

BALSAS E BALSEIROS NO RIO URUGUAI (1930-1950)*

Eli Maria Bellani

* Artigo publicado nos Cadernos do CEOM, v. 3, n. 4 (1988)

BALSAS E BALSEIROS NO RIO
URUGUAI (1930-1950)*

Eli Maria Bellani

Professora da UNOESC/Campus de Chapecó. Mestre em História, 1991 UFSC - Fpolis. A temática da atividade madeireira na Região Oeste de SC, foi defendida no Curso de Mestrado com título: "Madeira, Balsa e Balseiros no Rio Uruguai (1930/1950): o processo de colonização no Velho Chapecó."



1. Introdução;
2. Aspectos geográficos;
3. A balsa;
4. O balseiro;
5. Empresas madeireiras;
6. Conclusão;
7. Glossário;
8. Notas Bibliográficas.

1. INTRODUÇÃO

O objetivo principal deste trabalho é fazer uma primeira descrição do que foi o transporte da madeira, sua comercialização nos países do Prata através do Rio Uruguai, tendo como meio de transporte as balsas.

Utilizando a metodologia histórica contemporânea, o tema pesquisado enfoca o processo extrativo, o preparo da madeira até a confecção, largada e chegada das balsas nos portos compradores.

No período estudado, de 1930 a 1950, as atividades ligadas à madeira deveram-se à iniciativa, principalmente, dos pioneiros oriundos do Estado do Rio Grande do Sul. Porém, é preciso fazer referência a um número maior de categorias sociais envolvidas na atividade. Além do serrador existia o balseiro, ambos responsáveis pela manutenção desta atividade econômica por mais de uma década na região Oeste do Estado de Santa Catarina. Os balseiros constituíam-se numa classe numerosa de trabalhadores, responsáveis pelo transporte e entrega da madeira.

Extinta, hoje, esta atividade marcou profundamente as gerações dos colonizadores oestinos, contribuindo para o crescimento e desenvolvimento da região.

É de fundamental importância que o estudo histórico possa resgatar a memória deste período sócio-econômico, e o presente trabalho pretende ser uma contribuição inicial para isso.

2. ASPECTOS GEOGRÁFICOS

2.1. Região Oeste

A região Oeste ou Região Colonial do Oeste Catarinense (IBGE), também cognominada “Região do Velho Município de Chapecó”, localiza-se no planalto Oeste do Estado de Santa Catarina (Ver Mapa 01).

Até 1917 a região era disputada pelos Estados de Santa Catarina e Paraná. Finda a contenda de limites, passou a integrar o território catarinense. Em consequência e pela Lei nº 1.147, de 25 de agosto de 1917, do município de Palmas (PR) foram desmembrados quatro outros: Joaçaba, Porto União, Mafra e Chapecó.

“O Oeste Catarinense era, ainda no princípio do século em curso, escassamente povoado, desprovido de estradas. A população vivia isolada em grandes áreas afastadas das regiões em que se processavam transações comerciais. A economia de subsistência dominava em todo o território...” (Peluso, 1982/83, p 368)

Em termos de colonização e fixação do homem, foi uma das últimas regiões do Estado a receber os imigrantes, hoje conhecidos como “Pioneiros” ou “Desbravadores”. Após a finalização da Guerra do Contestado (1916), começa a colonização do território que se processa principalmente em consequência da expansão da área colonial procedente do Rio Grande do Sul, particularmente de italianos e alemães.

“Desde o momento que se solucionou a questão do Contestado, as grandes promissoras potencialidades de colonização do Oeste Catarinense proporcionaram a alguns empresários a obtenção do governo catarinense de enormes concessões de terras, para promover esse processo de colonização...” (FUNDESTE, 1975, p. 05).

Com a colonização gaúcha teve início entre outros, o ramo da atividade extrativa da madeira. “A preocupação era agora explorar os

recursos florestais e cultivar o solo agressivamente. O Rio Uruguai, com suas cheias constantes, serviu de caminho para o escoamento de madeiras para a Argentina, em forma de balsas” (ibidem, p. 06).

2.2. Município de Chapecó

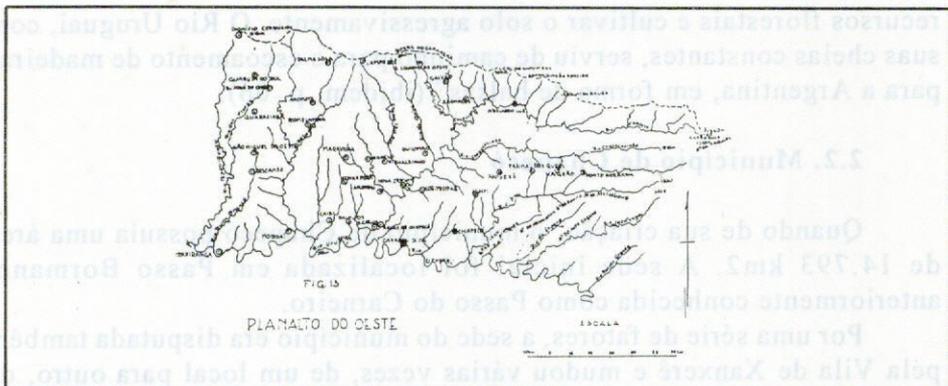
Quando de sua criação, o município de Chapecó possuía uma área de 14.793 km². A sede inicial foi localizada em Passo Bormann, anteriormente conhecida como Passo do Carneiro.

Por uma série de fatores, a sede do município era disputada também pela Vila de Xanxerê e mudou várias vezes, de um local para outro, de 1917 a 1931:

Data de Instalação	Sede do Município
1917	Passo Bormann
1919	Xanxerê
1923	Passo Bormann
1929	Xanxerê
1931	Passo dos Índios (localidade intermediária)

Tendo-se fixado definitivamente a sede do município na atual Cidade de Chapecó, o desbravamento de sua área efetuou-se impulsionado pelas diversas colonizadoras que se instalavam na região.

