



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL
CAMPUS CHAPECÓ-SC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
CURSO DE MESTRADO EM HISTÓRIA**

PRECILA KÁTIA MOREIRA

**ECOS DE VOZES SOBRE O RIO URUGUAI: A FORMAÇÃO DO SUJEITO
BALSEIRO NA REGIÃO OESTE DE SANTA CATARINA (1920-1960)**

**CHAPECÓ
2019**

PRECILA KÁTIA MOREIRA

**ECOS DE VOZES SOBRE O RIO URUGUAI: A FORMAÇÃO DO
SUJEITO BALSEIRO NA REGIÃO OESTE DE SANTA CATARINA (1920-
1960)**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Fronteira Sul – UFFS como requisito para obtenção do título de Mestre em História sob a orientação da Prof. Dr. Delmir José Valentini.

CHAPECÓ
2019

UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL

Av. Fernando Machado, 108 E
Centro, Chapecó, SC - Brasil
Caixa Postal 181
CEP 89802-112

Bibliotecas da Universidade Federal da Fronteira Sul - UFFS

Moreira, Precila Kátia

Ecos de vozes sobre o rio Uruguai: a formação do
sujeito balseiro na região Oeste de Santa Catarina
(1920-1960) / Precila Kátia Moreira. -- 2019.
167 f.:il.

Orientador: Doutor em História Delmir José Valentini.
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da
Fronteira Sul, Programa de Pós-Graduação em
História-PPGH, Chapecó, SC , 2019.

1. Balsas. 2. Balseiros. 3. Relações Socioculturais.
4. Representação. I. Valentini, Delmir José, orient. II.
Universidade Federal da Fronteira Sul. III. Título.

Elaborada pelo sistema de Geração Automática de Ficha de Identificação da Obra pela UFFS
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

PRECILA KÁTIA MOREIRA

**ECOS DE VOZES SOBRE O RIO URUGUAI: A FORMAÇÃO DO SUJEITO
BALSEIRO NA REGIÃO OESTE DE SANTA CATARINA (1920-1960)**

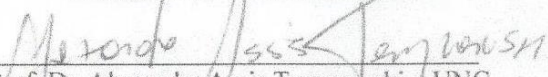
Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em História
da Universidade Federal da Fronteira Sul – UFFS. Para obtenção do título de Mestre em
História defendida em banca examinadora em 28/08/2019.

Aprovado em: 28/08/2019

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Delmir José Valentini – UFFS
Presidente da banca/orientador



Prof. Dr. Alexandre Assis Tomporoski – UNC
Membro titular externo



Prof. Dr. Samira Peruchi Moretto – UFFS
Membro titular interno

Prof. Dr. Isabel Rosa Gritt – UFFS
Membro suplente

Local/UF, 28 de agosto de 2019

AGRADECIMENTOS

Durante a trajetória acadêmica muitos desafios foram lançados, que incrementaram experiências e vivências nas quais, somente com palavras, não poderiam ser expressadas. Noites foram alongadas e dias pareciam insuficientes, mas tudo foi compensado pelo aprendizado. Nesse tempo, laços de amizade e de admiração foram tecidos. Por isso, agradeço a Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS) pela grande oportunidade, pela aceitação da pesquisa no Programa de Pós-Graduação em História, em especial à Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação de Santa Catarina (FAPESC), pela concessão de bolsa para o projeto Balseiros, tornando possível a dedicação exclusiva para o desenvolvimento da pesquisa.

Expresso minha gratidão àqueles especiais na minha vida, a minha mãe Ortenila Fátima Xirello Moreira, meu pai Valcir Telles Moreira e meu irmão Leonardo Telles Moreira, por todo o amor e dedicação que tiveram comigo. Meus pais, o meu eterno agradecimento, pelo exemplo inculcado através de valores e princípios que serão a minha melhor herança, vocês que mostraram o caminho certo incentivando a me dedicar aos estudos e apoiando nas minhas decisões e escolhas profissionais, agradeço pelo colo nos momentos difíceis, pela paciência comigo e, pela compreensão nos momentos em que a dedicação aos estudos teve que ser exclusiva. Ao meu irmão, em especial, por me dar vitalidade com sua alegria, por me fazer ser forte em momentos que precisava demonstrar destreza, por muitas vezes ser meu aluno, com isso, adquiri mais coragem para seguir na área da educação, sobretudo, pelo abraço de irmão. Agradeço também a demais familiares, padrinhos e avós. Aos meus avós tenho que agradecer por compartilharem suas experiências e memórias, inclusive para a pesquisa.

Agradeço ao meu companheiro e melhor amigo, Emerson André Silvestrin, que durante todo o caminho me apoiou, não deixando o desânimo dominar e, por me ajudar no que eu precisasse. Por isso, obrigada por sempre acreditar em mim, pelo seu carinho, paciência e pela sua capacidade de me fazer sentir paz. Agradeço a todos aqueles fazem parte da minha vida, amigos de todas as horas, pelas alegrias, tristezas e dores compartilhadas.

A todos os professores do Curso de História e do Programa de Pós-Graduação em História reconheço que, merecem muito mais que um “obrigado”, quero dizer que levarei um pouco de cada um, por compartilhar conhecimento e incentivar os estudos em todos os momentos, mas principalmente destacar que o trabalho do professor é muito maior do que um simples ensinar. A professora e Coordenadora Samira Peruchi Moretto Schmitt que se

prontificou em auxiliar o início da pesquisa e incentivou o período do estágio obrigatório do Mestrado. Em especial, ao professor Delmir José Valentini, um dos profissionais mais humanos que já encontrei; eu o agradeço por indicar o broto daquilo que veio a prover essa pesquisa ainda na graduação proporcionando ser bolsista do Projeto Balseiros, sendo esse, o meu primeiro contato com esse apaixonante tema. Também por ser o professor-orientador durante o estágio no componente de Ensino em História, momento que marcou profundamente o Mestrado. Mas, sobretudo, por me orientar, pela liberdade durante o processo de construção da pesquisa, por proporcionar tempo para construir minhas próprias decisões, acima de tudo, pela sua paciência e tranquilidade admirável. Por fim, agradeço a todos que indiretamente contribuíram para essa pesquisa e para a continuação dos estudos.

A memória é um elemento essencial do que se costuma chamar identidade.

Jacques Le Goff

RESUMO

A extração madeireira no Oeste de Santa Catarina entre as décadas 1920 e 1960, movimentou a região e resultou numa significativa alteração socioeconômica. O envolvimento de agentes históricos, o contato com a floresta e a investida na atividade madeireira foram fatores que propiciaram o comércio nas proximidades do rio Uruguai até os portos da fronteira do Brasil com a Argentina. O trabalho realizado pelos balseiros se tornou fundamental nesse processo socioeconômico, além de auxiliar na dinâmica da colonização e de ocupação dos espaços onde as florestas foram retiradas. Conscientes disso, o processo que envolvia a balsa e o balseiro se torna o objeto de estudo dessa pesquisa, investigando o balseiro na sua raiz sociocultural, ou seja, nas relações que se formam implicitamente no cotidiano desses sujeitos e as representações que se formam acerca do ofício do balseiro. É por conta desta inquietação que se construiu problemáticas sobre o tema, buscando investigar as forças, as conjunturas e movimentos que fizeram o balseiro se tornar balseiro. Como objetivo geral analisa-se os movimentos e processos que contribuíram para a formação e representação do sujeito balseiro na região Oeste de Santa Catarina dentre os períodos de 1920 a 1960. A metodologia da pesquisa se relaciona com a História Oral, onde antigos balseiros e familiares destes foram entrevistados e contribuíram com suas experiências, memórias e histórias de vida. Essas entrevistas, juntamente com fontes iconográficas e recortes jornalísticos se tornaram fontes de análise historiográfica da pesquisa. Com isso, esse trabalho, além de viabilizar estudos sobre o tema através do uso de fontes orais, pondera sobre a importância da atividade madeireira para o período e problematiza as representações dos agentes históricos envolvidos nos processos de construção e condução das balsas.

Palavras-chave: Balsa; Balseiros; Relações Socioculturais; Representação.

ABSTRACT

The logging in the west of Santa Catarina between 1920 and 1960, moved the region and resulted in a significant socioeconomic change. The involvement of historical agents, the contact with the forest and the onslaught on logging were factors that favored trade near the Uruguay River to the ports of Brazil's border with Argentina. The work done by the rafters became fundamental in this socioeconomic process, besides helping in the dynamics of colonization and occupation of the spaces where the forests were removed. Aware of this, the process that involved the ferry and the raft becomes the object of study of this research, investigating the raft in its sociocultural root, that is, in the relationships that are implicitly formed in the daily life of these subjects and the representations that are formed about the office of the ferryman. It is because of this uneasiness that problems were built on the subject, seeking to investigate the forces, conjunctures and movements that made the rafter become a rafter. The general objective is to analyze the movements and processes that contributed to the formation and representation of the raft subject in the western region of Santa Catarina from 1920 to 1960. The research methodology is related to the Oral History, where former rafters and relatives of these were interviewed and contributed their experiences, memories and life stories. These interviews, along with iconographic sources and journalistic clippings became sources of historiographical analysis of the research. Thus, this work, in addition to enabling studies on the subject through the use of oral sources, ponders on the importance of logging for the period and problematizes the representations of historical agents involved in the construction and conduction of ferries.

Keywords: Ferry; Balseiros; Sociocultural Relations; Representation.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Mapa de Chapecó, Guatambu e Saudades (1963)	25
Mapa 2 – Território do Velho Chapecó (1937)	30
Mapa 3 – Fitogeografia de Santa Catarina: regiões de predominância das Araucárias	39

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 – Transporte os gigantes abatidos	43
Fotografia 2 – Serviço de extração da madeira	50
Ilustração 3 – The log drive (condução de toras)	51
Fotografia 4 – Serviço de extração da madeira	54
Fotografia 5 – Transporte da madeira até o rio (1950)	57
Fotografia 6 – Na encosta do rio	59
Fotografia 7 – Serraria: processamento de toras em tábuas (1950)	60
Fotografia 8 – Enchente em Chapecó-SC (1963)	63
Fotografia 9 – O estreito do rio Uruguai	65
Fotografia 10 – Montagem da balsa (1940)	81
Ilustração 11 – Balsa de tábuas ou pranchas	82
Fotografia 12 – Remorque com acompanhamento de lancha (vista parcial)	85
Fotografia 13 – O rancho	86
Fotografia 14 – Preparação da comida	87
Fotografia 15 – Balsa e os balseiros: os remadores	94
Ilustração 16 – Salto Yucumã (1975)	102
Fotografia 17 – Familiares se despedindo dos balseiros nas margens do rio Uruguai	134
Fotografia 18 – A saída das balsas do Porto Goio-En	134

LISTA DE SIGLAS

CEOM – Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina

FED – Floresta Estacional Decidual

FOM – Floresta Ombrófila Mista

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INP – Instituto Nacional do Pinho

IUCN – União Internacional para a Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais

SBLCC – Southern Brazil Lumber & Colonization Company

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
2	A Balsa e o Balseiro: Aspectos da Formação Socioeconômica	28
2.1	O Oeste de Santa Catarina na dinâmica da sua colonização (1920-1960).....	28
2.1.1	O migrante e imigrante colonizador	31
2.2	A Floresta e a madeira como elementos de formação.....	36
2.2.1	A retirada da Floresta.....	37
2.2.2	A madeira como slogan de propaganda.....	42
2.3	Madeira, gado e erva-mate: o Eldorado está aqui.....	45
2.3.1	Nos trilhos e no leito do rio: o transporte da madeira de Santa Catarina	49
2.3.2	A retirada da madeira e os derrubadores	54
2.3.3	O transporte até o rio: os arrastadores e puxadores	57
3	A Balsa e o Balseiro: Elementos de Formação.....	62
3.1	“Oba! Viva! Veio a enchente! O Uruguai transbordou, vai dar serviço pra gente”: O rio e a cheia como elementos de formação	62
3.1.1	O rio Uruguai.....	64
3.1.2	As cheias e o ponto de balsa.....	67
3.2	“Pelotão por pelotão”: a balsa como elemento de formação	72
3.2.1	O trabalho: as funções dentro e fora da balsa.....	73
3.2.2	A montagem da balsa e os amarradores.....	79
3.2.3	O rancho e os cozinheiros.....	86
3.2.4	A navegação: peões e prático.....	92
3.3	“A balsa se debulhava no marretão”: as adversidades como elementos de formação.....	98
3.3.1	Os desafios e perigos	99
3.3.2	Identificação e roubo de madeira.....	105
3.3.3	O retorno da viagem: o fim ou o recomeço	107
4	Balseiro e suas Representações: A Formação Social.....	114
4.1	O balseiro e suas memórias.....	115
4.1.1	“Vamos descer junto lá na Argentina?”: o início da profissão	115
4.1.2	“Daqui enxergava os balseiros”.....	122

4.1.3	“Vamos tomar um mate ali?”	128
4.2	O balseiro visto pelos familiares dos balseiros	131
4.2.1	“O dia da gente ver os balseiros”: preparação e a largada da balsa.....	132
4.2.2	As impressões da profissão pelos familiares	136
4.3	As representações do sujeito balseiro: a profissão através dos periódicos	139
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	146
	REFERÊNCIAS	152
	APÊNDICE	161
	Questionário direcionado ao participante balseiro(a)	161
	Questionário direcionado ao familiar do balseiro(a)	163
	ANEXO.....	164

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

Amanhã eu vou me embora pros rumo de Uruguaiana
Vou levando na minha balsa cedro, angico e canjerana
Ao chegar em São Borja, dou um pulo a Santo Tomé
Para ver la correntina e pra bailar um chamamé [...]

Ao chegar ao Salto Grande, me despeço deste mundo
Rezo a Deus e a São Miguel e solto a balsa lá no fundo
Quem se escapa desse golpe, chega salvo na Argentina
Mas duvido que se escape do olhar das correntinhas

Barbosa Lessa¹

¹ Letra da música “Balseiros do rio Uruguai” do compositor Barbosa Lessa e instrumentista Cenair Maicá. (LESSA. Barbosa. Balseiros do rio Uruguai. CID:1978. (2:18. Disponível em: <guascaletras.blogspot.com/2010/09/balseiros-do-rio-uruguai.html>. Acesso em: 11 de novembro de 2017.

1 INTRODUÇÃO

A letra da música Balseiros do rio Uruguai, de Barbosa Lessa (1978), sugere o envolvimento que existia diante do rio Uruguai, marcado pela motivação de balseiros quando ocorria uma enchente. Conforme a letra, esses balseiros soltavam a balsa no rio para rever maravilhas que ninguém descobriu e, levavam na balsa cedro, angico, canjerana e muitas araucárias da nossa região. Essa madeira amarrada em forma de balsa se constituía na atividade econômica de maior destaque entre as décadas de 1920 até 1960 abarcando madeiras, empresas colonizadoras da região Oeste de Santa Catarina e o trabalho dos sujeitos envolvidos nos ofícios e atividades afins. O trabalho se iniciava com a derrubada das árvores, a construção da balsa se dava até a viagem em si, todo esse processo era considerado árduo, realizado com técnicas baseadas no esforço braçal, na tração animal e, sobretudo, no machado e no serrote, num contexto precário de condições demográficas, administrativas e de segurança, sendo essa região considerada desassistida por órgãos governamentais. Durante e, no percurso do rio, os trabalhadores enfrentavam dificuldades com as intempéries, como o nível das águas, os acidentes geográficos, o roubo de cargas, entre outros.

A viagem era desejada pelos balseiros, sinônimo de fonte de renda para quem trabalhava com a atividade. Na beira do rio, familiares e amigos saudavam os sujeitos que desciam o curso de água sobre as balsas em direção aos portos de comércio. Para esses balseiros era uma viagem em que se, enfrentavam os desafios de trajeto, passando por dificuldades até encontrar a fronteira com a Argentina. Todo esse processo que envolvia a balsa e a formação do balseiro se tornou o objeto desse estudo. Para entender um pouco sobre os personagens e suas vivências, Noeli Woloszyn (2010) aponta alguns detalhes: primeiramente havia a derrubada das árvores, os trabalhadores “escavavam em torno da árvore até que ficasse o mais próximo da raiz, em seguida, cortavam a tora com machado [...] descascavam a madeira e cortavam o cimo da árvore” (WOLOSZYN, 2010, p. 162); após arrastavam e encarreiravam as toras colocando próximas umas das outras; posteriormente essa madeira era retirada da mata e carregada até as encostas do rio Uruguai ou serrarias para o processamento da madeira com o auxílio dos carroções – também conhecido por muitos autores e balseiros como carretão, uma espécie de carroça sem caixa, puxada por burros ou por juntas de bois.

Nas margens do rio, a madeira era amarrada. Eli Bellani (1991), também designa esse processo como embalsar, segundo a autora, um termo utilizado pelos balseiros “embalsamar madeira, embalsamento, empacotar madeira, derivando embalsador” (BELLANI, 1991, p.

214-216). O termo também é utilizado por Noeli Woloszyn (2010). “As árvores eram retiradas da mata, levadas até as encostas do rio Uruguai, onde eram *embalsamadas*” (OLIVEIRA, 2006, p. 53, grifos do autor). Essas terminologias posteriores foram readaptadas para a temática. Neste trabalho, tem preferência e considera a nomenclatura que muitos participantes usam “amarradores” (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 8), ou somente denominado como balseiros.

As toras formavam os pelotões² (normalmente composto por 10 a 15 toras), como Eli Bellani exemplifica, essas toras eram “amarradas a uma travessa de madeira de lei, forte, cuja espessura variava de 20 a 25 cm de diâmetro, chamados pelos balseiros de ‘lata’³. A lata³ possibilitava a amarração e fixação da madeira” (BELLANI, 1991, p. 118) e também era chamada de prancha ou viga. Em seguida, as madeiras eram amarradas com cipó – mais tarde também foi emparelhada com arame galvanizado, dando doze voltas de cada lado da vara para que ficassem firmemente (também conhecida pelos entrevistados como gravata⁴). Isso dava aderência à madeira formando o pelotão⁵, no qual, unia-se a outro por mais uma gravata e, assim por diante. Desse modo, tinha-se a balsa, formada aproximadamente por dez pelotões ou mais, tendo a maleabilidade para boiar e ser transportada.

A partir desse momento, os balseiros ficavam à espera de uma cheia que permitissem o transporte da balsa até os principais centros de comércio, à exemplo de São Borja, no Rio Grande do Sul, próximo a Argentina. Delmir José Valentini lembra que pronta à balsa era só aguardar a “enchente indispensável para a largada e requisito para vencer o itinerário dos obstáculos naturais que se compunham de cachoeiras, remansos, [...], neblina e frio. Tudo dependia das condições climáticas, do número e habilidade dos balseiros” (VALENTINI, 1999). Trabalho esse, que exigia coragem. Esta dissertação dedicou-se em conhecer os sujeitos envolvidos entre as décadas de 1920 a 1960, que transportavam madeira pelo rio Uruguai. Porém, para entendê-los como agentes históricos e formados por movimentos socioculturais, existe a necessidade de compreender os elementos de formação desses sujeitos, considerando sua identidade, contexto, região e sociedade da época, analisando suas representações e ouvindo suas vozes, memórias e histórias de vida.

² Pelotão: mesmo sentido de Quartel. Subdivisões da balsa. Parte intermediária da balsa composta por um volume de pranchas/toras que juntas a outros blocos formam a balsa.

³ Lata: conhecida como travessa ou largueiro. Espécie de vara de madeira colocada nas extremidades das toras. Unidade de tora ou tábuas que ficava transversal ao sentido da maioria das outras toras. Servia para impedir que a madeira ficasse sem movimento quando navegasse.

⁴ Nome dado ao nó feito para unir as madeiras. Espécie de amarra que ligava uma peça intermediária a outra. Utilizam-se quatro amarras para cada peça.

⁵ Gravata: parte intermediária da balsa composta por um volume de pranchas/toras que juntas a outros blocos formam a balsa. Subdivisões da balsa.

Outro estímulo se deve por conta da historiografia regional do Sul do Brasil que nos últimos anos tem realizado contribuições válidas acerca de temas locais. São diversos assuntos políticos, sociais e culturais envolvendo comunidades nativas, caboclas, quilombolas, migrantes e imigrantes que dialogam com a questão da terra, do trabalho e da economia. E o balseiro é um desses agentes históricos que também merece a devida atenção. Outra justificativa plausível é escrita por Delmir Valentini e Valmir Muraro (2014), os quais ressaltam que:

As investigações realizadas sobre os balseiros são recentes e os resultados ainda são parciais e insuficientes para revelar o universo representado pelas ações de indivíduos que durante várias décadas se deslocaram pelas águas do Rio Uruguai, obtendo recursos financeiros que garantiam a sobrevivência das famílias e estabelecendo relações transfronteiriças com as populações ribeirinhas das duas margens (MURARO; VALENTINI, 2014, p. 10).

E justamente entender sujeitos históricos nas diferentes dimensões de sua formação, bem como, as representações tecidas por eles mesmos e por outrem, que se instigou a pesquisa, além de ser um dos ofícios do pesquisador em História. Apesar dos historiadores frequentemente referenciam uma História Econômica, uma História Política, uma História Cultural, e dentre outras, impossível que os fatos sejam exclusivamente econômicos, políticos ou culturais. Todas as dimensões da realidade social interagem e integram-se, ou ainda, sequer existem como dimensões separadas.

Em razão disso o tema balseiros aqui, não é visto somente com o olhar voltado a história social e cultural, mas sim, sem a hiperespecialização histórica, pois a temática faz parte de um todo e não está dissociada com outras questões relevantes da história política, da história econômica, bem como, da história ambiental. Inevitavelmente adentra-se em diversas dimensões. Isso tudo se faz necessário quando se analisa os elementos da formação de um sujeito histórico, aqui direcionado ao balseiro.

Também, é notório que o tema está diante de um contexto que ultrapassa as barreiras de uma história unilateral, ultrapassando as fronteiras da nacionalidade. Isso porque, quando falamos em balseiros, entende-se que esse sujeito faz parte de um contexto espacial e social, nesse caso, incluindo uma região que perpassou pelo processo de colonização. Estando também imbricado dentro de uma política estatal e, perante legislações do Estado, interligado com a economia e a política do país de origem e de seus vizinhos pela prática de uma atividade comercial, envolvendo madeireiras, sindicatos e comerciantes. Exemplificando, a epígrafe com letra de Barbosa Lessa (1978) demonstra o contato de balseiros com seus

vizinhos é muito mais do que rotineiro: “amanhã eu vou me embora pros rumo de Uruguiana [...] Ao chegar em São Borja, dou um pulo a Santo Tomé [...] quem se escapar desse golpe, chega salvo na Argentina” (LESSA, 1978). Assim, o balseiro também ultrapassa as fronteiras do nacionalismo, pois o comércio das balsas pelo rio Uruguai era realizado em parceria com os países vizinhos, principalmente com os portos dos países fronteiriços.

Além disso, quando suscita-se em estudar uma identidade⁶ do balseiro, deve ser considerado o contexto da colonização, a formação da população cabocla, os fluxos de migração e imigração da região e o contato com povos de países vizinhos – que, mesmo separados por uma fronteira de faixa linear, não são excepcionalmente diferentes, há uma troca cultural, um confronto⁷ ou trocas e apropriações culturais de ambas as partes. Isso, implicou em analisar um contexto regional, nacional e internacional para se entender as questões culturais, sociais, políticas e econômicas que interagem com o sujeito balseiro.

Esse estudo é muito mais do que entender o trabalhador como sujeito-chave do processo econômico, ou ainda, fruto da atividade de analisar a sua constituição, suas representações e as relações socioculturais desses agentes históricos. É por conta de inquietações do presente que se questionam; Quais foram as forças, conjunturas e movimentos que configuraram a formação do sujeito balseiro? Quais foram os elementos de formação e representação do balseiro?

