



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO UNIVERSITÁRIO DE CIÊNCIAS HUMANAS, NATURAIS, SAÚDE E
TECNOLOGIA DE PINHEIRO-MA
CURSO DE LICENCIATURA EM CIÊNCIAS HUMANAS

MARCELO OLIVEIRA SANTOS

**A PRODUÇÃO ARTESANAL DE CARROS DE BOI, NO MUNICÍPIO DE
CURURUPU – MARANHÃO: INVENTÁRIO DE VARREDURA E
RECONHECIMENTO PARA REGISTRO DE UM PATRIMONIAL CULTURAL**

PINHEIRO-MA
2021

MARCELO OLIVEIRA SANTOS

**A PRODUÇÃO ARTESANAL DE CARROS DE BOI, NO MUNICÍPIO DE
CURURUPU – MARANHÃO:** inventário de varredura e reconhecimento para registro de
um patrimonial cultural.

Monografia apresentada à Coordenação de Licenciatura
em Ciências Humanas do Centro de Pinheiro, da
Universidade Federal do Maranhão, como exigência
obrigatória para obtenção do título de Licenciado em
Ciências Humanas – Habilitação em Filosofia

Orientador: Prof. Dr. Arkley Marques Bandeira

PINHEIRO-MA
2021

SANTOS, Marcelo Oliveira.

A produção artesanal de carros de boi, no Município de Cururupu-Maranhão: inventário de varredura e reconhecimento para registro de um patrimonial cultural.- 2021.

77 f.

Orientador(a): Prof. Dr. Arkley Marques Bandeira.

Monografia (Graduação)- Curso de Ciências Humanas - Filosofia, Universidade Federal do Maranhão, Pinheiro, 2021.

1. Carros de Boi. 2. Produção Artesanal. 3. Memória. 4. Cultura. 5. Cururupu. I. Bandeira, Arkley Marques. II. Título.

MARCELO OLIVEIRA SANTOS

**A PRODUÇÃO ARTESANAL DE CARROS DE BOI, NO MUNICÍPIO DE
CURURUPU – MARANHÃO:** inventário de varredura e reconhecimento para registro de
um patrimonial cultural.

Monografia apresentada à Coordenação de Licenciatura em Ciências Humanas do Centro de Pinheiro, da Universidade Federal do Maranhão, como exigência obrigatória para obtenção do título de Licenciado em Ciências Humanas – Habilitação em Filosofia.

Defendida e aprovada em: _____ / _____ / _____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Arkley Marques Bandeira (Orientador)
Universidade Federal do Maranhão
<arkley.bandeira@ufma.br>

Prof. Dr. Márcio Egídio Schafer (UFMA/ PINHEIRO)
Universidade Federal do Maranhão
<schafer.marcio@ufma.br>

Prof. Dr. Flavio Luiz De Castro Freitas (UFMA/ PINHEIRO)
Universidade Federal do Maranhão
<flavio.luiz@ufma.br>

Dedico este trabalho a minha esposa Elciana Fonseca Ferreira e minha filha Mariáh Vitória Fonseca Oliveira já falecidos a quem agradeço as bases que deram para me tornar a pessoa que sou hoje.

AGRADECIMENTOS

A Deus, autor e princípio de todas as coisas. Agradeço por ter me fortalecido nas fraquezas, confortando-me nas lágrimas e me acompanhado nas alegrias. Agradeço por ser a luz que me ilumina e me conduz em todos os momentos da minha vida.

Em especial, sou grato à minha esposa Elciana Fonseca Ferreira grávida da minha filha Mariáh Vitória Fonseca Oliveira, que acometidas pela Covid-19, não vieram a resistir. Com sua doçura compreendeu-me, preocupou-se comigo e com sua generosidade dedicou algumas de suas horas em meu auxílio. Se somos responsáveis por quem cativamos, eu sou compromissado com você que me cativou. De toda a certeza, este trabalho com todas as suas recompensas não é só meu, mas nosso.

A minha mãe, Maria do Perpétuo Socorro Chaves Oliveira, que mesmo não estando presente fisicamente, mas esteve caminhando comigo espiritualmente e me encorajando a continuar nesta luta árdua.

Ao meu pai Lourival Santos que, apesar da distância, também esteve presente, custeando as minhas despesas e torcendo pelo meu sucesso, meu crescimento tanto pessoal como profissional. Ele acreditou em mim, e vejo, neste trabalho, uma forma de retribuir.

Acredito também que o Senhor se manifestou concretamente na minha vida por meio das palavras, dos olhares e das orações de pessoas especiais que cruzaram meu caminho nesses últimos anos de curso.

Assim, agradeço em especial: à minha turma, que nunca expressei com palavras o meu carinho e a minha imensa gratidão. Assim, aproveito deste momento para externar o que até então não tinha sido revelado. A convivência com cada um de vocês demonstrou o quanto caminhar juntos é construir uma história.

Ao professor dr. Arkley Marques Bandeira, cuja orientação paciente e comprometida foi uma das fontes de controle responsáveis para a realização deste estudo. Em meio a tantos aversivos, ele foi, sem dúvida, altamente reforçador durante a caminhada deste trabalho. Não sei como descrever o comportamento privado de admiração, carinho e gratidão; resta-me o operante adjetivo: muito obrigado!

Ao meu tio, Antônio Jorge Chaves Oliveira, que hoje não se faz mais presente entre nós porque está na morada eterna. Expresso minha eterna gratidão por ter estado ao meu lado, torcendo pela minha vitória e ter me acolhido num momento que precisei.

Aos meus demais tios e meu irmão grato por tudo. A eles e a toda a minha família quero expressar minha imensa e sincera gratidão.

À banca examinadora, pela disponibilidade e solicitude em avaliar meu trabalho de conclusão de curso. Enfim, a realização deste trabalho contou com a colaboração de tantas pessoas que todas as páginas deste trabalho ainda seriam pouco para os meus agradecimentos. Portanto, reconheço que acumulei uma quantidade de dívidas impagáveis e não sei como saldá-las, apenas sei que, felizmente, tenho muito agradecer.

O sucesso nasce do querer, da determinação e persistência em se chegar a um objetivo. Mesmo não atingindo o alvo, quem busca e vence obstáculos, no mínimo fará coisas admiráveis.

José de Alencar

RESUMO

Este trabalho visa descrever e discutir a produção artesanal de carros de boi, no município de Cururupu, Maranhão, a partir de um inventário de varredura, reconhecimento e registro dessa prática, considerando-a como patrimônio cultural e suporte da história, cultura, memória e identidade da região, em especial, do universo rural. Parte-se da seguinte questão: o ofício e utilização dos carros de boi em Cururupu – Maranhão, para além do uso utilitário pode ser considerado um bem de importância histórica e cultural para os Cururupuenses? O método utilizado é de pesquisa de campo, com observação participante de caráter exploratório, coleta de relatos orais em entrevistas e registro imagético, aliado a uma discussão histórica e social advindo de bibliografias selecionadas. Ainda, aplicou-se a ferramenta metodológica desenvolvida pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), o Inventário de Varredura e Conhecimento. Considera-se que inventariar aspectos da cultura, história e memórias é essencial para animar as gerações mais novas do município de Cururupu e a comunidades em geral acerca da importância desse elemento cultural, dada a sua presença na história e identidade do povo cururupuense, representado pelo Festejo Cultural do Carro de Boi, do município, que reúne donos de carros de boi e fazedores do município, de áreas interioranas e de outras cidades. Assim sendo, tal prática é um patrimônio que, apesar das dificuldades impostas pela modernidade, pandemia, crises identitárias geracionais e outras, deve ser preservado porque nele contém múltiplas identidades que narram a história de um povo trabalhador, simples e rico em todas as suas representações culturais.

Palavras-chaves: Carros de Boi. Produção Artesanal. Memória. Cultura. Cururupu.

ABSTRACT

This work aims to describe and discuss the artisanal production of ox carts, in the municipality of Cururupu, Maranhão, from an inventory of sweep, recognition and registration of this practice, considering it as cultural heritage and support of the history, culture, memory and identity of the region, especially the rural universe. It is based on the following question: the craft and use of ox carts in Cururupu - Maranhão, in addition to the utilitarian use can be considered a good of historical and cultural importance for the Cururupuenses? The method used is field research, with participant observation of exploratory character, collection of oral reports in interviews and imagery record, allied to a historical and social discussion coming from selected bibliographies. Also, the methodological tool developed by the National Institute of Historical and Artistic Heritage (IPHAN), the Scanning and Knowledge Inventory, was applied. It is considered that inventorying aspects of culture, history and memories is essential to animate the younger generations of the municipality of Cururupu and communities in general about the importance of this cultural element, given its presence in the history and identity of the Cururupuense people, represented by the Cultural Festejo do Carro de Boi, in the municipality, which brings together ox cart owners and doers of the municipality, inland areas and other cities. Therefore, this practice is a patrimony that, despite the difficulties imposed by modernity, pandemic, generational identity crises and others, must be preserved because it contains multiple identities that tell the history of a hardworking people, simple and rich in all their cultural representations.

Keywords: Ox carts. Artisanal Production. Memory. Culture. Cururupu.

LISTA DE SIGLAS

IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional
IMESC MA	Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos Maranhão

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Esquema da evolução técnica e material do carro de boi, a partir da elaboração de troncos rolados até chegar na roda.	28
Figura 2: Carro de boi registrado pelos egípcios em um cenário de guerra (período de Ramsés II – 1.300 – 1234 a. C.).....	29
Figura 3: Carro de boi na Mesopotâmia transportando pessoas ao tempo do rei Tiglatpilar III (730 a. C.).....	29
Figura 4: Carro de boi típico da Fenícia.	30
Figura 5: Carro de boi em miniatura feito em argila oriundo do Vale do Indo, na Índia datado do Terceiro milênio a. C.	30
Figura 6: Carro de boi grego sendo conduzido por dois trabalhadores, carregando bloco de mármore	31
Figura 7: Gravação de uma passagem da Guerra de Tróia, com a presença dos carros de bois no frente de batalha.....	31
Figura 8: Carro de boi romano denominado Plaustrum	31
Figura 9: Carro Plaustrum com detalhe para a carga carregada.	32
Figura 10: Plaustrum romano de formato diferenciado, com uma biga carregado de produtos.....	32
Figura 11: Plaustrum romano em uma comitiva militar, carregado de espólios de guerra.....	32
Figura 12: Registro histórico de um engenho no Nordeste com a presença do carro de boi para transporte de cana em unidade produtiva do século XVI.	41
Figura 13: Carro de boi com cana sendo descarregado em um engenho do século XIX.	42
Figura 14: Carro de boi utilizado para o transporte de carga em área de mineração no Sertão do Brasil.....	42
Figura 15: Eixos e rodas de carros de boi com peças de madeira envoltas em aros de ferro para ligação das peças.	46
Figura 16: Localização do município de Cururupu – Maranhão.	54
Figura 17: Galpão de fabricação do carro de boi na própria casa do seu Pedrinho.....	56
Figura 18: Interior do Galpão na casa do seu Pedrinho	56
Figura 19: Madeiras para fabricação e um Carro de Boi ao fundo.....	56
Figura 20: Carro de Boi em preparação	57
Figura 21: Conversa informal no Galpão de Seu Pedrinho.....	59

Figura 22: Seu Pedrinho	59
Figura 23: Edson Graça, até então, presidente da associação do quilombo Rio de Pedra explicando sobre Carro de Boi.	61
Figura 24: Roda em Produção.....	61
Figura 25: Peça de prender os bois	62
Figura 26: Roda de Carroças para futuros reparos.....	62
Figura 27: Banner informando sobre o Festejo	63
Figura 28: Registro do Cortejo (1).....	63
Figura 29: Carro vascaíno no Cortejo	64
Figura 30: Carros de Boi personalizados no cortejo pelas ruas.....	64
Figura 31: Boiadeiro e Bois no cortejo	65
Figura 32: Registro do Cortejo (2).....	65
Figura 33: Registro do Cortejo de 2018.	65
Figura 34: Carro de Boi e Carreiro tradicional do litoral paranaense	69

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Classificação dos carros de Boi de acordo com os aspectos técnicos.....	47
Quadro 2: Classificação dos carros de boi por tipologia	48
Quadro 3: Componentes formadores de um modelo de carros de boi denominado de Carrêto.....	49

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA-METODOLÓGICA	20
1.1 O Inventário de Varredura e Reconhecimento: pensando o campo de pesquisa ..	22
1.2 A teoria bibliográfica aplicada: conectando campo e conceitos.	25
2 A HISTÓRIA DO CARRO DE BOI	27
2.1 O carro de Boi no Brasil e no Maranhão	33
2.2 O carro de boi e sua dispersão pelo Nordeste e o Maranhão	40
2.3 Modos de fazer e a produção artesanal do carro de boi	45
3 RESULTADOS DO INVENTÁRIO DE VARREDURA E RECONHECIMENTO	54
3.1 Caracterização da área da pesquisa	54
3.2 Os mestres carreiros: detentores dos ofícios	55
3.3 O Encontro Anual de Carro de Boi	62
3.5 Os carros de bois e os festejos enquanto bem cultural na contemporaneidade .	68
CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	74

INTRODUÇÃO

A presente monografia foi a modalidade de trabalho de conclusão de curso escolhida para apresentar uma temática ainda pouco conhecida para além das fronteiras do município de Cururupu, situado no litoral ocidental do Maranhão, nas Reentrâncias Maranhenses. Trata-se da existência do ofício de manufatura e utilização dos carros de bois, um dos elementos da cultura material rural brasileira, essencial para o êxito da colonização do Brasil e penetração nos sertões, que traz em seu bojo conhecimentos ancestrais herdados desde o período colonial, quando os colonizadores adentraram ao território cururupuense e, com isso, trouxeram novas técnicas e tecnologias.

Ainda, esta pesquisa compõe um projeto de pesquisa mais amplo, coordenado pelo meu orientador, denominado de *Inventário de varredura e reconhecimento dos bens históricos e culturais da Baixada Maranhense e Reentrâncias Maranhenses*. Esse projeto vem identificando, documentando e divulgando os suportes de histórias, memórias, identidades e territorialidades materializados nos bens culturais materiais ou tangíveis, a exemplo dos conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico e ecológico; os bens móveis, embarcações, objetos do cotidiano, como também nas referências imateriais ou intangíveis identificadas nas formas de expressão, celebrações, modos de criar, fazer e viver e os lugares, enquanto espaços destinados às manifestações sociais e culturais¹.

Diante dessa interessante temática, a pesquisa problematizou sobre a seguinte questão: *o ofício e utilização dos carros de boi em Cururupu – Maranhão, para além do uso utilitário pode ser considerado um bem de importância histórica e cultural para os Cururupuenses?*

Com efeito, foi buscando responder essa questão geradora que se estruturou uma pesquisa qualitativa, exploratória e fundamentada em levantamento bibliográfico e realização de levantamentos de campo, aproximando-se da realidade das pessoas que fazem parte do universo dos carros de boi, a fim de se compreender que o carro de boi é um dos elementos caracterizadores de Cururupu, atuando como um dos principais suportes da história, cultura, memória e identidade da região, em especial, do universo rural local.

Para além disso, há a justificativa de cunho pessoal e afetivo, dado que se trata de uma pesquisa realizada na cidade natal deste autor, o que faz desse estudo um espaço de

¹ Todos os trabalhos derivados desse projeto temático compartilham dos mesmos referenciais teóricos e metodológicos, que são adaptados aos contextos específicos de cada pesquisa, como é o caso desta pesquisa.

maior cuidado e esmero, em busca de uma narrativa sobre a potencialidade cultural de Cururupu, nos termos colocados por Hall (2006), em relação ao pertencimento étnico, cultural, racial e religioso, ainda que este esteja, como bem pontua o autor, se “desfragmentando” e causando a “descentração” dos sujeitos históricos e culturais (HALL, 2006).

Este autor estava confuso e dividido, de um lado estava a “Amazônia” de incertezas e inseguranças relacionados à escolha de um tema para o trabalho de conclusão de curso e, do outro, aquilo que era uma certeza: precisava ser um estudo que promovesse, sobretudo, o interesse e a valorização pelos carros de boi e o festejo no município do qual sou natural, uma vez que valorizar a tradição é cultivar as histórias e memória de um povo e, de maneira afetiva, a minha própria memória. Foi, então, que no contato com o professor do curso de Ciências Humanas, o Dr. Arkley Marques Bandeira, “chegou-se” à presente proposta.

A esse respeito, esse trabalho abordará com maior profundidade o contexto de produção e utilização dos carros de boi em Cururupu, que remontam as primeiras tentativas de colonização e fixação de colonos nessa porção do litoral maranhense, para trabalhar nas lavouras de cana-de-açúcar, na produção de açúcar, cachaça e outros derivados nos engenhos da região, na pecuária praticada por grandes proprietários. Nesse contexto, a fabricação e utilização dos carros de boi vêm suprir uma necessidade vital para o escoamento, transporte de cargas e mercadorias e deslocamentos no âmbito da economia açucareira da região.

Na história dos carros de boi, outras históricas se entrelaçam, como o início da pecuária e a presença cada vez mais forte de animais de carga, como os bois, cavalos e muares, até então inexistentes no Brasil, a consolidação dos engenhos e da grande propriedade baseado no trabalho escravos de africanos sequestrados; o fortalecimento das fazendas e unidades produtivas que demandavam cada vez mais o escoamento dos produtos até os portos de embarque e a abertura das estradas e vias de acessos entre os núcleos produtores, dando início as primeiras vilas (SOUZA, 1958; ANTONIL, 1982; ABREU, 1989; SOUZA, 1997; DEL PRIORE, VENÂNCIO, 2006; SAMPAIO, 2014). Logo, percebe-se que a existência do carro de boi foi essencial para consolidação da colonização brasileira e do seu posterior desenvolvimento econômico.

Na discussão bibliográfica, alguns autores foram essenciais para construção teórica da pesquisa, sobretudo para fundamentar os eixos geradores da pesquisa, como memória, história e cultura. Aciono as premissas de tradição como uma invenção cultural

(HOBSBAWN; RANGER, 1997; HALL, 2006; CERTEAU, 1994); a centralidade da cultura e das expressões culturais do cotidiano e a noção do “popular” (HALL, 2003; MACHADO, 2002; BURKE, 1989; ARANTES, 1990), perpassando aspectos relacionados com a identidade social e cultural (SILVA, 2014; HALL, 2006; BAUMAN, 2005; CASTELLS, 2000), bem como de seu papel na construção e perpetuação da memória coletiva dos grupos, visto que parto da compreensão de que identidade e memória são elementos indissociáveis do humano, tanto no âmbito privado como no social (HALBWACHS, 1990; POLLAK, 1989; CANDAU, 2018). Tais elementos são essenciais quando se discute a manutenção e transmissão das tradições culturais do cotidiano e populares, como é o caso dos carros de boi de Cururupu.

Para alcançar os objetivos propostos, foi aplicado *um Inventário de Varredura e Conhecimento*, ferramenta metodológica desenvolvida pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) para a política de conhecimento e proteção do patrimônio cultural brasileiro, foi construído um roteiro de pesquisa que envolveu os seguintes aspectos:

- ✓ Pesquisa bibliográfica e documental sobre os carros de boi no Brasil, Maranhão e Cururupu;
- ✓ Levantamento de carreiros, ou seja, mestres artesãos que ainda manufaturam carros de boi no município;
- ✓ Realização de rodas de conversa com os carreiros para conhecer e documentar o processo de manufatura do carro de boi;
- ✓ Acompanhamento e registro do processo de manufatura dos carros de boi nas oficinas de trabalho;
- ✓ Acompanhamento dos Encontros Encontro Anual de Carro de Boi de Cururupu;
- ✓ Tratamento dos dados coletados;
- ✓ Escrita do TCC.

Em relação à estrutura desta monografia, ela é formada por quatro eixos. No primeiro eixo, a perspectiva foi a de apresentar os fundamentos teóricos e metodológicos que embasaram a pesquisa, com a ênfase no Inventário de Varredura e Conhecimento e os conceitos e categorias utilizados, com ênfase nos modos de fazer e as suas relações com a produção dos carros de boi com um bem cultural.

