicar saber ‘se comunicar’ com todo o sistema estrutural do carro de bois. Desde a madeira até os bovinos. Assim, os gestos e as guiadas, em coligação com o aboio, buscam prolongar esta comunicação para que todo o carrear proceda bem conduzido;
- e) Para esta pesquisa, a manifestação dos corpos dos bois, as formas pelas quais eles interagem (ou não) enquanto estão sendo conduzidos por carreiro e candeeiro são canais para verificar se os códigos comunicativos estão em sintonia (ou não). O que significa sugerir que este diálogo, ou a falta dele, são dotados de funções da metalinguagem.

Todo o fluxo do amansamento/domesticação dos bois carreiros se torna um processo contínuo uma vez que comunicação e interpretação dos corpos bovinos é essencial para os homens/bois. De acordo com as observações de Sigaut (1980), ocorrem pelo menos três estágios de incorporação dos animais à vida prática: primeiro a apropriação dos animais pelos homens – e, conforme procurei mostrar, em certa medida há também uma apropriação dos homens pelos bovinos. Segundo, ocorre uma familiarização recíproca, o que fica claro através dos apontamentos etnográficos, mas também por parte de outros trabalhos de referência sobre bovinos, como o de Froehlich (2016).

Importante ressaltar que esta autora dedicou uma parte de sua tese de doutoramento para elucidar as formas pelas quais os bois comunicam, aos vaqueiros, seus estados emocionais e físicos através de sua linguagem corporal. E o último estágio proposto por Sigaut (1980): a utilização econômica do animal. A propositura deste tripé feita pelo referido autor é importante no sentido de coligar imbricações que amparam, até certo ponto, minha linha de raciocínio,

digo até certo ponto pois, como já ressaltai, a utilização dos bovinos não pode ser reduzida unicamente ao fator econômico.

Este extenso capítulo acerca do amansamento dos bois, bem como as reordenações teóricas acerca do termo domesticação não buscam estender demasiado a questão animal em detrimento do carro de bois e o carrear. Meu intuito aqui é demonstrar que, por detrás do carrear, há uma rede mutualista de projeções, técnicas, preparações e articulações que perpassam todo um imaginário sociocultural ligado aos carros de bois.

Em outras palavras, não é possível compreender bem o carro sem visualizar as formas de amansamento, as meticulosas relações existentes entre homem e boi, bem como o arcabouço prático, histórico, tradicional familiar ou mesmo sobrenatural inerente às romarias e aos desfiles. É preciso que se dialogue com a relação estabelecida entre homem e boi, da mesma forma que se destaque a relação do homem com a madeira de feitura do carro. Tendo estas observações em mente, passo para uma das mais instigantes informações que o campo de pesquisa me forneceu: a questão dos sons, das sonoridades, do cantar do carro e suas polissemias.

6.4 CARRO DE BOIS QUE NÃO CANTA, NÃO É CARRO, É CARROÇA!

Em Tristes trópicos, Claude Lévi-Strauss diz, a certa altura:

As estradas francas, destinadas a evitar os direitos: enfim, as estradas muladas, isto é, estradas de mulas e as estradas boiadas, estradas para carros de bois. Nestas ouvia-se frequentemente durante duas ou três horas seguidas o uivo monótono e lancinante – a ponto de fazer perder a cabeça os que não tinham o hábito – produzido pela fricção do eixo de um carro aproximando-se lentamente. Esses carros de um modelo antigo, importados no século XVI de um mundo mediterrâneo em que quase não haviam mudado desde os tempos pré-históricos, compunha-se de uma pesada caixa a timão, com paredes de vime, colocada diretamente sobre um eixo solidário de rodas cheias, sem mancal. Os animais de tiro se esgotavam em vencer estridente oposta pelo eixo a caixa, muito mais em fazer avançar o conjunto. (LÉVI-STRAUSS, 2000, p. 117-118).

Conforme o trecho destacado, o que Claude Lévi-Strauss comenta sobre o som dos carros de bois não difere muito do que ocorre nos dias de hoje entre aqueles que não têm uma convivência com este transporte; o cantar agudo e contínuo do carro de bois pode configurar um certo incômodo, além provocar questionamentos: afinal, por que os carros cantam? Qual (quais) a (as) necessidade (s) de tal transporte produzir tal sonoridade?

Trata-se aqui de uma idiossincrasia multivocal importante dentro do universo carreiro. Mas, definitivamente, pode-se afirmar que o som produzido pelos carros de bois não se

configura apenas enquanto uma cantiga monótona cujo valor é esvaziado de conteúdo. O cantar do carro, como visto, é algo programado desde a escolha da madeira para o eixo, o que, em geral, produz pelo menos dois timbres melódiosos diferentes entre si conforme o formato, o tipo e a espessura da madeira do eixo. Os carreiros que acompanhei definem o cantar dos carros em pelo menos dois tons essenciais: grosso e baixão. Em muitos casos o canto do carro depende do formato e da feitura do eixo. Um eixo mineiro (ver sessão anterior sobre a feitura do eixo) canta sempre baixão. O goiano canta em tonalidade grossa. “Carro de boi que não canta não é carro, é carroça”, disse-me um carreiro da comitiva do senhor Divino Soneira enquanto íamos para Trindade (GO).

Também é necessário salientar que, a partir do cantar do carro, acessam-se outros dispositivos constituintes de uma múltipla significação no que se refere a sensibilidades memorialísticas; quando o carro canta, carreiros, devotos e/ou transeuntes são remetidos à fugidia realidade que repousa algures no tempo e na memória. Em geral, este sentimento vem permeado por intensas nostalgias de caráter romanesco. Escusado dizer que tal sentimento exerce também uma parcela contributiva para a manutenção do carro de bois enquanto tradição.

Para se ter uma ideia da valoração etnográfica do cantar dos carros de bois, afirmo que todos os carreiros e carapinas com os quais tive contato foram unânimes em ressaltar que tal sonoridade robustece o brio, aciona memórias nostálgicas e provoca alegria nos carreiros. Carreiros, carapinas e candeeiros foram unânimes em afirmar que os animais ‘pegam o trilho’, ou seja, andam melhor, quando o carro canta – muito embora nenhum deles soubesse me afirmar o porquê de isso ocorrer. Não localizei nenhum trabalho acadêmico que trate especificamente do tema e que pudesse me responder acerca dessa questão. Veterinários com os quais tive contato me disseram que somente seria possível responder se os bois se sentem mais motivados com o cantar do carro a partir de experimentos.

Mas, antes de adentrar em *insights* mais aprofundados a respeito das sonoridades, de sua ação memorialística e da musicalidade expressiva da natureza, em consonância com a ação humana, é necessário explicar que há também razões de ordem prática que historicamente constituíram o cantar do carro como inerente à sua constituição física e à sua ação cotidiana na lida e nas sociabilidades.

“É a alegria do carreiro, ver o carro cantando”, disse-me José do Salul. Além de o cantar estar intrinsecamente ligado à cadência da boiada, como observei em campo, o som característico dos carros também servia, em outros tempos, para a fiscalização do trabalho, conforme aponta Souza (2003), de modo que, através da sonoridade envolvente do carro (ou a falta dela) os proprietários e administradores das fazendas podiam se certificar de que seus

empregados estavam trabalhando sem cessar. Segundo o mesmo autor, era também através do cantar do carro que o carreiro poderia fiscalizar seu trajeto ao perceber se na mesma estrada vinha outro carro de bois na direção contrária.

Enquanto função prática, é necessário atentar para as peças e sua feitura, assim, eixo, rodas, chumaços, e cocões são partes do carro cuja construção é bastante minuciosa, pois qualquer mudança na junção entre o eixo e os meios inferem diretamente na sonoridade. Inclusive um dos recursos utilizados pelos carapinas nesta sessão em especial consiste em fazer o par de cocões com madeiras distintas. Especialmente eixo e roda devem ser confeccionados de modo a parecer uma única peça (inteiriça). O tamanho da oca nos rodeiros também altera o som do carro. Ladeando o carro segue a engraxadeira ou azeiteiro que se utiliza para lubrificar o eixo em contato com os cocões afim de dar mais aderência ao transmoer do carro. Evita-se também que haja princípios de incêndio, pois o contato rijo entre as peças de madeira bem como a dureza do trabalho durante o trafegar dos carros pode fazer com que a fricção cause fumaça e, conseqüentemente, fagulhas.

Os carreiros chamam os carros mal ajustados de ‘aluídos’ e destacam que, se as rodas não estiverem perfeitamente ajustadas, o carro, ao invés de cantar, ‘ronca’. E roncar é distinto do cantar, pois o tom da sonoridade, além de ser marcado por rangidos, aumenta e diminui, demonstrando variações mal vistas entre os carreiros. Foi possível observar em campo uma afetividade individual que cada carreiro mantém pelo seu carro, de modo que é comumente repetida a afirmação: “Nenhum carro canta igual ao outro!”. E que “Cada carro tem sua cantiga característica”. Ao ser questionado acerca da importância do cantar, o senhor José do Salul contou que:

“Se o carro não cantar a boiada não anda, ele tem que cantar para a boiada pegar toada entendeu? Enquanto o carro não canta, a boiada não pega toada, é boi pra um lado, é boi pro outro é boi te empurrando, aí o carro cantou você vê a boiada espichar no cambão. É como se o carro e o boi se tornassem uma coisa só e o que é verdade é que é uma coisa só né? Se o carro não cantar, não é carro de bois. Você pode observar uma carreata de carro de bois pra você ver, aquele carro que não canta a boiada você não vê ela retinha, a boiada fica um boi pra lá, outro pra cá e o carro que canta não, o carro cantou eles espicha”. (José do Salul, 2019).

O cantar dos carros também é responsável por reciprocidades de outras ordens, a sugestão que faço é que, através da sonoridade envolvente dos carros, é possível acionar a formulação que Steven Feld, inspirado na fenomenologia de Merleau-Ponty (1996), chama acustemologia. Feld (2018, p. 235) considera que é possível unir a acústica com a

epistemologia, daí a gênese da terminologia na qual procura estudar o “[...] som enquanto modalidade, conhecimento e existência do mundo”.

Ouvir e produzir sons, portanto, fariam parte de competências incorporadas que situam aos atores e sua agência em mundos históricos específicos. Estas competências contribuem para seus modos distintos e compartilhados de ser humanos, além de contribuir à abertura de possibilidades e materializações efetivas da autoridade, compreensão, reflexividade, compaixão e identidade. (FELD, 2018, p. 235).

Feld (1996) desenvolveu sua teoria estudando os Kaluli (Bosavi), da Papua Nova Guiné, e seus estudos versam sobre os modos pelos quais os cantos destes povos ajudam a situar seus corpos e a desenhar a toponímia local, pois suas músicas cristalizam memórias e paisagens relativas a pontos específicos da floresta tropical, formando o que ele chama de uma ‘cartografia poética’ dos lugares. O som é, para os Kaluli, um sistema simbólico e cultural que os ajuda a se situar no mundo, nos lugares e também no tempo. Ainda que os estudos de Feld (1996) versem sobre povos residentes a milhares de quilômetros de Trindade (GO) e com uma organização social distinta dos carreiros goianos, sua teoria acerca dos sons é válida para esta pesquisa, pois seus questionamentos evocam questões relativas aos sentidos e à assimilação de memórias por meio destes.

Em sentido análogo, Seeger (2004), ao estudar os Suyá, povos do grupo gê, localizados no parque indígena do Xingú (MT), percebeu que, para estes povos, os sons carregam sentidos impressos em si mesmos e são formas de articular experiências de suas vidas, dos ambientes em que viviam e dos animais que possuíam cosmologias próprias na cultura local. Seeger (2004) desenvolveu, então, a ideia de que propor uma antropologia musical seria propor também um estudo da vida social como performance. Montardo (2002) também mostrou que entre os Tupi, a música e os sons têm participação intensa em ritos de xamanismo e, para estes povos, o cantar constrói um caminho que liga o mundo dos humanos e sobre humanos. Feld (2018) lembra que:

Os atos de produzir e ouvir sons são imaginados e praticados de forma cartográfica como produção e audição de um mundo. Para os bosavi, assim como para muitos outros povos, musicar é uma forma corporal de situar-se no mundo, acolhendo-o dentro de si e expressando-o para fora como um mundo intimamente conhecido e vivido, como um mundo de conhecimentos locais articulados como conhecimentos vocais. (FELD, 2018, p. 249).

Estas teorias levam a indagar sobre a realidade dos romeiros não apenas racionalmente, mas sensorialmente, uma vez que, através do cantar dos carros, é possível adensar em evocações memorialísticas típicas da realidade cotidiana algures de muitos dos envolvidos no carrear.

6.4.1 O som das memórias

*Mas este carro de boi
 Não pode mais trabalhar
 Madeira velha e quebrada
 Não serve pra carrear
 Eu também estou sentindo
 A minha força acabar
 O tempo é o carreiro
 E em breve vai me encostar
 Carro de boi
 Que levou carga pesada
 Meu peito também carrega
 Saudade de minha amada*
 (Carro de boi. Donizete Santos/ Ronaldo Viola)

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. Ademais, viu-se que as muitas formas de comunicação existentes entre homem/boi são categorias importantes dentro do carrear desde o treinamento, ou mesmo desde a escolha da madeira para a feitura do carro. Neste sentido, o cantar dos carros também se apreende de forma múltipla.

Foi por meio da viagem de Inhumas (GO) para Araçu (GO) em carro de bois que o senhor Benedito Queiroz pôde se recordar, de forma muito emocionada, da infância e especialmente do pai, que era carreiro e lhe legou uma guiada que ficou décadas guardada. Ele conta:

“O carro cantando enquanto nós voltávamos, e eu chorei muito e por que eu chorei muito? Não sei! Mas não foi uma ou duas vezes só não, porque o trajeto é grande então você tá sozinho, às vezes o meu filho lá atrás... você tem tempo de meditar, você e.... Você e Deus, aí por exemplo, eu tenho aqui... posso te mostrar? Uma vara de ferrão... (Ele pega a vara) Um chocalho desse aqui... Um chocalho semelhante a esse modelo aqui, era do meu pai, tem 50 anos. Meu pai naquele tempo vendeu o carro de boi e a vara ficou encostada, e em 76 (1976) ele morreu. E de 71 pra 76, (de 1971 a 1976) 5 anos então ou seja ele ficou guardado 47 anos já era muitos anos que meu pai tinha ele, mais de 50 anos e eu peguei e serrei a vara ali pertinho, tirei a madeira né? Guardei o ferrão, está guardado... Eu guardei numa lata ali de anzol que era do meu pai e isso aí ficou por 47 anos guardado, né? O facão que tá ali guardado, 50 anos o facão, só a bainha dele tem torno de 46 pra 47 anos também foi que meu pai mandou fazer que eu guardei. Tem outro também, mas esse outro não tem tanta história assim”. (Benedito Queiroz, 2018).

Através deste exemplo é possível notar que o canto dos carros de bois é constituído de uma polissêmica significação no que se refere a memórias, sendo capaz de criar ambiências que, por sua vez, refletem na construção de lugares de memória. Nota-se, também, a forma pela qual o cantar do carro se tornou, para o senhor Queiroz, um lugar de memória, de modo que as muitas materialidades por ele citadas – a vara, o facão, a bainha, a lata de anzol – vulcanizam uma identidade devaneante do sujeito, emanando, através destes ‘objetos’, sentimentos de pertença ao ambiente rural e parentesco. Ainda acerca do cantar do carro como ‘lugar de memória’, para compreender essa mensuração de maneira mais didática é necessário, antes de tudo, trazer alguns conceitos debatidos na música, a saber o que se configura como ambiente acústico e ambiências acústicas.

O que se chama de ondas acústicas é responsável por preencher os ambientes, tocar a corporeidade e envolver as sensibilidades dos ouvintes. Estas ondas acústicas compõem os ambientes acústicos: ao trafegar por uma estrada, em romaria, emanando seu som característico, os carros de bois estão também criando um ambiente acústico. Por sua vez, como ressalta Schafer (2001), estes ambientes acústicos possuem a capacidade de transportar os ouvintes para ambiências acústicas diversas, como ambiências afetivas, ambiências da infância e ambiências de memórias.

Schafer (2001) argumenta que é necessário que se conceda relevância a determinados sons que integram os cotidianos da humanidade nos mais variados períodos históricos. Para ele, o conceito de ambiência acústica se baseia na percepção destes sons enquanto representativos dos mais variados lugares. Em suma, o que se chama de ambiências acústicas são também uma espécie de memórias sonoras na medida em que estas evocam percepções do mundo e sensorialidades variadas. Retomando o relato do senhor Benedito Queiroz, ele foi ‘transportado’ para o passado quando envolvido pelo cantar do carro. A substancialidade sonora do carro de bois foi e é apreendida sensorialmente e, como visto, o canto também eflui características adensadas simbolicamente no que se refere às identidades rurais, sentimentos de pertença familiar e símbolos típicos do devir goiano; assim, ressoa parte importante das representações ligadas à história de Goiás. Esta última característica está intrinsecamente ligada ao fato de que o canto representa um lugar funcional, pois se reveste de uma – ou muitas funções – de construção de memórias.

Tendo esta referência como base, note-se que, através do cantar dos carros, é possível, aos transeuntes, serem remetidos a memórias atemporais, por vezes entrecortadas. Como menciona Betencourt (2014), referindo-se a Obici (2008), os sons carregam a potência do intensivo, ou seja, a memória é potencializada pela escuta.

Estes complexos sonoros operam em nossas subjetividades criando dobras e redobras de uma maneira bem particular. Para o autor, o som é potente pois tem a capacidade de mobilizar [...]. O Objeto sonoro não pode ser considerado como um signo fechado, mas como jogo que põe linhas em deslocamentos, como algo próprio da vida. Sendo assim ele se faz neste paradoxo perceptivo. (BETENCOURT, 2014, p. 125).

O carro de bois é este ‘objeto’ capaz de transmutar corpo, mente e espírito através do chamamento do seu cantar: “[...] o som tanto emana dos corpos quanto os penetra; esta reciprocidade da reflexão e da absorção constitui um criativo mecanismo de orientação que sintoniza os corpos com os lugares e os momentos mediante seu potencial sonoro” (FELD, 2003, p. 235). Em suma, através do canto do carro de bois também é possível acionar aquilo que Nora (1984) chama de ‘lugares de memória’, uma vez que segundo ele, os lugares de memória são dotados de uma tríplice formação: são, de alguma forma, tangíveis; ainda que não possam ser dotados de uma materialidade podem ser apreendidos sensorialmente. Em um segundo plano, os lugares de memória são revestidos de funções capazes de construir uma memória local. E, por último, são lugares simbólicos, neles se adensam características que permitem acionar identidades. Ainda que o passado fugidio dos carreiros não possa mais ser tateado, ele pode ser evocado, apreendido e performatizado através do carrear. Por conseguinte, o canto dos carros também emerge como uma função representativa da memória e da identidade simbólica referente ao carrear.

