

# **Balsas e balseiros no Rio Uruguai (1930-1950)\***

*Eli Maria Bellani*<sup>\*\*</sup>

## **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 aos pioneiros 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 na região Oeste de Santa Catarina. Os balseiros, numa classe numerosa de trabalhadores eram 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 resgata a memória deste período sócio-econômico, e o presente trabalho pretende ser uma contribuição inicial para isso.

## Região oeste

A região Oeste ou Região Colonial do Oeste Catarinense (IBGE), também cognominada “Região do Velho Chapecó”, localiza-se no Planalto do 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, passa a integrar o território catarinense. Em consequência da Lei n.º 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, desprovidos 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, p. 368).

Em termos de colonização e fixação do homem, foi uma das últimas regiões do estado a receber 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 outras, 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, me forma de balsas” (1975,p.06)

## Município de Chapecó

Quando de sua criação, o município de Chapecó possuía uma área de 14.793 Km<sup>2</sup>. A sede inicial foi localizada em Passo Bormann, anteriormente conhecida como Passo Carneiro.

Por uma série de fatores, a sede do município era disputada também pela Vila 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 instalaram na região.

Uma vez concretizado o processo de colonização sistemático 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, originam-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 – AMOESC, e da Associação dos Municípios do Alto Iraní – AMAI.

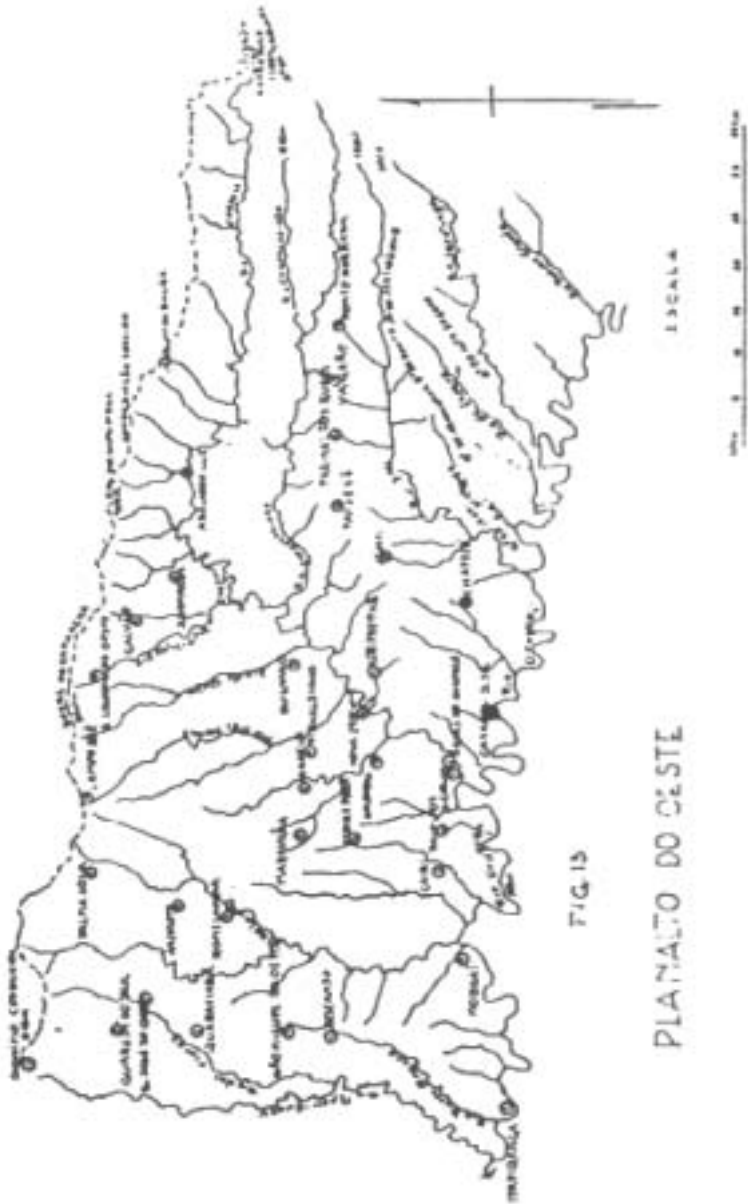


FIG. 15  
PLANALTO DO OESTE



## 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 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 essas 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 no 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, as vezes três e, raramente, quatro enchentes por ano, e as vezes não há nenhuma, o que constitui uma decepção e proporciona dificuldades financeiras à certa parte da população (A VOZ DE CHAPECÓ, 28 de maio de 1939, p. 01).