Alguns autores como, Nelso dos Santos, Nilson Thomé, João Tedesco e Roberto Sander, por exemplo, dão enfoque em suas pesquisas sobre o negócio das balsas, recortando a região que teve o maior desenvolvimento da atividade (municípios do Oeste Catarinense e Alto Uruguai rio-grandense). Porém objetivando relações econômicas e políticas como destaque, ou seja, qualificando-a como atividade que incrementou a economia regional, impulsionou a criação de várias serrarias, melhorias na infraestrutura de estradas e possibilitou a abertura de novos mercados de escoamento da produção internacional. Tendo

⁶ O conceito de identidade que se propõe, acompanha a ideia dos autores Jöel Candau (2011) e Stuart Hall (2015). “A identidade preenche o espaço entre o “interior” e o “exterior” - entre o mundo pessoal e o mundo público, projetamos a “nós próprios” nessas identidades culturais, ao mesmo tempo que, internalizamos seus significados e valores, tornando-os “parte de nós” dos lugares que ocupamos no mundo social e cultural. O sujeito, torna-se fragmentado; composto não de uma única variável, mas de várias identidades, algumas vezes contraditórias ou não-resolvidas. Por isso, está sujeito ao ‘jogo’ da “différence”, obedecendo à lógica do mais que um” (HALL, Stuart; WOODWARD, Kathryn. **Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais**. 15ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2015, 136 p.). Ver também em: CANDAU, Jöel. **Memória e identidade**. São Paulo: Contexto, 2011. 114 p.

⁷ Conceito que indica encontro e confronto “confronto” de pessoas, grupos e relações socioculturais. Ver em ANDREIS, Adriana Maria; Cotejo e confronto. In.: MIOTELLO, V.; CARACELI S., C.. (Org.). **Entendendo o cotejo como proposta metodológica**. 1 ed. São Carlos/SP: Pedro & João Editores, 2017, v. 9, p. 11-16.

também cuidado em citar os agentes históricos que participaram do processo como parte fundamental para o movimento da atividade. No entanto, o estudo vai além de analisar o trabalhador como sujeito-chave do processo econômico. Problematizando a sua constituição, suas representações e as relações socioculturais entorno desses agentes históricos.

Ao longo do processo, desde a preparação da balsa até a sua comercialização percebeu-se o envolvimento de vários sujeitos – derrubadores, toradeiros, arrastadores, puxadores, amarradores, remadores, serradores, comerciantes, entre outros, incluindo a participação indireta dos familiares dos balseiros, inclusive durante o trajeto da balsa pelo rio, encontrou-se funções distintas envolvendo o próprio balseiro como condutor, ou seja, dentre os balseiros temos os peões e práticos que auxiliam na navegação e montagem da balsa.

Uma ressalva necessária quando citamos os conceitos de identidade e a representação, aqui são apresentadas como forças, conjunturas, movimentos e relações socioculturais, considerando-as, inclusive, como uma das hipóteses. Levantamentos que estão é uma constante “formulação de hipóteses verificáveis” (CARDOSO, 2012 p. 11) que, no decorrer da pesquisa, se discutirá essa e outras possíveis respostas ao problema abordado.

A dissertação analisa quais foram os elementos e processos que configuraram a formação e a representação do sujeito balseiro na região Oeste de Santa Catarina. Além disso, a pesquisa contemplou outros objetivos: 1) contextualizou a economia, política e sociedade da região Oeste de Santa Catarina, dentre o período de 1920 a 1960; 2) problematizou o sujeito balseiro não somente na sua raiz econômica e política, mas social e cultural (sociocultural); 3) analisou o rio como via pública contrastando o caso dos balseiros do rio Uruguai com os condutores de toras dos rios dos Estados Unidos da América e na Europa; 4) examinou as diferentes visões e ângulos que o próprio balseiro tem de si próprio; 5) contrastou como seus familiares, cônjuges e filhos consideram a profissão do balseiro; 6) investigou o tratamento dispensado pela imprensa regional da época sobre o ofício do balseiro e; 7) problematizou o uso de entrevistas como fontes para a pesquisa em História e sobre a temática balseiros.

Para isso, utiliza-se fontes envolvendo a memória e as relações sociais que o acerca, como: fontes orais (entrevistas), iconográficas (ilustrações/fotografias) e escritas (jornais) – não se abstendo de outras, como canções e poesias, por exemplo. Serão utilizadas um rol de 17 (dezesete) entrevistas e 12 (doze) coleções de jornais selecionados pelo período recortado e sua temática. Além dessas fontes, arquivos oficiais, relatórios de madeireiras, legislações e outras darão corpo às análises.

Com relação as disposições das fontes sobre o tema, a dificuldade deve-se pela distância temporal do tempo presente ao período que se iniciou as balsas – praticamente cem

(100) anos de temporalidade. Considerando quem muitos remanescentes da atividade não estão mais presentes, com isso, o tempo nem sempre é aliada na coleta de informações. Fator que primeiramente poderia ser um empecilho na busca de fontes de informações e/ou na própria conservação delas, no entanto, cada vez mais centros de memórias se preocupam com a guarda e acervo dessa documentação, possibilitando a seus pesquisadores, cada vez mais, a analisar diferentes tipos de informações.

Além disso, se tratando de fontes orais, essa distância temporal possibilita outras análises sobre memória. Muitos dos ex-balseiros possuem idade avançada, com isso, a memória é ressignificada com visões do tempo presente. Isso possibilita problematizar as consequências positivas e negativas da atividade balseira, como um dos exemplos dessas ressignificações. Assim, a escolha de entrevistar ex-balseiros, familiares desses e outras pessoas envolvidas, diretamente ou indiretamente com a balsa, permite um tipo diferente de análise, porventura é o algo novo que essa pesquisa nos permite relacionar, reunindo diferentes personagens e gerações, cada qual, com suas experiências, peculiaridade e histórias a contar diante do presente.

A análise das fontes, além de auxiliar na tentativa de reconhecimento do contexto e interpretação do ofício do balseiro, nos permite pensar os olhares lançados sobre a prática da balsa e, principalmente, do “ser balseiro” tanto discutida pelo próprio trabalhador e familiares quanto dirigidas pela imprensa da época. É o que dotamos como metodologia de análise, o método da história oral, ouvindo várias vozes, algo que historiadores já estão fazendo há tempos.

Verena Alberti que ao analisar entrevistas destaca as possibilidades de ouvir diferentes vozes e que não se restringe a análise somente da oralidade, mas também aponta o cruzamento de outras fontes históricas, ou seja, mostra a importância de se ouvir duas ou mais realidades históricas de diferentes personagens para assim, perceber suas singularidades, enxergar movimentos e compreender o contexto dos sujeitos, promovendo um diálogo, não sobrepondo e nem subjugando o outro, mas sim, entendendo realidades, constituindo assim um debate sobre diferentes visões econômicas, políticas, sociais e culturais.

Dessa maneira, além de ouvi-los, a imprensa escrita e a literatura serão analisadas, se trabalhará com o método da história oral e da análise de discurso e representações, através de jornais e da literatura produzida referente aos balseiros. A História Oral propõe enquanto abordagens metodológicas, as informações e dados analisados em complementariedade de outras fontes escritas, iconográficas e materiais, por exemplo.

Para analisar as fontes, diversos autores chamam atenção para o uso e o cuidado com as informações. José Carlos Sebe B. Meihy, Verena Alberti, Marieta de Moraes Ferreira, Janaina Amado, Suzana L. Salgado Ribeiro, entre outros que remetem ao uso, os cuidados e a metodologia da história oral; Telmo Marcon, Joel Candau, Stuart Hall e Jacques Le Goff diante da memória, identidade e cultura; Tania de Lucca e Ellias Lustosa sobre as fontes da imprensa e o texto jornalístico; Solange Ferraz de Lima, Vânia Carneiro de Carvalho e Boris Kossoy para fotografias e o uso textual de imagens; Roger Chartier para representação, entre outros autores que darão suporte nas questões conceituais.

Tania de Lucca que ao analisar o uso dos jornais, em diferentes contextos, por exemplo, problematiza que em certos momentos, os jornais “pareciam pouco adequados para a recuperação do passado, uma vez que essas ‘enciclopédias do cotidiano’ continham registros fragmentários do presente, realizado sob o influxo de interesses, compromissos e paixões” (LUCCA, 2008, p. 112) e mesmo com a crítica a essa concepção, realizada na década de 1930 pela Escola dos Annales, não implicou o reconhecimento imediato das potencialidades da imprensa. Porém, segundo a autora, a prática historiográfica alterou-se significativamente nas décadas finais do século XX, na terceira geração dos Annales quando se propuseram a novos objetos, problemas e abordagens de estudos (LUCCA, 2008, p. 112).

Em termos de fontes jornalísticas, utilizam-se jornais da região de abrangência em que a Balsa, a Madeira e o Balseiro foram mencionados, dentre eles: A Voz de Chapecó, Jornal D'Oeste e O Imparcial, de Chapecó-SC; O Estado de Florianópolis, da capital de Santa Catarina; e o Correio Riograndense do estado do Rio Grande do Sul. A localização desses foi realizada com pesquisa de campo no Centro de Memória do Oeste De Santa Catarina (CEOM) e nos acervos físicos das Bibliotecas Municipal de Chapecó e Biblioteca Pública de Florianópolis, bem como, na Hemeroteca Nacional Digital⁸ com o uso de palavras chave e recorte temporal e espacial. Fontes da imprensa escrita, as quais discutem como, na visão dos letrados, o balseiro era visto pela sociedade.

É examinado uma gama de fotografias que auxiliam no entendimento das diferentes temáticas envolvendo balseiros e balsas, pois compreendemos que “toda a fotografia é um resíduo do passado, um artefato que contém em si um fragmento determinado da realidade registrado fotograficamente” (KOSSOY, 2001, p. 45). Conforme Boris Kossoy o registro visual “reúne um inventário de informações acerca daquele preciso fragmento de espaço e tempo retratado” (Ibid., 2001, p. 47). Além disso, a intencionalidade do fotógrafo em dar

⁸ Disponível em: <<https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 15 de janeiro de 2019.

visibilidade para um detalhe ou chamar a atenção em outro ponto também precisa ser considerado, conforme Vânia Carvalho e Solange Lima a semiologia contribuição nesse sentido, pois “se a imagem é um discurso podemos pressupor que a literalidade da fotografia não é algo natural, mas cultural” (CARVALHO; LIMA, 2012, p. 43). Conforme Kossoy:

Toda a fotografia foi produzida por uma certa finalidade. Se um fotógrafo desejou ou foi incumbido de retratar determinado personagem, documentar o andamento de obras de implantação de uma estrada de ferro, ou os diferentes aspectos de uma cidade, ou qualquer um dos infinitos assuntos que por uma razão ou outra demandaram sua atuação, esses registros – que foram produzidos com uma finalidade documental – representarão sempre um meio de informação, um meio de conhecimento, e conterão sempre seu valor documental e iconográfico. (KOSSOY, 2001, p. 48).

Portanto, a interpretação da fotografia tem caráter múltiplo, é possível identificar os elementos que compõem cada imagem e os aspectos que sobressaem na mesma, tendo clareza que cada pesquisador encontrará diferentes olhares para a fonte. Se a imagem tem uma intencionalidade e um discurso, portanto, a fotografia é uma prática de significação.

Conscientes disso, as fotografias analisadas, foram localizadas com participantes entrevistados, mas também referenciadas pelo CEOM (Chapecó, SC) e pelo Museu do Balseiro (Itá, SC). Fotografias, sobretudo, dos municípios de Chapecó, Mondaí e Itá, em Santa Catarina.

Sem dúvida, as fontes de maior contato foram as fontes orais. E, neste trabalho assumem papel de destaque e apresentam uma nova perspectiva, pois “a História oral permite o registro de testemunhos e o acesso a ‘histórias dentro da história’ e, dessa forma, amplia as possibilidades de interpretação do passado” (ALBERTI, 2008, p. 155).

Há uma diferença entre o trabalho com fontes orais e história oral como método, o simples uso de entrevista não configura uma pesquisa de história oral, segundo Alice Lang é fundamental que os objetivos da pesquisa não estejam pautados “no interesse em comprovar fatos, em acrescentar informações à documentação existente, nem mesmo atestar a veracidade dos relatos, mas conhecer sua vivência e sua versão” (LANG, 1996, p. 38). É justamente o que se propõe ao analisar a visão dos balseiros com relação a sua experiência com as balsas. Logo, ao utilizar História Oral não quer dizer que esteja automaticamente se fazendo História, sem contar num debate ainda maior, que ao nominar como História Oral necessitaria perpassar pela teoria e perspectiva histórica.

Se a história oral é entendida como método, compartilhamos que “ela deve incluir-se na história do tempo presente, e se ela serve para designar a parte pelo todo, a expressão deve

ser abandonada em prol da história feita com testemunhas” (AMADO; FERREIRA, 2006, p. 34). Através da oralidade, se oferecem interpretações qualitativas dos processos históricos e sociais. Dessa forma, “a história oral, ao se interessar pela oralidade, procura destacar e centrar sua análise na visão e versão que emanam no interior e do mais profundo da experiência dos atores sociais” (AMADO; FERREIRA, 2006, p. 16). Sempre será uma visão ou versão do tempo presente sobre o passado, ou para mais, um ponto de vista sobre o presente, alternando interpretações de sujeitos diferentes.

Nesse sentido, para uma visão mais ampla de História Oral, Thompson ressignifica:

A história oral é uma história construída em torno de pessoas. Ela lança a vida para dentro da própria história e isso alarga seu campo de ação. Admite heróis vindos não só dentre os líderes, mas dentre a maioria desconhecida do povo. [...] Leva a história para dentro da comunidade e extrai a história de dentro da comunidade. Ela ajuda os menos favorecidos, especialmente os idosos, a conquistarem dignidade e autoconfiança. Propicia o contato – e a compreensão – entre classes sociais e entre gerações. E para cada um dos historiadores e outros que partilhem das mesmas intenções, ela pode dar um sentido de pertencer a determinado lugar e a determinada época. Em suma, contribui para formar seres humanos mais completos. Paralelamente, a história oral propõe um desafio aos mitos consagrados da história, ao juízo autoritário inerente à sua tradição. E oferece os meios para transformação radical no sentido social da história. (THOMPSON, 1992, p. 44).

O que se propõe ao longo dos capítulos, é que a História Oral pode ser ampliada pelo conceito de “memória” – essa última não entendida como meramente narrativa – mas a partir da experiência e memórias individuais transpor o limite metodológico. Para isso, serão abordados os registros de entrevistas com a organização sistemática a partir do sujeito histórico, a singularidade de experiências e recortes de situações particulares. Essa é uma das facetas que a história oral se propõe, pois “se apresenta como solução moderna disposta a incluir no comportamento da cultura e na compreensão de comportamentos e sensibilidade humana” (HOLANDA; MEIHY, 2018, p. 9). Ou ainda, “dizer que a história oral se ocupa sobretudo da subjetividade é uma obviedade”, segundo Alexander Von Plat (1988), o método ocupa-se com recordações, assimilações pessoais de experiências, além do “comportamento individual e das explicações na responsabilidade pessoal nos processos históricos e de sua interpretação” (PLAT, 1988, p. 7). Isso porque se pode haver silêncios, informações acrescentadas intencionalmente ou fragmentos de situações despropositadamente esquecidos, ou seja, estamos falando de pessoas, de dados que envolve memória e, como a maioria das fontes históricas, criadas pelo ser humano.

Assim, a História Oral é entendida como um espaço de interação, estabelecendo uma nova relação entre pesquisadores e os sujeitos, estimulando a reflexão e a memória. Como

Yara Ataíde nos propõem a pensar “as relações simétricas e de colaboração [...] ‘favorecem’ um depoimento mais espontâneo e interativo, constituído dentre de uma relação empática que estimula a reflexão, a afetividade e a memória”. (ATAÍDE, 2006, p. 313). Ou ainda como Verena Alberti reforça, a entrevista de história oral é uma ação específica que vai além de compreender a entrevista como uma construção do passado, ela é interpretação, um resíduo de ação, “não apenas como relato de ações passadas, [...] é chamar a atenção para a possibilidade de ela documentar as ações de constituição de memórias” (ALBERTI, 2004, p. 35), ou seja, o sujeito repensa e reconstrói as noções de realidade a partir do uso da memória.

Uma ressalva importante sobre o estudo do tema através das fontes orais e, o que torna o estudo diferente dos demais já realizados, é a possibilidade do distanciamento temporal. Pode-se encontrar antigos balseiros e familiares desses com memórias de um tempo passado, mas com visões contemporâneas dos fatos. Tecem uma versão sobre o período e o contexto passado, porém sempre será considerado uma visão do tempo presente sobre o passado, assim possibilitando configurar representações da figura do ser balseiro

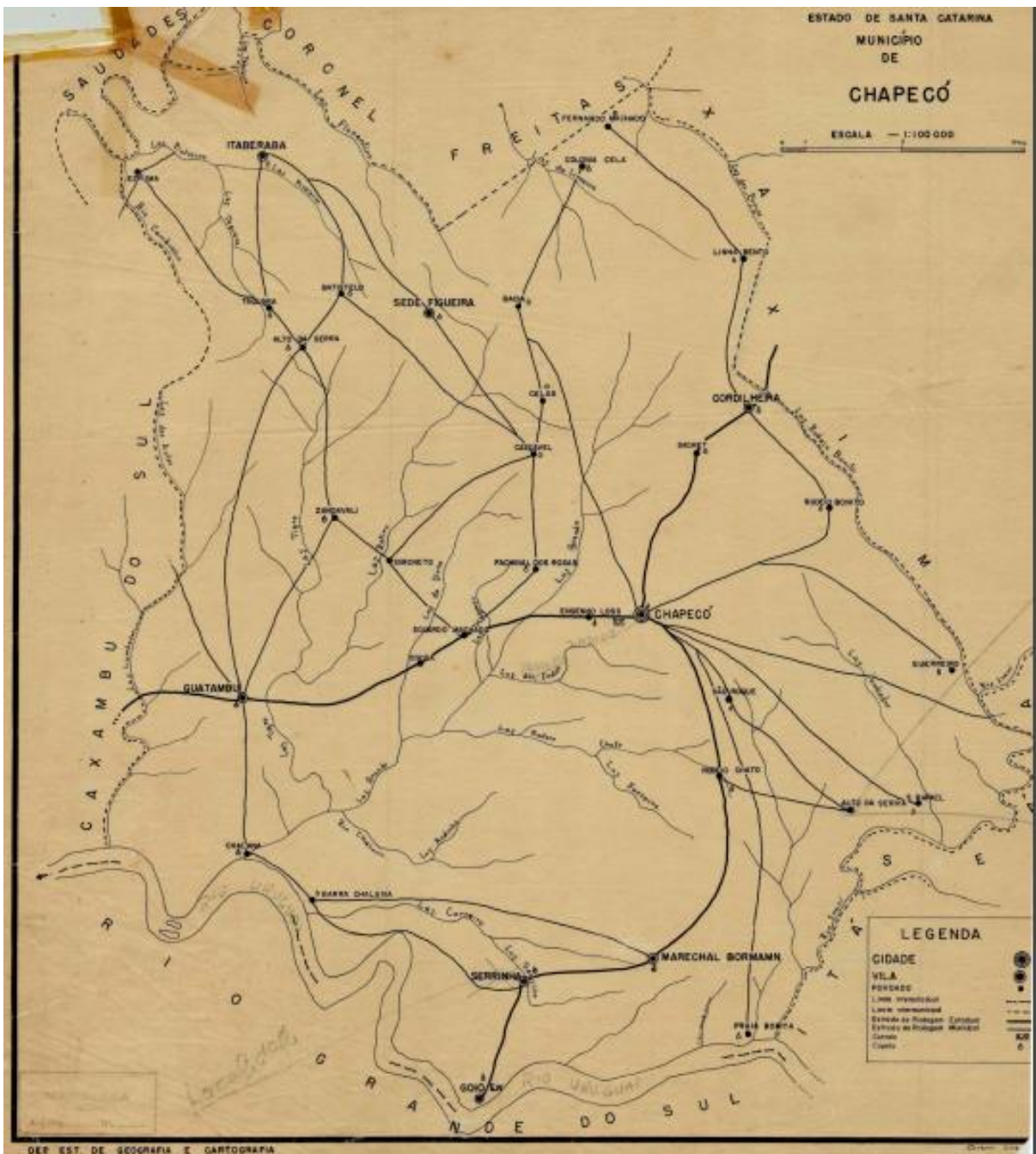
Outra perspectiva de análise encontra-se associada ao sentido de representação de Roger Chartier ao “identificar o modo como em diferentes lugares e momentos uma realidade social é construída, pensada, dada a ler” (CHARTIER, 1990, p. 16), respeitando que cada escrito obedece a categorias de pensamento e, constitui formas de apreensão do real. Ou ainda, ao representar um fato ou situação, também criam realidades, absorvem e se apropriam de signos/símbolos para conter-se de noções representativas de uma dada realidade. Assim quando se pensa na figuração do ser balseiro, as diferentes formas de ler o mundo, adentrando nos escritos da história oral, nos jornais, na literatura, na música, na historiografia e outros exemplos, tem uma representação do real e, conseqüentemente, também discorre uma representação do coletivo. Contudo, a estas representações coletivas são identificadas como matrizes de práticas construtoras do próprio mundo social.

Além dessas fontes, como a pesquisa abrange balseiro e suas relações socioculturais tanto na formação desses agentes historicamente, bem como, as representações que são feitas através do seu ofício, homens e mulheres que tiveram conexão ao período das balsas na região Oeste de Santa Catarina (1920-1960) foram inseridos como participantes da pesquisa. Familiares foram ouvidos para recordar memórias do contexto pretendido. Para isso, conhecer os participantes se fez necessário.

O recorte espacial é a região Oeste de Santa Catarina, direcionado em quatro municípios especificamente elencados pelas festas de comunidades que, anualmente, balseiros se encontram para recontar suas memórias. Um desses grupos de balseiros está localizado em

Guatambu (SC), na comunidade de Porto Chalana, local que era considerado um porto de partida para muitos balseiros da época. Nesse município foi realizado 8 (oito) entrevistas com participantes do projeto “Balseiros”, realizado entre os anos de 2013 a 2016 pela UFFS (Universidade Federal da Fronteira Sul) com o objetivo de preservar do patrimônio cultural e a valorização da memória dos agentes históricos que fizeram parte deste movimento.

Mapa 1 – Mapa de Chapecó, Guatambu e Saudades (1963)



Fonte: Arquivo Digital de Mapas de Santa Catarina. Mapa político. Código 069-1-1963-01. Disponível em <<http://www.spg.sc.gov.br/mapas/cidades/chapeco/069-1-1963-01.pdf>>. Acesso em 15 de setembro de 2019.

Outras duas localidades foram identificadas através dos encontros de balseiros. Uma delas fica em Itá (SC), onde anualmente em fins de setembro (data comemorativa das cheias de São Miguel) há o Encontro Nacional dos Balseiros no Museu Recanto dos Balseiros, onde antigos balseiros e suas famílias se reúnem e organizam procissões ao entorno do afluente Jacutinga. O Museu Recanto do Balseiro, em parceria com a pesquisa de mestrado, acordou a realização de 7 (sete) entrevistas com os participantes do evento no ano de 2018. A outra comunidade é localizada no distrito de Saudades, município de Quilombo (SC), que a cada dois anos realizam uma roda de conversa próximo ao famoso Salto Saudades do rio Pesqueiro, os quais moradores antigos do município se reúnem para contar histórias do período. Esse evento que também reúne ex-balseiros foi identificado devido à lembrança do avô da pesquisadora, que foi cozinheiro de balsa, também aqui entrevistado. Além dessas comunidades, encontramos mais um antigo balseiro, condutor de lancha, que atualmente é residente do município de Chapecó (SC), e na época, conduzia remorques saindo do porto Goio-Em, no rio Chapecó.

Para compor a problemática da pesquisa, dezessete (17) participantes foram entrevistados. As entrevistas foram gravadas em áudio (e algumas com filmagens), mediante consentimento e assinatura do participante. O tempo estimado girou entorno de trinta minutos e o local onde foram realizadas as entrevistas poderia ser tanto disponibilizado pela pesquisadora como a realização de reserva de salas e locomoção, ou, se o participante preferisse, na própria residência, além disso, com o apoio do Museu dos Balseiros em Itá-SC, foi permitido que algumas entrevistas fossem realizadas nesta instituição. Juntamente com a entrevista, outros instrumentos como fotografia, cartas e recibos, foram disponibilizados pelos participantes, sendo voluntária a doação ou guarda a pesquisadora, em consonância com o Comitê de Ética⁹.

