

ALÇA-PRIMA

Geograficamente, o Pantanal pode ser considerado o acidente de maior realce de Mato Grosso, tanto pelo aspecto natural quanto cultural. Bastaria a extensa planície sedimentar drenada pelo Paraguai e seus tributários, com suas "colinas isoladas" ou "baixos espigões" para caracterizá-lo. Acrescentando-se ao relevo as diversas formações vegetais existentes, que recobrem uma área de 156 298 quilômetros quadrados, tem-se um dos quadros mais belos que a natureza esculpiu no Brasil.

Adaptada a tão extraordinária paisagem física surgiu uma ocupação humana cuja economia reflete bem as condições do meio. Inegavelmente, a atividade pastoril tem mais ênfase. Todavia a importância do Pantanal não se resume apenas à sua pecuária, reflexo dos "barreiros" das "lagoas salgadas" e dos excelentes tapetes de vegetação graminóide, mas, sobretudo, de outros recursos vegetais, de fato, nesta multiplicidade de formações vegetativas, consequência de condições ecológicas especiais, não se salientam economicamente apenas as pastagens, mas ainda ocorrências industrialmente importantes, como as portadoras de essências taníferas, próprias dos bosques chaquenhos. Estes ocorrem no sentido longitudinal do rio Paraguai, entre os meridianos de 57° e 58° e os paralelos de 20° e 22°, iniciando-se nas proximidades da confluência dos rios Apa e Paraguai indo até as nascentes do Nabileque, no sentido norte-sul. Tal vegetação, de grande importância econômica, há muito vem sendo aproveitada pelas indústrias instaladas em Pôrto Murtinho. Atualmente seus reflexos já ultrapassaram as fronteiras de Mato Grosso, repercutindo principalmente nos curtumes paulistas.

Até a industrialização, as espécies taníferas passam por uma série de fases, tôdas exigindo sacrifícios, mormente as de natureza extrativa.

O extrativismo está a cargo de indivíduos especializados, em conjunto denominados "obrajeiros", que se instalam próximo aos locais de ocorrência, corte e preparação das toras a serem enviadas às indústrias. Tais locais são conhecidos por "obraje".

A tarefa é duríssima tanto para os "obrajeiros" quanto para os animais de tração. O trabalho se inicia com o levantamento do local que permite a previsão da área, tendo-se assim uma idéia das possibilidades. A seguir, faz-se o projeto e divisão em lotes que variam conforme o número das espécies, estabelecendo-se consequentemente conjuntos maiores e menores de acordo com a frequência. Os lotes que possuem muitas espécies terão menor área e vice-versa. Paralelo ao planejamento executam a demarcação das árvores a serem abatidas, estabelecendo as picadas para os "urus" que são os machadeiros principais e seus auxiliares ou machadeiros secundários, denominados "guairos". Além das picadas menores, constroem também outra maior, a picada mestra ou "maestra", para onde convergem as picadas menores e as toras derrubadas a machado. Depois do corte, realizam o desbaste, aproveitando o comprimento da árvore. Retirados os galhos, as toras são levadas às picadas "maestras" pelo processo de arrastamento, por intermédio de uma ou duas juntas de bois. Em seguida são conduzidas às estradas carroçáveis, onde são baldeadas para a "alça-prima".

O transporte pela "alça-prima" é também penoso. E para melhor compreendermos, podemos citar os bois que a conduzem, cuja existência geralmente não ultrapassa quatro anos, enquanto em outras áreas do Brasil atingem cerca de quinze anos, em média. As subidas e descidas entremeadas de águas e atoleiros dificultam demasiadamente o trajeto não só aos bois, mas ainda aos condutores que não se resumem apenas a um "carreiro" e um "candieiro", pois, todos participam do trabalho provocando uma barulhada tremenda em antagonismo à solidão do Pantanal.

A "alça-prima" é uma carroça apropriada ao transporte das toras de quebracho, angico e outras espécies que ocorrem nos bosques chaquenhos. Carroças e carros de boi tão úteis em outras áreas do Brasil onde os obstáculos são mais fáceis de serem vencidos, não poderiam resolver no Pantanal o problema do transporte porque as condições não favorecem. No Baixo Pantanal o relevo não é plano, pois há as chamadas "colinas isoladas", "baixos espigões", "baías" e o célebre problema das cheias.

Para vencer todos estes obstáculos adotaram a "alça-prima". Construída de aroeira, a mais dura das espécies aí existentes, ela revela um invento humano genial e um esforço na luta contra o meio hostil.

Quanto à composição é uma carroça como outra qualquer, com exceção do assoalho e, em consequência deste, dos "fueiros". Suas rodas, entretanto, possuem diâmetro muito maior, livrando-a da submersão ao atravessar as baixadas úmidas ou de ficar facilmente atolada. Seu cabeçalho é preso ao eixo, e neste binômio prendem-se os enormes troncos a serem transportados, ambos amarrados por correntes. Com estas peculiaridades e cinco ou seis juntas de bois podem os mato-grossenses ou os paraguaios, que ali labutam, vencer os obstáculos do meio até as pranchas da estrada de ferro, privativas da indústria, ou as pranchas e caminhões que circulam nas boas estradas de rodagem.

Como se observa, as diferenças topográficas e climáticas não impedem a continuidade que seria inevitável sem o emprego da "alça-prima". A modificação imposta pela diferença das estações seca e chuvosa não determina a paralisação, embora repercutam no rendimento. Pode-se mesmo afirmar que a alternância das estações tem maior reflexo nas manifestações da vida em geral, como é o caso da pecuária que se vê privada das excelentes gramíneas durante o período chuvoso.

Em tempos idos, a "alça-prima" foi empregada em outros rincões do Brasil sob a denominação de "aranha". O advento do caminhão seguido de outras facilidades e ainda a escassez nas áreas florestais provocada pela devastação fizeram-na desaparecer como instrumento de transporte. No Pantanal, todavia, a "alça-prima" é imprescindível e sem exagero podemos considerá-la imperecível em relação às condições locais. E não somente um aspecto típico mas sobretudo um patrimônio da área pantaneira.

MAURÍCIO COELHO VIEIRA

