

Bernardino José de Souza, *Ciclo do carro de bois no Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958. 557 págs., con numerosos dibujos y fotografías.

La obra presente, fruto de varios años de investigaciones asiduas, fue terminada hacia 1946; pero tan sólo ahora, diez años después del fallecimiento del autor († 1949), ha sido posible su publicación. El autor, especializado en Derecho Internacional e Historia, pero muy interesado también por la Geografía, ha desplegado, según leemos en el Prólogo, una actividad fecunda de publicista; sin conocer tal actividad literaria podemos afirmar que éste, su último libro basta completamente para asegurarle un puesto honorífico en los anales de la investigación brasileña. Intereses históricos, geográficos y, como se ve de un modo muy especial también culturales —el autor era hijo de una familia tradicionalmente ligada a la tierra y nunca perdió el sentido de la vida rural— se reflejan en esa obra póstuma en una armonía perfecta.

Adviértase desde luego que la existencia de un tipo muy antiguo de *carro de bois* usado en diversas regiones del Brasil —con dos ruedas macizas que giran juntamente con el eje al que están unidas—, idéntico al *plaustrum* romano y a numerosas variantes usadas bajo el nombre *carro chilón* o *carro cantador* en el N y NO de España y todo el Norte de Portu-

gal, así como en las islas atlánticas, confiere al tema tratado una nota de curiosidad particular, tanto más cuanto que los informes de que disponíamos acerca de tales carros en Hispanoamérica hasta la fecha de la redacción de la monografía presente eran bastante escasos.

Como historiador el autor ha ampliamente utilizado fuentes brasileñas históricas —*O carro de bois e os seus serviços ao longo dos seculos XVI, XVII, XVIII e XIX*, cap. II - a las que agrega también los testimonios de viajeros extranjeros de los siglos pasados (pág. 313); para los tiempos modernos le han sido muy provechosos, además de observaciones personales directas, los resultados verdaderamente maravillosos conseguidos por un "Inquérito" o sea cuestionario repartido entre estudiosos y "fazendeiros" del país: más de 300 largas informaciones, 2000 fotografías, numerosos dibujos, miniaturas de carros, etc. que forman, junto con los datos históricos, una base sólida como evidencian las exposiciones del autor sobre los más diversos aspectos del tema y el gran número de ilustraciones que presenta al lector y entre las cuales la litografía del *Carro de bois passando sob os Arcos do Rio de Janeiro* del año 1837 mereció nuestra atención particular.

Pero no interesa al autor tan sólo el *carro de bois* brasileño como tal, el carro antiguo y sus variantes más o menos recientes. Llama desde el principio la atención del lector sobre relaciones que pueden darse entre el carro brasileño y vehículos correspondientes de otros países, especialmente europeos. De ahí el primer capítulo, bastante extenso, titulado "*Escôrço* (esbozo) *historico do carro de bois*" (págs. 41 - 98) en el cual trata los orígenes del carro (la invención de la rueda, etc.), el carro en la civilización de la antigüedad oriental (Creta, Grecia, etc.), el *plaustrum* romano y su expansión por el Imperio, el *carro* —siempre el carro primitivo tirado por bueyes con ruedas macizas— en la Península Ibérica, especialmente en Portugal; todo ello a base de una información sólida que evidencia que el autor ha dedicado al aspecto histórico su mayor atención. La bibliografía portuguesa, particularmente importante para las exposiciones comparativas y las deducciones sacadas de ellas, es muy completa (siempre con la fecha indicada al principio de esta reseña); agregaremos que no pueden faltar tampoco Madeira y las Azores, mencionadas de paso en la pág. 97, pero que también disponen de una bibliografía bastante nutrida debido a los estudios de K. Brüdt (*Madeira*: BFil V —1938—, págs. 313-322), L. da Silva Ribeiro (*O carro de bois e a canga na Ilha Terceira*. RL XXXIII, 73 - 75) y del eminente etnógrafo Carreiro da Costa (Comissão Reguladora dos Cereais do Arqu. dos Açores, Boletim num. 9, ano 1949, págs. 91 - 101, con dibujos excelentes); insistimos en ese hecho ya que las islas mencionadas, con respecto a nuestro objeto, constituyen como el *trait d'union* entre el Oeste de Europa y el continente americano.