A partir desta fundamentação teórica e metodológica, articulou-se esta dissertação em três capítulos. No primeiro capítulo, contextualizou aspectos da economia e da sociedade na região no Oeste de Santa Catarina no período recortado e destacou a importância madeireira no transporte em forma de balsa. Fundamentou a madeira como elemento de formação do balseiro, matéria-prima essa que muitos agentes do processo madeireiro a utilizaram. Especificamente, para o balseiro, essa teria um papel formativo, pois desenvolvia a balsa como produto final de exportação. Também ao apresentar o balseiro como uma construção do contexto econômico, debates sobre o ofício do balseiro e o seu trabalho com a balsa, o

⁹ CAAE: 92012718.3.0000.5564. Número do Parecer: 2.820.133.

transporte e a comunicação pelo rio Uruguai, as relações entre o Brasil e os países platinos, a economia voltada para a madeira e a extração da matéria-prima, as medidas do Estado sobre o reflorestamento e abatimento de impostos, as serrarias, os madeireiros, os sindicatos, entre outros envolvendo o balseiro dentro do seu contexto, são analisados.

No segundo capítulo, continuou fomentando a hipótese de que a formação do balseiro, também passa pelos elementos que circunda o indivíduo. O rio, a cheia, a balsa, as adversidades e perigos e, mesmo, as relações fronteiriças são responsáveis pela sua formação enquanto balseiro. As fontes orais, nesse capítulo, possibilitam análises sobre o cotidiano do balseiro, os tipos de ofícios que desempenhavam, os personagens necessários para a construção da balsa, a espera pelas enchentes, a preparação da viagem, duração do trajeto, o percurso e os lugares onde passavam. Também analisou como era a navegação, a alimentação, a vestimenta, o lazer, repouso, a chegada ao destino, o pagamento, o retorno para casa. Problematizou a noção dos perigos enfrentados pelo rio, da quebra de balsa, da recuperação de madeiras desgarradas e dos problemas com o roubo madeira perdida. Além disso, é debatida a relação dos balseiros brasileiros com o povo argentino e as relações sociais que se davam ao entorno da madeira. Todos os elementos e processos necessários que auxiliaram na formação do balseiro enquanto trabalhador.

No terceiro capítulo, analisa-se o balseiro enquanto indivíduo e agente histórico social. Investigam-se as motivações que fizeram ingressar e permanecer na profissão, as dificuldades e o lado bom do trabalho com as balsas. Pondera-se a partir deles mesmos, de familiares, da imprensa escrita e da historiografia sobre o imaginário do balseiro e suas representações; sendo o balseiro visto por ele mesmo, pelos seus familiares e pelos letrados sociais. Aqui o âmbito social é um elemento de formação e representação. E as análises de memórias coletivas, considerações e representações da figuração do balseiro.

2 A Balsa e o Balseiro: Aspectos da Formação Socioeconômica

Problematizar o sujeito balseiro do Oeste de Santa Catarina passa por questões como: Quem são os balseiros? De onde vieram? Por que ficaram? Para entender este sujeito e suas relações socioculturais e de representações é necessário compreender aspectos da formação econômica e política do contexto temporal e espacial desta pesquisa. Estamos falando da região Oeste de Santa Catarina, durante as décadas de 1920 a 1960, um espaço de conflito e dotado de processos de construção social, nos seus primeiros anos de fundação de diversos novos municípios, com a diáspora de litoral e interior, num contexto de colonização da região Sul do Brasil e dentro de um projeto nacional de país.

Quem são esses balseiros(as) e de onde vieram? Estamos falando de imigrantes ou descendentes de imigrantes italianos, poloneses e alemães, migrantes principalmente advindos do Rio Grande do Sul, ou mesmo moradores da região indígenas, negros e caboclos. Separar aqui, não é essa a intensão, mas compreender um pouco de como configurou o cenário desses balseiros é o que mais interessa.

E por que ficaram? Nesse quesito explicita-se um elemento de formação importante não somente para esses sujeitos, mas dentro de um aspecto maior de economia: a madeira. Dentro desse contexto ela pode ser vista, por um lado como um mote econômico, por outro, como independência financeira e emancipação social. O que representa ter a matéria-prima em mãos? E mesmo, se traçarmos um paralelo de como essa madeira foi comercializada, ou em vagões como ocorreu na região do Vale do Contestado ou em balsas na região Oeste de Santa Catarina? Como foi a relação do ser humano com a madeira, nesse período? Essas e outras questões são debatidas neste capítulo.

2.1 O Oeste de Santa Catarina na dinâmica da sua colonização (1920-1960)

Para compreender a região Oeste de Santa Catarina nos primeiros anos do processo de colonização, bem como, sua principal atividade econômica que auxiliou no processo de formação social, se faz necessário compreender o cenário nacional, e até mesmo, internacional. A conceituação do que é uma estrutura e uma conjuntura com relação à teoria econômica nos ajuda a pensar o que ocorreu nesta região.

Estrutura é algo macro, é o que o Estado representa. Nessa lógica de perspectiva as mudanças tanto políticas, econômicas ou sociais alteram-se mais lentamente. Já a conjuntura,

é algo relacionado a nível local ou regional, sendo muitas vezes, mais dinâmica, menos engessada e com transformações mais rápidas.

Conscientes disso, apoiando-se em Cardoso e Perez, vale destacar que a referência teórica econômica é obrigatória para uma análise dos mecanismos de funcionamento da sociedade capitalista (CARDOSO; PEREZ, 2002, p. 260); ou seja, falar da economia regional, é entender um efeito macro e micro, estrutural e conjuntural. Por esse motivo, inevitavelmente adentramos na área da economia e política para tencionar a parte do todo, contextualizando a região Oeste de Santa Catarina no cenário nacional.

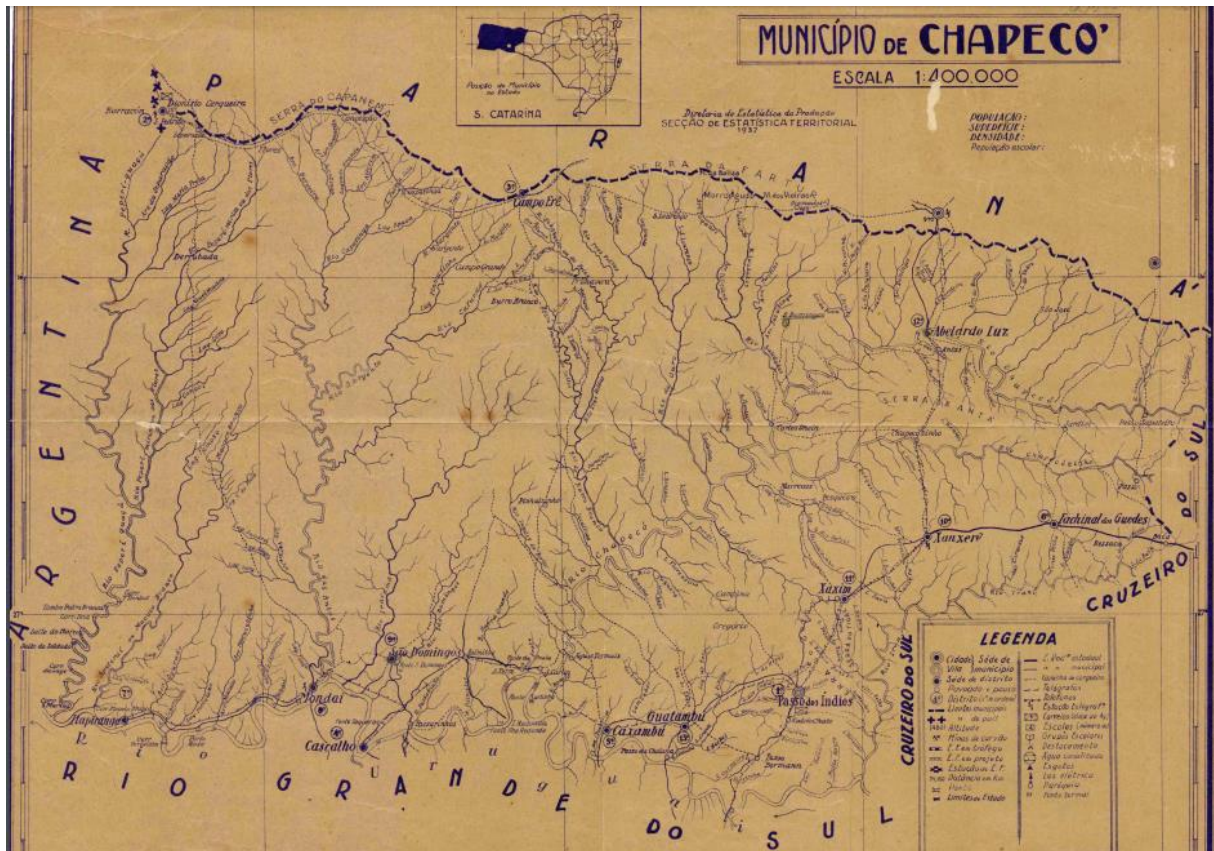
Nas décadas anteriores a 1920, o Sul do país vivenciou conflitos de posses, definições de fronteiras nacionais e políticas de ocupação. Nessa lógica, se analisarmos duas esferas, a política e a econômica, veremos a complexidade da região Oeste de Santa Catarina no início da atividade com a balsa. Antes de considerarmos o cenário nacional, cabe destacar a Guerra do Contestado (1912-1916) diante das constantes disputas territoriais no Brasil Meridional, em que Santa Catarina e Paraná vivenciaram um dos movimentos mais significativos com relação ao território, sendo realizado o Acordo de Limites em 1916-1917. Em seguida, foram criados novos quatro municípios nas terras em jurisdição de Santa Catarina: Mafra, Porto União, Cruzeiro (atualmente Joaçaba) e Chapecó.

Considerando a Lei n. 1.147 de 25 de agosto de 1917¹⁰, que definiu os quatro municípios, Chapecó entre 1917 a 1953 “possuía uma extensão de mais de 14 mil quilômetros quadrados, o vasto território tinha início no rio Irani, ao sul fazia divisa com o Rio Grande do Sul, ao norte com o Paraná e a oeste com a província de Misiones, da Republica Argentina” (CARBONERA, 2018, p. 13), conforme mapa a seguir. E com relação à população, segundo dados do IBGE “o recenseamento de 1920 encontrou, naquela área, a população de 11.315 habitantes”¹¹.

¹⁰ Lei n. 1.147 de 25 de agosto de 1917: “Art. 1. O território que passa para a jurisdição do Estado, em virtude do acordo homologado por Lei da Republica n. 3.304 de 3 de agosto do corrente anno fica politica, administrativa e juridicamente, dividido em quatro municípios. constituindo cada um delles uma comarca, [...] Art. 4. Município e comarca do Chapecó, com sede provisória na povoação de Passo Bormann, até que o Congresso Representativo designe a sede definitiva do município e comarca. O seu território é delimitado pelos rios Uruguay e Peperý-Guassú e pela linha de limites com o Estado do Paraná e com município do Cruzeiro [...]”. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=31410&view=detalhes>>. Acesso em 24 de junho de 2019.

¹¹ IBGE. Catálogo ID: 1410. Município: Chapecó. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=31410&view=detalhes>>. Acesso em 24 de julho de 2019.

Mapa 2 – Território do Velho Chapecó (1937)



Fonte: Arquivo Digital de Mapas de Santa Catarina. Mapa político. Código 069-1937-01. Disponível em <<http://www.spg.sc.gov.br/mapas/cidades/chapeco/chapeco.html>>. Acesso em 24 de junho de 2019.

Segundo autores, Chapecó foi palco de muitas disputas políticas, “inclusive para decidir onde seria a sede da comarca do município, que foi alvo de divergências entre as localidades de Xanxerê e Passo Bormann” (CARBONERA, 2018, p. 14), por fim, “nos idos da década de 1930, a sede é instalada num local central entre os dois, o povoado de Passo dos Índios” (Ibid., 2018, p. 14).

Nessa mesma década, com relação à estrutura nacional perceberam-se transformações ocorrendo no âmbito político e econômico, houve oscilações com o governo de Vargas diante do comércio fundamentados na cafeicultura. Desde o último decênio do século XIX foi criada uma situação excepcionalmente favorável à expansão da cultura cafeeira (FURTADO, 2007, p. 261), tanto no sentido exportador, quanto com relação à mão-de-obra. E com a existência de uma abertura para a exportação, outras atividades também puderam ser vigoradas posteriormente.

Já com relação à economia, sabe-se que o Brasil em nível de estrutura se concentrava nessa e em algumas atividades econômicas, porém, isso não significava que em certas regiões, outras atividades não pudessem ser realizadas, como o caso da madeira na região Sul do país.

Há outro contraste importante a ser ressaltado. A região Sul do país não se designava como primeiro plano para o Estado – interessava somente os polos e os centros já formados economicamente –, nesse sentido, a região era considerada desassistida pelo governo. Porém, a situação se inverte quando há a necessidade de impor as fronteiras nacionais e definir os limites entre Brasil e Argentina. Para isso, durante o primeiro período do governo Vargas, preocupado com a situação de abandono da região, decisões administrativas influenciaram diretamente o Oeste de Santa Catarina e do Sudoeste do Paraná.

Portanto, duas medidas de intervenção foram realizadas. A primeira em 1937 tratava da segurança nacional, em que “proibia a colonização e a construção de estradas numa faixa de 150 quilômetros da divisa com países vizinhos, sem a autorização do Conselho Superior de Segurança Nacional” (MURARO, 2015, p. 175). A segunda envolveu “a criação do Território Federal do Iguazu, em 1943, com o objetivo de nacionalizar as fronteiras e de colonizar efetivamente parte do oeste de Santa Catarina, do sudoeste do Paraná e do sul do Mato Grosso” (MURARO, 2015, p. 175). Assim, a colonização da região definiria o território como parte do Brasil, mas para isentar-se da responsabilidade, deixou a cargo das companhias colonizadoras a função e o processo de ocupação.

O sentido de fronteira recorre como uma construção espaço-temporal e de poder, concomitante a ideia de Claude Raffestin, “as fronteiras passam por fases de ‘funcionalização’ ou de ‘desfuncionalização’, determinadas por modificações socioeconômicas ou sociopolíticas” (RAFFESTIN, 1993, p. 163). Assim, a fronteira não decorre somente do espaço, mas também do tempo. As fronteiras participaram de todo projeto sociopolítico ou socioeconômico e, no caso da Fronteira Sul. Em 1934, o governo de Vargas realiza uma movimentação nacionalista (carregado de uma noção de nacionalismo brasileiro), em que o imigrante já não era mais visto como um estrangeiro em terras brasileiras, e sim, o objetivo era criar uma identidade do brasileiro.

2.1.1 O migrante e imigrante colonizador

Migrantes e imigrantes formaram parte no movimento de colonização do Oeste de Santa Catarina, sendo a maioria dos balseiros advindos dessa conjuntura. Fazendo um panorama geral quanto aos fluxos populacionais do país desde os primeiros anos, se Warren Dean (1996) na obra “A Ferro e Fogo” problematiza duas gerações de moradores do Brasil, arrisca-se em citar uma terceira geração se recortarmos a região Sul do Brasil, o colonizador.

Esse com interesses econômicos muito mais visíveis, porém sua instalação foi baseada com uma justificativa social apoiada pelo governo.

O termo “colonizador” é uma categoria ligada a noções de progresso. Recorda-se da análise dialética do termo que Alfredo Bosi explicita ao estudar colônia, colonização e cultura, onde “*colonus*¹² é o que cultiva uma propriedade rural em vez do seu dono; o habitante de colônia” (BOSI, 1992, p. 11), aquele que vem estabelecer-se em lugar dos *incolae* (do proprietário da terra), mesmo que seja como *inquilinus*, (aquele que reside em terra alheia), denominando o sujeito na ação de ocupar, povoar e cultivar. Utiliza-se aqui no sentido conferido na época pela população responsável pela política de colonização do Oeste; assim, o colonizador não era apenas o colono migrante, e sim, todos os sujeitos sociais envolvidos com a política de colonização do Oeste.

Sabe-se também que, mesmo antes da chegada dos colonizadores, a região era ocupada por populações indígenas, caboclas e negras. Porém esses grupos não eram bem vistos por parte do governo com relação à economia e ao conceito de desenvolvimento da região. A política de desbravar se fazia presente nas narrativas, “povoar, colonizar, era corrente nas primeiras décadas do século XX, contrapondo-se, por vezes de forma violenta aos modos de vida dos indígenas e caboclos que habitavam o sertão” (CARBONERA, 2018, p. 13).

E em relação aos povos, no caso dos indígenas, esses, muitas vezes, foram vistos como parte integrante da natureza a ser explorada e dominada. Era preciso adicionar o indígena a natureza para justificar a criação do vazio demográfico. Ou ainda, criar a ideia que o indígena era incivilizado, selvagem e preguiçoso. Nesse pensamento etnocêntrico e que apregoa um modelo de desenvolvimento europeu, o índio não era considerado gente, caso que não difere com relação aos caboclos e aos negros. A população negra, vista como mão-de-obra a ser explorada em seus primeiros séculos de colonização perpassou por processos de mudanças e permanências, onde a luta pela sua identidade e sua cultura são visíveis.

O caboclo é outro sujeito que por muito tempo carregou um estigma pejorativo. Inclusive o próprio termo caboclo era frequentemente empregado para reportar-se ao habitante pobre do interior (MARQUETTI; SILVA, 2015, p. 109), o contraponto do progresso, sofrendo uma expropriação cultural e econômica no momento que se projetou no imigrante

¹² Valdir Gregory problematiza o conceito de colono na obra *Dicionário da terra*, e explica que colono é “um membro de uma colônia, pequeno proprietário, trabalhador agrícola, principalmente imigrante ou descendente deste. É um camponês típico, caracterizado pela pequena propriedade rural e que se dedica à produção familiar de subsistência e de mercado, normalmente sem utilização de mão de obra externa ou grupo familiar” (MOTTA, 2010, p. 102-103).

européu o sujeito ideal. A preferência causou uma forte discriminação, reforçando estereótipos, acusando o caboclo como um sujeito ignorante, atrasado, promíscuo, forasteiro e fanático. Discursos esses, que fundamentaram um processo de marginalização e exclusão, tornando o caboclo um cativo de sua própria condição. No entanto, nas últimas décadas, as palavras “caboclo e cultura (ou identidade) cabocla, assumiram caráter de autoafirmação e resistência, empregadas para evidenciar a existência de um conjunto de crenças, saberes e fazeres rico e diversificado [...], longe de parecer inferior a culturas ou identidades de outros grupos” (Ibid, 2015, p. 110).

A colonização de diferentes áreas da fronteira se deu a partir de um ideal de colonizador, com discursos defendidos pelo determinismo, pelo darwinismo social, e também no intuito do branqueamento da população. Tudo a partir do ideal do progresso e da hermenêutica do vazio, acreditando que as populações autóctones ou do sertão, considerando-as inferiores, estariam fadadas ao desaparecimento. Ressalta-se que o termo sertão, sempre esteve presente nas narrativas e com categorias carregadas de sentidos negativos, ou mesmo, absorvendo também o significado original, conhecido dos lusitanos desde antes de sua chegada ao Brasil, onde seria um território com espaços vastos, desconhecidos, longínquos e pouco habitados.

Deste modo, no Oeste catarinense se procurou uma ocupação efetiva ou segunda ocupação, que passou a ocorrer entre as décadas de 1920 e 1960. Um dos principais anseios políticos dos colonizadores era a necessidade de se fazer o Oeste, onde a denominação de ocupar (ou reocupar) a região que até então, estava largada, deixada ao abandono do poder público estadual e federal. Conforme já mencionamos, após acordo de limites, Santa Catarina tem uma nova reconfiguração de território, “precisando fixar contingentes populacionais de forma definitiva; ocupar o espaço significava impedir novos conflitos por território e explorar economicamente as riquezas de toda uma vasta área de Mata Atlântica” (CARBONERA; ONGHERO; RENK; SALINI, 2018, p. 12).

Segundo José Carlos Radin, “é surpreendente como em diferentes momentos e circunstâncias da história brasileira se mobilizou a noção do vazio para caracterizar vastas extensões de terras ainda não ocupadas pelos interesses mercantis” (RADIN, 2009, p. 11), ou seja, empregou a concepção, mas não era um vazio sem ocupação, era uma desocupação do encargo desses interesses econômicos. Com isso, essa consciência, antes considerada negativa, toma outro corpus por consequência de interesses, em que o vazio poderia ser convertido em oportunidade.

A partir do Acordo de Limites de 1916, entre os governos do Paraná e de Santa Catarina, o Oeste catarinense se constituiu em objeto de interesse político e econômico do poder público estadual. A partir disso, a ideologia do território passou a reformular o que se entendia por uma região, as noções de civilização e progresso, passaram a adquirir uma conotação política específica do período histórico. A construção da nação e da nacionalidade se tornaram o bojo dos discursos oficiais, bem como, do próprio pensamento social do que compreendia o ser brasileiro.

Para garantir a posse definitiva das terras, o Estado entregou a colonização às companhias colonizadoras, advindas, em sua maioria, por empresários do Rio Grande do Sul. Competia assim, as companhias, pôr em prática uma política de migração (NODARI; KLUG, 2012, p. 39). Walter Piazza (1994) enfatiza que, a partir do início dos anos de 1920, as companhias colonizadoras passaram a desfilar na região. Colonizar a região poderia significar para as autoridades estaduais uma forma de ocupar e valorizar tais áreas, trazendo para a região e para o estado benefícios de ordem econômica e social.

As companhias colonizadoras utilizavam da publicidade para divulgar “a fertilidade do solo, os baixos custos de aquisição e a existência de caça e pesca abundantes para atrair agricultores gaúchos e imigrantes europeus” (MURARO, 2015, p. 177). Eli Bellani, também afirma essa motivação, pois “o povoamento e a colonização do oeste de Santa Catarina deram-se devido à fertilidade dos solos e à complexa grandeza territorial dos mesmos” (BELLANI, 1996, p. 15).

Para o projeto ser concretizado, a imigração se fez necessária diante do ideal de progresso e do branqueamento da população. Segundo José Carlos Radin “o propósito da vinda desses imigrantes era, por um lado, o de suprir as necessidades de mão de obra e, por outro, fazer avançar a conquista para novas fronteiras territoriais” (RADIN, 2015, p. 147). Acreditava-se que somente com as técnicas e a força de trabalho do imigrante o país iria produzir mais. Por esse motivo a política de migração era dirigida a grupos específicos, imigrantes alemães e italianos e descendentes destas etnias estabelecidos em território gaúcho, pois esses já haviam demonstrado a sua capacidade de colonizar e eram considerados pelo governo como ordeiros e trabalhadores. Sendo essas etnias as grandes responsáveis pelo segundo povoamento gradual do oeste de Santa Catarina e, conseqüentemente, pelas mudanças sociais, econômicas e culturais que vieram a ocorrer no período.

Os colonos passaram a ser atraídos pelo incentivo das leis do governo e pela autorização das companhias colonizadoras na venda de lotes de terra, com discursos idealizadores. Para envolvê-los com a propaganda diante das terras sulinas, preferencialmente

as do Oeste catarinense que interessavam no âmbito econômico do país, investiu-se na ideia do paraíso e da terra sem patrão “*non vi sono padroni*”¹³ criando na Europa uma expectativa positiva em relação ao fazer a América” (RADIN, 2015, p. 152), no ideal de trabalho e progresso. Segundo Radin (2015), também ao entorno, gerou-se o mito do Eldorado e da Cucagna, a ideia de que tudo que se plantasse iria produzir.

Não é somente por esse motivo que o Sul do Brasil recebeu um número significativo de imigrantes europeus, entender as razões de tantos europeus saírem de seus países, é preciso considerar as dificuldades que enfrentavam nos países de origem, geralmente são diversos fatores que influenciam nessa mudança: guerras, instabilidade política, falta de oportunidade de trabalho, a escassez de terras e conseqüentemente de produzir suas necessidades básicas. E obviamente, o Brasil aproveita da situação, já que era um dos mais interessados na imigração.

