

SOB O CHIADO DOS CARROS DE BOIS: A HISTORIOGRAFIA DE BERNARDINO JOSÉ DE SOUZA¹

Emanuel Bonfim Aguiar Silva²

Resumo:

O autor do livro *Ciclo do carro de Bois no Brasil*, Bernardino José de Souza faz algumas perguntas a se próprio a respeito do porque sentir uma imensa vontade de pesquisar tanto em muitas localidades, com muitas pessoas, usando alguns métodos para montar um trabalho falando a respeito de um veículo tão rústico e modesto, tão comum e primitivo instrumento de trabalho, tão lento, porém tão utilizado e que este seria por ele descrito em todos os aspectos materiais, mostrando suas origens, seus acessórios, as modificações, suas utilidades, os serviços prestados á riqueza e ao desenvolvimento desse nosso país em diversas localidades.

Palavras-chave: Bernardino José de Souza, historiografia, escrita da história, carro de boi.

UNDER THE NOISE DOS CARROS DE BOIS: A HISTORIOGRAPHY OF
BERNARDINO JOSÉ DE SOUZA

Summary:

Bernardino José de Souza, the author of *Bois' Car Cycle in Brazil*, asks some questions about himself because he feels a great desire to research in many places, with many people, using some methods to put together a job talking to Respect for such a rustic and modest vehicle, such a common and primitive instrument of work, so slow but so used, and that it would be described by it in all material respects, showing its origins, its accessories, modifications, its utilities, Services provided to the wealth and development of our country in various locations.

Keywords: Bernardino José de Souza, historiography, history writing, ox cart.

Bernardino mostra através dos escritos e relatos de pessoas que sua vontade é muito grande pela terra depois de quarenta anos ausente do local onde vivenciou recordando-se de sua juventude, mesmo nos dias finais de sua vida sentia-se no dever assim como tinha

¹ Esse artigo foi parte do TCC em História sob a orientação do Prof. M. Santos.

² Graduado em História pela FJAV.

o prazer de deixar uma bela obra; apesar de algumas críticas sofridas, até mesmo por alguns amigos dizendo-lhe: mas porque escreveu sobre o carro de bois não tens tempo para nada, porque não escreveu sobre outros assuntos relacionados à vida rural no Brasil. Berenice ao ver seu pai tão atarefado buscando recursos para processar sua obra responde uma das causas a certo amigo:

O seu mestre anda atarefado com o livro a respeito do carro de bois. Dias há em que mal o vejo. Absorvido nos seus capítulos, pesquisando quanta coisa interessante existe, escrevendo ou respondendo cartas, esboçando novos trechos, vive na tarefa abnegada de buscar, na passada dos séculos, o humilde carro de bois e com êle percorrer as etapas por que atravessou o Brasil. Acompanha-o passo a passo, revivendo lendas, usos, costumes, descrevendo-lhes os contornos, elevando-o ao nível das nossas lembranças mais queridas. Nada mais, nada menos do que a vontade de voltar. O meu velho engana dêsse modo, a sua nostalgia, a saudade de sua meninice, transportando para o papel, hora por hora, instante a instante, o velho carro típico de seu sertão longínquo. E ao descrevê-lo através do tempo, erguem-se seu coração recordações inapagáveis, indissolúvelmente ligadas à paisagem sertaneja. Nelas se refugia numa ânsia incontida de tudo anular, num esforço sobre-humano de fazer ressurgir, novamente, com intensidade, nessa quadra da vida, a sua infância, agora tão recuada e distante.³

Bernardino não desanimando com alguns falatórios com propósito de construir sua obra com sentido cívico e educativo tomando exemplo de outro país como o Uruguai, que também possui transporte semelhante utilizado por várias gerações com direito a estátua confeccionada no bronze; porque não nós que utilizamos esse tão útil transporte por mais de dois séculos, nas imensas distâncias desse grandioso território, naturalmente que devido minhas origens, o meu sertanejismos e por está envolvido no meio, não perderia a oportunidade de também homenagear o mais antigo transporte brasileiro, fazendo com que este fique registrado na memória das futuras gerações. Foi a partir daí que dei início aos estudos desse “maravilhoso instrumento” de trabalho agrícola na qual o homem se valeu para conquista o nosso chão, para sua exploração. Transporte rude, tardo, porém de grande serventia nas semeaduras das sementes,

³ SOUZA, Bernadino José de. **Ciclo do carro de Bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958. Pág. 27.

nas colheitas, nas construções de cidades, vilas, igrejas e desenvolvimento das primeiras indústrias no transporte de mercadorias para o comércio interior, na aproximação dos núcleos sociais no entrelaçamento de vários povos e inúmeras atividades.

Em algumas linhas escritas no seu trabalho a respeito do carro de bois, Bernardino explicitava cada vez mais o seu amor ao velho pioneiro, os dias de pesquisas, as andanças, as comunicações, perguntas, consultas, questionários e para completar um “questionário” impresso que foi distribuído pelo Brasil entre estudiosos e fazendeiros.

Foram três anos de colheita de material, separando o bom do ruim e através desse árduo trabalho conseguindo milagre e tesouro, pois nesta caminhada conseguir colher cerca de trezentas informações, duas mil fotografias, vários desenhos, mapas, miniaturas de carro de bois de várias partes do mundo, objetos de todo gênero, chegando a formar um pequeno, porém precioso museu do carro de boi.

Foi a partir desse vasto material que Bernardino conseguiu escrever este livro, claro que com algumas deficiências, no entanto estas dêem ser levadas em conta, pois o desejo do autor foi sempre com muita vontade de acertar, portanto a total dedicação e sinceridade rara com esses escritos foram totais. Assim a vontade de mostrar os costumes do povo do Brasil, da natureza deslumbrante, as virtudes do homem trabalhador do campo, fez com que o livro resgatasse a história e a moral fixando assim o carro de bois no cenário do trabalho brasileiro desde os primeiros dias.



O autor em frente às peças que lhe serviram para estudar.

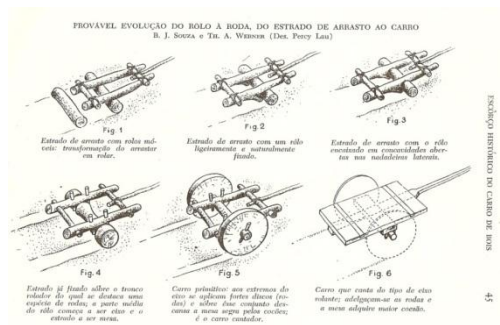
A imagem acima de Bernardino José de Souza em sua biblioteca própria juntamente com um vasto material que lhe era enviado de toda parte do país por amigos que ao receberem as primeiras correspondências por ele enviadas, principalmente no interior, solicitando materiais que pudessem ajudá-lo na construção do que seria um dos principais trabalhos escritos de toda a sua vida, portanto seria um desejo desde o tempo em que vivia com seus pais no interior; contudo a terra e a gente do Brasil foram sempre sua paixão e sua razão de ser.

Bernardino José de Souza começa a receber as primeiras miniaturas de carros de bois, de peças isoladas, gravuras e fotografias, em livros, revistas, em arquivos nas bibliotecas espalhadas pelo país, foram sendo descobertas ilustrações para o seu tão importante livro.

