



A CARRÊTA DO RIO GRANDE DO SUL E DO SUL DE MATO GROSSO

Bernardino José de Souza

CARRÊTA é o nome dado ao veículo rural tirado por bois no Rio Grande do Sul, quer se trate do velho carro de origem lusa, crismado de *carrêta portuguesa*, quer do carro modificado, de rodas radiadas e eixo fixo à mesa ou caixa (1).

O nome carrêta não se circunscreve ao território rio-grandense: irradiou-se para o norte até S. Paulo onde, em certos municípios, assim se denomina o carro de rodas de raios e eixo fixo de ferro; é ainda dominante no sul de Mato Grosso, cujos desbravadores principais foram os gaúchos que para ali emigraram em consequência das lutas civis travadas no Rio Grande, na primeira década republicana.

Se a carrêta do Rio Grande do Sul é, em verdade, um veículo semelhante ao que acabamos de descrever sob o título de "carro de bois moderno", todavia, merece especial e demorado registro.

Nascida na época colonial, cedo a sua estrutura se modificou e, com o andar do tempo, passou a ter particularidade que lhe impuseram as condições do meio, os objetos do transporte e até os materiais de sua construção. Mais ainda: a carrêta sugere evocações do passado e da áspera vida do campo desde as origens do povoamento do continente de São Pedro. Ela é, do mesmo passo, uma expressão da conquista da terra e um elemento de lembranças históricas inapagáveis.

Poetas e prosadores, escritores de todos os matizes, celebram-na amiúde em seus livros: foram, secularmente "erran-

tes anéis de fileira que ligava vilas e cidades", "espalhando nos campos a abundância e suprimindo o deserto"; "seguiram a linha ascensional do povoamento" rio-grandense, "assinálavam o roteiro do comércio", e por muitos janeliros viajaram "as famílias gaúchas sob o côlmo protetor da quincha tostada aos sóis e trabalhada dos minuanos". E ainda hoje, na verde e opulenta campanha do Rio Grande do Sul, como escreveu o inspirado Augusto Meyer,

*"A carrêta, avança parada, no tempo
gemendo a mágica da roda vagarosa,
verde e inverno, tóido curvo humildemente
passivamente estrada fora",*

ou como cantou Vargas Neto, na sua lira de ouro,

*"Lembrando a viagem constante da sau-
[dade
Corregando o passado pra o presente".*

A carrêta faz parte do patrimônio moral e histórico dos bravos lidadores dos pampas: a carrêta e o cavalo, porque se este serve como disse Nogueira Leiria, ao homem do campo em todas as suas atividades, a carrêta lhe terá sido mais útil do ponto de vista coletivo e social.

Disso é prova irretorquível o desvêlo, a diligência e até um quê de meiguice com que me responderam os gaúchos às perguntas do "Inquérito" que lhes enviei para o exato conhecimento de sua estrutura e funcionamento.

(1) Segunda informação do Eng.º João Protásio Fesleira da Costa, são raras, no Estado, as carrêtas de eixo rolante — carroladoras. Talvez, hoje somente sejam encontradas no Município de Tôrres.

A *carréta* rio-grandense consta de duas partes principais — a *mesa* e o *rodado*.

A *mesa* compreende o *leito* ou *estrado* sobre o qual se coloca a carga que se quer transportar e o *cabeçalho* (cabeçalho como dizem os guancas).

A *mesa* propriamente dita, o tabuleiro da *carréta*, de regra de forma retangular, é constituída das seguintes peças: *chedas* — as duas guardas laterais e retificadas da armação; *cedeiros*, em número de quatro a seis — travessas de madeira que ligam as *chedas* entre si e ao *cabeçalho*, embebedendo-se em furas retangulares abertas na face interna das mesmas *chedas*; *recavéns dianteiro* (2) e *traseiro* — semelhantes travessas, às vezes chamadas *travessas*; limitam a *mesa* na frente e atrás e se prendem ao *cabeçalho* por parafusos que se embutem nas *chedas*.