No segundo eixo, será abordada a história do carro de boi no Brasil, no Nordeste e no Maranhão, com vistas a introduzir o tema e iniciar a discussão sobre a importância do carro de boi como um dos elementos caracterizadores de Cururupu, pois ele permanece sendo um dos principais suportes da história e da cultura da região, especialmente do universo rural, estando ligado ao ciclo do gado e à implantação das fazendas e engenhos. Em seguida, será abordado a resiliência da presença do carro de boi, um elemento típico do período colonial do Brasil e o Maranhão no universo rural, campesino e quilombola da região, que usam o seu carro/carroça puxado com a parelha de dois bois para o trabalho diário e, também, para transportar os produtos da agricultura familiar para vender nas feiras das cidades.

No terceiro eixo, serão apresentados e discutidos os dados obtidos no trabalho de campo, além de discorrer sobre a importância desse bem cultural para os cururupuenses, em especial as comunidades rurais e quilombolas, que percebem os carros de bois muito além de um bem material ou um simples instrumento de trabalho. Para a maioria dos detentores de carros de boi, eles expressam uma forte tradição e ligação com a terra, a ponto da população se reunir uma vez por ano para saudar o carro de boi em um Festejo para relembrar suas histórias e memórias. Além desse aspecto, existe também o caráter da religiosidade popular muito forte na região, enraizada em crenças de tempos imemoráveis que trazem em seu bojo um conjunto de valores e informações cujas referências estão na vida rural. Sendo assim, discutir as relações entre história e cultura é válido e cativante atualmente, para que possamos compreender o lugar e a luta pela valorização da identidade de um povo.

A parte final do texto é onde realizaremos as discussões e apontamentos finais da pesquisa, que foi realizada no meio da pandemia e em um momento pessoal muito delicado; mas, apropriado e inevitável.

Diante do que foi realizado nesta pesquisa, espera-se poder contribuir com o registro desse bem cultural cururupuense, abordando os modos de fazer o carro de boi, a sua persistente utilização entre as comunidades rurais do município e o Encontro Anual de Carro de Boi, como expressões culturais que necessitam de proteção e valorização, uma vez que para tal é de suma importância conhecer, documentar, valorizar e salvaguardar essa tradição cultural.

1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA-METODOLÓGICA

As temáticas que envolvem o patrimônio cultural imaterial, também denominado de intangível, ficaram por muitas décadas relegadas aos estudos de folclore e cultura popular, à sombra da presença física dos patrimônios culturais materiais ou tangíveis (OOSTERBEEK, 2004).

Uma nova perspectiva surgiu, a partir da década de 1970, em torno da noção de *referência cultural*, que promoveu importantes reflexões na prática preservacionista em curso. Neste contexto, consolidou-se a ideia de que a construção dos patrimônios culturais deve “fazer sentido” e “ter valor” para outros sujeitos sociais, especialmente os que produzem ou mantêm os bens culturais, conferindo, portanto, critérios de valor e significado (SANT’ANNA, 2006).

Segundo Oosterbeek (2004), este valor não teria uma precificação de mercado, do contrário, seria um suporte a qual recorreremos, como já faziam os nossos antepassados, para nos posicionarmos no fio do tempo. É o conjunto de realidades, materiais e imateriais, cuja gestação nos precedeu, que constitui uma espécie de mapa orientador sobre o qual nos situamos.

Esta nova perspectiva ecoou rapidamente entre os pesquisadores e órgãos de proteção, desconstruindo premissas antigas e já consolidadas, de que os bens culturais dignos de valor e patrimonialização seriam os grandes monumentos e as obras de arte, testemunhos de uma história oficial vinculada às elites. Em caminho oposto, cresceu a premissa de que a patrimonialização da cultura deveria incluir manifestações culturais representativas de todos os povos formadores do Brasil, especialmente as etnias indígenas, os grupos quilombolas, as comunidades tradicionais, campesinas, ribeirinhas, extrativistas e as classes populares, em geral.

Neste contexto, a noção de referência cultural trouxe no seu cerne indagações sobre quem teria maior legitimidade para selecionar o que deveria ser preservado, a partir de quais valores e em nome de quais interesses e de quais grupos (LONDRES, 2000).

A Constituição Federal de 1988, sobretudo, no artigo 216, considera como patrimônio cultural “os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira” (BRASIL, 1988), sendo constituído pelas, conceitua patrimônio da seguinte maneira: (I) as formas de expressão; (II) os modos de criar, fazer e viver; (III) as criações científicas, artísticas e tecnológicas; (IV) as obras, objetos, documentos, edificações e

demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; (V) os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

A Carta Magna ampliou o conceito de patrimônio estabelecido pelo Decreto-lei nº 25, de 1937, incorporando o conceito de referência cultural e a definição dos bens passíveis de reconhecimento, sobretudo os de caráter imaterial, absorvendo o discurso do patrimônio cultural forjado no Ocidente e consolidando alguns valores e conceitos modernistas, voltados para a identificação e valorização da brasilidade (SALADINO, 2013).

A categorização do patrimônio cultural material foi primeiramente referenciada no Art. 4º, do Decreto-Lei n. 25, que estabeleceu os 4 Livros do Tombo: arqueológico, paisagístico e etnográfico; histórico; belas artes; e das artes aplicadas, sendo exemplificado pelos conjuntos urbanos; bens edificados; sítios arqueológicos, paisagísticos e paleontológicos; bens ferroviários, industriais e rurais; bens móveis, a exemplo das obras de arte, coleções arqueológicas, acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos.

Por sua vez, o Decreto 3.551, em seu Art. 1º, § 1º, também estabeleceu os 4 livros de registro para o patrimônio cultural imaterial, sendo constituídos pelo Livro dos Saberes, onde serão inscritos conhecimentos e modos de fazer enraizados no cotidiano das comunidades; Livro das Celebrações, onde serão inscritos rituais e festas que marcam a vivência coletiva do trabalho, da religiosidade, do entretenimento e de outras práticas da vida social; Livro das Formas de Expressão, onde serão inscritas manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas e Livro dos Lugares, onde serão inscritos mercados, feiras, santuários, praças e demais espaços onde se concentram e reproduzem práticas culturais coletivas (BRASIL, 2000, p. 01).

As quatro dimensões do patrimônio imaterial devem representar as diferentes identidades formadoras do Brasil, alicerçada na diversidade cultural do país, na continuidade histórica e na relevância nacional para a memória, a identidade e a formação da sociedade brasileira, onde adentra o festejo dos Carros de Bois, em especial, nosso objetivo que são os modos de fazer.

Neste mesmo Decreto, foram criados outros instrumentos de identificação, proteção e salvaguarda do patrimônio cultural imaterial, a exemplo do Inventário Nacional de Referências Culturais (INRC) e o Programa de Patrimônio Imaterial, bem como o Departamento de Patrimônio Imaterial, vinculado ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Diante do exposto, os bens classificados como patrimônio cultural imaterial dizem respeito àquelas práticas e domínios da vida social que se manifestam em saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e nos lugares (como mercados, feiras e santuários que abrigam práticas culturais coletivas).

1.1 O Inventário de Varredura e Reconhecimento: pensando o campo de pesquisa.

O Inventário de Varredura e Reconhecimento é um instrumento valioso para a caracterização preliminar dos bens históricos e culturais de determinada região, relacionando-se a uma categoria específica ou a um determinado tema. Nessa pesquisa, o inventário de varredura e reconhecimento foi o marco inicial para realizarmos as etnografias sobre o ofício e modos de fazer relacionado com os carros de boi, bem como o festejo realizado em Cururupu, sobretudo, focando nas imaterialidades que estão latentes nesse ofício ancestral e suas relações com o conhecimento presentes até os dias de hoje nos modos de fazer.

Tais estudos estão embasados em novas perspectivas para os estudos dos bens históricos e culturais, que desde os anos 2000, vêm ampliando o conceito de referência cultural. Essa nova categoria, até então utilizada apenas para os bens imateriais mais expressivos, promoveu importantes reflexões nas práticas de salvaguarda em curso. Neste contexto, a ideia de que a construção dos patrimônios históricos e culturais deve “fazer sentido” e “ter valor” para outros sujeitos sociais consolidou-se cada vez mais, especialmente para os que produzem ou mantêm esses bens, conferindo-lhe critérios de significado, pertencimento e ação (SANT’ANNA, 2006).

Essa abordagem ecoou rapidamente entre os pesquisadores, as comunidades e os órgãos de proteção, desconstruindo algumas premissas antigas e já cristalizadas, nas quais os bens culturais dignos de valor e patrimonialização seriam os grandes monumentos e as obras de arte, testemunhos de uma história oficial vinculada as elites. Em caminho oposto, surgiu um interesse crescente em ampliar o rol da patrimonialização da cultura para incluir as manifestações culturais representativas de todos os povos formadores do Brasil, especialmente das etnias indígenas, dos grupos quilombolas, das comunidades tradicionais e das classes populares.

A noção de referência cultural trouxe no seu cerne indagações sobre quem teria a maior legitimidade para selecionar o que deveria ser preservado; com base em quais valores; em nome de quais interesses e para quais grupos (LONDRES, 2000). Além disso, essas perspectivas desconstruíram a falsa dicotomia que os bens culturais de natureza material e

imaterial eram apartados, mas pelo contrário, pois ambos são indissociáveis (UNESCO, 2006).

No Brasil, essas temáticas só ganharam espaço na macropolítica com a promulgação da Constituição Federal, de 1988, sobretudo, no artigo 216, que considerou como patrimônio cultural os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira.

Sobre esse aspecto, Sant'Anna (2006, p. 09) comentou:

Para a política de salvaguarda preservar o patrimônio cultural brasileiro significa fortalecer e dar visibilidade às referências culturais dos grupos sociais em sua heterogeneidade e complexidade. Significa promover a apropriação simbólica e o uso sustentável dos recursos patrimoniais para a sua preservação e para o desenvolvimento econômico, social e cultural do país. Significa também compartilhar as responsabilidades e deveres dessa preservação e promover o acesso de todos aos direitos e benefícios que ela gera.

Em termos metodológicos, inventariar significa também encontrar, tornar conhecido, identificar. Descrever de forma acurada cada bem considerado, de modo a permitir a sua adequada classificação. Portanto, exige uma rigorosa pesquisa, organização e sistematização das informações obtidas (LONDRES, 2006).

Em relação ao inventário, Soares (2009, p. 286) o conceitua:

O inventário é indicado nominalmente em dispositivo constitucional como um dos instrumentos para promoção e proteção do patrimônio cultural brasileiro. É um instrumento de proteção dos bens materiais e imateriais, móveis e imóveis, públicos ou privados, nacionais e estrangeiros. Além disso, pode ser feito por entes públicos e privados, com adoção de metodologia pré-determinada pelo órgão cultural ou com o uso de metodologia desenvolvida por outros experts ou profissionais que lidem com patrimônio cultural.

O Inventário de Varredura e Reconhecimento é qualquer estudo que vise conhecer o universo de um bem cultural de determinada região ou pode relacionar-se a um determinado tema, funcionando como um mapeamento abrangente, cujo objetivo final é o conhecimento, salvaguarda e proteção.

Inventariar significa também encontrar, tornar conhecido, identificar. Descrever de forma acurada cada bem considerado, de modo a permitir a sua adequada classificação. Portanto, ele exige uma rigorosa pesquisa, organização e sistematização das informações obtidas, que deve seguir as fases de desenvolvimento de uma pesquisa científica (IPHAN, 2000).

Considerando o viés etnográfico da observação realizada, parte-se da premissa de que o método etnográfico consiste em uma análise densa e descritiva do contexto em que o pesquisador está inserido, onde:

[...] fazer etnografia é como tentar ler (no sentido de “construir uma leitura de”) um manuscrito-estranho, desbotado, cheio de elipses, incoerências, emendas suspeitas e comentários tendenciosos, escritos não com os sinais convencionais do som, mas com exemplos transitórios de comportamento modelado (GEERTZ, 1989, p. 20).

Com a finalidade de realizar esta pesquisa, opto, também, pelo estudo descritivo, com certo embasamento etnográfico (CARDOSO DE OLIVEIRA, 2006). A escolha por essa metodologia foi devido a importância de descrever técnicas padronizadas de coleta de dados referente ao festejo e o modo de fabricação do Carro de Boi, possibilitando um contato direto do pesquisador com a situação a ser estudada, direcionando o olhar ao campo e selecionando as imagens necessárias para nossa descrição e registro.

A pesquisa etnográfica fundamenta-se na inserção do pesquisador em um campo diferente, do ponto de vista cultural, de seu próprio habitat durante um longo período. A prática etnográfica consiste basicamente em estabelecer relações, selecionar informantes e tentar salvar o dito em um discurso social em formas pesquisável (SOUSA; BARROSO, 2008). Nele, o pesquisador exercita a prática da observação, da descrição e da análise das dinâmicas interativas e comunicativas como uma das mais relevantes técnicas

Na pesquisa em questão, o método etnográfico está sendo aplicado no inventário sobre a produção dos carros de boi e sua importância, enquanto suporte de memórias e histórias, para além dos aspectos materiais, ou seja, objetiva-se compreender as bases simbólicas e imateriais que estão por trás do ofício em si, em todas as etapas da cadeia operatória da produção. Neste contexto, optamos por um viés colaborativo e participativo com os carreiros, tanto os produtores, quanto os usuários por meio da observação participante dos modos de fazer e conceber o carro de boi, seu emprego social, usos atuais e abandono, nos valendo de uma “etnografia arqueológica” dos artefatos e materialidades.

Para Yannis Hamilakis (2011), a “etnografia arqueológica” pode ser concebida como um espaço transcultural para múltiplos encontros, conversas e intervenções, envolvendo pesquisadores de várias disciplinas e diversos públicos. Ela é centrada na materialidade e na multitemporalidade e tenta superar as incertezas da arqueologia convencional ao questionar princípios ontológicos, fundados na temporalidade modernista, linear e sucessiva.

Este autor argumentou que a “etnografia arqueológica” visa potencializar as percepções etnograficamente múltiplas e alternativas da materialidade e da temporalidade;

propriedades e qualidades de objetos e coisas, taxonomias cronométricas, tipológicas, funcionais ou formais, dentre outros aspectos, permitindo que agências sejam encenadas por meio de performances contemporâneas, nas quais humanos, outros seres, objetos e coisas são protagonistas (HAMILAKIS, 2011).

Logo, o inventário de um ofício ancestral perpassa pela compreensão e o envolvimento ativo e colaborativo da comunidade envolvida com as suas referências culturais. Por esse viés, os sujeitos dos diferentes contextos sociais e culturais têm um papel não apenas de informantes, mas também de intérpretes dos seus bens históricos e culturais. Diante disto, para além dos aspectos científico, o conhecimento gerado pelos inventários é de extrema importância por fornecer subsídios para elaboração de políticas culturais para salvaguarda, proteção e divulgação dos bens culturais e no empoderamento político dos coletivos.

1.2 A teoria bibliográfica aplicada: conectando campo e conceitos.

Este trabalho contou com a participação ativa e colaborativa dos carreiros e das pessoas envolvidas com o festejo do carro de boi. São esses atores sociais que, essencialmente, devem ter voz na construção do conhecimento e nos apontamentos do que deve ser referenciado como relevante, conhecido e salvaguardado. Nesta perspectiva, os sujeitos dos diferentes contextos sociais têm um papel não apenas de informantes como também de intérpretes de seus bens históricos e culturais, reelaborando valores e sentidos que inserem a preservação de bens culturais no campo das práticas simbólicas (LONDRES, 2000). Contudo, o campo sem a bagagem teórica torna-se um simples passeio.

No eixo bibliográfico/teórico, foram trabalhados autores que já se debruçaram sobre o mesmo tema, expondo a historicidade e os usos culturais do carro de boi e seus festejos pelo Brasil a fora, como em Goiás (CASTRO, 2011; VELOSO, 2008; BARBOSA, 2014; TAVARES, 2016; SILVA, 2012), em Minas Gerais (MACHADO, 2006; RIBEIRO *et al.*, 2016), em Alagoas (SIMONARD; MENDES JÚNIOR, 2019; MENDES JÚNIOR, 2017) bem como no Brasil todo, incluindo estudos introdutórios sobre o ciclo e uso do gado e do carro de boi no Brasil (SOUZA, 1958; SILVA; BOAVENTURA; FIORAVANTI, 2012; MELLO, 1979; GOMES, 2008). No entanto, “[...] existem muitas outras fontes de interesse para a pesquisa bibliográfica, tais como: obras de referência, teses e dissertações, periódicos científicos, anais de encontros científicos e periódicos de indexação e de resumo” (GIL, 2002, p. 64), as quais também fortalecem a bagagem teórica aqui revisada.

No eixo empírico, foi utilizado pesquisa de campo, no qual foram realizadas entrevistas com pessoas mais velhas, consideradas guardiãs da memória acerca do modo de fazer carros de boi em Cururupu, sobre o festejo e outros suportes de memória associados, explorando suas narrativas acerca das etapas, dos modos de fazer desse bem cultural.

O trabalho de campo demonstrou a natureza qualitativa da pesquisa que recolheu os dados tanto pela de entrevistas semi-padronizadas ou semi-estruturadas, portanto, estando orientada pela aplicação de questionário e roteiro maleável, que de acordo com Marconi e Lakatos (2003) é aquela com um roteiro previamente estabelecido e pré-testado, permitindo comparação entre as respostas, bem como uma abertura para uma questão nova surgida em campo, explorando-o; como também pelas imagens retiradas em campo.

O questionário é um instrumento de coleta de dados constituído por uma série ordenada de perguntas. Este passou por um pré-teste para validar sua fidedignidade. As questões estarão estritamente de acordo com a temática e nossas perguntas deverão seguir uma ordem, um passo a passo que, a depender da necessidade, pode inverter-se ou reestruturar-se, porque entende-se que o entrevistado discorre sobre o tema proposto com base nas informações que ele detém, motivo o qual o questionário se comunga com a entrevista (MARCONI, LAKATOS, 2003).

Em síntese, no contexto do Inventário Varredura e Reconhecimento, a pesquisa estruturou-se nas seguintes premissas:

- ✓ Levantamento bibliográfico e documental;
- ✓ Pesquisa de campo (conduzida no local em que as pessoas convivem e socializam);
- ✓ Levantamento Multifatorial (uso de duas ou mais técnicas de coleta de dados);
- ✓ Método Indutivo (acumulo descritivo em detalhe);
- ✓ Visão Holística (retrato mais completo possível do grupo em estudo, considerando a visão do pesquisador e do pesquisado).

2 A HISTÓRIA DO CARRO DE BOI

De acordo com Bernardino José de Souza, em sua obra enciclopédica denominada de *Ciclo do carro de bois no Brasil*, publicada em 1958, pela Companhia Editora Nacional, o surgimento dos carros de boi é um fenômeno global, associado a distintos desenvolvimentos cognitivos, sociais e culturais pelos quais passaram vários povos, como o processo de sedentarização, a invenção da agricultura, a domesticação de animais, a ampliação das atividades de pastoreio e a criação das primeiras vilas e cidades (SOUZA, 1958). Esses episódios, em conjunto, foram nominados por Vere Gordon Childe, em seu livro a *Evolução Cultural do Homem*, como a “Revolução Neolítica” (CHILDE, 1996).

A Revolução Neolítica culmina de um processo gradativo, no qual diversas comunidades autônomas e com o modo de vida caçador-coletor iniciam uma mudança paulatina de sedentarização, motivadas, fundamentalmente, por avanços tecnológicos e materiais até então nunca experimentados, como a produção agrícola em larga escala, sobretudo nos vales dos grandes rios do Mundo Antigo, como o Nilo, Tigre, Eufrates, Ganges, Iangtzé e no crescente fértil, no Mediterrâneo.