Vários foram os colaboradores e auxiliares que ajudaram na execução desse trabalho, 373 entre eles intelectuais, pesquisadores, agricultores e fazendeiros gente de todo o Brasil envolvido com vasta experiência na vida rural.

Muito antes do surgimento do carro de bois, surgiu um rolo que era um instrumento cilíndrico de madeira que era utilizado entre o solo e a carga, onde a partir daí deu para perceber que poderia transportar grandes pesos. Em extensas distâncias que não dava para suportar sobre os ombros humanos, portanto o rolo torna-se uma espécie de máquina que permitia deslocamento de grandes massas de um lugar para o outro. Este rolo de madeira que facilitava totalmente o transporte levou em seguida ao descobrimento da roda, que foi

considerado com uma das maiores conquistas da humanidade, instalada abaixo do estrado toma o formato de um primitivo veículo de rodas. Roda inteiriça muito pesada ocasionando dificuldades para o deslocamento sentiu-se a necessidade de abrir algumas perfurações para diminuir o peso, ficando parecida com uma roda de raios e que logo surgem vários tipos para os diferentes trabalhos. A invenção da roda promove o desenvolvimento do transporte determinado assim à construção de caminhos. A roda finalmente dá origem ao carro, permitindo a tração com menor atrito e maior comodidade e economia, no entanto alguns estudiosos relatam que as origens do carro se perdem nos tempos neolíticos ou na transição deste para a idade dos metais. Como também representantes da ciência da pré-história na França afirma a existência desse tipo de transporte no Egito, na Itália e em quase todos os países mediterrâneos, no tempo da indústria do bronze.



Os desenhos em miniaturas na imagem a cima mostram as prováveis evoluções do rolo á roda, pois esta não se sabe ao certo, uma data para fixar sua intenção, o que se sabe pelos vestígios encontrados é que a roda teria sido uma invenção do homem neolítico ou do período da pedra polida ou mais precisamente Homo Sapiens, pois as estimativas mostram que seria este homem que teria fabricado alguns instrumentos manuais e as primeiras máquinas elementares, que teria iniciado as indústrias de primeira necessidade: fiação, tecelagem, cerâmica, metalúrgica; que praticou a carruagem e a navegação, começando a se utilizar dos animais domésticos em seus primeiros

trabalhos, dando início as práticas agrícolas e que realizou as primeiras construções com pedras, portanto a roda derivou do que era usado anteriormente pelo homem primitivo em seus transportes pesados. O rolo seria um corpo cilíndrico de madeira colocado entre o solo e a cantra, onde era percebido que se podia transportar grades pesos em longas distâncias, trabalho este impossível de realizar sobre os ombros de pessoas. O uso do rolo de madeira levou o homem do descobrimento da roda, foram realizados vários testes usando forquilhas e rolos desbastados e parte central, fazendo com que fosse surgindo o formato da roda e conseqüentemente o mais primitivo veículo de rodas, onde mais tarde eram talhadas em tronco de grandes árvores discos inteiriças unida a um eixo de madeira e fixadas a uma armação própria para receber cargas. Com o passar dos anos surgem vários tipos de rodas, com algumas perfurações em sua circunferência para diminuir o peso. A roda deu origem ao carro, veículo composto que permite a tração com menos atrito, maior comodidade e economia.

Quando se trata de veículos movidos por bois no Brasil torna-se necessário enumerar suas várias espécies de acordo com os caracteres externos, sua estrutura geral, como também considerar a sua nomenclatura, quando se refere a esse ultimo quesito as diferentes são grandes, suas sistemáticas, com isso acontece que o mesmo veículo dependendo da região toma nomes totalmente diferentes, entre eles podemos citar: carro de bois, tipo antigo de chedas e cabeçalho, rodas maciças argoladas e eixo móvel de madeira, por ser muito antigo essa denominação conserva-se em todo o país. No entanto em Guararama, São Paulo é denominado carroção, já em Serra negra no mesmo estado, carretão, carro de bois de raio, tendo sua mesa semelhante ao caro de chedas, porem com rodas radiadas, unindo o eixo fixo á mesa, carro mais moderno é usado pelas usinas de açúcar, também conhecido por vários nomes como: cambona na planície campista, carroça de bois ou carroça rural em Sergipe e carretas em alguns estados brasileiros.

Carreta é o nome usado ao carro de bois no Rio Grande do Sul, possui rodas maciças e eixo móvel de madeira (carreta portuguesa),

carro este de rodas radiadas. Carretilha, qualidade de carreta usada na campanha do Rio Grande do Sul, construídas para transportar famílias dos proprietários de estância (propriedade destinada à criação de gado e cavalo). Carretão esta denominação é dada a dois tipos de veículos diferentes para as atividades, um sendo o mesmo carro de bois modificado, com eixos e rodas de raios e eixo fixo de ferro e o outro é adaptado para transportar madeiras compridas e pesadas. Carritelo, carritela ou carretela é um carro não raro, com quatro rodas e usado em algumas zonas em regiões de São Paulo. Carroça de bois, carroça rural ou carroça, este derivado de carros que sofreram modificações e também usado em varias regiões do país. Carroção conhecido e alguns estados como carro de tiro especial, possuindo ora duas rodas, ora quatro rodas, com raios e eixo fixo.

Pode-se ainda acrescentar diante desta quantidade de veículos movidos por bois aqueles destinados ao arraste de madeiras longas e pesadas, maquinarias de grande volume e blocos grandes de pedra para construção de depósitos, no entanto esse possui denominação própria: o carretão, conhecido Amazonas ao Rio Grande do Sul, utilizado na indústria florestal do país. A alçarima utilizada somente no sul do Mato Grosso adaptação de uma carreta que serve para transportar toras de madeira, as rodas são maiores do que as da carreta, eixo de ferro, possuindo uma mesa quase reduz ao cabeçalho. A zorra serve para transportar grandes pesos, em minas gerias no transporte de toras de madeiras e no Rio de Janeiro utiliza-se para transportar grandes pedras.

A força matriz utilizada em trabalhos de grandes esforços, especialmente em carros é produzida por bois, este desenvolve o esforço de tração necessário para vencer as resistências muitas vezes de outros tipos de animais destinados ao trabalho, por isso o boi recebe alguns qualificativos quando empregado em trabalhos desse tipo – boi de carro, boi carreiro e boi carreteiro.