O *cabeçalho* é uma peça de madeira de lei, inteira e esquadriada, que constitui a longitudinal central da *mesa*, ficando parte ao centro do estrado e parte prolongada para a frente, até o comprimento necessário ao atrelamento da primeira junta de bois, chamada do *coice*; na extremidade dianteira do *cabeçalho* abre-se um furo vertical por onde passa a *chavelha*, que serve para segurar a canga do coice por meio de uma corda de couro chamada *feneçoiro*.

A *mesa* ainda contém as seguintes peças: *assouho*, *fuciros*, *cegas*, *muchachos*, *mata-bol* e, às vezes, *tolda*.

Assouho ou *soaño* é o enchimento do quadro da *mesa*, feito em geral com quatro tábuas, assentes longitudinalmente sobre as *cededas*.

Fuciros são quatro a seis varas roliças de cada lado da *mesa* que se embebedem em furos (3) abertos nas *chedas*, no sentido vertical e que servem para amparar lateralmente as cargas, seja por si só, seja porque se lhes prendem taípeis, chamados geralmente *cegas*.

As *cegas* são anteparos feitos de tábua, de cipó, de taquara rachada ou melo ou mesmo de palhas presas entre taquaras rachadas ao comprido, de modo que se improvise uma espécie de caixa necessária para o transporte de produtos miúdos ou a granel.

Os *muchachos* (4) são dois pontalões de quase um metro de comprimento, de madeira roliça, que servem para escoar na frente e atrás a *carréta* daí haver o *muchacho* dianteiro e o traseiro; o dianteiro é conduzido, preso por tentos de couro, ao *cabeçalho*, junto à ligadura da canga do coice; o traseiro é preso a meio da parte posterior da *carréta*. O primeiro tem grande e constante utilidade, pois sobre ele descansa o péso da *carréta* quando parada, aliviando-se desta maneira o pescoço dos animais; o segundo evita que a *carréta* empine; ambos servem para manter a *carréta* em posição horizontal, quando desatreladas as juntas ao fim do trabalho.

Mata-bol é a corda de couro ou o arame com que se amarra a *mesa* ao eixo (5).

Tolda ou *tóide* é uma cobertura que se superpõe à *mesa* da *carréta*. Esta cobertura apresenta duas formas principais: ora em abóbada, ora em cumieira. No primeiro caso, constrói-se com arcos paralelos de madeira (às vezes cipós) ou de ferro, atados às pontas superiores dos fuciros, correndo sobre eles delgadas ripas longitudinais; no segundo, quando a *tolda* tem a forma de um telhado de duas águas, a armação se faz por meio de travessas de madeira que se ligam em ângulo na cumieira, correndo longitudinalmente sobre elas as mesmas ripas delgadas. A cobertura é feita mais comumente de capim Santa-Fé (*Panicum prionitis* Nees), usando-se ainda a tiririca, e *sapé*, a tábua, o gerivá; ainda pode ser de couro, de lona e até de zinco (6). Os lados da *carréta* *toldada* são fechados com os mesmos materiais da cobertura ou ainda com tábuas e zinco. As *carrétes* *toldadas* são as mais carac-

(2) Na região fronteiriça com o Uruguai o *recavén* *dianteiro* tem o nome de *pístico* — *alcovite* de *pístico*, nome do *cabeçalho* no Uruguai e na Argentina. Informação do agrônomo Paulo Anjos Gonçalves. Vide o "Vocabulário da Língua Criolla" de Bartolomé J. Ronco.

(3) O Prefeito de Itaquí, município fronteiro à Argentina, informou-nos que *luzes* *fucis* das *chedas* são em sua zona chamados *escapadores* pelos carpinteiros. Há uma palavra castelhana, da seja — *escapadura* ou *escudadora* (*Kopans*) que aluzouso a *fronteira* o, *aportuguesado*, passou a *denotar* em *fronteira* *fronteira*.

(4) *Muchacho* é vocábulo castelhana que, como tantos outros, atravessou a *fronteira* para designar o mesmo acessório da *carréta*. Como no Rio Grande do Sul, na Argentina e Uruguai há o *muchacho* *dianteiro* e o *traseiro*. Vide Bartolomé J. Ronco. Op. cit. Walter Spalding afirma que, na região serrana, não é conhecida a palavra *muchacho*; chamam *pontalões*.

