

Marcelo Oliveira Santos¹
Arkley Marques Bandeira²

HISTÓRIAS, MEMÓRIAS E SABERES ENVOLVIDOS NA PRODUÇÃO DE CARROS DE BOI, NO MUNICÍPIO DE CURURUPU, MARANHÃO

STORIES, MEMORIES AND KNOWLEDGE INVOLVED IN THE PRODUCTION OF OX CARTS, IN THE MUNICIPALITY OF CURURUPU, MARANHÃO

¹ Graduado em História. Centro de Ciências de Pinheiro. Universidade Federal do Maranhão. E-mail: oliveira.marcelo@discente.ufma.br

² Doutor em Arqueologia. Docente do Departamento de Oceanografia e Limnologia. Professor Permanente do PG Cult e PRODEMA – Universidade Federal do Maranhão. Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq - Nível C. E-mail: arkley.bandeira@ufma.br

RESUMO

Este artigo apresenta uma síntese da pesquisa sobre a produção artesanal de carros de boi, no município de Cururupu, Maranhão, cujos resultados foram apresentados em formato monográfico no Curso de Ciências Humanas, da UFMA – Centro de Pinheiro. Partiu-se da problemática de que os carros de boi foram amplamente utilizados nos primeiros séculos da colonização do Brasil, especialmente nas regiões produtivas, como o Nordeste Açucareiro e nas áreas de mineração no Brasil Central, ao passo que no Maranhão, permanece o desconhecimento sobre a utilização dos carros de boi no contemporâneo, como também sobre a existência de mestres artífices que ainda dominam o conhecimento ancestral acerca da sua manufatura. O percurso metodológico se utilizou das Fichas do Inventário Nacional de Referências Culturais (INRC), elaborado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Módulo Inventário, com observação participante de caráter exploratório, coleta de relatos orais em entrevistas e registro imagético, aliado a uma discussão histórica e social por meio da análise bibliográfica e documental. Os resultados apontaram que os carros de boi são suportes de histórias, memórias, cultura e identidade do universo rural maranhense e registram a resiliência dos saberes e viveres em meio às mudanças de um mundo globalizado que atuam fortemente na ruptura de conhecimentos ancestrais.

PALAVRAS-CHAVE: Inventário; Memória; Carros de Boi; Cururupu; Maranhão.

ABSTRACT

This article presents a synthesis of research on the artisanal production of ox cars, in the municipality of Cururupu, Maranhão, whose results are presented in monographic format in the Human Sciences Course, by UFMA – Pinheiro Center. The research problem that the ox cars are widely used in the first centuries of colonization of Brazil, especially in the productive regions, such as the Nordeste Açucareiro and the mining areas in Central Brazil, just as in Maranhão, there remains a lack of knowledge about the contemporary use of ox cars, as well as the existence of master craftsmen who still dominate or ancestral knowledge about their manufacturing. The methodological process was used in the Sheets of the National Inventory of Cultural References (INRC), prepared by the National Historical and Artistic Heritage Institute – Inventory Module, with participant observation of an exploratory nature, collection of oral stories in interviews and image registration, allied to a Historical and social discussion through bibliographical and documentary analysis. The results indicate that the ox cars support the histories, memories, culture and identity of the rural Maranhense universe and register the resilience of knowledge and experiences in the midst of changes in a globalized world that strongly affects the rupture of ancestral knowledge.

KEY WORDS: Inventory; Memory; Ox Cars; Cururupu; Maranhão.

OS CARROS DE BOI E O PROCESSO CIVILIZATÓRIO

De acordo com Bernardino José de Souza, em sua obra o *Ciclo do carro de bois no Brasil* (1958), o surgimento dos carros de boi foi um fenômeno global, associado aos distintos desenvolvimentos cognitivos, sociais e culturais da humanidade, sobretudo no período que coincide com o processo de sedentarização, que resultou na invenção da agricultura, na domesticação de animais, na ampliação das atividades de pastoreio e na criação das primeiras vilas e cidades (Souza, 1958). Esses episódios foram nominados por Vere Gordon Childe, em seu livro “A Evolução Cultural do Homem”, como a “Revolução Neolítica” (Childe, 1996).

Apesar do franco desuso do termo Revolução Neolítica na arqueologia, inclusive pelas perspectivas contemporâneas em se compreender o advento da agricultura e do sedentarismo como comportamentos sociais e culturais processuais e específicos aos diferentes contextos globais, é no contexto dos últimos 10 milênios, nos quais diversas comunidades autônomas e com o modo de vida caçador-coletor iniciam uma mudança paulatina para a 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, como o Nilo, Tigre, Eufrates, Ganges, Iang-tzé, no Crescente Fértil e Mediterrâneo.

Tais avanços permitiram 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 da roda, a sofisticação dos cultos religiosos, a invenção da mais-valia e o acúmulo de excedentes, que culminam no advento das primeiras civilizações teocráticas.

É nesse contexto que, segundo Souza (1958), os carros de boi evoluem, já que a roda foi um elemento mecânico essencial aos veículos terrestres e a sua invenção foi uma das grandes conquistas da humanidade, que resultou em sucessivos avanços tecnológicos. 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, em torno de 7 mil anos atrás; e na Babilônia, em torno de 5.300 anos de antiguidade (Lowie, 1927).

Fato é que com a consolidação dos primeiros núcleos urbanos e, o posterior advento das grandes civilizações, o carro de boi já 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, conforme os vários momentos da evolução técnica deste transporte (Figura 1) (Souza, 1958).

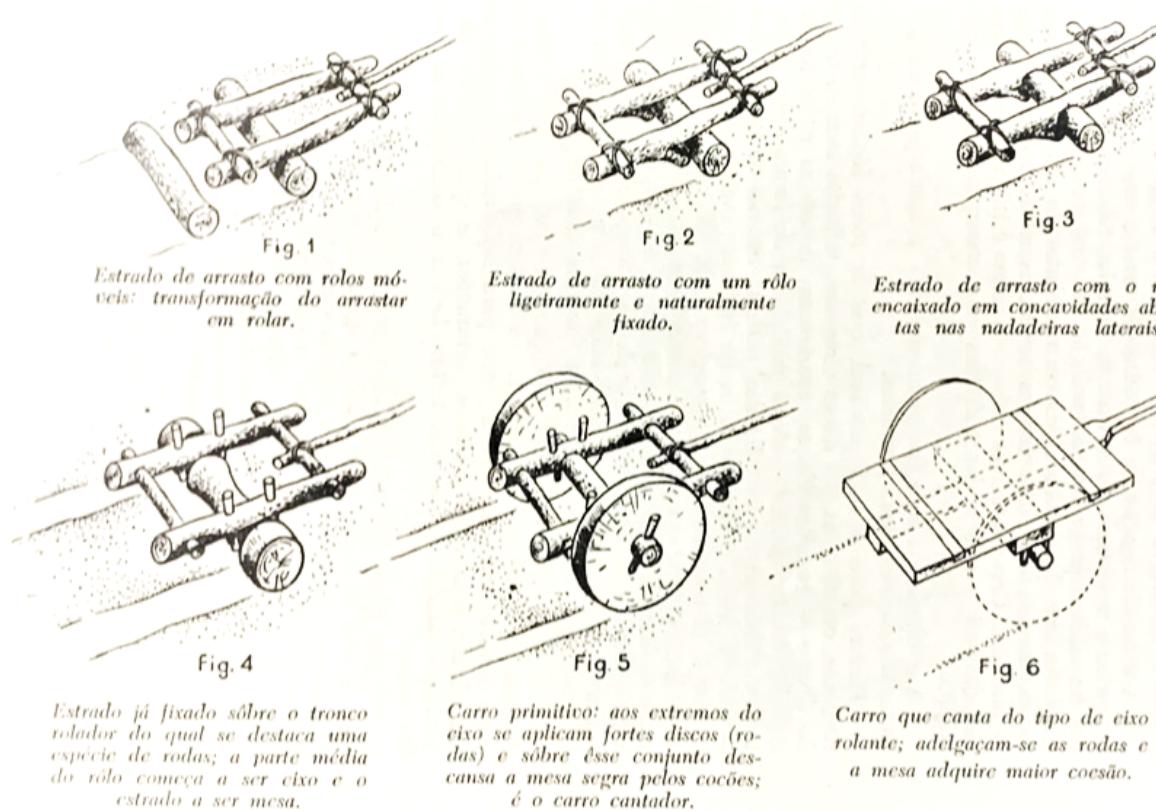


Figura 1: Esquema da evolução técnica e material do carro de boi, a partir da elaboração de troncos rolados até chegar na roda. **Fonte:** SOUZA, 1958.