Sem o boi ricos e pobres dificilmente viveriam; a terra se tornaria inculta; os prados e mesmo os jardins ficariam secos e estéreis; é sobre ele que recaem todos os trabalhos do campo;

êle é o mais útil domestico agrícola, o sustentáculo da economia campestre; é à força de agricultura; outrora representava toda a riqueza dos homens, e hoje, ainda é a base da opulência dos Estados, que se não poderiam sustentar nem florescer, senão pela cultura das terras e pela abundância do gado, visto serem os únicos bens reais; todos os outros, mesmo o ouro, e a prata, nada mais são que valores arbitrários, representações, moedas de crédito, que só traduzem valor quando lhes empresta o produto da terra. ⁴

Sabe-se que desde a pré-história o homem já tentava domesticar algumas espécies de animais, portanto vários ensaios foram realizados até que conseguiram o principio domesticar cães, o boi, o carneiro, a cabra, o porco e o cavalo. Sem duvida o boi animal utilizado desde a antiguidade se destaca e logo recebe inigualáveis qualidades, quando se necessita de grandes esforços, portanto assírios e babilônios chineses e egípcios, hebreus e fenícios, hindus e persas, gregos e romanos, começaram a criação em seus campos grande quantidade, pois este seria o animal utilizado em primeira mão para o trabalho, como também indispensável para sua sobrevivência. O boi torna-se o animal preferido graças ao seu temperamento dócil, paciente e sóbrio, no entanto a sua lentidão era totalmente compensada pela segurança e regularidade na execução da atividade; também era mais econômica, pois custava menos, não exigia tantos cuidados e quando não suportava mais o trabalho ainda rendia alguns dinheiros, portanto era destinados ao abate, ação essa que o boi em alguns países não era permitido, pois o boi de trabalho era cercado de tal respeito, com isso era considerado animal sagrado, sendo assim tornava-se proibido abatê-lo para alimentação humana; Porém com o aperfeiçoamento da agricultura e o progresso das sociedades humanas, a imunidade que protegia o boi foi desaparecendo, pois sofria transformações, predominando assim as exigências econômicas, raramente morria de velho um boi de trabalho.

De todos os animais que o homem adestrou e chamou para colaborar na sua vida, o boi é o que mais me comove. Trabalha em silencio e só no silencio o trabalho é fecundo. Em tudo que

⁴ SOUZA, Bernadino José de. **Ciclo do carro de Bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958. Pág. 339.

vejo em torno, ele é um grande ritmo, força distribuidora, que não sabe outra fé senão a serenidade. Alma cheia de germinações, onde reza a luz de um outono permanente, é ele, entretanto, o único que não colhe. Ele, que abre os sulcos, destorroa as jeiras, distribui as sementes. Entre o homem e o fruto, vejo o boi. Entre o homem e a árvore pode estar a sombra, que é fugaz. Está sempre o boi, que é eterno e prestadio. Tudo o que toma á natureza, devolve ao homem. Dá o exemplo da vida, como os profetas, mas sem invectivas, nem revoltas.⁵

Os próprios indígenas da América não conheciam o gado *vacum* como também de outras espécies animais que há muito tempo já havia sendo domesticado no Velho Mundo⁶. Do lado do Atlântico, a mais antiga referência ao gado bovino com relação ao seu desembarque foi datado de 29 de novembro de 1493 na ilha espanhola, atual Haiti, estes trazidos por Cristovão Colombo quando da sua viagem às terras que descobrir. Com referência ao Brasil sabe-se que sua introdução se deu a partir das primeiras tentativas de colonização, aonde os primeiros animais chegaram à costa brasileira primeiramente em São Vicente, Bahia e Pernambuco, trazidos de Portugal ou de suas ilhas do Atlântico.

Na Bahia já sinal da chegada das primeiras cabeças de gado na gestão do donatário Francisco Pereira Coutinho. Possivelmente portugueses ou franceses teriam introduzidos algumas cabeças de gado nas feitorias que se instalou ao norte antes da fundação de São Vicente. Foi Tomé de Souza, fundador da cidade de Salvador qual deu início a criação de gado bovino nas arredores da cidade.

Em Pernambuco a chegada das primeiras cabeças de gado se deu no mandato do Donatário Duarte Coelho pereira, famoso senhor da “Nova Lusitânia” que inicia seu criatório nas léguas de terras que lhe fora doadas nos que ele ia conquistando palmo a palmo, onde logo deu início ao plantio de cana-de-açúcar, esta exigia muito capital (dinheiro, mão-de-obra escrava), muito diferente de criação de gado que era uma

⁵ SOUZA, Bernadino José de. **Ciclo do carro de Bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 339.

⁶ No Brasil é prova concludente o próprio nome com que os tupis denominavam o boi – *tapira* – *çabayguara* – anta *estrangeira* – segundo TEODORO SAMPAIO; em *nheengatu*, ensina STRADELLI, seu nome era *tapyra* – *suaiauara* ou *suaiana* para distingui-lo da anta – *tapyra* – *caapora*, exatamente – *anta-do-mato*.

economia que não necessitava de tantos recursos, contudo se torna indispensável às labutas dos engenhos de cana-de-açúcar, ora para mover as almanjarras que espremiam as canas; ora para conduzir, os velhos carros gemendo e transportando canas para os picadeiros ou lenhas do mato para próximo das fornalhas, também no transporte a produção para as praças de onde eram comercializadas, como para os pontos de embarques.

O gado introduzido em São Vicente e na Bahia em 1534 e 1549, respectivamente, ganhou logo autonomia. Houve uma forte intenção para intensificação desta atividade econômica, e isso são percebido pela construção de currais e campos de pastagens, promovendo a ocupação de vastas extensas regiões brasileiras. No Brasil a qualidade do gado bovino são muito conhecidas por aqueles que trabalham nos campos, é a espécie com mias prestígio e útil das espécies domesticadas, pois além do seu trabalho oferece-nos também carne, o leite, couro, adubo, chifres, ossos, pêlos e o próprio sangue⁷. Portanto nos dias atuais as preocupações de técnicas, criadoras no sentido de aperfeiçoamento da raça com algumas aptidões para satisfazer as exigências da economia de cada região. Com relação às raças utilizadas para o trabalho, aptidões leiteiras e corte, portanto não há registro que haja hoje em dia criação de gado bovino com objetivo principal e único do trabalho. Sendo assim o trabalho dos bois destinados ao trabalho; onde alguns são selecionados por tipos mais comuns, para que com o tempo de serviço vá e desenvolvendo; outros escolhem os bois mais desenvolvidos, a escolha depende muito do profissional “carreiro”⁸ que irá lidar com o animal. Muitas vezes a escolha se dá de forma parelha da mesma pelagem, raça mestiça, a maioria dos carreiros prefere o que eles denominam boi tamboeiros,

⁷ Com sobradas razões corre a frase: “Do boi só perde o berro”.

⁸ É o indivíduo que dirige o carro de boi a quem tanto deve o sertão do Brasil e é também o nome que, em alguns Estados, se dá aos atalhos, às veredas, aos caminhos estreitos, ou, segundo Valdomiro Silveira, ao caminho habitual de caça. “Assim mesmo, esfalfados, achavam tempo para caças. Os carreiros das pacas, cutias, capivaras e antas cruzavam a picada...” (Amando Caiubi – Sapezais e Tigueras – pág. 248).

chamadas assim os filhos de vacas mansas, vacas leiteiras habituadas ao convívio e o manejo dos homens.

No decorrer do tempo os bois mansos iam trabalhando com os mais novos, tornando-os mansos e práticos para o serviço. Com relação à denominação dos bois, estes são escolhidos geralmente pelo físico do animal, pelagem, semelhança com outros animais, pela mansidão e pelos movimentos. Contudo são comuns os nomes de “parecido”, “muralha”, “parelha”, “fortaleza”, “tigre”, “raposa”, “gambá”, “valente”, “voluntario”, entre outros. Assim como se observa os nomes são os mais variados possíveis.

A escolha dos bois de carro torna-se uma grande preocupação dos fazendeiros, lavradores e carreiros, pois estes se valem da prática e a experiência de muitos anos, que quando atendidas dão resultados muito satisfatórios. Portanto alguns sinais nos animais são de fundamental importância, assim como existem aqueles que para escolher se utilizam de superstições e crendices.