(5) *Mata-bol* é platinismo. *Mata-bueyes*, escreveu Bartolomé J. Ronco, "as grampos que sujeitam o eixo a los limones". *Mata-bol* em outros estados do Brasil tem sentido inteiramente diferente.

(6) Consultados vários confrades do Rio Grande do Sul a respeito da cobertura da *carréta*, tivemos informações discordantes: Walter Spalding diz que lona e tábuas só se usam em *colônias* estrangeiras e que a cobertura de zinco é pouco usada e bem moderna. Luís Carlos de Moraes, entretanto, diz que não é raro o fato de ser a *carréta* coberta com zinco, sendo até muito comum na região missioneira, onde essas *carrétes* são empregadas no transporte do *erva-mate*. Confirmando este informe, escreveu Contreras Rodrigues: "Na *fronteira* do Sul são mais comuns as *toldas* de zinco, que conheço desde a infância. Ali não há *tolda* de lona para a *carréta* e sim para grandes escopões puxados por cavados, em geral dez".

terísticas e historicamente as mais antigas: são também as mais cômodas e as que mais protegem as cargas contra as intempéries (7). Por isso mesmo as *carréts* *oldadas* eram e são as mais próprias para as longas viagens, enquanto as destoldadas são mais empregadas nos serviços diários das estâncias.

Rodado é termo muito freqüente no Rio Grande do Sul para denominar o que, no resto do Brasil, se chama mais comumente *rodello* ou *rodelos*: o *rodado* da *carréta* compõe-se de duas rodas conjugadas por um eixo. As rodas são radiadas e se formam das seguintes peças: *maça*, *buzina* e *contra-buzina*, *cambotas*, *raios* e *chapa*.

Maça é a parte central da roda: é um bloco feito do cerne de uma madeira resistente, de forma cilíndrica, para onde convergem os raios que a ligam às cambotas e no qual se abre um furo para receber a ponta do eixo; não raro, se cobre o bordo exterior da maça com um anel de ferro de quatro a cinco centímetros de largura chamado *arco de maça*: é um reforço para a madeira.

Buzina é o orifício do cubo da roda ou maça onde se embebe a extremidade do eixo; quando este orifício se gasta pelo atrito, ficando o eixo com muita folga, é revestido internamente por um tubo de ferro fundido, de forma tronco-cônica, chamado *contra-buzina*. A *contra-buzina* serve, pois, para proteger o interior da maça contra o atrito do eixo.

Cambotas são as peças que formam a circunferência da roda, em regra cinco a oito, ou seja em número proporcional ao tamanho da mesma roda; são feitas a serra, preferindo-se entre as madeiras empregadas o angico por ser mais fácil de trabalhar (8).

Raios são as peças de madeira de lei, em número variável de doze a dezesseis (9), que ligam, em forma de leque, a maça às cambotas, onde se embebem.

Chapa é o aro de ferro, de doze a quinze centímetros de largura por um e meio a dois de espessura que cinto toda a circunferência da roda, mantendo a coesão das cambotas e evitando o seu desgaste no atrito com o chão das estradas. Esta chapa é colocada a rubro:

caldeado o aro, é deixado sobre uma fogueira, previamente preparada (10); o ferro dilata-se ao calor e, quando em brasa, se adapta prestes ao *comboteado*, jogando-se-lhe imediatamente água fria para que o metal volte ao seu estado natural; assim se obtém o aperto necessário da chapa sobre as *cambotas*; a operação que exige boa prática, é em tudo semelhante à da ferragem dos carros de bois do Nordeste (11).

O eixo é uma peça de madeira resistente que une as duas rodas; sobre ele descansam as *chedas*, que nesta parte são mais altas, em forma de munhões; termina por duas extremidades de forma tronco-cônica para que se introduzam nas *buzinas* da maça, firmando-se às rodas por uma ou duas *cavilhas* de madeira ou de ferro, que atravessam em furos a parte excedente da maça. O eixo é fixo à mesa: na maior grossura das *chedas*, chamada *peito das chedas*, abrem-se cavidades quadradas (12) para ajustar-se ao eixo, reforçando a junção cordas de couro, arame, até mesmo prelihas de ferro, passadas entre as *cadeiras* e o corpo do eixo, chamadas como já vimos — *mofo-boi*. O comprimento do eixo varia com o tamanho da *carréta*; o de uma *carréta inteira* tem dois metros e sessenta e seis centímetros de extensão, sendo um metro e trinta e dois para a mesa, 0,46 para a maça, 0,06 para a cavilha e 0,08 para a ponta.