Toda essa aspiração pesou para a efetiva imigração, pois a perspectiva de amenizar dificuldades e construir um futuro promissor era bem aceita devido aos problemas que alguns países da Europa enfrentavam. José Radin indica que a motivação e o propósito de sobrevivência, aliado “ao sonho de conquistar sua autonomia, sobretudo pela possibilidade de tornar-se proprietário de um lote de terra e nele poder reiniciar uma vida com mais autonomia e liberdade” (RADIN, 2015, p. 152). Assim, o período é marcado pela contradição da ideia de ocupação ou reocupação, apropriação de terras, demarcação de fronteiras e colonização do território e do povo.

A partir desse ideal, o Oeste catarinense se forma em duas frentes de colonização. Recuando a temporalidade, segundo Alceu Antonio Werlang as direções específicas seriam: a área dos campos que foi ocupada a partir de 1838 por paulistas e mineiros, os quais implantaram as fazendas de criação de gado bovino; e a região mais acidentada, sendo ocupada a partir de 1917 por famílias descendentes de alemães, italianos e poloneses, a maioria vinda do Rio Grande do Sul (WERLANG, 1992). Compreendendo de onde vinham, por qual incentivo e motivo, vê-se quais foram os grupos sociais que a região e a paisagem foram se desenhando, assim, o imigrante, o migrante, o madeireiro e o balseiro que se refere, é uma miscigenação de povos caboclos, indígenas, negros, e descendentes do colonizador migrante e imigrante de outras regiões e países.

¹³ Ideia de que não há mestres e patrões na terra. Terra de ninguém.

2.2 A Floresta e a madeira como elementos de formação

É a partir da instalação das companhias colonizadoras e da vinda desses migrantes e imigrantes que pode-se observar a transformação mais aguda no espaço regional. A relação do homem com a natureza foi sempre exploratória, o que se altera e distingue é a intensidade do desmatamento. Warren Dean (1996) na obra “A Ferro e Fogo” cita protagonistas dessa alteração da natureza “índios, missionários, mineradores, loteadores, nacionalistas, gado, árvores e até a ‘rainha do Brasil, a saúva, as formigas-cortadeiras” (DEAN, 1996, p. 15).

Mesmo antes da chegada dos colonizadores, a região era ocupada por populações caboclas, negras e indígenas, e quanto aos últimos, “se não viviam numa relação harmoniosa com a natureza, como se tem idealizado, pelo menos conviviam de forma mais sustentável com o meio ambiente” (CARVALHO, 2010, p. 39), seria romântico de nossa parte acreditar que o homem não altera o espaço onde vive, mesmo que seja de forma reduzida. Porém, é ciente que grupos étnicos têm formas distintas de interagir com o ambiente. Suas ações modificam ecossistemas, com alterações e impactos de curta, média e longa duração (NODARI; KLUG, 2012, p. 35). Pensar em uma história das alterações antrópicas da paisagem na região implica uma avaliação dos efeitos dos grupos adventícios no específico bioma hospedeiro, dos quais, personagens que se utilizaram com mais veemências de recursos naturais como o colono, o madeireiro e o balseiro para a movimentação econômica da região Oeste de Santa Catarina se tornam evidentes.

Com essa nova configuração, gradativamente a região foi sendo modificada e o homem se utilizou de diferentes recursos e tecnologias para cumprir seu papel de condutores do progresso, passou pelo uso do machado, do fogo, pela motosserra e reduziu figurativamente “o mundo natural à ‘paisagem’ – entornos domesticados, aparados e moldados para se adequarem a algum uso prático ou à estética convencional [...]” (DEAN, 1996, p. 24). O desmatamento das florestas do mundo é uma das transformações drasticamente causadas pelo ser humano. A história florestal é uma história da exploração e destruição. O homem reduz o mundo natural a uma paisagem diminuindo a um espaço consideravelmente “habitável”, aplainado e adaptado a suas necessidades – e morando na floresta ou vivendo dela “de longe”, a necessidade de destruição é a mesma. O ser humano transforma tudo ao seu favor, mas esquece de que a natureza também reage e converte-se em resposta ao parasitismo humano.

2.2.1 A retirada da Floresta

Sabe-se que ao longo do tempo, as florestas foram alteradas pela ação humana, a natureza intacta – conhecida como *pristina* – é algo imensurável na atualidade. Se considerar o ditado nem sempre foi assim, abrimos uma brecha para pensar as transformações da natureza diante dos movimentos de ocupação humana. Aquela descrição sobre a floresta de Artur Ferreira da Costa, integrante da comitiva do governador Adolfo Konder, durante a excursão de 1929¹⁴, já estava com seus dias contados “árvores preciosas de inúmeras qualidades [...]. Desse caminho estreito e cheio de empecilhos, raramente se lobra um pedaço de céu. As árvores são tão altas e tão emaranhadas [...] vedam a visão do firmamento” (COSTA, 1929, p. 29). Descrição esta que prescreve uma paisagem da qual resta muito pouco nos dias atuais.

A descrição feita há mais de um século pelo agrimensor, Maximiliano Beschorem, quando em Nonoai destacava a considerada por ele, indescritível paisagem vegetal do Alto Uruguai, especialmente do vale do Goio-En. Porém, já era previsível, ainda no século XIX, o destino daquela floresta subtropical, quando a colonização chegasse.

Sobre as madeiras de lei, as mais conhecidas, destacadas e procuradas eram: cedro, canafístula, angico, canjarana, araçá, canela-do-veado, canela-do-brejo, canela preta, gabriúva, ipê, jabuticaba, grápia, cereja e batinga. Mais à beira do campo, [...] encontrava-se o pinheiro brasileiro (araucária angustifolia). De todas as variedades ou espécies de madeira, no entanto, as que mais se destacaram e despertaram interesse e a cobiça dos colonizadores foram o cedro e o pinheiro, pela procura e o valor comercial obtido com as exportações (SANTOS, 2005, p. 35).

Outro registro do século XIX é descrito pelo coronel João José de Oliveira Freitas¹⁵, quando em 1895 a 1898, recebe a missão de desempenhar funções em Porto Alegre (RS), na condição de engenheiro no departamento de Engenharia do Exército, que conforme Xavier, além da dada incumbência, Freitas conduziria viagens “integrando comissões, inspecionando fronteiras e arsenais” (XAVIER, 2016, p. 63) da região de abrangência da Colônia Militar de Chapecó, nos três estados do Sul do país.

¹⁴ A viagem de 1929 foi uma excursão que percorreu a região atual do Oeste de Santa Catarina, realizada pelo governador do estado de Santa Catarina (denominado de Presidente do Estado na época), o Sr. Adolfo Konder com sua comitiva. Konder percorre a região alternando os mais variados meios de transporte, como automóveis, lanchas, trem e até de tração animal, no intuito de mapear, delimitar as fronteiras catarinenses e indicar novos meios econômicos para o estado. (CEOM, 2005).

¹⁵ Nomeado para ser segundo diretor da Colônia Militar de Chapecó, em 16 de novembro de 1846. (XAVIER, 2016, p. 59-78).

Nessas incursões, o coronel descreve a natureza, as bacias hidrográficas e a vegetação arbórea como estratégias para reafirmar a colônia, condicionalmente atravessada por um desenvolvimento comercial, “pelas suas melhores condições econômicas, que são factores constantes no seu constante progredir. As margens do Uruguay e suas cercanias são riquíssimas de excelentes madeiras de lei” (XAVIER, 2016, p. 62). Ou ainda, analisando a descrição na expedição de 1929, sobre os potenciais do rio, identificamos interesses econômicos, “o rio Uruguay, que poderia ser um grande elemento propulsor do intercambio interestadual e internacional, carregando os produtos da lavoura e das indústrias extrativas, deixa muito a desejar” (COSTA, 1929, p. 19). Essas duas descrições já abririam espaço para uma possível exploração de madeiras na região.

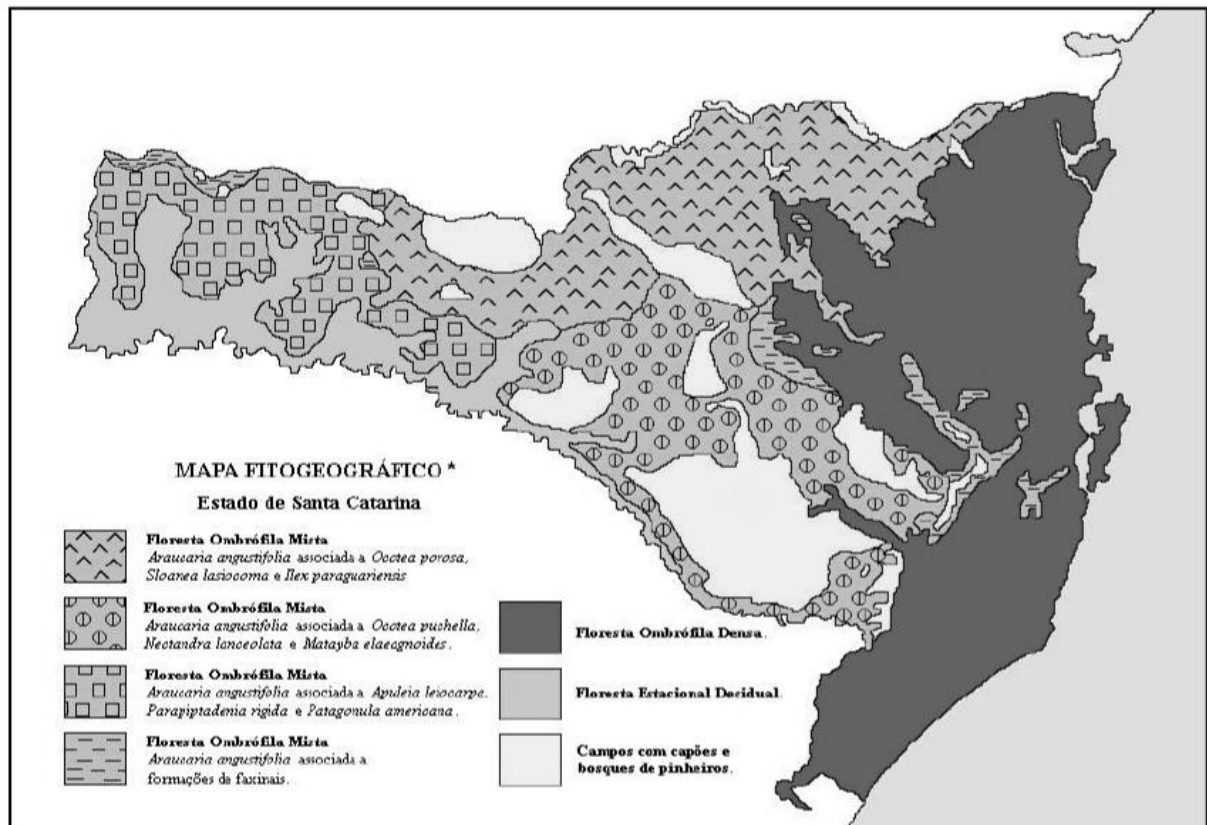
Conforme Mario Xavier (2016), toda a região Sul do país poderia ser alvo de expedições dada à presença da araucária em abundância e não somente no município que daria origem a palavra, pinheiro:

[...] “Curityba” tem origem no guarani “kuri’y” = pinheiro e “ty” = abundância, montão, significando “local abundante em pinheirais”. Não apenas em Curitiba, mas majoritariamente na região Sul do Brasil, nos territórios por onde a expedição de Freitas passou e aonde a Colônia Militar do Chapecó estava sediada, em Xanxerê, a presença dos pinheiros era marcante (XAVIER, 2016, p. 65).

Segundo Donald Worster “a *Araucaria Angustifolia* (antes chamada *brasiliensis*) que crescia no Sul do Brasil, que se tornou a principal espécie madeirável do país” (WORSTER, 2008 apud NODARI, 2013, p. 128). Ela é a espécie arbórea dominante da Floresta Ombrófila Mista (FOM), indicada como Floresta com Araucárias, ou ainda, recebendo denominações como Mata de Araucária, Mata de Pinhais ou Mata Preta. Segundo Eunice Nodari “é uma das fitofisionomias que compõem o bioma Mata Atlântica. Originalmente ocupava em torno de 200.000 Km², abrangendo cerca de 37% do Estado do Paraná, 31% de Santa Catarina e 25% do Rio Grande do Sul” (Ibid., p. 128).

Na região Oeste de Santa Catarina podem ser observadas duas formações florestais, a Mata Preta, a Floresta Ombrófila Mista (FOM), onde existiam araucárias, para distingui-la da segunda, a Floresta Estacional Decidual (FED) anteriormente era denominada de Floresta Subtropical do rio Uruguai e conhecida pelos colonos como Mata Branca.

Mapa 3 – Fitogeografia de Santa Catarina: regiões de predominância das Araucárias



Fonte: KLEIN, R. M. Mapa Fitogeográfico do Estado de Santa Catarina. – Herbário “Barbosa Rodrigues” – Itajaí-SC, 1978/ Universidade Federal de Santa Catarina – Florianópolis-SC. 1978, p. 22. apud. NODARI; KLUG, 2012. p. 38.

Contudo, em resultado da exploração intensificada desde o século XIX, segundo dados indicativos de 2015 da União Internacional para a Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais¹⁶ (IUCN), a espécie teve seu território reduzido a uma fração mínima, atingindo a classificação de Perigo Crítico de Extinção.

Além dos relatos de expedições, a madeira, importante matéria-prima ou moeda de troca, também estava frequentemente sendo alvo das notícias em jornais da região. Portanto, o que mais se destacava, além dos balancetes mensais, anuais de serrarias e madeireiras, era a questão ambiental, contraditoriamente ou não, enfatizava a questão da legislação, preocupava-se com a dinâmica de fiscalização e as novas medidas para o reflorestamento.

Contudo, as páginas dos jornais até poderiam citar, mas a dinâmica econômica falava mais alto e a preocupação com a preservação da floresta era mínima entre os colonos na primeira metade do século XX. A organização mediante leis deveria se mostrar eficiente, mas

¹⁶ Disponível em: <<https://www.iucn.org/es>>. Acesso em: 20 de dezembro de 2018.

não se tinha de início, uma fiscalização para se valer o cumprimento. Desde a década de 1930, sabe-se que já ocorriam casos de desrespeito ambiental na região.

O Código Florestal de 1934 se fez presente como legislação do período, inclusive foi citado mais de uma vez em jornais da região. No *Voz de Chapecó*¹⁷, trazia-se os artigos e regulamentações quanto ao desmatamento, a devastação de áreas florestais, do abatimento das árvores e espécies vegetais, da contenção de costas e da conservação fluvial. Junto à legislação federal, havia também a estadual com grande destaque nos jornais. Uma delas é o Decreto-Lei n. 132, de 11 de julho de 1938, do Governo de Santa Catarina, que estabelecia providências em defesa do patrimônio florestal (NODARI; KLUG, 2012, p. 48). Também se destaca os Art. 3 a 6, que indicam a preocupação com florestas rentáveis, do replantio:

Art. 3 – São consideradas florestas de rendimento aquelas nas quais houver ou possa haver ainda exploração de madeira para quaisquer fins industriais.

Art. 4 – É obrigatório o replantio das florestas de rendimento de composição heterogênea, povoadas de essências de valor econômico, como imbuia, canela, pinho, cedro, peroba, óleo vermelho, arariba e outras que venham a ser declaradas.

Parágrafo único – Far-se-á o replantio na proporção de 1:1.

Art. 5 – O corte das árvores far-se-á de modo a não abrir clareiras na massa florestal.

Art. 6 – As árvores abatidas serão substituídas por mudas da mesma espécie ou de outra essência florestal, julgada conveniente, devidamente selecionada e com o espaçamento que a técnica exige.

Art. 16 – Pela não observância do artigo 4 [...] serão multados em vinte cruzeiros por unidade de essência não replantadas, os proprietários de florestas de rendimento, em exploração. (A VOZ DE CHAPECÓ, 11 de dez. 1949, p. 4)¹⁸

Seguindo a análise, no Art. 8 Decreto-Lei n. 132, de 11 de julho de 1938, refere-se à responsabilidade das colonizadoras, exigindo que “as companhias, empresas ou sociedades existentes ou que ainda venham a se organizar no Estado, para venda ou arrendamento de lotes rurais, ficam obrigadas a manter viveiros de mudas destinadas ao replantio” (A VOZ DE CHAPECÓ, 11 de dez. 1949, p. 4)¹⁹. Bem como, também delegava regras às serrarias, pois muitas nem registro tinham:

Art. 9 – Ficam todos os srs. proprietários de serrarias mecânicas avisados que são obrigados a registrarem suas serrarias, até o dia 30 de Janeiro de 1950.

Art. 10 – O registro que trata o artigo anterior será renovado todos os anos, e a falta de registro das serrarias implica a imposição de multa de quinhentos a cinco mil cruzeiros. (A VOZ DE CHAPECÓ, 11 de dez. 1949, p. 4)²⁰

¹⁷ Publicação com o título: CÓDIGO FLORESTAL. *A Voz de Chapecó*, 05 de setembro de 1948, n. 199, p. 2-4.

¹⁸ Artigo completo publicado com o título: ESTADO DE SANTA CATARINA, PREFEITURA MUNICIPAL DE CHAPECÓ. AVISO AGENCIA FLORESTAL. *A Voz de Chapecó*, 11 de dezembro de 1949, n. 365, p. 4.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Artigo completo publicado com o título: ESTADO DE SANTA CATARINA, PREFEITURA MUNICIPAL DE CHAPECÓ. AVISO AGENCIA FLORESTAL. *A Voz de Chapecó*, 11 de dezembro de 1949, n. 365, p. 4.

O Instituto Nacional do Pinho (INP) auxiliou na regulamentação da atividade e das questões de reflorestamento na região Sul do Brasil. A regulamentação existia, porém se tratando de uma região consideravelmente grande, a fiscalização era algo a se pensar. Se considerarmos a transição da floresta com as novas espécies – algumas espécies exóticas e invasoras –, Warren Dean em “A Botânica e a Política Imperial”²¹, nos explica sobre espécies introduzidas, aclimatadas e domesticadas no Brasil abrindo um diálogo sobre as consequências dessa prática diante dos ecossistemas naturais, que modificaram assim, a paisagem e o processo natural do meio ambiente.

É essa dinamização de espécies uma das responsáveis, junto com a infraestrutura do período posterior e da introdução de novas tecnologias – principalmente de corte (como a motosserra) e transporte – que impulsionaram a indústria madeireira depois dos anos 1950. Enfatiza-se aqui a reportagem do jornal *A Voz de Chapecó* que “pelo progresso da química que se iniciou o real aproveitamento das florestas” (A VOZ DE CHAPECÓ, 10 de dez. 1939, p. 2)²², ou seja, a tecnologia química, mecânica e infraestrutura fez com que houvesse uma nova forma de exploração.

Por último, o jornal *Voz de Chapecó* também aponta alternativas de reflorestamento “é verdade que ainda existem no Brasil extensíssimas florestas virgens, impenetráveis, mas também é verdade que muitas madeiras de lei já são transportadas de tão longínquas regiões para os mercados consumidores, que o frete equivale muitas vezes o custo” (A VOZ DE CHAPECÓ, 20 de nov. 1940, p.1), e ainda continua destacando ser “um erro supor que ‘no Brasil o mato não se acaba’ (A VOZ DE CHAPECÓ, 20 de nov. 1940, p.1). O consumo doméstico e industrial sempre crescente está em desequilíbrio geométrico com o reflorestamento feito por iniciativas particulares” (A VOZ DE CHAPECÓ, 20 de nov. 1940, p. 1)²³, sendo assim, o reflorestamento, a iniciativa particular, a governamental e a própria fiscalização dessas medidas, abordaria discussões interessantes e relevantes, no entanto aqui, não se torna nosso tema central.

²¹ Sobre as espécies exóticas e invasoras, ver em: Warren Dean. **A Botânica e a Política Imperial**: a Introdução e a Domesticação de Plantas no Brasil. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 4, n. 8, 1991, p. 216-228. Disponível em: <<http://www.cpdoc.fgv.br/revista/arq/86.pdf>>. Acesso em 17 de setembro de 2017.

²² Artigo completo publicado com o título: AS MADEIRAS. *A Voz de Chapecó*, 10 de dezembro de 1939, n. 23, p. 2.

²³ Artigo completo publicado com o título: REFLORESTAMENTO. *A Voz de Chapecó*, 20 de novembro de 1940, n. 23, p. 1.

2.2.2 A madeira como slogan de propaganda

A madeira também se constituía em um mote de propaganda das empresas colonizadoras para atrair colonos e madeireiros para a região, Valmir Francisco Muraro reforça que “as áreas de florestas ainda abundantes no Oeste de Santa Catarina passaram a atrair o interesse dos colonos gaúchos” (MURARO, 2015, p. 177). Deste modo, “a exploração das matas e a indústria madeireira tornaram-se pilares da economia oestina” (BELLANI, 2014, p. 80). Com relação a isso, até a metade do século XX, as abundantes ofertas de espécies de madeiras e de potenciais econômicos fizeram com que os colonos e, mesmo, as serrarias deixassem de lado as espécies menos valiosas da época e se concentrassem, sobretudo, nas araucárias.

Entretanto, segundo Nodari e Klug “os estoques florestais das espécies de maior valor se reduziram rapidamente devido à extração sem controle e à progressiva demanda por madeira, as espécies de menor importância na primeira fase foram paulatinamente valorizadas” (NODARI; KLUG, 2012, p. 36). Além das araucárias, o cedro, o angico e a canjerana também eram considerados madeiras comerciais. Ainda sobre as espécies, o jornal *Voz de Chapecó* (1941) cita “a cabriúva, louro e grapiapunha, ao mesmo tempo em que, os inúmeros engenhos de serra do município, preparam o pinho em tábuas, pranchas, barrotes²⁴ e outros derivados”²⁵. Contudo, as questões ambientais só foram pautas de debate após a criação do Código Florestal (1949).

A diminuição dos estoques florestais, sobretudo das espécies de madeira de lei²⁶ de maior valor comercial não podiam deixar de estar presentes no debate, isso porque a madeira foi um elemento de formação dos sujeitos envolvidos com a atividade, sejam colonizadores, madeireiros ou balseiros. Ainda assim, a madeira continua fazendo parte do meio natural sendo uma matéria esgotável e, muitas dessas árvores foram utilizadas no processo de colonização, exploração, posse de terras, comercialização, as quais, aos milhões, foram dizimadas pelas motosserras da época – a serra e o machado antigamente –, que por décadas consecutivas deceparam o pinhal e a mata da região.

²⁴ Barrote: peça de madeira maciça retangular, processada ou não de toras.

²⁵ Publicação com o título: RIO URUGUAI. *A Voz de Chapecó*, 29 de abril de 1941, n. 42, p. 4.

²⁶ De acordo com o IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente) Madeira de Lei é toda a madeira protegida por Lei, porém nos dias atuais o termo está relacionado mais com o poder comercial da madeira e não somente refere-se a uma regulamentação. Disponível em: < <https://www.ibama.gov.br/>>. Acesso em 14 de setembro de 2019.

Como o incentivo das colonizadoras com relação ao novo território era seu a própria propaganda do progresso econômico, o migrante/imigrante já apossado de pequenas e médias propriedades, vê suas terras e florestas com bons olhos econômicos. Nodari e Klug analisa que “num primeiro momento as florestas eram vistas como uma grande dificuldade a ser superada e, mesmo, um empecilho para a construção de estradas, casas e o cultivo das lavouras” (NODARI; KLUG, 2012, p. 39) necessitava “limpar as terras para o cultivo”, e se concentrar na extração vegetal. Grande parte desse aparato ambiental gerava economia.

O desejo de uma região progressista como as até então só existente no litoral catarinense estava no planejamento das elites políticas locais e, para essa ideologia se concretizar, era necessário incutir um espírito desbravador. É o que pode-se relacionar com os anúncios nos jornais que circulavam em Chapecó, onde a venda de maquinário, precisamente de instrumentos de força para conseguir derrubar as árvores e a grande quantidade de mata existente nos lotes, se mostrava um combustível tanto ideológico, como econômico. A Ilustração 1 estampada em periódico, denota a venda de tratores que enaltece a derrubada e a limpeza das matas, evidenciando que, na região, existiam gigantes a serem abatidos derivando uma nova alternativa econômica.

