

TEMPOS E MOVIMENTOS: UMA BREVE DIGRESSÃO CULTURAL DOS CARROS DE BOIS NO TERRITÓRIO GOIANO

TIEMPOS Y MOVIMIENTOS: UNA BREVE DIGRESIÓN CULTURAL DE LOS COCHES DE LOS BUEYES EN EL TERRITORIO GOIANO

ROMERO RIBEIRO BARBOSA

Geógrafo, Especialista em História do Brasil e História de Goiás, Mestre em Geografia e
Docente da Rede Estadual de Ensino do Governo de Goiás
2romeroribeiro@bol.com.br

Resumo: O objeto deste estudo surgiu das minhas experiências pessoais, inicialmente, na infância pura de menino roceiro, lidando, quase que diariamente, com a carpina de roça, a limpa de Rêgo d'água, a "bateção" de pasto e, sobretudo, como ajudante de carreiro (candieiro). Inicialmente, fizemos uma leitura da incursão dos carros de bois no território goiano, considerando suas funcionalidades rurais; no transporte de cargas e de pessoas, mais notadamente entre os séculos XVIII e XX. Para tanto, julgamos pertinente uma ligeira abordagem da cultura, uma vez que é a partir dela (da cultura) que o estudo em questão (carro de bois) será amparado e terá ressonância. Pois, é pela cultura que as populações interagem com a natureza, fazem a sua mediação com o mundo e constroem um modo de vida particular. Ela – a cultura – é uma constatação de que o espaço moderno ao negar a tradição, provoca a sua (re) existência numa convergência de conflitos, no mesmo tempo e espaço. E nesse contexto de (re) existência cultural está o exemplo da presença dos carros de bois no território goiano, numa via interpretativa de seus tempos e seus movimentos.

Palavras-Chave: Cultura goiana. Carros de Bois. Candieiro.

Resumen: El objeto de este estudio surgió de mis experiencias personales, inicialmente en puro niño roceiro infancia, que trata casi a diario con el carpintero de los campos, el Rego agua limpia, la "golpes" de los pastos y sobre todo como camino helper (Candieiro). Inicialmente, hicimos una lectura de la incursión de carros de bueyes en Goiás, teniendo en cuenta sus características rurales; para el transporte de carga y de personas, sobre todo entre los siglos XVIII y XX. Por tanto, consideramos enfoque de cultura ligera relevante, ya que es a partir de (la cultura) que el estudio en cuestión (carro de bueyes) y contarán con el apoyo de resonancia. Porque, es la cultura que las personas interactúan con la naturaleza, y mediar con el mundo y construir una forma de vida particular. Ella - la cultura - es la comprensión de que el espacio moderno para negar la tradición, hace que la (re) la convergencia de la existencia de un conflicto en el mismo tiempo y espacio. Y en este contexto de (re) la existencia cultural es un ejemplo de la presencia de carros de bueyes en Goiás, de una manera interpretativa de sus tiempos y sus movimientos.

Palabras-Clave: Cultura goiana. Coches de los bueyes. Candieiro.

1. INTRODUÇÃO

O objeto de estudo em questão surgiu das minhas experiências pessoais, inicialmente, na infância pura de menino roceiro, lidando, quase que diariamente, com a carpina de roça, a limpa de Rêgo d'água, a "bateção" de pasto e, sobretudo, como ajudante de carreiro (candieiro). Entre um intervalo e outro das atividades rurais, dava "diponta" no rio e, já no final da tarde, munido de embornal e pequenas pedras, saía para "caçar" passarinho. Mas isto está docemente guardado no baú da minha história, provando que as faces culturais dos sujeitos estão diretamente conectadas com o acervo das experiências que adquiriram noutros tempos.

Quanto ao embasamento teórico buscou-se realizar uma análise na geografia cultural e, também, de postulados na história de Goiás, na Sociologia, na Literatura Regional, na Antropologia, dentre outros. Para tanto, estruturou-se as seções da seguinte maneira: a primeira encadeia uma leitura da incursão dos carros de bois no território goiano, considerando suas funcionalidades rurais no transporte de cargas e de pessoas, mais notadamente entre os séculos XVIII e XX.

Na segunda, julgou-se pertinente uma ligeira abordagem do entendimento de cultura, uma vez que é a partir dela (da cultura) que o estudo em questão (carro de bois) será amparado e terá ressonância. Pois, conforme Claval (2001) e Almeida (2005), é pela cultura que as populações interagem com a natureza, fazem a sua mediação com o mundo e constroem um modo de vida particular. Dessa forma, analisar as trajetórias dos tempos e dos movimentos dos carros de bois, em Goiás, é identificar traços culturais de uma sociedade no seu tempo e espaço, mesmo que falar de identidade cultural, mediante um mundo cada vez mais cindido pela globalização atual, não seja uma tarefa fácil.

Na última seção, procedeu-se a uma discussão, retomando a história funcional dos carros de bois, para, em seguida, abordar o papel desempenhado por eles no período moderno. Por meio dessa leitura, constatou-se que os carros de bois prestam-se, na atualidade, aos interesses de decoradores, de políticos, de meios de comunicação, de olhares curiosos dos turistas que os vêem muito mais como espetáculo, ao torná-lo um objeto da mercantilização cultural. Nesse sentido, procurou-se discutir que o espaço moderno “nega” a tradição, uma vez que os carros de bois, de importância para os transportes em Goiás, prestam-se, atualmente, como propiciadores de espetáculo. Por outro lado, ele tem funcionalidade, ainda que reduzida, nas atividades rurais. Mas, seu papel está muito bem guardado na memória coletiva de muitos sujeitos, em Goiás, principalmente nas romarias que ocorrem nos municípios goianos de Trindade e Mossâmedes.