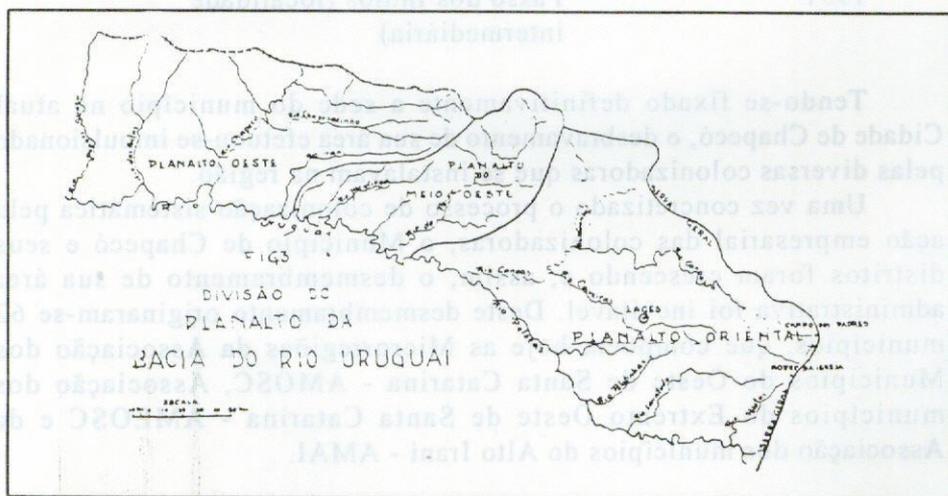
Uma vez concretizado o processo de colonização sistemática pela ação empresarial das colonizadoras, o Município de Chapecó e seus distritos foram crescendo e, assim, o desmembramento de sua área administrativa foi inevitável. Deste desmembramento originaram-se 62 municípios, que compõem hoje as Microrregiões da Associação dos Municípios do Oeste de Santa Catarina - AMOSC, Associação dos municípios do Extremo Oeste de Santa Catarina - AMEOSC e da Associação dos municípios do Alto Irani - AMAI.



Mapa 01

Fonte: Peluso, Victor Antonio (1986, p. 26)

Os importantes afluentes que formam sua Bacia, e a grande extensão territorial banhada por suas águas, determinam sua relevância econômica.



Mapa 02

Fonte: Peluso, Victor Antonio (1986, p. 13)

2.3. O Rio Uruguai

O rio Uruguai é formado pelas águas de diversos rios tributários percorrendo grande parte das terras do Estado de Santa Catarina e servindo de divisor com o Estado do Rio Grande do Sul (Ver Mapa 01).

Os importantes afluentes que formam sua Bacia, e a grande extensão territorial banhada por suas águas, determinam sua relevância econômica.

Assim, na época da atividade econômica extrativa, o rio Uruguai com suas cheias periódicas, ocasionava as enchentes e estas propiciavam as viagens com balsas de madeira.

“Seu papel, todavia, por apresentar condições de navegabilidade nos períodos de cheias foi muito importante nos primeiros capítulos da história da fixação dos grupos humanos e formação da sociedade econômica do Extremo Oeste” (LAGO, 1978, p. 135).

As cheias eram aguardadas com grande expectativa pela população que já havia empregado uma apreciável quantia de capital e de trabalho braçal.

A respeito, os jornais da época retratam os anseios da população:

“... há como uma renovação na vida econômica da região. Há duas, às vezes três e, raramente, quatro enchentes por ano, e as vezes três e, raramente, quatro enchentes por ano, e às vezes não há nenhuma, o que constitui uma decepção e proporciona dificuldades financeiras à certa parte da população” (A VOZ DE CHAPECÓ, 28 Maio 1939, p. 01).

3. AS BALSAS

3.1. As Balsas: Descrição e Operação

“Balsas, aglomerado de troncos, toros ou tábuas de madeira,

reunidos à feição de jangadas, que desce o rio e, chegando ao destino, é desmanchado, sendo a madeira vendida” (Ferreira, 1975, p.179).

“É uma quantidade de toras de madeira ao natural e de qualidade como o cedro, louro, pinheiro, canela e outros, que flutuam de por si” (1).

“É o meio de transporte fluvial que a gente fazia antigamente por falta de estradas e mesmo por falta de caminhão” (2).

Foi esse o meio de transporte que serviu para o escoamento da produção da madeira da Região Oeste do Estado de Santa Catarina e a consequente venda nos portos da Argentina e Uruguai: Santo Tomé, Paso de los Libres e Itaquí.

São dois os tipos de balsas utilizadas no transporte da madeira, que mesmo confeccionadas muitas vezes de forma rudimentar, exigiam de seus construtores conhecimento e, principalmente, experiência:

- de toros ou toras:

- de tábuas ou remorques.

Balsas feitas com toros ou toras

Quando a balsa era construída com toras, estas possuíam mais ou menos 10 metros de comprimento. As toras ou torradas, vocábulo empregado por muitos balseiros, eram colocadas uma ao lado da outra.

As que possuíam o mesmo comprimento formavam o chamado “Pelotão”. Este era de 10 a 15 toras, amarradas a uma travessa de madeira de lei, forte, cuja espessura variava de 20 a 25 cm de diâmetro, chamada pelos balseiros de “lata”. A lata possibilitava a amarração e fixação da madeira (Ver Fig. 01).

Uma balsa de toras, por sua vez, podia ser formada de 8 a 10 “pelotões”. Esses eram amarrados um após o outro, e nas amarras utilizados o cipó “Gaimbé” ou então arame galvanizado.

Quando uma balsa de toras estava pronta, a mesma podia atingir de

130 a 150 metros de comprimento. Esse era o tamanho máximo permitido, pois o rio Uruguai faz muitas curvas e não apresentava condições de passagem a balsas maiores.