Ilustração 1: Transporte os gigantes abatidos



Fonte: Acervo do Centro de Memória do Oeste Catarinense (CEOM). Jornal *Voz de Chapecó*, janeiro de 1950.

Compreender a lógica da devastação e ao mesmo tempo imaginar o que era a paisagem da época é um esforço a ser pensado. Para isso, utilizamos uma narrativa publicada

por Nelso do Santos (2005), ao citar o engodo a serviço dos interesses econômicos e políticos para burlar a legislação ambiental:

Tio João conta que em meados dos anos 40, um violento temporal decepou considerável porção de pinhal, cerca de mil árvores, na área indígena de Nonoai, o que estimulou a instalação de duas serrarias para aproveitá-las. Este foi, certamente o maior pretexto para que se iniciasse a devastação da “madeira indiana” (oriunda da área indígena) que só investidas naquele território caingangue. [...] João afirmou ter trabalhado muitos anos na área indígena ‘matando’ pinheiros a serviço dos madeireiros. A desculpa era que se os pinheiros estivessem secos, mortos, a ‘lei’ permitia o seu aproveitamento (SANTOS, 2005, p. 36).

A biodiversidade e o ecossistema sofreram quando interesses comerciais estavam além da lei. Ao derrubar da *Araucaria Angustifolia*, além do desmatamento do próprio processo de extração da madeira, acaba-se prejudicando uma cadeia alimentar ao retirar o pinhão de cena. Espécies de pássaros, roedores e primatas (alguns dos seres vivos diretamente prejudicados) desapareceram pela baixa do pinheiro. Conscientes ou não do futuro cenário da região, esse processo histórico ocorreu.

Obviamente que a derrubada das matas não estava atrelada somente a derrubada das árvores. A experiência com o uso e cultivo da terra também veio como adjacentes da migração. Chapecó e Itá, por exemplo, atraíam novos moradores e, conseqüentemente, incentivavam a derrubada das matas para o plantio e/ou uso da terra. Esse era um papel que as empresas colonizadoras fizeram de melhor, além dos segmentos que se beneficiavam com os projetos de ocupação da região.

As propagandas até destacavam que Chapecó precisava desbravar as terras, retirar a madeira existente e introduzir o plantio no solo. Inclusive eram utilizadas propagandas indagando sobre o que seria melhor deixar na terra, milho ou mato?²⁷ Nesse caso, a noção de mato faz parte das construções do oeste catarinense, retratado como prerrogativa negativa, de algo que estava estacionado sobre o olhar do progresso e desenvolvimento da região. O mato, ou o vazio de interesses econômicos, não oferecia renda e investimento ao proprietário da terra, ao referir-se como exemplo, o plantio de milho.

E o pensamento seguia-se com o intuito de atrair um novo sentido para o desmatamento, já que precisava limpar o terreno, por que não comercializar a maior parte da

²⁷ Propaganda “milho ou mato?”. Acervo da Biblioteca Pública de Chapecó. Jornal “O Imparcial”, 5 de abril de 1959, página 3.

madeira extraída? Ou seja, economicamente investir nessa atividade que se mostrava lucrativa, mesmo sabendo que os recursos naturais eram esgotáveis.

2.3 Madeira, gado e erva-mate: o Eldorado está aqui

A história da formação econômica da Região Oeste Catarinense pode ser analisada, através das oscilações e dinâmicas econômicas como o da pecuária, a erva-mate, da madeira e a agroindústria, não significando que uma delas tenha parado de atuar em detrimento da outra; essa afirmação quebra o sentido de ciclos econômicos. Embora não seja possível aprofundar o estudo de cada economia, apenas citá-las para melhor compreender o processo da formação econômica regional e a importância que se deu para a madeira no período das balsas.

De acordo com Gentil Corazza, “a pecuária corresponde, em grande parte, ao período da demarcação de fronteiras, tanto em relação à Argentina, quanto em relação ao Paraná” (CORAZZA, 2015, p. 304). Conquanto, mesmo a pecuária desempenhando um papel importante para a nova ocupação do território e auxiliado na integração do Sul a unidade nacional, pela perspectiva econômica, pouco acentuou o capital regional. Porém constituiu espaços socioeconômicos em longo prazo no Oeste de Santa Catarina.

Outra matéria-prima muito comercializada era a erva-mate. Ela desempenhou com maior representatividade, grande parte da ocupação das matas. Sua produção, sobretudo, foi realizada pelos caboclos, que em sua maioria, viviam nas regiões de mata. Segundo Gentil Corazza, devido a sua atrativa rentabilidade, a erva-mate ganha mais expressividade com relação a exportação a partir da metade do século XIX, principalmente com a vinda de exploradores argentinos e paranaenses, esses “se dedicaram mais fortemente ao seu beneficiamento e industrialização. Um desenvolvimento mais sistemático e efetivo da erva-mate, porém, só veio a ocorrer mesmo no final de século XIX, com seu maior atrelamento aos mercados externos da região” (CORAZZA, 2015, p. 304). Valendo disso, o Oeste catarinense foi um grande fornecedor do produto para outros mercados consumidores da erva-mate, isso porque “o mercado consumidor local era pequeno, dado que os moradores locais, em geral, produziam o mate para seu próprio consumo” (Id., p. 304).

Em períodos históricos anteriores, nos contextos de povoamento, de colonização e de expedições, os bandeirantes procuravam especiarias, ouro, atividades econômicas que os interessavam, buscavam o Eldorado. Pode-se dizer que, no Oeste de Santa Catarina, o eldorado seria encontrado com a madeira. Costa (1929) justificava que essas jornadas eram uma “verdadeira ‘bandeira’, empreendida [...], que lembram os gestos de nossos maiores,

quando se internavam pelos sertões, desbravando o desconhecido [...] assegurando pela posse, largos domínios para a nossa nacionalidade” (COSTA, 1929, p. 7). Conforme Costa, o grande achado e que poderia delimitar espaços seria revelado pela floresta catarinense:

A floresta é maravilhosa. Pinheiros de grossura e altura estonteantes. Vimos exemplares de mais de um metro e meio de diâmetro. [...] Árvores preciosas de inúmeras qualidades, especialmente o cedro. [...] As árvores são tão altas e tão emaranhadas em suas comas pelos liames das sarmentaceas e trepadeiras, que vedam a visão do firmamento. Atravessam-se trechos enormes sob abobadas baixas e espessas de cipoaes e taquaraes, obrigando o cavalleiro a debruçar-se sobre a sella quasi juntando a cabeça ao pescoço do animal. (COSTA, 1929, p. 29).

Nesse tempo, com a criação dos municípios, a chegada das frentes colonizadoras e a demanda que a segunda ocupação significou, a madeira torna-se um produto de fácil acesso e rentabilidade devido à necessidade de se limpar o terreno, sem contar que era com essa matéria-prima que supria a emergência das construções de casas para os recém-chegados. Mas sua exploração econômica só veio a ganhar importância, de forma sistemática e com fins comerciais, a partir da construção da estrada de ferro, São Paulo-Rio Grande do Sul, inaugurada em 1910 (VALENTINI, 2009, p. 56). Com relação à periodicidade “a extração da madeira acompanha a colonização e tem seu período áureo entre 1930-1950. Começa a declinar no final dos anos 1950, com o esgotamento dos pinhais de corte e de outras madeiras nobres” (CORAZZA, 2016, 304), porém diferentemente do autor, reforça-se que mesmo recortando um período de auge e declínio, a mesma não deixa de ser comercializada.

Assim, juntamente com os colonos, rapidamente foram instaladas as serrarias, geralmente pertencentes a migrantes que já tinham atuado no ramo madeireiro no Rio Grande do Sul, como no caso do Serafim Ernesto Bertaso da Colonizadora Bertaso. Além dessa cita-se outras no estado como: Peperi Ltda, Maia & Cia e Luci & Rosa, quem também era madeireira e colonizadora de terras. Outra grande empresa que sobressaia no estado, porém mais no meio-Oeste de Santa Catarina, foi a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*²⁸, conhecida como madeireira Lumber.

²⁸ Sigla SBLCC (1911-1952). Antiga *Southern Brazil Lumber Company*, empresa ligada ao Grupo Farquhar, instalada no meio Oeste de Santa Catarina. De acordo com Delmir Valentini, a companhia recebeu autorização do Estado brasileiro por concessão de terras. Segundo o autor, foi instalada justamente “no centro de vastíssimo pinheiral, na margem esquerda do Rio Negro, entre os Rios São João e Canoinhas” (VALENTINI, 2009, p. 128) operando através do “Decreto n. 7426, de 27 de maio de 1909, o Presidente da República, Affonso Augusto Moreira Penna, e o Ministro de Estado da indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, [...] a fim de funcionar na República, com os devidos estatutos apresentados, mediante a condição de cumprir a legislação em vigor” (Ibid., 2009, p. 127).

Para Nodari e Klug o objetivo das empresas colonizadoras quando se estabeleceram era aproveitar esse mercado consumidor, pois “parte dos lucros seria proveniente do aproveitamento das riquezas florestais, montaram serrarias, abriram estradas em locais que lhes interessavam e organizavam o transporte de madeira” (NODARI; KLUG, 2012, p. 44), sendo uma via de mão dupla, na qual empresas madeireiras se beneficiavam comercialmente e, portanto, também geravam capital nas regiões de abrangência. Por isso, mesmo a floresta sendo um trunfo dos agentes das colonizadoras, de nada adiantariam estas matas se não houvesse um mercado comprador interessado. E depois, também não era conveniente ter a matéria-prima e não ter como exportar a madeira.

Quanto à primeira questão, alternativa foi justamente vender aos países vizinhos, que se mostraram receptivos à atividade devido a sua própria experiência, assim recorrendo ao mercado platino argentino e uruguaio. Conforme Neusa e Zelinda afirmam, a madeira que saía da localidade de Porto Chalana, Guatambu-SC, passando pelo Goio-En, em Chapecó-SC e sendo levada até a fronteira São Borja (RS), de lá seguia para os centros consumidores:

A madeira exportada pelo Porto Chalana vinha de vários locais da região, até das serrarias de Xanxerê. A maioria da madeira era exportada para Buenos Aires e Montevideu, na maioria das vezes via São Borja (RS). Quando da chegada da madeira [...] os proprietários vendiam o produto, e como as águas eram mais calmas, os compradores levavam-no puxando por lanchas até os centros consumidores platinos (CORÁ; OLIVEIRA, 2010, p. 33).

Normalmente já existia um comprador da madeira. Segundo o ex-balseiro Sererino Schneider, a madeira era encomendada e vendida por inteiro, “a balsa chegava lá, já estava vendida que o dono da madeira já negociava. Daí então o prático recebia, pagava os peões, uma grande parte deixava o dinheiro lá”²⁹ (SCHNEIDER, 2014). Ou seja, a madeira geralmente já estava vendida quando chegava aos portos vizinhos.

Vale lembrar que a exportação de madeira para a Argentina já acontecia no Rio Grande do Sul e, mesmo, em Santa Catarina. Essa venda era encomendada e assegurada pelo governo brasileiro. Em uma reportagem publicada no ano de 1946 pelo jornal *A Voz de Chapecó* está escrito sobre o convênio entre Brasil e Argentina diante do comércio madeireiro:

O governo brasileiro assegura á Republica Argentina, num periodo de 5 anos, a contar de 1º de janeiro de 1947, as seguintes cotas mínimas anuais de exportação de madeira brasileira, distribuída em entregas mensais proporcionais: Pinho – 1800.000.000 pés quadrados; chapas de madeira compensada de 3 a 7 milímetros de espessura – 2000.000 metros; chapas de imbuia 15.000 metros; cabos de vassouras

²⁹ A transcrição da entrevista manteve-se com a oralidade dos entrevistados.

10.000 de unidades; cedro 5.000 metros quadrados; toros de cedro – 17.000 toneladas; vigas de cedro – 80.000 metros quadrados; madeira duras em vigas roliços – 60.000 metros quadrados [...] as entregas ficam subordinadas às possibilidades de transporte nos rios Uruguai e Paraná. (A VOZ DE CHAPECÓ, 29 de set. 1946, p. 3)³⁰

A atividade continuava sendo vista como promissora. Seja em forma de balsa, ou por vagões, seja posterior ao surgimento de novas infraestruturas de transporte. Segundo o mesmo, a situação do comércio madeireiro nos mercados platinos era constante, “continúa com a mesma atitude de há quatro ou cinco meses passados. Continuam as entradas de madeira via Atlântico, abarrotando completamente a praça de Buenos Aires” (A VOZ DE CHAPECÓ, 4 de jan. 1948, p. 2)³¹ a atividade é uma das maiores forças consumidoras da Argentina.

Com relação à atuação do Brasil e da Argentina, economicamente e politicamente, podemos afirmar que a intervenção do governo em controlar a economia não se mostrava efetiva. Segundo Valmir Muraro, “aparentemente, não há interferências significativas dos diferentes governos na tentativa de disciplinar as atividades econômicas” (MURARO, 2015, p. 180). Durante o Estado Novo (1937-1945), as autoridades brasileiras passaram a identificar potencialidades na região, considerando os recursos naturais disponíveis e relacionados com a produção de energia, comércio, indústria e a própria navegação. Por outro lado, verificou-se a existência de desconfiança quanto à influência dos vizinhos estrangeiros, a qual ameaçava a soberania nacional. Contudo, segundo o autor “não houve iniciativas governamentais significativas e impulsionadoras de transformações profundas e duradouras para a região, mesmo considerando a criação do Território do Iguazu, em 1943” (Ibid., 2015, p. 180).

Posterior, durante o segundo governo Vargas (1930–1934), alguns objetivos comuns entre os dois países promoveram uma reaproximação econômica, mas “a situação pouco se alterou até a década de 1940, quando a queda das exportações argentinas de erva-mate e as restrições às exportações de madeiras paraguaias foram sentidas” (MURARO, 2015, p. 180). Ou seja, a economia da fronteira oriental perdeu seu dinamismo.

Esta combinação de matéria-prima, instalação das serrarias e da existência de um mercado consumidor fazia a região se tornar um polo atrativo aos colonos. Mas volta-se a outra questão, que também é de tamanha importância: como escoar a madeira num contexto de má – em certos casos, até de uma inexistência – de infraestrutura viária? Por hora, com as fontes citadas, há indicações para essa resposta.

³⁰ Artigo completo publicado com o título: MADEIRAS. *A Voz de Chapecó*, 29 de setembro de 1946, n. 104.

³¹ Artigo completo publicado com o título: MADEIRAS EM Balsa NO MERCADO PLATINO. *A Voz de Chapecó*, 04 de janeiro de 1948, n. 108, p. 4.

2.3.1 Nos trilhos e no leito do rio: o transporte da madeira de Santa Catarina

Para além do pensamento de exportação, se levar o questionamento que nos foi colocado no sentido da importação de produtos também envolvia mesma preocupação. A afirmação de Santos sobre esse segundo ponto faz todo o sentido “os pontos consumidores estavam distantes e o transporte se resumia ao cavalo, carroça e carretas com ternos de mulas e bois” (SANTOS, 2005, p. 61). Indiferentemente, se motivados pela importação ou exportação, a falta do contingente de estradas não favorecia economicamente a região.

Comparando com a região do Vale do Contestado, em Santa Catarina, os estoques florestais foram retirados justamente para a abertura da estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, iniciada ainda em 1890 e concluída em 1910. Foi uma justificativa viável encontrada pelas empresas colonizadoras, que para além da concessão de terras, absorviam exploração madeireira (VALENTINI, 2009, p. 115), unia-se o útil ao agradável. Já se tratando do contexto no Oeste de Santa Catarina (1920-1960), a abertura de estradas para comercialização só seria possível com investimento financeiro e com a retirada dos estoques madeiráveis, então o corte da madeira e a venda teriam que ser executados ao mesmo tempo para poder obter lucros e, não simplesmente tirar as árvores, fazer as estradas para só depois comercializar.

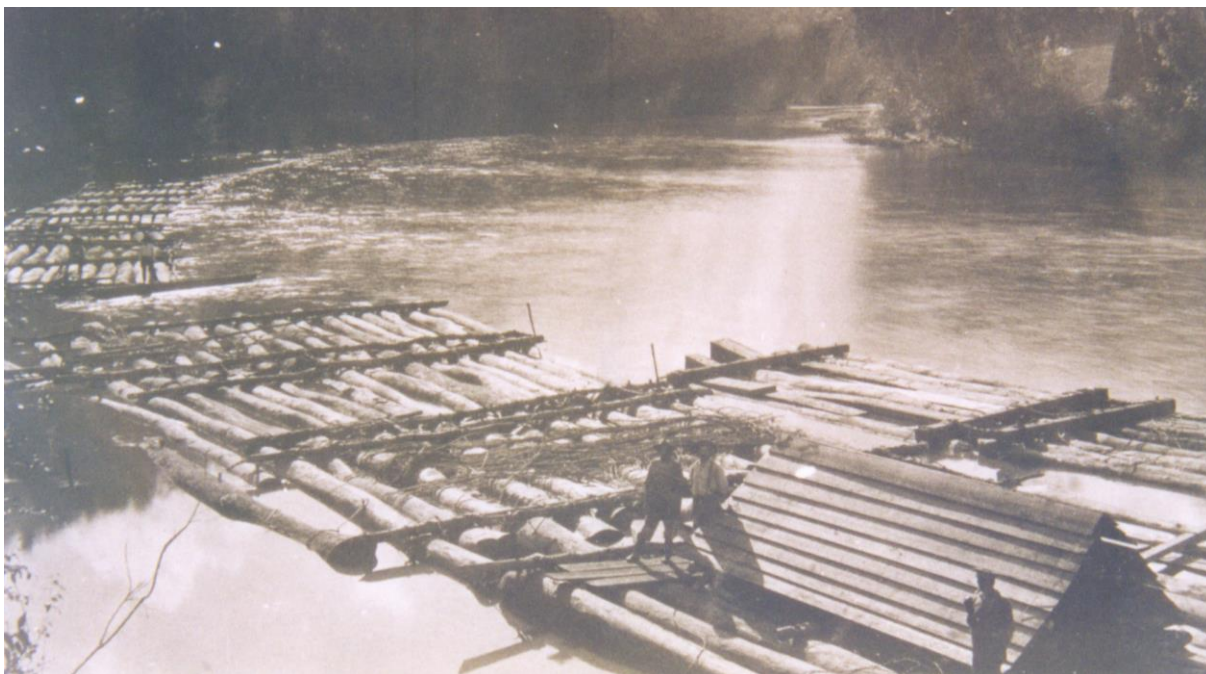
Enfaticamente, com relação à infraestrutura viária e a atividade madeireira, como transportar a matéria-prima? Essa é a chave para compreender a lógica que queremos buscar: a balsa e formação do balseiro da região Sul do país.

Nota-se que muitos autores evidenciam a falta de estradas como um problema. Conforme Eli Bellani “devido à inexistência de opções de transporte para o escoamento de sua produção madeireira, os produtores regionais incrementaram o aproveitamento da via aquática do Rio Uruguai, utilizando a balsa como meio de transporte” (BELLANI, 1991, p. 201). Mas logo o problema se torna economicamente parte de uma solução. A balsa e o balseiro, da mesma forma que a madeira e o madeireiro, vão se tornar uma unidade para a nova atividade empreendida na região Sul.

A preparação do produto para a exportação, utilizando para tal o transporte de balsas, converteu-se num processo bastante complexo, cada etapa tinha elementos e processos para serem executados, requerendo tempo e esforço. Inicialmente era necessária a retirada das árvores, cortando e deixando em toras, empilhadas seguiam transportadas até o rio, ou serradas no formato de tábuas antes de serem levadas as encostas. Depois, se montava a balsa

para, só posterior, navegar. Ressaltando ainda que, para cada etapa se tinha o tempo necessário, a época do ano e/ou a espera pela cheia do rio a ponto de ser navegável.

Fotografia 2: A balsa



Fonte: Vista parcial de balsa no rio Uruguai, em Mondaí-SC, **Acervo iconográfico digital CEOM/Unochapecó**. Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom>>. ID: ccmo0015. Acesso em: 17 julho de 2018.

Para compreender essa lógica de transporte, se vai um pouco mais longe, em distância e tempo, analisando o caso das florestas norte americana e seus córregos no início do século XIX. Ou ainda, se permitir, prospectar a atividade de transporte de madeira por vias afluentes com outros países do mundo. Vejamos que, os balseiros do rio Uruguai não foram os únicos exemplos nesse tipo de atividade.

Nos Estados Unidos, como em outros lugares, a utilização dos rios para o transporte de madeira também foi utilizada, seja por motivações econômicas, políticas ou ambientais. Segundo o Michael Williams, a principal inovação do início do século XIX foi o uso generalizado dos rios e seus afluentes pelo *the log drive* (a unidade de log ou condução de toras³²). Essa nova técnica de transporte fluvial trouxe novos métodos de exploração, organização e equipamento. Havia a necessidade de eliminar a incerteza e a variabilidade de suprimentos da matéria-prima. O primeiro motivo era pela logística, a extração e a exportação da madeira eram projetadas devido às estações do ano: nos primeiros meses do inverno acontecia o corte de madeira, seguida da rolagem até o rio com o uso de trenós e construção

³² Tradução livre “The log drive”.

de uma jangada (*rafting*), para somente na primavera, em que há o derretimento dos afluentes ela pudesse ser transportada, e no verão as toras serem serradas mantendo o planejamento de indústrias gerenciadas.

O segundo motivo era de ordem gradual, nos arredores dos rios já não havia mais tantos pinheiros brancos a disposição, além de serem guardados, ou como diz o autor, selecionados, eles só existiam numa distância consideravelmente inviável, “os dias de mastro foram todos, mas acabou quando apenas os pinheiros brancos mais longos e maiores foram selecionados [...] agora todas as árvores, pinheiros ou não, foram cortadas em todas as direções até uma distância de seis milhas dos rios principais” (WILLIAMS, 1992, p. 170). Assim, todo o estoque de madeira era investimento para a indústria fluir.

A necessidade de mover madeira para maiores distâncias e em maiores quantidades, mesmo por rios afluentes, faziam das jangadas um método dispendioso e não atendiam inicialmente as necessidades americanas. A alternativa foi usar a condução de toras (Ilustração 3), que segundo Williams, inaugurado em 1813, se originou no rio Schroon, um dos afluentes do Hudson, como forma de abastecer as grandes serrarias de Glens Falls Sandy Hill, e Fort Edward e que foi pioneira pelos irmãos Fox de Warren Município. Porém esse método de transporte era muito conhecido “no centro-norte Europa nos rios Vístula e Neman, nos rios suecos, também no mastro transportando o comércio da Nova Inglaterra nos rios Piscataqua e Saco e até mesmo ao redor do New Hampshire costa desde o início do século XVIII” (WILLIAMS, 1992, p. 170). Falando em Europa, segundo Bellani “na Polônia a ‘tratwa’ na língua oficial significava balsa, o ‘*filisak*’, o balseiro. Os dois formavam os componentes principais de transporte em qualquer paisagem banhada por rios” (BELLANI, 1991, p 208).

Ilustração 3: The log drive (condução de toras)



Fonte: Adaptação. FORSYTH; HAGWOOD. Conduzindo as toras no rio, 1996 apud WILLIAMS, 1992, p. 170.

Dois motivos a mais podem crescer na contagem, um deles era de ordem financeira, pois os custos operacionais da condução de toras eram mais baixos do que a produção de jangadas, e mesmo a quantidade de madeira entregue por pessoa também era maior. E o outro motivo era de ordem natural, as toras poderiam ser conduzidas mais facilmente que as jangadas em córregos e afluentes menores do que somente nos rios.

E outra, quase inevitavelmente, a junção dos madeireiros e a crescente demanda por madeira de todas as espécies levaram muitos a uma consideração de como o sistema de condução de toras poderia ser mais eficaz. Logo a dinâmica fluvial precisava ser alterada para aumentar o período do ano que se navegaria a madeira as indústrias de serrar. Segundo Williams “isso foi feito melhorando os canais do rio, construindo barragens para aumentar a enchente da primavera, escavando canais e escorregamentos ao redor de corredeiras, e até explodindo rochas no leito do rio” (WILLIAMS, 1992, p. 174). Todas essas transformações foram projetadas para baratear o transporte e aumentar a eficiência do manuseio humano e da segurança do suprimento de venda. Em contrapartida, a questão ambiental foi abafada, alterando o curso natural dos rios e modificando drasticamente o meio ambiente.