Vislumbrar o cantar do carro segundo as experiências descritas em campo parece se aproximar da noção bergsoniana de tempo: Bergson (1999) sugere uma noção de tempo em que os acontecimentos deixam de ser como eram, existem ou deixam de existir. Para ele a relação indivíduo/tempo é de uma ordem muito mais existencial e menos teórica. Passado, presente e futuro se entrecruzam e, desta forma, somos levados a refletir mais sobre a ação humana, pois esta seria movida por pensamentos constituídos na inter-relação do passado, do presente e da proeminência de um futuro. Em Bergson (1999), o tempo seria mais uma substância da essência humana, e, neste sentido, a memória e as sensibilidades atuam de forma importante, pois seríamos seres muito mais de memória que de presente; o hoje é articulado pela memória, de modo que ele necessita de nossas vivências, sensações e emoções passadas. A memória seria, então, uma espécie de guardiã não apenas do passado, mas também do presente. Para ele, o que corresponde a este tempo uno, interpenetrado pelas diferentes camadas que separamos por uma questão prática, ou mesmo por comodidade, pode ser resguardado pelo que se chama de ‘duração’. Em linhas gerais, a duração seria outra concepção de tempo separado em camadas, muito menos ligada à inteligência lógica e mais interpenetrada pela individualidade do ser. A

duração também se opõe ao tempo físico, ela está além, no que se pode chamar de experiência metafísica, pois é intimamente relacional às vicissitudes humanas.

6.4.2 O carro, os bois, e o homem: um único ‘corpo’

Pensando nestas memórias, nesta reflexividade acionada e por esta sonoridade que acabei por conhecer o concerto denominado ECO- ode a Ecosofia, composto pelo músico Me. Rodrigo Reis Rodrigues e gravado em 2016. O concerto é estruturado em quatro seções: Minerais e Vegetais; Mamíferos; Aves e Insetos; Pós-humanos. É resultado de uma pesquisa sobre biofonia e glossolalia, registrada no trabalho acadêmico ECO – Processos Compositivos e Autopoiese. Em seu trabalho o compositor e acadêmico ressalta que é bastante provável que o cantar dos carros de bois tenha sido uma sonoridade muito cotidiana em diversas civilizações ao longo dos séculos: “Se levarmos em conta que o uso deste veículo de carga remonta a antiguidade, é possível supor que seu som foi ouvido na maior parte do mundo, por diversas comunidades humanas, durante pelo menos sete milênios” (RODRIGUES, 2016, p. 34). Com esta visão, uma das partes de seu concerto é inteiramente dedicada aos carros de bois. O autor parte:

Em busca desta sonoridade pré-industrial que durante milênios foi tão corriqueira e carregou consigo impérios e nações; sonoridade recentemente extinta do cotidiano, mas que percebo muito viva no canto de alguma hereditariedade ancestral, é que compus a sequência que inicia no compasso 28 e segue até o compasso 72 da Seção 1 de Eco, e retorna oportunamente fazendo fundo para as vozes na Seção 4. (RODRIGUES, 2016, p. 36).

O trabalho de Rodrigues (2016) privilegia as visualidades da biofonia poética, que emanam das imagens simbólicas capazes de espelhar relações entre o meio, os homens e suas memórias, os animais e o imaginário rural. Em termos de musicalidade, trata-se de um concerto repleto de evocações memorialísticas referentes à infância do autor. O trabalho musical do maestro Rodrigo também é composto por um documentário no qual relata algumas de suas primeiras recordações a respeito dos sons do carro. Em entrevista concedida a mim, o músico ressalta que:

“O som da roda do carro de boi foi minha primeira aula de música. Ali, foi uma das minhas primeiras escutas... Memórias escutativas. Talvez uma das primeiras memórias de algo que eu tenha escutado na vida. Era o impactante som da roda do carro de boi ainda bebê. E aquilo formou minha audição, formou a minha escuta ne? E eu acho que eu comecei a aprender música ali. Depois de muitos anos eu vim a me formar maestro, regente, compositor. Sou formado em piano, um estudo de nove anos,

mas eu digo ali em um trechinho do texto poético que minhas primeiras lições musicais começaram escutando o som do carro de boi, ainda falo da pata dos bois e ainda falo do craquelar da roda quebrando pedregulhos da estrada de terra batida”. (Rodrigo Rodrigues, 2020).

Nota-se, em suas reflexões e expressões musicais, tentativas de perceber o entorno do carro de bois, seu cantar e as vicissitudes inerentes às fricções entre homem/boi. O trabalho de Rodrigues (2016) acabou por me remeter à teoria ingoldiana acerca dos fluxos vitais das ‘coisas’, a qual pode ajudar a estender, por sobre todo o carrear, uma epistemologia própria.

Em texto polêmico, mas instigante, Ingold (2012) propõe a substituição do termo ‘objetos’ pelo termo ‘coisas’. Ele deduz que, além da visão cartesiana na qual as ciências ocidentais se ancoram, é possível vislumbrar tudo o que nos cerca (inclusive os objetos) enquanto portadores de uma vida própria, na medida em que estes ‘vazam’ temporalidades, reminiscências, memórias, narrativas, histórias e outros aspectos. Na visão de Ingold (2012) o termo objeto propõe uma lógica utilitária reducionista, pois destitui a complexidade daquilo que nos cerca, sugerindo simplesmente, “[...] um fato consumado, oferecendo para a nossa inspeção suas superfícies externas e congeladas” (INGOLD, 2012, p. 29). Em substituição ao termo objeto, ele nos estimula a pensar no termo coisa, pois, segundo ele, ‘coisa’ se trata de algo poroso, fluido, perpassado por um agregado de fluxos vitais que, por sua vez, estariam integrados ao meio circundante e às dinâmicas da vida.

Tim Ingold sugere uma série de linhas vitais que perpassam o homem e tudo que o cerca, atribuindo um *status* de ‘vida’ aos objetos. É neste sentido que seria mais prudente chamar de coisas (e não objetos) todos os elementos que nos circundam. A teoria de Tim Ingold se sustenta na imprescindibilidade que as coisas refletem em nossa vida e também na noção de que o termo sugere algo mais abstrato e mais aberto. As coisas seriam dotadas de um ‘parlamento de fios’, estes se entrelaçam e “[...] são capturados por outros fios noutros nós. Numa palavra, as coisas *vazam*” (INGOLD, 2012, p. 3). Para ele, é que por trás das funções práticas das coisas, em relação aos humanos, escondem-se um emaranhado de fluxos materiais. De modo que, assim, as coisas vazam memórias, temporalidades, emotividades e seriam, portanto, âncoras simbólicas não apenas de suas funções – em nosso caso, dentro da construção do carro, mas seriam também dotadas de uma capacidade evocativa, o que as carrega de pulsões capazes de recuperar situações algures no tempo, vulcanizando vicissitudes.

Muito embora não aconselhem a substituição do termo objeto, Silveira e Lima Filho (2005) já indicavam, antes de Tim Ingold, que era necessário refletir sobre a ação simbólica dos chamados objetos dentro de grupos sociais. Os autores consideram o objeto enquanto *status*

documental, o que, por sua vez, acena para uma capacidade dinâmica epistêmica e para seu papel evocativo memorialístico.

Ora, é esse fluxo de sentidos e imagens que o objeto dispersa no mundo que é capaz de veicular aspectos singulares das reminiscências do sujeito devaneante, pelas ações de rememorar vivências passadas e experimentar a tensão entre esquecimentos e lembranças, a partir do contato com a materialidade da coisa e os sentidos possíveis que ela encerra consigo. [...] É por isso que num pequeno texto de frei Leonardo Boff (2004), no qual discorre sobre o significado dos objetos rituais em sua vida, é possível perceber a importância “das pequenas coisas”, atravessadas pela aura complexa de apego e desprendimento que o objeto detém. Estando o autor longe de casa, trazia consigo um toco de cigarro de seu pai. Aquele objeto tão aparentemente desprovido de valor material tomou uma dimensão humana profunda, diante de certa tragicidade do vivido, quando frei Beto recebe a notícia da morte do pai. Nesse momento, uma espécie de recursão metonímica parece emergir, posto que a parte (o objeto) se transformou no todo (a família, a cidade, o Brasil), desencadeando uma série de sentimentos no sujeito em exílio. Um objeto ou coisa sempre remete a alguém ou algum lugar, permanecendo como um elemento de uma paisagem (o casarão do século XVIII; a velha figueira; o pilão; o Ford modelo 1929), ou mesmo de uma paisagem corporal (um colar de esmeraldas proveniente do Novo Mundo; um bracelete de ouro da Roma Antiga; um sapato à Luís XIV; um cocar Yanomami; um vestido de Marilyn Monroe) (SILVEIRA; LIMA FILHO, 2005, p. 38-39).

Observei, na obra Ingoldiana, a ocorrência de um termo constantemente utilizado na parte sobre domesticação e interação de homens e animais: mutualidade. Como visto, é necessário que essa relação, uma espécie de respeito mútuo entre espécies, seja bem configurada para que o amansamento seja bem-sucedido. Também notei uma interatividade entre homem e o meio circundante no que se refere aos saberes, técnicas e fazeres referentes às questões cotidianas do mundo rural. O que Tim Ingold inspirado na ideia de rizoma, trabalhada anteriormente por Deleuze e Guatarri (2004), faz é dar um passo na direção de nos instigar a pensar que, de algum modo, tanto objetos quanto humanos estão dotados de um agregado de fluxos vitais que os unem intimamente. Assim, ele sugere o termo malha para agregar os chamados ‘fios vitais’ que perpassam ambientes, coisas e pessoas.

Essa teoria tem suas raízes não numa reflexão sobre o ambiente, mas no estudo sociológico da ciência e tecnologia. Parte importante do seu apelo neste último campo os quais elas lidam (no laboratório) de uma maneira que não concentre a agência em mãos humanas, mas a entenda como distribuída por todos os elementos que se encontram conectados ou mutuamente implicados num campo de ação. (INGOLD, 2012, p. 7).

Ao trazer o argumento do citado autor para minha pesquisa, ver-se-á que, de maneira hipotética, há sentido em sugerir esta inter-relação bastante íntima entre homem, animais e carro de bois: o carro evoca uma série de temporalidades, além de ser um signo polissêmico no que se refere ao devir rural. De forma parecida, o trato com os bois é parte integrante de uma malha

de saberes que é necessária para a boa condução não apenas das romarias ou desfiles, mas das características socioculturais ligadas ao universo rural. Como o campo ‘me disse’ mais de uma vez, é necessário saber ouvir os bois e conversar com eles. E qual seria a ponte de ligação entre homens, gado e carro? Ora, através do cantar do carro, do chamamento de seu som, o fluxo se integra de forma plena, ‘quando o carro canta, os bois espicham’. Ou seja, o carro de bois é ‘trazido à vida’ a partir da integração de elementos externos a ele, através da imersão nas suas circulações, de modo que o carro na estrada também canta, respondendo à plena integração entre todos os signos referentes ao carrear. Os próprios carreiros definem bem esta integração:

“Até onde que eu entendo, ele tem que cantar pra boiada pegar toada, tendeu? Enquanto o carro não canta a boiada não pega toada. É boi pra um lado, é boi pro outro, é boi te empurrando, é boi que não anda. Aí o carro cantou você vê a boiada espichar no cambão... Rapaiz... Parece que tudo vira uma coisa só... Se torna uma coisa só. Você pode observar uma carreta de carro de boi pra você vê, aquele carro que num canta a boiada cê num vê ela retinha. É algo assim.... Psicológico. É um trem que é ligado.... Um instrumento... E um animal, transforma num corpo único”. (Benedito Queiroz, 2019).

O que se nota é que há uma relação mais estreita entre os animais e o ‘objeto’, ou, como prefere Ingold (2012), à relação de fluxos vitais existentes entre as coisas, pois o carro ‘vaza’ malhas de significações que prendem os animais dentro deste emaranhado processo que é a romaria (FOTOGRAFIA 63).

FOTOGRAFIA 63 - Os ‘fluxos vitais’



Fonte: Elaboração própria (2020).

O pensamento de Tim Ingold é bem definido na apresentação do livro *Cultura, percepção e ambiente* (2012), escrita a quatro mãos por Carlos Alberto Steil e Isabel Cristina

de Moura Carvalho. Além de discutir a obra do autor, as colocações de Steil e Carvalho conclamam para se pensar nas formas de conhecimento que integram as relações entre homem, animal e carro de bois. Sob a ótica deles, as perspectivas de Tim Ingold postulam que o conhecimento parta de um engajamento simétrico entre todos os seres que habitam o mundo.

Neste ponto, há críticas não apenas acerca da centralidade do modelo hilemórfico enquanto esteio do conhecimento ocidental, mas uma série de questionamentos sobre a divisão estabelecida entre natureza e cultura, pois, segundo Ingold (2012), este seria um dos pontos de referência de uma visão reducionista e antropocêntrica que nega as condições materiais e os fluxos da vida que constituem e integram os seres. O autor parte, então, em busca de uma antropologia *tout court* que privilegie acompanhar estes fluxos, experimentando o mundo e as múltiplas formas que compõem os ambientes, abandonando concepções tradicionalistas da herança cultural ocidental – como objetos, corpos e mentes, para se engajar em tentativas de equivalência entre todas as formas materiais de vida que, segundo ele, interagem e se transformam independentemente de suas formas orgânicas.

6.5 A ROMARIA E AS TÉCNICAS

Ainda que este trabalho não se proponha a discorrer de forma mais aprofundada sobre os aspectos religiosos ligados ao Divino Pai Eterno, não se pode esquecer que a romaria de Trindade (GO), em seu aspecto religioso, possui uma força propulsora no sentido de congregar, através de si, as dinâmicas envolventes, as técnicas dos carapinas e dos amansadores e as reconfigurações a respeito do carro de bois hoje. Os saberes populares envoltos na construção do veículo requerem um entrelaçamento de informações ambientais, técnicas do corpo, saberes transmitidos através de linhagem familiar, forças e formas de trabalho como aprendizado (como se verá na próxima seção). Estes saberes, estas técnicas, recebem uma ênfase especial que parte do *status* numinoso congregado pela romaria ao Divino Pai Eterno.

Como visto no recorte histórico, o carro de bois, hoje, deixou de ser o principal meio de transporte das lidas rurais e teve seu uso deslocado para as peregrinações e performances nos desfiles. Mas ainda é para Trindade (GO) que as categorias de carapinas, romeiros, carreiros, amansadores e candeeiros convergem e se condensam. A técnica, aqui expressada de maneira mais aprofundada, requer sua confecção de maneira mais pungente em virtude do contexto ritual da festa do Pai Eterno. A romaria interatua de maneira direta e indireta no sentido da valorização dos saberes dos carapinas, uma vez que é a ida de carro de bois para Trindade (GO) a prática ritual mais antiga e ‘tradicional’ desde a gênese do culto ao Divino Pai Eterno.

Ao se pensar na missa sertaneja, por exemplo, observa-se a presença maciça de carreiros e candeeiros acompanhados por suas famílias. Quando erguem suas guiadas, com seus chapéus encimados nas pontas, em momentos significativos da cerimônia, notar-se-á que, durante esta eucaristia, eles estão experienciando uma maximização do pertencimento ao mundo sertanejo, materializado no amálgama da religiosidade e em confluência com os bois, os carros e seus apetrechos.

Na missa ocorre uma despedida da romaria de carro de bois, local onde eles se pronunciam e mostram o que são e o que querem ser, reivindicando o lugar ocupado por aquele cenário: sertanejos que trabalham nas lidas da roça e devotos do Divino Pai Eterno. A partir do fechamento do ciclo anual da romaria – através da missa, voltam para suas chácaras, propriedades, fazendas e casas prontos para reiniciar um novo ciclo de trabalho onde o carro de bois e todas as tecnologias e técnicas corporais, de amansamento e de recondução a vida, serão pautadas pela preparação para a romaria do próximo ano. Tudo isso em um mundo onde o trabalho e o mundo rural estão se transformando.

7 DO TRABALHO RURAL AO PATRIMÔNIO: RESSIGNIFICAÇÕES DO CARRO DE BOIS E DO MUNDO RURAL NA CONTEMPORANEIDADE

7.1 O TRABALHO COMO PROCESSO E SUAS DIMENSÕES

*Sou especialista em mata burros e porteiras,
Sei a madeira que se usa no mourão,
Vamos comigo ver meu mundo ao céu aberto
Onde o trabalho também é uma operação.*

(O doutor e o caipira. Canção interpretada pela dupla Goiano e Paranaense.
Letra de Valdemiro Neres Ferreira e Geraldo Aparecido Borges)

Como já destacado, o trabalho e o trabalhar aparecem em campo enquanto uma das dimensões pelas quais se aprende, e se ensina toda uma gama de saberes relacionados, direta e indiretamente, ao carrear. É por meio do trabalho que carapinas, candeeiros e carreiros mais jovens aprendem a escolher a madeira correta e colher esta madeira no ciclo da lua minguante. É também através do trabalho diário que os carapinas aperfeiçoam sua técnica. O trabalho aparece como rotina de vida pedagógica na apreensão cognitiva das ‘coisas da roça’.

Textos clássicos da antropologia tendem a destacar saberes próprios, desenvolvidos no núcleo de sociedades, naquela época, tidas como ‘primitivas’. Estes saberes parecem advir de uma ampla percepção do ambiente vivido, com idiossincrasias particulares, transmitidas às gerações seguintes através não apenas da fala, mas da prática cotidiana do trabalho. Como bem destacam Woortmann e Woortmann (1997), o trabalho deve ser visto como processo, pois se torna possuidor e propulsor de múltiplas dimensões simbólicas por construir espaços sociais, delimitar idade e gêneros, constituir códigos morais de aceitação plena no grupo – um carapina será tanto mais bem aceito em variados círculos de carreiros tendo como ressonância sua reconhecida capacidade técnica, vista por meio do seu trabalho.