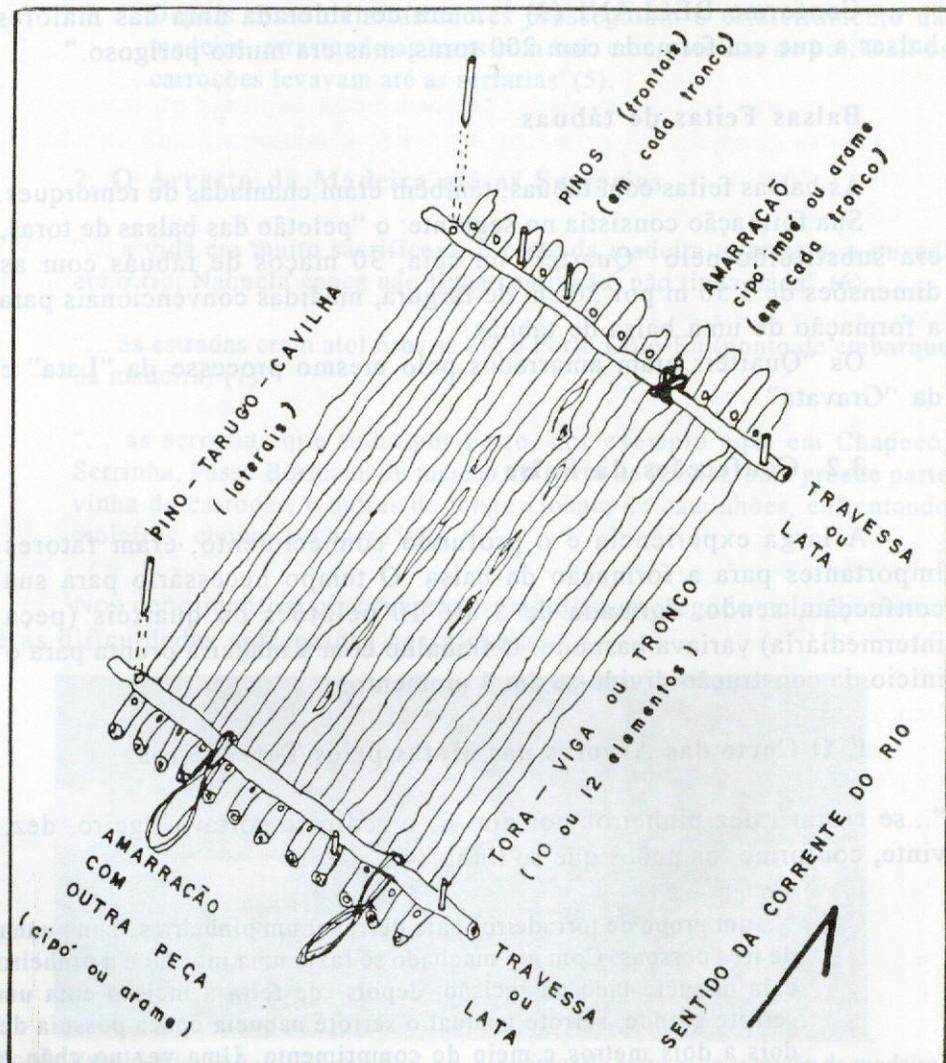


Fig. 01: Esquema da peça intermediária de uma balsa.

Fonte: Bellani filho, Gentil, 1987.

Conforme BELLANI (3) "... era considerada uma das maiores balsas a que era formada com 200 toras, mas era muito perigoso."

Balsas Feitas de tábuas

As balsas feitas com tábuas, também eram chamadas de remorques. Sua formação consistia no seguinte: o "pelotão das balsas de toras, era substituído pelo "Quartel" ou seja, 30 maços de tábuas com as dimensões de 5,50 m por 30 cm de largura, medidas convencionais para a formação de uma balsa de tábuas.

Os "Quartéis eram amarrados pelo mesmo processo da "Lata" e da "Gravata".

3.2. Confeções da Balsa

A larga experiência e o profundo conhecimento, eram fatores importantes para a formação da balsa. O tempo necessário para sua confecção, sendo, formada de 5 até 10 pelotões ou quartéis (peça intermediária) variava bastante. O trabalho com a madeira pronta para o início da construção divide-se em 4 momentos:

1. O Corte das Árvores nas Matas pelos Torradeiros

"...se cortava dez pinheiros por dia. E, o cedro se cortava ligeiro, dez, vinte, conforme os peões que se tinha"(4).

"... um grupo de torradores para derrubar um pinheiro se compunha de três pessoas. Com um machado se fazia uma incisão e o pinheiro caia daquele lado da incisão, depois de feita a incisão com um serrote grande, serrote manual o serrote naquela época possuía de dois a dois metros e meio de comprimento. Uma vez no chão o

pinheiro era cortado em toras de cinco metros e cinquenta centímetros, chegava a quatro metros e meio. Cortado em toras o passo seguinte era o trabalho complementar, descascar o pinheiro. Depois disso os arrastadores prosseguiram o estaleiramento da madeira, arrastando as toras com boi, com parrelhas de boi. Dali os carroções levavam até as serrarias”(5).

2. O Arrasto da Madeira até as Serrarias

“... a vida era muito sacrificosa, o corte da madeira, o arrasto, a puxada até o rio. Naquela época não tinha caminhão, não tinha nada” (6).

“... as estradas eram atoleiros só até o Porto Goio-En (ponto de embarque da madeira) (7)

“... as serrarias que tinha por perto, por exemplo aqui em Chapecó, Serrinha, Passo Bormann ou mesmo ali perto de Xaxim, uma grande parte vinha de carroças, e outras de longe vinham de caminhões, enfrentando atoleiros, chuvas e o barro”(8).

Nos depoimentos, observamos o trabalho empregado pelos homens e as dificuldades enfrentadas nessa etapa.



Fonte: Paludo, Biagio A. (1975, p. 15)

Foto 01: Serviço de extração da madeira

3. O Transporte da Serraria até a Barranca do Rio ou Canchadas

Nesta etapa as dificuldades também eram enormes no transporte. “... a balsa consiste em primeiro depositar a madeira numa cancha. A gente chamava de cancha a barranca do rio, depois a gente ia embalando”(9).