Com movimento interno continuado da madeira para longas distâncias, a matéria-prima se tornou essencial na economia e no estilo de vida americano, com a transformação dos leitos dos rios e uma nova investida em pinheiros brancos, a indústria madeireira adquire *corpus*. Em consequência disso, os processos de transporte e manuseio se tornaram mais complexos, “o madeireiro sabia que [...] precisava se tornar especialista em transporte e comercialização, bem como em corte” (WILLIAMS, 1992, p. 176). É nesse momento que a condução de toras já não comportava um volume desejado e volta-se a pensar em embarcações maiores, o *rafting*, com menos mão-de-obra e novas técnicas de equipamentos.

De acordo com Williams (1992) em 1850 se tem o uso das jangadas em corredeiras e rios no Oeste dos Estados Unidos, sendo que, o método começou em 1843, mas só em 1850 se destacou. Nessa modalidade de transporte, existia um mestre condutor e seus tripulantes eram, sobretudo, fazendeiros. A forma de construção era parecida com a balsa popularmente do rio Uruguai, o que diferenciou foi o material utilizado, enquanto as balsas usavam cipó e/ou arame para amarrar blocos de madeiras umas às outras, as jangadas eram amarradas por cordas, correntes e presas por estacas:

As jangadas de madeira consistiam de 12-20 camadas de tábuas ou pranchas, que eram formadas em ‘berços. Um berço tinha 16 pés de comprimento e 12 de 16 pés de largura, seis ou mais fazendo um ‘picce picce’ ou ‘string’ que poderia ser

desmontado casualmente quando corredeiras perigosas ou represas tinham que ser passadas. Nas águas mais calmas do Mississippi, até cinco ou mais cordas foram acopladas lado a lado para formar uma única balsa. Com o passar do tempo, as jangadas aumentaram de tamanho. Em 1860 eles continham 40 50 berços. (WILLIAMS, 1992, p. 187).

No caso do Oeste dos Estados Unidos que trouxemos para relacionar, toda a dinâmica muda para a atividade funcionar, diferentemente da adaptação que ocorreu aqui, no Oeste do estado de Santa Catarina (Brasil). Isso tudo há um século anterior da realidade das balsas do rio Uruguai, obviamente não podemos comparar, pois são dois contextos diferentes. Vale ressaltar que no Brasil, não há congelamento de rios, mas tem épocas específicas de cheias para poder ser navegável. Diferentemente do que ocorreu nos Estados Unidos, não se modifica, por hora, a questão do curso do rio, e sim, identificam-no como rota para a venda de madeira. Segundo Bellani “esse tipo de transporte não se construía numa alternativa no período intensivo da colonização [...] era o único existente” (BELLANI, 1991, p. 201). Indiferente de ser a única ou não forma de comércio exterior, era a alternativa útil para a região Oeste de Santa Catarina. Com isso, recorrer à via fluvial, escoando a madeira em forma de balsa ou piráguas se mostrou boas opções.

A pirágua era uma espécie de embarcação de tábuas para transporte de carga, normalmente de porte médio possuindo um compartimento, movido a motor ou a remos e tendo a possibilidade de ser desmontada para o aproveitamento da madeira. Uma definição da embarcação por Nelso dos Santos, era de um “barco bem fechado onde se levavam produtos coloniais ou até mesmo madeira seca, [...] semelhantes às lanchas a motor de hoje. Na época, eram totalmente construídos de madeira e conduzidos com remos” (SANTOS, 2005, p. 61). Segundo o autor, os produtos coloniais, principalmente, os derivados da cana-de-açúcar e da erva-mate “anteriormente comercializados com Passo Fundo e Palmeiras das Missões, agora desciam com as piráguas [...] comercializados em São Borja (RS) e São Tomé (Argentina). Aqui não havia consumo para tanto produto” (SANTOS, 2005, p. 61).

Já no escoamento da madeira em forma de balsas, com toras roliças ou já processadas em formato de tábuas, foi possível aproveitar toda a embarcação. Por isso, esse outro meio de transporte se tornou mais lucrativo pensando na madeira além da possibilidade de transportar em grande contingente, algo que, com a pirágua seria difícil. Assim a balsa permitia a venda e o transporte de uma das principais matérias-primas da região, seguindo para exportação até os portos argentinos, graças à via que o rio proporcionava. O novo eldorado da região Oeste de Santa Catarina estava descoberto.

2.3.2 A retirada da madeira e os derrubadores

O trabalho de derrubada das árvores demandava força física e instrumentos de corte não mecanizados. Fazendo um contraponto para compreender como era a retirada da madeira naquela época, a analogia de Santos é válida “a motosserra e as máquinas de hoje eram a serra manual e o machado, que por décadas consecutivas deceparam o pinhal e a mata da região” (SANTOS, 2005, p. 42), acrescentando que “o serrote por longo tempo foi o elemento indispensável no corte das matas” (CORÁ; OLIVEIRA, 2010, p. 29), condizemos que, se na época já existisse a motosserra, o estrago ambiental seria bem maior em proporções e, acentuadamente, mais intenso.

Segundo as autoras, “os responsáveis pelo corte e exploração das matas se constituíam de pequenos proprietários, empresários madeireiros, empreiteiros ou prestadores de serviço braçal” (CORÁ; OLIVEIRA, 2010, p. 29). Porém, os participantes afirmam que o dono da madeira, dificilmente se fazia presente na mata, somente quando precisava delegar funções, escolher onde a madeira iria ser retirada e o perímetro de corte. O ex-balseiro Ivo Hall, também filho do empresário madeireiro Ernesto Hall, quando apresenta uma fotografia doada para o Museu dos Balseiros em Itá-SC, assinala que seu pai participava do processo, “ele está de a cavalo, e toda a peonada, [...]. Ele era o dono da madeira, o empresário. Ele tinha uns doze empregados no mato, abrindo os carreadores e chegou o fotógrafo e tirou essa foto” (HALL, 2018, p. 1). Ele ainda ressalta que no momento da foto, nem todos os peões deles estavam no corte, outros estavam fazendo as viagens de balsa.

Fotografia 4: Serviço de extração da madeira



Fonte: Extração de madeira. Coleção Cidades Chapecó. **Acervo iconográfico digital CEOM/Unochapecó.** Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom>>. ID: ccco0127. Acesso em: 20 fevereiro de 2019.

Conforme a Fotografia 4, é possível explorar diferentes elementos, desde os naturais como os sociais. Pela outra perspectiva, a social, exploramos a questão o trabalho que envolvia a derrubada das árvores, a quantidade de trabalhadores para a tarefa, bem como, problematiza-se quem são essas pessoas e que funções desempenhavam pela forma de posarem na foto, adereços e roupas. Pressupões que além dos peões que desempenhavam o corte, o dono da madeira também esteja presente na maioria das fotografias. A presença do madeireiro na fotografia também representava um status, seja registrada na derrubada da mata, nas serrarias ou na montagem da balsa, não significa que o mesmo trabalhava em alguma dessas etapas, porém ele faz parte do processo como um todo.

Também é possível analisar com as fotografias os elementos naturais, observamos o tamanho das toras derrubadas, a mata já não tinha as grandes árvores e a vegetação rasteira era prejudicada, muito provavelmente pelos correntões – ou como Ivo Hall nomeia, os carregadores, que serviam na derrubada das árvores e no arraste das toras.

Para, além disso, outros aspectos podem ser analisados com relação a Fotografia 4. Um deles, é com relação à presença de um fotógrafo não ser regular, conforme Maria Schwartz “naquele tempo não tinha foto, era difícil aparecer um para tirar a foto. E era difícil ir pra Chapecó” (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 5).

Outro aspecto, é com relação à expressão de totalidade. De acordo com Vânia Carvalho e Solange Lima, “a fotografia passa a ser compreendida não como verdade, mas como marca, isto é, índice” (CARVALHO; LIMA, 2012, p. 42), ela não denota a totalidade da realidade que está sendo vivenciada, mas sim, é uma parte dessa realidade, é uma fonte de informações, e como toda fonte, passível de interpretações. Nesse sentido, se analisarmos a quantidade de pessoas que trabalhavam na retirada da floresta, dificilmente identifica-se o número exato de pessoas somente observando a fotografia, pois uma afirmação numeral seria complexa.

No entanto, mesmo não podendo identificar se eram somente derrubadores ou madeireiros é notória a presença masculina no corte e no transporte até a serraria ou a encosta do rio. Além disso, essas fontes podem estabelecer outras análises, principalmente sobre a transformação da paisagem e de como, depois da derrubada, a mata ficava. Fotografias demonstrando o tamanho das toras que eram derrubadas são inúmeras, mas normalmente para se derrubar um pinheiro, precisava aproximadamente de um grupo com três pessoas (BELLANI, 2014, p. 80).

O processo de derrubada das árvores, também era uma das etapas que requeria dos peões muito esforço. O ex-balseiro Orion Camarolli, faz uma comparação de quando fazia as viagens na balsa e de quando desempenhava o trabalho da derrubada das madeiras na mata:

Ali é mais fácil. Agora até tirar a madeira e trazer para a barranca do rio, é sofrido. [...] Às vezes levava meio dia, até mais, quase um dia para tirar uma tora quando está num lugar ruim. Porque eles costumavam derrubar a árvores, se ela tem dez (10) metros, cortava lá na ponta e deixa os dez (10), se ela tem cinco (5) é cinco (5), é pé e ponto. Sempre pé e ponto. E depois eles misturavam e eles escolhiam, as mais compridas faziam um pelotão só de compridas, e as outras mais curtas, já de mais curta. (CAMAROLLI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 1).

Para Orion, o trabalho na derrubada da madeira era mais difícil e penoso do que quando estava na água construindo ou remando na balsa. Tudo dependia do terreno onde a madeira era extraída, se era íngreme, próximo ou afastado do rio, do tamanho e da espécie das árvores. Conforme Santos “era impossível lembrar ou descrever o número das robustas árvores cortadas [...], com até dois metros de diâmetro e que eram cortadas com auxílio apenas do machado e da serra” (SANTOS, 2005, p. 36).

Os instrumentos nessa tarefa, geralmente eram o serrote, a serra e o machado, conforme o ex-balseiro Urbano Almeida destaca “cortava e serrava na serra-fita. Era uma tisó, serrava. Cortava, tudo prancha, três por doze” (ALMEIDA, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 1-2). Alguns autores ainda citam a utilização de sal e querosene, os quais, fazia com que a árvore apresentasse sinais de morte, no intuito de burlar a legislação e justificar a sua retirada (SANTOS, 2005, p. 36-37)³³. Sobretudo, o que destacamos sobre o processo do corte das árvores foi a utilização de instrumentos manuais e um considerável número de pessoas para desenvolver essa etapa.

Dentre as etapas a retirada das árvores para a formação da balsa, podemos citar dois segmentos: quando a madeira necessitava de processamento nas serrarias, “as árvores eram derrubadas com o machado e com a serra americana, depois as toras eram cortadas no tamanho desejado, conduzidas até os engenhos, serradas conforme as bitolas exigidas e, depois, novamente transportadas até às margens do Rio Uruguai” (VALENTINI; MURARO, 2014, p. 7); ou quando era direcionado diretamente para as encostas, os pinheiros eram

³³ Segundo Nelso do Santos, quando exemplificou o corte de madeira ocorrido em certas serrarias em Nonoai, afirma que também se utilizou de sal e querosene, mas isso já nas décadas posteriores a descida das balsas, principalmente quando a legislação imperava madeireiros na extração de espécies protegidas. Segundo o autor, a derrubada da árvore “consistia na perfuração do seu tronco com o auxílio de um trado para introduzir um volume de sal e/ou querosene e em breve a árvore daria sinais de morte” (SANTOS, 2005, p. 36-37). Nesses casos, a árvore precisava dar indícios de morte, ou como dizia-se, necessitava estar seca, para justificar a derrubada.

cortado em toras, retirados os galhos auxiliares do tronco e, logo após, descascados para facilitar a rolagem dos troncos. Em seguida, tinha o processo da seleção, em que os troncos irregulares eram separados das toras retas e maiores, para somente após, serem direcionados até o rio.

2.3.3 O transporte até o rio: os arrastadores e puxadores

Conforme Nelso dos Santos, as condições de trafegabilidade e de carregamento da madeira até o rio, não eram das melhores devido à falta de estradas. Nos terrenos onde a madeira era retirada próxima das encostas a estratégia era descascar as toras, assim deslizava mais facilmente no meio do mato (SANTOS, 2005, p. 38). Esse processo era conduzido pelos arrastadores que prosseguiram ao estaleiramento da madeira, puxando as toras com o auxílio de tração animal. Segundo o autor, a falta de alternativas “não impedia que os ternos de bois ou mulas chegassem os carroções até os portos com madeira que formaria a balsa” (SANTOS, 2005, p. 38):

Eram comuns as picadas, estradas abertas a golpe de machado, foice e picareta, onde, muitas vezes, a madeira era puxada ‘a rastão’ por juntas de bois e muars até os portos. [...] Era normal o uso dos ternos de até quatro juntas neste trabalho. Os carroções desciam a serra com rodas travadas para evitar os acidentes. (SANTOS, 2005, p. 38).

Fotografia 5: Transporte da madeira até o rio (1950)



Fonte: Transporte de madeira. Coleção cidades Chapecó. **Acervo iconográfico digital CEOM/Unochapecó.** Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom>>. ID: ccmo0090. Acesso em: 20 fevereiro de 2019.

Os ternos de bois eram usados tanto pelos arrastadores que carregavam as toras até as serrarias, quanto aos puxadores que levavam a madeira até as encostas do rio, nas canchadas³⁴. Essa nomenclatura usual, só é ressaltada porque os balseiros, assim, se denominavam sendo arrastador ou puxador, pois havia diferença de etapas mesmo tendo a mesma funcionalidade. Muitas vezes não era necessário levar a madeira até as serrarias, quando a balsa era de toras roliças, cortavam-se os excessos na própria mata, a matéria só era carregada para estaleiro havendo a necessidade do processamento de tábuas. Na fotografia acima, os peões puxadores têm o auxílio de cavalos que, carregam a madeira já processada até as encostas.

Nas primeiras décadas do início das balsas, as carroças eram o meio de transporte mais eficaz para se levar a madeira até o rio, “geralmente feita com o auxílio de animais, pelas improvisadas aberturas na mata e caminhos precários vencidos pelas carroças puxadas por bois ou cavalos”. (VALENTINI; MURARO, 2014, p. 7). Não era comum ver outro tipo de transporte, conforme o ex-balseiro Arruda “um caminhão aí, você ficava meio admirado. Era só carroça, você saía nessa estrada aí, de manhã cedo era fila de carroça, carregada de tábua. [...] De tarde daí eles voltavam tinham que carregar de novo, mas isso era muitas carroças”. (ARRUDA, O., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 4). Até a década de 1940, a existência de caminhões pequenos nas estradas em direção ao rio era insuficiente, a maior parte da madeira era escoada até as margens com tração animal, as conhecidas carroças e carroções.

Um ponto interessante analisado por Santos era com relação à documentação para transportar de madeira em vias terrestres. Segundo o autor, se hoje a carta de habilitação é indispensável para os motoristas, naquela época também se exigia habilitação para os carroceiros. Alguns documentos de identificação e boas referências como o ‘Salvo Conduto’ (SANTOS, 2005, p. 39) poderiam comprovar o carroceiro sendo apto para realizar o transporte. Essa certidão poderia referenciar não só o carroceiro, mas também o próprio balseiro pela representatividade do documento.

Ademais, ex-balseiro Abílio Xirello, ao considerar as duas viagens que realizou até o Goio-En, diferencia a maneira que as toras eram conduzidas até o rio. Segundo ele, uma delas os puxadores “puxava as toras e puxava lá no rio, para fazer a balsa. Foi com os bois, ternos de bois. E daí puxavam as toras, até as gabriúvas na água não dá para puxar, ela afunda” (XIRELLO, Quilombo, SC, 06 de agosto 2018, p. 3), já na outra viagem, foi “a par do Rio Uruguai. E tem num morro quando que chovia, moiado, essas toras resbalavam... Resbala para baixo, derrubava dentro da água e puxava com o caíco” (XIRELLO, Quilombo, SC, 06

³⁴ Semelhante a estaleiro. Servia de depósito de madeira às margens do rio, para iniciarem a montagem da balsa.

de agosto 2018, p. 3). Para Abílio, existiam dois sistemas para conduzir as madeiras, via tração animal ou rolagem de toras nas encostas. Além disso, as duas viagens aconteceram no mesmo ano, deixando claro que um sistema não substituiu o outro, e sim, a escolha em utilizar tração animal ou a rolagem de toras, por exemplo, devia-se à proximidade das árvores serem extraídas com relação ao rio.

Oscar Santuches, filho e neto de balseiro recorda sobre o trabalho dos puxadores “preparava ali, arrastava a madeira dos matos com boi e levava de pé ao rio, jogava no rio, o Jacutinga, no Uruguai também. Jogava lá e rolava. Daí mais à frente já tinha os outros que pegavam as toras e puxavam e ia amarando, filando a madeira em cima e ia amarando” (SANTUCHES, O., Itá, SC, 29 de setembro, p. 3-4). Na fotografia abaixo, sobre a encosta do rio, conseguimos aludir como era feito essa rolagem de toras e perceber a presença dos barcos pequenos servindo de apoio na construção da balsa.

Com a Fotografia 6 analisa-se um recorte relacionado às montanhas perto das encostas do rio. É possível verificar que a vegetação da montanha às margens do rio está quase todas remexidas, pressupõe que nesse espaço a madeira foi movimentada pela rolagem das toras. Outro detalhe destoa do nosso assunto aqui, mas não despercebido, é a presença de crianças na fotografia, que aparece em cima de uma das lanchas ancoradas, pressupõem-se que nesse caso, o menino esteja posando para a foto e não se identifica participação direta ou indireta, a princípio. Mesmo não sendo nosso foco, é válido não deixar despercebido essa particularidade, pois a maioria dos filhos acompanhava o trabalho dos seus pais.

Fotografia 6: Na encosta do rio



Fonte: Vista parcial do rio Uruguai com barcos e balsas ancoradas na margem. Coleção Cidades Mondaí. **Acervo iconográfico digital CEOM/Unochapecó**. Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom>>. ID: ccmo0007. Acesso em: 20 fevereiro de 2019.

O ex-balseiro Oswalter Arruda afirma que “na beira do rio não, num barranque, descarregava” (ARRUDA, O., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 4), onde havia barrancos construía-se uma canaleta para deslizar a madeira até a água (BELLANI, 1991, p. 214). Mas para o ex-balseiro Benhur Zeferino, ainda pequeno na época, recorda de seu pai comentar desses lugares:

Esses morros e barrancas chama-se canaleta, para facilitar a descida das madeiras. E que ali era um serviço muito perigoso. Imagina, onde pegava aquelas tábuas matavam muitos homens. Tinha um lugar, tinha o do Votoro, ali no Goio-En que são quatro municípios: Nonoai, aquela montanha bem a frente; Para lá, bem em frente aquela montanha é o Votoro; Então lá no Votoro inventaram essas canaletas, mas a tábua ao descer ela deslizava, ela voava e vinha batendo e com poucas coisas que parava. Aquilo lá foi uma loucura que inventaram, e durou pouco tempo a madeira, a tora, eles chegavam a largar no barranco, empurrava ela e ia rolando até chegar na água boiar e amarrar. (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 5 e 15).

Benhur Zeferino recorda como seu pai contava e que foi somente um determinado período, antes utilização da tração animal ou veículos motorizados. Ainda em conformidade, em outro local de saída da balsa em Guatambu, no Porto Chalana, também se utilizava esse método, Neusa e Zelinda afirmam que “o acesso e o transporte da madeira até a beira dos pontos de embarque – Chalana era um deles – era feito em cima de montanhas, carroças, até a chegada de veículos motorizados a partir de 1940” (CORÁ; OLIVEIRIA, 2010, p. 29). As possibilidades de transporte até o rio aumentam com a abertura de algumas estradas, e pequenos caminhões faziam essa função.

Fotografia 7: Serraria: processamento de toras em tábuas (1950)



Fonte: Balsas e Balseiros. Coleção Cidades Chapecó. **Acervo iconográfico digital CEOM/UnoChapecó.** Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom>>. ID: ccco0109. Acesso em: 20 fevereiro de 2019.

O ex-balseiro Zeferino recorda que os motorizados levavam as madeiras das serrarias até as encostas do rio Uruguai “no Goio-En os caminhões, nos descarregava os caminhões, carregava os caminhões pequenos, então nos empacotava, fazia três dúzias e amarrava com arrame, e depois só empurrava dentro da água, ela ficava boiando, já ia encostando” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 5), o caminhão facilitava muito, além de diminuir o trabalho dos arrastadores e dos puxadores, auxiliava no fator tempo e no volume de carga.

Quando o comprador da madeira tinha a possibilidade de escolher entre a madeira bruta ou em forma de tábuas, as toras eram levadas até as serrarias para serem processadas e o esquema de rolagem montado na encosta do rio já não era utilizado. A tração animal, os carroções e pequenos caminhões davam suporte ao transporte. Na fotografia acima, observa-se as toras já em forma roliça e descascada e, logo atrás, a madeira empilhada em tábuas depois do processamento. Também se nota a presença de pinheiros ao redor, significava que a mesma não estava longe da madeira, normalmente a serraria era instalada próxima à matéria-prima.

Assim, depois da madeira ser retirada da mata, arrastada até as encostas do rio ou processada nas serrarias, iniciava o processo de montagem da balsa. É nesse momento que a madeira ou a balsa pronta iria ficar a espera da cheia do rio Uruguai, o tempo que ela ficaria nessa espera definia o bom aproveitamento da madeira para a transação comercial. Também é a partir disso, que os balseiros se organizavam e aguardavam o momento exato de descer o rio com a balsa.

3 A Balsa e o Balseiro: Elementos de Formação

Neste capítulo buscamos outras dimensões que estão diretamente ligadas à constituição do balseiro. Continua-se fomentando a hipótese de que a formação do balseiro, também passa pelos elementos que circunda o indivíduo. O rio, a cheia, a balsa, as adversidades e perigos e, mesmo, as relações fronteiriças auxiliam na constituição do ‘ser balseiro’.

Aqui encontramos particularidades da sua profissão, do cotidiano do balseiro, os tipos de ofícios que desempenhavam, os personagens necessários para a construção da balsa, como eram feitos os cortes e a retirada das árvores, como transportavam a madeira processada até as encostas do rio, as técnicas de montagem da embarcação, bem como, a espera pelas cheias do rio, o ponto de largada da balsa, a preparação da viagem, a duração do trajeto, o percurso e os lugares onde passavam.

Também encontramos particularidades nas técnicas na montagem da balsa e problematizou-se a importância do conhecimento do rio e das cheias. Com isso, diferencia os tipos de balsas existentes entre as décadas de 1920 a 1960, as técnicas de navegação e a condução da embarcação, a alimentação e a vestimenta, o lazer e repouso, a chegada ao destino, o pagamento e o retorno para casa. Se questiona a noção dos perigos enfrentados no rio, a quebra da balsa, a recuperação de madeiras desgarradas e os problemas com o roubo de toras. Por fim, é debatido, a relação dos balseiros brasileiros com o povo argentino e as relações sociais que se davam ao entorno da madeira.

3.1 “Oba! Viva! Veio a enchente! O Uruguai transbordou, vai dar serviço pra gente”: O rio e a cheia como elementos de formação

O rio é um caminho de água em que a vida transcorre. Ele é multiface, tem diferentes formas de ser, circunda no meio ambiental, econômico, cultural e na organização social dos que dele se desfrutam ou se usufruem. Ao mesmo tempo em que significa subsistência, conservação de espécies, manutenção da biodiversidade, também é economia, deslocamento de pessoas e produtos, de geração de energia, de demarcação de divisas, de comunicação. Quando ele enche, ganha outros significados, o sentimento confunde-se em alegria e tristeza, verte positividade para alguns, ou abunda transtornos para outros. Numa inundação a população fica alerta, numa enchente os estragos são brutais, mas em cheia, para uma pequena parcela da população local, significou possibilidades. Recordar-se da letra de Barbosa Lessa no

verso (1978) “Oba! Oba! Viva! Veio a enchente. O Uruguai transbordou. Vai dar serviço pra gente”³⁵, para muitos o rio cheio era algo bom, significava trabalho, sinônimo de renovação e esperança.