## As balsas

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<sup>1</sup>.

É o meio de transporte fluvial que a gente fazia antigamente por falta de estradas e por falta de caminhão<sup>2</sup>.

Foi esse o meio de transporte que serviu para o escoamento de produção da madeira da região Oeste 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 de madeira, que mesmo confeccionadas de forma rudimentar, exigiam de seus construtores conhecimento e experiência: de toros ou toras; de tábuas ou remorques;

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 "Pelotão". Este era de 10 a 15 toras, amarradas a uma travessa de madeira de Lei forte, cuja espessura variava de 20 a 25cm de diâmetro, chamadas pelos balseiros de "lata". A lata possibilitava a amarração e fixação da madeira (ver figura 01).

Uma balsa de tora, por sua vez, podia ser formada de 08 a 10 "pelotões". Estes eram amarrados um após o outro e nas amarras era utilizado cipó "Gaimbé" ou, então, arame galvanizado. Quando uma balsa de toras estava pronta, a mesma podia atingir 130 a 150 metros de comprimento. Este era o tamanho máximo permitido, pois o rio Uruguai faz muitas curvas e não apresentava condições de passagem a balsas maiores. Conforme Bellani "... era considerada uma das maiores balsas a que era formada com 200 toras, mas era muito perigoso."<sup>3</sup>

As balsas feitas de tábuas, também eram chamadas de remorques. Sua formação consistia no seguinte: O pelotão de balsas de toras, era substituído pelo "Quartel", ou seja, 30 maços de tábuas com as dimensões de 5.50m por 30cm de largura, medidas convencionais para a formação de uma balsa de tábuas.

Os "Quartéis" eram amarrados pelo mesmo processo da "lata" e da "gravata".

O largo e o profundo conhecimento eram fatores importantes para a formação da balsa. O tempo necessário para a 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: ... “se cortava dez pinheiros por dia. E o se cortava ligeiro, dez, vinte, conforme os peões que se tinha”<sup>4</sup>.

... um grupo de torradores para derrubar um pinheiro se compunha de três pessoas. Com um machado se fazia a incisão e o pinheiro caía 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 complementar, descascar o pinheiro. Depois disto os arrastadores prosseguiam o estaleiramento da madeira, arrastando as toras com boi, com parrelhas de boi. Dali os carroções levavam até as serrarias<sup>5</sup>.

Ou ainda, ... “a vida era muito sacrificosa, o corte da madeira, o arrasto, a puxada até o rio. Naquela época não tinha caminhão, não tinha nada”<sup>6</sup>. “as estradas eram atoleiros só até o porto Goio-En (ponto de embarque da madeira)”<sup>7</sup>. “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 outros de longe vinham de caminhões, enfrentando atoleiros, chuvas e o barro<sup>8</sup>”.

Nos depoimentos, observa-se 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.

“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”<sup>9</sup>.

“A madeira era puxada por caminhões, no começo era carroças, puxavam as tábuas bem na beira do rio...”<sup>10</sup>.

Uma vez a madeira depositada no rio, iniciava-se o trabalho das amarras na madeira: toras, quartéis ou pelotões. Nesta etapa o termo atão, empregado pela maioria dos balseiros 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”<sup>11</sup>.

Enquanto que, na balsa de tábuas:

... empacotar ela, botar dezoito polegadas me 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<sup>12</sup>. ... os molhos eram feitos, os pacotes com trinta e seis tábuas, eram amarradas um a par do outro. Depois se atravessa dois barrote que nós chamava de lata e em cima desses barrotes para não ter muito movimento, para ele 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 o outro, apesar que o movimento das ondas, das corredeiras sempre movimentam, a gente o tarugo que é um pedaço de madeira roliça com espessura de três a quatro centímetros. Então a agente amarrava esses dezesseis molhos e ia emendando um atrás do outro até completar quinhentas, seiscentas dúzias<sup>13</sup>. ... tinha de tirar a dita lata, madeira de oito metro, 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<sup>14</sup>.