Para evitar o desgaste da parte do eixo introduzida no orifício da maça, quando esta é forçada pela *contra-buzina*, colocam numa ranhura aberta na parte inferior da madeira do eixo uma peça de ferro, ou aço, de 30 a 40 centímetros de comprimento por 3 a 4 de largura, e 5 milímetros de espessura, chamada *cavilha*. Também para proteger a *cavilha* de madeira que segura a roda ao eixo do desgaste colocam entre ela e a maça uma arruela de ferro; outras vözes para que se não desgaste a maça pelo atrito da *cavilha*, põe-se uma chapa de ferro chamada *rondana*.

Como se vê da descrição supra, a *carréta* do Rio Grande do Sul tem rodas radiadas e independentes, isto é, giram sobre as extremidades do eixo.

(7) Primitivamente as telhas eram de couro, como de couro eram as portas das casas e quantos outros utensílios.

(8) Entretanto tivemos informação de que o angico é preferido porque tal arco de circunferência se moldam mais facilmente nas voltas naturais da madeira.

(9) Contreras Rodrigues informa que se pode considerar doze raios como o máximo e que dezesseis é exagerado.

(10) A chapa, na fronteira do Sul, se chama também *jeito*, por influência platina. Bartolomé J. Honro registra no seu vocabulário *Lanta* e *Yanta* — "o arco da ferro que cobre a circunferência da roda".

(11) Segundo informam L. Carlos de Moraes e Contreras Rodrigues o *comboteado* mais usual na Campanha para esse effeito é o excremento bovino em coelho bastante seco o qual produz muitas calorias.

(12) Denominam estas cavidades *impulsoiras* ou *impulsoras*.

MADEIRAS EMPREGADAS
NA CONSTRUÇÃO DAS CARRÉTAS
RIO-GRANDENSES

De acôrdo com as informações que recebemos de várias zonas do estado, as madeiras mais empregadas na feltura das suas diferentes peças são:

<i>Cabeçalho, ch-</i>	ipê ou piúva (piúva), das, cadeias angico, cabriúva, marmel e recaúca: leiro, guajuvira, batinga.
<i>Assolho:</i>	pinho e açolta-cavalos.
<i>Fueiros:</i>	angico, amarelho, batinga, guajuvira.
<i>Chavelha:</i>	angico, guajuvira (cerne) e ipê.
<i>Muchachos:</i>	qualquer madeira.
<i>Cambotas:</i>	principalmente angico, podendo ser de ipê.
<i>Raios:</i>	ipê, angico, guajuvira.
<i>Maça:</i>	ipê, principalmente.
<i>Cavilha:</i>	ipê, angico.
<i>Rixo:</i>	batinga (baitinga) principalmente, e depois grapiunha, catiguá ou entaguá, angico branco, porque o vermelho esquenta muito, gubiú, pitanguela preta, etc.

DIMENSÕES, PESO E PREÇO

As carrétas rio-grandenses dividem-se em quatro tipos quanto ao tamanho, designados pelos nomes de *carréta inteira*, *carréta três quartos*, *meia carréta* e *carréta um quarto*.

Segundo as informações do Sr. Heitor Domingues, embora não haja *dimensões standard*, pode-se caracterizá-las do seguinte modo:

Carréta inteira — pesa 450 quilos, tem uma capacidade de carga até 1500 quilos, com 16 palmos de comprimento, por seis de largura e dez de altura;

suas rodas têm oito palmos de diâmetro, por vinte e seis de circunferência; custa mais ou menos mil a mil e duzentos cruzeiros, conforme a madeira e o apuro da obra.

A *carréta três quartos*, também chamada por alguns *carrétéo*, a mais usada, pesa 375 quilos e tem uma capacidade de carga até 1050 quilos; tem 14 palmos de comprimento, seis de largura e nove de altura; suas rodas têm sete palmos e meio de diâmetro; custa mais ou menos oitocentos cruzeiros.