"El carro de bueyes (del tipo mencionado arriba) —dice el autor— "fue el primer vehículo que rodó en tierras de Brasil. Lo trajeron los portugueses que desde hace siglos lo utilizaron en los transportes de su querida y buena Lusitania y surgió aquí en la madrugada de nuestra historia, contemporáneo de las primeras tentativas serias de radicación y de colonización" (pág. 103). El carro portugués de su parte, continúa directamente el

plaustrum romano, de idéntica forma. El *carro de bois* introducido en el Brasil desde el inicio de la colonización —cita el autor los datos históricos— y usado aún hoy en día es pues una prolongación directa del carro romano-portugués caracterizado originariamente por dos ruedas macizas y una unión sólida entre éstas y el eje que al girar reproduce aún hoy el canto ameno de los *stridentia plaustra*. Estas afirmaciones repetidas varias veces (cp. págs. 70, 71, 103, 199) por nuestro autor, van en efecto plenamente corroboradas como resultado importante de sus investigaciones intensas: por la forma del vehículo que, a pesar de ciertas innovaciones muy comprensibles en un período de tantos siglos (modificaciones del lecho, de las paredes, de la rueda) ha conservado hasta hoy día en el fondo su carácter primitivo; por otros detalles vinculados con el movimiento (nos referimos a la música que produce desde tiempos romanos) y por las coincidencias de la terminología que no menos claramente revelan un origen luso-brasileño común. A veces, al mirar las reproducciones de litografías viejas o de carros actuales, uno no sabe si se encuentra en Paraíba o Mato Grosso o en las estradas del Minho o de Tras os Montes. Y en cuanto a los términos —la multitud de piezas de que se compone tal carro es una verdadera delicia para el lingüista— designaciones tales como *meão*, *cantadeira*, *cocões* de la rueda, *fueiros*, *chedas*, *chedeiro*, *caniço* en las partes laterales, *pigarro*, *espera* = sustento del timón —y tantas otras— comunes entre los *carreiros* del Brasil hacen creer que uno se encuentra en tierra lusa. Tenemos conocimiento de que la parte terminológica ha sido reeditada en la *Revista Brasileira de Filologia* V (1959/60), 129 - 208 bajo el título *Vocabulario do carro-de-bois*.

Tomando como punto de partida de sus exposiciones el *carro cantador* o sea el carro de ruedas macizas, "antiguo, de tipo clásico" (págs. 96, 211) cuyo origen y cuya difusión actual en el Brasil van claramente circunscriptos (pág. 97)¹ y después de someter este tipo de carro a un estudio extenso comparativo (págs. 199 - 234) el autor describe las modificaciones que ha experimentado hasta el momento decisivo en que las ruedas primitivas fueron sustituidas por ruedas de rayos, tomando el vehículo un carácter completamente distinto, moderno, más ligero, de mayor capacidad y el eje fijo, girando las ruedas alrededor (pág. 234 y sigs.). Observamos esta última particularidad —muy importante— también en la *carreta* del Rio Grande del Sur y del Sur de Mato Grosso, ya nacida en la época colonial y que nuestro autor considera con razón como un tipo aparte (págs. 237 - 251,

¹ Respecto a la difusión en otros países hispanoamericanos puede verse recientemente F. Coluccio, *Diccionario del folklore americano*. Bs. Aires, s. a. I, 296 con foto pág. 272 de Costa Rica; A. Dornheim, *AILi* V 319 y sigs.: carros bajos con ruedas macizas; pero parece que el eje no gira junto con las ruedas, sino que las ruedas se mueven alrededor de su eje; y sobre este tipo también R. Oroz, *La carreta chilena*. En: Homenaje a F. Krüger I, 367 y sigs.; B. Ronco, *Vocabulario de la carreta criolla*. En: *Azul* I, 1930, págs. 45 - 64; R. J. Bouton, *La vida rural en el Uruguay*. Montevideo 1961, págs. 130 y sigs., con numerosas reproducciones.

con fotos en las págs. 134, 201, 207), con variantes tan características como la *carreta toldada* (originariamente con cuero), tan apropiada para largos viajes y que tiene una historia bastante larga (págs. 240 "històricamente as mais antigas", 219, 515 y sigs.).