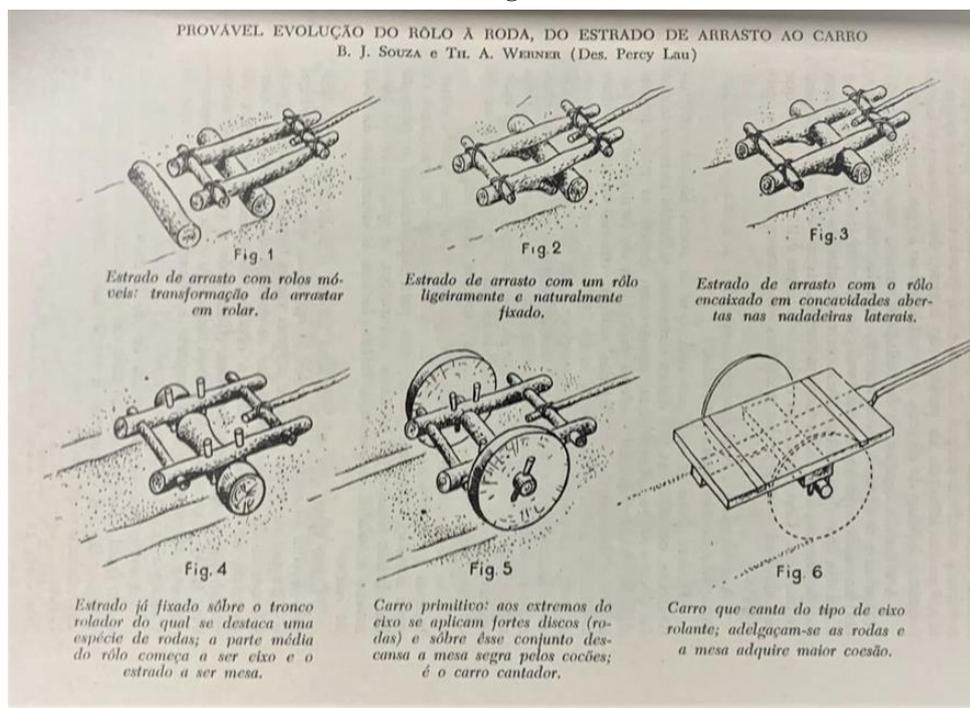
Esses avanços tecnológicos, segundo Childe (1996), permitem novas descobertas, como a invenção da irrigação para além das áreas alagadas dos rios, a formação de currais para criação de animais de carga e abate, a invenção das mais-valias e o acúmulo de excedentes, a sofisticação dos cultos e a invenção da roda, que culminam nas primeiras civilizações teocráticas.

É nesse contexto que, segundo Souza (1958), os carros de boi evoluem, já que a roda é um elemento mecânico essencial aos veículos terrestres e a sua invenção foi, sem dúvida, uma das grandes conquistas da humanidade, bem como, a base de sucessivos progressos. Contudo, o local de invenção dos primeiros carros de boi no Mundo Antigo ainda é controverso, com apontamentos, segundo o arqueólogo Robert Lowie, para a China de 7 mil anos atrás ou na Babilônia, em torno de 5.300 anos de antiguidade (LOWIE, 1927).

Apesar dessas dúvidas históricas, fato é que com a consolidação dos primeiros núcleos urbanos e, o posterior advento das grandes civilizações, o carro de boi estava bastante difundido pelo Oriente Médio, Crescente Fértil, Mediterrâneo e algumas regiões da Europa, sendo um dos fatores que motivaram sua ampla adoção o carregamento de cargas para longas distâncias e o deslocamento de troncos de madeira e pedras para os

templos (SOUZA, 1958). A esse respeito, Souza (1958) apresentou um esquema da suposta evolução do carro de boi, a partir de troncos de madeira utilizados para rolar materiais pesados, conforme ilustrado a seguir.

Figura 1: Esquema da evolução técnica e material do carro de boi, a partir da elaboração de troncos rolados até chegar na roda.



Fonte: SOUZA, 1958.

A esse respeito, o autor descreveu:

A idéia da ligação da forquilha de arrasto com o rôlo, o que abrandou a resistência do resvalar na de rolar, foi, indubitavelmente, um formidável progresso na evolução dos transportes, como o foi a substituição dos tambores das extremidades do rôlo pelos discos independentes, em cujos centros se cravavam as pontas do eixo de madeira (SOUZA, 1958, p. 46).

Maiores detalhes foram fornecidos em relação ao advento da roda e, a posterior, acerca da invenção dos carros com rodas traçados por animais:

Ao longo dessa evolução há que registrar que, em diversos tempos e lugares, se havia de ter verificado que a resistência da roda inteira não era grande; que para lhe diminuir o pêso, se lhe abriam maiores ou menores perfurações, as quais não lhe alteravam a solidez e que isso, talvez, levasse à concepção da roda de raios. Como quer que seja, as suas formas e aplicações multiplicaram-se com os anos: aqui e ali, já agora no seio das mais antigas civilizações do Velho Mundo, surgem vários tipos de rodas e, paralelamente, de planos destinados ao carrêgo de produtos, de mercadorias, de objetos de tôda a espécie, de pessoas, de tudo, em suma, que se queria transportar. Com tôda a propriedade escreveu E. M. SANFORD: "A invenção da roda promoveu o desenvolvimento das trocas e do transporte e determinou a construção de caminhos" A roda deu origem, antes do mais, ao carro que é, de um modo geral, qualquer veículo composto,

essencialmente de um plano sôbre rodas que permitem a tração com mínimo atrito e maior comodidade e economia (SOUZA, 1958, p. 46).

No contexto do Mundo Antigo, os carros de bois estiveram presentes na expansão das grandes civilizações, desde seu uso na agricultura, transporte de cargas, construção das cidades, ampliação das rotas e caminhos, nas guerras e nas expressões simbólicas como jogos e ritos religiosos.

Em relação à presença dos carros de boi em diversas partes do mundo, registros arqueológicos demonstram a sua utilização em distintos contextos, desde a agricultura, o carregamento de pilhagens em guerras, festivais e em batalhas. Os registros a seguir ocorrem desde o Egito (Figura 2), com um carro de boi utilizado em uma batalha entre os Purstas e os egípcios; na planície da Mesopotâmia, entre os rios Tigre e Eufrates foram encontradas representações de carros de bois nas paredes dos templos (Figura 3); ao passo que os Fenícios já comercializavam no Mediterrâneo e nas terras a oeste da cadeia do Líbano com a ajuda em terra dos carros de boi (Figura 4) e na Índia foi descoberta uma das representações de carros de boi mais antigas até então descobertas, em uma miniatura feita em argila, com um carro de boi puxado por dois animais, datado, possivelmente, do 3º milênio Antes de Cristo (Figura 5).

Figura 2: Carro de boi registrado pelos egípcios em um cenário de guerra (período de Ramsés II – 1.300 – 1234 a. C.).



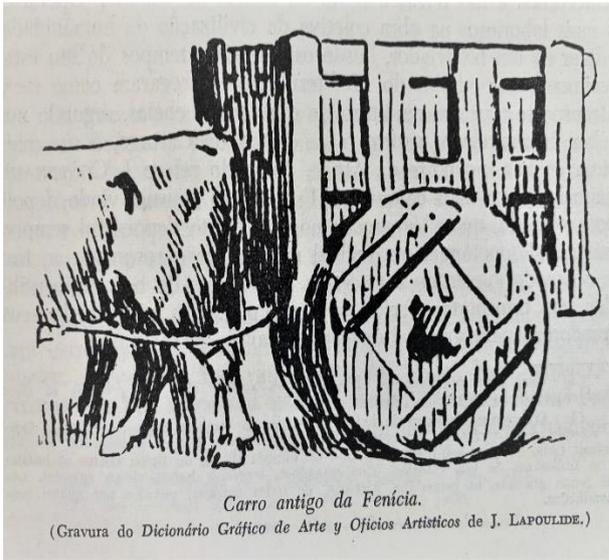
Fonte: SOUZA, 1958.

Figura 3: Carro de boi na Mesopotâmia transportando pessoas ao tempo do rei Tiglatpilar III (730 a. C.).



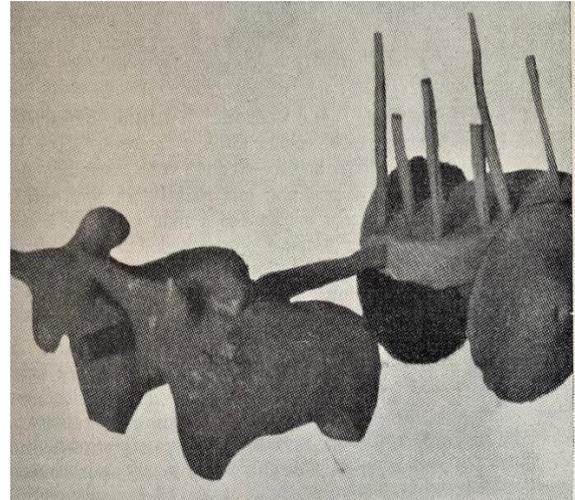
Fonte: SOUZA, 1958.

Figura 4: Carro de boi típico da Fenícia.



Fonte: SOUZA, 1958.

Figura 5: Carro de boi em miniatura feito em argila oriundo do Vale do Indo, na Índia datado do Terceiro milênio a. C.



Fonte: SOUZA, 1958.

Muitos registros de carro de boi também foram documentados pelos povos da Antiguidade Clássica, especialmente na Grécia e Roma, com esses veículos de tração animais sendo utilizados na expansão dessas civilizações, especialmente no Império Romano, que abarcava quase todo o mundo então conhecido.

Segundo Souza (1958), a civilização helênica já convivia com os bovinos desde a ilha de Creta, inclusive sendo ser mítico essencial na religião cretense, ao passo que em Roma, o principal legado em relação aos carros de boi para posteridade foi o *Plaustrum*, que deu origem a outros tipos carros de boi, chegando ao Brasil pela influência Ibérica e a presença ancestral de Roma nos territórios do atual Portugal e Espanha.

As representações a seguir ilustram os formatos do que seriam o carro de boi denominado de *Plaustrum* e suas distintas utilizações. Na figura 6, nota-se a representação de um carro de boi na Grécia transportando blocos de mármore para construção de templos; ao passo que na Figura 7, a representação em um fragmento gravado documenta a presença de carros de bois na Guerra de Tróia. As representações romanas são mais abundantes, figurando um carro sendo puxado por dois animais carregando trigo em um uma grande cesta (Figura 8); esse mesmo carro é representado carregando feixes de madeira amarrados (Figura 9). A figura 10 apresenta uma representação de dois imponentes touros com a mesa em forma de biga, trazendo no seu interior possíveis espólios de guerra e produtos alimentícios, com trigo e sementes e finaliza com um registro de uma comitiva formada por soldados carregando espólios de guerra em cavalos e nos carros de boi, conforme registro encontrado na Coluna de Marco Aurélio, entre os anos de 161 a 180 de nossa Era (Figura 11).

Figura 6: Carro de boi grego sendo conduzido por dois trabalhadores, carregando bloco de mármore



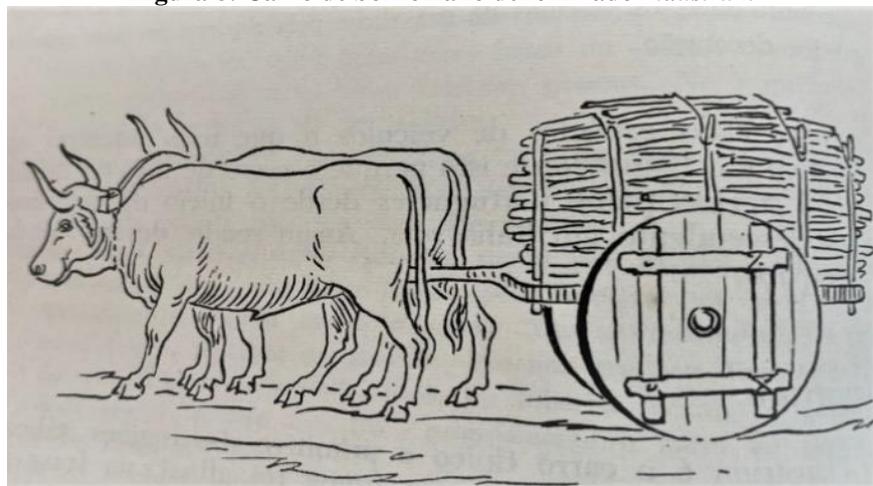
Fonte: retirado de Souza (1958).

Figura 7: Gravação de uma passagem da Guerra de Tróia, com a presença dos carros de bois no frente de batalha.



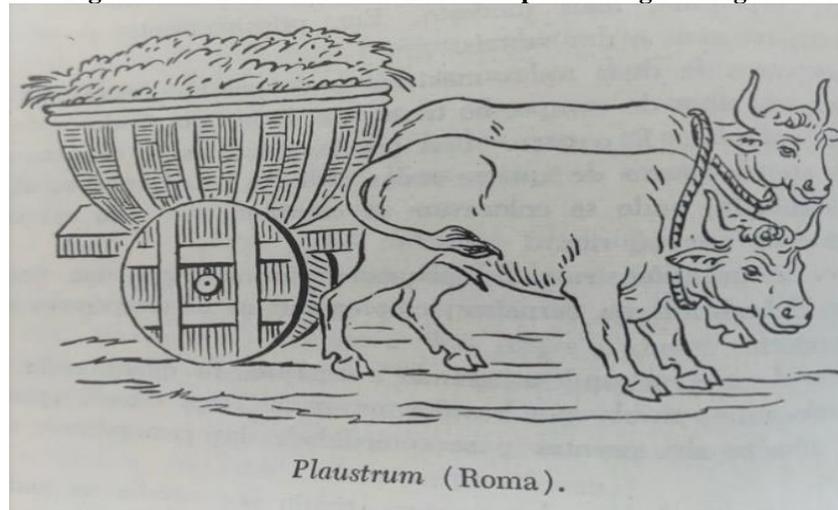
Fonte: retirado de Souza (1958).

Figura 8: Carro de boi romano denominado *Plaustrum*



Fonte: retirado de Souza (1958).

Figura 9: Carro *Plaustrum* com detalhe para a carga carregada.



Fonte: retirado de Souza (1958).

Figura 10: *Plaustrum* romano de formato diferenciado, com uma biga carregado de produtos.



Fonte: retirado de Souza (1958).

Figura 11: *Plaustrum* romano em uma comitiva militar, carregado de espólios de guerra.



Fonte: retirado de Souza (1958).

É em decorrência da expansão do Império Romano para além do mediterrâneo, com a consequente romanização dos territórios e povos conquistados, como é o caso da Península Ibérica, que o *Plaustrum* e outros tipos de carros usados em Roma se disseminaram pela Europa. E dado o seu papel essencial no Mundo Clássico, os carros de bois permaneceram sendo usados após a queda do Império Romano, sendo utilizados pelos reinos do período Medieval. Graças a sua resiliência, os carros de bois de rodas plenas, puxados por bovinos, permaneceram sendo usados no contexto das Grandes Navegações transatlânticas, chegando ao Novo Mundo, entre os séculos XIV e XV.

2.1 O carro de Boi no Brasil e no Maranhão

Conforme abordado no item anterior, os carros de boi chegam ao Brasil no contexto da expansão Ibérica e do Império Luso-Português para o além-mar, entre os séculos XIV, XV, XVI e XVII. Data desse período, a utilização dos primeiros veículos de roda puxados por força animal, uma vez que não se têm registros do uso de rodas para veículos no Novo Mundo.

Segundo Souza (1958), o modelo de carro de boi que aporta no Brasil é o sucesso direto do *Plaustrum* da Roma antiga, uma vez que não foram notadas alterações significativas nas linhas mestras que estruturam o veículo, sendo observadas a mesma rusticidade, solidez e firmeza e, até o mesmo, o estridor que artifícios regionais denominam de "carro gemedor" ou "cantador".

Devido esses aspectos observados nos carros de boi Brasil, esse autor considera, portanto, que se trata de preciosas e utilíssimas relíquias do mundo clássico em terras brasileiras, ainda sendo observados veículos compostos de duas rodas maciças ligadas entre si por um eixo, de madeira, a qual se superpõe um estrado ou mesa para a acomodação da carga, com o característico chiado que desfere ao rodar pelos caminhos (SOUZA, 1958).

No caso do Brasil, os carros de bois foram rapidamente utilizados na implantação dos primeiros núcleos produtivos, como os engenhos de cana-de-açúcar e nas grandes propriedades rurais, como também foram essenciais na construção dos primeiros núcleos urbanos, como é o caso da cidade de Salvador, na Bahia, pois ele é o veículo mais que apropriado para os terrenos acidentados da região, carentes de estradas e acessos entre as unidades produtivas, além de se adaptar à pobreza de recursos materiais nos primeiros séculos da colonização portuguesa.

Os estudos culturais e a historiografia brasileira ainda possuem uma dívida justa análise sobre o papel do carro de boi em diferentes contextos de implantação e fixação de gentes no Brasil, tanto no litoral, como nos sertões. O processo de penetração por meio de estradas, caminhos bandeiras e monções, apenas citam pontualmente a existência de carros de bois. A maioria da bibliografia analisada centra-se apenas em algumas Capitânicas Hereditárias, como a de São Vicente, Pernambuco e a Capitania da Baía de Todos os Santos, nas quais, a implantação do regime colonial estava frutificando.

Para outras regiões do Brasil, como é o caso das Capitânicas mais ao norte, a exemplo do Maranhão, Ceará e terras além tratado de Tordesilhas, como é o caso do Rio Negro, existe um vazio documental, não pela ausência de carros de boi, mas por falta de estudos que possam descortinar a existência desses veículos para além das zonas econômicas principais, como é o caso da região açucareira e de mineração, na costa e no sertão. A esse respeito, a pesquisa bibliográfica apontou alguns registros de cronistas e estudiosos da História do Brasil sobre a existência de carros de boi e a sua importância para a economia na Colônia e a sua utilização ao longo dos séculos que posteriores.

Um dos primeiros relatos sobre a existência de carros de boi no Brasil foi registrado por Gabriel Soares de Souza, em seu Tratado Descritivo do Brasil em 1587, publicado pela Brasiliana, em 1851:

Esta terra é muito fértil e abastada de todos os mantimentos e de muitos canaveaes de assucar, a qual é de Gabriel Soares de Souza; e d'este engenho ao de Diogo Corrêa não há mais distancia que quatrocentas braças de caminho do carro, e para vizinharem se servem os carros de um engenho ao outro por cima de duas pontes e atravessam estes rios, e ficam os engenhos á vista um do outro (SOARES DE SOUZA, 1851, p. 19).

Em outra passagem, Soares de Souza (1851, p. 33) discorre sobre a presença de carros de boi na propriedade de Jerônimo de Albuquerque, “onde se faz aguada fresca para as náos da ribeira que vem do engenho de Jeronymo de Albuquerque: também se metem n'este rio outras ribeiras por onde vão os barcos dos navios a buscar os assucares aos paços onde os trazem encaixados e em carros”.

Cabe destacar também uma descrição, na qual Soares de Sousa (1851) cita as madeiras mais adequadas para sua manufatura, denotando que já havia uma produção desses veículos no Brasil Colônia:

Pelas campinas e terra fraca se criam muitas arvores, que se chamam sepepiras, que em certo tempo se enchem de flor como de pecegueiro; não são arvores muilo façanhosás na grandura, por serem desordenadas nos troncos, mas tiram-se d'ellas virgens, esteios e fuzos para os engenhos * a madeira é parda e muito rija ,- e tão liada que nunca fende; e pára Ilação de navios e barcos é a melhor que ha no mundo,

que sofre melhor o prego e nunca apodrece; de que se também fazem carros muito bons; e é tão pesada esta madeira que se vai ao fundo (SOARES DE SOUZA, 1851, p. 210).

É no contexto do Brasil açucareiro que os relatos sobre os carros de boi mais ocorreram, sobretudo, descrevendo o uso desses veículos na lida do dia a dia dos engenhos e das grandes propriedades rurais. Segundo Souza (1958), o carro de boi foi o único veículo usado nos primórdios da colonização do Brasil para uso nos transportes entre os crescentes núcleos urbanos e os engenhos e roças, uma vez que os carros e as carroças tiradas por muares ou cavalares só apareceram nos séculos seguintes.

Em *Cultura e opulência do Brasil*, André João Antonil (1982) descreve a estrutura mínima para montagem de um engenho, dentre os mestres de ofícios, a autor descreve que,

[...] servem ao senhor do engenho, em vários ofícios, além dos escravos de enxada e fouce que têm nas fazendas e nas moendas, e fora os mulatos e mulatas, negros e negras de casa, ou ocupados em outras partes, barqueiros, canoeiros, calafates, carapinas, carreiros, oleiros, vaqueiros, pastores e pescadores (ANTONIL, 1982, p. 75).