A *meia carréta* pesa 300 quilos e pode carregar até 750 quilos; tem 12 palmos de comprimento, cinco de largura e cinco de altura; o diâmetro das rodas é de seis e meio palmos; custa mais ou menos setecentos cruzeiros.

A *carréta um quarto* pesa 225 quilos e pode carregar até 450 quilos; tem dez palmos de comprimento, por cinco de largura e cinco de altura (13); o diâmetro das rodas é de cinco e meio a seis palmos; custa mais ou menos seiscientos cruzeiros.

É de uso ainda no estado uma *carréta* pequena, chamada *carretinha*, de regra puxada por uma só junta de bois, dirigidos por meio de rédeas denominadas *rejeiras* ou *sejam* sovêus de couro torcido com ou sem pêlo, amarrados em volta de uma aspa e da orilha externa dos animais. Estas *carretinhas* são frequentes nas vilas e povoados para o transporte de lenha, carvão e legumes, tendo, neste caso, uma caixa de tábuas de pinho (14).

A *carréta* rio-grandense domina como veículo rural no sul de Mato Grosso e no Território de Ponta-Porã; de feito, no sul da linha leste-este assinalada pelos trilhos da "Nordeste do Brasil", ou seja nos municípios de Corumbá, Miranda, Aquidauana, Campo Grande, Ponta-Porã, Bela Vista, Muritinho etc., quase só se vê rodando pelas estradas, ou no serviço interno das fazendas, a *carréta* gaúcha. Para o norte desta linha reina o velho carro de bois, tipo mineiro. Nos municípios matogrossenses de Três Lagoas, Campo Grande, Aquidauana e Corumbá encontram-se os dois tipos de veículos tirados por bois — o *carro cantador* e a *carréta*. Na faixa fronteiriça com o Para-

(13) As alturas aqui referidas são de carrétas destoldadas.

(14) A propósito do termo *carretinha* informou-nos Condeiros Rodrigues: *carretinha*, no sul do Rio Grande, significava principalmente, no tempo das *dilpências*, e antes dos *breques*, uma carroça feita de tábuas, toda fechada, com duas janelas de guilhotina de cada lado, com assentos laterais, fronteiros, de duas rodas, dois cabeçalhos paralelos, entre os quais se atrelava um cavalo. Servia para condção particular das famílias das estâncias. Depois apareceram os *breques* de quatro rodas, toldados e ferrados de couro da Riada (sola preta). Alguns chamavam *carretinha* a esse veículo puxado por cavalo, geralmente três e, em grandes viagens, com mudas por diante. Provavelmente é a uma dessas *carretinhas* a que se refere Walter Spalding quando diz que o bravo general Urzán, na guerra do Paraguai, usava uma delas e que teve oportunidade de ver uma vida revivida de madeira e platada que pertencera à família do grande baileiro. O nome *carretinha* designa, no sul de Mato Grosso, uma carroça, puxada por um só boi colocado entre dois cavais. (Informação do Dr. Arari Moreira, de Ponta-Porã).

qual, em terras do Território de Ponta-Porã, aparecem também as *carrétas* paraguaias, distintas das rio-grandenses por certos característicos na estrutura e pelo seu atrelamento.

A presença da *carréta* gaúcha nessa região explica-se pelo fato de haver sido penetrada por grande número de rio-grandenses logo após a luta civil que levou no Rio Grande de 1893 e 1895. Remem as crônicas dessa emigração, determinada por motivos políticos, que muitas famílias desse estado se transportaram para o sul de Mato Grosso em suas próprias *carrétas*, varando dezenas e dezenas de léguas.

Nas descrições da *carréta* que nos enviaram os patriotas de Ponta-Porã, de Bela Vista e da região chamada Nbeccolandia no Município de Corumbá, verificamos a semelhança entre uma e outra; há, entretanto, diferenças, notando-se, ademais, a influência paraguaiá em sua nomenclatura.