Mas o trabalho não é estanque às técnicas; ele é guiado por uma cognição que se expande para além do saber agrônômico, o saber lidar com o gado ou com os carros. Aproxima-se de uma construção cosmológica de mundo (WOORTMANN; WOORTMANN, 1997). O carapina, através de seu trabalho, além de fabricar carros de bois, produz cultura; o carreiro, ao lidar com sua terra, produz cultivos, animais e também a si mesmo. Os citados autores sugerem que, neste ponto, talvez o trabalho entre populações rurais e camponesas se aproxime de uma ‘ciência do concreto’, conforme proposto por Lévi-Strauss (1989).

De fato, os carreiros e carapinas, através de sua apreensão cosmológica, produzem classificações próprias do grupo a respeito das plantas, possuem um léxico variado das ervas,

árvores e suas funções práticas e simbólicas. Mas, como sustenta o citado autor, seria reducionista crer que tamanha variedade de conhecimento sistemático se restringiria apenas à sua função prática: “As espécies animais e vegetais não são conhecidas porque são úteis; elas são consideradas úteis ou interessantes porque são primeiro conhecidas” (LÉVI-STRAUSS, 1989, p. 24). Somente se chega à conclusão de que a madeira tipo bálsamo, por exemplo, é útil conhecendo as suas particularidades.

É também necessário destacar o modo pelo qual o pensamento de carapinas e carreiros se subdivide em elementos heteróclitos que compõem, quase sempre, um par opositor. Woortmann e Woortmann (1997) também notaram essa organização dicotômica em seu trabalho de campo no Sergipe. Mas, conforme estes autores, este sistema de pensamento em díade condensa uma cosmovisão cuja existência é milenar. Destaco, no Quadro 2, algumas das categorias observadas como pares de oposição durante o fazer etnográfico.

Como destacam, mais uma vez, os citados autores, é recorrente, na cultura popular, em boa parte do Brasil, os pares dicotômicos, de modo que eles compõem considerável nuance de campos semânticos (WOORTMANN; WOORTMANN, 1997). Se remetendo a Almeida (1988), os autores dizem que esta organização de mundo expressa uma troca equilibrada na cosmologia rural, na medida em que dão forma a um sistema de pensamento que busca permear todas as coisas existentes. Deste modo, cheio/vazio, forte/fraco, novo/velho, por exemplo, trazem organização e equilíbrio semântico a domínios variados, como plantas, solo, pessoas e, em nosso caso, técnicas do saber fazer.

QUADRO 2 - Categorias observadas como pares de oposição

CATEGORIAS EM OPOSIÇÃO	
Roça	Mato
Duro	Macio
Bravo	Manso
Fácil	Difícil
Grosso	Fino
Firme	Bambo
Largo	Estreito
Folgado	Apertado
Asfalto	Chão
Roça	Cidade
Seca	Chuva
Lua cheia	Lua minguante
Seco	Úmido
Casa	Quintal
Novo	Velho
Cheio	Vazio
Forte	Fraco
Bonito	Feio

Fonte: Elaboração própria (2021).

Aqui retomo o raciocínio empregado no tópico sobre o trato dos bois, pois, conforme já demonstrado, o debate acerca da romaria hoje suscita categorias hierárquicas implícitas nos discursos críticos de uma boa parte dos observadores. Quando sugerem a substituição do carro de bois por recursos tecnológicos avançados, aqueles que o fazem acabam por alijar os carreiros, uma vez que boa parte destes indivíduos não está integrado às premissas cognitivas tecnológicas ou aos ditames financeiros que as proporcionam.

Ao observar o carrear, é preciso atentar para o fato de que se trata de que, ali, no transitar destes veículos, estão impressos o saber fazer técnico complexo do carapina, bem como uma série de categorias cosmológicas típicas do pensamento rural, em especial uma religiosidade característica. Nessas experiências sociais há uma lógica identitária que também é trabalhada e passada para gerações futuras. Desmerecer a romaria e os desfiles de carros de bois sob a justificativa das premissas ‘tecnológicas’ de hoje significa diminuir, por conseguinte, todo um compósito de saberes e técnicas desenvolvidas ao longo de gerações que constituem formas integradas. Mas, a despeito de tais posicionamentos críticos, também se vê hoje ampla utilização do carro de bois integrado a espectros das performances em vários campos de atuação, como se pode perceber na subseção seguinte.

7.2 PERFORMANCES

No dia 12 de junho de 2004 uma comitiva com cerca de 60 romeiros, advinda de Damolândia (GO), cruzou o eixo monumental e chegou à Granja do Torto, em Brasília (DF). Guiada por José do Salul – um dos personagens importantes para este trabalho, os carreiros apresentaram o então presidente, Luís Inácio Lula da Silva, com um carro de bois por ocasião de seus 30 anos de casamento com a então primeira dama, Marisa Letícia. O carro, com quatro juntas de bois caracus, estava carregado com carne seca, bolos de polvilho, paçoca e diversas outras comidas típicas da gastronomia rural, além de três litros de cachaça e o livro de poemas *Alma dos Pireneus*, de Carlos Ribeiro, publicado em 2003.

Perguntado pelos fotógrafos se o carro relembra a sua infância, Lula respondeu, de forma descontraída, que em Garanhuns (PE) não tinha boi, só jegue e, a seguir, perguntou aos carreiros se os bovinos também poderiam ficar na granja, muito embora tivesse medo de “chifres tão grandes”. Na ocasião também estava Francisco Furtado – Chicão Berranteiro, outro dos personagens importantes para esta tese, com seu berrante a tiracolo. Lula pediu para tentar tocar o berrante, mas, sem sucesso, disse nunca ter conseguido aprender. Zezé di Camargo, da

dupla sertaneja, estava presente e também tentou tocar o instrumento, e, como os demais, não obteve êxito.

Durante a entrega do carro, o senhor José do Salul fez um discurso reclamando da grande quantidade de agrotóxicos em circulação no Brasil, de como eles prejudicam a saúde e ainda tiram o lucro dos pequenos agricultores. O carreiro pediu ao presidente para que ajudasse a manter viva a tradição do uso do carro de bois. Depois convidou Lula para participar da romaria, saindo de Damolândia (GO) com destino à Trindade (GO), durante a festa em louvor ao Divino Pai Eterno. Posteriormente, todos os carreiros foram convidados para um almoço junto ao presidente e as demais autoridades.

A cerimônia de entrega do carro foi, também, uma tentativa de registrar a cidade de Damolândia (GO) como exemplo máximo da tradição do carro de bois no estado de Goiás. O então prefeito, José de Souza Lima, foi uma das lideranças da comitiva e ainda hoje, durante todos os eventos relacionados à romaria de carro de bois, há intensa participação das autoridades políticas da cidade. Em maio de 2019, enquanto eu estava em trabalho de campo na cidade, perguntei ao senhor José do Salul como foi a citada experiência e ele foi enfático: “[...] nós queríamos mostrar a força de nossa tradição, mostrar que o carro de bois faz parte da nossa história e da nossa vida”.

7.2.1 O carro e a tocha

No dia 5 de junho de 2016 a tocha olímpica desfilou pelas ruas de Itaberaí (GO). O evento era parte integrante da circulação, em solo goiano, da chama que simboliza as olimpíadas. A tocha passou por 15 cidades do estado de Goiás e, em Itaberaí, 17 pessoas foram escolhidas para fazer o trajeto, mas o que mais chamou a atenção da imprensa foi o veículo utilizado em um trecho na condução do fogo olímpico. Na ocasião, o carreiro senhor Domingos Galvão e o candeeiro Divino Ribeiro de Moura foram escolhidos para, juntamente com seu compadre, o historiador Antônio Caldas, fazer um trajeto simbólico pelas ruas da cidade (FOTOGRAFIAS 64 e 65).

FOTOGRAFIA 64 - Antônio Caldas conduzindo a tocha em carro de bois em Itaberaí (GO)



Foto: Rio 2016/Fernando Soutello (2016).

FOTOGRAFIA 65 - O senhor Domingos Galvão, candeeiro que acompanhou o carro de bois em Itaberaí (GO)



Fonte: Guilherme Gonçalves/Globoesporte.com (2016).

Domingos ‘segurou o tranco’ e conduziu suas quatro juntas de Caracu: Riacho e Riachão, Baixote e Brinquinho, Maranhão e Ribeirão; Brinquedo e Colégio, que puxavam o carro onde Antônio carregava a tocha. Alimentos típicos da gastronomia rural goiana foram colocados em cestas dentro do carro, juntamente com latões de leite, frutas e sacos de linho

recheados com grãos. Balaies de milho, espigas e cana de açúcar ladeavam o veículo, enfeitando-o. O percurso simbólico durou cerca de 200 metros, ao som de bandas de música, muita festa e euforia por parte do público. Diante da polifonia típica de um evento tão marcante, o cantar do carro de bois se destacou na multidão.

Ao passar por Trindade (GO), a tocha mais uma vez desfilou em carro de bois, dessa vez conduzida pelo carreiro senhor Antônio Firmiano de Paula, cuja devoção à romaria ao Divino Pai Eterno ele afirma ter herdado do pai. O carreiro, que na ocasião contava 87 anos de idade, fez questão de se pronunciar sobre os bois para a equipe de reportagem: “[...] nossos bois são bem tratados, são chamados por seus nomes e só estão na ativa nestes eventos tradicionais. Diferente do tempo do meu pai, onde o carro de boi era a nossa condução do dia a dia” (VASCONCELOS, 2016).

Os exemplos apresentados, bem como a visita dos carreiros ao então presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em 2004, estão aqui colocados para que se note outras formas de utilização do carro de bois: combinando elementos da cultura e religiosidade popular com interesses diversos de sujeitos externos à prática do carrear. Em campo de pesquisa a participação efetiva de atores políticos ficou muito evidente: há constante apoio por parte da prefeitura, bem como representantes do legislativo durante o desfile de carros de bois em Araçu (GO). E como visto, isso também ocorre em Damolândia (GO) e, principalmente, durante o desfile no carreiródromo em Trindade (GO).

Conforme apontado por Lima Filho (2003) a criação de personas políticas se performatiza intimamente a estes eventos que equacionam memória e identidades culturais de grupos específicos. Para os políticos envolvidos, o carrear toma a proporção de uma performance na medida em que todas as suas ações em meio aos carreiros são preparadas para serem vistas como válidas de pertencimento – ainda que por empréstimo – àquele grupo. Percebe-se, aqui, uma série de tentativas por parte destes atores políticos no sentido de instrumentalizar legitimidade a si próprios, uma vez que buscam se associar a um símbolo diacrítico da identidade rural goiana.

O carrear amalgama, através de sua materialidade e dos contextos envolventes, às romarias e desfiles, essas tentativas de produção de personas políticas, pois estas abordagens performativas acabam por mostrar eficácia social. Neste íterim, mesmo boa parte dos envolvidos em desfiles e romarias empreendem uma série de transformações a fim de serem absorvidos dentro da identidade rural. A mudança de indumentária, o deslocamento geográfico, acessórios para montaria, as companhias que rodeiam e mesmo os diálogos, posturas e

comportamentos, nada disso ocorre de maneira impensada, mas enquanto uma dimensão semiótica preenhe de significações.

Por outro lado, o carro de bois usado em outros tipos de eventos, como o transporte da tocha olímpica, demonstra a força dele como símbolo de uma materialidade que emana identidade rural, mas também um lugar de memória, pois sua estrutura geral – animais e compósitos tecnicamente preparados em madeira couro e ferro, em consonância com seu cantar característico se expandem, ressoando em um sentido simbólico do passado. É também muito comum que se utilize o carro como enfeite em restaurantes, fazendas e outros locais onde, de algum modo, busca-se transparecer essas tentativas de reutilização do passado com apelos comerciais.

É o caso, por exemplo, de comércios que buscam resgatar os ‘gostos’ de antigamente ao anunciar comida ou quitutes feitos em fogão a lenha ou em cozinha com ingredientes frescos, ‘retirados diretamente do campo’. Outros são mais explícitos ao sublinhar ‘comida caipira’ em letras garrafais. É sobre essa constante busca de ressignificação do passado que o escritor goiano José de Mendonça Teles escreve: “O goiano da gema vive na cidade com um carro de boi cantando na memória” (TELES, 2005, p. 52). A inclusão do carro de bois neste imaginário reflete um passado idílico, cuja representação bucólica é romantizada e muito acionada por meio da expressão ‘tempo dos antigos’⁴⁵. Parece ser neste mesmo patamar que se situam diversas categorias ligadas ao rural na contemporaneidade, ainda que muitos insistam em visualizar o rural e a ‘roça’ como caricatos ao passado.

7.2.2 A problemática do rural/urbano

Como apresentado anteriormente, o historiador Thomas (2010) defende que a visão demeritória associada à natureza (e que em nosso caso, reflete na vida rural), obteve maior ânimo entre os séculos XVI e XVIII. Assim como Thomas (2010), Ferrão (2000) corrobora esta assertiva ao dizer que o rural passa a ser símbolo do atraso, especialmente após as mudanças estruturais ocorridas na sociedade europeia decorrentes da revolução industrial do século XVIII. A dinâmica produtiva das novas configurações de um capitalismo ascendente modificou a estrutura social, ampliou o êxodo rural e reconfigurou a cidade como dimensão produtiva da vida, uma vez que é lá que se centram as fábricas.

⁴⁵ É curioso notar que essa mesma expressão já era utilizada pelos caipiras estudados por Candido (2017), no município paulista de Bofete, em fins da década de 1940.

Em obras clássicas das ciências sociais, a primazia da cidade em detrimento do campo se acentua. É com uma visão do urbano enquanto modernidade, heterogeneidade, da concentração do capital e, por conseguinte, das populações que Marx e Engels (1998) acabam por consolidar uma imagem retrógrada do campo, ao associá-lo ao oposto de tudo que existe na urbe: o passado, o atraso, a dispersão e o isolamento. A influência destes autores nas ciências sociais é evidente até os dias atuais, bem como ainda é bastante comum associar, nos dias de hoje, o rural ao periférico, tanto em suas manifestações socioculturais quanto na sua posição econômica, vista enquanto ainda muito pendente no modelo da agricultura e do agronegócio. Hissa (2008) também trabalha com a hipótese de que a visão dicotômica entre campo/cidade é fruto do pensamento iluminista, portanto, há, ainda hoje, larga influência europeia, uma vez que os valores das ciências modernas compartimentam os saberes de acordo com paradigmas disciplinares. Deste modo, sob a égide da modernidade se concretizam díades como cidade/campo, natureza/cultura, cuja superação dicotômica ainda suscita amplo debate.

Neste ínterim, autores clássicos do pensamento social brasileiro também manifestam elucidações pessimistas sobre o espectro rural. Candido (2017) se dispôs a compreender a situação do caipira como definição própria aos habitantes de regiões rurais de São Paulo, Minas Gerais e Goiás, e o *ethos* em transformação destas populações diante da sociedade capitalista urbana que se colocava mediante seu destino. Candido (2017) acaba por se convencer de que as culturas caipiras, em sua complexidade organização, a solidariedade vicinal e as religiosidades marcadamente imbricadas por festividades religiosas típicas, estariam fadadas a desaparecer, mostrando, no entanto, pulsos firmes de resistência. Santos (1993) também se comporta de maneira parecida ao trabalhar com a categoria ‘urbanização do rural’ para definir a diluição do modo de vida no campo em sua especificidade sendo absorvido pela urbanidade. Conforme mostra Ferreira (2019), os estudos mais recentes sobre campo e ruralidades demonstram grande diversidade de ideias, por vezes divergentes, mas concentram suas reflexões naquilo que chamam de ‘novas ruralidades’.

7.2.3 Para além dos números

De acordo com os dados levantados pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), realizada em 2015, 84,72% da população brasileira vivia nas áreas urbanas, ao passo que 15,28% dos brasileiros viviam na zona rural (FERREIRA, 2019). No entanto, qualquer análise contemporânea que busque desdobrar a questão do rural/urbano na conjuntura goiana, e mesmo nacional contemporânea, deve, antes de tudo, estar ciente de que abordar tais

dimensões unicamente sob o prisma numérico não consegue compreender a multiplicidade de elementos que abrangem estes dois espaços na sua conjuntura fluída e dinâmica atual. O trabalho de mestrado de Ferreira (2019) mostra que os critérios definidos para elaborar as distinções fundamentais entre rural e urbano no Brasil levam em conta a questão demográfica, operacionalizada no sentido de contribuir com os órgãos governamentais que atuam com estas definições a partir de fins territorialistas.

Mas como também sugere a citada autora, estas classificações são problemáticas, uma vez que são utilizadas para facilitar os trabalhos de levantamentos numéricos dos órgãos nacionais responsáveis em um País continental como o Brasil. Assim, ao passo que tais critérios facilitam a operacionalização dos responsáveis, deixa de levar em conta as dinâmicas subjetivas e os modos de vida pelos quais os sujeitos encaram o meio social. Ferreira (2019, p. 31) diz que é muito comum que: “[...] em áreas que são consideradas urbanas, os sujeitos que nela vivem podem possuir práticas tipicamente ligadas ao modo de vida rural ou mesmo o inverso”. Parte-se, aqui, do raciocínio empreendido por Veiga (2002), que, em uma de suas elaborações, define que “[...] o Brasil é menos urbano que se imagina”, pois o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – órgão responsável pelo levantamento de dados demográficos no País, pode considerar como cidade municípios que tenham um número muito pequeno de população, local em que os habitantes que ali residem podem estruturar seu *modus vivendi* de acordo com práticas que não sejam consideradas urbanas.

A saída proposta por Ferreira (2019) é que se possa buscar compreender as relações estabelecidas pelos sujeitos em suas sociabilidades, o que, por sua vez, somente é possível através do trabalho de campo. Para a autora, buscar captar a perspectiva histórica na constituição do hoje seria outro critério importante para que se possa trabalhar sob a ótica do urbano/rural, pois, como sugere Williams (1989, *apud*), “[...] campo e cidade são realidades históricas em construção tanto em si próprias quanto em suas inter-relações” (FERREIRA, 1989, p. 387). A autora continua dizendo que:

[...] é oportuno salientar que a contraposição urbano-rural vai muito além da diferenciação entre cidade e campo e que estes não podem ser identificados como dicotômicos, já que a modernização da sociedade engendrou profundas transformações e estreitou e intensificou as relações sociais estabelecidas entre eles. (FERREIRA, 2019, p. 34).