Sobre as primeiras ideias sobre o carro de boi, Souza 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).

No 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, a exemplo do Egito (Figura 2), com um carro de boi utilizado em uma batalha entre os Purstas e os Egípcios; e na planície da Mesopotâmia, entre os rios Tigre e Eufrates, onde foram encontradas representações de carros de bois nas paredes dos templos (Figura 3).

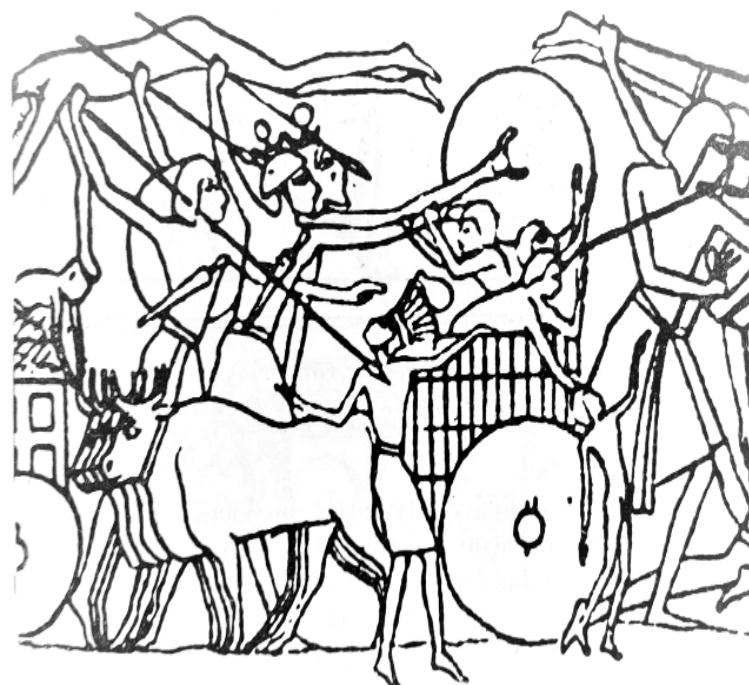


Figura 2: Carro de boi registrado pelos egípcios em um cenário de guerra (período de Ramsés II – 1.300 – 1234 a. C.). **Fonte:** SOUZA, 1958.

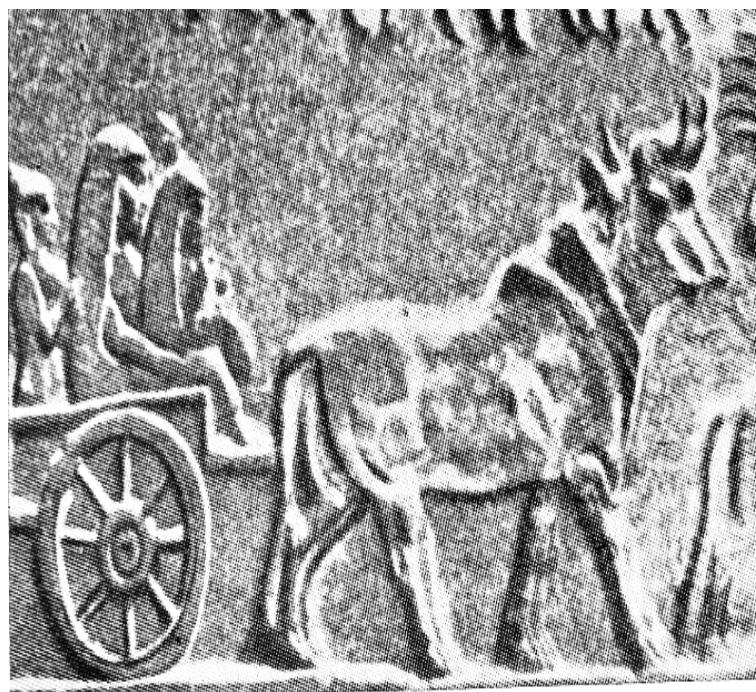


Figura 3: Carro de boi na Mesopotâmia transportando pessoas ao tempo do rei Tiglatpilasar III (730 a. C.). **Fonte:** SOUZA, 1958.

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). Na Índia, foi descoberta uma das representações de carros de

boi mais antigas, 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 4: Carro de boi típico da Fenícia. **Fonte:** SOUZA, 1958.

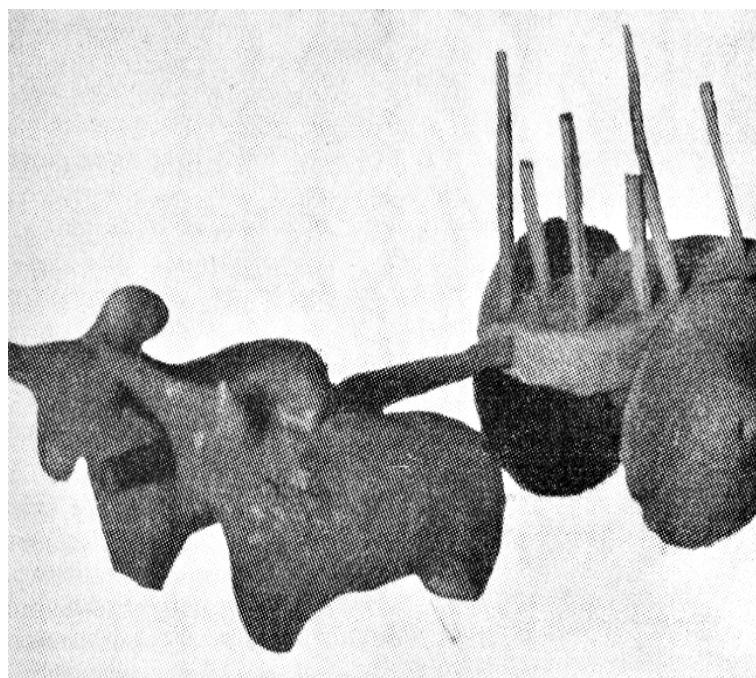


Figura 5: Carro de boi em miniatura feito em argila oriundo do Vale do Indo, na Índia datado do Terceiro milênio a. C. **Fonte:** SOUZA, 1958.

Na Antiguidade Clássica, especialmente na Grécia e Roma, vários documentos históricos e arqueológicos registram a utilização de veículos com tração animais. 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* (Figuras 6 e 7), que deu origem a outros tipos carros de boi, inclusive, os que chegaram à América pela influência Ibérica de Portugal e Espanha.



Figura 6: Carro de boi grego sendo conduzido por dois trabalhadores, com um bloco de mármore. **Fonte:** SOUZA, 1958.

Figura 6: Carro de boi grego sendo conduzido por dois trabalhadores, com um bloco de mármore. **Fonte:** SOUZA, 1958.



Figura 7: Gravação de uma passagem da Guerra de Tróia com a presença dos carros de bois em batalhas. **Fonte:** SOUZA, 1958.

As representações romanas são as mais abundantes, com os carros de boi sendo utilizados para carregar trigo (Figura 8); feixes de madeira amarrados (Figura 9); usos como bigas, trazendo no seu interior possíveis espólios de guerra e produtos alimentícios, como trigo e sementes (Figura 10). Também foram usados para carregar soldados e espólios de guerra, conforme registro encontrado na Coluna de Marco Aurélio, entre os anos de 161 a 180 de nossa Era (Figura 11).