Os bois de carro no Brasil são retirados normalmente dos rebanhos criados nas próprias propriedades rurais ou adquiridos em manadas em mãos de boiadeiros que faz transferência de uma região para outra atendendo as necessidades dos adquirentes. Muitos escolhem o gado trazido pelos portugueses, resultado do cruzamento com o gado chamado indígena, por possuir muita resistência e rusticidade. Porém existem aqueles proprietários que possuem grandes empresas e que exigem uma boiada de trabalho mais selecionada, apurada e uniforme em vários aspectos. Podemos concluir que de modo geral uma boiada de trabalho segue a teoria dos especialistas, a prática e a experiência dos sertanejos.

As cargas transportadas geralmente são divididas em cargas comuns e cargas acidentais, as de transporte eventual e contingente, por ser um veículo essencialmente rural e muito utilizado geralmente nas fazendas.

O carro que quase monopolizou os serviços de transporte no Brasil, com o passar dos anos os meios de transporte foram surgindo

como as tropas de muares e veículos motorizados, porém este restrito a alguns locais e serviços internos das fazendas. Em várias localidades do país são utilizados os carros de bois até as regiões que dependendo da arca geográfica utilizam embarcações para seu transporte, necessitam do carro de bois tendo como, exemplo o Amazonas em especial, o território do Rio Branco, a ilha de Marajó e alguns municípios. Os carros transportam mercadorias, bagagens, materiais de construção, sementes, peixe e carnes salgadas, lenhas, produtos nativos⁹. Na região Maranhense onde o carro de bois é predominante, este é utilizado no transporte de todos os produtos naturais e agrícolas como o babacu, cana, algodão, cereais, mercadorias de toda espécie, palha, material de construção, entre outros.

No Piauí e Ceará, os produtos das lavouras como lenhas, canas, carnaúba, semente de oiticica, algodão, tijolos, cal, areia, barro, madeira, ferragens, mercadorias manufaturadas, etc. Do Rio Grande do Norte até a Bahia os carros de bois são destinados aos transporte de todo material destinado ao manejo dos engenhos e usinas de açúcar – adubos, madeira, ferragem, lenha, canas; transportam ainda açúcar para estações ou para pontos de embarques. O autor Bernadino José cita como exemplo os trabalhos realizados no engenho “Murta” de propriedade de seu pai que possuía carros que realizavam diversos tipos de serviços como o de carregar cana para o picadeiro¹⁰, da fábrica para o consumo na casa grande, sementes de canas, milho, feijão, mandioca, olhos de cana para o gado; mel em pipas ou em borracha, açúcar ensacado para o porto, milho em espiga, mandioca para a casa de farinha; feijão, arroz, abóbora, frutos e pomares, estacas para os cercados, arame liso ou farpado, animais vivos de pequeno porte, água para consumo na casa grande; transportavam as pessoas da família

⁹ Em algumas cidades da Amazônia, como, por exemplo, Rio Branco, capital do Acre e Belém, capital do Pará (subúrbios de precária pavimentação), o carro ou carroça de bois é utilizado para a coleta de lixo.

¹⁰ Termo usado da Bahia a Pernambuco para designar o espaço, no interior dos engenhos de açúcar, onde se despejam as canas que vão ser moídas.

para realizar passeios, visitas e festas religiosas nas localidades próximas.

No Espírito Santo e Rio de Janeiro os carros de bois transportavam materiais para construção, cana, café, milho, arroz em palha, sal, pipas de aguardentes, frutos, colheitas, mudanças e pessoas. Em Cachoeira do Itapemirim (Espírito Santo) os carros transportavam café, milho em palha, lenha, cana-de-açúcar, cereais, abóbora e melancia. Em São Paulo o carro de bois é utilizado para transportar toda e qualquer safra, café, algodão, cana, feijão, milho, batata, abóbora, madeira, objetos de mudanças e animais vivos.

No Mato Grosso e regiões os carros de bois e carretas transportam produtos das lavouras, da indústria extrativa (erva-mate), gênero alimentício, inclusive sal, material de construção, animais vivos, pessoas, etc. O carro de bois também transportou materiais utilizados nas queimadas; servindo como viatura militar conduziu cães. Diversas são as cargas onde foi utilizado este veículo tão rústico, mas que em muitos casos até surpreendia, pois eram conduzidos materiais científicos, verdadeiros tesouros da ciência: aparelhos, bibliotecas, instrumentos e coleções de vários estudiosos do país; objetos religiosos tais como sinos, imagens, adorno de igrejas e capelas; o veículo transportou a maior parte das máquinas, que no decorrer do ano foi utilizado na fundação ou na melhoria das indústrias agropecuárias (engenhos, moinhos, usinas serrarias, etc.). Foi transportado também um motor e peças de um avião utilizado na escola de treinamento da aeronáutica do Brasil. Outro fato muito curioso é que eram transportadas embarcações de vários tipos e portes diferentes de uma bacia fluvial para outras por lugares de difícil acesso.

Utilizado também no transporte de postes para o assentamento das linhas telegráficas, na benemérita comissão RANDON. Mudanças particulares e públicas também é o caso do mobiliário, objetos e pertencentes de uma fazenda para outra ou para cidades e vilas. Nos transportes de doentes e feridos o carro de bois deu sua grande contribuição surgindo com ambulância, não só em meio às

tragédias ocorridas nas guerras, mas também nos sertões, pois a falta de transporte adequado era constante para transportar as pessoas, nos tempos de epidemias ou de algumas enfermidades, acidente que aconteciam fora dos centros era do que a população se valia.

Existem no Brasil algumas regiões que modificaram os carros para que estes sofressem adaptações ao meio e até hoje e utilizado nos serviços urbanos e suburbanos, chegando a quase total exclusão de outros veículos que por ocasião de regiões com dificuldades para trajeto não sobreviveram, é o caso do território do Acre que até os dias atuais utilizam o carro para vários serviços rotineiros, no entanto apesar de servir desde os primórdios, este velho transporte possui suas vantagens e desvantagens apresentadas na execução dos muitos serviços que lhe são apresentados, onde algumas dependem de fatores entre os quais podemos ressaltar: as condições do meio físico e humano, a situação econômica do país, a qualidade de nossa agricultura, a força da tradição com muita energia em varias localidades dos interiores e até mesmo certa versão aos homens do campo. Veículo possuidor de grandes vantagens como fortaleza, solidez e segurança, sem dúvida uma das características mais explicitas do carro de bois, não deixando de falar de sua solidez da disposição e conseqüentemente de sua estrutura de modo geral. Sua construção é quase toda de madeira de lei, pois são muito duráveis e resistentes para suportar os serviços que lhe são oferecidas, possuem ainda algumas partes metálicas como chapas, cravos, pregos, parafusos, argolas etc.¹¹ Outra grande vantagem do caro de bois e a adaptação á regiões desprovidas de boas estradas, portanto desde seu surgimento nas terras brasileiras não existia rodagens para que se pudesse transitar e sim algumas trilhas e xaretas, locais estes utilizados pelos índios que ali viviam, pois as estradas só foram abertas com a colonização e o povoamento, contudo sentia-se a necessidade de comunicação entre os povos ali existentes;

¹¹ Os carros de bois do Brasil eram de primeiro, exclusivamente de madeira sem nenhuma parte de ferro. Assim também o eram as antigas carretas argentinas, segundo o parecer de BATOLOMÈ J. Ronco, em seu livro citado.

além de tudo o carro de bois ajudou a abrir esses caminhos com suas rodas maciças, que a fixava o solo virgem surgindo assim os “caminhos de roda”¹² ou caminhos para passagem de carros de bois, contudo para o carro de bois não existe obstáculos, pois os animais são fortes e adestrados e os condutores experientes para qualquer situação. Outra grande vantagem da utilização do carro movido a bois é que é um veículo relativamente barato e econômico, não o comparando aos veículos motorizados, pois estes exigem grandes despesas com manutenção, no entanto uma forte razão para utilização do carro de inúmeras propriedades agrícolas. Contudo o carro de bois é acessível aos pequenos proprietários e a maioria dos fazendeiros do Brasil.