Exemplifiquemos:

Enquanto no Rio Grande do Sul o eixo da *carréta* é geralmente de madeira, no sul de Mato Grosso é mais comum o de ferro. O eixo, informam-nos o digno fazendeiro Mário Mendes Gonçalves, "é uma só peça de ferro, sobre a qual se fixa a mesa da *carréta*, sendo de formato quadrado, com a grossura de 5 x 5 centímetros, pouco mais ou menos, com as duas extremidades arredadas, que se alinham à medida que alcançam as pontas. O eixo é introduzido nas buchas, as quais têm o mesmo formato das pontas do eixo, isto é, afuniladas. Nas partes em que o eixo começa a arredondar-se, e nas pontas, colocam-se também duas peças de ferro chamadas *redondezas*. Finalmente, na ponta do eixo, há um furo onde se coloca outra peça de ferro chamada *forqu* ou *cunha*: esta peça firma o conjunto do *rodado* ao eixo tendo que as duas *redondezas*, uma interna e outra externa à *maça*, forcem o *rodado* a girar num só lugar".

De acordo com as minuciosas informações do mesmo fazendeiro, confirmadas pelas do Dr. Aral Moreira, ilustre advogado e também ervateiro na mesma região, o cabeçalho ou varal da *carréta*, é, não raro, denominado *pérligo* ou *pérligo*; o aro de ferro que cinge o *cabo-tendo* e *chapa*, é dito *lhante* (em Corumbá — *janta*); as peças de ferro de forma cilíndrica que formam os orifícios das *maças* se dizem *buchas*, falando ainda o primeiro em *quartilhos* — duas varas de cerne de madeira, roliças, com mais ou menos oito centímetros de cir-

cunferência que se colocam de cada lado do varal, amarradas à *mesa* da *carréta* e na canga, por cordas de couro, e cuja utilidade é firmar a junta do coice (15).

O Dr. Aral Moreira fala de *carrétas* taieiras de capacidade até para duas toneladas de carga, e de *meias carrétas*, com capacidade até 750 quilos. Entre estas dá notícia das que apelidam *carréta chiqueiro*, ou seja uma *meia carréta* fechada, por um gradil, tendo na culatra uma espécie de *corredoiro*, própria para a condução de animais vivos (carneiros, porcos, aves, etc.); às *vézes* se lhe adapta uma divisão horizontal, formando dois andares; põem *cechos* para água e alimentação dos animais transportados, no caso de viagens longas.

Por sua vez o Dr. Gastão de Oliveira, proprietário da Fazenda Berenice, no Município de Corumbá (Mato Grosso), informam-nos que a *carréta* usada em sua zona é, às *vézes*, crismada de *carréta pantaneira*, em virtude das suas rodas muito altas geralmente de dois metros de diâmetro, o suficiente para atravessar as águas do pantanal e dos *corizos*. E nos manda as seguintes dimensões de uma *carréta pantaneira* típica.

Comprimento da mesa — 3 metros, sendo o cabeçalho livre de 2m,75.

Altura das rodas	2 metros.
Largura das cambotas	0,10 cm x 0,07 cm.
Largura do ferro ou junta	0,07 1/2 cm x 0,01 cm.
Maça	0,30 cm x 0,35 cm.
Cheda	0,16 x 0,09 cm.
Cabegnilho	0,15 x 0,11 cm.

Dando-nos substanciais informações a respeito dos veículos tirados por bois no município de Campo Grande, um dos mais prósperos do grande estado central, o engenheiro Carlos Martins Costa nos enviou as seguintes dados sobre as dimensões do tipo usual da *carréta* e sobre o material empregado na oficina de *carrétas* da cidade:

Dimensões

Comprimento	5 m. 10 (2m de mesa e 2,90 de cabeçalho).
Largura	2,20 de ponta a ponta do eixo.
Altura	1,50, inclusive a ceva (0,50), sem tolda.
Péso	400 a 500 kgs.
Mesa	3 metros por 1,40 de comprimento e largura.

(15) Os nomes *pérligo*, *lhante*, *bucha* são da *Carréta Criolla*, de Bartolomé J. Rosco.

platinicas, todas registradas no "Vocabulário de

Rodas	1,70 de diâmetro.
Chapeas	3" por 1/3 de largura e espessura (polegadas).
Eixo	23/4 quadrado (polegadas).

Material

Chapas e eixo	ferro batido
Eixinas	ferro fundido
Gambolas, raios e mesa (p)	
Maça	carbaru.

O preço é de mil e quinhentos e dois mil cruzeiros para o tipo usual.