Na sua obra fica patente a utilização do carro de boi no transporte da linha e da cana, conforme se segue:

Querem fornalhas, que por sete e oito meses ardem de dia e de noite, muita lenha; e, para isso, já mister dous barcos velejados para se buscar nos portos, indo um atrás do outro sem parar, e muito dinheiro para a comprar; ou grandes matos com muitos carros e muitas juntas de bois para se trazer. Querem os canaviais também suas barcas, e carros com dobradas equipações de bois, querem enxadas e fouces (ANTONIL, 1982, p. 87)...No espaço de 24 horas, mói-se uma tarefa redonda de vinte e cinco até trinta carros de cana, e em uma semana das que chamam solteiras (que vem a ser, sem dia santo) chegam a moer sete tarefas, e o rendimento competente é uma forma ou pão de açúcar por fouce, a saber, quanto corta um negro em um dia (ANTONIL, 1982, p. 111, 112).

Para Souza (1958, p. 111), alguns aspectos devem ser observados no tocante ao uso dos carros de boi nos engenhos:

No copioso instrumental dos engenhos desde as origens figura em primeira linha o carro de bois, tão instantâneo e necessário que se não pode pensar em cultura canavieira ou na indústria do açúcar no Brasil sem de logo associar-se a idéia da presença dos rudes veículos tirados por bois que conduzem a cana dos canaviais para os picadeiros dos engenhos, a lenha das florestas para as suas fornalhas e o próprio açúcar pelos tendais para os mercados ou portos de embarque. Se nos engenhos da "borda d'água", levantados à margem dos esteiros do mar e nos estuários dos rios, barcos e canoas, até certa medida, serviam para o transporte das canas e dos produtos, nos do "mato-dentro", estabelecidos longe do salgado, era o carro de bois equipamento imprescindível. Contemporâneo da introdução lavoura de cana no Brasil, êsse carro acompanhou no seu desenvolvimento através dos anos e dos séculos: ainda hoje não o dispensam tôdas as fábricas de açúcar do Brasil.

De acordo com o autor, alguns elementos foram essenciais para o sucesso dessa empreitada:

Para tanto concorriam certamente três fatores principais: os usos dos colonizadores, vindos de uma terra onde, desde as origens, era quase único nos transportes pesados o carro, tirado por bois; o grande crescimento dos rebanhos bovinos graças às condições do meio favoráveis à sua multiplicação e expansão; a própria natureza de uma terra virgem, cheia de matas e pendores, de rios e aguapés, quase sem caminhos, porque assim não podiam ser consideradas as trilhas tortuosas dos silvícolas (SOUZA, 1858, p. 107).

Em *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*, de Capistrano de Abreu (1989), o contexto do Brasil Colônia, a monocultura do açúcar e a expansão das frentes de colonização do litoral para o interior compõem a tônica de como se deu a implantação de outras frentes econômicas, como a pecuária e a mineração, pois “[...] mais de uma vez se recorreu a caminhos terrestres para anular o segregamento” (ABREU, 1989, p. 67).

Para Afonso Arinos de Melo Franco, em *Desenvolvimento da Civilização Material no Brasil*, um dos elementos fundamentais de qualquer civilização são os caminhos:

No Brasil, os existentes ao tempo da chegada dos brancos eram simples trilhas das quais algumas mais frequentadas, como veremos depois. Por vários motivos, o português não cuidou particularmente do sistema de comunicação terrestres. A princípio, principalmente porque, sendo a civilização localizada na fímbria litorânea, mais fáceis e mais seguras eram as comunicações marítimas, apesar de todos os riscos da precária arte de navegar e de todas traições da extensa costa. Depois, o latifúndio e a monocultura na era açucareira, a falta de trocas internas e o insulamento econômico dos engenhos em nada contribuíram para melhorar os caminhos. Se não foi uma espécie de feudalismo brasileiro, a civilização da casa-grande teve pelo menos alguns característicos feudais. Entre eles, a ruindade das estradas. Em seguida à era da cana, o século do ouro ainda menos contribuiu para a melhoria delas. Caminhos, então, só os indispensáveis, pois quanto mais caminhos houvesse mais se facilitariam os descaminhos do metal e das pedras, em prejuízo do fisco vigilante. Mas a todas estas circunstâncias particulares se juntava a tradição portuguesa das péssimas estradas (FRANCO, 2005, p. 34, 35).

Nessa mesma linha, Friedrich Von Weech (1992), em *A agricultura e o comércio do Brasil no Sistema Colonial* narrou:

É extremamente necessário que aquele que pensa em se estabelecer como agricultor no Brasil percorra o país, a fim de conhecer a região mais adequada para converter-se em sua futura moradia. Se esta se localizar ao longo de uma estrada principal, ele pode juntar-se a uma dessas caravanas (tropas) que às vezes partem da capital com mercadorias e outros gêneros de primeira necessidade, com destino ao interior do país compra com essa finalidade, um cavalo de sela, de preferência uma boa mula, que é mais apropriada para o esforço da viagem do que o cavalo; entrega ao condutor da caravana (arriero ou troupeiro) sua bagagem, pelo que paga uma insignificância, e acompanha a tropa até o momento em que o caminho que conduz à região escolhida saia da estrada principal...(VON WEECH, 1992, p. 57).

Na mesma linha de autores como Abreu, Antonil, Franco, Souza, Soares de Souza e Von Weech, destacam-se as obras de Sérgio Buarque de Holanda, especialmente *Monções e Capítulos da expansão paulista* (2014) e *Caminhos e fronteiras* (2017). Em conjunto, a produção de Buarque de Holanda apresenta uma farta informação compilada, que evidencia que o processo de ocupação dos sertões, ou seja, o processo de interiorização se deram pelo uso de embarcações menores, como canoas e jangadas, ou mesmo transpondo serras com o uso de indígenas e negros escravizados como carregadores de mercadorias e víveres, ou ainda no lombo das mulas que eram conduzidas por tropeiros.

Em *Caminhos e fronteiras*, Sérgio Buarque de Holanda (2017) aborda, a partir de diferentes fontes de dados, aquilo que ficaria conhecido como o “Brasil profundo” ou o Brasil sertanejo, a partir de um movimento de entradas desde o litoral, foco inicial da colonização portuguesa, para o interior. A esse respeito, o foco do autor são os primeiros tempos da colonização, os sítios, povoados, os processos de expansão, os caminhos, entradas, bandeiras, monções, as relações dos colonizadores com os povos originários e africanos escravizados e as primeiras experiências mineradoras e mercantis.

Em sua obra, fica evidente a importância dos conhecimentos indígenas em relação ao meio ambiente e os seus saberes relacionados com a floresta. Para os primeiros povoadores, “o sertanista branco ou mameluco, o incipiente sistema de viação que aqui encontrou foi um auxílio tão prestimoso e necessário quanto o fora para o indígena” (HOLANDA, 2017, p. 22).

Em outra obra sua, Buarque de Holanda (2014) enfatiza que as migrações para o interior dos sertões de Mato Grosso se utilizaram das vias fluviais, ao navegar nos rios maiores e menores, mesmo com toda sorte de dificuldades e desconhecimento dos trechos a serem ultrapassados. A ideia de que os sertões foram alcançados pelo uso de canoas e outras embarcações e aproveitando as trilhas e caminhos construídos pelos indígenas ganham sentido, e o conhecimento ancestral dos povos originários é essencial para o logro das entradas, bandeiras e monções:

É inegável que o aproveitamento dos rios brasileiros, para a navegação, esteve sempre muito aquém das grandes possibilidades que parece oferecer, à primeira vista, nossa rede hidrográfica. O certo, porém, é que entre nós, fora da Amazônia, os cursos d’água raras vezes chegam a constituir meio ideal de comunicação. A tanto, se opõem obstáculos naturais de toda ordem e que só podem ser evitados mediante experientes já em uso entre os antigos naturais da terra. A influência indígena, que também nesse particular foi decisiva, deve-se, por exemplo o emprego, entre os sertanistas, da canoa de casca, especialmente indicada para os rios encachoeirados. Podendo ir à sirga ou “varar” com facilidade, ela chegou a prestar serviços valiosos na exploração de nosso território (HOLANDA, 2014, p. 47).

Nesses percursos, segundo Buarque de Holanda (2017), os sertanistas marcharam a pé e descalços, hábito comum entre os primeiros viajantes, para mais tarde, se disseminar as cavalgadas para viagens mais distantes, uma vez que nos caminhos trilhados o sertanista sempre evitou fugir das poças e rios considerados pestilentos. Para esse autor, a marcha a pé foi o modo de locomoção verdadeiramente característico da expansão bandeirante. A navegação fluvial não figura, nesse movimento, salvo como exceção à regra. A locomoção animal, por outro lado, dada a dificuldade dos caminhos, era mais complexa de ser realizada, pois os mesmos eram estreitos, acidentados e de pouca valia para os indígenas:

Não é só o emprego de meios de locomoção diversos, é, também, e principalmente, o complexo de atitudes e comportamentos, determinados por cada um desses meios, o que fará compreender a distinção essencial entre a primitiva bandeira e a monção de povoado. Naquela, os rios constituem, efetivamente, obstáculos à marcha, e as embarcações são apenas o recurso ocasional do sertanista, utilizável onde a marcha se tornou impossível. Nas monções, ao contrário, a navegação, disciplinadora e cerceadora dos movimentos, é que se torna regra geral, e a marcha a pé, ou a cavalo, ou em carruagem (na fazenda de Camapoã, por exemplo), constituiu a exceção a essa regra (HOLANDA, 2014, p. 106).

Diante dessas passagens, percebe-se que o carro de boi adentra muito pouco na obra de Sérgio Buarque de Holanda, apesar do autor ser um dos grandes pensadores sobre o processo de interiorização da colonização portuguesa no Brasil, sobretudo, nos sertões do Sudeste e Centro-Oeste, conforme já abordado. Nesse contexto, é de se questionar essas ausências na obra desse intelectual, sobretudo, quando quase não menciona a importância desempenhada pelos carros de boi na obra de Holanda no Brasil Colonial.

Não obstante, poucas passagens trazem informações a respeito, a exemplo de algumas citações, nas quais o autor informa:

Para Hernandarias, pertencia a ideia desse porto a um plano muito vasto, que se completaria com um caminho entre Assunção, Santa Cruz de la Sierra e o Peru. Por essa via, se sua Majestade fosse servido ordenar que a empregasse na condução da prata de Potosí, se poupariam grandes gastos, por se tratar de caminho, onde, a seu ver, podiam rodar carretas (HOLANDA, 2014, p. 151).

Em outra passagem, Holanda (2014, p. 195) narrou:

Nos casos em que o emprego de cavalos foi um progresso sensível sobre a simples marcha a pé, não há dúvida de que tal contraste é favorável aos moradores das Índias de Castela. Deles se sabe que tinham o costume de empregar cavalos, e ainda, mais muares, como animais de tiro, e não só de sela ou carga. Para trajetos maiores, porém, o comum era recorrer em dois de tração, principalmente quando o terreno não oferecesse dificuldades ao trânsito de veículos.

É provável que as poucas referências sobre os carros de boi na obra de Holanda, seja explicada em uma passagem de Capistrano de Abreu (1989), que também abordou a questão dos caminhos que levaram o povoamento do Brasil interior, após o ciclo de desenvolvimento no litoral:

Ao assunto que estudamos não pertencem as bandeiras, por motivos óbvios. Concorreram antes para despovoar que para povoar nossa terra, trazendo índios dos lugares que habitavam, causando sua morte em grande número, ora nos assaltos às aldeias e aldeamentos, ora com os maus tratos infligidos em viagens, ora, terminadas estas, pelas epidemias fatais e constantes, aqui e alhures apenas os silvícolas entram em contato com os civilizados. Acresce que os bandeirantes iam e tornavam, não se fixavam nunca nos territórios percorridos; isto explica o motivo de sua persistência durante mais de um século e seu exílio quando não tornaram mais à pátria (ABREU, 1989, p. 44).

Além disso, um dos aspectos mais definidores na obra de Buarque de Holanda foi legar aos navegadores, caminhantes, carregadores de longas distâncias e, posteriormente, as tropas de cavalos e muars o protagonismo no desbravamento dos sertões do Brasil. Em suas narrativas, ficaram evidente um pessimismo em relação as dificuldades dos deslocamentos devido à ausência de estradas transitáveis, uma vez que os caminhos percorridos seguiam as estreitas e sinuosas trilhas abertas pelos indígenas, como o Caminho do Piabiru. Essa passagem fica clara, quando o autor informa que:

Exceto na vizinha das povoações maiores, nenhum progresso fundamental vai ser possível antes de generalizar-se o emprego de cavalares para percursos extensos. Nada sugere que o reparo e conservação dos caminhos mais importantes, feitos a princípio de mão comum pelos vizinhos e moradores das vilas, mas só até onde chegue o poder efetivo câmaras (HOLANDA, 2014, p. 40).

De todo o exposto, a historiografia contemporânea apesar de não abordar a importância do carro de boi em nossa história, tanto como um dos elementos da civilização material brasileira, como também, como uma expressão material de cunho cultural, reconhece a sua importância. A esse respeito, Del Priore e Venâncio (2006, p. 35) reconhecem que no “no período colonial, o carro de boi foi o meio de transporte fundamental para o envio da cana colhida até o engenho.

Nesse mesmo caminho, Laura de Mello e Souza (SOUZA, 1997), em *Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações*, reconhece que o cavalo, o carro de boi e a rede foram as principais formas de locomoção no Nordeste Holandês, sendo comuns a toda América Portuguesa.

2.2 O carro de boi e sua dispersão pelo Nordeste e o Maranhão

Os primeiros usos dos carros de boi no Nordeste do Brasil estavam associados à produção açucareira nos engenhos e para a utilização nas lavouras para transporte da cana, de madeiras e para o escoamento da produção até a zona portuária. À medida em que a grande propriedade foi se consolidando, houve um paulatino aumento populacional e a expansão colonial para regiões mais interioranas, com entradas, bandeiras e monções se distanciando cada vez mais do litoral. Outro aspecto a ser pontuado é a expansão da pecuária para os sertões, em decorrência da proibição da administração portuguesa que ela fosse praticada na zona litorânea e nas zonas da mata, com o ensejo de que ela não concorresse com o plantio da cana-de-açúcar.

Esse tema é abordado por Boris Fausto (2015), em *História do Brasil*:

A criação de gado começou nas proximidades dos engenhos, mas a tendência à ocupação das terras mais férteis para o cultivo da cana foi empurrando os criadores para o interior. Em 1701, a administração portuguesa proibiu a criação em uma faixa de oitenta quilômetros da costa para o interior. A pecuária foi responsável pelo desbravamento do “grande sertão”. Os criadores penetraram no Piauí, Maranhão Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, e a partir da área do rio São Francisco chegaram aos rios Tocantins e Araguaia (FAUSTO, 2015, p. 74).

A esse respeito, Souza (1958), discorreu que partindo do litoral, os colonos foram aos poucos incorporando o território da América portuguesa ao âmbito do Império mundo sempre em movimento terra adentro, onde as hierarquias sociais se superpunham com maior flexibilidade e rapidez, onde os limites geográficos foram, até meados do século XVIII, fluidos e indefinidos.

Esse movimento de expansão da pecuária para os sertões também foi apontado por Antônio Carlos Jucá Sampaio (2014), em *Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional*:

A importação e a criação de animais na América portuguesa confundem-se com a própria colonização, sem que seja possível estabelecer um início preciso. Tanto Gabriel Soares de Sousa, em 1587, quanto Ambrósio Brandão, no início do século XVII, apontam a existência de uma pecuária já bastante diversificada, com a presença de bovinos, ovinos, equinos e muares, além de aves domesticadas. Nessa grande variedade de animais, o gado mais importante era o bovino, por sua utilização como força motriz e meio de transporte (SAMPAIO, 2014, p. 399).

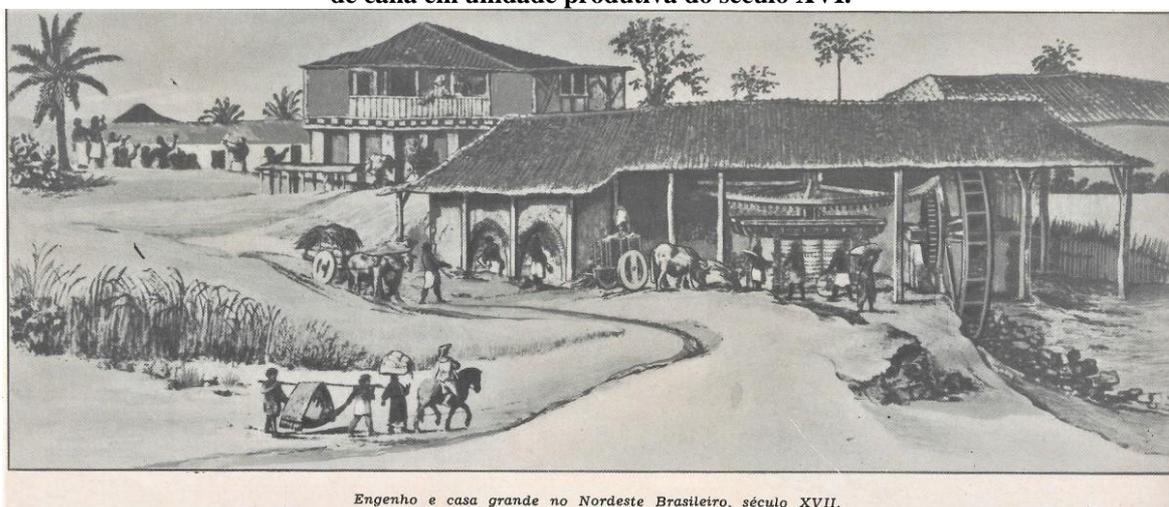
Para Souza (1958), no âmbito do Nordeste, esses veículos foram usados tanto nos engenhos, como nos primeiros engenhos de açúcar do Brasil, entre 1526 a 1545, principalmente nas capitanias de Itamaracá (Pedro Capico), Bahia (Afonso Torres) e

Pernambuco (Duarte Coelho) (Figuras 12, 13 e 14). Contudo, diferentemente do que ocorreu em outras regiões do Brasil, os carros de boi também foram utilizados na construção da capital do Brasil, Salvador:

Vemo-lo, porém, nitidamente 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 de Portugal com o Governador-Geral Tome de Sousa, 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, 1958, p. 104).

Em outra passagem, Souza (1958) cita um documento datado de 16 de agosto de 1549 em que consta um mandato para o tesoureiro Gonçalo Ferreira comprar três juntas de bois por vinte e oito mil-réis para o serviço do El-Rei Nosso Senhor para as obras da cidade de Salvador, sendo dois velhos por treze mil-réis e quatro novinhos por quinze mil-réis. Em 13 de novembro do mesmo ano mandava-se que o tesoureiro comprasse um carro por dois mil e quinhentos réis; no mesmo dia foram pagos os homens que amansaram os novinhos, em 23 do mesmo mês e ano foram compradas duas cangas para bois.

Figura 12: Registro histórico de um engenho no Nordeste com a presença do carro de boi para transporte de cana em unidade produtiva do século XVI.



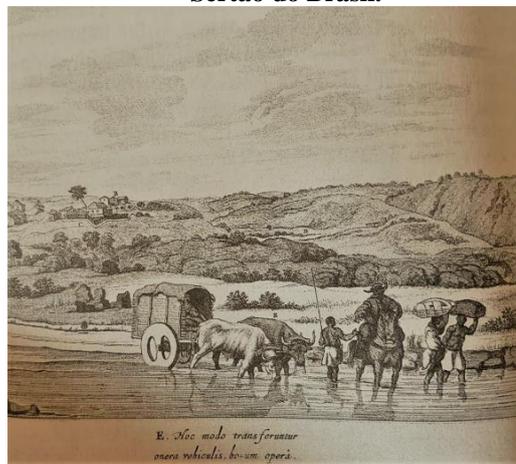
Fonte: retirado de Souza (1958).

Figura 13: Carro de boi com cana sendo descarregado em um engenho do século XIX.



Fonte: retirado de Souza (1958).

Figura 14: Carro de boi utilizado para o transporte de carga em área de mineração no Sertão do Brasil.



Fonte: retirado de Souza (1958).

Cabe destaque outro documento que noticia que em 1552, foram importados de Cabo Verde bois de carro mandando pelo Provedor-Mor, em 14 de maio, para que o tesoureiro entregasse a Cristóvão de Aguiar, Almojarife, dois bois de carro que tinham chegado do Cabo Verde na caravela "Princesa".