Retoma-se aqui a concepção de novas ruralidades, pois, a partir dos estudos de Rua (2005), considera-se que rural e urbano podem, hoje, ser vistos mais a partir na noção de relação que de oposição. Ocorre uma série de interdependências complementares que desembocam em

uma visão integrada, partindo do pressuposto de que, em muitos momentos, urbano e rural se inter-relacionam. Essa posição está registrada por pensadores clássicos dos estudos rurais e camponeses, como Medras (1978), para quem os valores dos camponeses não são imutáveis, sendo permeados pelas coletividades, de modo que estas se transformam ao longo da história. Em suma, existem uma série de incorporações de urbanidades no campo, ao passo que, como mostra este trabalho, também é muito comum ocorrer diversas práticas típicas da ruralidade em contexto urbano.

7.2.4 Rurbano/ rurbanidade

Como se viu no desenrolar deste trabalho, os carapinas, os carreiros e os candeeiros, bem como a maior parte dos romeiros envolvidos na pesquisa, são sujeitos que vivem em regiões urbanas; com exceção do senhor Adão Alves, o senhor Divino Soneira e alguns outros carreiros entrevistados em Damolândia (GO), mas cuja organização de sua forma de ver o mundo, a família, os vieses econômicos ou tradicionais são carregados de influências rurais. Entram em cena aqui interatividades que se complementam mutuamente, rural e urbano se interpenetram, formulando cenários cujas interpretações das ciências sociais acabam por importar termos de outras ciências para buscar uma definição mais cabível. Aqui a noção de hibridismo, tal qual elaborada por Canclini (2006) para delimitar manifestações socioculturais cujas ressonâncias se combinam ou, por vezes, confundem-se durante as práticas, pode ser instituída enquanto busca de explicação. “[...] entendo por hibridação processos socioculturais nos quais estruturas ou práticas discretas, que existem de forma separada, se combinam para gerar novas estruturas, objetos e práticas” (CANCLINI, 2006, p. 19).

Como sinaliza Haesbart (2005), os híbridos também incorporam a categoria de territórios, nos quais grupos sociais, por vezes distintos, desenvolvem múltiplos vínculos identitários. No caso desta pesquisa, os jovens carreiros e candeeiros são uma expressão deste exemplo; durante a romaria de Damolândia para Trindade (GO) e durante o desfile dos carreiros em Araçu (GO) houve variadas incorporações de aspectos urbanos dentro do carrear. E tais práticas são rodeadas de opiniões ambíguas. Ao mesmo tempo em que se tolera os automóveis, o som alto e a bebedeira constante, especialmente nos pousos, os carreiros, particularmente os mais velhos, reclamam da poeira levantada pelos automóveis, do incômodo causado, aos bois, em virtude do som alto, e da dificuldade de dormir que muitos carreiros cansados têm após um dia inteiro caminhando sob o sol.

Mesmo as estradas são vislumbradas de forma divergente pelos carreiros/candeeiros. A pista criada especialmente para os carros de bois na GO-469, local que os carreiros fazem o último dia de romaria, é asfaltada; os carreiros recordam que o asfalto gasta mais os cascos dos bovinos, cansando-os mais, assim como também desgasta os trilhos nos rodeiros. Outros ponderam que a largura da pista, por demais estreita, não permite, ao carreiro, caminhar ao lado de seus animais. No entanto, tais elementos são tolerados de forma geral pelos carreiros, pois, como já foi ressaltado, são momentos interativos nos quais os mais jovens criam imbricações interativas; e é quando o moderno transparece de forma pragmática. Deste modo, ao mesmo tempo em que os jovens acionam o dito tradicional, por meio do carrear juntamente com os mais velhos, estes praticam signos próprios ao seu cotidiano. Esta tolerância é cada vez mais aceitável, pois sabe-se, entre os mais velhos, que a participação dos jovens carreiros e toda esta gama de modificações são espectros *sine qua non* para a continuidade da romaria se concretizar.

A estas relações ditas híbridas, há ainda outro conceito que, pela fonética mais próxima a seu *entourage*, pode ser quista como mais delimitada ao caso desta pesquisa; trata-se da categoria rurbaridade. Esta categoria é formulada por autores que entendem a dinâmica histórica associada ao aumento da urbanização no Brasil, especialmente após a segunda metade do século XIX. Froehlich, Moreira e Ericeira (2017) explicam que a urbanização também se caracteriza pela crescente modernização do campo, bem como a utilização cada vez maior de apetrechos urbanos nos contextos rurais. Para estes autores houve readaptações naquilo que se chama de rural, resultado da incorporação de signos urbanos no contexto do campo⁴⁶.

A proximidade entre as zonas rurais e os pequenos municípios estabelece uma interação de mão dupla, tramando contextos que se misturam e se modificam mutuamente. É a adjacência que favorece a rurbaridade, processo em que o urbano e o rural se misturam, alimentado pelo —princípio dialético de interpenetração de contrários que permite enfocar dicotomias que se entrecruzam para dar lugar a outras categorizações. (CIMADEVILLA; CARNIGLIA, 2009, p. 11).

É interessante notar que, em todos os municípios com os quais esta pesquisa esteve envolvida, a dinâmica interativa entre rural e urbano é bastante fortuita quando se coloca em análise o que se sugere ser a categoria rurbaridade. Mesmo nas regiões centrais de Inhumas (GO) ou de Trindade (GO), os municípios mais populosos envolvidos na pesquisa, é comum encontrar inter-relações que procedem da influência rural no plano econômico, político, nas instituições e no plano cultural. Estas interdependências são ainda mais fortes em Araçu (GO)

⁴⁶ Um dos exemplos mais eminentes no caso aqui é o uso da motosserra, como anteriormente destacado.

e Damolândia (GO), municípios menores e locais onde o modo de vida urbano por vezes se confunde com práticas e sociabilidades rurais, seja nas relações interativas entre os moradores, seja nos meios de transporte. Nestas cidades, além dos carros de bois, carroças e muares são tão constantemente vistos em circulação efetiva que já integram o panorama urbano de maneira normativa por parte do morador. Enfim, ocorrem mutualismos típicos desta relação entre campo e cidade, que, ao que parece, hoje, se for vislumbrada mais como interdependente no que se refere à rurbanidade do que ligada a uma visão dicotômica rural/urbano, pode nos oferecer pistas melhores para a compreensão da realidade dos carreiros e das romarias. E até mesmo de outras manifestações culturais onde se comungam signos e práticas rurais dentro das cidades, como as cavalgadas, os desfiles de carros de boi e as folias de Santo Reis.

Mas se as nomenclaturas ‘rural’ e ‘camponês’ podem ser vistas como categorias de pensamento importantes no desenrolar deste trabalho, talvez seja a categoria ‘roça’ a que mais encontra ressonância nas falas dos entrevistados, de modo que ela também permanece como imanente aos cotidianos observados. Roça, nesta pesquisa, transparece como uma antonomásia, na medida em que propõe uma variedade metonímica abrangente, pois é substrato cultural e simbólico dos carreiros e carapinas aqui vistos. Roça também é a categoria acionada pelo senso comum⁴⁷ ao se referir ao carro de bois e aos demais signos típicos da ruralidade. Como bem destacam Fiuza e Silveira (2014), roça é, antes de tudo, uma categoria relacional, sendo rediscutida e (re)significada de acordo com tempos sociais e históricos – o que se viu de acordo com as novas formas de encarar o carrear e o carro de bois.

Nota-se as constantes formas de (re)elaborações do *ethos* rural atribuído a uma ideia de goiano. As linguagens, como o cinema, a literatura, a produção acadêmica e a música – neste caso, em especial a sertaneja/caipira, em suas expressividades semânticas, vão moldando o imaginário social, de modo que espacialmente se constroem sentidos de uma comunidade imaginada (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2009; ANDERSON, 2013). Em um estado como Goiás – onde o devir histórico mostra que a urbanização se deu de maneira mais expressiva nos estender da segunda metade do século XX, para aqueles sujeitos cuja vivência familiar foi construída, em boa parte de sua existência, nos meios rurais, mas que hoje residem na cidade, a roça hoje se torna um espaço que evoca saudade. E é constantemente lembrada através das já citadas linguagens e de práticas como as romarias e o carrear, que vão ganhando o peso de tradições inventadas para que constantemente se (re)lembre o que é ser da roça. Neste sentido,

⁴⁷ Lembrando que, para Geertz (2008), mesmo o senso comum deve ser tratado como um sistema cultural, pois compõe certa organização de pensamentos construídos historicamente, sendo dever da antropologia interpretar os modos pelos quais se constroem saberes coloquiais que avaliam a realidade inteligível para os sujeitos.

a romaria de carros de bois para Trindade (GO) vai se tornando um ‘monumento’, ainda que simbólico, que atua na retroalimentação de imagens, ações e performances que traduzem, para o hoje, a representação da identidade rural. Deste modo, o rural também é constantemente (re)criado e o carro de bois se torna a transfiguração material da imagética rural em desfiles e em romarias. Lugares de fronteira entre urbano e rural, roça e cidade parecem se diluir em um processo holístico.

7.3 ASSOCIAÇÃO FILHOS E FILHAS DO PAI ETERNO E A COVID-19

No segundo semestre de 2020, enquanto eu me dedicava à leitura e à escrita, o Ministério Público de Goiás concluiu uma investigação iniciada em 2017, após uma denúncia de extorsão, contra o Padre Robson de Oliveira, reitor do Santuário Basílica, fundador e presidente da Associação Filhos e Filhas do Pai Eterno (AFIPE). A operação, batizada como Vendilhões, descobriu o desvio de milhões de reais decorrentes de doações de fiéis para a AFIPE, que eram usados em campanhas de políticos, compra de imóveis, fazendas e muitas outras atividades ilegais. Segundo o Ministério Público, a AFIPE também praticava sonegação fiscal, lavagem de dinheiro, apropriação indébita e falsificação de documentos. A notícia e os desdobramentos das investigações tiveram repercussão internacional e, claro, atingiu a forma pela qual muitos carreiros e fiéis do Divino Pai Eterno visualizavam a imagem da igreja católica em Trindade (GO). Neste sentido, fui orientado a voltar a campo e conduzir algumas breves entrevistas acerca da forma pela qual os carapinas e os carreiros viam a situação envolvendo a alta cúpula da organização da romaria.

Diante da série de denúncias e investigações feitas pelo Ministério Público de Goiás contra a Associação Filhos e Filhas do Pai Eterno (AFIPE), centradas na pessoa do Pe. Robson de Oliveira, reitor do santuário basílica e principal responsável pela organização da festa e da romaria do Divino Pai Eterno em Trindade (GO), ouvi alguns posicionamentos por parte de carreiros, carapinas e romeiros a respeito do sacerdote. Neste tópico opto por não colocar os nomes dos entrevistados naquilo que se refere às suas posições a respeito da AFIPE, uma vez que os processos ainda tramitam na justiça e se mostram distantes de um desfecho. Transcrevo aqui trechos das falas de três entrevistados: A, B e C. O entrevistado A me disse:

“Com relação à Trindade por causa do padre ser desonesto e fazer rolo eu nunca fui na Trindade por causa de padre, Túlio, nunca. Não é do meu feitio ir na Trindade por causa de padre ou por causa da congregação dos redentoristas, porque na bíblia está escrito infeliz do homem que acredita no homem, maldito o homem que confiar no

homem né, está na bíblia. Então assim, o padre Robson quando ele nasceu eu já ia na Trindade então ele veio depois de mim, então assim eu já tinha o hábito de ir na Trindade, eu sou descendente de Romeiro meu pai foi a primeira vez na Trindade em 1935. Então assim eu estava com cinco anos de idade, ele é de 1930, então a Romaria dele começou ele estava com cinco anos e com um ano de idade eles já me levavam na Trindade, então eu cresci na Romaria de Trindade. Eu estou ali... eu participei das festas de Trindade não todas faltei muitas, mas estava com 14 anos quando veio a pandemia que parou estava com 14 anos que eu ia todo ano na Trindade. Desses 14 anos, nove ou dez que eu ia os dez dias para a festa, morava em Goiânia eu ia os dez dias da festa, aí depois mudei para o município de Anicuns aí eu passei a ir de carro de boi, eu não lembro se foi quatro os cinco anos. Na década de oitenta eu não sei se foi quatro ou cinco anos de carro de boi com um tio meu, tio e padrinho e na década de noventa, 92/93 eu acho que eu fui de carro de boi com um tio da minha ex-mulher de carro de boi ajudando ele. Então o que acontece nois é tradição ir na festa da Trindade, não é por causa do padre, não é por causa do templo da igreja é por causa do Divino Pai Eterno né? Nossa fé não é no Padre é no Divino Pai Eterno, o padre é simplesmente um a mais para poder mostrar para nois que o homem não é de confiança”. (Entrevistado A, 2021).

Destaco esta posição em primeiro lugar pois, de certo modo, ela congrega as opiniões colhidas a respeito do ocorrido: em geral, os carreiros e romeiros se mostraram muito desapontamento com os escândalos. Mas a motivação para continuar indo a Trindade (GO) não está na figura de um padre e sim na fé ao Divino Pai Eterno. O entrevistado B também se posiciona de forma parecida:

“Sobre o escândalo da AFIPE, nós ficamos muito decepcionados. Porque o carreiro é o seguinte antes de terminar a romaria desse ano a gente já começa a falar nos preparativos para o ano que vem. Então a gente fica sempre em contato, sempre conversando foi decepcionante né? A gente não esperava aquilo né, você participa você faz a doação e aí acontece de ter um escândalo daquele. Foi decepcionante muitas pessoas hoje têm raiva do Padre Robson, por causa da aquilo. E eles assim veneravam ele, achava que ele era a melhor coisa que havia acontecido em Trindade depois do Divino Pai Eterno era o Padre Robson e foi muito decepcionante para o pessoal, para a gente que é devoto do Divino Pai Eterno que ia sempre a gente vai tem a nossa contribuição. Então o cara usar da boa fé de todos os Romeiros, porque foi de todos né [...]. Mas a nossa fé no Divino Pai Eterno é muito maior, a gente não vai deixar de participar da Romaria, porque o Padre fez uma lambança, o Divino Pai Eterno não tem nada com isso. Igualzinho os políticos que entra lá e rouba, mas a gente não tem como fazer nada, então é ir continuar firme na nossa fé, participar da Romaria, esse ano já foi determinado pelo Governador que não vai ter né, então 2022 a gente vai estar lá se Deus quiser, junto aí firme com os carros de boi para continuar nossa devoção no Pai Eterno”. (Entrevistado B, 2021).

Em alguns casos, há uma posição enfática com relação ao ocorrido. O entrevistado C, romeiro há mais de 50 anos, mostrou-se muito indignado com o ocorrido e a sua fala ressalta o contato existente nos núcleos de amizade entre romeiros e carreiros:

“Eu, por exemplo, hoje eu sinto eu chateado sem tanto. O tanto que eu já confiei nesse cara, eu pensava que ele era uma pessoa e ele era outra coisa. Mas eu falei com um amigo que conhece ele a muitos anos, inclusive ele é aí de Inhumas. Ele me passou o beabá do padre. Conhece faz muitos anos. Ele me disse; *senhor C, minha família tudo*

mora lá (em Trindade) e minha família é tudo católica e eu sou católico, não é por isso que eu deixei de ser católico. Nois tinha levado uma viagem de cimento, até foi a última vez que eu levei cimento, não levo mais nunca. Aquele cimento que o senhor leva senhor C vai parar lá em Campestre (GO) (local onde supostamente há uma propriedade da AFIPE). Então eu acho assim, usar da boa fé, da boa vontade dos outros, usar as coisas de Deus né moço?’. (Entrevistado C, 2021).

De um modo geral, esperava-se um posicionamento mais enfático por parte das hierarquias da igreja católica em Goiás sobre o ocorrido. O entrevistado A estrutura melhor este pensamento ao dizer que “[...] quando um porco lambuzado entra no chiqueiro, ele suja os outros todos”. Mas pude observar que, em geral, também se comunga da opinião de que o ocorrido não se integra à fé e à crença ao Divino Pai Eterno, de modo que a estruturação dual do pensamento mais uma vez parece ecoar no imaginário dos romeiros, que, a meu ver, subdividiram o ocorrido também em categorias duais e antagônicas. O padre é a representação do homem, portanto, interligado às profanidades típicas do “mortal” pecador. Tem-se, assim: padre/homem/profano, Divino Pai Eterno, fé, sagrado. A interposição (ou a falta dela) na igreja católica também reestrutura essa dicotomia, pois, ao mesmo tempo em que Trindade (GO) congrega a noção de igreja enquanto estrutura física erigida pelos homens, ainda repousa no imaginário a simbologia recorrente a Trindade (GO) como capital da fé, local de milagres e de tradição na religiosidade popular. Tem-se, então, o templo físico/fé e espiritualidade. Os carreiros, carapinas, romeiros e devotos que entrevistei conseguem reelaborar sua fé e sua religiosidade de maneira que os acontecimentos humanos não interferem diretamente em suas crenças simbólicas, pois estas repousam em um *status* numinoso. A fala do entrevistado A integra bem este imaginário. Ele pediu uma posição por parte do sacerdote da paróquia de sua cidade a respeito do ocorrido e não foi contemplado, o que o levou a se posicionar de maneira enfática, recorrendo inclusive a categorias como lugar de pertença identitária:

“Eu estou na igreja por causa da palavra de Deus a palavra de Jesus, eu não estou na igreja por causa do senhor, por causa do templo não padre! O senhor está aqui nessa igreja o senhor é o comandante, mas senhor não esquece não, que quem ajudou a puxar tijolo para construir essa igreja ai, foi meu pai de carro de boi, viu senhor não esquece disso não! Nois não fica por aí falando isso não, mas quando essa igreja ai aonde o senhor administra hoje, foi construída meu pai puxou muito tijolo de carro de boi sem cobrar nada para poder ajudar a construir viu? Então assim, minha família está frequentando essa igreja desde de quando ela foi construída o senhor é passageiro daqui uns dias o senhor vai embora pronto acabou, nois não, nois vai continuar aqui, porque nois é daqui da região”. (Entrevistado A, 2021).

Neste ínterim, entre crises da AFIPE e pandemia, os carreiros continuam sua rotina de preparação para a romaria de carros de bois e esperam ansiosos o seu retorno. Suas preocupações no momento repousam sobre os bois, estes não podem ficar muito tempo sem

carrear, pois vão perdendo a prática e ‘entrevam’ se pararem de todo. Além do mais, é necessário, ao carreiro e ao candeeiro, manter a convivência com os bovinos, sob pena destes estranharem a falta de contato, como comenta o senhor Marcelo:

“A gente sempre faz alguma coisa, carrega com eles aqui, porque não pode ficar parado. Por exemplo, uma boiada que foi em 2019, se ela não for agora vai pra dois anos sem carrear, o dia que for mexer com ela, ela vai estranhar por mais mansa que ela seja. Então a gente tem que estar sempre mexendo, carrega pouca coisa, eu puxei uma lenha né. O meu gado são cinco juntas, aí eu puxo uma lenha, nois vai pra casa de um companheiro depois vai na casa do outro, junta os bois e amarra eles pra ficarem amarrados, mexe com eles ali né. Então tem que estar sempre em contato, porque a criação vai indo fica com medo da gente né?”. (Marcelo, 2021).