Os resultados alcançados foram possíveis dentro das condições objetivas desejadas, uma vez que, como já afirmado, discutir identidade cultural em uma sociedade padronizada pela globalização, constitui-se como missão difícil, porém desafiadora. Enfrentá-la foi “belo-belíssimo”.

2. OS CARROS DE BOIS NAS LIDAS DIÁRIAS: ECONOMIA, COMUNICAÇÃO E LAZER

Desde a sua efetiva colonização nas primeiras décadas do século XVIII – de modo mais específico com a exploração aurífera, iniciada em 1725 – o território goiano padecia das dificuldades de transportes e comunicação. Sua localização geográfica na plenitude do Planalto central brasileiro, distante dos grandes centros mais urbanizados (a exemplo de São Paulo e Rio de Janeiro) são as justificativas comentadas pela historiografia goiana. As primeiras formas de acessibilidade ao território goiano estiveram – em grande parte durante a história colonial no espaço goiano – condicionadas à utilização de canoas e muares (tropeiros), conforme analisou Barbosa (2003 e 2007).

Por conta da dimensão territorial do Estado, das distâncias entre os poucos municípios goianos da época e de outras opções de transportes mais modernos, os carros de bois passaram a ser a “saída” para outros limites geográficos. Desse modo, distante dos “roncos” dos veículos motorizados, os únicos a palmilhar o sertão goiano era o barulho dos carros de bois. Ramos (1984), observador da vida social do sertanejo goiano no século XIX, destacou que as marcas no território goiano eram comprovadas pelos carris profundos deixados à passagem pela roda ferrada dos pesados carros de bois. De acordo com Nogueira (2003), os carreiros, juntamente com os tropeiros, foram os grandes promotores da Marcha para o oeste, entre os séculos XVIII e XIX. Para Borges (2000), os carros de bois e as tropas eram os meios de transportes disponíveis em Goiás, ambos com capacidade de carga limitada por volume. Já no início do século XX com o desenvolvimento do transporte ferroviário e rodoviário em Goiás, mesmo favorecendo as comunicações apenas na parte sul e central do Estado de Goiás, a funcionalidade dos carros de bois resistiu, por muito tempo, no contexto rural goiano. Nesse sentido, conforme Borges (2000, p.54), “o trem de ferro e o carro de bois, bem como as tropas de burros, formavam um sistema modal de transporte responsável pela circulação de mercadorias e pelo incremento das transações comerciais no Estado”. Era comum nos terminais ferroviários e nas estradas boiadeiras, o apito do trem ser confundido com a manhosa cantiga dos carros de bois.

Ao analisar a história dos carros de bois no território goiano, nota-se que eram muitas as suas funcionalidades. Deus (2000, p. 147), destaca que os carros de boi, “juntamente com os muares, eram os responsáveis pelo transporte e para a comercialização e a distribuição dos produtos rurais goianos, além de atender a região de artigos indispensáveis”. E ainda, conforme destaca DEUS (2000), o trabalho dos carros de bois da primeira metade do século

XIX, quando não se limitava ao transporte microrregional de produtos da lavoura no interior da província, competia com as tropas na condução do sal. Conforme a autora, diante da crescente criação de gado e da conseqüente procura cada vez mais intensa pelo sal, de alto custo, as tropas (também de alto custo) foram substituídas pelos carros de bois em tal transporte. Por esse motivo, as estradas por onde transitavam os carros de bois ficaram conhecidas como “estadas salineiras”.

Os carros de bois exerceram importante utilidade no trabalho interno das fazendas, quer puxando milho, mandioca, lenha, feijão em rama ou cereais em saca ou para realizar mudanças, além do transporte de animais de médio e pequeno porte, como suínos e galináceos. Contudo, é importante acrescentar que o trabalho executado pelos tropeiros diante do baixo custo do frete cobrados pelos carreiros, não desaparece rapidamente do território goiano. Aos tropeiros, na segunda metade do século XIX, reservaram-se os fretes nobres e caros, e artigos luxuosos, ou, “as últimas novidades da corte”, como era preconizado naquele tempo (Ibdem, p. 148). A participação dos carros de bois na história de Goiás não ficou restrita à movimentação de cargas. Ele serviu ao transporte de passageiros, tanto para o atendimento de doentes quanto para o lazer de famílias. Nos casos de lazer, afirma Deus, (2000, p.151), “transportava as famílias de carreiros-proprietários e também as famílias amigas. As viagens de lazer eram freqüentes, geralmente se dirigiam a passeios de visitas de uma família a outra ou a festas profano-religiosas com a participação de carros de bois [assunto que abordaremos no final deste estudo], como a festa de Trindade”. Os carros de bois era, na observação de Nogueira (2003), o “*trailer*” dos velhos tempos, antes de o País se “embriagar” com as rodovias. A construção dessas rodovias e a ampliação dos trilhos de ferro, somados ao avanço da fronteira agrícola e a mercantilização da produção agrária exigiam meios de transportes mais rápidos e eficientes que reduzissem o tempo entre os espaços econômicos e o custo da circulação. Dessa forma, apesar da “lenta evolução técnica do caminhão e da precariedade das estradas, o transporte à tração animal fora logo substituído pelos veículos motorizados nos percursos de longa distância”, recorda Borges (2000, p. 55).