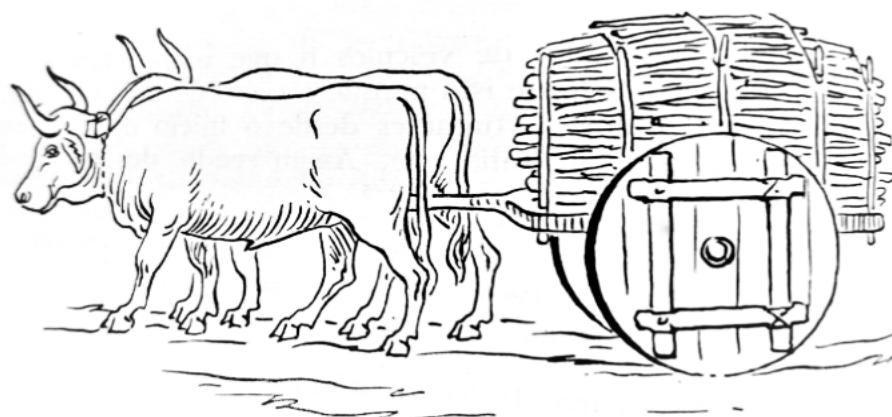


Figura 8: Carro de boi romano denominado *Plastrum*. **Fonte:** SOUZA, 1958.

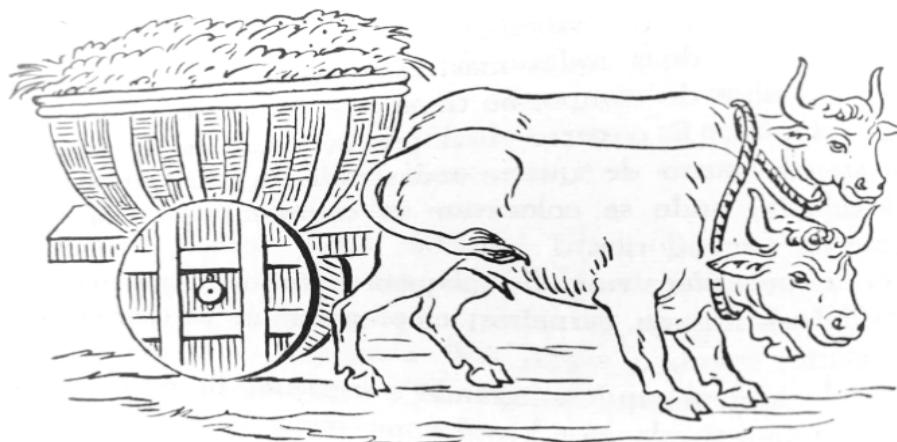


Figura 9: Carro *Plastrum* com detalhe para a carga carregada. **Fonte:** SOUZA, 1958.

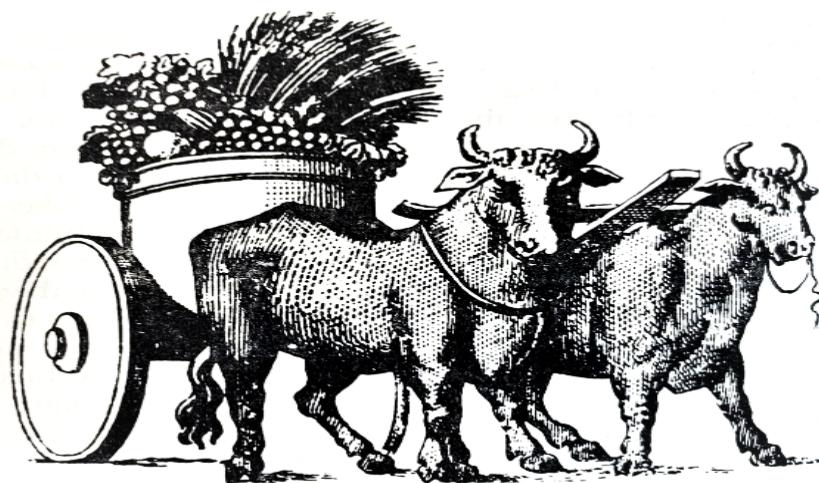


Figura 10: *Plastrum* romano de formato diferenciado, com uma biga carreado de produtos. **Fonte:** SOUZA, 1958.



Carro Romano de bagagens, gravado na Coluna de Marco Aurélio.
(DAREMBERG E SAGLIO — Vol. III. Pág. 417.)

Figura 11: *Plaustrum* romano em uma comitiva militar, carregado de espólios de guerra. **Fonte:** SOUZA, 1958.

O CARRO DE BOI NO BRASIL E NO MARANHÃO

Os carros de boi adentram o Brasil no contexto das Grandes Navegações, que resultaram na expansão Ibérica e do Império Luso-Português para Além-Mar, entre os séculos XV, XVI e XVII. Data deste 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 antes da chegada dos europeus, apesar da roda ser conhecida entre povos da Mesoamérica.

Segundo Souza (1958), o modelo de carro de boi que aportou no Brasil advém do *Plaustrum* da Roma antiga, visto 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" (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 no Nordeste e nas grandes propriedades rurais do Sul e Sudeste do Brasil, como também foram essenciais na construção dos primeiros núcleos urbanos, como é o caso da cidade de Salvador. Naquela época, o veículo era o mais apropriado para os terrenos acidentados, carentes de estradas e acessos entre as unidades produtivas, além de se adaptar à pobreza de recursos materiais nos primeiros séculos da colonização portuguesa.

A historiografia dos processos de penetração por meio das estradas, caminhos, bandeiras e monções cita pontualmente a importância dos carros de bois na empresa colonial (Barbosa, 2014). A maioria da bibliografia analisada centra-se apenas em algumas Capitâncias Hereditárias, como as de São Vicente, Pernambuco e da Baía de Todos os

Santos, nas quais, a implantação do regime colonial estava se consolidando.

A esse respeito, a pesquisa bibliográfica realizada identificou 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, bem como a sua utilização nos séculos posteriores. Um dos primeiros relatos sobre a existência de carros de boi no Brasil foi registado 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 (Souza, 1851, p. 19).

Em outra passagem, Gabriel Soares de Souza (1851, p. 33) discorreu 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 outra descrição pelo Soares de Souza, quando cita as madeiras mais adequadas para sua manufatura, denotando que já havia uma produção destes veículos no Brasil Colonial:

Pelas campinas e terra fraca se criam muitas árvores, que se chamam sepepiras, que em certo tempo se enchem de flor como de pecegueiro; não são árvores muito façanhosas 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 llação de navios e barcos é a melhor que há 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 (Souza, 1851, p. 210).

Não obstante, é no contexto do Brasil açucareiro que os relatos sobre os carros de boi mais ocorreram, sobretudo, descrevendo seus usos nos engenhos e em grandes propriedades rurais (Nogueira, 2003). Segundo Souza (1958), o carro de boi foi o único veículo usado nos primórdios da colonização do Brasil como transporte entre os crescentes núcleos urbanos e os engenhos, uma vez que os carros e as carroças tiradas por muares ou cavalares só apareceram nos séculos seguintes, em decorrência dos cavalos e mulas estarem menos adaptados a cargas pesadas e terem menor robustez e força de tração para avançar nas estradas recém-abertas para adentrar aos sertões.

Em *Cultura e opulência do Brasil*, André João Antonil (1982) descreveu 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). (grifo nosso).

Na descrição de Antonil, fica patente a utilização do carro de boi no transporte da linha e da cana em diferentes passagens, conforme se seguem:

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 instante 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 elos 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, esse carro acompanhou no seu desenvolvimento através

elos anos e dos séculos: ainda hoje não o dispensam tôdas as fábricas de açúcar pelo Brasil.