Diante desse contexto, cabe abordar a expansão da cultura pecuarista pelos sertões do Nordeste, especialmente com o crescimento da produção de gado de Garcia d'Ávila, na Bahia, onde seu curraleiro Pedro Calmon lançava os fundamentos de suas fazendas de gado bovino que dispersou em levas da Bahia para outros estados do Nordeste, como o Maranhão e o Piauí.

A esse respeito, Souza (1958) registrou a existência de documentos de fazendas de Garcia d'Ávila na região norte da cidade, em direção a Tatuapara, onde mais tarde ergueu a sua "Tôrre". Data de 1552, registros de venda de dois bois maninhos por 12\$000 para os carros de Sua Alteza (Mandado de 17 de julho de 1552).

Esses caminhos, denominados por Socorro Cabral (2008), de "caminhos do gado", foram responsáveis por outra frente colonizadora no Maranhão, a partir do alto curso do rio Parnaíba, a partir da fronteira mais ao sul com o Piauí, e que resultam na abertura de vias terrestres entre São Luís e Belém, tanto pelo litoral, como pelos sertões de Pastos Bons:

Mencionaram certos cronistas que os primeiros colonos abriram um de Belém a São Luís. Assegura Paulo Ribeiro ter distinguido ainda vestígios de antiga estrada, em 1811, na vizinhança da Vila de Viana, que passava da ilha à terra firme pela Estiva, Anajatuba, e depois de atravessar o Mearim e o Pindaré e o Turi, entrava na cidade do Pará. Entretanto, esta parece antes a que por 1770 abriu com êxito não muito satisfatório Evaristo Rodrigues, natural de Pernambuco, para introduzir no Pará gado do Maranhão e Piauí (ABREU, 1989, p. 67).

Capistrano de Abreu permanece narrando sobre as tentativas de abertura de vias terrestres que desviasse dos obstáculos e dos grandes rios, e cita passagem de Pedro Teixeira:

Confiada a missão de abrir ou fazer praticável a comunicação terrestre-fluvial até Maranhão. Esta existiu até o século XIX: descreve-a Oliveira Bastos, descreva-a Romualdo Antônio, que mais tarde devia realçar o nome paraense no sólio da Bahia. Partia de Belém, subia o Guamá, passava por Ourém de Bragança, e saía na costa junto ao Turi-Açu (ABREU, 1989, p. 67).

À medida em que os caminhos do gado se consolidavam, mais fazendas e currais surgiam Brasil a dentro, aspecto apontado por Del Priore e Venâncio (2006, p. 71, 72):

A imensidão das fazendas de gado do Nordeste já tinha chamado a atenção do jesuíta Antonil, ocupando vastidões da Bahia até o “certão do Piaghuy” – atual Piauí. Alguns arraiais e vilas nasciam no centro dessas fazendas, dando origem das atuais cidades nordestinas. Casas de barro coberta de palha, currais de pedra e madeira, pequenas roças de mandioca, feijão e milho funcionavam como âncora para o gado que se criava solto. Pastagens sem limite funcionavam como campo de engorda nas quais o vaqueiro só pisava para buscar bezerros novos e fazer nova choupana.

Conforme já apontado, os caminhos do gado no interior maranhense ocorrem pela penetração do extremo sul do Estado, pela via de penetração pelo vale do rio Parnaíba, nos sertões dos Pastos Bons. Nessa região, a pecuária apresentou características próprias, com relações sociais e comportamentos socioculturais bastante definidos. Para Trovão (2008), o gado e a cana-de-açúcar formaram um consórcio que, sincronizados, formaram o embrião para a ocupação dos sertões nordestinos e, conseqüentemente, do Maranhão.

As vias de comunicação que determinaram a ocupação do Maranhão estão representadas pelo sistema hidroviário, uma ocupação linear acompanhando os rios ou o litoral, utilizando-se principalmente os estuários dos rios:

(...) tanto o processo de conquista francesa, como a posse definitiva portuguesa se desenvolveram inicialmente pelo litoral espalhando-se timidamente no sentido oeste e leste, e depois, com maior evidência, pelos vales inferiores e médios dos rios genuinamente maranhenses. Essa realidade não poderia ser outra, uma vez que, as rodovias inexistiam e os caminhos que iam surgindo margeavam os rios, desenvolvendo assim uma ocupação linear (...) (TROVÃO, 2008).

A dinâmica da frente litorânea teve como ponto de partida a Ilha de São Luís, distribuindo-se em seis direções por vias marítimas e ribeirinhas. Duas ramificações se desenvolveram ao longo do litoral por via marítima e fluvial, com destaque para a que ocorreu em direção ao oeste, até a foz do rio Gurupi, que resultaram no surgimento de núcleos coloniais como Cururupu, Guimarães, Alcântara, Turiaçu e Carutapera. Ao passo que a

segunda ramificação acompanhou o litoral e a costa oriental utilizada como área de pecuária e exploração de salinas, e se comunicava com o Piauí, Ceará e Pernambuco, alcançando Pastos Bons, em uma rápida expansão, a ponto de Velho (1981) registrar, em 1751, 44 fazendas de gado em Pastos Bons.

A partir desses movimentos, a expansão pastoril no Maranhão permaneceu ocorrendo em a primeira metade do século XIX e boa parte da segunda, atravessando o Tocantins e ocupando os campos do norte de Goiás, entre o Tocantins e o Araguaia e, chegando rumo ao norte, em direção aos vales úmidos dos rios Mearim, Grajaú, Pindaré e Turiaçu, chegando à Amazônia Maranhense. É nesse contexto, que as frentes pecuaristas alcançam a zona litorânea, ocupando os municípios das Reentrâncias Maranhenses, como é o caso de Cururupu.

Como bem informou Bernardino José de Souza (1958) nos escritos que precederam essa parte da pesquisa, no qual fica evidente a importância dos carros de boi para a economia brasileira, também podemos considerar que o carro de boi adentra a história do Maranhão e no atual território de Cururupu “cantando”².

No Maranhão, Souza (1958, p. 498) registrou que os carros de bois foram essenciais no transporte de todos os produtos naturais e agrícolas, como o babaçu, cana, algodão, cereais; mercadorias de toda espécie, de lenha e palha, de materiais de construção, etc. A esse respeito, o autor asseverou:

Carros de bois típicos, puxados por uma só junta, são encontrados: nas cidades do Território do Acre, onde, com o tipo de carroça com caixa, são utilizados nos serviços da limpeza pública; à beira-rio no Amazonas e no Pará, também na ilha de Marajó; em alguns municípios do Maranhão (SOARES, 1958, p. 280).

Não obstante, informações de Dr. Djalma de Pádua Fortuna registrou a existência de carros de boi com duas e três juntas, especialmente na região amazônica e na porção litorânea do Maranhão (SOUZA, 1958).

A presença dos carros de boi do Maranhão apresenta uma persistência temporal considerável, uma vez que registros seguros da sua presença se estendem desde a fundação da primeira igreja jesuítica, obra de Luís Figueira iniciada em torno de 1627, no qual mais de 200 carradas de pedras foram levadas por carros de boi, fato que envolveu os moradores em

² Sobre o “cantar” dos carros de bois, cita-se Neves (2002, p. 01): “Um detalhe interessante é que o cantar do carro, resultante do atrito do chumaço (mancal de apoio do eixo) com o eixo, é aproveitado para conferir ao carro uma identidade através de uma espécie de afinação da qual resulta cada carro ter um cantar próprio, inconfundível, que permite, a léguas de distância, saber que o fulano está saindo com o carro carregado e em qual direção”.

força tarefa com os seus carros e bois para “logo pôr tôda a pedra em riba”, se estendendo até 1940, quando o Departamento de Estatística do Estado registrou nesse ano a existência de 464 veículos automóveis de todos os tipos (SOUZA, 1958).

2.3 Modos de fazer e a produção artesanal do carro de boi.

Conforme abordado nesta monografia, a obra mais completa sobre os carros de boi no Brasil foi produzida por Bernardino José de Souza, em 1958, em seu enciclopédico *Ciclo Do Carro de Bois no Brasil*. Além do aspecto histórico, que se estende desde o Mundo Antigo, perpassando a Antiguidade Clássica, chegando ao Novo Mundo. O levantamento quase exaustivo não deixou de lado o aspecto técnico e as formas, variações e funções dos carros de boi em uma perspectiva temporal e regional do Brasil.

A esse respeito, considerado a completude da obra de Souza, esse trabalho se valeu de suas descrições como elementos-chave para caracterizar os modos de fazer dos carros de boi em Cururupu. Logo, os aspectos técnicos dos modos de fazer e a produção artesanal desses veículos são baseados nas pesquisas desse autor.

De acordo com Souza (1958), os tipos de carros de boi que chegaram ao Brasil nos séculos iniciais da colonização trazem consigo as características do carro de boi romano, denominado *Plaustrum*, com ressalvas as pequenas variações nos acessórios e tipos. Esse veículo é caracterizado pelo carro romano-português de duas rodas cheias, unidas por um eixo de madeira, sobre o qual se colocava um estrado ou mesa para o arranjo da carga, prolongando-o na dianteira um varal ou cabeçalho, a que se atrelavam a junta ou juntas de bois.

Os principais elementos que vincularam diretamente os exemplares brasileiros com o romano são as rodas maciças, eixo móvel de madeira e mesa retangular de chedas e cabeçalho, com chumaços e coções para abraçar de um e outro lado os moentes ou empolgueiras do eixo e, finalmente, o rechino, chiado ou canto que emitia ao rodar o conjunto. Segundo Aranzadi (1917), os carros “gemedores” ou “cantadores presentes no Brasil são os mesmos observados na Península Ibérica:

Êste carro, tirado por bois, que se diz "gemedor" ou "cantador" e que os espanhóis denominam "carro cantante" ou "carro chillon" foi o único usado no Brasil colonial, continuando até hoje, com os seus mais típicos caracteres de primitividade, a rodar nos caminhos do sertão, integrando-se-lhe na paisagem a que dá vida, sonoridade e benefício (ARAZANDI, 1917, p. 17).

Souza (1958) percebeu pequenas modificações desde o tempo da colônia, principalmente algumas variações na estrutura das rodas e a configuração da mesa. As primeiras rodas eram inteiras, feitas de um tronco grosso único, cortadas a um só golpe de serra nos troncos das árvores, aproveitando-lhes a natural circunferência, abrindo-se lhes grandes furos elípticos, ovais ou redondos, para diminuição do peso. Contudo, com o rareamento das grandes árvores passíveis de construir com uma única peça, as rodas, elas foram sendo substituídas pelas que, sendo também cheias, se compõem de três ou mais peças de madeira ajustadas entre si por peças embutidas e por um aro de ferro que as cinto, reforça e conserva o conjunto de peças.

Esse modelo de preenchimento das peças que formam as rodas foi observado no Inventário de Varredura e Conhecimento realizado no município de Cururupu, onde foram registrados eixos e rodas com as peças ajustadas com aro de ferro, identificado no registro abaixo.

Figura 15: Eixos e rodas de carros de boi com peças de madeira envoltas em aros de ferro para ligação das peças.



Fonte: BANDEIRA, 2018.

Além dos condicionantes ambientais que acabaram resultando em mudanças estruturais, a própria atuação dos carreiros no Brasil, ou seja, aqueles artesões de ofício de carpintaria dos carros de boi também resultaram em mudanças através dos tempos, com a experiência dos lavradores, com os conselhos técnicos e até por influências estrangeiras, foram surgindo, aqui e ali, tipos diferentes de carros rurais puxados por bovinos. Essa diferenciação havia de influir na sua própria nomenclatura. Em vez do único nome de carro de

bois que secularmente o individualizou, aparecem hoje as designações regionais como *carrêta*, *carretão*, *cambona*, *carroça*, *carroção*, etc. (SOUZA, 1985).

O Quadro 1 a seguir, organiza as informações relacionadas com as possíveis variações nos aspectos técnicos e nas composições das peças que formam os veículos. Essas variações têm relações com aspectos regionais e no uso e função.

Quadro 1: Classificação dos carros de Boi de acordo com os aspectos técnicos

Categoria classificatória geral	Carros de boi que cantam.
	Carros de boi que não cantam.
Quanto ao formato da mesa ou leito	Carros de mesa retangular ou quadrangular, de chedas retilíneas, modelo encontrado em quase todo o país.
	Carros de mesa afilada na dianteira, de chedas arqueadas em ogiva, predominantes em Minas Gerais e zonas de sua influência.
	Carros de mesa em proa triangular, arredondada ou ainda em forma de tampo de viola, de chedas encurvadas na frente para a armação do tamborete, mesinha, almofada ou palmatória, prolongamento elo leito, onde, sentado ou de pé, dirige o carreiro a sua boiada.
Quanto à rodagem (número de rodas)	Carros de duas rodas, os mais comuns e numerosos.
	Carros de quatro rodas, muito menos usados, de várias denominações, segundo as regiões.
Quanto a estrutura das rodas	Carros de rodas maciças, plenas ou cheias, que podem ser inteiriças (hoje raras), isto é, feitas de um só tronco de árvore, cuja ampla circunferência permite a sua modelagem, ou compactas, como é hoje geral, isto é, formadas de várias peças de madeira que se justapõem, unidas entre si por outras perpendiculares embutidas, cintando-as ainda um aro de ferro.
	Carros de rodas radiadas ou carros de raios.
Quanto ao eixo que conjuga as rodas	Carros de eixo móvel, ele madeira.
	Carros de eixo fixo à mesa, de madeira ou de ferro.
Quanto ao tiro ao número de	Carros puxados por um só boi, chamados geralmente carroças.
	Carros puxados por dois bois, formando o que se chama uma

animais	junta, parelha ou singel.
	Carros puxados por quatro ou mais bois, formando duas, três, quatro e mais juntas.
Quanto à serventia	Carros de transporte de produtos e mercadorias, abertos ou não, com ou sem taipais, com tolda ou sem tolda.
	Carros de transporte de pessoas, como as carretilhas da campanha gaúcha, hoje quase desaparecidas.

Fonte: baseado nas informações de Souza (1958).

Em relação as tipologias dos carros de boi no Brasil, o Quadro 2 sintetiza as informações de acordo com as pesquisas de Souza (1958) e os relatos orais registrado no âmbito do Inventário de Varredura e Conhecimento em Cururupu.

Quadro 2: Classificação dos carros de boi por tipologia

Carros de boi antigos	Veículos formados por chedas e cabeçalho, rodas maciças argoladas e eixo móvel de madeira; a sua venerável antiguidade faz que este nome seja conservado em todo o país; vemo-lo, entretanto, denominado carroção (Guararema, São Paulo) e carretão (Serra Negra, no mesmo Estado).
Carro de bois de mio	Veículo modificado com mesa semelhante à do primeiro, mas com rodas radiadas, conjugadas por um eixo fixo à mesa. Este carro, por dizê-lo moderno, é preferentemente usado pelas usinas de açúcar, tomando diferentes nomes, como sejam, cambona na planície campista, carroça de bois ou carroça rural em Sergipe, carrêta em outros Estados.
Carrêta	Nome dado aos carros de boi no Rio Grande do Sul, talvez por influência platina, quer se trate do carro de rodas maciças e eixo móvel de madeira (carrêta portuguesa), quer do carro de rodas radiadas, hoje generalizado em todo o Estado. Por influência gaúcha assim também se chamam no sul de Mato Grosso os veículos tirados por bois.
Carretilha	Espécie de carrêta usada outrora na campanha do Rio Grande do Sul, especialmente construída para a condução das famílias dos estancieiros.
Carretão	Nome dado a dois veículos diferentes, sendo que um é o mesmo carro de bois modificado, de rodas de raios e eixo fixo de ferro e o outro é um carro adaptado ao transporte e madeiras pesadas e compridas.

Carritelo, carritela ou carretela	Tipo de carro pequeno usado em certas zonas de São Paulo, não raro denominando no mesmo Estado um carro de quatro rodas.
Carroça de bois, carroça rural ou carroça	Designativos de vários tipos de carros modificados, de uso em várias regiões.
Carroção	Nome pelo qual se designam em certos Estados carros de tiro especial, ora de duas, ora de quatro rodas de raios e eixo fixo.

Fonte: baseado nas informações de Souza (1958).

Outro aspecto relacionado com as características físicas e tipológicas dos carros de boi são os componentes que formam esses veículos. Souza (1958) realiza um inventário profundo desses componentes, bem como sua serventia. A partir da descrição desse autor, as imagens a seguir ilustram os componentes, com as referidas referências, apresentadas no Quadro 3.

Quadro 3: Componentes formadores de um modelo de carros de boi denominado de Carrêto.

<p style="text-align: center;">Fig. I</p>	
Chedas	- São duas peças laterais (Fig. I, n.0 1), com 3, 25 metros de comprimento, que, unidas as cadeias e recavéns, formam a chamada "Mesa da carreta". Estas duas peças recebem todo o peso da carga e descansam diretamente sobre o eixo, ao qual são unidas pelas empulgueras.
Recavéns	- São duas travessas resistentes que ligam as extremidades das chedas (Fig. I, n.0 2). Os recavéns são embutidos nas chedas presos pelos fueiros da extremidade (Fig. I, n.0 7).
Cadeias	- São cinco travessas, lisas, menos resistentes do que os recavéns, que completam a ligação das chedas (Fig. I, n.0 3).
Fueiros	- São doze paus quadrados ou redondos, com mais de um metro de altura, embutidos, em posição vertical, seis em cada cheda, como guardas laterais da mesa da carrêta (Fig. I, n.0 4).
Cabeçalho	- É uma peça de seis metros de comprimento e com uma espessura que varia de 14x15 a 15x16 centímetros. O cabeçalho é preso aos recavéns por meio de grampos de ferro com porcas. Na

parte que fica junto à mesa da carrêta, o cabeçalho tem cinco furos, por onde passam as cadeias que ligam as chedas (Fig. I, n.0 5).

Muchachos - São dois paus roliços, de, mais ou menos, oitenta centímetros de altura, pendurados por um ponto embaixo dos recavéns e do cabeçalho, que servem para conservar a carrêta em equilíbrio, quando parada, permitindo-lhe a posição horizontal (Fig. I, n.0 8). Quando a carrêta se acha em marcha, os muchachos são suspensos e presos ao cabeçalho por argolas feitas de arame.

Soalho - É feito de quatro tábuas de pinho, de uma polegada de espessura, por trinta centímetros de largura e por 3,25 m de comprimento.

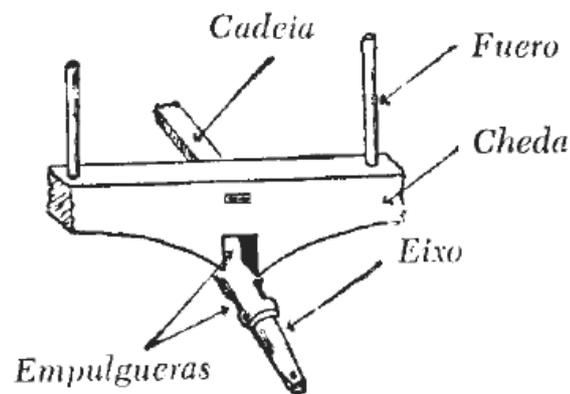


Fig. II

Empulgueras - São dois recortes quadrados, um em cada cheda e dois no eixo, de modo a unirem este às chedas (Fig. I, n.0 6 e fig. II).