É possível, contudo, perceber que, com o advento do caminhão e do trem de ferro, ocorre uma acirrada disputa entre estes veículos motorizados e aqueles velhos carros de tração animal pelo domínio das estradas do sertão goiano. De fato, estruturado com rodas ferradas em gume muito cortante, os carros de bois causavam grandes estragos e destruía as já precárias rodovias. Por esse motivo, empresários do ramo pressionavam as autoridades goianas para que criassem Decretos que proibissem o trânsito daquele tradicional meio de transporte nas principais vias expressas do território goiano. Após muitas exigências por parte

daqueles manifestantes [comerciantes, fazendeiros, mascates entre outros] que optaram pelos veículos motorizados para condução de produtos e pessoas – dentro e fora do Estado de Goiás – um Decreto Federal foi discutido e aprovado na Assembléia Legislativa goiana. Deus (2000, p.154), comenta esse fato ao dizer que o então Governador do Estado de Goiás, Eugênio Jardim, fez o pronunciamento do Decreto no dia 13 de Maio de 1922, que constava que: “o recente Decreto do governo federal que subvenciona os estados que construírem e conservaram estradas, impõe a exclusão dos chamados carros de bois que por elas não poderão transitar”.

França (1985) observa também que os carros de bois, de eixo fixo e “ferrado” em gume muito cortante, era ainda o principal veículo de transporte em Goiás, nas primeiras décadas do século XX. Pode se imaginar, todavia, que os carros de bois por ser construídos de estruturas de ferro e madeira e este ao tocarem ao solo, causavam imenso dano nos caminhos goianos, até então, carentes de pavimentação asfáltica.

A partir daquele momento da aprovação do Decreto, a circulação dos carros de bois em muitas lidas rurais e urbanas passa a ser um problema a ser resolvido com o cumprimento daquilo que foi estabelecido por lei. Nesse caso, os carros de bois foram impedidos de exercer suas atividades tanto de cargas como nos transportes de passageiros, pelas estradas goianas, como também além de suas fronteiras.

Mas, como observa França (1985, p. 37), “os proprietários que conseguiam um volume de produtos, que compensasse os fretes carreiros, passaram a exportar para os centros comerciais servidos pela estrada de ferro”. França (Ibden) lembra que para compreender as distinções entre os carreiros¹, é importante, para aquele período temporal, dividi-los em duas categorias: o carreiro empregado e o carreiro autônomo. Este último atuava como empreiteiro de transportes a frete, tanto às viagens de porta como as de longo curso. Esse carreiro não obtinha vínculo empregatício e possuía, geralmente, uma pequena propriedade, uma vez que tinha que dispor de pastagens para a boiada dos carros nos intervalos das viagens. A segunda categoria – o carreiro empregado – possuía vínculo empregatício; era o trabalhador rural para atividade específica. Seu trabalho consistia nas viagens de porta, ou seja, aqueles com trajeto curto. O trabalho do carreiro empregado era o de transportar bens ora dentro dos limites da propriedade, entre as lavouras e a sede, ora entre esta e o núcleo urbano mais próximo. O transporte crescente de gêneros agrícolas, até o ponto de embarque pela ferrovia, ampliou progressivamente o mercado para a exploração do frete carreiro. Contudo, essa atividade

¹ - Aqueles que comandavam os carros e os bois, conhecidos também como “candieiros”.

permitia ao carreiro complementar as rendas advindas da exploração do solo de seu sítio. Paradoxalmente, em termos econômicos, nas duas primeiras décadas do século XX, os carros de bois passaram a ser incapazes de competir com os carros e trens motorizados em preços e fretes, e, sobretudo, no desempenho da velocidade com que se locomoviam. As viagens tornaram-se cada vez menos frequentes. A estrada – rodovia – passa a ser uma exclusividade de uso dos automóveis.

Mas, por outro lado, como instrumento de trabalho econômico e eficaz, os carros de bois tiveram importante papel na fase de formação urbana de muitas cidades, não só em Goiás como em muitas regiões do País (DEUS, 2000). O crescimento das cidades reunia pessoas que chegavam por meio dos mais diversificados meios: a pé, de caminhão, de carros de bois, de automóveis e de jardineiras². Nas palavras de França (2008), eles foram os verdadeiros vetores de comunicação no sertão goiano. Em Goiás, o processo de crescimento dos núcleos urbanos ocorreu especialmente durante a segunda metade do século XIX e na primeira do século XX, a exemplo da construção da sede administrativa do governo goiano, hoje, Goiânia, a capital do Estado.

Deus (2000, p. 154), lembra que: “quando foram construir a sede administrativa do governo em Goiânia, na década de 1930, lá estavam os carreiros, arrastando pedra, abrindo valas, erguendo paredes, fazendo comissão de frente com seus bois, trazendo, contraditoriamente, o progresso para Goiás”. Noutros momentos, os carreiros eram chamados para desatolar os caminhões, seus rivais, nas estradas goianas, tornadas um verdadeiro lamaçal. Embora hoje eles tenham se tornadas figuras quase lendárias, os carros de bois (re) surgem para provar suas (re) existências nos tempos ditos modernos.