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

Utilizava-se, geralmente, para amarras o arame galvanizado, porém o cipó (Gaimbé - parasita) oferecia mais segurança, portando-se melhor durante a viagem no rio. Essa segurança é devido a 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 construía-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 as madeiras 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 e 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, nem se fazia. Faz-se algumas viagens<sup>15</sup> sem rancho até a Argentina, tomando chuvas e frio .



Fonte: Paludo, Biagio A. (1985, p. 14) Foto 02: Amaração de uma barca

## **Ponto de bolsa**

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

As chuvas, na região, aumentavam o volume de água. Verificando-se enchente, o rio Uruguai (mesmo não sendo navegável) permitia 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 decida 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 aproximado normal (A VOZ DE CHAPECÓ, 28 abri. 1940, p. 02).

Assim, existindo “o ponto de balsa”, as amarras que a prendiam a balsa nas pranchas ou pranchadas eram soltas: iniciava-se a viagem. A balsa podia ser levada a remos ou empurradas com lanchas.



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

Quando os balseiros conduziam a mesma lancha, facilitava-se, até certo ponto, o trabalho. Em condições normais de largada da balsa, a emoção e a 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 em baixo lá, eram uma festa, entregavam a madeira, pegavam o dinheiro e iam farrear e depois vinham embora, muitos até sem dinheiro<sup>16</sup>.

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 podia ser desastrosa se, por ventura, houvesse algum acidente, e esses eram freqüentes.

Pela resolução n.º 10, de 3 de setembro de 1943, foram criados oficialmente os Portos do Pinho, com jurisdição nos seguintes locais de embarque de madeira:

Porto do Goio-En e Chalana	Município de Chapecó
Caxambú do Sul	Município de Caxambú do Sul
São Carlos	Município de São Carlos
Passarinho	Município de Palmitos
Mondai	Municípios de Mondai
Itapiranga	Município de Itapiranga

Esses municípios limitam com a barranca do rio Uruguai, como se observada no mapa 02. Quando o rio apresenta as condições de lugar e madeira a sua chegada aos centros de recebimento do produto (Urugauiana, Itaquí, Barra do Quaraí e Passo de los Libres) significava, que um percurso de mais de 500 km tinha sido atingido. Nesse percurso, diversas ilhas, remansos, ressojos, corredeiras, que muitas vezes dificultavam a viagem, tinham sido ultrapassados.

Os lugares mais marcantes e que têm perigo, começando pelo Porto do 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 Forteliza, Macaco Branco, Salto de Macunã, depois dali tem o Ressorjo do Cipó, as Nove Voltas, o Saltinho do Sertão, a Corredeira de Santo Ezídio, a Cancha de Santa Maria<sup>17</sup>.

... depois vem 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<sup>18</sup> km com uma caída e uma velocidade monstra de água.

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 e 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 chagar 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 as dez horas era 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<sup>19</sup>. Chegou-se de 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<sup>20</sup>.

A época para se soltar a madeira pelo rio Uruguai, começava no mês de maio ou junho e ia até setembro. Também aconteciam viagens no verão, quando havia temporada de chuvas extemporâneas. Os acidentes eram freqüentes. Os balseiros relatam com muita precisão sua epopéia de correr balsas no rio:

Foram inúmeros 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 fica 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 a dentro<sup>21</sup>.

... 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 a balsa veio e puxou ele para baixo. Nós procuramos e não achamos ele. Depois no descarregar a madeira em São Tomé, ele estava emprensado entre dois quartéis, trapiado, bem chatinho<sup>22</sup>.

Foi um ano da falta de enchente, eu peguei uma balsa do Amadeu Bóss pra levar com 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 muito mansos, se pegamos, se pegamos com 86 vigas, depois disso estávamos com 19 vigas a noite inteira, não tínhamos nenhuma roupinha para trocar, tudo estava molhado e fomos parar as Nove Voltas<sup>23</sup>.

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 cera depois não dá mais, a balsa a muque vai com o jeito da água. Se a água pegar errado, vai errada<sup>24</sup>.

## O balseiro

O transporte de madeira, pelo rio Uruguai, foi responsável pelo aparecimento de uma classe trabalhadora 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 à venda do produto.

Entre as pessoas que operavam a entrega da madeira contava-se o patrício e o peão.