Verdadeiramente, e não obstante a ironia dos que criticam a nem sempre verificada rotineirice do nosso lavrador, o carro de bois continua a ser útil e insubstituível, pois o seu emprego oferece vantagens de toda ordem que o seguro bom-senso do lavrador reconhece e inteligentemente não despreza, com proveito até, ainda que indireto, para os próprios críticos elegantes, defensores de teorias estéticas e de modernismo impraticáveis que a todos embaraçam e a ninguém ajudam a governar o indispensável pão nosso de cada dia.¹³

O carro de bois também possui algumas desvantagens entre as relacionadas em primeira colocação esta à morosidade de sua marcha, pois estão relacionados ao passo lentos dois animais que o conduzem, embora não se pode exigir que estes animais andem ligeiramente, no entanto nos trabalhos internos de uma propriedade agrícola a lentidão não possui tanta influencia, nos seus rendimentos, entretanto os trabalhos da lavoura tem um compasso regulado e demorado, realizando assim um sincronismo perfeito na realização do serviço. Outra desvantagem está relacionada à capacidade de carga se comparado com outros veículos modernos e motorizados, portanto no Brasil alguns carros que conduzem de 100 a 200 quilos, porém estes não são comuns, sendo assim a capacidade normal é de 400 e 800 quilos. A maior desvantagem registrada é com relação à deteriorização

¹² Muitos denominavam, hoje em dia, tais caminhos – estradas carroçáveis. VASCO BOTELHO DE AMARAL ensina, em seu Dicionário de Dificuldades da Língua portuguesa (Pôrto – 1938): “Diga-se em português correto – estrada carreteira ou transitável, visto que carroçável não se pode admitir.”

¹³ SOUZA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de Bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958. Pág. 485.

das boas estradas, estes os carros típicos, pela total rigidez de seu conjunto e suas rodas finas e maciças ligados por um eixo pesado, fixam suas rodas em estradas modernas, construídas para veículos diferentes do citado, causando grandes avarias, daí a proibição do seu tráfego em vias públicas, por esses motivos são estabelecidas no Brasil normas pelo regulamento das estradas de rodagens. De certo modo veículos tirados por boi não foram construídos para rodar em vias apropriadas para veículos com rodas livres e calçadas de borrachas.

As tropas ou comboios¹⁴ começam a surgir á partir de meados do século XVIII como concorrente do carro de bois conduzindo produtos e mercadorias. As tropas eram compostas por vários animais, sendo utilizados os muares, por serem animais mais rústicos e resistentes, apropriados para região com precariedade de estradas e impróprios para veículos de rodas. Os muares por serem animais mais vigorosos, seguros e sóbrios, Dante outros animais de carga, conseguiu alcançar seu espaço conduzindo as grandezas desse país.

O comboio, por sua grandeza de organização exigia mais gente, maior número de animais, mais trabalho com os animais; encarecendo assim os fretes e conseqüentemente as mercadorias. O comboio organizado e numeroso era um transporte típico da zona sertaneja. Em Minas Gerais, no ciclo da mineração era grande o número de animais utilizados para os transportes de ouro e vários outros materiais que a atividade exigia.

Com toda sua morosidade um carro de bois dependendo dos vários fatores climáticos, tipo de estradas, tipo de carro, natureza de transporte, se vazio ou carregado, se dentro ou fora da propriedade e qualidade da boiada e o condutor, em média o veículo carregado com peso normal o percurso normal no Brasil é de 4 a 5 léguas que corresponde de 24 a 30 quilômetros, onde este valor não é muito

¹⁴ Além de ser empregado este vocabulário no sentido que lhe dão em Portugal, tem, no Brasil, o significado especial de tropa de cargueiros, “grupo de animais de cavalares, que transportavam carga”.

diferente em outros países, contudo a tabela abaixo relacionará os percursos diários percorridos em vários estados do Brasil.

ESTADOS	QUILÔMETROS
Amazonas	12 a 20
Pará	12 a 30
Maranhão	24 a 30
Piauí	24 a 30
Ceará ¹⁵	30 a 40
Rio Grande do Norte	24 a 36
Paraíba	30 a 48
Pernambuco ¹⁶	20 a 36
Alagoas	30 a 40
Sergipe	20 a 40
Bahia	20 a 40
Espírito Santo	20 a 30
Rio de Janeiro	20 a 48
São Paulo	12 a 30
Paraná	21 a 40
Santa Catarina	20 a 30
Rio Grande do Sul	15 a 30
Minas Gerais	12 a 40
Goiás	18 a 30
Mato Grosso	18 a 36

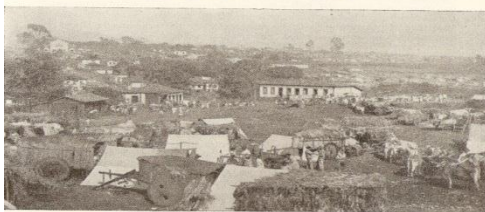
Fonte: Souza, Bernadino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia editora nacional, 1958. P. 493

¹⁵ Temos informações da zona do cariri de que ali os carros de bois chegam a percorrer 50 quilômetros por dia.

¹⁶ No sertão de Pernambuco a média é de 40 quilômetros.



Fundaçaõ de carreiros do Triângulo Mineiro na Praça da Matriz, hoje Rui Barbosa, na cidade de Uberlândia, no ano de 1906. (Obsequio de Vitor de Carvalho Ramos).



Acampamento de carreiros no interior de Minas Gerais.

A imagem acima mostra locais destinados ao descanso da bóia e dos condutores do carro de bois. Depois de avançarem algumas léguas, paravam próximo a um ponto de água, descarregavam os bois e logo após saltavam para beber água e pastar. Almoçavam, à tarde atrelavam o gado e seguiam por mais uma légua. Ao anoitecer faziam outra parada, soltavam novamente os bois, e preparavam uma modesta refeição em caldeirões sobre as trempes. Sobre a mesa do carro de bois um couro servia de cama onde os condutores estendiam-se para dormir. Junto à mesa luz de tições, vigiados por um cão de guarda. Ao amanhecer seguiam em fila de mercadorias carregavam o veículo que faziam o percurso aos seus locais de origem, com os mantimentos indispensáveis à vida do interior.

A escolha dos bois destinados ao carro com que os fazendeiros, lavradores e carreteiros tinham grande preocupação, pois é a partir daí que irá se formar bons animais para o trabalho, contudo não há somente uma raça que possa servir para este determinado serviço.