De acordo com aquele autor, alguns elementos foram essenciais para o sucesso na utilização desse transporte:

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 pendões, de rios e aguacais, quase sem caminhos, porque assim não podiam ser consideradas as trilhas tortuosas dos silvícolas (Souza, 1858, p. 107).

Diante do exposto, os relatos e crônicas sobre o período colonial abordaram a importância dos carros de boi para a economia do Brasil muito mais do que a historiografia da cultura material, restando apenas fragmentos de relatos e passagens pouco elucidativas, a exemplo de Del Priore e Venâncio (2006, p. 35), que 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.

Ou ainda na passagem de Laura de Mello e Souza (SOUZA, 1997), em *Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações*, que 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.

Não obstante, as referências citadas anteriormente para outras regiões do Brasil, como é o caso das Capitanias mais ao Norte, a exemplo do Grão-Pará e Maranhão, e territórios amazônicos, 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 do Brasil.

Diante da análise da produção historiográfica, reconhece-se que 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 transportar cana, madeiras e para o escoamento da produção até a zona portuária. À medida em que a grande propriedade ia 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 (Holanda, 2015, 2017). 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.

Para Souza (1958), no âmbito do Nordeste (Figura 12), esses veículos foram usados nos primeiros engenhos de açúcar do Brasil, entre 1526 a 1545, principalmente nas capitâncias de Itamaracá (Pedro Capico),

Bahia (Afonso Torres) e Pernambuco (Duarte Coelho) (Figuras 13 e 14), conforme citado:

Vemo-lo, porém, nitidamente incluído entre os utensílios de que se serviram os portugueses na construção, em 1549, da capital da Colónia, 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 elas Provisões desde 1549, manuscrito da Biblioteca Nacional) (SOUZA, 1958, p. 104).

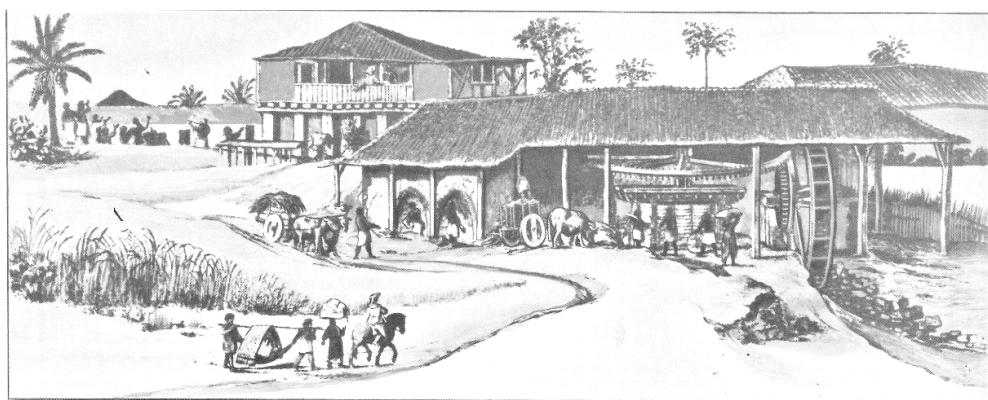


Figura 12: Registro histórico de um engenho no Nordeste com a presença do carro de boi para transporte de cana em unidade produtiva do século XVI. **Fonte:** retirado de Souza (1958).

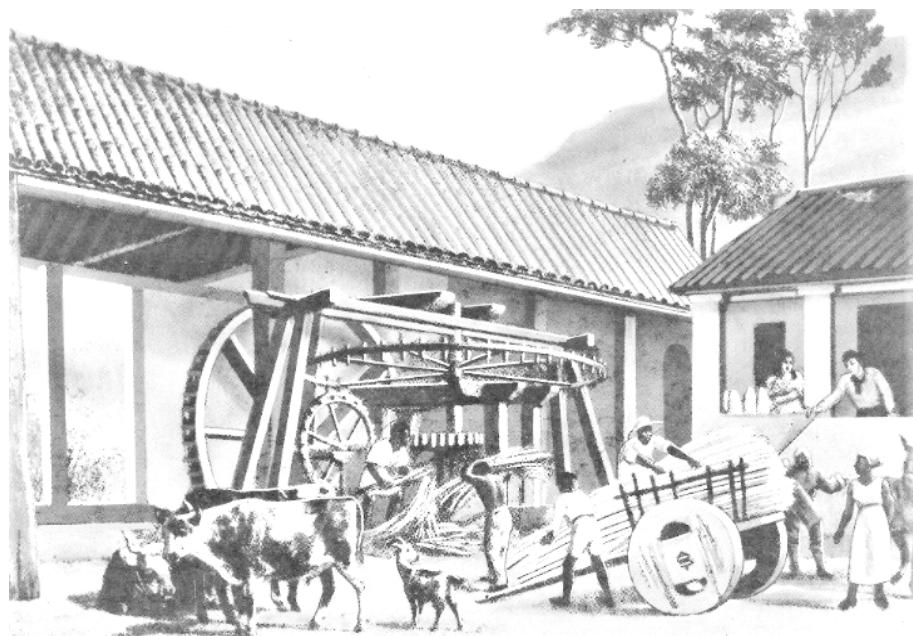


Figura 13: Carro de boi com cana sendo descarregado em um engenho do século XIX. **Fonte:** retirado de Souza (1958).

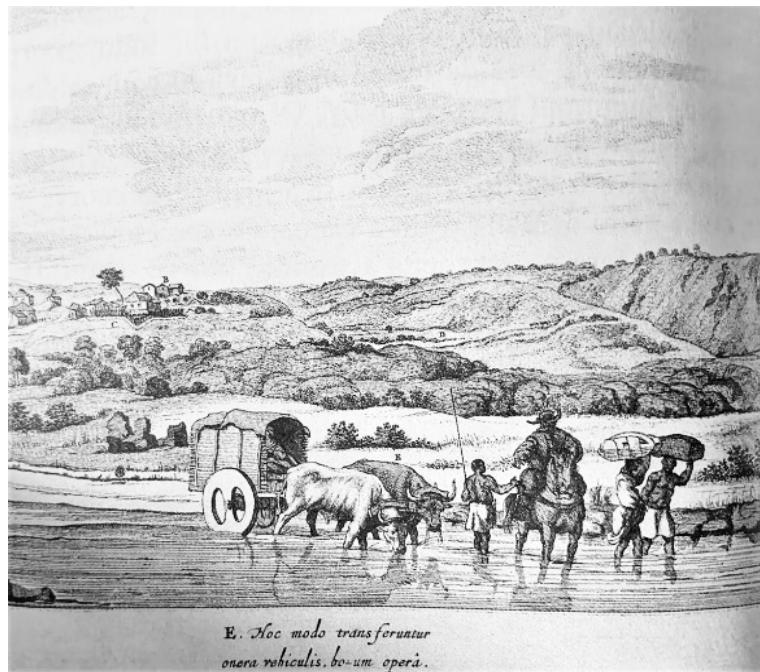


Figura 14: Carro de boi utilizado para o transporte de carga em área de mineração no Sertão do Brasil. **Fonte:** retirado de Souza (1958).

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 Nossa Senhor para as obras da cidade de Salvador, sendo dois velhos por treze mil-réis e quatro novilhos 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 novilhos, em 23 do mesmo mês e ano foram compradas duas cangas para bois.

Cabe destacar 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, Almoxarife, dois bois de carro que tinham chegado do Cabo Verde na caravela "Princesa" (Souza, 1958).

Dante desse contexto, a expansão da cultura pecuarista pelos sertões do Nordeste também foram responsáveis pela expansão dos carros de boi para além dos engenhos, especialmente com o crescimento da pecuária fomentada pela família Garcia d'Ávila, na Bahia para outros estados do Nordeste, como o Maranhão e o Piauí.