Quando o rio sobrevém suas margens, até o ponto rasurável de cinco metros, o termo correto para esse fenômeno é cheia, mesmo que muitos balseiros denominam enchente. Enchente, para os meteorologistas seria o que aconteceu em 1963 no município de Chapecó, como um dos inúmeros exemplos, onde a água atingiu os municípios em partes urbanas e rurais, submergindo ruas, casas, estabelecimentos e plantações. Não seria somente uma cheia, e nesse sentido, a enchente era sinônimo de problemas, de desastre ambiental e, oposto da letra de Barbosa Lessa (1978).

Fotografia 8: Enchente em Chapecó-SC (1963)



Fonte: Enchente. Coleção Cidades Chapecó. **Acervo iconográfico digital CEOM/Unochapecó**. Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom>>. ID: ccco0135. Acesso em: 20 fevereiro de 2019.

Contudo, os rios também se associaram como vias públicas para transporte comercial ou de passeio. Valendo-se de um exemplo ocorrido em países norte-americanos, segundo Michael Williams (1992), nos primeiros anos do século XIX, os rios da Nova Inglaterra, Nova

³⁵ Trecho da música “Balseiros do rio Uruguai” do compositor Barbosa Lessa e instrumentalista, Cenair Maicá. (LESSA, Barbosa. Balseiros do rio Uruguai. CID:1978. (2:18. Disponível em: <guascaletas.blogspot.com/2010/09/balseiros-do-rio-uruguai.html>. Acesso em: 11 de novembro de 2017.).

York e Pensilvânia foram declarados como rodovias públicas “começando no Rio Raquette, em Nova York, em 1810, e depois com frequência crescente em outros lugares, a definição de uma via pública mudou para incluir o armazenamento de troncos serrados e madeira” (WILLIAMS, 1992, p. 174). Nesse caso, o conceito de rio sendo via de transporte pública altera-se devido aos interesses econômicos de dada região. Na atualidade, também há restrições nas áreas de turismo e para fins de proteção ambiental.

Nesse sentido, se analisarmos historicamente o rio como uma via pública, como sinônimo de oportunidade, de esperança e renovação, o transporte fluvial de balsas além de ser uma alternativa econômica e comercial para a região, se tornou parcela importante na formação do balseiro. Técnicas de condução, reconhecimento do nível do rio, sapiência do percurso e seus principais obstáculos, são elementos da formação do sujeito balseiro.

3.1.1 O rio Uruguai

Sabe-se que o rio Uruguai nasce e, mesmo não sendo seu papel natural, já tem função determinada geopoliticamente quando, delimitam-se com ele, os dois últimos estados do Sul do país, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (Anexo 2). Sua formação começa no Rio Pelotas (Anexo 3) e no entroncamento com o Rio Canoas, recebendo outros afluentes no seu percurso rumo à Oeste. Perpassa e delimita dois estados do Sul, a segue para o Sul, desaguando no Rio da Prata, divisa entre Argentina e Uruguai. Ele é um rio com tríplice fronteira, pois em seu curso transita no Brasil, na Argentina e no Uruguai.

Ao longo do tempo, o rio Uruguai representou um dos recursos naturais que assentou a ocupação da região Oeste de Santa Catarina e Noroeste do Rio Grande do Sul. Utilizado, desde as mais antigas ocupações humanas aqui encontradas, quanto destinadas a operar diversas atividades econômicas. Contudo, ele teve significados diferentes com relação a temporalidades e intencionalidade de cada sujeito histórico ao seu entorno.

Para Neusa e Zelinda “dezenas de comunidades foram se instalando às margens do rio, o que possibilitou, além de sobrevivência, de subsistência e de alimentação, de meio de locomoção, de atividade econômica e de organização sociocultural” (CORÁ; OLIVEIRA, 2010, p. 26). Foi e ainda é dele que inúmeras famílias ribeirinhas ganham seu sustento. Para alguns balseiros, mesmo as viagens de balsa ocorrendo em certas épocas do ano, era sinônimo de trabalho, um ganho a mais. Já para madeireiros, donos de serrarias, era a via que permitia o comércio para regiões mais longínquas.

O rio Uruguai, conforme Santos, “é um rio de planalto, e, como tal, é bastante cobijado para a implantação de usinas hidrelétricas. Juntamente com o rio Paraná e Paraguai, formam a bacia Platina, talvez a que possui mais acidentes geográficos do país” (SANTOS, 2005, p. 47). Costa, na excursão de 1929, também escreveu suas impressões sobre o rio Uruguai “repleto de pedras roliças, que, na época das águas baixas, torna a navegação difficilima e perigosa. Só quem navega naquele dédalo de cachoeiras, ‘corredeiras’, canaes, ‘furos’, bancos salteados de pedras, pode apreciar [...] Não se navega, ‘rola-se’.” (COSTA, 1929, p. 19).

Um dos lugares mais curiosos é o estreito do rio Uruguai que faz divisa entre os estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O ex-balseiro Abílio Xirello, tem exposta em sua residência uma fotografia do estreito, que conforme alega “era possível atravessar dois estados com um pulo só” (XIRELLO, 2018, p. 4). Abílio guarda a fotografia que ganhou de um amigo alguns anos atrás, segundo ele, a fotografia ajuda lembrar aqueles tempos e recontar as histórias que vivenciou.

Fotografia 9: O estreito do rio Uruguai



Fonte: Fotografia do estreito do rio Uruguai (década de 1920). Acervo de Abílio Xirello, Quilombo-SC, 06 agosto de 2018.

Além desse local do rio conhecido como ‘estreito’ pela extensão de ponta a ponta quando o rio estava em seu nível normal, os balseiros nominavam outros locais pelas suas

características. O percurso pelo rio Uruguai era recordado devido os obstáculos que encontravam pelo caminho. Sobre isso, Heitor Angeli numera alguns pontos do caminho percorrido:

1. Rio Dourado e sua Ilha; 2. Empresa do Velho Balseiro [*em Mariano Moro - RS*]; 3. Porto de Jorge Lucas; 4. Rio Jacutinga - SC, a conhecida Volta Fechada e Ilha; 5. Rio Novo [Aratiba - RS] e Ilha, Almoço; 6. Itá, Porto e Vila; 7. Barra do Rio Uvá e Ilha; 8. Rio Paloma e Ilha; 9. Remanso do Tigre; 10. Enseada da Pedra; 11. Rio Irani; 12. Porto Reiúno, (atualmente Goio-Em); 13. Ilha Cerne; 14. Ilha Dom José; 15. Ilha da Luzia; 16. Rio Chapecó; 17. Corredeira Comprida; 18. Ilha Redonda; 19. Ilhas Farinhas; 20. Irai; 21. Ilha do Mel; 22. Porto Feliz, atual Mondai; 23. Ilha das Ervas; 24. Barra do Rio Pardo; 25. Capelas; 26. Ilha da Fortaleza ou Pedra; 27. Itapiranga; 28. Bananeiras; 29. Macaco Branco; 30. Salto Grande; 31. Ilha do Alto Uruguai; 32. Nove Voltas; 33. Alba Posse; 34. Ilha Roncador; 35. Canal Torto; 36. Ilha do Biguá; 37. Cancha dos Ingleses; 38. Porto Lucena; 39. San Javier; 40. Cordão do Silva; 41. Ilha do Ijuí; 42. Ilha de Santa Marta; 43. Ilha San Isidoro; 44. Tragador do Mercedes (no lado Argentino); 45. Gartruchos; 46. Saladero; 47. Barra do Macuco, conhecido como Porto do Geraldo; 48. San Tomé; 29. São Borja. (ANGELI, 2000, p 63).

Quando perguntamos aos participantes sobre o percurso da descida do rio, muitos deles lembram esporadicamente alguns dos pontos principais, como o Porto Feliz, Ilha Redonda, Macaco Bravo, Salto Grande, Nove Voltas. Outros, no entanto, guardam ainda nomes de onde passavam em sequência:

[...] começa em São Carlos, Iraí... Iraí, Mondai... Mondai, Itapiranga. É daí vai para o Salto, daí vem o Soberbo, daí vem [...] Três Palmeira, daí vem o Roncador, vem o Soberbo, e vai embora. Daí vem a Ilha Grande, daí vem São Xavier, Serro Pelado, Porto Lucena, e vai indo. Daí vai embora, daí vai pra Santo Izídio. De Santo Izídio vai pra Colônia Grande, depois tem a Ilha da Conceição muito grande e depois já vem a cidade São Tomé e vai embora. É daí vem Saladeiro. São Borja. Depois de Saladeiro, São Borja. (URBANO, A. Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 2).

Intrigante é que cada balseiro tem uma maneira de nominar os lugares. Também observou-se que o número de viagens realizada pelos balseiros não determina a memorização dos locais, como sabemos, cada cérebro funciona de modo diferente. Um deles, o ex-balseiro José Zulszelski, tinha anotado em uma espécie de diário de bordo o percurso “tudo anotado, lugar, desde ilha, desde daqui que nós viajávamos. Tinha marcado tudo, agora sem, sei mais ou menos alguma” (ZULSZESKI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 2). O tempo e a memória são duas dimensões inconstantes.

Ademais, sobre a duração do trajeto citamos dois pontos de partida, para exemplificar. De Itá-SC até o ponto de venda da madeira, calculava-se “até São Borja, no Rio Grande do Sul, durava em média sete dias, dependendo do volume d’água, [...] quanto mais cheio o rio, mais rápida era a duração da viagem, pois mais rápida era a vazão das águas” (WOLOSZYN,

2006, p. 64), ou segundo o ex-balseiro José Zulszelski, levava entorno de onze dias contando a descida e o retorno (ZULSZESKI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 4). Já de Chapecó em diante, o ex-balseiro Benhur Zeferino afirma “cinco dias e quatro noites, até São Borja, com rio bom. Conforme, se dava um ponto de balsa muito cheio” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 4). Em alguns casos a madeira não era vendida na conhecida fronteira São Borja (RS), algumas balsas seguiam viagem:

Tínhamos que descer até São Borja, lá no campo. E lá no campo, uns barrancos muito baixos, a água sai fora e a madeira vai campo à fora e baixa, e o remorque fica lá nos campos. Então tinha São Xavier, na Argentina ali, já tinha que amarrar para esperar chegar em São Borja num ponto de largar, que daí eles levavam para Uruguaiana. (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 4)

Nessa situação, Benhur não fazia a viagem, devido ao cansaço, mas indica que as balsas iriam ser vendidas em outros pontos, “aí é o dono da madeira que iria decidir [...], porque demorava muito. Ali iam cinco dias e quatro noites, nós já estávamos arrebatados, sem dormir” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 4). Por esse motivo, nenhum dos participantes que entrevistamos seguiu viagem depois de São Borja (RS).

3.1.2 As cheias e o ponto de balsa

A balsa normalmente ficava pronta esperando uma cheia boa para os balseiros descerem o rio. A cheia significava uma motivação a mais para quem dependia da atividade, eram aguardadas com grande expectativa pela população, eram estampadas em jornais, muitas vezes, sem intensão eram nominadas e confundidas com as enchentes – as que provocavam alvoroços e prejuízos às populações. Em publicação, a cheia representava “quando sobrevém as cheias, isto é, as enchentes do rio, há como que uma renovação na vida econômica da região. Há duas, as vezes três e, [...] as vezes não há nenhuma, o que constitui uma decepção e proporciona dificuldades financeiras à certa parte da população”³⁶ (A VOZ DE CHAPECÓ, 28 de maio 1939, p. 1). Elas eram aguardadas não somente pelos trabalhadores da atividade, mas também contribuía na formação econômica da região.

Acompanhando o jornal *O Estado de Florianópolis* (Florianópolis-SC), com o subtítulo “O drama das balsas” em reportagem “Uma excursão a Chapecó: progresso e dinamismo”, introduz a atividade como uma das mais novas e vislumbradas em Chapecó,

³⁶ Artigo completo publicado em periódico com o título: RIO URUGUAI. *A Voz de Chapecó*, 28 de maio de 1939, s/n., p. 1.

insere aqui o tema das cheias do rio Uruguai e os perigos que balseiros enfrentariam no caminho, que seguem a diante:

Ainda hoje, a exploração da madeira de Chapecó para a Argentina é feita pelo Rio Uruguai [...] em todo percurso, até Santo Tomé, na Argentina perigosos saltos que, em ocasiões de enchentes, diminuem de altura, transformando-se numa violenta corredeira. Geralmente, no inverno, época mais frequente das chuvas, o grande Rio aumenta seu volume [...]. Durante o verão, os exportadores acumulam a madeira às margens do Rio organizando grandes [...] E ficam, pascientemente, esperando a enchente que via de regra acontece à chegada do inverno. Quando o Rio começa a subir [...] as balsas, às vezes em número superior a cem são largadas rio abaixo, ao sabôr da perigosa corrente. (O ESTADO DE FLORIANÓPOLIS, 5 de abri. 1961, p. 3)³⁷

Conforme as reportagens, as cheias, normalmente, ocorriam durante os meses de inverno, entre junho e setembro, poucas oportunidades no verão se registravam, o ex-balseiro Dante Marssona recorda de algumas viagens realizadas durante o verão, “[...] teve uma época que o senhor desce lá uma altura, o senhor não viaja mais no verão. O bravo é no verão, tem vento, empurra a balsa para cima, aí o senhor empurra a balsa no costado e fica ali sem solta” (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 8). Porém, a quantidade e a assiduidade das viagens eram imprecisas.

Alguns anos realizavam-se várias descidas, uma após a outra, enquanto em outros, o rio não permitia a navegabilidade, conforme Woloszyn “nos anos de 1942 e 1943, não ocorreram enchentes. Entretanto, em 1994, choveu o ano inteiro e o rio permaneceu com o nível da água elevado, o que permitiu que fossem preparadas e levadas balsas praticamente o ano inteiro” (WOLOSZYN, 2006, p. 64). Tudo dependia do volume de chuva e a periodicidade para a cheia chegar ao ponto de navegação. Poucos entrevistados lembram precisamente os anos de maiores ou menores cheias. Alguns deles, como ex-balseiro Schneider ressalta, nem sempre podia-se descer com a balsa, “uma vez ficou três anos sem dá enchente” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 6), gerando prejuízo no sentido econômico para ambos os lados.

O problema era quando ficava muito tempo com a balsa pronta e a cheia não chegava, “teve uma época de uma seca, então deu muito prejuízo porque a madeira ficou amarrada muitos anos e não deu enchente e apodreceu o cipó” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, 13), conforme Bellani já indicava “a madeira, estando muito tempo na água, encharca, fica mais pesada, e pode ocorrer ainda que as amarras apodreçam” (BELLANI, 1991, p. 217).

³⁷ Artigo completo publicado com o título: UMA EXCURSÃO A CHAPECÓ: PROGRESSO E DINAMISMO. *O Estado de Florianópolis*, 5 de abril de 1961, Edição Ano XLVII, n. 14143.

Nesses casos, além de não obter lucro das duas partes, havia prejuízo por parte do dono da madeira. O ex-balseiro, Severino Schneider recorda uma dessas situações nos dois anos que foi entrevistado:

É uma vez ficou três anos sem dá enchentes. Daí paravam até de atar, que criou capim, vassoura, essa vassourinha do mato, estava alto, mais de um metro por cima na costa onde era balsado madeira, não dizia que era dentro do Uruguai, era uma capoeira, capinzal. (SCHNEIDER, S. Guatambu-SC, 05 de outubro 2013, p. 6).
Teve uma época que eu não lembro, mas eu era bem pequenote ainda, ficou três anos sem dar enchentes, eles atavam madeira para quando desce enchente está pronto. E daí nasceu capim, vassoura, essa vassourinha de capoeira, já tinha vassoura de um metro e pouco de altura. Mas, você olhava assim, não enxergava madeira, era uma capoeira assim, ficou muito tempo parado. E daí quando deu enchente, deu um enchentão muito grande [...]. Daí não tinha jeito de dominar tudo aquela madeira lá. Foi assim... (SCHNEIDER, S. Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 1).

Interessante que nas duas participações, o ex-balseiro recorda da mesma situação, mas retrata de forma diferente. Quando perguntamos a Severino Schneider se o motivo era a falta de balseiros para a descida, ele afirma “o faltou, faltou é rio, no caso” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 1), seguindo a analogia do balseiro não faltou rio, e sim, um volume de água suficiente para descer. Em outras palavras, mesmo o rio Uruguai não sendo navegável, mas se estivesse cheio o bastante, os balseiros conseguiriam conduzir a balsa a qualquer tempo.

Os balseiros sabiam o nível certo para soltar as amarras da balsa, nos portos de saída tinha uma espécie de régua, segundo eles, uma métrica, indicando o nível que as águas do rio estavam. O ex-balseiro, Benhur Zeferino destaca que “eles mediam o barranco ‘o rio subiu’, tem naquela madeira a régua. Bom tinha em Iraí, Mondaí, tudo para baixo aí, e nós no rio a gente sabe” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 14). O ex-balseiro Severino Schneider também tem considerações da largada da balsa e destaca:

Mas daí tinha a marca no Porto, ali tinha marca, todas as marcas, se era boa ou era ruim ou era excelente. Já, sabia [...] se fosse enchente boa podia larga que ela perdia muita água. Menos declive, já a água anda menos. E o rio mais largo também. Ele tinha que ter a medida dali para a frente, tinha o ponto de balsa. O ponto de balsa, dali para a frente podia ser qualquer água, mas para menos não dá para largar, se não, não chegava lá, as águas iam escapando e daí ou ia largando o rio, ia baixando, não passava nas corredeiras. E não ia mais que, para baixo lá anda pouco, é quase o tipo da barragem lá em São Borja, ela anda levezinho assim. Mas é demorada uma balsa, uma enchente boa em sete dia ia. (SCHNEIDER, S. Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 2-3)

Além da marca sinalizando o nível da água, o clima e os ventos também eram indicadores para saber se o rio estava navegável, principalmente, considerando os pontos mais

críticos do percurso. De acordo com Bellani, esse termo “significava o momento certo de soltar as amarras ou cabos de aço que prendiam a madeira nas canchadas, na beira do rio. Esse aumento de água teria que atingir, no mínimo 6 metros” (BELLANI, 1991, p. 223). Já, no sentido ideológico, para a autora “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” (BELLANI, 2014, p. 83).

De acordo com Bellani, “altura do rio, quando da largada de uma balsa, era o ponto mais importante para que a madeira e os homens que a transportavam pudessem chegar até os portos de destino” (BELLANI, 1991, p. 223). Era função do prático ter conhecimento do momento exato para soltarem as amarras, caso contrário a balsa saía errada ou ainda, dependendo do horário, poderia atingir obstáculo mais à frente.

Por conta da variação do volume de água “a balsa sempre tendia a ser empurrada para as barrancas do rio. Acontecendo isso, a balsa quebrava-se, dividia-se em partes, provocando sérios acidentes e prejuízos” (BELLANI, 1991, p. 223). O ex-balseiro Benhur Zeferino afirma a necessidade de “chegar na linha Itapiranga com o dia clareando para pegar o Salto de dia, se não de noite ninguém se jogava. Em São Carlos, a Cumprida, nós já passávamos de noite, saia as dez horas da manhã, escurecia e clareando o dia [...] o Salto, que lá era perigo” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 5). O maior receio deles era passar pelo Salto Yucumã, se de dia já ocorriam acidentes e quebra de balsas, quiçá atravessá-lo à noite.

A largada da balsa tinha que ser precisa para melhor andamento do percurso. Porém, nem todas as viagens se conseguiam esperar o horário certo da soltura das amarras, isso dependia da elevação para mais ou para menos das águas do rio. Podemos conferir junto com o ex-balseiro Oswalter Arruda afirma “as vezes largava de manhã, as vezes largava na boca da noite, tinha que viajar, conforme estava a água, tinha que viajar” (ARRUDA, O., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 1), mas geralmente os balseiros largavam-na somente quando o rio estava no ponto de balsa.

O ponto de balsa foi acompanhado pelos jornais de Santa Catarina e Rio Grande do Sul como uma forma de comunicação a sociedade sobre a atividade econômica que crescia na região. Em diversas edições encontram-se pequenas matérias sobre o rio Uruguai, o nível de navegabilidade e se balseiros conseguiram realizar a descida.

Por exemplo, nos primeiros dias de junho do ano de 1940, o jornal *A Voz de Chapecó* assinalava que “com as chuvas torrencias caídas na quarta e quinta feira passada, a enchente do rio Uruguai atingiu o ponto de balsa, isto é, passou de quatro e meio metros acima do nível normal. Ante ontem e ontem regular quantidade de madeira desceu para a Republica

Argentina”³⁸ (A VOZ DE CHAPECÓ, 28 de abr. 1940, p. 4). E quando sobrevinha cheias insuficientes para o transporte, havia grande desapontamento para os envolvidos na atividade:

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 preparam-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, 21 de abr. 1940, p. 2).³⁹

Se o rio não estivesse cheio suficiente, significava perigo a frente, obstáculos naturais não estariam submersos e a balsa poderia quebrar, ou ainda segundo os balseiros, ilhar, encalhar e ficar pelo caminho. Conforme Bellani “se a enchente fosse branda, tinham de ganhar tempo, pois baixando as águas do rio, aumentaria os riscos do manejo” (BELLANI, 1991, p. 219). O ex-balseiro Dante Marssona conta como foi passar um desses apertos, quando o rio diminuía a vasão e a balsa encalhou:

E uma época, eu cruzei por, não sei se cruzemos por Alegrete, porque era de noite e a gente não sabia. Daí qualhou [*superlotou*⁴⁰], foi uma enchente que faiou três anos, qualhou de gente lá embaixo. E o município não era lá muito grande a cidade, e o prefeito pedia recursos para o vizinho pra poder tirar o povo de lá, comemos tudo que tinha lá (risos). Pediu recurso, era caminhão, ônibus, e nós tinha que meter o pé, por causa que, aí que peguemos o trem, fomos pra Uruguiana, só que lá onde cruzemos em Alegrete, eu não me alembro se cruzemos de noite, Santa Maria, Cruz Alta. (MARSSONA, D. Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 5).

Se a balsa encalhava, ou como diz Severino Schneider se ela invernasse⁴¹, necessitava que alguém pudesse ficar para zelar o patrimônio. Os balseiros retornavam e a balsa “ficava atada, ficava um lá pra responsável” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 3), muitas vezes, ficava meses esperando a próxima cheia para retomar a navegação. Quando perguntou-se sobre as despesas que o empresário tinha de arcar com a balsa parada e com o pessoal que deixava para cuidar da madeira, o balseiro certificou que “para o custeio deles se alimentarem bem lá [...]. Pegava amizade com os moradores da costa e trabalhava que nem

³⁸ Artigo completo publicado com o título: RIO URUGUAI. *A Voz de Chapecó*, 28 de abril de 1940, n. 42, p. 2.

³⁹ Artigo completo publicado com o título: MADEIREIROS. *A Voz de Chapecó*, 21 de abril de 1940, n. 42, p. 2.

⁴⁰ Pequenos acréscimos em transcrições de entrevistas. Para Verena Alberti, “em algumas passagens, pode ser conveniente o copidesque faça pequenos acréscimos ao texto, de modo a tornar seu conteúdo mais claro ao leitor” (ALBERTI, 2013, p. 346), para isso, a palavra acrescentada nos colchetes se denota em itálico.

⁴¹ Silva, Moreira e Corá referem-se ao termo invernar, quando as águas do rio baixavam seu volume e os balseiros tinham que esperar chover novamente para seguir viagem. (SILVA; MOREIRA; CORÁ, 1998, p. 35). Semelhante ao conceito de encalhar.

tivesse em casa. Daí era cargo de confiança, ficava lá e se virava com que tinha” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 3).