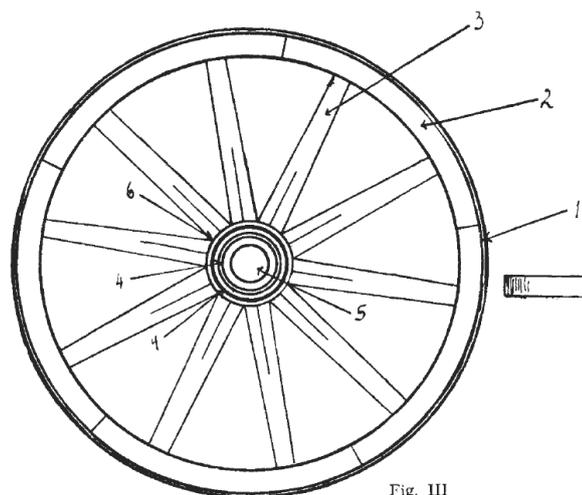


Fig. III

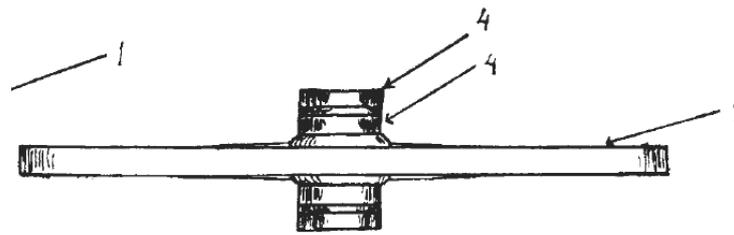


Fig. IV

Rodas - A carrêta tem sempre duas rodas, composta cada uma de uma chapa de ferro (Figs. III e IV, n.0 1), cinco cambotas (Fig. III, n.0 2), dez raios (Fig. III, n.0 3), presos dois em cada cambota, uma maça (Fig. III, n.0 6). Na maça duas ou quatro argolas, argolões de ferro (Figs. III e IV, n.0 4). Esses argolões, bem como as chapas, são colocados quentes. Esfriados, adaptam-se perfeitamente à roda, dando-lhe a consistência e resistência, comprimindo as suas partes em um todo. No Rio Grande do Sul, não são usadas as rodas de disco, salvo nas "zorras", a que faremos menção mais adiante. O foro central, na maça, chama-se buzina. Quando a buzina aumenta, com o desgaste pelo muito uso, põe-se um enchimento da mesma madeira, que se chama contrabuzina.

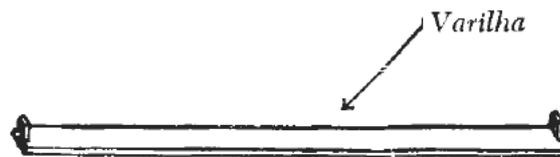


Fig. V

Varilha - São duas pequenas chapas de ferro, com cinco centímetros de largura e 1 centímetro de espessura, por, mais ou menos, 82 centímetros de comprimento, colocadas 11m em cada extremidade do eixo (Fig. V). Estas varilhas são colocadas sobre a ponta do eixo, pelo lado de baixo, nas partes que entram na roda, sobressaindo da cheda, para o lado ele dentro, permitindo seja atada juntamente com o eixo à cheda pelo mata-boi. As varilhas, além de serem amarradas ao eixo pelo mata-boi, têm as pontas viradas, de modo a penetrarem na madeira do eixo, oferecendo maior segurança e, portanto, maior resistência às pontas do eixo. A extremidade de fora é embutida junto à abertura da cavilha (Fig. VI).

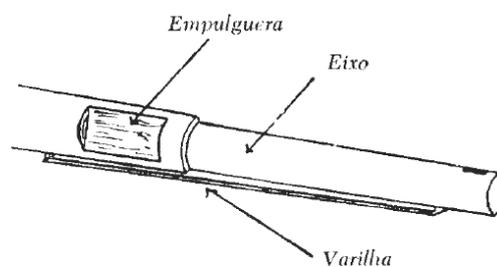
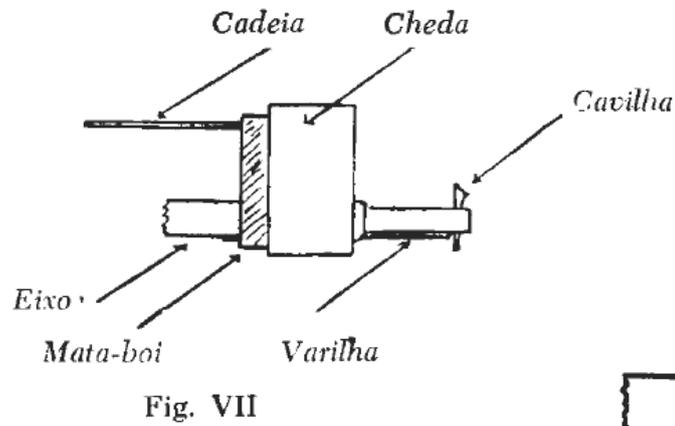


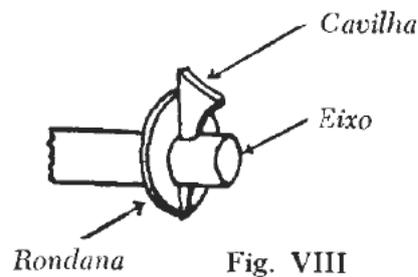
Fig. VI

Eixo - É um pau roliço, de madeira especial, com uma espessura, mais ou menos, de 18 a 20 cm e um comprimento de 2,60 m a 2,65 m. O trabalho feito no eixo é somente o feito da empulguera, o

preparo nas pontas, para receber a roda e a abertura para a cavilha. De resto é falquejado toscamente. O eixo é embutido nas chedas (Fig. I e VI) pela empulguera e depois amarrado à mesa por urna corda chata, bruta.

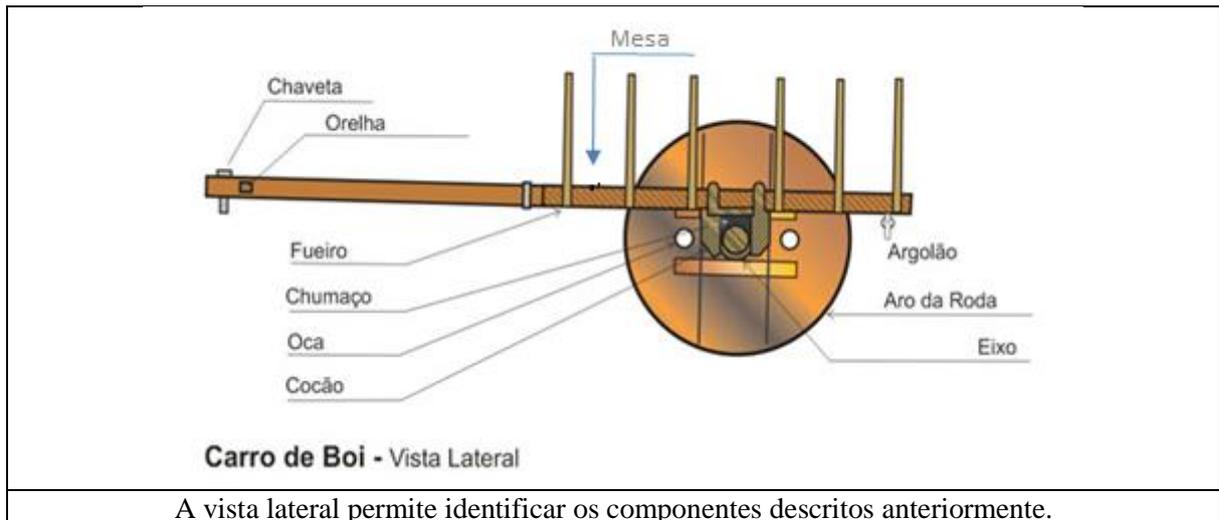


Mata-boi – É uma corda bruta, com cabelos, que serve para amarrar o eixo à mesa da carrêta (Fig. VII). Estas amarrações são feitas na cadeia pelo meio. É usada uma corda chata, bruta, bem molhada, foi fortemente atada e que, depois ele seca, não pode mais ser desatada. O mata-boi, juntamente com o eixo, também prende a ponta da varilha que vai embutida neste mesmo eixo.



Cavilhas - São duas pequenas peças de madeira, que fazem o papel de pinos, para segurarem a roda (Fig. VIII).

Rondanas - São argolões chatos, de ferro, idênticos a arruelas, que, juntamente com as cavilhas, prendem a roda e servem para evitar o desgaste desta contra a cavilha (Fig. VIII).



Para cada peça e componente um tipo de madeira da terra foi mais apropriado. Entre erros e acertos, os mestres carreiros reconhecem que as seguintes madeiras são as mais adequadas, de acordo com Souza (1958):

- ✓ Cabriúva - Para as chedas, cadeias, recavéns e cabeçalho;
- ✓ Ipê - Para os rodados;
- ✓ Guajuvira - Para as cavilhas;
- ✓ Angico - Para rodados e cavilhas;
- ✓ Batinga - Para os eixos.

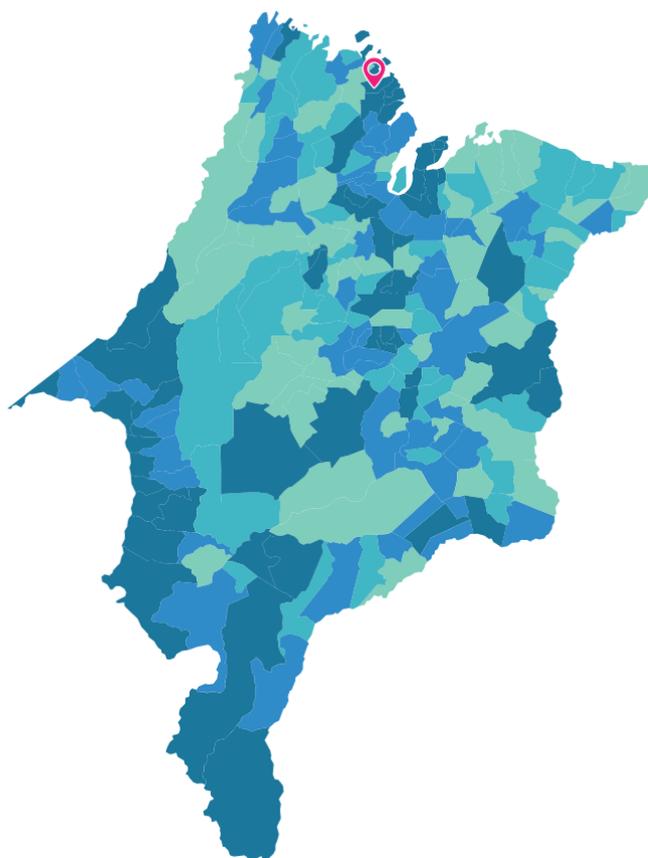
3 RESULTADOS DO INVENTÁRIO DE VARREDURA E RECONHECIMENTO

“Desde que o homem começou a render-se à terra e a pedir-lhe alguma coisa mais do que ela espontaneamente lhe dava, surge o carro de bois” (Luís Chaves, Catálogo da Exposição de Arte Popular Portuguesa - p. 28, 1936).

3.1 Caracterização da área da pesquisa

Cururupu é um município do estado do Maranhão, situado no Litoral Ocidental, na região denominada de Reentrâncias Maranhenses, na Microrregião da Baixada Maranhense (Figura 13). Segundo o IBGE, o município apresentou em 2016 uma população estimada em 30.805 habitantes.

Figura 16: Localização do município de Cururupu – Maranhão.



Fonte: IBGE, 2021.

O território da atual cidade de Cururupu era ancestralmente ocupado por populações indígenas da etnia Tupinambá, cujo cacique “Cabelo de Velha”, apelidado de Cururupu, deu

origem ao nome da localidade. Entre 1816 e 1835, os indígenas, que escaparam ao massacre de Bento Maciel Parente, abandonaram a terra, pela impossibilidade de convivência pacífica. A partir daí os portugueses, vindos de Guimarães, começaram a povoar a região, iniciando-se o ciclo das grandes fazendas, onde fabricavam-se farinha de mandioca, açúcar e aguardente de cana usando engenhos a vapor.

Trata-se de uma cidade com ruas bem traçadas e casas, em sua maioria, de padrão português, mas que guarda um passado de sobradões, como o prédio da Prefeitura Municipal ou o conjunto arquitetônico colonial da praça João Vieira. A cidade surgiu em função do ancoradouro natural no estuário do rio Cururupu, no qual inúmeros engenhos, que utilizavam de mão de obra escrava africana, escoavam a produção da cana-de-açúcar (TROVÃO, 2000).

É um local onde a economia é bastante ligada à produção rural agrícola, focada na mandioca em larga de subsistência e, principalmente, na pesca, onde aproximadamente 70% da economia de Cururupu, dependem direta ou indiretamente da pesca (IMESC, 2012).

Sobre a cultura de Cururupu, as riquezas são múltiplas e pujantes, desde a Ilha dos Lençóis, marcada pelas lendas do Rei Sebastião e do Touro Encantado; a Mãe-d'Água que é reverenciada no tambor de mina, até as noites de tambores e tamborim, que dividem espaço com o *reggae*. Na culinária, é marcante o camarão-cheiro, próprio do município, as peixadas, o biscoito crocante, o beiju de massa d'água e o chocolate de castanha de caju. Mas é sobre desfile dos Carros de Bois que focamos nossa atenção.

3.2 Os mestres carreiros: detentores dos ofícios

Em campo, visitamos alguns carreiros e realizamos uma entrevista com um deles. Dentre os mais velhos e experientes, estava um senhor conhecido por Pedrinho, que nos recebeu em 2018, porém, não foi possível entrevista-lo, mas foi possível registrar seu ambiente de trabalho e conversar informalmente sobre a produção de carro de bois e a importância do festejo na localidade.

Neste capítulo investigo a cadeia operatória do ofício artesanal de produção do Carro de Boi em Cururupu por meio de documentação etnográfica através de entrevistas, observações e coleta de material imagético.

Figura 17: Galpão de fabricação do carro de boi na própria casa do seu Pedrinho.



Fonte: autoria própria, 2018.

Figura 18: Interior do Galpão na casa do seu Pedrinho



Fonte: autoria própria, 2018.

Figura 19: Madeiras para fabricação e um Carro de Boi ao fundo.



Fonte: autoria própria, 2018.

Figura 20: Carro de Boi em preparação



Fonte: autoria própria, 2018.

A entrevista foi com um fazedor do ofício de carro de boi, José Maria Silva, de 49 anos de idade, em sua casa. Meu objetivo foi de fazer José Maria me mostrar a produção do carro de boi, se não de passo a passo, mas numa perspectiva geral. No entanto, deparo com a problemática que ele introduz: não se faz mais carro de boi como antes.

Entrevistador: Bom dia, seu José Maria. Quero saber do seu ofício de fazedor de carro de boi, o que o senhor pode me contar sobre?

José Maria Silva: Olha, eu ajeito por aí, Paraíso, outros lugares, em Rio Branco que eles têm um carro lá e eu vou lá ajeitar na casa deles. Porque outros que fazem aqui, ajeitam, não vão mais. Mas não tenho carro de bois, já tive.

Entrevistador: Mas porque o senhor não tem?

José Maria Silva: Porque tem muito roubo de gado por aqui, e também não tenho tempo de cuidar por causa do meu trabalho. Era só pra mim passear, mas nem com o boi eu ia pro festival porque eu gosto de tambor de crioula. Gostava muito.

Entrevistador: Dá minha família tinha muito, mas ninguém tem mais. [pausa longa]

José Maria Silva: sim... [pausa longa] ter carro de boi tá caro, até mesmo ter o boi.

Foi perceptível que a crise financeira atual, inclusive crise sanitária, pois o festival não ocorreu no ano de 2020 visto a pandemia de corona vírus, ambos afetaram o festejo de maneira profunda. Concatenado a isso, há um roubo de gado na região, de modo que manter bois bem preparados, fortes e gordos visando, dentre outras coisas, a participação no festival para angariar prêmios, tem se tornando perigoso, pois são justamente esses bois que são roubados em tempos de crise.

Aliado a isso, seu José Maria Silva informa que são poucos os artesãos e a maioria deles encontram-se em idade avançada, de modo que os modos de fazer o carro de boi não estão passando para a geração seguinte. A desconfiança que possuo é a de que a geração

mais nova não se importa na manutenção da tradição, que fica mais à vontade das associações quilombolas locais, mobilizados pelas pessoas de idade. Contudo, seu José Maria não parece concordar muito com minha ideia quando a verbalizei. Seu entendimento é de que a crise afetou mesmo o festival e desanimou ambas gerações; fato é que em sua fala é perceptível sua reclamação acerca do preço do metro das madeiras, o que impossibilita a produção de novos carros de bois.

Ora, por qual razão a nova geração gastará seus poucos recursos, em plena crise financeira e sanitária, na produção de novos carros de bois ou na manutenção de um carro de boi herdado? Temos, então, uma cena bem detalhada do problema.

Somado a isso, é necessário que os bois sejam criados ainda desde pequenos para que ele possa ser devidamente treinado e ornamentado para o desfile. São bois bastante ligados à família. Como pronuncia seu José: “tem que ter dois bois treinados, manso, desde pequenos, só boi macho, dois bois macho. O boi tem que ser domesticado na corda, domando [...]” (Informação oral).

A entrevista prossegue e seu José Maria volta ao ponto central da problemática:

Entrevistador: certo. Mas e o processo da fabricação do carro de boi?

José Maria Silva: é mais difícil agora porque na época passada tinha muita madeira boa de fazer o carro de boi que hoje não tem mais, né? Tinha uma propriedade ali chamada “Aliança” que eu não sei explicar de quem é... Tinha muito material bom de carro de boi, siow... Tinha o Pau D’arco, Pequí, “Tatãju” (ou Tatajuba) que hoje em dia não se encontram mais, você pega aí numa moto e entra por essa estrada aí e não encontra mais pra cá.

Entrevistador: para o senhor, porque não encontra mais com facilidade?

José Maria Silva: tá tudo desmatado. É.

O entrevistador apresenta as madeiras com as quais se trabalhava, no entanto, confirma a impossibilidade de se achar material, e quando se encontra, está com um preço alto demais. Assim, percebe-se que um festejo cultural que costumava dar lucro para a economia local, fazendo com que famílias da roça fizessem a economia local girar, agora encontra-se impossibilitada de se reproduzir porque proporciona dívidas em vez de lucro. É o próprio capitalismo destruindo a cultura.



Figura 21: Conversa informal no Galpão de Seu Pedrinho.

Fonte: autoria própria, 2018.

Figura 22: Seu Pedrinho



Fonte: autoria própria, 2018.

Seu José Maria continua:

Entrevistador: Compreendi. Então quer dizer que tá ficando difícil né, está se perdendo a prática aqui. Fui ali com seu Pedrinho que faz carro de boi, mas ele já tá muito idoso, meio doente [interrompido]

José Maria Silva: sim, eu fazia com ele...

José Maria Silva: Acho que por aqui por perto tem só eu mesmo, alguns que trabalhavam com carros de boi não fazem mais. Tinha um ali que trabalhava comigo, mas material não tem. Mas esse roubo de gado influenciou muito, fez pausar...

Entrevistador: Por causa do roubo de gado, né? Tanto que no último festejo já tinha menos pessoas, perto dos outros

O assunto começa a entrar no quesito comparativo, quando edições diferentes do festival são comparadas. O assunto do entrevistado retornar para o sufoco financeiro e em como isso afeta o seu ofício, que vai deixando de ser valorizado rapidamente.

José Maria Silva: Deu pouca. No primeiro ano deu muita, “muuuita” gente mesmo, dos interior tudo que não tinha lugar... Segundo ano a mesma coisa, e tinha a disputa do carro mais bonito, boi mais bonito, do boi maior, ninguém disputava a sério, era só alegria pra apresentar o boi mais bonito, ninguém se desentendia. Esse ano que você disse aí agora, em 2019, eu fiz dois carros ali, um carro de Vasco e outro aí, de Chico e de Bolinha. É pra apresentar a sua cultura, sua beleza, sua vontade, um esporte. Mas acabou porque ninguém pode deixar animal grande por aqui. E gado gordo e manso é pro desfile, só que é o que os bandidos querem, que dá de levar tranquilo. Tinha um senhor bem aí perto da serraria que tinha quatro, levaram todos, deixaram nenhum. Veio um senhor aí um dia e pediu pra mim fazer aí, mas achei o material um pouco difícil de comprar: “o Zé Maria, cinco mil o carro pra fazer”, mas eu fiquei com medo de pegar o valor e não encontrar o material, aí disse primeiro pra ele pegar o material, e nem vem mais. Agora só remendo mesmo...

Entrevistador: Certo... e antigamente qual era a faixa de valor pra fazer um carro de boi?

José Maria Silva: 2 mil reais, 2 e quinhentos... Agora só que o material tá muito caro. Tem peça que era 80 reais uma barra de seis metro. Hoje tá 300 reais pra um lado, pra dois dá 600. Como que vou pagar? Eu mesmo não tenho. Só já vindo contratado e comprado.

