

CARRO DE BOIS

RÚSTICO, modesto, vagaroso, o carro de bois foi, sem dúvida alguma, um dos fatores que muito concorreram para o progresso rural do Brasil.

Primeiro veículo de transporte que a nossa terra possuiu, o carro de bois, "afundando o chão" virgem do Brasil-Colônia e Império, nele escreveu, com os sulcos paralelos de suas rodas pesadas e maciças, os primeiros capítulos da história do povoamento e agricultura nacionais. Ainda hoje, nas pequenas fazendas do nosso hinterland, onde, pela ausência de boas estradas a concorrência dos modernos e velozes veículos de carga ainda não chegou, ele continua com a sua morosidade característica, mas sempre utilíssimo, a desempenhar obscuramente a missão multissecular de transportar os produtos da terra dádiosa, dos campos de cultura para as sedes dos núcleos agrícolas.

Na geografia da circulação, no Brasil, pode ser estudado como "a inicial, a primeira velocidade".

Empregado principalmente nos serviços internos das fazendas, o carro de bois é um veículo típico de nossa circulação local. Isso atualmente, nas regiões do Brasil já servidas pela viação férrea e rodoviária. Outrora o era de circulação geral (embora secundariamente, pois a tropa de muares exercia um papel mais importante) trafegando entre vilas e cidades, varando sertões e cortando os "gerais" das capitânicas, províncias e estados. "A via férrea não extinguiu" — observou Calógeras — "apenas encurtou os percursos do carro de bois". A muitas estações, terminais e intermediárias, ele ainda vem trazer a carga pesada que o muar não suporta.

Não exige estradas adrede preparadas para se deslocar: ele mesmo as faz, ora rolando no campo limpo, ora aproveitando a picada da floresta espessa. Não tem também preferências quanto à natureza dos terrenos e o relevo não constitui obstáculo para a sua circulação, pois roda em qualquer espécie de solo, seja ele arenoso, lamacento ou pedregoso: é questão somente de aumento da força de tração. Daí ser eminentemente prático, pela rusticidade e enorme resistência que o caracteriza. Adapta-se perfeitamente ao terreno áspero, transpondo obstáculos naturais por difíceis caminhos, impraticáveis a outras espécies de veículos.

O carro de bois brasileiro é de origem romana. E' o "plaustrum" do Lácio. Quando da invasão da península ibérica pelos romanos, houve a introdução do carro de bois nessa parte da Europa. Da região do Minho, tal veículo agrário depois de sofrer prováveis modificações, foi trazido para cá pelo colono luso no século do descobrimento. Desde aquele tempo quase nada mudou em suas linhas gerais. Salvo pequenas alterações de caráter regional, continua a ser o mesmo de há 400 anos. "E' um elemento vivo" — diz Câmara Cascudo —, "recordando a manhã colonial, com as características que o Governador Tomé de Sousa podia ter notado".

Todo de madeira, compõe-se de duas peças principais: o estrado e o conjunto roda-eixo. O estrado, gradeado ou de pranchas de madeira juxtapostas, é retangular, apresentando na parte dianteira um varal ou lança — o cabeçalho. Em cada borda do estrado são fincadas varas roliças — os fueiros —, que amparam lateralmente a carga. As rodas, em número de duas, geralmente maciças, por vezes com recortes semilunares, elípticos ou losangulares, são de madeira rija, altas e pesadas, protegidas por um aro de ferro quando rolam em terreno pedregoso. Estão solidamente encaixadas no eixo-móvel, que gira entre quatro peças de madeira — os cocões —, embutidos no estrado (duas de cada lado) que se apóia sobre o eixo pelos calços. Entre o calço e o eixo, é colocado um indispensável suplemento — a cantadeira — untada com uma pasta de sebo e pó de carvão, para fazer o carro gemer, quando atritada durante a marcha. "Carro que não canta não presta. Não é carro"!... O seu gemido característico, ligeiramente modulado, constitui motivo de orgulho para o carreiro que não o dispensa nunca.

A força de tração é fornecida unicamente por bovinos, dispostos dois a dois — as juntas —, cujo número varia com o peso da carga, natureza do solo e topografia da região. As juntas são unidas pelas cangas, que, por sua vez, são ligadas ao cabeçalho por varais articulados — os cambões. Tiras de couro — os tambociros — ligam o cambão ao cabeçalho e os cambões entre si. A canga repousa sobre a nuca dos bois, prendendo-os pelo pescoço, que fica entre dois bastões perpendiculares, atados ou embutidos na canga — os canzís —, cujas pontas inferiores são ligadas por uma fita de couro — a brocha — passada pela barbeta do animal. Atrelada ao cabeçalho fica a "junta mestra", ou do "pé do carro" ou "junta de coice", a mais importante de todas, pois além de abrir a marcha, sustenta grande parte do peso do carro. A que se lhe segue é chamada "junta forte" e as outras "junta da frente".

O boi de carro é forte, musculoso e extremamente dócil. Dois são os seus condutores: o carreiro e o candieiro. O primeiro caminha ao lado do carro, mantendo o ritmo vagaroso da andadura dos bois, ora gritando pelos seus nomes, ora picando-os com o ferrão — ponta de ferro presa à extremidade de comprida vara — a agulhada — que ele traz constantemente ao ombro. O segundo, geralmente um menino ou rapazinho, também munido de agulhada, vai à frente da junta dianteira ou "da guia", dando a direção da marcha.

O carro de bois transporta qualquer espécie de mercadoria. Na ilustração, vemo-lo carregado de lenha. Quando se trata, como neste caso, de carga miúda ou formada de pequenos pedaços, costuma-se ligar as pontas dos fueiros com tiras de couro que servem para prender a carga, amarrando-a solidamente. Para o transporte de grãos, os espaços entre os fueiros são fechados por largas faixas de couro, por taboado ou por entrançado de bambú.

De utilidade múltipla, seus préstimos são solicitados em todas as ocasiões. Assim, apesar de ser um veículo destinado ao transporte de mercadorias, o carro de bois também conduz pessoas; enquanto que, nas longas viagens pelo interior — acrescenta Moacir Silva — os homens vencem as distâncias utilizando-se do cavalo ou do burro, ele conduz enfermos, velhos, senhoras e crianças, devidamente guarnecido com uma cobertura de esteira ou de lona, afim de resguardar os passageiros contra as intempéries.

O carro de bois e o carreiro tem enriquecido grandemente o nosso folclore, fornecendo interessantes e variados temas para as pitorescas e expressivas toadas sertanejas.

A carreta platina, carro de bois do pampa, que, como o nosso, também foi inestimável fator de povoamento e desenvolvimento econômico, quando da colonização da região do Prata, mereceu belíssimo monumento na formosa capital uruguaia. O utilíssimo carro de bois brasileiro, já celebrizado por Pedro Américo na tela da Independência, ainda espera esta consagração.