A prática e a experiência de muitos anos de lida com animais é que através da exigência e seleção determinar os animais que dão os melhores resultados. Algumas superstições, crendices e hábitos são utilizados para determinar uma boa escolha. Os bois para o carro são retirados dos próprios rebanhos criados nas propriedades rurais ou

adquiridos em mãos de alguns boiadeiros¹⁷ que andam comercializando em várias regiões. Em alguns casos o predomínio é do gado indígena que é um cruzamento sem controle do velho gado trazido por colonizadores. E posteriormente com o gado vindo da Índia, portanto são nesses rebanhos que são escolhidos bois com melhor conformação em diferentes partes do corpo, sendo assim são considerados aptos para a tração dos carros. Bois grandes, belos, bem nutridos de idade e força semelhante e de igual tamanho, bem aparelhado, largos de frente e peito, cabeça curta e bem feita, os chifres fortes, testas largas, ventre espaçoso, os vazios proporcionais á grossura do ventre, anca redonda, pernas e coxas grossas, pé firme e unha curta, dócil, obediente á voz de comando do carreiro, pêlo luzente sem sestros, macio e denso, grande resistência a fadiga, cauda fina, rústico, solidez dos ossos, espinhaço forte, órgãos digestivos em bom funcionamento, boa respiração, aos olhares dos proprietários e carreiros todas essas características não são desconhecidas quando da escolha de um animal para ser utilizado em carros de bois. Contudo é a conformação do animal que determina um futuro boi de carro.

Torna-se necessário também que algumas características apontadas no texto acima não são únicos para aqueles que possui restrição em seus instrumentos de trabalho. Práticos no assunto consideram o caracu, raça bovina, como uma das melhores para o trabalho, pois são adaptados as condições climáticas e agrícolas.

O carro de bois foi o veículo que transportou as primeiras riquezas que começaram a ser exploradas nas terras brasileiras. A nossa evolução econômica pode ser distribuídas em ciclos sucessíveis de vários produtos. Do século XVI ao XX, se sucedem os ciclos do Pau-Brasil, do açúcar, do ouro e do café. O Pau-Brasil desde os nossos

¹⁷ Os léxicos portugueses em geral não registram este vocabulário com o sentido que lhe damos no Brasil. Fr. Domingos Vieira penas diz: boieiro, condutor de boiada. Teschauer em seu Novo Dicionário Nacional registra duas acepções: “tocador de boiadas, comprador de gado para revendê-lo em pé; marchante, o que compra o gado para vendê-lo depois de abatido”. É mais comum e generalizada no Brasil a primeira. O prof. Alcide Jubé, do Liceu de Goiás, escreveu-nos o seguinte: “O individuo que ruma para o Centro do país, acompanhado de grande camaradagem, comprando bois para os matadouros do Rio e de S. Paulo, geralmente por conta de estabelecimentos bancários”. E Pereira da Costa escreve: tangerino, condutor ou tocador de boiada.

primeiros cinquenta anos de história foi um ciclo exclusivo para extração do pau de tinta, abundante das matas costeiras do Rio de Janeiro, do Rio Grande do Norte, grandes extensões de terras cobertas por matas virgens habitadas por povos selvagens, sem povoações fixas e com intuito de extrair produtos espontâneos da natureza, como o Pau – Brasil, despertando assim interesse dos descobridores e exploradores desta vasta região. As toras de madeira eram transportadas nos ombros dos selvagens em caminhadas longas que chegavam a medir de 15 a 20 léguas.¹⁸

Surgem então às primeiras plantações de cana-de-açúcar em pontos dispenso da extensa costa brasileira trazidas de São Tomé ou da ilha da madeira. Começam a surgirem as primeiras fabricas de açúcar, engenhos, estas movidas a animais (cavalos, bestas e bois). Inicia-se assim o ciclo do açúcar que por três séculos movimenta uma grande economia no país. Diante dos grandes instrumentais utilizados nos engenhos, surgem os carros de bois, pois quando se pensava em cultivar cana-de-açúcar a utilização desse rudes veículos eram indispensáveis no transporte de todo o tipo de mercadorias e materiais utilizados nos engenhos, dos mais simples até os mais modernos.

Constatara a relevância do modesto veículo no progresso brasileiro; veremos no século XVI além da utilização nas primeiras plantações de cana-de-açúcar e no estabelecimento dos primeiros engenhos, nos trabalhos agrícolas e explorações florestais, foram de

¹⁸ Antiga medida itinerária portuguesa, oficial no Brasil até 1 de janeiro de 1874 (de acordo com a lei de 26 de junho de 1862, que tornou obrigatório no Brasil o sistema métrico, a contar daquela data), ainda hoje muito usada no sertão brasileiro, onde predomina a chamada légua geométrica, equivalente a 6 quilômetros (Anuário do Observatório Nacional do Rio de Janeiro para o ano de 1927 – Pág. 296). O sertanejo calcula, pois as distancias em léguas, mas o faz do modo mais arbitrário, estirando-as ou encurtando-as ao sabor de sua imaginação sem medida. Caracteriza-a, não raro, por expressões ora sugestivas, ora incogruentes, mas sempre típicas de sua aguda percepção: aqui e ali surgem as léguas de beço (Bahia e Sergipe); légua de casco de cavalo, légua de filho, légua de poldrinho, légua de córrego a córrego, todas estas de uso de Goiás, segundo o informe do prof. Alcide Jubé, do Liceu Goiano. A légua de beço é antes uma expressão que serve para indicar uma distância muito mais extensa do que a légua comum: a légua de casco de cavalo é uma medida arbitraria que os sertanejos regulam pela marcha de animais, em certo prazo de tempo, por sua vez regulado pelo sol; a légua de filho é uma expressão sertaneja para indicar que esta é maior que a légua legal (Ex. – da fazenda de A á de B tem uma légua de filho, isto é, 7, 8, 9, ou 10 quilômetros); a légua de poldrinho designa, em alguns lugares de Goiás, o mesmo que légua de filho; a légua de córrego é, diz o prof. Jubé uma medida discricionária, usada pelos viajantes do sertão, para designar as distâncias de certo córrego a outro, quando entre ele medeiam mais ou menos seis mil metros.

grande utilização na construção das primeiras povoações que iam surgindo na extensa costa sob soberania portuguesa. Com o progresso da colônia, funda-se o governo geral em 1549, dando início as riquezas tão esperadas. Com o auxílio dos Jesuítas o povoamento iam se desenvolvendo, os silvícolas eram catequizados e as terras eram aproveitadas. Tomé de Souza, fundador da capital da colônia a “cidade fortaleza” do Salvador estimula a lavoura a promove a criação de gado bovino.