A esse respeito, Souza (1958) registrou a existência de documentos das fazendas de Garcia d'Ávila na região norte da cidade de Salvador, em direção a Tatuapara, onde mais tarde ergueu a sua "Tôrre". Data de 1552, registros de venda de dois bois maninhos² por 12\$000 para os carros de Sua Alteza (Mandado de 17 de julho de 1552).

² Par de bois que são criados e treinados juntos desde bezerros para puxar carros de boi em parelha.

Os caminhos da expansão do gado para o extremo Nordeste foram denominados por Socorro Cabral (2008), de “caminhos do gado”, uma das frentes responsáveis pela colonização da região centro-sul do Maranhão, a partir do alto curso do rio Parnaíba, na 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 dos Pastos Bons, atual cidade 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).

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 do Maranhão surgiram pela penetração do extremo sul do Estado, pelo vale do rio Parnaíba, nos sertões dos Pastos Bons, estacionando nos altos cursos dos rios Mearim e Itapecuru. 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, criaram o embrião para a ocupação dos sertões nordestinos e, consequentemente, do Maranhão, com as vias de comunicação que representadas pelo sistema hidroviário, uma ocupação linear acompanhando os rios ou o litoral, utilizando-se principalmente os estuários.

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) fica evidente a importância dos carros de boi para a economia brasileira, quando o carro de boi adentra a história do Maranhão e no atual território de Cururupu “cantando”³.

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).

Além disso, 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). Logo, a sua presença no Estado apresenta uma persistência temporal considerável, uma vez que há registros seguros da sua existência 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 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).

OFÍCIO DA MANUFATURA E MODOS DE FAZER CARROS DE BOI

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,

³ 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”.

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. (Souza, 1958).

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:

Este 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 das árvores maciças, 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 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 chamado cinta, que 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 na Figura 15.

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, ao invés do único nome de carro de bois que secularmente o individualizou, aparecem hoje as designações regionais como *carrêta*, *carretão*, *cambona*, *carroça*, *carroção*, etc. (Souza, 1958).



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.

O Quadro 1, 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 animais	Carros puxados por um só boi, chamados geralmente carroças.
	Carros puxados por dois bois, formando o que se chama uma 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 taipas, 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 às 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 registrados no âmbito do Inventário realizado 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 dizer-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 portuguêsa), 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 de 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 os veículos. Souza (1958) realizou um inventário profundo desses componentes, bem como a 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>Fig. I</p>
<p>Chedas - São duas peças laterais (Fig. I, n.º 1), com 3,25 metros de comprimento, que, unidas as cadeias e recavéns, formam a chamada "Mesa da carreta". Essas duas peças recebem todo o peso da carga e descansam diretamente sobre o eixo, ao qual são unidas pelas empulgueras.</p>
<p>Recavéns - São duas travessas resistentes que ligam as extremidades das chedas (Fig. I, n.º 2). Os recavéns são embutidos nas chedas presos pelos fueiros da extremidade (Fig. I, n.º 7).</p>
<p>Cadeias - São cinco travessas, lisas, menos resistentes do que os recavéns, que completam a ligação das chedas (Fig. I, n.º 3).</p>
<p>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.º 4).</p>
<p>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.º 5).</p>
<p>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.º 8). Quando a carrêta se acha em marcha, os muchachos são suspensos e presos ao cabeçalho por argolas feitas de arame.</p>
<p>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.</p>

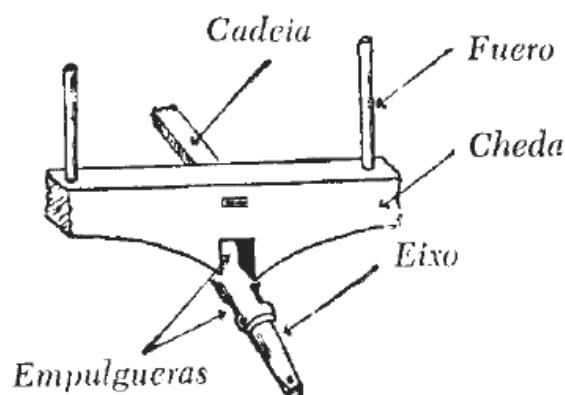


Fig. II

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

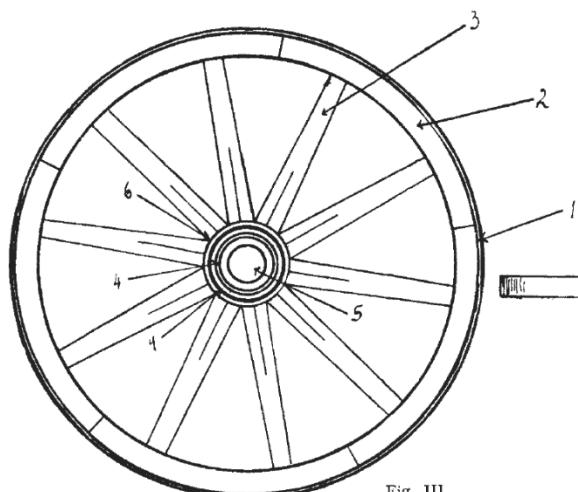


Fig. III

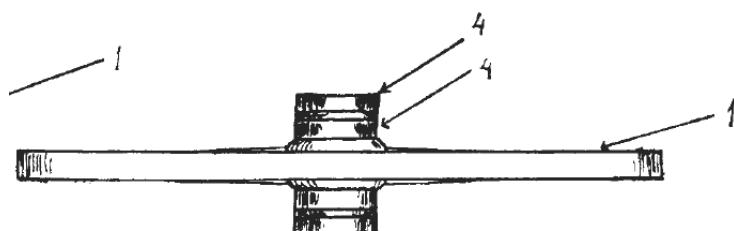


Fig. IV

Rodas - A carrête tem sempre duas rodas, composta cada uma de uma chapa de ferro (Figs. III e IV, n.º 1), cinco cambotas (Fig. III, n.º 2), dez raios (Fig. III, n.º 3), presos dois em cada cambota, uma maça (Fig. III, n.º 6). Na maça duas ou quatro argolas, argolões de ferro (Figs. III e IV, n.º 4). Esses argolões, bem corno 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.

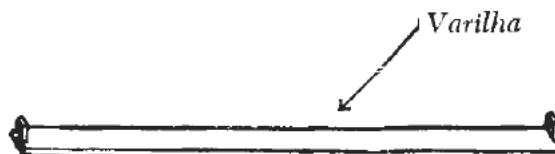


Fig. V

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).

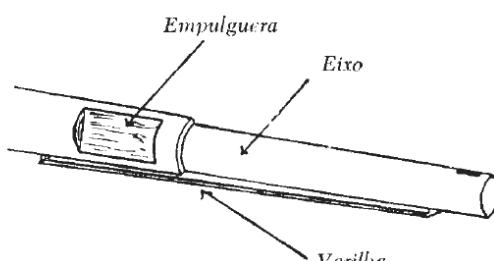
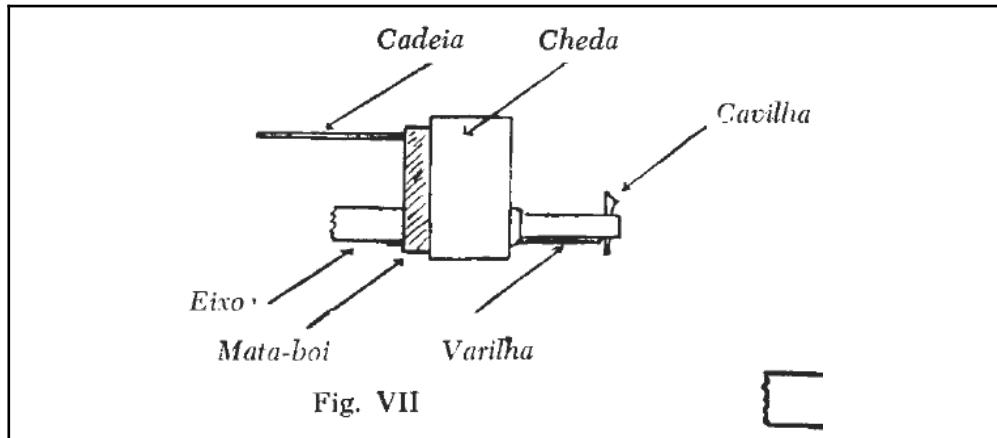
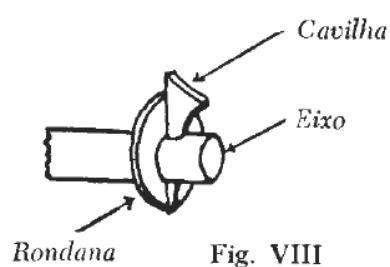


Fig. VI

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 feitio 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.