Observa-se que este tempo sem participação na festa atinge os carreiros e carapinas cuja situação financeira é mais delicada. O senhor Queiroz teve que se desfazer de suas três juntas, já que o aluguel do pasto e a compra de proteinados e remédios para manter os animais estava pesando no orçamento. Já o senhor Luiz ressaltou que, apesar do carinho que tem pelos bois, está pensativo sobre mantê-los: “[...] é por que a gente paga pasto, a gente não tem terra, é pasto alugado, pra gente fica difícil. Os meus (seis bois) estão na terra de uma prima, mas é em uma serra então fica um pouco mais difícil ficar pegando para mexer”. Ainda que a circulação de pessoal seja restritiva, alguns continuam a carrear de maneira esparsa. O senhor Clodoaldo Junior e seu candeeiro, Osvaldo, aproveitaram o feriado de Corpus Christi para ir, de carro de bois, doar alimentos à Vila São Cotelengo, em Trindade (GO).

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS: OS CARAPINAS E CARREIROS COMO TESOUROS HUMANOS VIVOS

“O passado nunca está morto, ele nem mesmo é passado”
William Faulkner

Em uma ‘comunidade tradicional’ usa-se muito a metáfora que diz que quando morre um ancião, queima-se uma biblioteca inteira. Movido pela natureza efêmera do patrimônio imaterial, o conselho executivo da Unesco (1993) elaborou o Programa Tesouros Humanos Vivos, que visa reconhecer e salvaguardar o saber fazer daqueles que são considerados mestres de ofício; artesãos dotados de técnicas consideradas complexas, elaboradas, performáticas, ou seja, todos (as) aqueles (as) detentores de particularidades do ‘saber fazer’ cujo conhecimento técnico é essencial à perenidade das expressões culturais material e imateriais.

Imaterial também, pois a Unesco entende que existe toda uma gama de saberes por detrás das técnicas, dos gestos e dos modos de trabalho destes mestres, o que torna ainda mais vulneráveis os processos intangíveis *sui generis* deste tipo de patrimônio (ABREU, 2004). Deste modo, a Unesco se organizou no sentido de propor dois campos de ação prática: em primeiro lugar dedica-se à coleta e registro destas manifestações culturais, para, depois, dedicar-se às mais variadas formas de transmissão das mesmas. “É preferível que os detentores do patrimônio imaterial continuem a adquirir conhecimento e saber fazer e os retransmitam às gerações seguintes” (UNESCO, 1993).

Em um mundo pautado pela rapidez, pela mercantilização e consumo de roupas, móveis, e todo tipo de bens de consumo cada vez mais padronizados, ofícios como o dos carapinas emergem, hoje, como verdadeiros focos de resistência à sociedade global industrial. Como já se destacou, boa parte dos indivíduos envolvidos em atividades tais como a construção dos carros, o carrear, os desfiles e romarias estão impregnados também daquilo que chamam de manutenção da tradição, vislumbrando o passado rural no qual o carro de bois estava impresso na paisagem cotidiana, enquanto tempo bucólico. Como bem ressalta Abreu (2004), tais constatações levam a pensar no paradoxo proposto por Arendt (2000, p 37), para quem na verdade é o futuro que nos remete ao passado, pois este passa a ser visto: “[...] como uma força, e não como um fardo que o homem tem que arcar e de cujo peso morto os vivos podem ou mesmo devem se desfazer em sua marcha para o futuro”. Reside aqui o peso teórico da citação de Faulkner (1958) colocada como epígrafe nesta sessão.

Carapinas e carreiros se tornam, então, mônadas complexas, que buscam tecer novamente as antigas formas de relações sociais através das organizações antes, durante e

depois das romarias; as práticas comunitárias típicas da ruralidade goiana, como o mutirão; a sensibilidade de ajuda mútua; o apego às religiosidades populares onde há comida e festejo; as formas de reciprocidade e convivência cotidiana; aos modos de trabalho tradicional, onde os saberes e as expertises técnicas típicas do mundo da roça são praticadas e revalorizadas. Retornando as reflexões de Arendt (2000), Abreu (2009) continua a dizer que, deste modo, o passado, “[...] ao invés de puxar para trás, empurra para frente e, ao contrário do que seria de se esperar, é o futuro que nos impele ao passado”.

Neste ínterim, concede-se tamanha atenção às chamadas tradições, que estas são tão valorizadas a ponto de serem inventadas, conforme as reflexões de Hobsbawn e Ranger (1997), pois, tenta-se através de diversas práticas, conciliar meios simbólicos, inter-relacionando-os com o passado, tentando se legitimar no presente, inculcando valores e sedimentações de pertença identitária. Mas, diferentemente da ótica de Hobsbawn e Ranger (1997), que dão, à tradição, um peso político reflexivo na criação de nacionalismos, parece mais correto supor que, em nosso caso, as tradições comumente referidas pelos carapinas e carreiros delegam funções de continuidades e permanências familiares e grupais de práticas específicas que visam resgatar perenidades subjetivas aos agentes propulsores destes eventos, bem como a boa parte de seus participantes. Parece ser tentativa comum a estes carapinas e carreiros, direta e indiretamente, buscar elementos fundantes das configurações socio-histórica e culturais típicas a seu passado.

Ao relatar a construção do carro enquanto herança familiar, carapinas como o senhor Osmiro e o senhor Luís, por exemplo, estão acionando liames propulsores de (r) existências que lhes permitem existir através de suas experiências. E aqui, mais uma vez, note-se as colocações de Hanna Arendt para quem a categoria experiência é um território que permite tecer relações entre presente, passado e futuro (ABREU, 2004). Acionar a tradição como elo mantenedor do saber fazer e das romarias permite situar que, por parte dos carapinas e carreiros, a tradição torna-se uma herança, um legado e, insisto, deve ser vista, entendida e tratada como patrimônio, material e imaterial.

Técnicas como as aqui relatadas devem ser encaradas enquanto um vislumbre crítico da mesma forma pela qual a Unesco lida com o Programa Tesouros Humanos Vivos. Abreu (2009) lembra que a inspiração para a proposição desta política veio de experiências em países orientais. No Japão, desde a década de 1950 a sociedade busca valorizar e preservar o saber fazer, concedendo reconhecimento particular a pessoas que dedicavam suas vidas a práticas técnicas consideradas um “[...] sistema de bens culturais vivos” (ABREU, 2009). O governo nipônico concede, desde então, o título de ‘Tesouro Humano Vivo’ a artistas e artesãos e, por

lá, a preocupação não repousa apenas no resultado material, mas nas performances e gestualidades dos processos de construção. Para exemplificar a instalação deste programa no Ocidente, talvez o melhor exemplo que nos guie seja o francês.

Por meio do Ministério da Cultura, o governo francês elaborou um plano de ação em todo território nacional buscando alcançar e salvaguardar todos aqueles ofícios distintos pela excelência, alta habilidade e tradição na transmissão das técnicas, considerando estes detentores ‘tesouros humanos vivos’, ou seja, mestres da arte, ou mestres de ofício, que encarnam o mais alto grau técnico em suas áreas, além de serem um verdadeiro depósito memorialístico referente à cultura material e imaterial nacional. Desde 1994, quando o programa entrou em ação, a França vem distinguindo, com o título de mestre, indivíduos selecionados segundo o escrutínio de um organismo consultivo especializado formado por expoentes do mundo das artes. A distinção privilegia ofícios excepcionais, permeados por longa tradição, mas que também se encontrem com problemas financeiros. A concessão do título vem com uma bolsa em dinheiro que visa ajudar o artesão, mas que também supre uma proposta pedagógica: o mestre, visto em sua singularidade, deve transmitir sua expertise a um (ou mais) discípulos que se disponha a aprender o ofício. Assim,

O processo de aprendizado é ritualizado, performatizado. Mestres e discípulos participam de encontros cotidianos, únicos, intransferíveis. Ninguém substitui o mestre na transmissão das habilidades e da experiência acumulada ao longo dos anos. A relação pedagógica é também corporal. Mestres e discípulos relacionam-se como uma dança, onde cada um é elemento fundamental para a manutenção do todo. (ABREU, 2004, p. 63).

Note-se que nos casos francês e nipônico, o reconhecimento dos tesouros humanos vivos é uma iniciativa também de cunho político. Ora, tendo em vista a complexidade das dimensões técnicas aqui descritas, e a associação discursiva acerca da formação e estabelecimento dos mestres nipônicos ou franceses, o ofício de carapina, bem como os saberes envoltos ao carrear, pode ser visto como prática referentes a tesouros humanos vivos, dando-se maior atenção ainda a estes carpinteiros e seus saberes. É interesse, com este trabalho que, de algum modo, ele possa ser basilar no sentido de apontar recomendações e desdobramentos que possam angariar referências diretas ao maior reconhecimento e preservação do ofício de carapina, bem como de maior debate público sobre a importância das significações envoltas no carrear. Outro ponto seminal é a questão do amansamento dos bois, tendo em vista a emergência das demandas acerca de diretivas jurídicas endereçadas à questão do tratamento e do direito animal, além do debate social a respeito desta questão. Debate este que suscita ampla participação popular, e o

povo, muitas das vezes, por não entender os procedimentos diários na lida com os bois, colocam-se em total desacordo com a romaria. Técnicas de construção do carro, saberes relacionados à ruralidade, religiosidades, romaria, romeiros, carreiros, carapinas e candeeiros, bem como categorias como passado, futuro, tradição, técnicas e ontogênese, podem ser pensadas de maneira holística, uma vez que aqui são vistas como complementares.

Neste sentido, é preciso haver interesse por parte do Estado e dos órgãos responsáveis no que se refere à instituição destes mestres de ofício, bem como é necessário haver maior atenção por parte das demandas sugeridas pelos carreiros e carapinas. Como visto no decorrer deste trabalho, há intensa participação e motivações políticas por detrás das romarias e naquilo que as cerca, especialmente em Trindade (GO), onde a festa do Divino Pai Eterno atrai mote político em várias alçadas. Gostaria, nestes trechos finais, de deixar expressas algumas primeiras atitudes que podem estar caminhando para um reconhecimento cada vez maior do carro de bois dentro do circuito político patrimonial do estado de Goiás.

As primeiras narrativas atuantes neste sentido com as quais tive contato são, de fato as produções acadêmicas. Trabalhos ora citados, como os de Nascimento (2000), Duarte (2004) Aquino (2007), Deus (2000), Castro (2011) e o dossiê de registro da romaria, pesquisa encabeçada pela superintendência do IPHAN-GO e conduzida por Lima (2015), são primordiais ao se levar em conta suas bases teóricas e empíricas, a etnografia dialógica empreendida em todos eles e as distensões heurísticas que se expandem dos desdobramentos concernentes a seus conteúdos. No dossiê de registro da romaria, por exemplo, em seus trechos finais, a autora tem o cuidado de deixar expressa uma série de recomendações de salvaguarda nas seguintes sessões: quanto aos pousos, a respeito das estradas, a estadia na cidade santuário, aos saberes associados aos carros de bois e aos ex-votos da sala dos milagres. O trabalho também aponta a importância, por parte do poder público, sobre a necessidade de

Identificar, na região de Trindade e adjacências, os carpinteiros construtores de carros de bois, além de outros especialistas como ferreiros e fazedores de esteiras, e promover encontros destes mestres através de rodas de conversa, oficinas de transmissão de conhecimento, entre outras atividades. Realizar registros audiovisuais dos modos de fazer o carro e suas peças e das histórias de vida dos especialistas, a fim de divulgar o ofício e os saberes a ele associados. (LIMA, 2015, p. 103).

Estas recomendações, expressas no dossiê de registro da romaria, parecem fazer coro às iniciativas levantadas pelo IPHAN-GO, que está intermediando, juntamente aos detentores – carreiros, carapinas, romeiros e pessoal envolvido diretamente no carrear, reuniões virtuais, divididas em quatro eixos, que buscam tratar de variadas discussões acerca do plano de

salvaguarda da Romaria dos Carros de Boi da Festa do Divino Pai Eterno de Trindade (GO). Estou participando de todos estes encontros virtuais e, até o momento de escrita da tese, já foram debatidos dois eixos: o primeiro, que trata da mobilização social e do alcance da política, realizado no dia 14 de abril de 2021. Por meio desta reunião foram feitos contatos com detentores de variadas localidades do estado de Goiás e firmou-se, como uma das principais metas, a criação de uma representação estadual dos carreiros que atue por meio de uma associação, uma vez que os participantes defenderam que a atual federação⁴⁸ dos carreiros não se mostra atuante no sentido de intermediar demandas necessárias para a continuidade da romaria e das atividades a ela envolvidas.

O segundo encontro foi realizado no dia 12 de maio de 2021 e teve como tema, em seu segundo eixo, uma gestão participativa no processo de salvaguarda. A principal pauta foi definição da criação da associação estadual e a indicação de que esta possa atuar de maneira a nomear representantes de diversas regiões do Estado para ajudar a diretoria gestora. Em ambas as reuniões houve participação do governo estadual por meio da Secretaria de Cultura, da Prefeitura de Trindade (GO), de representantes do IPHAN-GO e dos detentores, mas me chamou a atenção o fato de que nenhum representante por parte da cúpula redentorista, ou da igreja católica, fez-se presente, muito embora tenha sido ressaltado, pelos representantes do IPHAN, que o convite foi estendido aos eclesiásticos.

Foi também por meio destas reuniões que pude entrar em contato com o carapina senhor Luiz Souza, já aqui citado, e o senhor Marcelo Pires Lopes, carreiro e fazedor de cangas que reside no município de Mairipotaba (GO). O senhor Marcelo se mostrou muito atuante nas reuniões e no ensejo de estar participando da associação dos carreiros, e foi através dele que, nos encontros virtuais, foram levantadas algumas demandas específicas que há muitos anos vêm sendo cobradas pelos carreiros, a saber:

- a) Uma infraestrutura física que permita aos carreiros e suas comitivas melhor se instalar durante os dias da festa, com quartos para dormir e banheiros de alvenaria. Esta demanda seria de grande ajuda tanto aos carreiros quanto a seus bois, pois a dificuldade em armar acampamentos em quintais por vezes se expressa pela indisponibilidade financeira dos carreiros. Embora muitos se preparem o ano inteiro para a festa, a maior parte dos romeiros é formada por pessoas cujo aporte

⁴⁸ De minha parte foram realizadas tentativas de diálogo, em pelo menos três ocasiões, com o presidente da Federação dos Carreiros de Goiás, o senhor José Eugênio Guimarães Filho, mais conhecido como J. Carreiro. Em nenhuma delas houve respostas por parte do representante às minhas tentativas de diálogo.

financeiro é baixo, o que dificulta a instalação de suas famílias e o aluguel de pasto para os bois;

- b) Fazendo coro as sugestões já apontadas por Lima (2015) no dossiê de registro do IPHAN, pede-se o registro fílmico do saber fazer dos carros, bem como o levantamento da quantidade de carapinas e carpinteiros que se dedicam ao ofício de fabricar/consertar carros de bois. Esta demanda, além de funcionar como resguardo das técnicas, também atuaria como facilitação logística aos próprios carreiros, pois ajudaria os mesmos a localizar onde se encontram carapinas de renome, além de que atuaria de maneira pedagógica no sentido de ensinar, mesmo que o básico, sobre a construção dos carros de bois;
- c) Uma legislação acessível no que se refere a manipulação da madeira para trabalhar como carapina. É necessário haver a criação de licenças especiais no que se refere ao lenho utilizado para construção dos carros de boi, pois há madeiras como o bálsamo que são protegidas por leis ambientais, o que impede a utilização das mesmas e acaba por criminalizar uma parte do trabalho do carapina.
- d) A instalação de banheiros químicos ao lado do carreiródromo, pois, durante o desfile dos carreiros – que como se viu dura horas, torna-se desconfortável, aos carreiros e carapinas, permanecer tanto tempo sem uma estrutura básica que lhes acorra a suas eventuais necessidades fisiológicas;
- e) Uma acolhida mais dialógica por parte dos redentoristas e organizadores da festa de Trindade (GO). Os carreiros entendem que por meio de sua fé e de sua tradição anual, eles e seus carros de bois são uma das principais atrações da festa de Trindade (GO), e sentem falta de condições mínimas de acolhida por parte dos organizadores: a disposição de fotógrafos para registrar suas famílias em frente aos santuários, além da instalação de uma tenda com profissionais da saúde para socorro a eventuais enfermidades e também a disposição de profissionais de veterinária que possam acolher dificuldades com os bovinos;
- f) Maior transparência na escolha do carro andor do desfile, bem como na escolha da rainha dos carreiros nos desfiles, pois se entende que os critérios de escolha de ambos não são claros;
- g) A disposição da Secretaria da Agrodefesa em lugar próximo ao carreiródromo para que assim facilite a logística dos carreiros no que se refere à retirada de documentos para o transitar dos carros de bois na volta para suas casas;

- h) Quando do desfile, derramar areia ou serragem na pista o que evita escorregões e eventuais quedas dos bois. Esta demanda vem sendo discutida amplamente e mostra o aspecto de preocupação com os animais por parte dos carreiros.
- i) A respeito da missa dos carreiros, maior abertura de participação dos carreiros na cerimônia. Entende-se que, por se tratar de uma eucaristia voltada para eles, deveria haver maior participação deles, com a leitura de salmos ou de orações e/ou a atuação de músicos entre os carreiros dentro da eucaristia. Estas demandas somente podem ser contempladas com maior presença e participação por parte da igreja no que se refere a dialogar com os carreiros, o que, na visão de muitos deles, não ocorre.

Algumas destas sugestões já começam a ser levantadas durante os encontros virtuais, mas, para que de fato elas se concretizem, é necessária a ampla participação do poder público municipal de Trindade (GO). Assim como a participação dos missionários redentoristas e, se necessárias, intervenções por parte do Estado através de suas secretarias responsáveis. Os dois outros eixos a serem debatidos nas reuniões intermediadas pelo IPHAN-GO são a respeito da difusão e valorização (em 16 de junho de 2021) e sobre uma gestão participativa no processo de salvaguarda da romaria (a ser realizada em 14 de julho de 2021).