O que se confirma, até então, é o desabafo de um artesão que entende que o festival está se acabando porque inúmeros motivos, mas o principal deles é que não dá para manter diante dessa crise atual um festival feito e organizado por pessoas da roça.

Em determinado momento, tenta-se focar nos modos de fazer o carro de boi, saindo um pouco da realidade que morava no desabafo no artesão. Assim, José Maria vai relembando a feitura do carro de boi e informando sobre as peças.

Entrevistador: e quando o senhor pegava a madeira pra fazer ele, o que era primeiro?

José Maria Silva: primeiro fazer a mesa. Comprava um pau de 5 metros pra fazer o cabeçalho e a guia dele. Depois comprava dois metro e vinte pra fazer a lateral dele, que chamam “xeda”. Aí tem outro material mais curto, como reia, o assoalho. Mas o mais difícil a ser feito é o primeiro, a mesa, porque tem mais arremates.

Entrevistador: e no Boi, no pescoço do boi?

José Maria Silva: A canga! Um metro e dez.

Entrevistador: aí vem a roda, né?

José Maria Silva: de “piqui” [refere-se à madeira Pequí], essa é a mais fácil de fazer. Com um metro e trinta, da roda.

Entrevistador: e aquele arco de ferro, como que faz? Como o nome dele?

José Maria Silva: rapaz... Num me a lembro, mas é com metro.

Entrevistador: E como que faz pra botar a roda naquele arco?

José Maria Silva: é o contrário: bota o arco na roda e a gente tira a medida da roda, em volta dela com uma fita, certinho corta. Da roda vai tirar a medida por dentro do arco. Do arco a gente tira diminuindo uma polegada e meia e coloca o arco no fogo que maleia, amolece.

Entrevistador: e bota ele quente na roda? E depois joga água? E não sai com o tempo?

José Maria Silva: isso, aí ele vai fechando. A madeira sai com o tempo se tiver seca. Mas leva tempo de sair, é assim que faz, tira a medida primeiro da roda, depois da roda no arco e tira uma polegada e meia. O arco tem que ser menor e coloca no fogo pra amolecer.

Entrevistador: Compreendi. O que que faz a zoadinha do carro de boi? O “canto”

José Maria Silva: tem o eixo dele que sai das duas rodas né? É um pau chamado eixo que liga as duas rodas, e na “xeda” é um localzinho que fica em bixo da xeda e

em cima do eixo, que a gente chama de Soleira, é aquilo que faz ele ranjir, uma madeira mais mole.

Entrevistador: essa zoadinha tem alguma influência ou é só mesmo por... [interrompido]

José Maria Silva: tem influência demais, porque distrai o animal é um assunto melhor pro animal trabalhar, pra gente também é alegria.

Entrevistador: E as indumentárias do carro de boi, como eles caracterizam, é aleatório ou tem alguma coisa da roça... Como funciona esse equipamento?

José Maria Silva: Eles usam a estratégia de homenagear... como posso dizer... Vamo dizer que é a cultura da lavoura né. Vem todo o material da lavoura em cima do carro, tem o forno, tem a mandioca, tem rodo, tem enxada, tem tipiti, tem tudo isso mesmo que pequeno, pra homenagear.

Alguns pontos merecem destaque nesta parte da entrevista, são eles: o conhecimento de cada etapa que o entrevistado vai formando, sabendo exatamente o nome dado à peça na região como também o sabe que se dão outros nomes em outros locais, bem como, sabe as exatas medidas de cada peça; um segundo ponto a ser notado é o conhecimento acerca do valor cultural sobre o festejo, de modo que ele homenageia, ele representa, concedendo valor identitário à cultura da lavoura.

Figura 23: Edson Graça, até então, presidente da associação do quilombo Rio de Pedra explicando sobre Carro de Boi.



Fonte: autoria própria, 2018.

Figura 24: Roda em Produção.



Fonte: autoria própria, 2018.

Figura 25: Peça de prender os bois

Fonte: autoria própria, 2018.

Figura 26: Roda de Carroças para futuros reparos.

Fonte: autoria própria, 2018.

Diante da entrevista e do campo, percebi que o artesão do carro de boi é uma figura central para a cultura e a identidade daquilo que vem a ser o homem rural, daquilo que o homem rural produz. Não somente disso, mas das comunidades quilombolas, de um traço africano que persiste numa cidade atravessada pelo trabalho escravo, numa região e num Estado com grande concentração de negros e quilombolas. Assim, ao produzir o carro de boi e ao representá-lo para toda uma sociedade, o boi é significado como aquele que fundou terras, proporcionou a produção e o transporte de alimentos de inúmeras gerações de pessoas que possuem um baixo acesso ao capital econômico e cultural em geral, mas que não esquecem que possuem uma memória que não pode ser ignorada. Como indica Keller (2014) acerca da importância de estudar os núcleos de produção artesanal porque são uma potencialidade para a valorização da cultura e identidade territorial e desenvolvimento local.

3.3 O Encontro Anual de Carro de Boi

Os mutirões de carros de bois, quando atravessam as ruas de Cururupu, cantam seu som estridente no compasso das rodas. Neste ato, planejado como encontro ou desfile dos Carros de Bois promovida pelo Instituto Negro Cosme e Associação da comunidade Rio das Pedras, anualmente, faz-se como objetivo mostrar, de maneira turística, que a tradição ainda vive por meio do ato de memória, onde se domestica o passado, apropriando-o, incorporando-

o, colocando uma marca, um selo memorial que atua como “significante da identidade” (CANDAU, 2018, p. 74).

Figura 27: Banner informando sobre o Festejo



Fonte: autoria própria, 2019.

Figura 28: Registro do Cortejo (1)



Fonte: autoria própria, 2019.

Figura 29: Carro vascaíno no Cortejo



Fonte: autoria própria, 2019.

Figura 30: Carros de Boi personalizados no cortejo pelas ruas.



Fonte: autoria própria, 2019.

Figura 31: Boiadeiro e Bois no cortejo

Fonte: autoria própria, 2019.

Figura 32: Registro do Cortejo (2)

Fonte: autoria própria, 2019.

Figura 33: Registro do Cortejo de 2018.

Fonte: Redação SEBRAE, 2018.

O evento já é considerado pelo SEBRAE uma fonte de desenvolvimento econômico e cultural local (SEBRAE, 2018). O desfile começou com cerca de 30 carros de bois e, somente em 2018, mais de 100 carros de Bois participaram do evento, vários carros de bois enfeitados com adornos de origem africano, misturando diferentes gerações das famílias.

A celebração dura dois dias. No primeiro dia, num sábado à noite, há uma missa na igreja mais tradicional da região, a igreja de São Benedito, em que se celebra a tradição, havendo apresentações artísticas com coreografias africanas, com presença marcante da gastronomia local, com agência entre participantes e turistas que podem presenciar alguns tambores de crioula e festejos de *reggae* entre uma barraca e outra.

Já no dia seguinte, sempre um domingo, pela manhã, os carreiros se reúnem e saem em cortejo pelos bairros Areia Branca e Rodagem, conduzindo a parelha de bois e os carros que carregam pessoas e produtos da agricultura familiar, fazendo os carros de bois “cantarem”, anunciando que a festa prossegue e os brincantes estão ali para demonstrar que o passado está sendo, além de revisitado, comemorado. São as rodas dos carros de boi, feitas de madeira e revestidas por uma camada de aço, que em contato com o solo ocasionado fricção, produzem um som inconfundível que pode ser ouvido à muitos metros de distância de onde estão passando. É nesse canto e ato que o passado está sendo chamado a visitar o presente.

A forma de conclamar esse passado é anunciada e personalizada por um carro som que se monta em um palco e, quando chegam os carreiros e os seus bois, um por um são chamados: carreiro e boi, com nome e sobrenome. Há cada chamado um louvor do público, com palmas, assobios e festejo. Nomeação, memória e identidade exaltam uma relação profunda nesse momento, como afirmou Candau (2018, p. 68): “Todo o dever de memória passa em primeiro lugar pela restituição de nomes próprios. Apagar o nome de uma pessoa de sua memória é negar sua existência”, por isso, os nomes são caminhos para o passado, porque “[...] chamar alguém por seu nome – e mesmo escrever corretamente seu sobrenome – é lembrar-se da atribuição e do reconhecimento social de uma identidade”, como bem lembra Candau (2018, p. 69).

Nesse momento, no palco, ocorrem premiações para os melhores carreiros em diversos quesitos, dentre elas, o carro com a melhor ornamentação e o mais original são os mais disputados, o que o evento dinâmico e divertido para o público, incentivando as criatividade dos carreiros. Ainda no domingo acontecem dois cafés da manhã, sendo um em Pitombeira – Areia Branca e o outro no sítio Pascoal sentido Serrano.

Em entrevista encontrada e veiculada pelo Portal “ICururupu” (2017), uma senhora chamada Nazaré que se apresenta como uma das organizadoras do evento, relata o sentido cultural e identitário que os quilombolas locais destinam ao desfile dos carros de boi em Cururupu: “Os carros de boi são parte da história do povo negro do Maranhão e mais do que instrumentos de trabalho, são uma tradição que deve ser festejada e incentivada para que se

preserve as memórias do povo quilombola dessa região”³. É nisso que os conceitos de tradição, memória e identidade reforçam e fazem entender do acerca do desfile, é para não fazer esquecer uma história ligada à gênese do município, do espaço rural que tanto fora marcado pela dor da escravidão, onde a oralidade e o popular, juntos, resistem contra a história hegemônica oficial.

Existe, portanto uma “continuidade em relação ao passado”, tal como queira o conceito de *tradição inventada* (HOBSBAWN; RANGER, 1997, p. 09) suturada por um conjunto de práticas que simbolizam e contam a função social, econômica e afetiva dos Carros de bois para essas sociedades rurais, representada de uma forma real e visceral, dramatizada pelo bom humor e pela festa que a noção de popular caracteriza⁴.

A cultura popular carrega a marca da tradição oral, de uma memória de pequenos núcleos familiares e comunitários os quais inventaram pequenas práticas que foram repetidas por gerações, adquirindo uma gênese parcialmente ou totalmente anônima, modificada continuamente pelo imaginário local, pelos contos, mitos, estórias, lendas e personagens mais conhecidos da comunidade, de feitos honrados, cômicos e irônicos. Ela, a cultura popular, vai se enraizando e dando sentido à vida cotidiana, sempre se manifestando pelos estímulos corporais, sensuais, afetivos, territoriais e religiosos (ARANTES, 1990; MACHADO, 2002).

Por contraposição, a cultura popular surgiu contra aquilo que o liberalismo e o capitalismo pregavam: uma cultura acelerada, que muda de acordo com o marketing pensa, produz e vende; uma indústria cultural.

(...) a cultura popular tem sido (...) associada às questões da tradição e das formas tradicionais de vida – e [este é] o motivo por que seu “tradicionalismo” tem sido tão frequentemente mal interpretado como produto impulso meramente conservador, retrógrado e anacrônico. Luta e resistência – mas também, naturalmente, apropriação e expropriação (HALL, 2003, p. 248).

O boi de Cururupu faz parte desse contra time, pois até mesmo o turismo em torno dele serve para a sua própria manutenção; manutenção da tradição e investimento local. O capital que ali gira por conta do desfile, tende a começar e terminar ali mesmo. Diante do presente (ou dos efeitos da modernidade), a arte imaterial e material que ronda a produção artesanal dos Carros de Bois sustentam a ideia de manutenção das fronteiras identitárias para

³ Para conferir a matéria completa: <<https://icururupu.com.br/cultura-e-tradicao-no-ix-encontro-de-carro-de-boi-em-cururupu/>>.

⁴ Como afirmam Simonard e Mendes Junior (2019, p. 13), tendo por base a teoria de Hobsbawn e Ranger (1997): “A tradição é quase sempre associada aos grupos sociais não hegemônicos que procuram explicar/reconstruir a realidade tendo por base a sua perspectiva”.

além da memória afetiva, como também pela necessidade de lutar e resistir (ALMEIDA, 2007), porque os sujeitos são descentrados de si, hibridizando sua identidade (HALL, 2006).

3.4 Os carros de bois e os festejos enquanto bem cultural na contemporaneidade

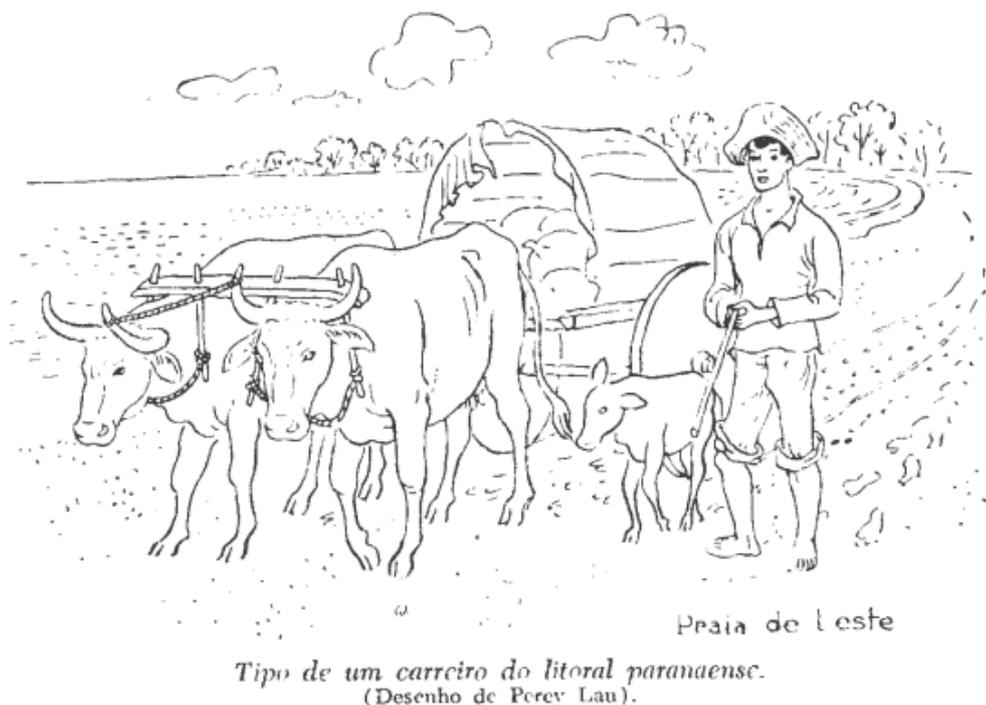
Mas o carro serviu de tudo pelos interiores do Brasil, inclusive em festas como casamentos, batizados, aniversários, festividades que tanto importam à sociabilidade dos povos do sertão. Souza (1958, p. 535-538), cita uma passagem de uma obra de Melo Morais Filho (18??) sobre um casamento na roça na Baixada Fluminense, num passado não datado:

Nisso o noivo, a cavalo, os padrinhos e a comitiva de cavaleiros, que se achavam a seus postos, se aproximaram, dando sinal aquêle a um carro de bois com tôlido e esteira coberta de chita, que chegasse, para que embarcassem a noiva e as madrinhas, as primas e convidados, evitando destarte a demora do padre na igreja, que os aguardava à hora certa. Eh! boi! E o carro, rangendo nos eixos, parava à porta: e quando a noiva subia em um banco para entrar, das janelas abertas entornavam-lhe sôbre a fronte salvas de flôres, ao que o noivo e os cavaleiros saudavam tirando o chapéu, empinando os cavalos e seguindo o carro". "Depois de casados, como é comum, a noiva ressabiada dava o braço ao noivo que a conduzia ao carro, e o préstito, na ordem estabelecida, regressava, chegando a casa ao escurecer".

Tais costumes não se cifravam à província fluminense: eram de todo o país (SOUZA, 1958, p. 537).

Festas assim são narradas pelo autor por todo o Brasil, no Pará, Rio Grande do Norte e do Sul. Houve, assim um tempo em que o carro de bois quase monopolizou o serviço de transportes no Brasil.

Figura 34: Carro de Boi e Carreiro tradicional do litoral paranaense



Fonte: retirado da obra de Souza (1958, p. 470).

Foi nesse sentido que o Brasil também se encontrou sob o “canto” dos carros de bois. Por exemplo, foi na primeira metade do século XVIII que, em pleno planalto goiano, os “muare”, também conhecidos por tropeiros⁵, foram utilizados para transpor os longos limites geográficos juntamente com os carreiros indo para o Oeste na famosa Marcha para o Oeste goiano (NOGUEIRA, 2003; BARBOSA, 2014), resistindo à inovação dos trens.

Por toda a área rural de Goiás, bem como no Brasil inteiro, os carros de boi, juntamente com os muare, “[...] eram os responsáveis pelo transporte e para a comercialização e a distribuição dos produtos rurais goianos, além de atender a região de artigos indispensáveis” (DEUS, 2000, p. 147), além de conduzir sal para o crescente pecuário que tomava o Brasil, tornando necessidade o aumento da velocidade do transporte na área, trocando, portanto, os muare (transportes de montagem em mulas) para os carros de bois (BARBOSA, 2014; CASTRO, 2011; VELOSO, 2008; SILVA, 2012).

Já no município de Trindade, também em Goiás, existe a festa religiosa do Divino Pai Eterno, onde o uso de carros de bois na romaria já é tradição. Como explicita Veloso (2008, p. 02), que “[...] ‘goiano, goiano mesmo’ tem que ir a Trindade, durante a festa do Divino Pai Eterno”, é, portanto, um potente agenciador identitário e, como informa a autora, festival que sobrevive por séculos graças ao “agenciamento transcultural” de seus praticantes, que apesar

⁵ Para cada região, outras nomenclaturas surgiram, como arrieiro ou bruaqueiro, eram os responsáveis por carregar, fazer o transporte de comitivas, de produtos em geral, como alimentos, roupas, ouro, prata e etc.

de ser um festival de fundamento e sentido católico, já possui valor turístico nacional, constituindo-se como “um verdadeiro exercício de convivência com a alteridade” (VELOSO, 2008, p. 03)⁶.

O Sertão de Alagoas também compartilha de uma íntima história com os carros de bois. No município de Ouro Branco, AL, há um desfile de carros de bois repleto de cantorias e memórias, afinal de contas, o espaço rural alagoano reparte memórias sobre o tempo da criação do carro, do treinamento e utilização da parrelha de bois, do tempo de viagem necessário para que a carga fosse entregue com vida útil bem como do estar em casa junto à família e o estar fora de casa, trabalhando com seus animais e abrindo estradas entre as cidades (MENDES JÚNIOR, 2019). Carros de som, rezas e toadas ao vivo acompanham mais de mil carros de boi desfilando alegria, rememorando, assim, os “territórios inscritos”, territórios de memória dos carreiros que dinamizam, no presente, a identidade local do grupo dos carreiros (MELLO, 2012; SIMONARD; MENDES JÚNIOR, 2019).

Acerca da história entre o Sertão alagoano e os carreiros, Simonard e Mendes júnior (2019, p. 13) informam:

Os municípios mais antigos do sertão alagoano foram quase todos fundados a partir de iniciativas de carreiros ao longo da primeira metade do século XX. Um sertão desbravado pela roda do carro de boi e por sertanejos empenhados em trajetos pela mata e caatinga e em atividades de extração e fixação podiam levar metade do ano, vivendo no meio da mata, sem comunicação com povoados, muito menos com a família [...]

Logo, a história do sertão alagoano, bem como brasileiro, possui em sua gênese a presença dos carros de bois, que dinamizaram social e economicamente a vida sertanista.

Esse Sertão possuía seus rebentes ou cantorias de violas⁷ marcados tanto pelas culturas do homem do campo, caipira, bem demonstrado pelos trabalhos folcloristas de Câmara Cascudo (1984, 1998), como pela cultura africanizada, dado a presença ritmada do rojão e de negros escravizados, incorporando suas memórias diaspóricas em forma de tradição oral nos rebentes (GOMES, 2008).

De igual maneira, no Estado de Minas Gerais a história do carro de boi é marcante na formação e desenvolvimento da cultura local. São inúmeros os festivais culturais de Carros

⁶ Ainda sobre carros de bois em Goiás, a literatura é extensa, contudo, destaco o trabalho acerca da Cavalaria Jacuba, em Iporá, de Paula Junqueira da Silva (2012).