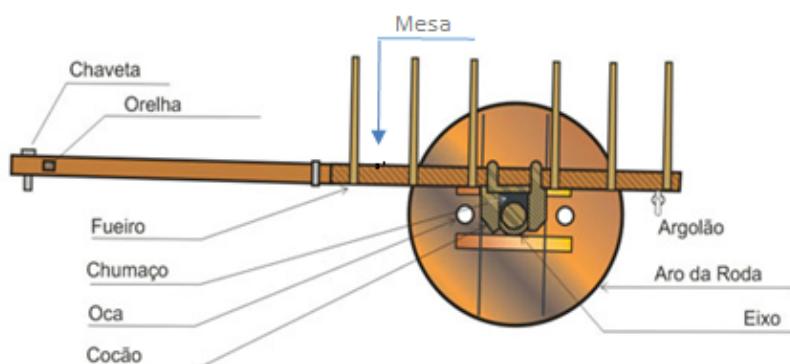


Mata-boi - É uma corda bruta, com cabelos, que serve para amarrar o eixo à mesa da carrête (Fig. VII). Estas amarrações são feitas na cadeia pelo meio. É usada uma corda chata, bruta, bem molhada, foi fortemente atada e que, depois ele seca, não pode mais ser desatada. O mata-boi, juntamente com o eixo,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



Carro de Boi - Vista Lateral

A vista lateral permite identificar os componentes descritos anteriormente.

Fonte: baseado nas informações de Souza (1958).

Para cada peça e componente um tipo de madeira é a mais apropriada. Entre erros e acertos, os mestres carreiros reconhecem que as seguintes madeiras são as mais adequadas:

a) Cabriúva - Para as chedas, cadeias, recavéns e cabeçalho; b) Ipê - Para os rodados; c) Guajuvira - Para as cavilhas; d) Angico - Para rodados e cavilhas; e) Batinga - Para os eixos.

O INVENTÁRIO NACIONAL DE REFERÊNCIAS CULTURAIS (INRC) DOS CARROS DE BOI DE CURURUPU

Com a conclusão da pesquisa bibliográfica e documental, partiu-se para as atividades de campo, na qual foram utilizadas as Fichas do Inventário Nacional de Referências Culturais (INRC), desenvolvidas pelo IPHAN com o objetivo de se construir um inventário de conhecimento acerca dos carros de boi de Cururupu, Maranhão, enquanto uma referência cultural do município.

Para Londres (2000), a expressão “referência cultural” tem sido utilizada sobretudo em textos que têm como base uma concepção antropológica de cultura, e que enfatizam a diversidade não só da produção material, como também dos sentidos e valores atribuídos pelos diferentes sujeitos a bens e práticas sociais. Essa perspectiva plural “descentrar” os critérios, considerados objetivos, porque fundados em saberes considerados legítimos, sobretudo que estejam associados à história, memória, cultura e identidade das diferentes matrizes étnicas formadoras do Brasil.

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.

Logo, o INRC foi desenvolvido pelo IPHAN como uma ferramenta metodológica e instrumento de acautelamento, conhecimento e gestão dos bens históricos e culturais, que objetiva identificar e pesquisar um tema ou determinada região. Atua como um mapeamento abrangente, cujo objetivo final é a salvaguarda e proteção.

De acordo com o IPHAN (2000), os Inventários são instrumentos de preservação que buscam identificar as diversas manifestações culturais e bens de interesse de preservação, de natureza imaterial e material. O principal objetivo é compor um banco de dados que possibilite a valorização e a salvaguarda, planejamento e pesquisa, conhecimento de potencialidades e educação patrimonial. A realização de um Inventário depende de que se definam de antemão e se tipifiquem as ocorrências concretas que serão consideradas pertinentes.

A metodologia do INRC prevê três etapas, que correspondem a níveis sucessivos de aproximação com o saber inventariado:

1. Levantamento preliminar;
2. Identificação;
3. Documentação.

Na pesquisa em questão, foi feito o levantamento preliminar e identificação, sendo que a documentação foi recomendada para uma etapa futura para fins de registro e reconhecimento do Carro de Boi de Cururupu como patrimônio imaterial do Maranhão.

Não obstante, o Inventário avançou no aprofundamento de uma das categorias que compõem o INRC, a saber, os Ofícios e Modos de Fazer relacionados com o carro de boi. A mesma aglutina outras referências culturais, visto que está integrada por atividades desenvolvidas por atores sociais (especialistas), que no caso em análise são os carreiros, que são reconhecidos como convededores de técnicas e de matérias-primas que identificam um grupo social reconhecidamente convededores da manufaturam carros de boi, no município de Cururupu, Maranhão por meio da produção artesanal de objetos e à prestação de serviços que tenham sentidos práticos de seus artífices e mantenedores.

Em relação aos resultados, o recorte territorial considerou os limites administrativos do município de Cururupu, situado no Maranhão, na porção do Litoral Ocidental, na região denominada de Reentrâncias Maranhenses, na Microrregião da Baixada Maranhense (Figura 16). Segundo o IBGE, o município apresentou em 2022 uma população estimada em 31.558 habitantes, com densidade demográfica de 25,09 habitante por quilômetro quadrado (IBGE, 2022).



Figura 16: Localização do município de Cururupu – Maranhão. **Fonte:** Google maps, 2023.

Economicamente, apresenta PIB per capita de R\$ 8.126,40, ocupando a 5422^a colocação no Brasil e 145^a colocação no Maranhão, e

apenas a 9ª posição na região da Baixada Maranhense e Reentrâncias Maranhense, sendo considerado um município fortemente dependente de recursos públicos, com a economia circulante voltada para pesca, extrativismo e agricultura familiar (IBGE, 2021). É uma cidade onde a economia é bastante ligada à produção rural agrícola, focada no plantio de mandioca em larga escala para venda e de subsistência e, principalmente, na pesca, que representa aproximadamente 70% da economia de Cururupu (IMESC, 2012).

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 as suas terras pela impossibilidade de convivência pacífica. A partir daí os portugueses, advindos da Vila de Guimarães, começaram a povoar a região, iniciando-se o ciclo dos engenhos e fazendas, nas quais eram produzidas açúcar, rapadura, cachaça, além de farinha e carne bovina, que eram complementados pelo extrativismo vegetal e produção de pescado seco. Logo, a cidade cresce em função do ancoradouro natural no estuário do rio Cururupu, no qual inúmeros engenhos, que se utilizavam de mão de obra escrava africana, escoavam a produção da cana-de-açúcar

Cururupu ainda mantém o traçado urbano do período colonial, com ruas planejadas e casas, e um centro histórico que ainda apresenta edificações em estilo colonial português, com a presença de sobrados e meias moradas, como o prédio da Prefeitura Municipal e o conjunto arquitetônico colonial da praça João Vieira (TROVÃO, 2000, 2021).