“A madeira era puxada por caminhões, no começo era carroças, puxavam nas pranchadas do rio. Depois juntavam a peonada e transportavam as tábuas bem na beira do rio...”(10)

4. A Formação da Balsa

Uma vez a madeira depositada no rio, iniciava-se o trabalho das amarras na madeira: toras, quartéis ou pelotões. Nesta etapa o termo atio, empregado pela maioria dos balseiros entrevistados, significa “amarras”. Quanto à formação de uma balsa, são elucidativos os depoimentos dos entrevistados.

Na balsa de toras:

“... procurava-se fazer, vamos exemplificar: toras de dez metros de comprimento, eram colocadas todas uma ao lado da outra e amarradas com uma travessa que chamava-se de lata. Eram amarradas por cima. Formava-se então um lote de 15 toras de 10 metros. Com isso fazia-se a largura, porque a balsa toda ela tem a mesma largura”(11).

Enquanto que, na balsa de tábuas:

“... empacotar ela, botar dezoito polegadas em cada maço, cada pacote. Eram dois pacotes com dezoito tábuas de altura de daí atavam bem com arame e largar na água. Acolhera-se os maços um no outro e botava um barrote por cima de dois por seis centímetros e fazia as maneias”(12).

“... os molhos eram feitos, os pacotes com trinta e seis tábuas, eram amarradas um a par do outro. Depois se atravessa dois barrotes que nós chamava de lata e em cima desses barrotes para não ter muito movimento, para ela ficar firme, então se botava mais outra que se chamava de largueiro. E essas latas e os largueiros para não correrem de um lado para outro, apesar que o movimento das ondas, das corredeiras sempre movimenta, a gente botava o tarugo que é um pedaço de madeira roliça com espessura de três a quatro centímetros. Então a gente amarrava esses dezesseis molhos e ia emendando um atrás do outro até completar quinhentas, seiscentas dúzias”(13).

“... tinha de tirar a dita lata, madeira de oito metros, conforme a largura da balsa pegar e atar. Esses atios, tinham que ter ao menos dez voltas encruzadas de cipó e depois ia mais uma amarração para encolher os quartéis, os lotes assim certos.” (14)

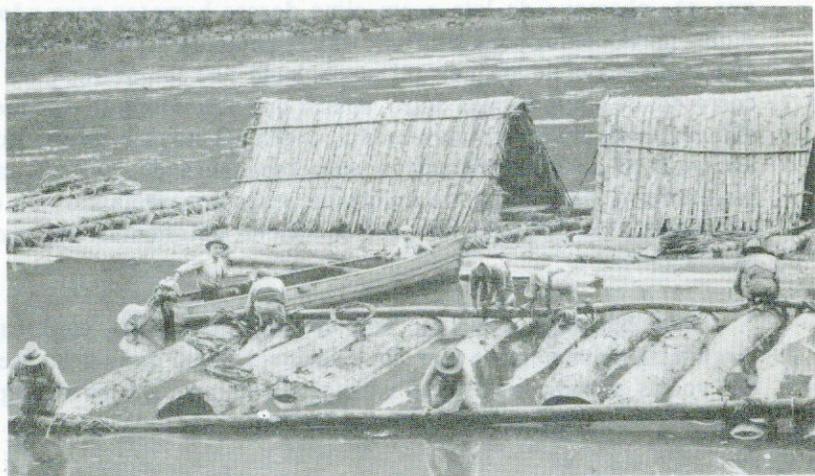
O número de homens empregados, em todo esse processo, variava de acordo com a época, a capacidade da empresa ou do serrador particular, em contratar pessoal de apoio.

Utilizava-se geralmente, para as amarras, o arame galvanizado, porém, o cipó (gaimbé - parasita), oferecia mais segurança, portando-se melhor durante a viagem no rio. Essa segurança é devida à sua maleabilidade pois resiste mais na água e leva mais tempo para deteriorar-se. Seu comprimento pode atingir entre 8 a 12 metros, daí seu aproveitamento.

Pronta a balsa, sobre ela construíam-se dois abrigos (ranchos), um para cozinha e outro para dormir. Esses abrigos eram cobertos com folhas de taquara e de guaricanga. Depois, era esperar a enchente e largar ou

correr balsas no rio, entregando a madeira nos portos importadores.

“Quando tínhamos folga de aprontar a balsa antes da enchente, a viagem até que era muito boa, dava-se para construir um grande rancho para dormir e outro para cozinha, assim a viagem era boa não faltava nada. Entretanto quando a enchente apanhava a gente de surpresa, com a balsa ainda incompleta, a alimentação, o conforto, rancho, eram coisas secundárias ou nem se fazia. Fez-se algumas viagens sem rancho até a Argentina, tomando chuvas e frio” (15).



Fonte: Paludo, Biagio A. (1985, p. 14)

Foto: Amarração de uma balsa

3.3. A largada das balsas

3.3.1. Ponto de balsa

A expressão “ponto de balsa” significava a oportunidade que os serradores e balseiros da Região Oeste tinham para realizar o transporte da madeira para a venda da produção no mercado comprador.

As chuvas torrenciais que em determinadas épocas do ano caíam

na região, aumentavam o volume de água, verificando-se enchente, e o rio Uruguai (mesmo não sendo navegável) permitia assim o transporte da madeira de balsa. O curso de água tinha, em consequência, um aumento pelo mínimo de mais de seis metros. Com seis metros podia-se largar a balsa.

As enchentes eram esperadas como uma dádiva de Deus:

“Quando vierem as cheias que Deus costuma mandar ao rio Uruguai, descerão as balsas de madeira para a República Argentina” (A VOZ DE CHAPECÓ, 21 set. 1940, p. 01).