3. A (RE) SIGNIFICAÇÃO DA CULTURA E SUAS (RE) EXISTÊNCIAS NOS TEMPOS MODERNOS: A PRESENÇA DOS CARROS DE BOIS

Discorrer acerca dos significados dos aspectos culturais e suas (re) existências num mundo moderno enviesado pelas ações globalitárias não é tarefa fácil. Presenciamos o surgimento de (re) invenções culturais tipificadas do modelo econômico vigente onde a cultura mesmo sendo, em alguns momentos, refratária do mercado, não tem como negá-lo. Mesmo assim, concordamos com Hall (1997) quando afirma parecer improvável que a globalização simplesmente vá destruir as identidades nacionais. Para Barbosa (2007), as sociedades, além da organização do trabalho, da elaboração de instrumentos de produção, do

² - Muito semelhante aos modelos de ônibus atuais, mas que transportavam as cargas sob o teto, do lado externo do veículo.

modo que cultivam a terra, a definição dos códigos lingüísticos, a operação lúdica, os jogos, o contato com a natureza e a criação de novos padrões societários, envolvem a cultura como categoria da identidade humana. Nesse sentido, é mister concordar com Costa (2004) de que sem a cultura, o homem se tornaria o mais desprotegido dos animais.

Sobre esse assunto, Almeida (2008) entende que a cultura é uma rede tecida pelas sociedades, carregada de significados múltiplos que só podem ser decifrados quando inseridos em seu próprio devir histórico e social. Talvez seja por isso que a mesma autora, noutro momento (2007), vai afirmar que a identidade adquire feições de resistências.

Por esses motivos, torna-se importante uma análise da cultura, considerando as trajetórias socioespaciais dos carros de bois e suas contribuições para pensar em um tempo no território goiano, quando eles desempenharam importantes papéis na economia, na socialização e na identidade da sociedade sertaneja.

Os carros de bois se apresentam como instrumentos bastante rústicos e, se bem analisado, pode ser considerado uma verdadeira obra de engenharia ou de arte, aonde a simetria e noções de cálculos são perfeitamente observadas. Muito embora apresentando denominações diferentes entre as diversas regiões do Brasil, os carros de bois em Goiás são compostos basicamente de três partes: o par de rodas (também chamadas de rodeiro), o eixo e a mesa. A matéria-prima para se construir tal instrumento é basicamente a madeira e o ferro. As cangas e os cambões são os acessórios que atrelam os bois. O touro para compor os carros deve ser castrado, pois, assim, torna-se manso e submisso ao trabalho de carga de mercadorias e pessoas.

Nesse raciocínio, lembrar a saga dos carros de bois é, como foi abordado por GÓMEZ (2007, p.123),

“trinchar um diálogo com su pasado para conservar, em médio de estructuras novedosas, parte de su legado cultural, resignificando su identidad, la cual entendemos aquí como el conjunto de normas y su percepción, apropiación, defensa y perpetuación por parte de los miembros de La comunidad”.

É necessário, todavia, perceber que, como tem dito Chaveiro (2005), a modernização apesar de ser avassaladora e hegemônica não erradicou a cultura; e que essa, embora resistindo, não se impõe. Mesmo não portando as mesmas funcionalidades que obtivera em tempos idos, os carros de bois são utensílios presentes na vida, na história e, sobretudo, na memória coletiva do povo goiano.

Em algumas regiões rurais goianas, ele ainda é muito útil nas atividades de pequenos proprietários, inclusive enquanto medida volumétrica do milho, por exemplo. A expressão

“um carro de milho” ou uma “carrada de milho”, conforme expressão de Bernardes (1986) é um padrão, por sinal, que insiste em permanecer até hoje nos meios rurais de Goiás.

Na literatura goiana, os carros de bois enredam as histórias dos romances, dos causos e das crônicas vazados em uma linguagem pitoresca, em sintonia com a vida rural de seus personagens. Em *Jurubatuba*, de Carmo Bernardes (1997, p. 12), eleva-se o dialeto roceiro à categoria artística de língua literária. Em uma dessas linguagens, está um trecho desses acontecimentos com a marca histórica dos carros de bois e seus condutores: Já quase saindo na divisa da mata com o campo, ajudei um carreiro encarretar uma tora no carretão. Os bois treitavam, e ele xingando muito e perdendo a paciência com os bois (...) carreiro é uma classe de gente cruel para xingar e eu, sabendo disto, calei minha boca...

Em *Quarto Crescente: Relembrações* (1986, p. 41), o mesmo autor não deixa ofuscar de sua memória os momentos em que se deu a sua peregrinação para o Estado de Goiás, indo diretamente para o meio rural, na lida com os carros de bois: “retomo o relato interrompido, trago à lembrança a nossa peregrinação, a tropinha magra e cansada, a minha infância pura de menino roceiro já na idade de candieiro de bois”.

Na música popular de Goiás, também se ouve as histórias contando as marcas que os carros de bois deixaram nas estradas do sertão. No pequeno trecho da música “Poeira”, interpretada por Nilton Rabello: “... O carro de boi lá vai, gemendo lá no estradão, suas grandes rodas fazendo profundas marcas no chão, vai levantando poeira, poeira vermelha, poeira do meu sertão...” há a exaltação deste veículo.