OS MESTRES CARREIROS: DETENTORES DOS OFÍCIOS E MODOS DE FAZER DOS CARROS DE BOI

A primeira etapa de campo consistiu na visitação dos mestres carreiros no sentido de realizar uma mobilização prévia em torno da pesquisa que estaria sendo realizada. Nesta etapa preliminar as oficinas dos carreiros foram mapeadas, e foi aplicada a amostragem de *snowball*, na qual um mestre carreiro indicava um outro até chegar à saturação. Neste caso, priorizamos trabalhar com os mais citados entre eles, no sentido de identificar os principais mestres carreiros (Figuras 17 e 18).



Figura 17: Entrevista realizada com dois mestres carreiros na Oficina de trabalho. **Fonte:** Autores, 2018.



Figura 18: Oficina de manufatura do Carreiro 1, na qual são visíveis algumas peças de madeira, uma roda, e outros elementos. **Fonte:** Autores, 2018.

A entrevista foi realizada com dois mestres carreiros, que serão denominados de Carreiro 1, com 69 anos, em 2018; e Carreiro 2, com 49 anos, em 2021, dentre os temas abordados destacam-se o conhecimento voltado para produção de carros de boi, a manutenção da tradição e o

festejo anual com o desfile de carros de boi em Cururupu (Figuras 19, 20 e 21).



Figura 19: Interior do Galpão na casa do Carreiro 1. **Fonte:** autoria própria, 2018.



Figura 20: Madeiras para fabricação e um carro de boi ao fundo. **Fonte:** autoria própria, 2018.



Figura 21: carro de boi em fase de manufatura. **Fonte:** autoria própria, 2018.

A entrevista foi iniciada com o Carreiro 1, a partir de seu relato sobre as dificuldades envolvidas na manufatura de carros de boi.

INRC: Gostaria que o senhor falasse de como se fabrica um carro de boi.

Carreiro 1: 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 se te explicar de quem é...Tinha muito material bom de carro de boi, siow... Tinha o Pau D’arco, Pequi, “Tatáju” (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 nada pra cá.

INRC: para o senhor, por que não encontra mais com facilidade?

Carreiro 1: tá tudo desmatado. É.

INRC: 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]

Carreiro 1: sim, eu fazia com ele...Aprendi com ele. 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...

Carreiro 1: Por causa do roubo de gado, né? Tanto que no último festejo já tinha menos pessoas, perto dos outros

Sobre a existência dos carros de boi em Cururupu, o Carreiro 2 respondeu:

INRC: Bom dia, Gostaria de saber do seu ofício de fazedor de carro de boi. O que o senhor pode me contar sobre?

Carreiro 2: 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.

INRC: Qual o motivo do senhor não ter um carro de boi?

Carreiro 2: 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. Minha família tinha muito, mas ninguém tem mais. [pausa longa]. Ter carro de boi tá caro, até mesmo ter o boi. É muito custoso treinar os bois, e depois de manso é visado por ladrão. Leva facinho pela corda.

Conforme narrado por ambos, poucos são os mestres carreiros que permanecem envolvidos com a manufatura de carros de bois em Cururupu, por motivos variados, como a problemas de saúde, idade avançada, dificuldades na obtenção de matérias-primas, especialmente a madeira, e um aspecto que chamou a atenção, que é o roubo dos animais, especialmente dos “bois cavalos”, que puxam os carros de bois.

Soma-se a tudo isso, a falta de tempo e dedicação para o treinamento dos bois, é necessário que os bois sejam envolvidos desde filhotes, para que possam ser amansados treinados e que aceitem os ornamentos para o desfile. São bois bastante ligados à família. Como informou o Carreiro 2: “tem que ter dois bois treinados, manso, desde pequenos, só boi macho, dois bois macho. O boi tem que ser domesticado na corda, domando [...]”.

As perguntas sobre o conhecimento foram retomadas, no sentido de avançar mais nos saberes e fazeres envolvidos na manufatura dos carros de boi:

INCR: Fale das etapas de feitura de um carro de boi. Começa com busca da madeira? O que se faz primeiro? (Figura 22).

Carreiro 2: A primeira coisa é fazer a mesa. Comprava um pau de 5 metros pra fazer o cabeçalho e a guia dele. Depois comprava um pau de dois metro e vinte pra fazer a lateral dele, que a gente diz “xeda”. Aí tem outro material mais curto, como reia e o assoalho. Mas o mais difícil a ser feito é o primeiro, a mesa, porque tem mais arremates e sustenta tudo (Figura 23).

INRC: e no Boi, o que vai no pescoço do boi?

Carreiro 2: A canga! Tem mais ou menos um metro e dez da peça da madeira (Figura 24).

INRC: aí vem a roda? Como faz a roda?

Carreiro 2: A roda não é mais de uma peça só. Faz ela de “píqui”. Essa é a mais fácil de fazer. Com um metro e trinta, da roda (Figura 25).

INRC: e aquele arco de ferro que segura as peças da roda, como que faz? Como é o nome dele?

Carreiro 2: rapaz...[pausa]...Num me a lembro, mas é com metro de chapa.

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

Carreiro 2: é o contrário: bota o arco na roda e a gente tira a medida da roda, em volta dela com uma fita, certinho, depois 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 e encaixa na madeira.

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

Carreiro 2: isso, aí ele vai fechando quando vai ficando frio. 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. Se a madeira soltar com um tempo de uso, é só ajeitar, ou trocar a madeira ou o ferro da roda.

INRC: Compreendi. O que que faz a zoadinha do carro de boi, que se chama “canto” ou “xiado”?

Carreiro 2: 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 baixo da xeda e em cima do eixo, que a gente chama de Soleira, é aquilo que faz ele ranjir, uma madeira mais mole. Quanto mais mole, mas xia, e quando a estrada tem buraco, aí que faz barulho.

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

Carreiro 2: tem influência demais, porque distrai o animal é um assunto melhor pro animal trabalhar, pra gente também é alegria, avisa quando tá chegando gente, tem gente cochila com o xiado.

INRC: E o festejo de carros de bois? As indumentárias do carro de boi, como eles caracterizam, é aleatório ou tem alguma coisa da roça...Como funciona?

Carreiro 2: 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 farinha, tem peixe seco...Tem tudo isso mesmo que pequeno, pra homenagear o povo da roça de onde vem os carros de boi.



Figura 22: Presidente da associação do quilombo Rio de Pedra explicando sobre o Carro de Boi. **Fonte:** autoria própria, 2018.



Figura 23: Roda em Produção. **Fonte:** autoria própria, 2018.



Figura 24: Canga de prender os bois. **Fonte:** autoria própria, 2018.



Figura 25: Roda de Carroças para futuros reparos. **Fonte:** autoria própria, 2018.

Sobre o festival dos carros de bois de Cururupu, a entrevista com o Carreiro 1 também demonstrou um saudosismo e as dificuldades de manter a tradição anual do encontro, principalmente no período da Pandemia da COVID - 19⁴, em decorrência das restrições de contato em pessoas e o isolamento social dos mestres de carros de boi.

Rapidamente, a entrevista caminhou para comparações entre diferentes edições do festival:

INCR: Poderia falar do festival de carros de boi de Cururupu. Como está sendo a retomada dos desfiles?

Carreiro 1: 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

⁴ A pandemia global do Corona Vírus, que impactou a humanidade, entre 2020 e 2022 teve fortes repercussões nas fases mais importantes da pesquisa, sobretudo em relação as perdas familiares de um dos autores, e de familiares de alguns interlocutores em Cururupu. Logo, a finalização das atividades e a sua ampla divulgação têm sido uma justa homenagem às vítimas da COVID - 19.

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: “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...

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

Carreiro 1: Dois mil reais, Dois e quinhentos... Agora só que o material tá muito caro. Tem peça que era 80 reais uma barra de seis metro. Hoje tá três mil reais pra um lado, pra dois dá 600. Como que vou pagar? Eu mesmo não tenho. Só já vindo contratado e comprado.

O ENCONTRO ANUAL DE CARROS DE BOIS DE CURURUPU

Em decorrência dos entrevistados terem mencionado o Encontro dos Carros de Boi de Cururupu (Figura 26), compreendeu-se que essa celebração também está associada fortemente aos modos de fazer carros de boi, e é nela que esse saber cultural ganha audiência, tanto para os cururupuenses, como também para os visitantes.