Até para o cancionista popular a cheia era a esperança de trabalho e de vida:

“Oba viva, veio a enchente
O Uruguai transbordou,
Vai dar serviço pra gente.”
Vou soltar minha balsa no rio
Vou rever maravilhas que ninguém descobriu.
(Barbosa Leite - letra e música)

Havia grande desapontamento se por ventura o rio, mesmo com enchente, não atingisse o ponto de balsa:

“Com as últimas cheias caídas nos primeiros dias do corrente mês houve a esperança que a enchente do rio Uruguai chegasse ao ponto de permitir a descida de balsas de madeira para a República Argentina. Tal porém não ocorreu, as águas foram subindo e chegaram até quatro metros. Os madeireiros prepararam-se, planos foram feitos, projetos, porque faltava meio metro de água na altura, e depois foi diminuindo, voltando pouco a pouco o rio ao nível aproximando do normal” (A VOZ DE CHAPECÓ, 28 ABR. 1940, p.02).

Assim, existindo o “ponto de balsa”, as amarras que prendiam a balsa nas pranchas ou pranchadas eram soltas: e iniciava-se a viagem.

A balsa podia ser levada a remos ou empurrada com lanchas.



Fonte: Paludo, Biagio A. (1985, p. 14) Foto 03: Detalhes dos remos da balsa

Quando os balseiros conduziam a mesma lancha, facilitava-se, até certo ponto, o trabalho.

Em condições normais de largada da balsa a emoção e alegria tomavam conta do pessoal. Existia a oportunidade de ganhar-se dinheiro.

“Era uma festa. Todo mundo queria largar mais adiante do outro. Depois quando chegava lá embaixo lá, era uma festa, entregavam a madeira, pegavam o dinheiro e iam farrear e depois vinham embora, muitos até sem dinheiro”(16).

Vencer a enchente, chegar ao destino, realizar a transação comercial ou simplesmente entregar a madeira, era a recompensa de todo o trabalho realizado. Sendo a viagem proveitosa, os lucros também compensavam. Porém, ela poderia ser desastrosa, se por ventura houvesse algum acidente e esses eram frequentes.

3.4. A travessia

Pela Resolução nº 10, de 3 de setembro de 1943, foram criados oficialmente os Postos de Fiscalização e Classificação do Instituto Nacional do Pinho com jurisdição nos seguintes locais de embarque de

madeira:

Porto Goio-En e Chalana	-	Município de Chapecó
Caxambú do Sul	-	Município de Caxambú do Sul
São Carlos	-	Município de São Carlos
Passarinhos	-	Município de Palmitos
Mondaí	-	Município de Mondaí
Itapiranga	-	Município de Itapiranga

Esses municípios fazem limites com a barranca do rio Uruguai, como pode ser observado no Mapa 02. Quando o rio apresenta as condições de largar a madeira, sua chegada nos centros de recebimento do produto (Uruguaiana, Itaqui, Barra do Quaraí, Passo de Los Libres) significava, que um percurso de mais de 500 Km tinha sido atingido. Nesse percurso diversas ilhas, remansos, ressorjos, corredeiras, que muitas vezes dificultavam a viagem, tinham sido ultrapassados.

“Os lugares mais marcantes e que tem perigo, começando pelo Porto Goio-En tem a Ilha do Cerne que isso a gente não conta, são ilhotas aí pouco prejudicada. Mas tem o Mulato, o Saltinho do Lameu, a Rapadura, a Ilha do Chapecó, a Corredeira Comprida, Passarinhos, depois vem as Ervas, a Fortaleza, Macaco Branco, Salto de Mucunã, depois dali tem o Ressorjo do Cipó, as Nove Voltas, o Saltinho do Sertão, a Corredeira de Santo Ezídio, a Cancha de Santa Maria”(17).

“... depois vem o Salto Grande que é muito perigoso. Ele desmancha muito as balsas. Lá o pessoal não pode se segurar em cima da balsa e vai correndo. São dezesseis Km com uma caída e uma velocidade monstra de água”(18).

O rio cheio com volume d'água acima de seu limite, a neblina quase constante, apresentava muito perigo de vida e, muitas vezes, a perda total do produto.

O balseiro-prático, experiente, era o responsável pela condução da balsa.

O tempo de duração de uma viagem, dependendo muito da intensidade da enchente, levava geralmente de 5 a 6 dias. O lema era: “Soltar, correr e chegar são e salvo.”

Partindo com uma balsa do Porto Goio-En, município de Chapecó, nos conta o entrevistado:

“As dez horas da manhã, das nove às dez horas era hora boa para soltar, às seis horas, nós muito podíamos estar, se soltada daqui às dez horas, estávamos em D. José e conforme a água podia estar em São Carlos” (19).

“Chegou-se a fazer viagem em cinco dias e três noite. Quando a enchente era escassa, tínhamos de aproveitar dia e noite, normalmente levava-se uma semana, dia e noite sem parar” (20).

A época para se soltar a madeira pelo rio Uruguai, começava no mês de maio, junho e ia até setembro. Também aconteciam viagens no verão, quando havia temporada de chuvas extemporâneas.

Os acidentes eram frequentes. Os balseiros relatam com muita precisão sua epopéia de correr balsas no rio.

“Foram inúmeros os balseiros que morreram. Uma balsa que tem sessenta e tantas cachoeiras e corredeiras para atravessar atinge uma velocidade enorme. Para se ter uma idéia de um peso de 250 toras de dois metros cúbicos ou mais cada uma, tem um peso grande. Se bater num barranco, entrar numa cachoeira chega a subir dois, três quartéis no seco e ficar dependurada. A balsa vira por fora e uma parte fica no seco. Se acontecia de noite com serração, os peões que trabalham na frente, eram surpreendidos com a entrada pelo mato adentro” (21).

“... lá no Santo Ezídio lá pela volta da Ilha Grande, deu um ressorjo (estouração da água) que veio e pegou a balsa e o peão João Maria. Ele caiu na frente da balsa assim e a balsa puxou ele para baixo. Nós procuramos e não achamos ele. Depois no descarregar a madeira lá

em São Tomé, ele estava emprensado entre dois quartéis, trapiado, bem chatinho”(22).

“foi num ano da falta de enchente, eu peguei uma balsa do Amadeu Bóss para levar com o atio muito velho. Nós saímos daqui com um pouco de medo, saímos desgarrado do dinheiro. Quando chegamos no Salto se pegamos de noite. Além do salto não ser dos muitos mansos, se pegamos de noite, ainda tinha uma tormenta coisa séria. Quando saímos para baixo com 86 vigas, depois disso estávamos com 19 vigas a noite inteira, não tínhamos nenhuma roupinha para trocar, tudo estava molhado e fomos parar nas Nove Voltas”(23).