Con esto hemos destacado —siguiendo la clasificación del autor— los tipos principales de carros usados en el Brasil desde la época colonial. Interesan también aquellos vehículos de carácter verdaderamente rudimentario llamados *narrias* en España, *rastras* en la Argentina (que se arrastran por el suelo, originariamente sin ruedas)¹ a cuya evolución y variantes modernas nuestro autor dedica su atención particular (págs. 45: rolos de madeira, dibujo esquemático de la evolución hasta el carro provisto de ruedas; 78 y sigs.: antecedentes en la Península Ibérica; 208 - 210: *carretão*, *alça-prima*, *zorra*; 227 *carretão* de arrastrar madeiras). Y no merecen menor interés los comentarios que J. de Souza dedica a aspectos característicos regionales que no poco contribuyen a variar y completar el amplio panorama del carro de bois trazado por él: carros tirados por dos o más yuntas de bueyes, carros de cuatro ruedas, la falta completa de bueyes como animales de tiro; etc.

Siguen a la tipología del carro brasileño (págs. 199 - 264) en la misma Tercera Parte de la obra capítulos en los cuales se describen detenidamente los diversos accesorios de nuestros carros: piezas de madera, de cuero de fibras, de hierro; en especial el yugo y la *canga* (págs. 86, 252 y sigs., 265 y sigs., 289 y sigs.) y los modos de uncir a los bueyes (págs. 305 y sigs.), también utensilios típicos como la *corua* o *azeitera* hecha, desde luego, de cuerno (págs. 220, 333, 413), la *borracha* = saco de cuero para transportar agua (págs. 478, 480) y la *cuia* de calabaza para tomar mate (págs. 477, 478), todos con ilustraciones, el *chicote* 'látigo' (pág. 471) y la *vara de ferrão* o *aguilhada* para agujiar el ganado, de formas muy diversas (ib.); y sigue como parte final el "canto del carro", capítulo muy extenso en el cual se exponen las causas, las variedades y la utilidad de tal canto, por fin los decretos y prohibiciones que definitivamente han puesto fin a tal música amena en las ciudades. Con esto volvemos de nuevo a la Península donde tales aspectos absolutamente iguales (con sus reflejos en el refranero, la copla popular, etc.) han sido recientemente estudiados por lo menos en una región, Galicia, por J. Lorenzo Fernández en el artículo *El carro en el folklore gallego*. AILi VI, 311 - 323.

Queda reservada la IVª Parte al buey del carro (págs. 339 - 402) tratándose en diversos capítulos las cualidades y características exigidas a tales animales de labor, los métodos del amansamiento y —con una profusión y variedad de materiales verdaderamente asombrosa— los nombres que suele darles el paisano, un mundo pintoresco de designaciones en el que se manifiesta la fuerza creadora del lenguaje popular con acentos y metáforas maravillosos.

Por fin en la Vª Parte (págs. 405 - 482) los conductores del carro

¹ Cp. las observaciones importantes de A. Dornheim, AILi V, 312 y sigs. sobre el mismo tema, con referencias bibliográficas.

de bois y sus auxiliares: los *carreiros* o *carreteiros*, especialmente las técnicas de su profesión, la conducción del carro en el viaje —con ilustraciones tan pintorescas como cautivantes—, el horario y el descanso en sus viajes, por fin la comunicación entre los conductores y sus animales, un sinnúmero de actitudes, ademanes y gesticulaciones “que êste ou aquêle carreteiro adota no trato com os seus bois e que êstes entendem como por encanto” y —aún más eficientes— numerosas formas del lenguaje articulado como interjecciones, gritos, palabras y frases cortas que sirven, según la situación, para abrir la marcha, estimular y guiar los animales en momentos difíciles o peligrosos o para pararlos, también todos estos medios de expresión ejemplos de un lenguaje espontáneo y natural, variado y reforzado por la inflexión de la voz, el acento y típicos gestos.

Termina el autor su obra en la VIª Parte con una exposición de las ventajas y desventajas del carro de bois como vehículo de transporte esencialmente rural, utilizado como medio de transporte de personas y de su papel folklórico en fiestas populares y religiosas.

Concluimos con un saludo cordial al autor quien con su obra, excelente en todos sus aspectos, ha enriquecido de manera muy notable la historia de la cultura de su país y dado al mismo tiempo un modelo alentador digno de imitar en otros países en cuanto a su temario y método de investigación empleado.