Como foi mostrado neste trabalho, estes são tempos de revisitação a festas típicas das ruralidades, como os desfiles de carros de bois e a romaria do Pai Eterno. Este renovo traz revalorizações às atividades ligadas a estes eventos, como a de carapina, dos carreiros, amansadores e candeeiros. Neste ínterim, é necessário prosseguir em propostas como a do IPHAN-GO e aproveitar o momento de participação dos órgãos governamentais nas discussões sobre salvaguarda e patrimonialização. Em meio a estes processos, o carro de bois segue cantando pelas estradas goianas e, assim, fazendo a alegria dos carapinas que os fabricaram, trazendo aos carreiros, candeeiros e demais entusiastas novos ânimo sobre sua cultura típica. Tudo isso sem deixar de refletir a épocas imemoriais que repousam nas reminiscências de suas lembranças algures no tempo.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Regina. **Performance e patrimônio intangível**: os mestres da arte. In: TEIXEIRA, João Gabriel L. C. *et al.* (org.). Patrimônio imaterial, performance cultural e (re)tradicionalização. Brasília: ICS UnB, 2004. p. 58 - 67.
- ABREU, Regina. “Tesouros humanos vivos” ou quando as pessoas transformam-se em patrimônio cultural: notas sobre a experiência francesa de distinção do mestres da arte. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mario (org.). **Memória e patrimônio**: ensaios contemporâneos. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 83- 96.
- ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz. **A feira dos mitos**: fabricação do folclore e da cultura popular (nordeste 1920-1950). São Paulo: Intermeios, 2013.
- ALMEIDA, Roberto. **O saber camponês**. 1988. Trabalho de conclusão de Curso (Graduação em Antropologia) - Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, Brasília, 1988.
- AMADO, Janaína. Região, sertão, nação. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 15, p. 145-151, 1995.
- AMEAL, João. **História de Portugal**: das origens até 1940. Porto: Livraria Tavares Martins, 1940.
- ANDERSON, Benedict. **Comunidades imaginadas**: reflexões sobre a origem e difusão do nacionalismo. São Paulo: Cia. das Letras, 2013.
- ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**: por suas drogas e minas. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2012.
- APPADURAI, Arjun. **A vida social das coisas**: as mercadorias sob uma perspectiva cultural. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2008.
- AQUINO, Valéria Leite de. **Peregrinos do Pai Eterno**: os carreiros de Damolândia na festa de Trindade (GO). 2007. Dissertação (Mestrado em Sociologia e Antropologia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.
- ARENDT, Hannah. **Entre o passado e o futuro**. São Paulo: Perspectiva, 2000.
- ARISTÓTELES. **Metafísica**. Madrid: Editorial Gredos, 1982.
- AZEVEDO, Aina. Desenho e antropologia: recuperação histórica e momento atual. **Cadernos de Arte e Antropologia**, Salvador, v. 5, n. 2, p. 15-32, 2016. DOI 10.4000/cadernosaa.1096. Disponível em: <https://journals.openedition.org/cadernosaa/1096>. Acesso em: 22 nov. 2020.
- BAKHTIN, Mikhail. **Rabelais and his world**. Trans. H. Iswolsky. Bloomington: Indiana University Press, 1984.
- BALLARD, Chris. The return of the past: on drawing and dialogical history. **The Asia Pacific Journal of Anthropology**, [s. l.], v. 14, n. 2, p. 136-148, 2013. Disponível em:

<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14442213.2013.769119#.V2byzFe2Dwc>. Acesso em: 22 nov. 2020.

BERGSON, Henri. **Matéria e memória**. Ensaio da relação do corpo com o espírito. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

BETENCOURT, Paulo Ricardo. **Memórias dos Cacerolazos**: cartografias de forças não sonoras se tornando sonoras. Dissertação (Mestrado em Ciências) - Escola de Artes Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo. 2014. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/100/100134/tde-16052014-144350/pt-br.php>. Acesso em: 22 nov. 2020.

BORGES, Barsanulfo Gomides. **Goiás nos quadros da economia nacional**: 1930-1960. Goiânia: UFG, 2000.

BOURDIEU, Pierre. **A economia das trocas simbólicas**. Trad. Sérgio Miceli *et al.* São Paulo: Perspectiva, 1989.

BOURDIEU, Pierre. A casa ou o mundo ao contrário. **Esboço de uma teoria da prática**. Oeiras: Celta Editora, 2002. p. 89-112.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. Reflexões sobre como fazer trabalho de campo. **Sociedade e Cultura**, Goiânia-GO, v. 10, n. 1, p. 11-27, jan./jun. 2007. DOI 10.5216/sec.v10i1.1719. Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/fcs/article/view/1719>. Acesso em: 22 nov. 2020.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **Os deuses do povo**: um estudo sobre a religião popular. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1986.

BRIL, Blandine. L'apprentissage de gestes techniques: ordre de contraintes et variations culturelles. In: ROUX, Valentine; BRIL, Blandine (ed.). **Le geste technique**: réflexions méthodologiques et anthropologiques. Ramonville Saint-Agne: Editions Erès, 2002. p. 7-12.

BRUSSI, Júlia Escobar Dias. **Batendo bilros**: rendeiras e rendas em Canaan (Trairi-CE). 2015. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Universidade de Brasília, Brasília, 2015. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/22000>. Acesso em: 22 nov. 2020.

CABRAL, Caio César. **A teoria da individuação de Gilbert Simondon**: os modos físicos e biológicos de individuação. 2016. Tese Doutorado em Filosofia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2016. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8133/tde-14082017-130615/pt-br.php>. Acesso em: 22 nov. 2020.

CANCLINI, Néstor García. **Culturas híbridas**: estratégias para entrar e sair da modernidade. São Paulo: Edusp, 2006.

CANDIDO, Antonio. **Os parceiros do rio bonito**. Rio de Janeiro/São Paulo. 2017.

CARDOSO, Ruth. Aventuras de antropólogos em campo ou como escapar das armadilhas do método. In: CARDOSO, Ruth (org.). **A aventura antropológica**: teoria e pesquisa. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004. p. 95-105.

CASTRO, Maria Aparecida de. **Romaria**: um espaço de intersecção do urbano com o rural (o caso de Trindade (GO). 2011. Dissertação (Mestrado em Ciências da Religião) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2011. Disponível em: <http://tede2.pucgoias.edu.br:8080/handle/tede/855>. Acesso em: 22 nov. 2020.

CHAVES, Alexandre da Silva. **Do sacerdote ao profeta**: presença pentecostal numa sociedade de transição rural-urbana. São Paulo. Reflexão, 2012.

CHAUL, Nasr Fayad. **A construção de Goiânia e a transferência da capital**. Goiânia: Centro Editorial e Gráfico da UFG, 1988.

CHAVEIRO, Eguimar Felício. Símbolos das paisagens do cerrado goiano. *In*: ALMEIDA, Maria Geralda de. **Tantos cerrados**: múltiplas abordagens sobre a biodiversidade e singularidade sociocultural. Goiânia: Vieira, 2005. p. 47-62.

CIMADEVILLA, Gustavo; CARNIGLIA, Edgardo. **Relatos sobre la rurbanidad**. Río Cuarto: UNRC, 2009.

COELHO, Osvay José. **Recordar é bom, mas dói**. Goiânia: Editora da PUC, 2000.

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 nov. 2020.

COUPAYE, Ludovic. Ways of enchanting: chaînes opératoires and yam cultivation in Nyamikum Village, Maprik, Papua New Guinea. **Journal of Material Culture**, [s. l.], v. 14, n. 4, p. 433-458, 2009.

DARTON, Robert. **O grande massacre de gatos e outros episódios da história cultural francesa**. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

DE CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1998.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **A thousand plateaus**. Trans. B. Massumi. London: Continuum, 2004.

DELPHY, Cristine. Patriarcat (théories du). *In*: HIRATA, Helen; LABORIE, Françoise; LE DOARÉ, Hélène; SENOTIER, Danièle. **Dictionnaire critique du féminisme**. Paris: Presse Un. de France, 2000. p. 141-146.

DESCOLA, Philippe. Estrutura ou sentimento: a relação com o animal na Amazônia. **Mana**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 23-45, 1998.

DESCOLA, Philippe. **La nature domestique**: symbolisme et praxis dans l'écologie des Achuar. Paris: Éd. de la Maison des Sciences de l'Homme, 1986.

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.

DEVEZA, Antônio Cesar Ribeiro Silva. Yoga e yogaterapia. **Revista de Medicina**, São Paulo, v. 92, n. 3, p. 204-212, jul./set. 2013.

DIGARD, Jean-Pierre. A biodiversidade doméstica: uma dimensão desconhecida da biodiversidade animal. **Anuário Antropológico**, Brasília, v. Especial, n. 2, p. 205-223, 2012.

DIGARD, Jean-Pierre. Jalons pour une anthropologie de la domestication animale. **L'Homme**, Lyon, v. 28, n. 108, p. 27-58, 1988.

DOUGLAS, Mary. **Pureza e perigo**. Lisboa: Edições 70, 1987.

DUARTE, Luiz Fernando D. O paradoxo de Bergson: diferença e holismo na antropologia do Ocidente. **Mana**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 3, p. 417-448, 2012. DOI 10.1590/S0104-93132012000300001. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/mana/a/nQcFRPhZsynFZN6sNbXrzP/?lang=pt#>. Acesso em: 22 nov. 2020.

DUARTE, Valquiria Guimarães. **O carreiro, a estrada e o santo: um estudo etnográfico sobre a romaria do Divino Pai Eterno**. 2004. Dissertação (Mestrado profissionalizante em Gestão do Patrimônio Cultural) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2004. Disponível em: <http://tede2.pucgoias.edu.br:8080/handle/tede/2329>. Acesso em: 22 nov. 2019.

DURHAN, Eunice Ribeiro. A pesquisa antropológica com populações urbanas: problemas e perspectivas. In: CARDOSO, Ruth (org.). **A aventura antropológica: teoria e pesquisa**. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.

ÉLIS, Bernardo. **Veranico de janeiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1979.

EVANS- PRITCHARD, Edward Evan. **Os nuer**. São Paulo: Perspectiva, 1999.

FABIAN, Johannes. Colecionando pensamentos: sobre os atos de colecionar. **Mana**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, p. 59-73, abr. 2010.

FABIAN, Johannes. **O tempo e o outro: como a antropologia estabelece seu objeto**. 1. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2013.

FALEIRO, Márcia Alves Carvalho. **A romaria do Divino Pai Eterno em Trindade de Goiás: permanências de tradição na modernidade. 1970-2000**. 2007. Dissertação (Mestrado em Ciências da Religião) - Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2007. Disponível em: <http://tede2.pucgoias.edu.br:8080/handle/tede/979>. Acesso em: 20 nov. 2020.

FAULKNER, William. **Réquiem para uma freira**. Lisboa: Fólio, 1958.

FEBVRE, Lucien. **O problema da incredulidade no século XVI**: a religião de Rabelais. Tradução de Maria Lúcia Machado e José Eduardo dos Santos Lohner. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

FELD, Steven. Waterfalls of song: an acoustemology of place resounding in Bosavi, Papua New Guinea. In: FELD, Steven; BASSO, Keith (org.). **Senses of place**. Santa Fé, Novo México: School of American Research Press, 1996. p. 91-135.

FELD, Steven. Uma acustemologia da floresta tropical. *Ilha*. v. 20, n. 1, p. 229-252, junho de 2018.

FERNANDES, Rubem César. **Os cavaleiros do Bom Jesus**: uma introdução às religiões populares. São Paulo: Brasiliense, 1982.

FERRÃO, João. Relações entre mundo rural e mundo urbano: evolução histórica, situação atual e pistas para o futuro. **Revista EURE**, Santiago, v. 26, n. 78, p. 123-130, 2000.

FERRAZ, Marcelo. **Lina Bo Bardi**. São Paulo: Instituto Lina Bo e Pietro Maria Bardi, 1993.

FERREIRA, Lorrany dos Santos. **Juventude contemporânea no contexto da ruralidade**: um estudo sobre jovens estudantes de Bela Vista de Goiás. 2019. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Faculdade de Ciências Sociais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2019. Disponível em: <http://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/10395>. Acesso em: 20 nov. 2020.

FERRET, Carole. Towards an anthropology of action: from pastoral techniques to modes of action. **Journal of Material Culture**, [s. l.], v. 19, n. 3, p. 279-302, 2012.

FIGUEIREDO, Pedro Américo de. **O brado do Ypiranga ou a proclamação da independência do Brasil**: algumas palavras acerca do fato histórico e do quadro que o comemora. Florença: Typografia da Arte Delle Stampa, 1888.

FIUZA, Ana Luiza de Carvalho; SILVEIRA, Lidiane Nunes da. Roça e os múltiplos sentidos para o rural no Brasil. **Revista Antropolítica**, Niterói, n. 37, p. 261-285, 2. sem. 2014. DOI <https://doi.org/10.22409/antropolitica2014.0i37.a41613>. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/antropolitica/article/view/41613>. Acesso em: 20 nov. 2020.

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.

FROEHLICH, Graciela. **O bem-estar na carne**: um estudo antropológico sobre as relações entre humanos e animais a partir da categoria de ‘bem-estar animal’. 2016. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Universidade de Brasília, Brasília, 2016. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/21510>. Acesso em: 20 abr. 2019.

FROEHLICH, José Marcos; MONTEIRO, Rosa Cristina; ERICEIRA, Ronald Clay Santos. Processos de rurbanização contemporânea - o transporte de tração animal em cidades de médio porte: um estudo de caso. **Interações**, Campo Grande, v. 18, n. 2, p. 157-169, maio 2017. DOI <https://doi.org/10.20435/inter.v18i2.1536>. Disponível em: <http://www.interacoes.ucdb.br/article/view/1536>. Acesso em: 20 abr. 2019.

GARCIA, Nilsa Areán. Breve histórico da península Ibérica. **Revista Philologus**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 45, p. p. 25-48, 2009.

GEERTZ, Clifford. Uma descrição densa: por uma teoria interpretativa da cultura. *In*: GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008. p. 13-41.

GEISMAR, Haidy. Drawing it out. **Visual Anthropological Review**, [s. l.], v. 30, n. 2, p. 96-113, 2014.

GELL, Alfred. **Art and agency: an anthropological theory**. Oxford: Clarendon, 1998.

GINZBURG, Carlo. **Medo, reverência e terror: quatro ensaios de iconografia política**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

GOIÂNIA – a cidade que apareceu no sertão: uma palestra com o autor do plano da nova capital de Goyaz. **A Noite**, Rio de Janeiro, ano 14, n. 3509, ed. 10918, p. 3, 4 jul. 1942.

GOMES, Cristiano Cardoso. Influência da lua na agricultura. **Rede de Agricultura Sustentável**, Crato (CE), 2020. Disponível em: <http://www.agrisustentavel.com/banco/artigos/lua.htm>. Acesso: 28 abr. 2020.

GOMES, Lilian Alves. O êxtase dos objetos ex votos e relações de devoção. **Interseções**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 1, p. 172-193, jun. 2013. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intersecoes/article/view/9410/7299>. Acesso: 28 abr. 2020.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **Antropologia dos objetos: coleções, museus e patrimônios**. Rio de Janeiro: IBRAM, 2007.

HAESBAERT, Rogério. Da desterritorialização à multiterritorialidade. *In*: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., 2005, São Paulo. **Anais**. São Paulo: USP/EGAL, 2005. 1 CD-Rom.

HALBWACHS, Maurice. **Memória coletiva**. São Paulo: Vértice. 1990.

HAUDRICOURT, Andrés-Georges. Que savons-nous des animaux domestiques? **L'Homme**, Lyon, v. 28, n. 108, p. 72-83, 1988.

HISSA, Cássio Eduardo Viana (org.). **Saberes ambientais: desafios para o conhecimento disciplinar**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.

HOBBSBAWN, Eric; RANGER, Terence. **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro, Paz e terra, 1997.

INGOLD, Tim. Andando na prancha: meditações sobre um processo de habilidade. *In*: INGOLD, Tim. **Estar vivo**. Tradução de Fábio Creder. Petrópolis: Vozes, 2015. cap. 4, p. 95-110.

INGOLD, Tim. Da transmissão de representações à educação da atenção. **Educação**, cidade, v. 33, n. 1, p. 6-25, mar. 2010.

INGOLD, Tim. Eight themes in the anthropology of technology. **Social Analysis**, [s. l.], v. 41, n. 1, p. 106-138, 1997.

INGOLD, Tim. **Hunters, pastoralists and ranchers**: reindeer economies and their transformations. Cambridge: Cambridge University Press, 1980.

INGOLD, Tim. Of string bags and birds' nests: skill and the construction of artefacts. *In*: INGOLD, Tim. **The perception of the environment**: essays on livelihood, dwelling & skill. London: Routledge, 2002. p. 349-361.

INGOLD, Tim. That's enough about ethnography! **Hau: Journal of Ethnographic Theory**, [s. l.], v. 4, n. 1, p. 383-395, 2014.

INGOLD, Tim. Tools for the hand, language for the face': an appreciation of leroi-gourhan's gesture and speech. **Studies in History and Philosophy of Science**, [s. l.], v. 30, n. 4, p. 411-453, 1999. DOI 10.1016/S1369-8486(99)00022-9. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369848699000229?via%3Dihub>. Acesso em: 22 de out. 2020.

INGOLD, Tim. Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, v. 18, n. 37, p. 25-44, 2012.

JACÓB, Amir Salomão. **A santíssima trindade do Barro Preto**: história da romaria de Trindade. Goiânia: Gráfica e Editora Redentorista, 2000.

JAKOBSON, Roman. **Linguística e comunicação**. 22. ed. Tradução de Izidoro Blikstein; José Paulo Paes. São Paulo: Cultrix, 2010.

JORGE, Luís Antônio. Guimarães Rosa: lugares - em busca do "quem das coisas" (um estudo sobre a construção do carro de bois, no sertão roseano). *In*: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 1., 2010, Rio de Janeiro. **Anais eletrônicos** [...]. Rio de Janeiro: ANPARQ, 2010. Disponível em: <http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/142/142-782-1-SP.pdf>. Acesso em: 12 de fev. 2019.

KELLER, Charles. Thought and production: insights of the practitioner. *In*: SCHIFFER, Michael Brin. **Anthropological perspectives on technology**. Albuquerque, N. M: University of New Mexico Press, 2001. p. 33-45.