“Não só as ilhas, como tem as enseadas, os cruzos. Muitas vezes tinha de ir para o lado do Rio Grande e depois voltar para o lado de Santa Catarina, é a parte da frente que faz o cruzo. Se não fizer na hora certa depois não dá mais, a balsa a muque vai com o jeito da água. Se a água pegar errado vai errada” (24).

4. O BALSEIRO

O transporte de madeira pelo rio Uruguai, foi o responsável pelo aparecimento de uma classe de trabalhadores na região: a dos balseiros.

Uma balsa, quando de sua largada, possuía no seu comando, às vezes o próprio dono da madeira ou seus encarregados, pessoas de sua confiança devido à futura entrega ou mesmo venda de produto.

Entre as pessoas que operavam no transporte da madeira, contava-se:

- o prático
- o peão

O prático era o elemento indispensável para o manejo da balsa. Homem que tinha grande esperteza e vivacidade, conhecia tudo, desde a formação da balsa, a época certa para o início da viagem, o nível do rio, os perigos das corredeiras, ressojos, ilhas e os chamados chefradores que são as pontas de mata que avançam sobre o rio.

Um prático com dez a quinze peões, era o número necessário para

conduzir uma balsa de 150 toras.

“Durante a viagem ele tinha que estar na ponta da frente, sempre cuidando...”(25)

“Um prático já era assim uma profissão e disso também vinha a fama. O prático que conduzia as balsas inteiras até chegar lá em baixo, era procurado e cobrava um pouco mais. Mas não era muito. Um prático para ganhar na época quinhentos ou seiscentos mil réis, tinha de ser desses melhores, que pegava uma balsa e entregava inteira lá em baixo. Era na época bastante dinheiro. O peão ganhava muito menos. Peão bom ganhava cento e cinquenta a duzentos mil réis”(26).

Alguns práticos mais conhecidos e de fama na região eram: os irmãos Dal Ponte, Américo e Hilário, Manuel Baron, Eufrásio Lemos, João Canoeiro, Artidor Pinheiro, Ermínio Turra, Gentil Bellani, Hugo de Almeida Campos, Alfredo Jandir Grando, Severino Spuldari e outros.

Em 1952, o então Presidente do Instituto Nacional do Pinho, Pedro Salles dos Santos, em discurso proferido na cidade de Chapecó, na sede da Cooperativa Madeireira Vale do Uruguai Ltda, assim expressava-se:

“Trata-se de uma vida nômade e os que a ela se entregam nem sequer são registrados em qualquer repartição. Seria aconselhável o seu registro, ainda que a título precário na Capitania dos Portos, a fim de que seu trabalho se realize dentro de normas gerais, visto como nas condições atuais os balseiros não exercem profissão definida, nem tão pouco recebem qualquer espécie de assistência. O Instituto dos Marítimos poderia incluí-los em seus quadros, para efeito de pecúlio ou pensão à família em caso do desaparecimento do chefe; o que de resto, é muito comum, nas corredeiras, quando as águas esfacelam as balsas ou reboques. Nessa região de aventura e de trabalho sem estabilidade, os balseiros às vezes se tornam instrumentos de indivíduos inescrupulosos” (SANTOS, 1952, p.47).

Não obstante isso, dizem os balseiros que valeu a experiência que tiveram, apesar dos sacrifícios e perigos que enfrentavam.

“Valeu, porque arrumei alguma coisa. Nos últimos anos eu não gastava o meu dinheiro, ganhava e segurava empregando” (27).

“O companheirismo do pessoal em cima de uma balsa é bom, muito bom. Era uma alegria mesmo. O povo gostava. Eles desciam uma viagem e diziam que não iam mais. Quando o rio enchia já estavam viajando de novo” (28).

5. EMPRESAS MADEIREIRAS

Na região Oeste mais de uma centena de firmas madeireiras se instalaram, neste período. Assim foi que em, 1940, na cidade de Chapecó, foi criada a Sociedade Madeireira Xapecoense, com objetivo de amparar a classe dos madeireiros que exportavam para a Argentina via rio Uruguai, melhorar a produção, e fundar um único escritório de venda aos consumidores.

Na reunião de Fundação da Sociedade compareceram diversos proprietários de engenho de serra. A sociedade era por quotas e só foram admitidos como sócios os produtores.

Sócios fundadores: João Sutili, Ampélio Pan, Nestor Grando, Angelo Sartori, Guilherme Sartori, João Dala Rosa, Luiz Sudbrack, Emilio Grando por si e por Firmino de João Grando, Pascoal Moro, Pedro Rotava, Amadeu Maggioni, Pedro Loss, Casemiro Lazzari, Alberto Ferronato, João Oro por si e por Fiorindo Bosquioli, Dante Travi, Eugenio Sordi e Fredolino Zimmer.

A Firma foi registrada em 11 de março de 1942, com capital inicial de *R\$ 420:000\$000, 34 sócios e localizada na cidade de Chapecó. Gênero e comércio: compra e venda de madeiras em geral assim como beneficiamento.

Em 1946 a referida Sociedade Madeireira foi incorporada à Cooperativa Madeireira do Vale do Uruguai Ltda, criada em 9 de setembro de 1944.

No município de Fachinal dos Guedes existia a Firma Migliorini Grandó e Cia Ltda, que instalou-se em 1939 com capital inicial de R\$ 630:000\$000.

A firma Angelo Emílio Grandó possuía duas grandes empresas, uma em Erechim (RS) e outra no município de Chapecó, instalada no Primeiro Distrito de Passo Bormann, registrada em 20 de março de 1944 com capital de **Cr\$ 250.000,00.

Angelo Emílio Grandó era proprietário da Fazenda Rodeio do Eralv, Quinhão Sexto, com uma área de Dezessete milhões, cento e dois mil e cinco metros quadrados (17.102.005m²). Escritura pública: nº 6210, livro 3C de 9 de dezembro de 1941. Cartório do Registro de Imóveis - Comarca de Chapecó.