O gado introduzido em São Vicente e na Bahia, respectivamente, ganhou logo autonomia. Houve uma fonte intensa para intensificação nesta atividade econômica e isso é percebido pela construção de currais e campo de pastagens. Estas multiplicações foram intensas que “em 1701, uma carta regia proibia a aproximação do gado aquém de uma faixa litorânea de 10 quilômetros a fim de não danificar os canaviais. O gado era indispensável para serviço da lavoura, empregados nos transportes e na movimentação das almanjarras das engenhocas.”¹⁹

Fator essencial na ocupação e povoamento do interior. As fazendas de criação de gado são latifúndios assentados em sesmarias. O proprietário, ao tomar posse da terra, arrenda as regiões mais distantes e pequenos criadores. A atividade não é dirigida para a exportação e, em vez de escravos, usa mulatos, mestiços, negros forros, índios e brancos assalariados. È no Sul que a criação de gado mais se desenvolve.²⁰

No século XVI o único veículo em matéria de transporte utilizado pelos colonizadores era o carro de bois que serviam para condução de materiais para construção, mercadorias, armas e munições.

No século XVII são muitas as referências ao carro de bois principalmente na indústria de cana-de-açúcar, pois se tornava necessário quinze ou vinte juntas de boi com seus carros aparelhados para suportar os trabalhos exigidos no engenho. Neste século tudo que

¹⁹ [HTTP://www.consciencia.org/desenvolvimento-economico-historia-do-brasil-ary-da-matta#ciclo-do-gado](http://www.consciencia.org/desenvolvimento-economico-historia-do-brasil-ary-da-matta#ciclo-do-gado).

²⁰ Almanaque Abril. 20^o Ed. São Paulo, Editora Abril, 1994. P.56.

era necessário para o fornecimento dos engenhos, assim como as fazendas sofreram uma grande alteração nos preços inclusive dos carros e bois, elementos indispensáveis nos engenhos. O carro de bois continuava a monopolizar todos os transportes terrestres no Brasil, transportavam materiais de construções, produtos florestais (pau-brasil), produtos agrícolas, entre lavouras e roças²¹, nas comunicações entre os núcleos de povoamento conduzindo pessoas e famílias no fim do século.

No século XVIII o governo reconquistava os carros de bois de particulares a fim de transportar materiais para as obras públicas, portanto havia o cuidado de requisitar carros que transportavam produtos e mercadorias, evitando sempre que podia o desvio dos carros dos engenhos, para não atrapalhar os serviços ali realizados, isso que dizem que havia os carros de aluguel, de regra e os da repartição da coroa, todos conduzidos por bois e trabalhando em toda extensão do território colonizado.

Surgem também neste século as “tropas”²² de mares em algumas regiões do Brasil, dividindo com os carros de bois as tarefas dos transportes por terras nos mais difíceis e rudimentares caminhos existentes no país, portanto de outra forma não se venceriam os obstáculos naturais.²³

²¹ “Roças”, diz Fr. VICENTE DO SALVADOR em sua história citada “que assim chamam cá as granjas ou quintas dos mantimentos, fritas e mais coisas, que a terra dá”.

²² Em vários Estados brasileiros este veículo designa uma caravana de animais de carga que levam mercadorias de uns para outros pontos. As tropas são os mais expeditos meios de comunicação nas terras do sertão brasileiro, onde não há rios navegáveis ou estradas de ferro. Na Amazônia chamam comboio. “o caipira é um obscuro e é um forte! Ei-lo tangendo suas tropas cargueiras, empoeiradas ou cobertas de lama, pelos caminhos tortuosos e esburacados furando matas virgens, galgando montanhas ásperas, vadeando rios revoltos e pestíferos, afrontando pântanos e atoledos, atravessando campos e campos, vencendo dezenas de léguas a pé ou arcado e molengão sobre o burro monteúdo, ao monótono Belém-belém do sino pendurado ao pescoço da madrinha ruana!” (Cornélio Pires – Seleta Caipira. – Pág. 4). No Rio Grande do Sul, segundo um grande número de gado vacuum em marcha de um ponto para outro, quase sempre, porém, para as charqueadas. Lá também usam aumentativo tropão e os diminutivos tropinha, tropazinha, tropita. Podem ser as tropas também de éguas, de mulas, de gado de cria. Na descrição da viagem que fez ás nascentes do rio S. Francisco, Aug. Saint-Hilaire informa que o nome de tropa se empregava no distrito diamantino no sentido de reunião de escravos dirigidos por empregados livres e prepostos á extração chamavam serviços (Livro citado – Tomo I. Ed. Brasileira – Pág. 255).

²³ As tropas e os tropeiros que tanto relevo têm na indústria dos transportes no Brasil mereceram dos nossos historiadores e sociólogos a devida atenção. De ver-se o que a respeito escreveram

Um diferente produto, o sal era transportado por carros de bois no século XIX, assim como tecidos, ferragens, rolos de armes, querosene, couros, lãs, café, etc. Uma grande vantagem do carro de bois mediante as tropas de mares é que dependiam de rancho²⁴, o carro abrigava os candeeiros²⁵ e os carreiros²⁶ entre suas rodas ou sobre a mesa.

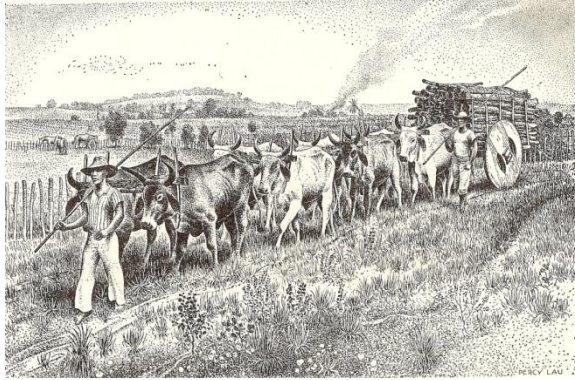
Na cidade de São Paulo o número de carros de bois crescia tanto que foi necessário a intervenção dos representantes da câmara municipal formar uma comissão especial onde o autor principal do projeto foi o ilustre paulista, homem público e historiador, Brigadeiro machado de Oliveira, este estabeleceu que em nenhuma rua, portanto estes deveriam seguir pelos centros das vias públicas um atrás do outro, de modo a não embaraçar o transito, o art. 9º especifica ainda que as cargas entregues aos comerciantes fossem obrigadas a deixar passagem para os pedestres sob pena de multa de 500 até 2000 réis para os infratores.

CAPISTRANO DE ABREU, PANDIÁ CALÓGERAS, AFONSO DE E. TAUNAY, ROBERTO SIMONSEN, PEDRO CALMON e tantos outros. È para desejar, porém, que alguém lhes examine mais minudentemente os beneméritos serviços que nos prestaram.

²⁴ Termo geral do Brasil, no sentido de cabana, casa rústica, feita de paus e barro, sem compartimentos; casinha de palha á beira da estrada para abrigo de viadantes; choça, coberta de palha, que e faz nas roças, para descanso de trabalhadores; morada do campônio pobre; por extensão – casa pobre. È denominação corrente no Brasil sertanejo e encontramos-la em quase todos os estados regionais.

²⁵ No Sul do Brasil, Minas e Mato Grosso assim chama o a que, no Norte, se diz chamador ou mais completamente chamador de boi, isto é, o indivíduo que, armado de aguilhada ou vara de ferrão, segue á frente da junta de bois que puxa o carro.

²⁶ É o indivíduo que dirige o carro de boi a quem tanto deve o sertão do Brasil e é também o nome que, em alguns Estados, se dá aos atalhos, ás veredas, aos caminhos estreitos, ou, segundo Valdomiro Silveira, ao caminho habitual de caça. “Assim mesmo, esfalfados, achavam tempo para caças. Os carreiros das pacas, cutias, capivaras e antas cruzavam a picada...” (Amando Caiubi – Sapezais e Tigueras – pág. 248).