Este mesmo ilustre colaborador sintetizou nos seguintes itens as vantagens da carrêta sobre o carro de bois típico:

- a) é muito mais leve;
- b) é mais barata;
- c) é mais econômica, podendo ser tirada até por uma só junta de bois;
- d) oferece mais possibilidades de reparos apressados;
- e) sendo mais leve, em caso de tombamento, pode ser levada facilmente à posição normal;
- f) por ser mais leve, conserva melhor o material dos arveios que pouco se partem;
- g) ao contrário do carro, que exige um carreiro de pé, pode ser dirigida não só a pé como a cavalo e de dentro da mesma;
- h) os bois da carrêta não estranham geralmente a troca dos carreiros;
- i) a carrêta pouco estraga as estradas.

A CARRETILHA

Reque Callage, dentre os maiores escritores regionalistas do Rio Grande do Sul, no seu "Vocabulário Gaúcho" (2.^a ed. 1928) registra o termo *carretilha*, definindo-o: "pequena carrêta toldada, coberta de zinco, mala ou manta bem pintada e puxada por uma só junta de animais, que serve para a condução de famílias na campanha."

Luiz Carlos de Moraes, no seu "Vocabulário Sul-rio-grandense" limita-se a dizer que é uma pequena carrêta para transporte de pessoas.

Falando do passado gaúcho, o Dr. Se-

verino de Sá Brito, em seu interessante livro "Trabalhos e Costumes dos gaúchos" escreve, à pág. 9: "As famílias da campanha daquele tempo viajavam em carretilhas de bois, que representavam um pequeno aposento fechado, com porta atrás e janelas laterais".

Não desatinamos destas referências as informações que recebemos dos nossos colaboradores do Rio Grande: a *carretilha* é uma espécie de *carrêta típica*, feita especialmente para o transporte de pessoas e famílias na campanha. Seus traços característicos são: tolda de palha, ou mais comumente, de zinco, fechada nos quatro lados por tábuas, nas quais se abrem dianteira e lateralmente pequenas janelas corrediças, tendo na parte posterior uma porta de entrada, no interior há bancos, colchões ou pelegos para a acomodação dos passageiros; em regra a caixa era pintada de azul ou vermelho (tintas baratas), algumas ostentando desenhos ornamentais; puxada por uma ou mais juntas de bois.

Honrando-nos com os valores de seu conhecimento a respeito das coisas do Rio Grande do Sul, o Dr. A. A. Borges de Medeiros escreveu-nos o seguinte sobre a *carretilha*: "Até meado do século passado usava-se a *carretilha* no transporte de famílias ou de doentes, e só desapareceu quando se tornaram vulgares os carros de duas a quatro rodas puxados por muarões ou animais cavalares.

A *carretilha* tinha a mesma forma da *carrêta*, com a diferença de que a construção e o material eram mais esmerados. Com efeito, a tolda e os lados se faziam de tábuas bem aparelhadas e ajustadas que formavam seguro abrigo contra as chuvas e ardências. Janelinhas laterais permitiam a entrada da luz e ar, e a portinhola de duas folhas podia ser aberta ou fechada, à vontade. A *carretilha* era pintada de cores vivas".

Com a introdução dos novos meios de transporte, foram raras as *carretilhas* nas estâncias de cuja paisagem ficaram parte por tantos janeiros. Ainda no fim do século XIX rodavam nos campos do Rio Grande do Sul dezenas de *carretilhas*: visitas, carreiradas, festas nos povoados e cidades, vindas de todo o gênero, mobilizaram, até há poucos anos, as garridas *carretilhas* gaúchas (16).

(16) Observemos que as Carrêtas Rodrigues que as *carretilhas* foram substituídas pelos *breques* e *carrinhos* de quatro rodas. A multiplicação das *Diligências*, que só eram usadas por empresas de transporte de passageiros, também contribuíram para o desaparecimento das *carretilhas* que eram veículos particulares. A *Diligência* era uma *carretilha* grande, formada e ladeada de tábuas, com janelinhas, estrito para subir e assentos laterais fronteiros. Só diferia em que em vez de duas rodas, tinha quatro e em vez de varas, tinha lona e era puxada por dez cavalos e um *quartador* na frente para dar-lhe a direção.