Os quadros a seguir, permitem visualizar o número de firmas registradas no período de 1936 a 1946 e que se dedicavam ao comércio madeireiro, bem como, conhecer as firmas importadoras da Argentina e do Uruguai (Quadros 01 e 02).

ANOS	No. FIRMAS	TOTAL CAPITAL
1936	24	R\$ 336:000\$000
1937	09	R\$ 130:000\$000
1938	09	R\$ 121:000\$000
1939	07	R\$ 178:000\$000
1940	11	R\$ 179:000\$000
1941	09	R\$ 99:000\$000
1942	15	R\$ 1.329:000\$000
	3	CR\$ 95.000,00
1943	14	CR\$ 225.000,00
1944	07	CR\$ 325.000,00
1945	01	CR\$ 20.000,00
1946	01	CR\$ 100.000,00
TOTAL	107	

Quadro 01: Firms Madeireiras registradas (1936-1946).

Fonte: Livro Registro Firms Comerciais - Comarca de Chapecó

Livros 1 e 2. Cartório do Registro de Imóveis.

NOME	CIDADE-PAÍS
1. Albim Gialorenzi e Filhos	Buenos Aires - Argentina
2. Eduardo Martinez e Hijos	Montevideo - Uruguai
3. Antonio Andres Ferrando	Federacion - Argentina
4. José Wilner	Montevideo - Uruguai
5. Verachina e Sachi	Concórdia - Argentina
6. Horácio Mignones	Concórdia - Argentina
7. Feldmann Hermanos	Montevideo - Uruguai

Para se ter uma clara noção das operações comerciais realizadas com a madeira, transcrevem-se, a seguir três faturas de venda:

Livro Caixa no. 1 A.E. GRANDO - CHAPECÓ

31 de outubro de 1948

Comprador: Antonio Fernando - Federacion - Republica Argentina. Minha fatura comercial s/no. e declaração de venda no. 7/48 de balsa contendo 1380 dúzias de madeira e 10 peças reduzidas a 216 pés 2 de pinho serrado em bruto, de tábuas e pranchões conforme guia de exportação para o exterior do Brasil via rio Uruguai sob o no. 82, referindo-se parte contrato de câmbio no. CL 789 de 10.08.48 e cambial s/no. ao preço "fob"* Berra do Quaraí U\$ 580,00 - 1000 pés 2 e taxa de preço de CR\$ 18,38, operação confirmada com o Banco do Brasil S/A de Uruguaiana, conforme guia com um total de U\$ 524.000,00.

Livro Caixa no. 1 - A. E. Grando - Chapecó

31 de outubro de 1948

Comprador: José Wilner - Montevideo - República do Uruguai. Minha fatura comercial s/no. e declaração de venda no. 09/48 de uma balsa de 55 vigas de cedro roliço em bruto (torradas), com 68.750 m³ ao preço de U\$ 40,00 por metro cúbico somando um total de U\$ 52.750 referindo-se ao total do contrato de câmbio CL 791 a taxa de 18,38 operação confirmada com o Banco do Brasil S/A - Uruguaiana c/guia de exportação no. 83 e cambial s/no.

Livro Caixa no. 1 - A. E. Grandó - Chapecó

Comprador: Verachina e Sacchi - Sociedade Repr. Ltda.

Data: 31.12.49

Minha fatura comercial s/no. de 6 de junho de 1949 e declaração de venda no. 2/49 de 411 roliças de cedro em bruto c/575,628m³ à Cr\$ 1.044,00 m³ e 4 vigas de cedro bruto c/1196 m³ à Cr\$ 1.044,60 m³ "fob" Barra do Quaraí, conforme guia de exportação para o exterior do Brasil no. 47, operação confirmada com o Banco do Brasil S/A - Uruguaiana referente a cambial no. 2/49.

Valor Cr\$ 611.692,00

* fob: free on board (livre e bordo)

6. CONCLUSÃO

Para melhor compreensão do contexto sócio-econômico e cultural da Região Oeste do Estado de Santa Catarina, torna-se necessário proceder ao levantamento de uma bibliografia específica. O processo de desenvolvimento econômico que aqui ocorreu possui suas características singulares em relação as outras regiões catarinenses.

A pesquisa em curso, deverá ampliar e aprofundar seu campo permitindo, assim, elucidar melhor o crescimento e desenvolvimento regional. Antes disso, consegue-se apenas destacar que:

- a Região Oeste, possuía uma imensa floresta com os mais variados tipos e qualidade de madeira;
- após a fixação dos colonizadores provenientes do Rio Grande do Sul, trazidos pela ação das Empresas Colonizadoras, uma nova atividade econômica surgiu: a extração da madeira e a conseqüente comercialização aliada à de subsistência;
- o isolamento a região dos mercados internos, falta de estradas e mesmo de outros meios de comunicação, faz com que a população volte-se ao rio Uruguai para o transporte da produção;
- o escoamento da produção é feito pela via aquática através do transporte de madeira em balsas, aproveitando as épocas das cheias;

- o transporte de madeira em balsas, passou as ser a oportunidade de lucros para a população e foi o responsável pelo aparecimento de uma categoria de trabalhadores: os balseiros;

- com a abertura de novas estradas, e a implantação de outros meios de condução a madeira deixa de ser escoada pela via aquática e seu transporte é realizado por terra em caminhões;

- em função das circunstâncias anteriores, abrem-se perspectivas para o mercado interno da madeira, decaindo a exportação via Rio Uruguai.

7. GLOSSÁRIO

Elaborou-se o presente glossário a partir do contexto específico em que os vocábulos apareceram nos diferentes depoimentos, confrontados com Ferreira (1975)

Arrastadores: indivíduos que arrastam as toras até as serrarias.

Atíó: Amarra, barbante para atar; atilho.

Balseiro: O que conduz a balsa; barqueiro.

Caíco: Pequeno bote de fundo chato, próprio para navegar em águas baixas, caíque.