A obra de arte de Bernardino José de Souza, *Ciclo do Carro de Bois no Brasil* publicada após sua morte apresenta muitos pontos de contato com as obras materiais que realizou, portanto é uma pesquisa em a profundidade, com material planejado e reunido pelo autor, contudo possuía uma grande equipe distribuída pelos quatro cantos do país, contudo conseguiu reunir um vasto material, transformando assim em uma obra monumental de arte e de pensamento a um só tempo, sendo assim está vasta obra com grande número de colaboradores dentro e fora do país. O trabalho do autor Bernardino de Souza divide-se em seis partes bem determinados e com grande clareza e desenvolvimento em seus escritos, portanto em sua primeira parte esboço histórico do carro de bois relata sobre uma das grandes conquistas da humanidade, a introdução da parte mecânica essencial em vários setores, esta inventada pelo homem neolítico ou do período da pedra polida, culminando com a domesticação dos animais, trabalho da terra, contudo o homem começa a compreender que este não só poderia viver só da pesca, caça e colheita dos frutos espontâneos da natureza para sua alimentação. Com advenho da roda, surge o carro e o emprego de animais utilizados para traças. Daí por diante a utilização é disseminada em varias regiões do país e conseqüentemente não mais se limitando ao mundo.

Em sua segunda parte o autor refere-se exclusivamente ao carro de bois no Brasil, fazendo louvor aquele que foi o primeiro veículo utilizado em terras brasileiras; trazidas por portugueses que queriam povoar e explorar as riquezas aqui existentes e posteriormente colonizar. Daí em diante surge as primeiras de muitas utilidades

destinadas a um veículo tão rústico, porém de tão grande utilidade no decorrer dos séculos, inclusive no século atual desempenhando papel importante nos grandes fatos da nossa história como as grandes, onde eram utilizados nos transportes de navios de guerra, de material utilizado em algumas batalhas dentro e fora do Brasil, carro este que teve como aliado e conseqüentemente concorrente a partir da metade do século XVIII as tropas de muares que conduziam vários tipos de cargas com mais vigor, porém menor quantidade dos materiais transportados.

Em sua terceira parte o autor mostra os acessórios e alguns tipos de carros conduzidos por bois, mostrando diversas partes, desenvolvendo uma por uma, sua dimensão, comparado com veículos de outras regiões inclusive ensinando como se deve proceder quando necessitar usar este tipo de veículo indispensável à lida no campo.

Dando seqüência a esse extenso trabalho o autor em sua quarta parte falará do boi de carro propriamente dito, os animais utilizados para desempenhar o papel de destino, suas características, as maneiras utilizadas para o adestramento, as denominações dos animais utilizados, fator esse muito importante para o bom desenvolvimento do animal e conseqüentemente do condutor. Assim como sua conformação e beleza, transformando-o em um excelente animal para desenvolvimento de sua atribuição.

Em sua quinta parte faz referência aos trabalhadores do carro de bois; carreiros e guias peça indispensável para guiar e manobrar o carro de bois, esta denominação é usada em quase todo o país, algumas expressões, porém com o mesmo significado. Homens trabalhadores remuneradas dependendo da ocasião, mas que desempenham com grande gratidão, pois está fazendo o que gosta, estes são dotados de várias técnicas, perícia com grande responsabilidade para conduzir todo o tipo de carga estrada à fora se utilizando da voz natural e típica para se comunicar com os animais para que estes atendam seus comandos. Profissionais que usam trajes e acessórios dependendo dos costumes, do clima e o terreno, com sexo e a idade, com gostos e as modas, com as classes sociais.

Para finalizar em sua sexta parte é abordado um assunto relacionado aos transportes, tendo o carro como veículo essencialmente rural possuindo suas vantagens, mas também algumas desvantagens, que são relevadas quando se trata de veículo movido por bois, portanto as vantagens superam, pois são transportes fortes, sólidos e seguro adaptados a várias regiões e com preço relativamente barato, portanto não deixa de lado algumas desvantagens primordial como a morosidade na condição de suas cargas e deterioração das boas estradas dividindo o peso e suas rodas maciças de madeira ou metal. Este conduziu por todo o país vários tipos de material, realizando grande percurso em diversas partes do mundo.

Geralmente no Brasil o trabalho de conduzir, manobrar e guiar o carro de bois é realizado por duas pessoas: o condutor, um homem feito, e o ajudante geralmente um menino. Para o condutor são utilizados varias denominações dependendo da região: carreiro, carreteiro, tangedor, tangerino ou tocador, no entanto carreiro é a denominação utilizada em quase todo o país. Para o ajudante também são várias as denominações dependendo da região: boca de boi, môço de boi, ponteiro, puxador, soqueiro.

O carreiro é propriamente quem conduz o carro de bois, responsável pela sua experiência, segurança e utilidade é um homem que se especializou também no trato dos bois condutores do carro, postando esses dotes foram aprendidos desde seus primeiros anos de vida, auxiliando um profissional. O guia é o ajudante que desempenha tarefas variadas na condução do veículo tirado por bois. O guia geralmente é um rapazola de 12 a 18 anos, este serviço servi-lhe de escola para sua formação no futuro, pois sem este aprendizado torna-se impossível transforma-se em um carreiro profissional, portanto chamar bois é seu primeiro estágio, daí em diante o guia revela-se disposição e inclinação para o ofício.

O guerreiro deve exercer o exercício constante sob pena de perder a competência, este tem uma linguagem própria e costumeira quando trata de bois no serviço, o carreiro determina suas ordens com

voz imperativa, porém branda e os bois obedecem sem constrangimentos, portanto os bois conhecem seus carreiros e até mesmo o carro de trabalho.

O carreiro depois de muitos anos desempenhando suas atividades com competência, seu patrão reconhecerá seu trabalho e lhe dará o título que tanto deseja “mestre carreiro”. No Brasil existem duas espécies de carreiros: os que são empregados das propriedades agrícolas são admitidos pelos proprietários onde estes entregam ao carreiro carro, os animais de tração, como também o salário como pagamento pelos serviços prestados, e os carreiros donos do carro e da boiada, que trabalha por conta própria por tarefa ou frete, conhecidos também por ambulantes.

Os trabalhadores do carro de bois geralmente no Brasil são definidos em dois: o carreiro, denominação usada em quase todo o país, homem feito com grande experiência é o condutor do carro, também conhecido em várias regiões como carreteiro, tangedor, tangerino e tocador. O segundo é o ajudante ou guia, geralmente um rapaz de menor idade que ajuda ao carreiro nos serviços, e que aprende a carrear com o decorrer de sua vida, portanto chamar boi é a sua primeira atividade, se mostrando uma boa disposição e inclinação, estará apto para o ofício. Para o ajudante algumas denominações foram criadas nas várias regiões do país: boca de boi, boeiro, candeeiro, chamador de bois, coringa, dianteiro, lamparina, menino de boi, moço de boi, ponteiro, puxador, soqueiro e xigia.

Tanto o carreiro como o guia desempenham várias tarefas debaixo do sol e chuva, nas frias madrugadas, ao pino do sol do meio-dia, noites adentro contribuindo para o crescimento do país.