Mas, os carros de bois estão presentes na vida contemporânea do povo goiano também. É fato de que “com a globalização e o estreitamento das distâncias transformando uma realidade estratégica com conseqüências econômicas incalculáveis”, conforme expressou Vírilio (1997), o tempo dos carros de bois é a negação do presente. A velocidade com que as ações urgem no território faz com que determinados objetos se tornem paradoxos da realidade. Assim é o tempo dos jegues, da carroça, da charrete, do trem de ferro, do cavalo, da bicicleta, entre outras maneiras de mobilidades que auxiliaram a sociedade goiana na circulação socioeconômica em outro momento de sua história. No tempo da pressa, como já afirmado, eles estariam, por assim dizer, ultrapassados – mas não extirpados da história, da memória e, portanto, das resistências culturais da goianidade sertaneja. Eles – os carros de bois – estão expostos, como objetos de contemplação e decoração [e até mesmo como objeto exótico para muitos] na porta das entradas de alguns restaurantes que oferecem aos seus visitantes comidas típicas feitas em fogão à lenha. Ainda como objeto de decoração, esses carros podem ser encontrados em jardins de mansões de pessoas que talvez nunca viram um

carro de bois na sua verdadeira acepção. Em alguns restaurantes rurais, hotéis-fazenda, fazenda-hotéis e pousadas, os carros de bois prestam-se como mesas para a disposição dos recipientes [panelas, pratos, vidros e latas de condimentos, tigelas para sobremesas etc.] que portam os alimentos para o café da manhã, almoço ou jantar.

Nas festas de tradição religiosa (Trindade e Mossâmedes, a título de exemplo), os carros de bois estão presentes, mesmo que a religião também possa vir a ser espetáculo, divertimento, visão e exterioridade, conforme acrescentou Almeida (2008). Naturalmente, isso ocorre muito mais em uma condição de instrumento que possibilite encandear interesses de diversos seguimentos sociais: políticos, turistas, emissoras de comunicação, públicos sagrados e profanos.

Mas não podemos deixar de acrescentar que, para o carreiro “tradicional”, sua presença na romaria conduzindo seu carro de bois, tem um significado muito especial, porque porta-se como referência simbólica ou testemunho dos tempos do que a simples exposição nas romarias. Talvez, para ele, o momento de sua exposição juntamente com seu carro de bois, seria uma maneira de demonstrar sua resistência cultural muitas das vezes transmitida de muitas gerações.

OLIVEIRA (2005), ao analisar a presença dos carros de bois na festa do Divino Espírito Santo, no Município goiano de Mossâmedes, deparou com outras funcionalidades dos carros de bois. Os carros de bois são também o meio de transporte utilizado para conduzir as famílias até o santuário. Por outro lado, esse público que despende seu olhar em direção ao espetáculo buscado na presença dos carros de bois é influenciado pelo momento atual de uma sociedade consumista. Nas palavras de Bourdieu (2002), *Il est, évidemment, influencé par qui se passe autour d’elles comme symbole du refus d’une société consumériste et superficielle*³. Noutras palavras, trata-se de *La prduction d’une image que Le sujet elabore em utilisant sés facultes cognitives*⁴, segundo observação de Mannoni (1998).

E, em muitos casos, os objetos simbólicos – como no caso dos carros de bois nas romarias - são mais lembrados enquanto mercadoria no templo dos espetáculos, do que uma tentativa de resgate para uso como nos tempos idos. Mesmo por que são vistos como a contradição dos tempos modernos embalados pela velocidade dos acontecimentos novos e dos novos objetos.

³ Ele é, evidentemente, influenciado por que se passa em volta deles como símbolo da recusa de uma sociedade consumista e superficial.

⁴ - A produção de uma imagem que o sujeito elabora, utilizando suas faculdades cognitivas.

E ainda, ao analisar os aspectos culturais – fixando nos carros de bois – de um determinado território, sociedade, grupo ou lugar é importante lembrar o que afirmaram Claval (2002, p.37) e BARBOSA (2008, p. 204), “o que importa é compreender o sentido que as pessoas dão à sua existência”. Nesse sentido, retorna-se a Claval (2007, p. 149): “todos os fatos geográficos são de natureza cultural”.

O que se pode concluir com esta afirmação é que as técnicas de produção, de transportes e os hábitos pertencem à esfera da cultura. Os carros de bois, portanto, se incluem no plano cultural [seja material ou imaterial] do espaço e, por conseguinte da sociedade goiana. Mesmo que nos tempos modernos o espaço venha a negar essa tradição, ela tende sempre a (re) existir. Mesmo que na vanguarda de propiciadores de espetáculos, características que os carros de bois ganharam destaque nos tempos atuais.

4. O ESPAÇO MODERNO “NEGA” A TRADIÇÃO: UTILITÁRIOS ENTRE OS SÉCULOS XIX E XX, ESTANDARDIZAÇÃO DE ESPETÁCULO NO SÉCULO XXI

Na denominada “geografia andante”, no dizer de Martins (1997), o território brasileiro é a marca de um país ávido pela conquista do espaço (BARBOSA, 2007). Aventureiras e arriscadas foram as expedições rumo ao interior do país. O território que se formava e toda sua natureza seria afetada pela empresa colonizadora portuguesa. Uma nova etapa na história econômica do país passa a existir gradativamente com o estabelecimento da economia aurífera.