Cancha: Barranca do rio.

Canchada: Transporte da madeira até a barranca do rio.

Chefrador: Ponta de mata que avança sobre o rio.

Encolherar: Estreitar, apertar, contrair.

Estaleiramento: Acabamento.

Gravata: Travessa, lata.

Largueiro: Barrote.

Lata: Com o sentido de vara longa.

Maço: Pacote; conjunto de coisas atadas no mesmo liame ou contidas no mesmo invólucro.

Maneia: Correia.

Muque: Força física.

Pelota: Embarcação ligeira, tosca e pequena, feita de um couro de boi interião, utilizada para transportar passageiros de uma a outra margem de um rio.

Pelotão: Na nomenclatura popular, cada uma das seções em que subdivide uma balsa; quartel.

Peonada: Grupo de peões.

Prático: Homem experiente conhecedor de zonas marítimas ou fluviais de difícil navegação.

Quartel: Na língua popular cada uma das sessões em que subdivide uma balsa; pelotão.

Ressorjo: Revira a água.

Serrador: Indivíduo que tem por ofício serrar madeira.

Tarugo: Espécie de torno usado para ligar duas peças de madeira ou de outra substância.

Toradeiros: Grupo de homens cuja tarefa é de derrubar árvores.

Trampiado: Com o sentido de aprisionado, como numa armadilha.

8. NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

(01) Entrevista realizada com Gentil Bellani, por Eli Maria Bellani, em 1975, depositada no Laboratório de História Oral da UFSC, p. 01 e 02.

(2) Entrevista realizada com Ury Grando por Eli Maria Bellani, em 1983, acervo particular, p. 01.

(3) Bellani, cit. p.

(4) Entrevista realizada com Hugo de Almeida Campos, por Eli Maria Bellani, em 1983, acervo particular, p.02.

(05) Grando, Ury, cit. p. 07

(06) Campos, cit. p. 02

(07) Bellani, cit. p. 10

(08) Entrevista realizada com Alfredo Jandir Grando, por Eli Maria Bellani, em 1983, acervo particular, p.. 02.

- (09) Grando, Alfredo J. cit. p. 01
- (10) Campos, cit. p. 04
- (11) Bellani, cit. p. 05
- (12) Entrevista realizada com Ines Rotava, por Eli Maria Bellani em 1983, acervo particular, p. 01
- (13) Grando, Alfredo J. cit. p. 06
- (14) Entrevista realizada com Sebastião Hermenegildo dos Santos, por Eli Maria Bellani, em 1983, acervo particular, p. 02
- (15) Bellani, cit. p. 05
- (16) Campos, cit. p. 08
- (17) Grando, Alfredo J., cit. p. 05
- (18) Campos, cit. p. 02
- (19) Santos, cit. p. 02 e 03
- (20) Bellani, cit. p. 04
- (21) Bellani, cit. p. 04
- (22) Campos, cit. p. 03
- (23) Santos, cit p. 04
- (24) Idem, p. 03
- (25) Santos, cit. p. 03

(26) Bellani, cit. p. 05

(27) Rotava, cit. p. 05

(28) Campos, cit. p. 03

9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GIGLIOLI, Albano. **História de Caxambú do Sul**. Mimeografado, s.d.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975.

FUNDAÇÃO DE ENSINO DO DESENVOLVIMENTO DO OESTE. **Distrito Industrial**; estudo de viabilidade. Chapecó: FUNDESTE 1975, mimeo.

LAGO, Paulo Fernando. **Santa Catarina** dimensões e perspectivas, Porto Alegre: EMMA, 1978.

MINTER-SERFHAU, Chapecó - **Estudo de Santa Catarina**; plano de desenvolvimento - termos de referência. Rio de Janeiro: s. ed. 1972.

PALUDO, Biágio Aurélio. **Álbum de Família** Chapecó: Grafisel, 1985.

PELUSO, Victor Antonio. A Evolução da Cidade de Chapecó; De Povoador a Centro Regional. **Revista do IHGSC** 3 (4): 365 -99, 1982/83.

_____. O relevo do território Catarinense. **Geosul**, Revista do Deptº de Geociências, 1 (2): 07 - 70 jul. 1986.

PIAZZA, Walter Fernando. **Santa Catarina** sua História. Florianópolis: UFSC, Lunardelli, 1983.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CHAPECÓ. Projeto de desenvolvimento Chapecoense. Chapecó: s. ed., 1973/78, mimeo.

SANTOS, Pedro Sales dos . Marcha para o Oeste, elemento da grandeza do Brasil.
Ins: Zedar, In: Perfeito da Silva. **Chapecó e Joaçaba**; a visita do Governador Irineu Bornhausen e sua comitiva. Rio de Janeiro: Laemert, 1952.

A VOZ DE CHAPECÓ. Chapecó: 28 abr. 1940.

A VOZ DE CHAPECÓ. Chapecó: 21 set. 1940.

FONTES PRIMÁRIAS

Registro de Firmas Comerciais. Livros nº s 1 e 2, 1936; 1942
Arquivo do Cartório do Registro de Imóveis; Comarca de Chapecó.

ENTREVISTAS:

01. Entrevista realizada com Gentil Bellani, por Eli Maria Bellani, em 1975, depositada no Laboratório de História Oral da UFSC.
02. Entrevista realizada com Hugo de Almeida Campos, por Eli Maria Bellani, em 20 de agosto de 1983, acervo particular, 15 p.
03. Entrevista realizada com Alfredo Jandir Grando, por Eli Maria Bellani, em 14 de agosto de 1983, acervo particular, 13p.
04. Entrevista realizada com Ury Grando, por Eli Maria Bellani, em 09 de agosto de 1983, acervo particular, 06 p.
05. Entrevista realizada com Inês Rotava, por Eli Maria Bellani, em 12 de setembro de 1983, acervo particular, 06 p.
06. Entrevista realizada com Sebastião Hemenegildo dos Santos, por Eli Maria Bellani, em 09 de setembro de 1983, acervo particular, 10p.