KOPPYTOFF, Igor. The cultural biography of things: commoditization as process. *In*: APPADURAI, Arjun (org.). **The social life of things**: commodities in cultural perspective. Cambridge: Cambridge University Press, 1986. p. 64-91.

KUSCHNIR, Karina. A antropologia pelo desenho: experiências visuais e etnográficas. **Cadernos de Arte e Antropologia**, v. 5, n. 2, p. 5-13, 2016. DOI 10.4000/cadernosaa.1095. Disponível em: <https://journals.openedition.org/cadernosaa/1095>. Acesso em: data.

LATOUR, Bruno. **Jamais fomos modernos**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1994.

LEACH, Edmund. Aspectos antropológicos da linguagem: categorias animais e insulto verbal. In: DAMATTA, Roberto (org.). **Edmund Leach**. São Paulo: Ática, 1983. (Grandes Cientistas Sociais). p. 170-198.

LEACH, Helen. Human domestication reconsidered. **Current Anthropology**, [s. l.], v. 44, n. 3, p. 349-368, 2003.

LEITE, José Roberto Teixeira. **Dicionário crítico da pintura no Brasil**. Rio de Janeiro: Artlivre, 1988.

LEITE, Serafim. **História da Companhia de Jesus no Brasil**. São Paulo – Rio de Janeiro – Recife: Companhia Editora Nacional, 1986.

LEMONNIER, Pierre. Cadeias operatórias míticas. **Amazônica: Revista de Antropologia**, Belém, v. 5, n. 1, p. 176- 195, 2013. Disponível em: https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00911007/PDF/2013_Lemonnier_Cadeias_Operatorias_copie.pdf. Acesso em: 22 maio 2020.

LEROI-GOURHAN, Andre. **Evolução e técnicas I: o homem e a matéria**. Lisboa: Edições 70, 1984a.

LEROI-GOURHAN, Andre. **Evolução e técnicas II: o meio e as técnicas**. Lisboa: Edições 70, 1984b.

LEROI-GOURHAN, Andre. **O gesto e a palavra I: técnica e linguagem**. Lisboa: Edições 70, 1990.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **O pensamento selvagem**. Campinas: Papirus, 1989.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **Tristes trópicos**. 3. reimpr. São Paulo: Schwarcz, 2000.

LIMA FILHO, Manuel Ferreira. Entre campos: cultura material, relações sociais e patrimônio. In: TAMASO Izabela Maria; LIMA FILHO, Manuel Ferreira. **Antropologia e patrimônio cultural: trajetórias e conceitos**. Brasília: ABA, 2012.

LIMA FILHO, Manuel Ferreira. **O desencanto do Oeste**. Goiânia: Editora da UCG, 2001.

LIMA FILHO, Manuel Ferreira. Trajetórias do saber fazer de um antropólogo. **Iluminuras**, Porto Alegre, v. 12, n. 29, p. 18-34, jul./dez. 2011.

LIMA, Deborah Magalhães. A construção histórica do termo caboclo: sobre estruturas e representações sociais no meio rural amazônico. **Novos Cadernos NEAE**, Belém, v. 2, n. 2, p. 5-32, dez. 1999.

LIMA, Manuel de Oliveira. **O movimento de independência: 1821-1822**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2014.

LIMA, Nei Clara de. **Narrativas orais: uma poética da vida social**. Brasília-DF: Ed. Universidade de Brasília, 2003.

LIMA, Nei Clara de. **A romaria de carros de boi da festa do Divino Pai Eterno**: dossiê de registro. Trindade-GO: IPHAN, 2015.

LIMA, Nisia Trindade. **Um sertão chamado Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2013.

MACHADO, Maria Clara Tomaz. (Re)significações culturais no mundo rural mineiro: o carro de bois do trabalho ao festar (1950-2000). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 26, n. 51, p. 25-45, 2006.

MAIA, Carlos Eduardo S. Vox populi vox dei a romanização e as reformas das “festas de santo” (implicações nas práticas espaciais das festas do Divino Espírito Santo e do Divino Pai Eterno em Goiás). **Espaço e Cultura**, Rio de Janeiro, n. 17-18, p. 89-106, 2004. DOI 10.12957/espacoecultura.2004.7871. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/espacoecultura/article/view/7871>. Acesso em: 22 maio 2020.

MALINOWSKI, Bronislaw. As canoas e a navegação e A construção cerimonial de um waga. In: **Argonautas do Pacífico Ocidental**. São Paulo: Abril, 1978. p. 101-116.

MARQUES, Lucas. Na oficina do diabo: ritmos, sinergias e transformações na ferramentaria de orixás na Bahia. In: SAUTCHUK, Carlos E. **Técnicas e transformação**: perspectivas antropológicas (org.). Rio de Janeiro: ABA publicações, 2017. p. 351-374.

MARTINS, José de Souza. A crise do imaginário rural brasileiro: da roça à tapera. **Revista de Extensão e Estudos Rurais**, Vitória, v. 3, n. 1, p. 7-23, jan./jun. 2014. DOI <https://doi.org/10.36363/rever312014%25p>. Disponível em: <https://periodicos.ufv.br/rever/article/view/3306>. Acesso em: 20 fev. 2021.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã**. Tradução de Luis Claudio de Castro e Costa. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MAUSS, Marcel. Ensaio sobre a dádiva: forma e razão da troca nas sociedades arcaicas e as técnicas do corpo. In: MAUSS, Marcel. **Sociologia e antropologia**. Tradução Paulo Neves. São Paulo: Cosac & Naif, 2003. p. 399-420.

MEDRAS, Henry. **Sociedades camponesas**. Rio de Janeiro: Zahar editora, 1978.

MENEZES, Renata de Castro. **Por uma antropologia da devoção**: uma análise de processos de construção social da santidade. Rio de Janeiro, 2006, 22 f. Projeto aprovado pelo CNPq para o biênio jun. 2006/jun. 2008.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da percepção**. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

MONTARDO, Deise Lucy Oliveira. Através do Mbaraka: música e xamanismo guarani. 2002. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8134/tde-11032003-152546/>. Acesso em: 20 nov. 2020.

MORAIS, Viviane Lima de. **Da subjetividade do homem à materialidade do boi**: recriando Áfricas na diáspora. 2009. Tese (Doutorado em História Social) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/13203>. Acesso em: 20 nov. 2019.

MOREIRA, Alberto; SOFIATI, Flávio Munhoz. Catolicismo brasileiro: um painel da literatura contemporânea. **Religião e Sociedade**, Rio de Janeiro, v. 38, n. 2, p. 277-301, 2018. DOI 10.1590/0100-85872018v38n2cap10. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rs/a/ySnQmF93FXsqDBCZKFnLCMs/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 18 out. 2020.

MOTT, Luís. Cotidiano e vivência religiosa: entre a capela e o calundu. In: MELLO E SOUZA, Laura (org.). **História da vida privada no Brasil**: cotidiano e vida privada na América portuguesa. 1. ed. São Paulo: Cia de Bolso, 2018. p. 121-175.

MURA, Fabio. De sujeitos e objetos: um ensaio crítico de antropologia da técnica e da tecnologia. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, v. 17, n. 36, p. 95 -125, 2011. DOI 10.1590/S0104-71832011000200005. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ha/a/8MLhkYcSBtqwBH6b796LWkp/?lang=pt>. Acesso em: 18 out. 2020.

NASCIMENTO, Silvana de Souza. **A romaria do Divino Pai Eterno**: uma festa para a cidade. 2000. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

NASCIMENTO, Silvana de Souza. **Faculdades femininas e saberes rurais**: uma etnografia sobre gênero e sociabilidade no interior de Goiás. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: <http://spap.fflch.usp.br/node/12>. Acesso em: 20 out. 2019.

NEGRÃO, Lísias *et al.* **A religiosidade do povo**. São Paulo: Paulinas, 1984.

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

NORA, Pierre. **Les lieux de mémoire**. Paris: Gallimard, 1984.

OBICI, Giuliano. **Condição da escuta**: mídias e territórios sonoros. Rio de Janeiro: 7Letras, 2008.

OLIVEIRA, Alessandro Roberto. “Tem que saber botar”: técnica e habilidade na pesca com timbó entre os Wapichana em Roraima. In: SAUTCHUK, Carlos Emanuel (org.). **Técnica e transformação**: perspectivas antropológicas. Rio de Janeiro: ABA publicações, 2017. p. 213-238.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso. Introdução a uma leitura de Mauss. In: OLIVEIRA, Roberto Cardoso; FERNANDES, Florestan (org.). **Mauss**. São Paulo: Ática, 1979. p. 7-50.

OLIVEIRA, Túlio Fernando Mendanha. "Vida própria": os objetos coisas da sala dos milagres de Trindade (GO). In: CÂNDIDO, Manuelina Maria Duarte; WICHES, Camila

Azevedo de Moraes; COLLAÇO, Janine Helfst Leicht (org.). **Patrimônios culturais: entre memórias, processos e expressões museais**. 1. ed. Goiânia: Imprensa Universitária, 2017. p. 67-79.

PEIRANO, Marisa. Etnografia não é método. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, v. 20, n. 42, p. 377-391, dez. 2014. DOI 10.1590/s0104-71832014000200015. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ha/a/n8ypMvZZ3rJyG3j9QpMyJ9m/?lang=pt>. Acesso em: 20 out. 2019.

PELOSSE, Valentin. Comment penser la domestication animale? **L'Homme**, Lyon, v. 31, n. 118, p. 133-139, 1991.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Sensibilidades: escrita e leitura da alma. In: PESAVENTO, Sandra Jatahy; LANGUAGE, Frédérique (org.). **Sensibilidades na história: memórias singulares e identidades sociais**. 1. ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

PFAFFENBERGER, Bryan. 1992. Social anthropology of technology. **Annual Review of Anthropology**, [s. l.], v. 21, n. 1, p. 491-516, 1992.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1999.

PREFEITURA DE ARAÇU. **13º Encontro de Carreiros e Cavaleiros de Araçu**. Araçu, 3 de maio de 2019. Facebook: @PrefeituraAracu. Disponível em: <https://www.facebook.com/PrefeituraAracu/posts/1339400616198383>. Acesso em: 20 set. 2019.

QUADROS, Eduardo Gusmão de. Milagres do Pai Eterno: visões do sobrenatural em três ex-votos do santuário de Trindade (GO). **Caminhos**, Goiânia, v. 15, n. 2, p. 223-233, jul./dez. 2017. Disponível em: <http://seer.pucgoias.edu.br/index.php/caminhos/article/download/6020/3390>. Acesso em: 20 set. 2019.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. Do rural e do urbano no Brasil. In: SZMRECSANYI, Tamás; QUEDA, Oriowaldo (org.). **Vida rural e mudança social**. São Paulo: Nacional, 1976. p. 76-98.

REZENDE, Eliane Marquez. **Uberaba: uma trajetória socioeconômica (1811-1910)**. 1983. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1983.

RICOUER, Paul. **A memória, a história e o esquecimento**. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

RODRIGUES, Luiz Alberto Vieira. **As práticas educativas entre os carreiros de Mossamedes: fé e devoção ao Divino Pai Eterno**. 2011. Tese (Doutorado em Educação) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2011. Disponível em: <http://tede2.pucgoias.edu.br:8080/handle/tede/696>. Acesso em: 20 set. 2019.

RODRIGUES, Rodrigo Reis. **ECO Processos Composicionais e Autopoiese**. 2016. Monografia (Bacharelado em Composição), Instituto de Artes, da Universidade Estadual Paulist, São Paulo 2016.

ROSA, João Guimarães. Conversa de bois. *In*: ROSA, João Guimarães. **Sagarana**. 23. ed. Rio de Janeiro: J. Olympio Editora, 1980.

ROUX, Valentine; BRIL, Blandine. Observation et expérimentation de terrain: des collaborations fructueuses pour l'analyse de l'expertise technique. Le cas de la taille de pierre en Inde. *In*: ROUX, Valentine; BRIL, Blandine (ed.). **Le geste technique**: réflexions méthodologiques et anthropologiques. Ramonville Saint-Agne: Editions Erès, 2002. p. 29-48.

RUA, João. A resignificação do rural e as relações cidade-campo: uma contribuição geográfica. **Revista da ANPEGE**, João Pessoa, v. 2, n. 2, p. 45-66, 2005. DOI 10.5418/RA2005.0202.0004. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6611>. Acesso em: 20 fev. 2021.

SABOURIN, Éric P. Dádiva e reciprocidade nas sociedades rurais contemporâneas. **Tomo**, São Cristóvão (SE), n. 7, p. 75-103, 2004. DOI 10.21669/tomo.v0i0.5244. Disponível em: <https://seer.ufs.br/index.php/tomo/article/view/5244>. Acesso em: 20 ago. 2020.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SAHLINS, Marshal. **Cultura e razão prática**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

SANDES, Noé Freire. **A invenção da nação**: entre a monarquia e a república. Goiânia: Editora da UFG, 2011.

SAUTCHUK, Carlos Emanuel. **O arpão e o anzol**: técnica e pessoa no estuário do Amazonas (Vila Sucuriçu, Amapá). 2007. Tese (Doutorado em Antropologia Social), Universidade de Brasília, Brasília, 2007. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/1166>. Acesso em: 20 ago. 2020.

SAUTCHUK, Carlos Emanuel. Os antropólogos e a domesticação. *In*: SEGATA, Jean; RIFIOTIS, Theophilos (org.). **Políticas etnográficas da vida**. Porto Alegre: Aba Publicações, 2018. p. 85-108.

SAUTCHUK, Carlos Emanuel. Aprendizagem como gênese: prática, skill e individuação. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, v. 21, n. 44, p. 109-139, jul./dez. 2015. DOI 10.1590/S0104-71832015000200006. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ha/a/BvJFDcrDVtshMwJZNjdCYhq/?lang=pt>. Acesso em: 20 nov. 2020.

SAUTCHUK, Carlos Emanuel. Ciência e técnica. *In*: MARTINS, Carlos Benedito (coord.). **Horizontes das Ciências Sociais no Brasil**: antropologia. São Paulo: ANPOCS, 2010. p. 97-122.

SAUTCHUK, Carlos Emanuel. Sobre peixes e machos: notas sobre aprendizagens e masculinidades na pesca amazônica. *In*: ASSIS, Gláucia de Oliveira; MINELLA, Luzinete Simões; FUNCK, Susana Bornéo. **Entrelugares e mobilidades**: desafios feministas. Tubarão (SC): Copyarte, 2014. p. 383-392.

SAUTCHUK, Carlos Emanuel. Técnica e/ em/ como transformação. In: SAUTCHUK, Carlos Emanuel (coord.). **Técnica e transformação: perspectivas antropológicas**. Rio de Janeiro: Aba Publicações, 2017. p. 11-33.

SCHAFER, Raymond Murray. **A afinação do mundo: uma exploração pioneira pela história passada e pelo atual estado do mais negligenciado aspecto do nosso ambiente: a paisagem sonora**. São Paulo: Editora Unesp, 2001.

SCHLANGER, Nathan. The Chaîne Opératoire. In: RENFREW, Colin; BAHN, Paul G. (ed.). **Archaeology: the key concepts**. London: Routledge, 2005. p. 18-23. Disponível em: <http://public.ebib.com/choice/publicfullrecord.aspx?p=182617>. Acesso em: 20 fev. 2021.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil, 1870-1930**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SEEGER, Anthony. **Why Suya sing: a musical anthropology of an Amazonian people**. Urbana and Chicago: University of Illinois Press, 2004.

SEGATA, Jean. **Nós e os outros humanos, os animais de estimação**. 2012. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

SENA, Custódia Selma. **Representações, críticas e sertões**. Goiânia: FCS/ UFG, 2013.

SÉRIS, Jean Pierre. **La technique**. Paris: PUF, 1994.

SIGAUT, François. La formule de Mauss. **Techniques et culture**, Paris, n. 40, p. 153-168, 2002. DOI 10.4000/tc.5007. Disponível em: <https://journals.openedition.org/tc/5007>. Acesso em: 20 out. 2020.

SIGAUT, F. 1994. **“Technology”**. In: T. Ingold (org.). *Companion encyclopedia of anthropology: humanity, culture and social life*. London: Routledge. pp. 420-459.

SIGAUT, François. Un tableau des produits animaux et deux hypothèses qui en découlent. **Production Pastorale et Société**, Paris, v. 7, p. 20-36, 1980.

SILVA, Eduardo Rodrigues da. **A economia goiana no contexto nacional: 1970-2000**. 2002. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico, Espaço e Meio Ambiente) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002.

SILVA, Jean Pierre Pierote. **Vida de pedras: materiais e técnicas na Chapada Diamantina – Bahia**. 2019. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2019.

SILVEIRA, Flávio Leonel Abreu da; LIMA FILHO, Manuel Ferreira. Por uma antropologia do objeto documental: entre a "a alma nas coisas" e a coisificação do objeto. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, v. 11, n. 23, p. 37-50, jun. 2005.

SIMONDON, Gilbert. **Du mode d’existence des objets techniques**. Paris: Aubier, 2007.

SIMONDON, Gilbert. Introduction. In: SIMONDON, Gilbert. **L'individuation à la lumière des notions de forme et d'information**. Tradutores: Pedro P. Ferreira e Francisco A. Caminati. Revisão: Laymert Garcia dos Santos. Paris: Édition Jérôme Millon, 2005a. p. 23-36. Disponível em: https://cteme.files.wordpress.com/2011/05/simondon_1958_intro-individuation.pdf. Acesso em: 17 ago. 2018.

SIMONDON, Gilbert. **L'inventions dans les techniques**: cours et conférences. Paris: Éditions du Seuil, 2005b.

SOARES, Hugo Ricardo. **Devoção, causa e processo canônico do Padre Rodolfo Komorek**: um estudo sobre a produção de santidade no catolicismo. 2015. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2015. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/281259>. Acesso em: 28 ago. 2020.

SOARES, Lucio de Castro. Carros de boi. In: TIPOS e aspectos do Brasil. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia / Fundação IBGE, 1970. p. 60-61.

SOARES, Simone. Mestres, máquinas e ferramentas: sobre a construção da carpintaria naval tradicional. In: SAUTCHUK, Carlos Emanuel (coord.). **Técnica e transformação**: perspectivas antropológicas. Rio de Janeiro: Aba Publicações, 2017. p. 327-348.

SOFIATI, Flávio Munhoz; OLIVEIRA, Túlio Fernando Mendanha. Tradição e modernidade católica no Brasil: o caso da paróquia do Divino Pai Eterno em Trindade (GO). **Tomo**, São Cristóvão (SE), n. 35, p. 225-250, jul./dez. 2019. DOI 10.21669/tomo.v0i35.11463. Disponível em: <https://seer.ufs.br/index.php/tomo/article/view/11463>. Acesso em: 16 jan. 2021.