Fundamentado no trabalho escravo e, no lombo dos eqüinos, o transporte da produção, primeiros descobertos auríferos ocorreram às margens dos córregos e rios do Estado de Minas Gerais (Palacin, 1995). Os híbridos era a única opção para o enfrentamento dos espaços dentro e fora do território goiano. Tanto para o transporte de pessoas e gêneros alimentícios, como também dos resultados adquiridos com a exploração aurífera. Vale lembrar que a mobilidade social no território goiano em função da mineração se estende até a segunda metade do século XVIII, e, gradativamente, o espaço goiano dá lugar ao surgimento da agropecuária, especialmente nos séculos XIX e XX, conforme constatou Barbosa (2007). Começa a aparecer a chamada “Fazenda Goiana”. Assim, com uma economia extensiva, os cavalos, os muares e os carros de bois consolidaram sua importância às atividades do sertão.

Uma grande leva de migrantes mineiros e nordestinos se dirige para o sertão goiano, no século XIX, na expectativa de plantar roça e criar gado. Suas incursões e atividades cotidianas no espaço rural goiano estavam articuladas, direta e indiretamente, à presença dos

carros de bois. França (2008), ao realizar pesquisa acerca das trajetórias socioespaciais dos carreiros em Goiás, lembra que com todas as dificuldades de transporte daquele período e o alto custo das tropas, não se tinha alternativa a não ser pela utilização dos carros de bois. Assim, segundo Nogueira (2003), os carros de bois são introduzidos em Goiás a partir do ano de 1800, apesar de alguns estudos, a exemplo de França (1985) e França (2008), já apontarem com certa antecedência as atividades rurais e urbanas com a ação dos carros de bois. Inclusive, como fora constatado por aquela autora, muitos dos produtos comercializados em Goiás, eram transportados por carros de bois, além de servirem também como transporte de pessoas e pertences domésticos.

A partir do século XIX as funcionalidades dos carros de bois ganham novos sentidos, com o início das festas de Romaria em Goiás. Para Nogueira (2003), em 1830, época do começo da romaria, ele é introduzido no sistema de transporte da época. França (1985, p. 150), analisando a história econômica da Região do antigo Mato Grosso de Goiás, afirma que, naquela região de Goiás “fixara-se grande número de mineiros provenientes da região do triângulo mineiro que desenvolveram a agricultura e a pecuária e fora com os seus carros de bois à festa de Trindade”.

Nas pesquisas elaboradas por França (2008), acerca da Romaria do Divino Pai Eterno, no ano de 2008, foi constatado o quantitativo de 344 carros de bois, provenientes de 58 municípios goianos. Foi comprovado também que os municípios que mais se destacaram com a presença dos carros de bois na romaria foram: Damolândia, 38; Anicuns, 27; Ouro verde, 27 e Mossâmedes com 24 carros presentes na romaria. Nessa última romaria de Trindade (2014) aquele número obteve um acréscimo de mais de 10%, conforme nos informou o secretário de cultura daquele município. Foram cerca de 380 carros de bois presentes na romaria do Divino Pai Eterno.

Sobre a romaria do Divino Pai Eterno, de Trindade, Coelho (2003) afirma que a festa se iniciou na primeira semana do mês de julho, ano de 1840, a partir do instante em que foi encontrado um medalhão de barro contendo a Santíssima Trindade. Considerada uma das mais representativas festas do catolicismo popular no Brasil, nela há os que pagam promessas, os que comercializam os que têm a tradição de desfilar com os carros de bois e os que procuram se divertir. Nessa festa há o tradicional encontro de carros de bois de vários municípios goianos, vizinhos da cidade de Trindade: Americano do Brasil, Anicuns, Povoado de Capelinha, Itaberaí, Sanclerlândia, Mossâmedes, Damolândia, dentre outras.

A manifestação popular do desfile dos carros de bois também acontece no município de Mossâmedes, situada na mesorregião do Centro Goiano, distante a 145 Km da capital,

Goiânia. Naquele município, a romaria do Divino Espírito Santo, realizada na segunda quinzena do mês de agosto, teve início com a presença dos carros de bois. A romaria de Mossâmedes teve início no ano de 1991, coordenada por um antigo morador e proprietário rural chamado Antônio Horácio Amorim, mais conhecido como “seu” Tota, como foi constatado na pesquisa feita por Oliveira (2005). Os romeiros saem de suas regiões em direção à fazenda Conceição, a 7 km de Mossâmedes, onde o proprietário é o senhor José Barbosa. Ali, os carreiros permanecem até a sexta-feira do último final de semana do mês de agosto, quando saem em peregrinação da fazenda Conceição até a cidade de Mossâmedes, para o tradicional desfile dos carros de bois (Oliveira, 2003). A fazenda é o local em que se realiza o tradicional “pouso dos carreiros”, onde todos se agrupam, sentam, cantam, dançam, comem e contam suas lembranças de famílias de quem herdaram essa tradição. Durante o percurso dos carreiros em direção a cidade Mossâmedes, muitas músicas que retratam a história desses sujeitos e seus carros de bois, são entoadas. A música de autoria de Walter José, antigo carreiro, tem esta vertente: ...levantei cedo e juntei a boiada, a fé no peito e os pés no chão, meu velho carro cantou na estrada, e o pó vermelho levantou no chão, num passo lento saiu a jornada pra romaria d meu coração...

Por esses motivos, é importante perceber como as tradições resistem em espaços de tempos diferentes. Os carros de bois, hoje, são pouco utilizados se comparados ao seu uso entre os séculos XVIII e XX, por meio das diversas funcionalidades que exerciam. No entanto, eles permanecem enfrentando as negações dos espaços modernos, a exemplo do ocorrido no território goiano.