O festejo ocorre anualmente, entre a segunda e a terceira semana de novembro, sendo formado por um cortejo que atravessa vários pontos da cidade e se encerra na Praça de São Benedito, em frente à Igreja devotada a este santo. Atualmente, o Festejo é organizado pelo Instituto Negro Cosme e a Associação da Comunidade Quilombola de Rio das Pedras e com o apoio da municipalidade.



Figura 26: Material de divulgação do X Encontro de Carros de Bois de Cururupu, ocorrido em 2018, organizado pelo Associação de Remanescentes de Quilombos da Comunidade de Rio de Pedras. **Fonte:** Prefeitura Municipal de Cururupu.

O evento já é considerado pelo SEBRAE - Maranhão uma fonte renda no período da festa que também vem fomentando o turismo cultural e de base comunitária desenvolvimento econômico e cultural local pela mobilização e como atração do público de outras cidades.

Logo, o Inventário desdobrou-se para documentar as festividades do ano de 2019, que também envolve várias comunidades rurais, tanto quilombolas, como campesinas, além da população da sede do município. Para tanto, foi realizada uma terceira entrevista com o então presidente da Associação da Comunidade Quilombola de Rio das Pedras, denominado de Carreiro 3.

Segundo o organizador do Festival, em entrevista feita por mensagem de aplicativo de celular, o Carreiro 3 informa:

O ajuntamento de carros de boi com desfile e tudo, começou e, 2007 e 2008, com somente de 30 carros. Cresceu demais e em 2018 contamos mais de 100 carros de Bois participando do evento... Muitos carros enfeitados com bandeira de time, coisas da africana, misturando as histórias das famílias. Eles passaram pela cidade com muita alegria. O festejo 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 e comidas típicas para receber os participantes e turistas que podem presenciar alguns tambores de crioula e festeos de reggae entre uma barraca e outra. Já no dia seguinte, sempre no domingo

pela manhã, na alvorada, os carreiros se reúnem e saem em cortejo pelos bairros Areia Branca e Rodagem, onde ocorre um café da manhã, quando os carreiros vão em 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 revisitado o presente.

O ponto alto da festa ocorre quando o locutor da festa em um carro de som em frente ao palco montado em frente à Igreja de São Benedito anuncia cada carro participante, pronunciando nome e sobrenome do respectivo carreiro e o nome dos seus bois. Em cada pronunciamento ocorre uma aclamação pública, com gritos, palmas, assobios. Os preparativos do cortejo consistem em preparar as parelhas de boi e decorar os carros de diferentes maneiras (Figuras 27 e 28).



Figura 27: Boiadeiro e Bois no cortejo. **Fonte:** Autores, 2019.



Figura 28: Registro do Cortejo. **Fonte:** Autores, 2019.

Após a nomeação, a festa se transmuta para o palco, onde ocorrem as premiações para os carros de bois que chegam do cortejo. Segue a etapa de premiação, na qual os jurados avaliam vários quesitos como a melhor ornamentação, o carro de boi mais original, o mais animado e o que apresenta maior zunido (Figuras 29, 30 e 31).



Figura 29: Cortejo saindo da zona rural de Cururupu. **Fonte:** Autores, 2019.



Figura 30: Carro homenageando o time do Vasco, adentrando à sede de Cururupu. **Fonte:** Autores, 2019.



Figura 31: Carros de Boi decorados atravessando as ruas de Cururupu.

Fonte: Autores, 2019.

No festival de 2019 foi concedido um certificado para todos os carreiros, independentemente do mesmo ter sido premiado, com o objetivo de estimular à participação anual dos envolvidos (Figura 32).



Figura 32: Banner informando sobre o Festejo. **Fonte:** autoria própria, 2019.

Ainda sobre os festivais, Dona Nazaré, uma das organizadoras do Festival de 2017, em entrevista ao Portal “ICururupu” (2017), comentou:

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”⁵.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme documentado nesse artigo, tanto nas entrevistas realizadas com os mestres artífices, como os organizadores dos festivais de carros de boi, os modos de fazer, saberes e festividades em torno dessa referência cultural, apesar das dificuldades da manutenção dessas tradições sustentam a ideia de manutenção dos suportes de memória e história, além de fortalecer as identidades e culturas locais, evocando afetividade, compromisso, devoção e fé.

Tratar os carros de bois não apenas pelo viés reducionista do artefato em si, mas como um sistema formado por diferentes aspectos, como ancestralidade, ofício, saber fazer, domínio da técnica, transferência de conhecimento, adaptações e ressignificações, celebrações e valor simbólico, é essencial para compreender o processo de transformação de um meio de transporte, que, aparentemente encontra-se fora do seu tempo, em referência cultural local.

O advento dos veículos motorizados, a facilidade em se adquirir uma motocicleta, os diferentes tempos e espaços geracionais, a dificuldade da aquisição de matérias-primas e o alto valor da madeira são aspectos que pontuam as falas dos interlocutores no sentido de entender o quanto custoso é manter a manufatura dos carros de bois. Custo que não se reduz ao financeiro, mas sobretudo, em decorrência dos choques de tempo; o passado e o presente, a memória que permanece e a memória que se foi.

A esse respeito, Certeau (1994) 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.

Conforme pontuou Machado (2006), 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

⁵Para conferir a matéria completa ver: <https://icururupu.com.br/cultura-e-tradicao-no-ix-encontro-de-carro-de-boi-em-curupu/>

como um anti-texto à racionalidade do mercado e das relações sociais do capitalismo moderno.

A elaboração das etapas iniciais do INRC corroborou com as interpretações de Machado (1996), pois registros realizados apontam que os carros de boi mesmo com toda a sua centralidade para o modo de vida das pessoas de Cururupu, faz referência a um passado, que reluta e conflita com a estética dominante do presente, marcado pelo esquecimento e marginalização dos suportes de memória não hegemônicos em nome do futuro em que mora um suposto progresso.

Por meio do INRC foi possível perceber que Cururupu preserva o seu passado quando escolhe visitá-lo pelos “caminhos dos carros de bois” transformando um artefato cotidiano em uma referência cultural, tornando-os suportes da memória ao mesmo tempo que torna a memória um suporte da história.

Neste contexto, história, cultura, memória e identidade exaltam uma relação profunda contidas em todos os aspectos da vida que se relacionam com a produção artesanal dos carros de boi em Cururupu por meio de permanências e descontinuidades, singularidades e pluralidades que marcam o modo de vida local. Logo os ofícios, saberes e celebrações em torno do carro de boi para além da produção de conhecimento necessita de incentivo por meio de políticas públicas específicas a fim de que não se transforme em futura memória que sobrevive sem a produção artesanal. É imperativo sua salvaguarda e seu reconhecimento, diante do que aqui expomos, como patrimônio cultural imaterial e de Cururupu.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

ANTONIL, André João. **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.

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

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.

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

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

DEL PRIORE, Mary; VENÂNCIO, Rentato. **Uma breve História do Brasil**. 2^o ed., Editora: Crítica, SP, 2006.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Monções e capítulos da expansão paulista**. 1^o ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e Fronteiras**. 1^o 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.

IBGE. Cidades. Censo 2021. Disponível em: www.ibge.br

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.

ICururupu. Disponível em:

<https://icururupu.com.br/cultura-e-tradicao-no-ix-encontro-de-carro-de-boi-em-cururupu/>

LONDRES, Cecilia. **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.

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, 2003.

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.

SOUZA, Gabriel Soares de. **Tratado descriptivo 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.

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

TROVÃO, José Ribamar. **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.

TROVÃO, José Ribamar. **Atlas Escolar Maranhão**. Antonio Cordeiro Feitosa; Grafset; Atlas Geográfico, FAE MEC; 2008.