⁷ De acordo com Gomes (2008, p. 52, 53): “a cantoria significa um dos mais importantes elementos da cultura e do imaginário sertanejos, que os teóricos classificam como uma modalidade da tradição oral no Brasil [...] O rojão – também chamado de baião – é a execução instrumental feita antes e depois de cada canto, e durante qualquer pausa entre um verso e outro. Ele prepara o espírito do público para o desafio; fornece aos cantadores cadência para o improviso; fica suspensa enquanto o cantador executa o canto e volta quando este encerra a estrofe [...]”.

de Boi pelo Sertão mineiro, havendo em Formiga, Bambuí, Ibertioga, Desterro de Entre Rios, Macuco de Minas, São Pedro Da União, Matutina, Caldas, Congonhal, Resende Costa, Pará de Minas e em Vazante, como nos relata Machado (2006) acerca de como o mundo rural mineiro teve um imaginário popular construído pelas personificações dos bois, os quais recebem nomes e são dotados de um valor afetivo no mundo caipira.

Machado (2006) etnografa a 16ª Festa do Carro de Bois, em Vazante, MG, comentando o seguinte:

Parodiando Hobsbawm e, ao mesmo tempo, contradizendo-o, a Festa do Carro de Bois de Vazante, pequena cidade encravada na região do Triângulo Mineiro, Alto Paranaíba, permite pensar que sujeitos sociais, atropelados, em nome do desenvolvimento e do progresso, pelas práticas desintegradoras de experiências de vida do capitalismo liberal, são capazes de, em um ato de resistência, reinventar uma tradição. Nesse sentido, em busca de uma identidade perdida, festeja-se há 26 anos o encontro com as raízes do passado, e a “carreata de bois”, que ocorre durante quatro dias do mês de julho, foi a forma possível, mesmo que travestida do simbólico, do lúdico, do religioso, de reescrever a história do passado mineiro. [...]

Inferindo de Certeau a capacidade de resistência das classes populares, por meio de táticas e trampolinagens, à sociedade do espetáculo, de superabundância dos significados, contudo, sem a possibilidade de expressão própria, permitimos pensar essa festa no campo da cultura popular, como aquilo que permanece das experiências vividas no cotidiano dos sujeitos sociais. Experiências essas que, sedimentadas em suas raízes culturais, possibilitam desvencilhar-se de um destino traçado pelas forças do capital, resguardando uma identidade social (MACHADO, 2006, p. 36).

Interessante sua visão de que tal cultura está inserida no campo social da resistência contra a cultura capitalista, numa tentativa de, ao desfilar os bois e os homens, demonstrando suas ligações afetivas e históricas para o mundo, tentam, assim, reviver o passado num eco de significações que constituem elos de conexões entre memória e identidade popular, ao mesmo tempo que, por ter que enfrentar uma cultura hegemônica, também forja a si mesmo, se reinventando por contraposição à modernidade (MACHADO, 2006).

Certeau (1994, p. 189) afirmou que a memória é o anti-museu, justamente porque esta não é localizável, ou seja, não se dá ao luxo de ser e estar num só lugar, fixada e imutável, onde recai sempre as mesmas interpretações históricas e valores de determinada sociedade, como se ela própria não se metamorfoseia ou translada-se. A própria ideia da tradição já é vista como reinvenção que em algo permanece, mas mudando. Machado (2006, p. 38), então, afirma:

Nessa perspectiva, a festa de carro de bois, ao representar esteticamente um passado por meio de relíquias culturais, compõe um relato tecido de histórias perdidas, de gestos opacos, recriando não mais o real vivido, mas um conjunto simbólico que, articulado às experiências do cotidiano agrário, produz a comemoração como um anti-texto à racionalidade do mercado e das relações sociais do capitalismo moderno.

Nossa reflexão recai sobre a análise crítica que a autora bem explorou, na qual a festa do carro de bois não é só uma referência a uma estética do passado, mas uma resposta à estética dominante do presente, marcado pelo esquecimento e marginalização do passado em nome do futuro onde mora um suposto progresso.

Por tal razão, Cururupu preserva o seu passado quando escolhe visitá-lo pelos “caminhos do Carro de Bois”, inventando um patrimônio cultural, tornando-os suportes da memória ao mesmo tempo que torna a memória um suporte da história, como afirmam Spina e Serratto (2015, p. 101):

[...] Memória e história são parceiras na reconstrução do passado. Tanto a memória pode contribuir como fonte para a história quanto o registro histórico pode produzir uma nova reflexão sobre as marcas da memória. E a junção ou conjugação da história e da memória criam a identidade.

Por tanto, a memória contida na produção artesanal dos Carros de Boi, em Cururupu, comunica uma história singular que marca a identidade local, da qual necessita não somente de mais produção bibliográfica e aprofundamentos históricos, sociológicos, antropológicos e outros demais, mas, principalmente, de incentivo e fomento de políticas públicas específicas a fim de que tal evento não se transforme em futura memória que sobrevive sem a produção artesanal. É imperativo sua salvaguarda e seu reconhecimento, diante do eu aqui expomos, como patrimônio cultural imaterial e material de Cururupu.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados obtidos fornecem subsídios que auxiliam não somente na compreensão da temática em pauta, mas na contribuição da construção histórica do município e do fortalecimento da identidade coletiva, de modo que as gerações mais novas possam ter acesso às histórias dos carros de bois, entendendo o sentido de haver um festejo em torno deste elemento cultural que é uma das expressões culturais mais importantes de Cururupu, o modo de fazer carros de boi e as expressões simbólicas e culturais que envolvem esse bem cultural, a exemplo do Encontro Anual de Carro de Boi de Cururupu, que já completa 13 anos de existência.

Além da importância do tema, inventariar aspectos de nossa cultura, história e memórias é essencial para animar as gerações mais novas do município de Cururupu e a comunidades em geral para a importância desse elemento cultural, que dada a sua presença na história e identidade do povo cururupuense, é festejado anualmente no Festejo Cultural do Carro de Boi, do município, que reúne donos de carros de boi e fazedores do município, de áreas interioranas e de outras cidades.

Este trabalho, portanto, é uma pesquisa que tenta fomentar a vontade no leitor em ir até Cururupu e frequentar o festejo, em conhecer essa história, contá-la e, quem sabe, anime as novas gerações a lutar pela continuidade do festejo no período pós-pandemia (o dito “novo-normal”), pois, dado as circunstâncias, não é exato se o festejo continuará. Contudo, esta escrita também não é um apelo somente ao indivíduo, mas também ao administrador dos bens públicos, da cultura, para que o artesão possa ter seu ofício salvaguardado e reconhecido como cultura imaterial e material de Cururupu, a fim de conta a história dos silenciados e marginalizados, os quais são responsáveis por trabalhar para colocar nas feiras das cidades os produtos que vão à mesa de cada morador urbano.

É no Carro de Boi, no momento do desfile, que se vê que a macaxeira tem história e conta uma identidade única, por isso ela está ali, nos carros de bois, por isso que as pinturas e ornamentações de raiz africanas estão ali representadas, porque essa história é do povo que, tanto quanto outros, foram base social, histórica e econômica desse país, e seus modos de fazer contam muito sobre si mesmos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Capistrano de. **Caminhos antigos do povoamento do Brasil**. Ed. Itatiaia, SP, 1989. p. 168.

ANTONIL, A. J. **Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas**. Biblioteca virtual do estudante brasileiro, 1958. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=1737> Acesso em: 13 set. 2021.

ARANTES, A. A. **O que é cultura popular?** São Paulo: Brasiliense, 1990.

ARANZADI, Telesforo de, 1860-1945. **Etnografía**. Villanueva: Biblioteca Corona, 1917.

ALMEIDA, Maria Geralda de. Fronteiras de visões de mundo e de identidade territoriais: o território plural do Norte Goiano-Brasil. In: CRUZ, B. N.; URIBE, M. (Coord.). **Nuevas migraciones y mobilidades: nuevos territorios**. Colômbia: Centro Editorial Universidad de Caldas, 2007.

BARBOSA, R. R. Tempos e movimentos: uma breve digressão cultural dos carros de bois no território goiano. **Ciência Geográfica**, Bauru – XVIII, Vol. XVIII (1): Janeiro/Dezembro, 2014. Disponível em: <<https://www.revista.ueg.br/index.php/mirante/article/view/3178>>. Acessado em: 13 set. 2021.

BRASIL, **Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3551.htm> . Acessado em: 12 set. 2021.

BURKE, Peter. **Cultura popular na Idade Moderna**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

CABRAL, M. S. C. **Caminhos do gado: conquista e ocupação do sul do Maranhão**, 2ª ed. São Luís: EDUFMA, 2008.

CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. **O trabalho do Antropólogo**. 3 ed. Brasília: Paralelo 15; São Paulo: Ed. UNESP, 2006, 222p.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer**. Petrópolis (RJ): Vozes, 1994.

CHILDE, V, Gordon. **A Evolução Cultural do Homem**. Zahar Editores. Rio de Janeiro. 1975.

CLAVAL, Paul. A contribuição Francesa ao desenvolvimento da abordagem cultural na geografia. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). **Introdução à geografia cultural**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007. 224p.

COUTINHO, E. G. **Velhas histórias, memórias futuras: o sentido da tradição na obra de Paulinho da Viola**. Rio de Janeiro : EdUERJ, 2002.
DEL PRIORE, M.; VENÂNCIO, R. **Uma breve História do Brasil**. 2º ed., Editora: Crítica, SP, 2006.

DEUS, M. S. de. **Romeiros de Goiás: a Romaria de Trindade no século XX**. Dissertação (Mestrado em História). Goiânia: UFG, 2000.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 14° ed. São Paulo: ed. EDUSP, 2015. Coleção Didática Vol. I. p. 688.

FRANCO, A. A. M. **Desenvolvimento da civilização material no Brasil**. 3. Ed., 2005. 180 p.

GEERTZ, C. (1989). **Interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar Projetos de Pesquisa** / Antonio Carlos Gil. – 4d. São Paulo: Atlas, 2002.

GÓMEZ, Lina Marcela González. Migração indígena, padrões sociais e resignificação atividade cultural entre os índios sikuanis do rio Guaviare Médio, Colômbia, 1958-2001. In: CRUZ, B. N. URIBE, M. (Coord.). **Novas migrações e mobilidades ... novas Territórios** Colômbia: Centro Editorial da Universidade de Caldas, 2007.

GOMES, Salatiel Ribeiro. Vaqueiros e cantadores: a desafricanizada cantoria sertaneja de Luis da Câmara Cascudo. **Padê**, Brasília, v. 2, n. 1, p. 47-70, jan./jun. 2008. Disponível em: <www.publicacoesacademicas.uniceub.br>. Acessado em: 13 set. 2021.

HALL, Stuart. “Notas sobre a desconstrução do ‘popular’”. In : Hall, Stuart e Sovik, Liv. (Orgs.) **Da diáspora: identidades e mediações culturais**. Belo Horizonte: Editora UFMG; Brasília : Representação da UNESCO no Brasil, 2003. p. 247-264.

_____. **A Identidade cultural no pós-modernidade**. 6a ed. – Rio de Janeiro: Dp&A, 2006. HALBAWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. São Paulo. Ed. Centauro, 2004, p. 194.

HAESBAERT, Rogério. “Concepções de território para entender a desterritorialização”. In : Santos, Milton et al. **Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007. p. 43-71.

HAMILAKIS, Y. Archaeological Ethnography: a multitemporal meeting ground for archaeology and anthropology. **Annual Review of Anthropology**, n. 40, 2011, p. 399-414. Disponível em: <<https://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev-anthro-081309-145732>>. Acesso em: 04 jul. 2021.

HOBSBAWN, E. e Ranger, T. (Orgs.) **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1997.

HOLANDA, S. B.de. **Monções e capítulos da expansão paulista**. 1° ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014a.

_____. **Caminhos e Fronteiras**. 1° ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

IMESC – Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos. **Enciclopédia dos Municípios Maranhenses: microrregião geográfica do Litoral Ocidental Maranhense /**

Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos. – São Luís: IMESC, 2012. Disponível em: <<http://imesc.ma.gov.br/portal/Post/show/enciclopedia-dos-municipios>>. Acesso em: 13 set. 2021.

IPHAN. **Referências culturais**: base para novas políticas de patrimônio. Inventário Nacional de Referências Culturais: manual de aplicação. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2000.

KELLER, Paulo. O artesão e a economia do artesanato na sociedade contemporânea. Maranhão, **Revista de ciências sociais**, nº41, 2014. Disponível em: <<https://periodicos.ufpb.br/index.php/politicaetrabalho/article/view/21342/12653>>. Acessado em: 03 jun. 2021.

LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. Marina de Andrade Marconi, Eva Maria Lakatos. - 5. ed. - São Paulo: Atlas 2003.

LONDRES, Cecília. **Referências culturais**: base para novas políticas de patrimônio. Inventário Nacional de Referências Culturais: manual de aplicação. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2000.

LOWIE, Robert. **The Origin of the State**. By Robert H. Lowie. (New York: Harcourt, Brace and Company. 1927. Pp. viii, 117.) - Volume 22 Issue 1.

MACHADO, M.C.T. (Re)significações culturais no mundo rural mineiro: o carro de boi do trabalho ao festar (1950-2000). **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 26, nº 51, p. 25-45, 2006. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rbh/a/t3VRYK9NvtNsBtkmsQjKQvC/?lang=pt>> Acessado em: 15 ago. 2021.

_____. Cultura popular: um contínuo refazer de práticas e representações. In: PATRIOTA, Rosângela; RAMOS, Alcides Freire (Org.). **História e cultura**: espaços plurais. Uberlândia: Aspectus, 2002.

MELLO, F.P. O Ciclo do Gado no Nordeste do Brasil: uma cultura de violência? **Ci. & Tróp**, Recife, 7(2): 263306, jul/dez. 1979. Disponível em: <<https://fundaj.emnuvens.com.br/CIC/article/view/220/120>> Acesso em: 13 ago. 2021.

NEVES, Serrano. **O carro de bois de Goiás**. 2002. Disponível em <<http://www.serrano.neves.nom.br>>. Acesso em 20 maio. 2010.

NOGUEIRA, Wilson Cavalcanti. **Mestre carreiro**. 2. ed. Goiânia: {s.n}, 2003. 170 p.

OOSTERBEEK, Luiz. Arqueologia pré-histórica: entre a cultura material e o patrimônio intangível. **Cadernos do LEPAARQ** - Textos de Antropologia, Arqueologia e Patrimônio, v. I, n. 2. Pelotas: Editora da UFPEL, p. 41-54, Jul/Dez., 2004. Disponível em: <<https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/lepaarq/article/view/812>>. Acessado em: 15 jul. 2021.

POLLAK, Michael. “Memória, Esquecimento, Silêncio”. In **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, CPDOC/FGV, vol. 2, nº. 3, p 3-15, 1989.

RIBEIRO, G.A. *et al.* A terminologia do carro de boi no vocabulário rural de Passos (MG). **Ciência et Praxis**, v. 09, n. 18. Disponível em: <<https://revista.uemg.br/index.php/praxys/article/view/2650>> Acesso em: 13 set. 2021.

SALADINO, Alejandra. IPHAN, arqueólogos e patrimônio arqueológico brasileiro: um breve panorama. **Revista de Arqueologia**, v, 26, n. 2. p. 40-58. São Paulo: SAB, 2013. Disponível em: <<https://revista.sabnet.org/index.php/sab/issue/view/40>>. Acessado em: 13 set. 2021.

SAMPAIO, A. C. J. Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional. In: FRAGOSO, João Luis Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima. **O Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

SANT'ANNA, Márcia. Avanços da política de salvaguarda do patrimônio cultural imaterial. In **Patrimônio Imaterial: O Registro do Patrimônio Imaterial: dossiê final do Grupo de Trabalho Patrimônio Imaterial**. Brasília: Ministério da Cultura /Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 4. ed, 2006.

SILVA, P. J. Cavalaria Jacuba e a valorização da identidade camponesa: patrimônio cultural e imaterial de Iporá-GO. **XXI Encontro Nacional de Geografia Agrária** “Territórios em disputa: os desafios da Geografia Agrária nas contradições do desenvolvimento brasileiro”, Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Uberlândia-MG, 15-19 out., 2012. Disponível em: <http://www.lagea.ig.ufu.br/xxlenga/anais_enga_2012/eixos/1349_1.pdf>. Acessado em: 05 ago 2021.

SILVA, M.C.; BOAVENTURA, V.M.; FIORAVANTI, M.C.S. História do povoamento bovino no Brasil central. **Revista UFG** / Dez. 2012 / Ano XIII nº 1. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48451>> Acesso em: 13 set. 2021.

SIMONARD, PEDRO; MENDES JUNIOR, W. L. O território de circulação do carro de boi alagoano em feiras, festas e oficinas: perlengas de memória e esquecimento. **Confins** [En ligne], 40 | Maio de 2019. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/confins/20355>>. Acesso em: 09 jun 2021.

SOARES, Inês Virgínia P. **Direito ao (do) Patrimônio Cultural Brasileiro**. Belo Horizonte: Fórum, 2009.

SOUSA, L. B.; BARROSO, M. G. T. Pesquisa etnográfica: evolução e contribuição para a enfermagem. **Escola Anna Nery Revista de Enfermagem**, n. 12, v. 1, p. 150-155, 2008. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ean/a/K5Gmf9SwZzjK3p7byWDtrjG/abstract/?lang=pt>>. Acessado em: 10 set. 2021.

SOUZA, Laura de Mello e. Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações. In: **História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa**[S.l: s.n.], 1999. Disponível em: <<https://repositorio.usp.br/item/001130647>> Acesso em: 13 set. 2021.

SOUSA, L. B.; BARROSO, M. G. T. Pesquisa etnográfica: evolução e contribuição para a enfermagem. **Escola Anna Nery** [online]. 2008, v. 12, n. 1 , pp. 150-155. Disponível em:

<<https://doi.org/10.1590/S1414-81452008000100023>>. Acessado em: 13 Set. 2021. Epub 26 Nov 2009. ISSN 2177-9465. <https://doi.org/10.1590/S1414-81452008000100023>.

SOUZA, G.S.de. **Tratado descritivo do Brazil em 1587**. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1851. Disponível em: <<http://www.etnolinguistica.org/biblio:souza-1851-tratado>> Acesso em: 1 set. 2021.

SOUZA, Bernardino José de. **Ciclo do Carro de Bois no Brasil**. Edição comemorativa do 30º aniversário de fundação da Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1958.

SPINA, G. L., SERRATO, E.B.F. Patrimônio Histórico e Cultural: uma revisão bibliográfica. **Educação**, Batatais, v. 5, n. 3, p. 99-116, 2015. Disponível em: <https://www.academia.edu/34585622/Patrim%C3%B4nio_hist%C3%B3rico_e_cultural_um_a_revis%C3%A3o_bibliogr%C3%A1fica> Acesso em: 10 set. 2021.

TAVARES, P. A. O divino Pai eterno na sociedade em vias de midiaticização: a reconfiguração das práticas religiosas do Santuário Basílica de Trindade pelo dispositivo midiático televisivo. 2016. 277 f. **Dissertação** (Programa de Pós-Graduação STRICTO SENSU em Ciências da Religião) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia - GO. Disponível em: <<http://tede2.pucgoias.edu.br:8080/handle/tede/3634>> Acesso em: 1 ago. 2021.

TROVÃO, José Ribamar. **Relatório preliminar do Litoral Ocidental**. São Luís: UFMA, 2000.

_____. **O Processo de Ocupação do Território Maranhense**. São Luís: IMESC, 2008. Disponível em: <<http://imesc.ma.gov.br/portal/Post/view/24/109>> Acesso em: 13 set. 2021

_____. **Atlas Escolar Maranhão**. Antonio Cordeiro Feitosa; Grafset; Atlas Geográfico, FAE MEC; 2008.

UNESCO. **Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial**, de 17 de outubro de 2003. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, 2006.

VELHO, G. O. **Frentes de expansão e estrutura Agrária**. Jorge Zahar Editor. Rio de Janeiro, 1981.

VELOSO, Jorge das Graças. **Benedito: imaginário e tradição no interior de Goiás e o teatro gestual da Cia dos Homens**. Brasília: Thesaurus, 2008.

VON WEECH, Friedrich. **A Agricultura e o Comércio do Brasil no Sistema Colonial** (a situação atual do Brasil e o seu sistema colonial, sobretudo em relação à agricultura e ao comércio. destinado especialmente a imigrantes). (Primeira edição: 1828) São Paulo, Martins Fontes, 1992.