Desse modo, constatou-se que os carros de bois, de meio de transporte mais acessível do sertão goiano entre os séculos XVIII e XX, chegam, na última década do século XX, aos olhos dos expectadores, como um símbolo-troféu pitoresco, recuperado dos arquivos da história, em um maravilhoso “museu mambembe”, nas expressões de Deus (2000, p. 160). Os anos noventa reinventaram o costume da locomoção em carros de bois à festa de Trindade, em plena realidade cibernética, não como necessidade ou alternativa para o transporte, ao contrário, mas no sentido de reinterpretação, que se apóia em uma conjuntura favorável.

O resultado de tudo isso é que a Romaria dos carreiros da Fé é também a Romaria do Espetáculo, assim como aconteceu com outros eventos tradicionais de Goiás, como o Ralli de jegues de Turvânia, o *Jeep cross* de Sanclerlândia, as Cavalhadas de Pirenópolis, a Procissão do Fogaréu, na cidade de Goiás, dentre outras que foram, conforme sintetiza Deus (2000), reduzidas à sua dimensão de espetáculo, a que se assiste sem participar.

A presença dos carros de bois nas romarias goianas ao mesmo tempo em que promove a apresentação simbólica da cultura de uma determinada época, de uma determinada sociedade demonstrando seu valor cultural herdado de outras gerações, promove também contradições em tempos de globalização. Nesse sentido, o espaço moderno e a tradição convergem em uma arena de conflitos, em um encontro antagônico de um “Goiás Novo” e de um “Goiás Velho”, conforme analisou França (2008). Nesse caso, apesar das (re) existências culturais, a exemplo dos carros de bois, o espaço moderno, cada vez mais, tende a negar a tradição. Contudo, pode-se admitir, conforme leitura de Chaveiro (2005, p. 61), de que o que ocorre não é apenas uma mercantilização da tradição cultural, mas o testemunho de que o mundo ruidoso gera um sentimento de cansaço, elaborando a antinomia como solução.

A tradição e funcionalidade dos carros de bois passam a ser a solução escorregadia que passou, mas é lembrada embora sem o suor e os calos das mãos que “ferraram” os bois e comandam “veículos” mais apressados na urbe atual. Talvez fosse melhor sintetizar, como disse Olanda (2001), que o que está em voga nesses tempos de (prag) matismo capitalista, é a determinação do fazer apressado em detrimento do fazer pensado. Mas, por outro lado, negar a presença da tradição - como no caso dos carros de bois - é tentar provocar uma ruptura cultural na história da sociedade goiana, como expressou Rosa (1974, p. 167) de que “o tempo amainou, mas não destruiu”.

5. PARA NÃO CONCLUIR...

O que se pode concluir com esse estudo acerca da cultura dos carros de bois em Goiás, é que, apesar da globalização e seus *ethos* de modernizador e, sobretudo, mercantilizador, não se pode negar a (re) existências culturais dos sujeitos nele assentados. Nesse território, há uma trama de relações entre as formas espaciais e as relações entre sujeitos que podem ser extirpados da história pessoal. Pois, conforme Saquet (2007, p. 114), o território é um lugar substantivado por relações ou territorialidades e é constituído histórica e geograficamente. Para aquele autor, o território “significa economia, cultura, política e natureza”, ou, como é entendido por Haesbart (2004), como um conceito demasiadamente amplo dotado de uma visão polissêmica visível na geografia.

A leitura que foi procedida acerca dos carros de bois em Goiás estimula uma reflexão que, mesmo com a modernidade do território, onde, conforme Nogueira (2003), o endividamento é a norma, e ultrapassam os limites mais elementares da razão. Os elementos culturais do território goiano não devem existir apenas como objetos materiais e simbólicos

propiciadores de espetáculos para determinados segmentos sociais. Ela – a cultura – é uma constatação de que o espaço moderno ao negar a tradição, provoca a sua (re) existência numa convergência de conflitos, no mesmo tempo e espaço. Dessa forma, Chaveiro (2008) afirma que a disputa cultural, econômica e simbólica pelo sertão goiano é correlata ao modo, por exemplo, que o território goiano se insere no atual mundo. Essa inserção veloz, diretiva e economicista, faz com que aja, no campo da cultura - e de outras manifestações – uma rica hibridagem, convergência, ações de conflitos, na observação daquele autor.

Nesse mesmo raciocínio está o ponto de vista de Hall (1997, p.83), quando tece reflexões importantes acerca de globalização e seus impactos nas culturas locais. Para ele “a identidade e a diferença estão inextricavelmente articuladas ou entrelaçadas em identidades diferentes, sendo que uma nunca anula completamente a outra”. Talvez, por esse motivo, estamos diante daquilo que se pode denominar de “homens produzidos”, ou “identidades partilhadas”, utilizando as expressões do próprio autor (1997).

Com o passar dos tempos e a chegada da modernidade em Goiás, os carros de bois ainda se fazem presentes em algumas propriedades goianas. De maneira mais quantitativa, eles estão presentes também nos encontros das festas das Romarias do Divino Pai eterno, em Trindade, e Mossâmedes, na Romaria do Divino Espírito Santo. O diferencial, portanto, no seu aparecimento nas duas Romarias se deve ao fato de que, dessa feita, é sinônimo de penitência, uma vez que meios mais confortáveis de se locomover à festa já estão disponíveis para a população goiana (França, 2008).