SOUZA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de boi no Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 2003.

SOUZA, Candice Vidal e. **A pátria geográfica**: sertão e litoral no pensamento social brasileiro. Goiânia: Editora UFG, 1997.

STOECKLI, Pedro. **Laços brutos**: vaqueiros e búfalos no baixo Araguaí - Amapá. 2015. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

TAUNAY, Alfredo D'Escagnolle. **A Retirada da Laguna**. Rio de Janeiro: Ediouro, 1983.

TAUSSING, Michael. What do drawings want? **Culture, Theory and Critique**, [s. l.], v. 50, n. 2, p. 263-274, 2009.

TEIXEIRA, Renato Araújo. **Município de Inhumas**: com eira e sem beira no descompasso da metrópole. 2012. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2012.

TELES, José Mendonça. **Crônicas de Goiânia**. Goiânia: Kelps, 2005.

TEMPLE, Dominique. Les structures élémentaires de la reciprocité. **Revue du Mauss**, Paris, n. 12, p. 234-242, 1998.

TERRA PORTUGUESA: Revista Ilustrada de Arqueologia Artística e Etnografia. Lisboa, v. 1, n. 1, p. 1, fev. 1916. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/TerraPortuguesa/1916/N01/N01_master/TerraPortuguesaN01_Fev1916.PDF. Acesso em: 15 nov. 2020.

THOMAS, Nicholas. **Entangled objects**: exchange, material culture, and colonialism in the Pacific. Cambridge, Massachussets, London: Harvard University Press, 1991.

THOMAS, Keith. **O homem e o mundo natural**: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800). Tradução João Roberto Martins Filho. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

UNESCO. Convenção para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial. **Material de divulgação do Sistema de Tesouros Humanos Vivos**, 142ª reunião do Conselho Executivo. Paris, 1993. Mimeografado.

VASCONCELOS, Fernando. Carreiro de 87 anos conduz tocha olímpica em carro de bois em Trindade. **Rede Globo**, Globo Esporte, 6 maio 2016. Tour da tocha, Goiás. Disponível em: <http://globoesporte.globo.com/go/olimpiadas/tocha/noticia/2016/05/carreiro-de-87-anos-conduz-tocha-olimpica-em-carro-de-boi-em-trindade.html>. Acesso em: 12 fev. 2021.

VEIGA, José Eli da. **Cidades imaginárias**: o Brasil é menos urbano do que se calcula. Campinas: Autores Associados, 2002.

VELOSO, Jorge Graça. Gemido da tradição: o carro de boi e o espetáculo da fé no louvor ao Divino Pai Eterno em Trindade, no estado de Goiás. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARTES CÊNICAS, 5., 2008, Belo Horizonte. **Anais eletrônicos** [...]. Campinas: Belo Horizonte, 2008. Disponível em: <http://www.portalabrace.org/vcongresso/textos/etnocenologia/Jorge%20das%20Gracas%20Velo%20-%20GEMIDO%20DA%20TRADICAO%20O%20CARRO%20DE%20BOI%20E%20O%20ESPETACULO%20DA%20FE%20NO%20LOUVOR%20AO%20DIVINO%20PAI%20ETERNO%20EM%20TRINDADE%20NO%20ESTADO%20DE%20GOIAS.pdf>. Acesso em: 20 out. 2019.

VERNANT, Jean-Pierre. **Mito e tragédia na Grécia antiga**. São Paulo: Perspectiva, 1999. v. 7.

VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. Perspectivismo e multinaturalismo na América indígena. **O que nos faz pensar**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 18, p. 225-254, sep. 2004. Disponível em: <http://www.oquenofazpensar.fil.puc-rio.br/index.php/oqnf/article/view/197>. Acesso em: 28 jun. 2021.

WILLIAMS, Raymond. **O campo e a cidade**: na história e na literatura. São Paulo: Cia. das Letras, 1989.

WINCH, Paula Gaida; NASCIMENTO, Suzana Scwab. A teoria da comunicação de Jakobson: suas marcas no ensino de língua portuguesa. **Estudos da Língua(gem)**, Vitória da Conquista (BA), v. 10, n. 2, p. 219-226, 2012.

WOORTMANN, Ellen F. O sítio camponês. **Anuário Antropológico**, Brasília, v. 6, n. 1, p. 164-203, 1982. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/anuarioantropologico/article/view/6194/7798>. Acesso em: 20 maio 2021.

WOORTMANN, Ellen; WOORTMANN, Klaas. **O trabalho da terra**: a lógica e a simbólica da lavoura camponesa. Brasília: Universidade de Brasília, 1997.

ZALUAR, Alba. Teoria e prática no trabalho de campo: alguns problemas. *In*: CARDOSO, Ruth (org.). **A aventura antropológica**: teoria e pesquisa. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.

GLOSSÁRIO

Aboio: conjunto de sons amplamente utilizado pelos carreiros e candeeiros para guiar, amansar, treinar ou conduzir os bois durante as viagens.

Aceiro: forma de trabalho rural pela qual se estabelece determinadas regiões a serem ou não desbastadas pelo fogo.

AFIPE: Associação Filhos e Filhas do Pai Eterno.

Arreias: peças de madeira utilizadas para unir as três partes (cambota, meio e cambota) que compõem as rodas.

Assoalho: forro da mesa onde se colocam os principais itens para carrear.

Azeiteiro ou engraxadeira: vasilhame colocado ao lado dos carros (em geral um chifre de boi utilizado como copo) onde se colocam banha de porco ou azeite para engraxar o carro.

Bainha: em geral confeccionadas em couro as bainhas são apetrechos colocados de lado ou na parte detrás das calças, onde se guarda as facas ou facões.

Balaio: padrão volumétrico ainda amplamente utilizado no estado de Goiás. Como será explicado, a medida do balaio tem variações em cada região. No caso dos carros de boi se mede seu tamanho de acordo com o tamanho e a capacidade da mesa de transportar um determinado número de balaies. Os tamanhos mais comuns aos carros de boi são de 20 a 30 balaies.

Baldrana: apetrecho que vai por cima da sela e do arreio com o objetivo de dar mais conforto ao cavaleiro e também transportar secos e molhados durante as viagens a cavalo. Baldrana é uma espécie de alforje que também é muito usado nos desfiles de muares e em exercícios de equitação.

Bater pasto: atividade muito comum nos meios rurais onde a pesquisa se desdobrou. Bater pasto, em geral, caracteriza-se como uma atividade feita em parceria ou em mutirões onde, munidos de foices, os trabalhadores cortam o pasto alto nos arredores de suas moradas ou em algum lugar onde posteriormente irá se dedicar à agricultura. Tal atividade também é comumente chamada de ‘roçar pasto’.

Besta: designação muito comum para cavalo, égua e, principalmente, mulas.

Bomba: parte do meio dos rodeiros onde o eixo se encaixa com outras amarras do carro de bois.

Broca na madeira (madeira brocada): forma popular pela qual são conhecidas madeiras que tenham sido danificadas pela ação de besouros ou cupins.

Cabeçalho: peça de madeira que compõe o eixo frontal (comprido) do carro; é o local onde os bois do pé de coice são cangados.

Caco chapeado: espécie de arreio dotado de ornamentos estéticos que coligam couro e metais.

Cambota: parte lateral das rodas (ou rodeiros) do carro de bois.

Candeeiro: assistente de carreiro. Em geral o candeeiro é um aprendiz do ofício de carreiro.

Canço: espécie de tampa colocada na parte detrás da esteira para proteger alimentos e itens transportados dentro da mesa do carro.

Canga: peça toda feita em madeira colocada nos bois com o objetivo de uni-los ao carro de bois.

Cangar: além de caracterizar o ato de colocar a canga nos bois, cangar também se refere a preparar os bovinos para os trajetos e viagens.

Cantadeiras: todo o conjunto de elementos (cocões e chumaços) que interligam o eixo à mesa.

Canzil: peças de madeira que são utilizadas para unir o pescoço dos bovinos às cangas.

Capanga: sacola de pano utilizada para transporte de alimentos ou outros itens de necessidade básica.

Capão/capões: adjetivo utilizado pelos carreiros e candeeiros para designar bois castrados.

Caracu (raça bovina): raça bovina cuja origem ainda é muito discutida. Não se sabe ao certo se provém da região do Alentejo, mas se estima que foi trazida para o Brasil durante o período colonial. O curto tamanho da cara deu origem ao nome caracu. Trata-se de uma raça rústica, capaz de viver e se reproduzir mesmo em pastagens ruins. É uma das raças mais comuns utilizadas nos carros de boi.

Carapina: nomenclatura pela qual são conhecidos artesãos e carpinteiros que se dedicam à atividade de fazer carro de bois.

Carne de lata: carne armazenada dentro de latas onde a manteiga lhe serve de conservante natural. A carne de lata ainda é amplamente apreciada e utilizada nas romarias tendo em vista a indisponibilidade de outros métodos móveis de conservação. Sua prática vem desde tempos imemoriais.

Carradas: padrão volumétrico utilizado para medir grandes quantidades de determinados produtos.

Carrear: refere-se a todo o circuito de atividades envolventes dentro do ato de conduzir os carros de boi. Carrear também está interligado à preparação dos animais, à feitura, reparo ou preparação dos carros para viajar.

Carreiros de emenda: forma pela qual os carreiros que efetivamente fazem longos trechos a pé, conduzindo seus carros, referem-se àqueles que utilizam o carro de bois unicamente para desfiles e outras atividades estéticas. Em Trindade (GO) os carreiros de emenda são aqueles que levam seus carros e animais em automóveis com o único intuito de participar do desfile.

Cavalgadas: prática cada vez mais comum nas regiões aqui estudadas, são constituídas por desfiles de cavaleiros (as) nas ruas das cidades.

Chaira: utensílio utilizado para afiar facas e outros objetos de corte.

Chaveia: peça de madeira colocada na ponta do cabeçalho, onde se une o cambão às cangas.

Chêda: peça de madeira que ladeia a mesa do carro.

Chita: referente à coloração característica de algumas espécies de bovinos.

Chincha: cinta utilizada na correia que prende a sela do animal. ‘Pôr na chincha’ ou ‘chamar na chincha’ são também expressões que significam colocar algo em seu devido lugar, chamando a atenção de alguma pessoa ou animal.

Chumaço: peça de madeira colocada abaixo da chêda, entre os cocões.

Comitiva: grupo de pessoas motivadas em torno de um trajeto a ser percorrido. Em geral as comitivas são formadas por famílias, parentes, amigos ou pessoas que tenham uma relação afetiva bem próxima entre si e que se empenhem em viajar de carro de bois, ou em muares, partilhando códigos culturais intimamente relacionados aos trajetos.

Cocões: constituem-se de duas peças de madeira as quais fazem uma ‘amarra’ no eixo, integrando-o à mesa do carro.

Coxinilho: também popularmente conhecido como coxilho ou coxonilho. Trata-se de uma manta, em geral, feita de lã, que é colocada em cima da sela para dar mais conforto ao cavaleiro (a). Também é usada para proteger os (as) cavaleiros (as) do frio.

Cravos: grandes peças de metal que são fixados nos rodeiros.

Cunha: molde em madeira em forma côncava colocada para corrigir problemas estruturais em peças do carro de bois.

Curar bois/ bezerros: curar se refere a uma série de cuidados destinados ao bem-estar dos animais.

Empacar: pausa abrupta. Refere-se à quando os animais se recusam a prosseguir.

Enleirar: colocar em fila, devidamente organizada.

Esteira: peça, em geral, trançada com bambu ou folhas de buriti (*Mauritia flexuosa*) que ladeiam a mesa do carro.

Espera: peça de madeira colocada no cabeçalho quando o carro está em repouso.

Eixo: uma das partes estruturais mais importantes do carro, constituído por uma peça inteiriça de madeira, moldada de acordo com técnicas específicas. O eixo une os rodeiros e a mesa.

Figueiredo: adaptação de veículo feito de forma aberta com motor automotivo.

Fueiros: peças em madeira, que ladeiam a mesa carro para sustentar a esteira.

Garrote: veja Novilha.

Gato: emendas que seguram o eixo do carro prendendo-o ao meio da roda.

Gir (raça bovina): provinda da península de Catiavar, na Índia, essa raça é de porte médio, conhecida pela sua docilidade e foi introduzida no Brasil para produção de carne. Juntamente com a raça Caracu é amplamente utilizada para carrear.

Guiada: espécie de vara com uma ponta de metal (e, em alguns casos, argolas). Em geral feita da madeira tipo guatambu (*Balfourodendron riedelianum*) que os carreiros e candeeiros usam para conduzir os bois.

Guzerá (raça bovina): bovino de grande porte, o Guzerá é uma das raças mais antigas da história da humanidade, tendo sido encontradas imagens destes animais em cerâmicas e em terracotas em sítios arqueológicos no Paquistão. Amplamente difundida na região do Nordeste do Brasil, esta raça é vista como ‘melhoradora’ de outras raças através do cruzamento. Sua rusticidade e capacidade física são tão conhecidas que originaram o dito popular ‘Quando um Guzerá cai para morrer, todos os demais gados já morreram’. Trazida do estado de Gujarat, na costa oriental da Índia, para o Brasil pelo Barão de Duas Barras, na década de 1870, foi logo direcionada aos cafezais fluminenses, onde era usada para arrastar carroças, carros e até mesmo vagões de café.

Juntas de bois: uma junta é o nome que se dá a dois bois cangados.

Matula: forma popular pela qual a bagagem é chamada.

Mesa: peça central e mais ampla do carro de bois.

Meião: peça central das rodas dos carros de boi.

Missionários redentoristas: vindos para o Brasil no final do século XIX, a congregação do santíssimo redentor assumiu, desde sua chegada, a responsabilidade pela organização do culto e da festa ao Divino Pai Eterno, em Trindade (GO).

Muladeiros: nome pelo qual se reconhecem aqueles (as) que cavalgam ou desfilam com mulas.

Nelore (raça bovina): oriunda da região de Madras, na Índia, é a raça predominante do rebanho brasileiro, correspondendo a quase 80% da produção de carne nacional. É caracterizada pela sua pelagem branca e pelo porte médio. Os nelores, muito embora sejam da raça mais popular do Brasil, não são indicados pelos carreiros para serem bois de carro, pois, segundo estes, são de difícil doma e, com relação à capacidade de tração, ficam bem atrás dos Caracu e Guzerá.

Novilhos: nome popular pelo qual são conhecidos os bezerros. Também é muito comum serem chamados de garrotes.

Óculos (das rodas): buracos em forma de círculo que integram as rodas

Paçoca: quitute feito com carne (de frango, porco ou gado) e farofa, muito consumido durante as romarias e viagens dos carreiros.

Paiol: espécie de armazém rústico muito comum nas zonas rurais, em geral utilizado para estocar milho.

Palheiros: cigarros de palha e fumo.

Peitoral: parte de arreio em metal colocado em muares.

Pelego: variante do coxinilho.

Peões: nomenclatura pela qual são chamados, de forma geral, os trabalhadores que lidam com os afazeres das fazendas na zona rural em Goiás.

Peão abeia: de caráter jocoso e pejorativo, moradores de zonas rurais chamam de peões abeia (em referência à abelha) aqueles sujeitos que vivem efetivamente no contexto urbano e não têm o mesmo estilo de vida marcado pelo duro trabalho na roça, mas, ainda assim, gostam de se vestir e de se comportar como moradores da zona rural em eventos como romarias, cavalgadas e desfiles. Os chamados peões abeia constroem uma persona roceira em torno de si e, em geral, gabam-se da imagem construída por eles mesmos. Daí a associação com o zumbido das abelhas e a origem do apelido.

Peões de boiadeiro: categoria de trabalhador rural que transportava grande quantidade de gado de uma região a outra. Os peões de boiadeiro foram sendo paulatinamente substituídos pelos caminhões.

Pigarro: peça do carro onde se encaixa a espera.

Pinhola: espécie de chicote usada para açoitar muares, que, ao ser manuseada, faz um barulho característico.

Piquete: pasto onde os animais, muares ou bovinos repousam para pastar e descansar.

Portal da fé: monumento erigido em 2011 na entrada da cidade de Trindade (GO).

Quitanda: nome que se dá à variedade de bolos, roscas, pães e outros quitutes feitos com antecedência para serem levados e consumidos durante a romaria.

Raia/Raiar: refere-se a um tratamento de forma mais enérgica. É similar a danar.

Rebites: peças de metal que funcionam como pregadores das arreias nos rodeiros.

Recavem: parte traseira do carro de bois.

Rês: nome comum pelo qual as vacas também são chamadas.

Rodeiro: categoria nativa pela qual são conhecidas as rodas dos carros de boi.

Tamoeiro: corda ou trança de couro pela qual se interliga o cambão às cangas.

Tiradeira: peça de couro ou corda na qual se interliga o cambão ao cabeçalho.

Toldar (ou tordar): consiste em cobrir a mesa do carro com couro de boi previamente esticado e preparado para tal.

Seguir o trilho: seguir viagem, continuar no rumo do carro que está na vanguarda.

Toldar: cobrir a mesa do carro antes de seguir viagem.

Traquejado: relativo ao treinamento dos bois. Bois mais traquejados são bois mais experientes.

Tralha/traia: toda a bagagem utilizada pelos carreiros e suas famílias nas romarias.

Treição: prática semelhante ao mutirão. Quando um indivíduo está precisando bater pasto, consertar alguma parte da morada ou está necessitando de algum tipo de trabalho em seu favor de forma urgente, mas não tem recursos monetários disponíveis, os vizinhos, amigos ou parentes se unem em torno deste indivíduo e o ‘assaltam’ de treição. Trata-se da feitura do trabalho empreendido de forma totalmente voluntária por parte dos organizadores do treição. O termo aqui aciona sub-repticiamente à palavra traição, já que a dinâmica é bastante parecida.

Trempe: fogão improvisado

Trilho: peça de metal que circunda os rodeiros.

Vila São José Bento Cotelengo: conhecida popularmente como vila São Cotelengo, é um hospital filantrópico fundado em 1951 e que funciona até os dias atuais em Trindade (GO). Atualmente é administrada pelos padres Redentoristas e pelas irmãs filhas da caridade de São Vicente de Paula. A vila presta atendimentos a pessoas com deficiências múltiplas e é um centro especializado em reabilitação física, auditiva e intelectual.