O patrício 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, ressorjos, ilhas e os chamados chefradores, que são as pontas de mata que avançavam sobre o rio.

Um patrício 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..."<sup>25</sup>.

Um patrício já era assim uma profissão e disso também vinha a fama. O patrício que conduzia as balsas inteiras



até chegar lá em baixo, era procurado e cobrava um pouco mais. Mas não era muito. Um patrício para ganhar na época quinhentos ou seiscentos mil réis, tinha de ser esses 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 cinqüenta a duzentos mil réis<sup>26</sup>.

Alguns patrícios 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 Grandó, 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 do 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 das 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 de desaparecimento do chefe; o que de resto, é muito comum, nas corredeiras, quando as águas esfacelam as balsas ou remorques. Nessa região de aventura e de trabalho sem estabilidade, os balseiros às vezes se tornam instrumentos de indivíduos sem escrúpulos (SANTOS, 1952, p. 47).

Não obstante isso, dizem os balseiros que valeu a experiência que tiveram, apesar dos sacrifícios e perigos que enfrentaram. "Valeu, porque arrumei alguma coisa. Nos últimos anos eu não gastava o meu dinheiro, ganhava e segurava empregando"<sup>27</sup>.

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<sup>28</sup>.

## **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.

Sócio 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 Fiorino Bosquirolí, 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 localizados na cidade de Chapecó. Gênero e comércio: compra e venda de madeira em geral, assim como beneficiamento.

Em 1946, a referida Sociedade Madeireira foi incorporada à Cooperativa Madeireira do Vale do Uruguai Ltda, criada em 09 de setembro de 1944.

No município de Fachinal dos Guedes existia a firma Migiorini Grando e Cia Ltda, que se instalou em 1939 com capital inicial de R\$ 630:000\$000.

A firma de Angelo Grando possuía grandes empresas, uma em Erechin (RS) e outra no município de Chapecó, instalada pri-

meiro no Distrito de Passo Bormann, registrada em 20 de março de 1944, com capital de Cr\$ 250.000,00.

Angelo Emílio Grando era proprietário da fazenda Rodeio do Erval, Quinhão Sexto, com uma área de dezessete milhões, cento e dois mil e cinco metros quadrados (17.102.005 m<sup>2</sup>). 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).

**QUADRO 01:** Firmas madeireiras registradas (1936-1946).

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
	03	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
<b>TOTAL</b>	<b>107</b>	

Fonte: Livro Registro de Firmas Comerciais – Comarca de Chapecó.

**QUADRO 2:** Livros: 1 e 2. Cartório do Registro de Imóveis.

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

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

Livro Caixa nº a A.E. GRANDO – CHAPECÓ

Comprador: Antônio 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 pinhos serrados em bruto, de tábuas e pranchões conforme guia de exportação para o exterior do Brasil via o 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 Quaraf U\$524.000,00 – 1000 pés 2 e taxa de preço de CR\$18,38, operação confirmada com o banco do Brasil S/A de Uruguiana, conforme guia com um total de U\$524.000,00 (31 de outubro de 1948).

Livro Caixa nº 1 A.E. GRANDO – CHAPECÓ

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 referindo-se ao total do contrato de câmbio somado a um total de U\$ 25.750,00 referindo-se a um 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 (31 de outubro de 1948).

Livro caixa nº. 1 – A.E. Grando – Chapecó. Comprador: Verachina e Sacchi – Sociedade Repr. Ltda.

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/ 575,628 m<sup>3</sup> à Cr\$ 1.044,00 m<sup>3</sup> e 4 vigas de cedro bruto c/ 1196 m<sup>3</sup> “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\$ 6611.692,00 (31/12/1949).

## Conclusão

Para melhor compreender o contexto sócio-econômico e cultural da região Oeste de Santa Catarina, torna-se necessário proceder ao levantamento de uma biografia específica. O processo de desenvolvimento econômico que aqui ocorreu possui suas características singulares em relação às 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 qualidades 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 subsistência;

- o isolamento da 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 de cheias;

- o transporte de madeira em balsas passou a ser a oportunidade de lucros para a população e foi 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.