Portanto, mesmo que o espaço moderno negue a tradição simbólica dissertada nesse estudo, pela participação dos carros de bois, e suas marcas na história do território goiano entre os séculos XVIII e XX (e depois, no século XXI), eles tenderão a (re) existir, retomando as (re) significações culturais presentes nos tempos modernos desse território.

Analisar a história cultural de Goiás, por meio da tradição dos carros de bois é, como bem define TELLES (2005), reconhecer que o goiano vive na cidade com um carro de boi cantando na memória. Acredita, pois, na panela cheia, mesmo quando a refeição se resume em abobrinha e quiabo.

6. REFERÊNCIAS

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

ALMEIDA, M. G. **Manifestações culturais: uma abordagem geográfica para a valorização e gestão patrimonial das paisagens culturais**. Goiânia: IESA/UFG, 2008 (Projeto de Pesquisa).

ALMEIDA, M. G. Fronteira, territórios e territorialidades. **Revista da ANPEGE**, Fortaleza, n. 2, p. 103-114, 2005.

BARBOSA, R. R. **Os caminhos de Goiás: das primeiras expedições às potencialidades turísticas atuais**. Cidade de Goiás: VIII EREGEO, 2003.

BARBOSA, R. R. **Rali de jegues de Turvânia – GO: a refuncionalização da paisagem para o lazer e turismo no Mato-Grosso Goiano**. 2007. 170 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2007.

BARBOSA, R. R. **Antigas tradições e novas temporalidades: as (re) existências culturais festivas nos municípios da antiga região do Mato Grosso Goiano**. Goiânia: IESA-UFG, 2008 (Projeto de Tese de Doutorado).

BERNARDES, C. **Quarto crescente (relembrações)**. Goiânia: EdUFG, 1986.

BERNARDES, C. **Jurubatuba**. Goiânia: EdUFG, 1997.

BORGES, B. G. **Goiás nos quadros da economia nacional: 1930-1960**. Goiânia: EdUFG, 2000.

BOURDIEU, P. Entretien avec Pierre Bourdieu. **Revista Flux News**, n. 27, jan. / fev. 2002.

CHAVEIRO, E. F. Traços, linhas e matriz para a compreensão de um Goiás profundo. In: CHAVEIRO, E. F. **A captura do território Goiano e a sua múltipla dimensão socioespacial**. Catalão: Modelo, 2005. p. 168-188.

CLAVAL, P. A contribuição francesa ao desenvolvimento da abordagem cultural na geografia. In: CORRÊA, R. L.; ZENY ROSENDAHL, Z (orgs.). **Introdução à geografia cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

CLAVAL, P. A revolução pós-funcionalista e as concepções atuais da geografia. In: MENDONÇA, F.; KOZEL, S. (orgs.), **Elementos de epistemologia da geografia contemporânea**. Curitiba: EdUFPR, 2002. p. 11-43.

COELHO, T. O. **O comércio varejista periódico no tempo-espaço da festa do Divino Pai Eterno em Trindade**. 2003. 145 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2003.

DEUS, M. S. **Romeiros de Goiás: A Romaria de Trindade no século XX**. 2002. 145 f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2000.

FRANÇA, M. S. **Terra, trabalho e história: a expansão agrícola no “Mato Grosso” de Goiás – 1930 – 1955**. 1985. 174 f. Tese (Doutorado em História Social), Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

FRANÇA, R. D. **As trajetórias socioespaciais dos carreiros da fé da Romaria do Divino Pai Eterno, em Trindade – Goiás**. 2008. 163 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2008.

GÓMEZ, L. M. G. Migración indígena, patrones sociales y resignificación cultural entre los indígenas sikuani del medio Rio Guaviare, Colombia, 1958 – 2001. In: CRUZ, B. N.; URIBE, M. **Nuevas migraciones y mobilidades - nuevos territorios**. Caldas (Colômbia): Centro Editorial Universidad de Caldas, 2007.

HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 1997.

HAESBBAERT, R. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

MANNONI, P. **Les représentations sociales**. Paris: Presses Universitaires de France, 1998.

MARTINS, José de Souza. **Fronteira: a degradação do Outro nos confins do humano**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

NOGUEIRA, W. C. **Mestre carreiro**. Goiânia: Autor, 2003.

OLANDA, E. R. **A formação territorial de Mossâmedes – GO: da Aldeia de São José aos novos limites municipais**. 2001. 164 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2001.

OLIVEIRA, R. A. **O rural e o urbano na festa do Divino Espírito Santo, na cidade de Mossâmedes – GO**. 2003. 64 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia), Universidade Estadual de Goiás, Cidade de Goiás, 2003.

OLANDA, E. R. **Turismo religioso na cidade de Mossâmedes – GO: caminhada e esperança**. Cuiabá: EETUR / UFMT, 2005.

PALACÍN, L.; MORAES, M. A. S. **História de Goiás (1722-1972)**. Goiânia: EdUCG, 1995.

RAMOS, H. C. **Tropas e boiadas**. Goiânia: Cultura Goiana, 1984.

ROSA, J. **Por esse Goiás afora**. Goiânia: Cultura Goiana, 1974.

SAQUET, M. A. **Abordagens e concepções sobre território**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

TELES, J. M. **Crônicas de Goiânia**. Goiânia: KELPS, 2005.