## 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.

**Atfó:** 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 de madeira até a barranca do rio.

**Chefrador:** Ponta de mata que avança sobre o rio.

**Encolherar:** Estreitar, apertar, contrair.

**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 coró de boi interiço, utilizada para transportar passageiros de uma outra margem do rio.

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

**Peonada:** Grupo de peões.

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

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

**Ressorjo:** Revira a água.

**Serrador:** Indivíduo que tem por ofício serrar a madeira.

**Tarugo:** Espécie de torno usado para ligar duas peças de madeira ou de outras substâncias.

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

**Tramplado:** Com o sentido de aprisionamento, como numa aremadilha.

## Notas

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

\*\* Professora da UNOCHAPECÓ, mestre em História pela Universidade Federal de Santa Catarina.

<sup>3</sup> Bellani, Op cit.

<sup>4</sup> Entrevista realizada com Hugo de Almeida Campos, por Eli Maria Bellani, em 1983, acervo particular p. 02.

<sup>1</sup> Entrevista realizada com seu Gentil Bellani, por Eli Maria Bellani, em 1975, depositada no laboratório de história oral da UFSC, p. 01 e 02.

<sup>2</sup> Entrevista realizada com Ury Grando, por Eli Maria Bellani, em 1983, acervo particular, p.01.

<sup>5</sup> Grando, Ury, cit. p. 07.

<sup>6</sup> Campos, Op cit. p. 02

<sup>7</sup> Bellani, Op cit. p. 10

<sup>8</sup> Entrevista realizada com Alfredo Jandir Grando, por Eli Maria Bellani, em 1983, acervo particular, p. 02.

<sup>9</sup> Grando, Alfredo Op cit. p. 01.

<sup>10</sup> Campos, cit. p. 04

<sup>11</sup> Bellani, Op Cit. p. 05.

<sup>12</sup> Entrevista realizada com Iones Rotava, por Eli Maria Bellani, em 1983, acervo particular. P. 01

<sup>13</sup> Grando, Alfredo Op. Cit. p. 06

<sup>14</sup> Entrevista realizada com Sebastião Hermenegildo dos Santos, por Eli Maria Bellani, em 1983, acervo particular, p. 02

<sup>15</sup> Bellani, Op. cit. p. 05

<sup>17</sup> Grando, Alfredo J. cit. p.05

<sup>16</sup> Campos, Op. Cit. p. 08

<sup>18</sup> Campos, Op. cit. p. 02.

<sup>19</sup> Santos, Op Cit. p. 02 e 03.

<sup>20</sup> Bellani, Op. Cit. p. 04.

<sup>21</sup> Bellani, Op. Cit. p. 04.

<sup>22</sup> Campos, Op.Cit. p. 03

<sup>23</sup> Santos, Op. Cit. p. 04

<sup>24</sup> Idem, p. 03

<sup>25</sup> Santos, Op. Cit. p. 03

<sup>26</sup> Bellani, Op. Cit. 05

<sup>27</sup> Rotava, Op. Cit. p. 05.

<sup>28</sup> Campos, Op. Cit. p. 03.

## Referências

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.  
PAULO, Biágio. **Álbum de Família**, Chapecó: Grafisel, 1985.

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

\_\_\_\_\_. O relevo do território catarinense. **Geosul**, revista do Deptº de Geociência, 1 (2): 07-70 jul. 1986.

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

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



SANTOS. Pedro Sales dos. Marcha para o Oeste, elemento da grandeza do Brasil. Ins. Zedar, In: Prefeito 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**

1. Entrevista realizada com Gentil Bellani, por Eli Maria Bellani, em 1975, depositada no Laboratório de História Oral da UFSC.

2. Entrevista realizada com Hugo de Almeida Campos, por Eli Maria Bellani, em 20 de agosto de 1983, acervo particular, 15p.

3. Entrevista realizada com Alfredo Jandir Grando, por Eli Maria Bellani, em 14 de agosto, acervo, 13p.

4. Entrevista realizada com Ury Grando, por Eli Maria Bellani, em 09 de agosto de 1983, acervo particular, 06p.

5. Entrevista realizada com Inês Rotava, por Eli Maria Bellani, em 12 de setembro de 1983, acervo particular, 06p.

6. Entrevista realizada com Sebastião Hemenegildo dos Santos, por Eli Maria Bellani, em 09 de setembro de 1983, acervo particular, 10p.