Ademais, mesmo não tendo a cheia, o balseiro e o madeireiro tinham tarefas a fazer. Não era porque o rio estava baixo que o trabalho terminava. Era tempo de extrair as árvores, serrar as toras, arrastar até as margens do rio a madeira processada para e preparar a balsa, deixá-la pronta. O risco de perder o transporte pela balsa não estar pronta era maior do que perder a madeira esperando a cheia.

3.2 “Pelotão por pelotão”: a balsa como elemento de formação

Explorando as definições, Bellani sustenta que a balsa é “o aglomerado de troncos, toras ou tábuas de madeira, reunidos a feição de jangadas, que desce pelo rio e chegando é desmanchada, sendo a madeira vendida” (BELLANI, 1996, p. 182). Diferentemente de outras embarcações de transporte, o produto é todo aproveitado, a balsa em si é desmontada e comercializada, incluindo o rancho⁴² e os remos, não havia desperdícios de madeira. Além disso, tamanho e a nomenclatura da embarcação dependia da quantidade de madeira carregada e da forma que o produto era apresentado, seja por toras (toros), vigas, tábuas ou pranchas. Assim se definiria uma balsa à muque⁴³ ou um remorque⁴⁴.

Já pela definição do ex-balseiro Orion Camarolli, o remorque seria uma espécie de “jangadão” e indica que se utilizava “mais de trezentas (300), quatrocentas (400) toras, isso é um bloco grande e a amarração dele não pelotão por pelotão, é tudo entreverado, como diz o caboclo, tudo encruzado uma aqui e outra ali, uma na outra” (CAMAROLLI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 6). Ou seja, pelotão por pelotão, ou no caso do remorque, quartel⁴⁵ por quartel a balsa se formaria. Segundo ele, a balsa seria um aglomerado de toras ou tábuas agrupadas desalinhadamente, presas a uma meia madeira atravessada e amarradas com cipó ou arrame, “um pedaço de lata, aquele varão, um aqui, outra lá, outra lá, tudo assim desordenado, mas tudo bem amarrado” (CAMAROLLI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 6).

Para o produto se transformar em uma embarcação, havia as etapas desenvolvidas pelos balseiros, madeireiros e serradores. Dentre os processos identificados para a construção

⁴² Rancho: semelhante a noção de abrigo. Os balseiros construíam uma proteção para guardar mantimentos e vestuários. Nele também se cozinhava-se alimentos. Servia também para dormir e se proteger de intempéries.

⁴³ Muque: refere-se a força física, braçal.

⁴⁴ Remorque: balsa maior com acompanhamento de embarcação motorizada

⁴⁵ Quartel: também chamado de cartéis ou catres, ou ainda, pelotão. Parte intermediária da balsa composta por um volume de pranchas/toras que juntas a outros blocos formam a balsa.

de uma balsa entram na contagem: a derrubada das árvores, a seleção de toras, o transporte da mata para a serraria ou diretamente para a beira do rio, o processamento da madeira nas serrarias, a rolagem das toras até as encostas e a montagem da balsa com as amarras.

Todo o processo de construção da balsa formou o sujeito balseiro, pois selecionavam as diferentes espécies que auxiliavam para a flutuação e maleabilidade na condução da balsa, desenvolveram técnicas de amarras para unir as madeiras uma as outras, elaboravam nós e gravatas para unir peças intermediárias (pelotões ou quartos), fabricavam remos, estriveiras, toleteiras, latas, tarugos⁴⁶ e outras peças que iriam dar suporte e flexibilidade na condução da balsa para encerrar ondas, ressores⁴⁷ e corredeiras. Todo esse conhecimento era necessário e constituiu o balseiro.

3.2.1 O trabalho: as funções dentro e fora da balsa

No primeiro capítulo, descrevemos brevemente as etapas necessárias para a constituição de uma balsa. Mas, diferentemente de categorizar cada uma delas, como Eli Bellani determina “estabelecer sequencialmente toda a estrutura que gravitava ao seu redor: 1. o corte das árvores nas matas; 2. o trabalho de produto da mata para as serrarias, a confecção de tábuas e o transporte desta para as margens do rio ou canchadas; 3. Confecção e largada da balsa no rio” (BELLANI, 1991, p. 203), ressalta-se que cada tipo de balsa requeria um processo diferente até a sua montagem. É válida a forma sintetizada descrita, mas dessa maneira, mesmo ao longo de sua obra detalhando cada etapa, alguns processos podem ser ofuscados ou confundidos. Inicialmente era necessária a retirada das árvores, cortando e comprimindo-as em toras, logo deixavam empilhadas para transportar até o rio, ou serrar no formato de tábuas antes de serem levadas às encostas. Depois, se montava a balsa para só posterior navegar. Ressaltando ainda que, para cada momento se tinha o tempo necessário, a época do ano e/ou a espera pela cheia do rio a ponto de ser navegável. E nesses processos que cada pessoa desempenhava uma tarefa diferente.

É importante destacar que, mesmo adotando uma separação por funções, todos os trabalhadores diretamente e indiretamente ligados à madeira e balsa, são considerados sujeitos balseiros. O que nota-se é a abordagem que a história adota concluindo que existe essa diferenciação, por outro lado, tem a outra faceta dos próprios sujeitos da ação que reforça a

⁴⁶ Tarugo: também chamado de pino ou cavilha. Pino de sustentação para que a madeira não ficasse inerente.

⁴⁷ Ressorjo: espécie de redemoinho que sugava as balsas e desmontava-as, debulhando-as.

distinção entre os trabalhadores. Esse diagnóstico advém das conversas com os participantes em que, nas entrevistas quando perguntamos se a pessoa era balseiro(a), intitulavam-se como tal, sendo arrastadores, cozinheiros, peão e assim por diante. Aqui não cabe julgamento e, sim, há uma constatação de construção histórica que merece ser analisada e compreendida.

Da extração das árvores até a entrega do produto pré-finalizado, a quantidade de pessoas envolvidas e o tipo de tarefa eram completamente diferentes, em que um exigia força braçal, o outro poderia só necessitar de técnica ou conhecimento do rio, por exemplo. Além disso, alguns balseiros desempenhavam duas ou mais funções e processos, no corte ou no carregamento, na navegação ou orientação, vice e versa.

Eli Bellani cita categorias de pessoal para explicar o funcionamento da atividade, de um lado “o empresário-madeireiro ou serrador, e no outro lado aparecem aqueles que realizavam o corte, serravam a madeira no mato ou nas serrarias, os artesãos que construíam as balsas, e, principalmente o piloto-balseiro’ que conduzia, navegando pelo rio” (BELLANI, 1991, p. 202). Em alguns casos, essas categorias nem sempre eram fechadas, às vezes o dono da madeira descia com a balsa junto com seus empregados, mesmo que “costumeiramente, ele seguia, por terra, livrando-se dos perigos e dos trabalhos da viagem, aguardando as balsas, com os empregados e as madeiras, em São Borja” (OLIVEIRA, 2006, p. 85). Conforme reportagem do jornal *A Voz de Chapecó* “de sua viagem às cidades gaúchas de Uruguaiana e São Borja e também Buenos Ayres, capital da República Argentina, regressou no dia 17 o Sr. Dr. Serafin Enos Bertaso⁴⁸” (A VOZ DE CHAPECÓ, 20 de jul. 1947, p. 4).⁴⁹ As descidas dos empresários tinham uma única finalidade, o capital financeiro.

Seguindo, a essa última categoria, Bellani enfatiza “pertencente a dos balseiros propriamente ditos e seus auxiliares, os peões. Esses foram responsáveis pelo aparecimento de uma classe de trabalhadores, na região” (BELLANI, 1991, p. 203). O interessante é notarmos que Bellani já menciona os trabalhadores assinalando como indivíduos pertencentes a uma classe trabalhista, mesmo não identificando uma formação sindical na época, mas relacionando com devida importância aos que se dedicavam a atividade com a balsa.

O número de empregados variava de acordo com a época, o tipo de função que desejava empregar e a capacidade da empresa ou do serrador particular em contratar pessoal de apoio. Santos afirma ser “impossível saber o número de peões e práticos que trabalhavam

⁴⁸ O Sr. Serafim Enos Bertaso para além de empresas madeireiras familiares, ocupava o cargo de Engenheiro Inspetor de Residência do Departamento de Estradas de Rodagem, também era Presidente do Diretório do P.S.D. de Chapecó (A VOZ DE CHAPECÓ, 1947, p. 2).

⁴⁹ Artigo completo publicado com o título: DR. SERAFIN ENOS BERTASO. *A Voz de Chapecó*, 20 de julho de 1947, Edição Ano VIII, n. 146, p. 2.

na atividade do transporte da madeira” (SANTOS, 2005, p. 38). Alguns se prestavam a atividade esporadicamente, buscando um suplemento financeiro para as suas famílias, mas muitos se dedicavam integralmente na atividade.

Em se tratando de trabalhadores, também é válido ressaltar que existiam homens e mulheres no processo da balsa. Nesse ponto, Santos aponta no caso de Nonoai, outro local que a madeira significou economia e trabalho:

Não se pode dizer que a atividade madeireira envolvia somente homens. Naquele período a sociedade local viveu sob o prisma da extração de madeira homens de todas as idades, mulheres e crianças contribuíram, diretamente ou não, para que Nonoai se destacasse nessa atividade. (SANTOS, 2005, p. 42).

As mulheres desempenhavam papéis múltiplos, ora diretamente ligados à balsa, ora desempenhavam suporte aos balseiros. Para a maioria das mulheres ou esposas ficavam as tarefas intermediárias, cozinhavam e preparavam os alimentos para a viagem, e ao retorno, lavavam roupas e cobertores. A elas recaía a reponsabilidade da casa, da propriedade e dos filhos.

Algumas mulheres auxiliavam na preparação da balsa. Conforme o ex-balseiro Zeferino aponta “cuidavam da casa, no embalsamento, fazia alimentação dos peões, as vezes era um monte de gente. Então a mulher seria essa pessoa que levava tudo, roupa, costuravam. O interessante é que uma ajudava a outra” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 8), inclusive destaca que algumas delas trabalhavam no processo de construção da balsa “várias mulheres, as vezes iam com o marido [...] a dona [fulana⁵⁰] Dalponte, irmã da [fulana de tal], era uma embalsadeira, [...], essas mulheres descarregavam madeira junto com os maridos de caminhão” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 7). O ex-balseiro guarda uma foto de uma lancha para remorque denominado de Marcia, segundo ele, foi em homenagem a uma mulher que morreu no rio “Marcia uma que tinha o nome da guria que morreu com nós lá no meio da ponte” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, 15).

Nessa lógica, a nomenclatura de cada sujeito histórico tem divergências de autor para autor e mesmo para os próprios trabalhadores da atividade. A intensão não é redividi-los e encaixotá-los em rótulos ou mesmo reforçar categorias ou status, e sim, explicitar suas funções desempenhadas na balsa e respeitar o que cada participante se considerava, e por fim, reuni-los no que chamamos de balseiro. Inclusive em muitos casos, o balseiro desempenhava

⁵⁰ Nomes de terceiros, citados pelo participante, são preservados sua identidade.

diferentes trabalhos na balsa, cortava e arrastava a madeira até o rio, amarrava e montava e não só navegavam a embarcação.

Seguindo exemplos, Bellani nomeia algumas funções na tarefa da balsa: os toradeiro⁵¹ (responsáveis pela derrubada das árvores e preparação da madeira), dos arrastadores (arrastavam a madeira até as serrarias), os amarradores (faziam as amarras na madeira em toras, quartéis ou pelotões, realizavam a montagem da balsa), os serradores (serravam e empilhavam as toras em quartéis); os puxadores (que arrastavam até as encostas do rio) e os remadores (remava a balsa, normalmente dois em cada ponta) os quais faziam a balsa e o transporte acontecerem (BELLANI, 2014, p. 94-95). Para Tedesco e Sander os trabalhadores tinham outras categorias de nomeação profissional “havia, em meio aos peões (que se deduz serem, em grande parte, caboclos), os cortadores, os arrastadores, o rolator, os amarradores, os buscadores de cipó, os fazedores de roça, o pescador, o cozinheiro e o ajudante” (TEDESCO, SANDER, 2002, p. 222).

Ademais, na condução da balsa, existiam os chamados balseiros peões e o balseiro prático. Eram assim conhecidos os trabalhadores que navegavam com a madeira. O peão era aquele que fazia qualquer atividade na navegação, porém, mesmo contando com sua experiência, não era responsável pela condução da viagem.

Já o prático era “aquele que, depois de muitas viagens como peão, já conhecendo todos os perigos do caminho, tinha experiência e condições suficientes, para orientar e comandar a descida das balsas” (SANTOS, 2005, p. 40). Ainda, segundo o autor, a ele “cabia orientar com determinação o melhor caminho para a balsa, evitar a todo custo o extravio da madeira, mas, acima de tudo descobrir o momento exato da partida e mesmo do descanso, se o nível das águas permitisse” (SANTOS, 2005, p. 64). A responsabilidade desempenhada por esse sujeito era enorme, tanto zelando pela vida dele e de seus companheiros tripulantes, como pelos bens materiais de seu empregador, a madeira.

Segundo, o ex-balseiro Orion Camarolli, “aquele, o comandante, o prático ganha bem mais [...]. Porque a responsabilidade é dele, mas se as vezes se quebrar, também o patrão não vai eliminar ele. Tem coisas que acontecem, que pode acontecer, mas daí dá prejuízo se perde madeira” (CAMAROLLI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 7), ou seja, por mais benéfico fosse o bônus do ofício, os eventuais prejuízos recaíam aos balseiros. Outra função que também ganhava mais entre os demais peões da balsa eram os amarradores, também

⁵¹ A nomenclatura de funções dos sujeitos ligado a formação da balsa (toradeiros, arrastadores, amarradores e outros). In.: BELLANI, Eli Maria. **Balsas e balseiros no Rio Uruguai (1930-1950)**. Revista Cadernos do CEOM: 20 Anos de Memórias e Histórias no Oeste de Santa Catarina. n. 23. 2014. p. 81.

chamados por mergulhadores⁵², eles passavam o cipó ou arrame para amarrar a madeira em locais que a balsa já estivesse submersa, quando a balsa era montada em águas, nas canchadas e não encostas, em terra.

Afinal se existia uma hierarquia de funções pelo tipo de trabalho desempenhado, algumas perguntas surgem se tratando do período que ocorreu às balsas: Havia carteira de trabalho com o ofício empregado? existia salário regular para os trabalhadores balseiros? Como era o pagamento? Era feito o cálculo dos valores a receber? Existia recibo ou comprovante de pagamento? etc. Primeiramente podemos problematizar que a profissão balseiro(a) não era regulamentada, em ofício não existia esse tipo de profissão, o que tinha era somente o reconhecimento pelos sujeitos da época, diretamente ou indiretamente envolvidos com a atividade. Mesmo a datação da carteira de trabalho criada no governo Getúlio Vargas, 1932 e as balsas findando seu período aproximadamente em 1960, o registro o histórico dessa profissão não existiu, então as garantias e direitos como o salário regular, seguro-desemprego e aposentadoria, conseqüentemente também não existiram. Por isso, eventuais acidentes de trabalho não ficaram registrados, nestas finalidades.

Para os balseiros que navegavam na balsa, a duração da viagem também era essencial para determinar o valor que receberiam, conforme Noeli Woloszyn Oliveira “cada trabalhador recebia o pagamento por dia trabalhado, o valor dessa remuneração variava entre oitocentos mil-réis a um conto de réis por dia trabalhado” (OLIVEIRA, 2006, p. 87). Porém, se considerarmos somente os dias trabalhados, quando havia uma quebra de balsa, ou quando a mesma encalhava e ficava alguns dias parada, como ocorria o pagamento nesses casos? Para esses casos, o ex-balseiro Severino Schneider explica que “conforme a distância eles recebiam. Eu acho que não recebiam inteiro o que ele ganhava. Mas sempre o patrão pagava todas as despesas de volta e daí iam de novo atavam outra balsa” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 3).

Contrastando com isso, Santos afirma que “o pagamento era feito por dúzias levadas em cada balsa. Quanto mais viagens, maior a possibilidade de ganhar dinheiro” (SANTOS, 2005, p. 44). Embora não se tenha exatidão e o valor recebido seja muito relativo considerando uma madeireira para outra, ou de balseiro para balseiro, para Santos “o prático ganhava aproximadamente 25 contos de réis para atar⁵³ e mais 25 para conduzir a balsa. Isso, por cada dúzia de madeira trabalhada ou levada. Ou seja, podia-se ganhar em média 50 contos

⁵² Denominação para amarradores pelo participante entrevistado Leopoldo Neris (NERIS, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 5).

⁵³ Atar: Amarrar as peças de madeira uma na outra. Sinônimo de construção/montagem da balsa.

de réis por dúzia” (SANTOS, 2005, p. 44)⁵⁴. Se considerarmos esse valor com um relativo exemplo, o tamanho, em média, de uma balsa contendo quinhentas e seiscentas dúzias e multiplicasse, o prático atando a balsa e conduzindo a mesma poderia receber pelo trabalho 30.000 (trinta) mil contos de réis, em suposição. Já o peão, “podia ganhar até 300 contos de réis por viagem dependendo do tamanho da balsa” (SANTOS, 2005, p. 44), obviamente os esses valores dependia do dono da madeira, seja empresário ou de particulares.

Quando contrastamos com fontes orais, essa precisão não aparece facilmente. Sabe-se que a memória de cada indivíduo funciona de forma diferente, influenciado ou não pela questão do tempo. Muitos dos participantes recordam de situações rotineiras, outros somente de experiências específicas e circunstâncias pontuais. Estamos falando de ex-balseiros que na época ganhavam três vezes mais do que um ofício no trabalho com terras, plantações e criações. Porém temos que pesar nesse cálculo, além da memória, a conversão de valores, pois perguntamos a média que ganhavam comparando-se com os dias atuais e nesse quesito exatidão é algo imprevisto.

Isso sem contar nas memórias dos filhos de ex-balseiros, muitos deles eram jovens quando seus pais trabalhavam na atividade. Como o caso de Neris, filha de um empresário madeireiro, “o pai guardava dinheiro dentro de uma bíblia, era o banco, era nota de quinhentos (500), não vemos mais, era um notão grande, um papelão grande, bem verde. É que nem a nota de cem (100) só que é grande. Era uma baita de uma nota” (NERIS, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 2). Poucos deles sabiam quanto seus pais recebiam. Já algumas esposas, auxiliavam na organização das finanças da atividade. Uma dessas participantes até recorda o rendimento do pagamento do seu falecido esposo, Valdemar Schwartz, que era balseiro-peão e filho de balseiro-prático:

Ele gostava porque era o único que ganhava um dinheirinho assim fora do... da safra. Vinha aquele dinheirinho, e ele gostava de ir. Para os peões era dinheirinho, agora que ganhava bastante era os práticos. É mas, o pai dele era meio malvado, para o filho ele pagava que nem pros outros igual. [...] Tudo bem grosseiro. Tudo mal a pena come e "vive" e "vesti". Depois vem as filharadas, daí tinha mais despesa. Depois nós começamos colocar os filhos estuda. [...] Ajudou a nós comprar um pedaço de terra. (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2-3)

Hoje muitas mulheres ou esposas de balseiros, mesmo a maioria não recordando com exatidão do valor recebido pelos seus esposos ou não tendo conhecimento porque não

⁵⁴ Esses dados são adicionados como um exemplo problematizado por Nelso dos Santos (SANTOS, 2005, p. 44). O recebimento é relativo, dependendo do local, da função, do dono da madeira, da quantidade de toras que eram transportadas, se eram em toras roliças ou tábuas industrializadas. E ainda temos que considerar quando havia perda da madeira, o valor poderia ser recalculado conforme a quantia de madeira perdida em viagem.

participavam das negociações, sabiam que as viagens significavam um dinheiro extra. Para Maria Schwartz, o dinheiro não era muito, mais ajudava com as despesas familiares e na aquisição dos bens, “ele gostava porque era o único que ganhava um dinheirinho assim fora da safra. Vinha aquele dinheirinho [...] para os peões era dinheirinho, agora quem ganhava bastante era os práticos” (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 3). Inclusive, segundo a mesma, a maior parte dos bens familiares proveu da atividade com a balsa.

3.2.2 A montagem da balsa e os amarradores

Depois de todo o processo de derrubada e transporte da madeira até as encostas e com a matéria-prima pronta iniciava-se a confecção da balsa. É esse momento que as toras ou as tábuas dão corpo a embarcação. Normalmente, em terra seca e não raro no próprio rio, iniciava-se a montagem da balsa. Por essa razão que, aqui, intitula-se essa etapa como montagem e não construção divergindo a historiografia que assim nomeiam, isso porque o conceito de construção é muito mais abrangente e unificador, acredita-se que todas as etapas, desde a retirada da madeira até a montagem da balsa, englobam o que chamamos de construção.

A madeira estando nas margens e a previsão de chuva volumosa chegando, já seria possível a construção da balsa para que, no período da cheia do rio a mesma estivesse pronta para a partida. Em conformidade com o que Bellani escreve “embora o princípio básico da madeira flutuar na água seja milenar, os balseiros do Rio Uruguai a utilizaram para confeccionar as balsas, através de suas técnicas e materiais disponíveis” (BELLANI, 1991, p. 211), existia todo um conhecimento sobre mecanismos de montagem e as espécies que tinham maior facilidade em se sustentar sobre a água. E a compreensão de cada tipo de madeira definia o sucesso da balsa.

Das espécies de árvores que a balsa era montada, conforme Neuza e Zelinda “as madeiras eram o cedro, o louro, a canela, o pinheiro e outras que flutuam. A cabriúva que é mais pesada às vezes afundava no rio e se perdia” (CORÁ; OLIVEIRA, 2010, p. 33). Considerando que dentre as espécies a *Araucaria Angustifolia*, o conhecido pinheiro, sendo o maior alvo da comercialização da madeira, a segunda mais utilizada pelos balseiros era o cedro (*Cedrus*). Além dessas, em entrevistas, os participantes citam ainda a canjarana e a grápia, cada uma com sua característica. Conforme o ex-balseiro e derrubador de madeira Orion Camarolli “a maioria era de cedro, porque quando vai para derrubar na água tem grápia, a madeira mais nobre que era o louro e a gabriúva” (CAMAROLLI, Itá, SC, 29 de setembro

2018, p. 3). Segundo o ex-balseiro Abílio Xirello, cada espécie auxiliava dependendo do tipo da balsa e condicionava a embarcação a flutuar:

[...] quando que era moiada, encostava os cedros. Dois (2) cedros e uma (1) de gabriúva e botava no meio, porque que a gabriúva afunda. E o cedro fica por cima, botava duas (2) canelas, e uma (1) gabriúva. O reborque então dava três (3) camadas, uma (1) de cedro, uma (1) de gabriúva, outra de cedro (XIRELLO, Quilombo, SC, 06 de agosto 2018, p. 2-3)

O ex-balseiro Benhur Zeferino reafirma que a madeira mais valorosa para os madeireiros era o pinheiro (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 12), mas também cita espécie que auxiliava para a balsa flutuar, além do “cedro, geralmente, madeira de lei como eles chamavam, e que não afundassem. Se afundasse foi [...], tinha uma boeira canafistula, o cedro, canjarana que daí elas boia” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 4). O interessante é que cada participante indica a madeira com maior facilidade de flutuação ou técnicas de montagem, sendo suas experiências diferentes umas das outras.

Existiam dois tipos de balsas, a diferenciação é relacionada ao processamento da madeira: a balsa de madeira roliça (toras ou toros descascados) e a balsa em madeira serrada (tábuas regulares beneficiadas, também chamadas de pranchas). Seleccionada as espécies com maior ou menor flutuação, a balsa era confeccionada em partes, em que as peças intermediárias são unidas umas às outras formando os chamados “pelotões” unido toras ou “quartéis” unindo tábuas (BELLANI, 1991, p. 212). Cada peça intermediária tendia equivalência em comprimento e largura para melhor navegabilidade.

As balsas de madeira roliça, as toras normalmente eram cortadas para aproximar-se 10 metros de comprimento alocadas lado a lado. Em média, “possuíam de 180 a duzentas toras. Seu tamanho era de dez metros de largura, por noventa a cem metros de comprimento” (OLIVEIRA, 2006, p. 58), ou conforme o ex-balseiro Severino Schneider indicava “até dá mais ou menos sessenta de altura. Dava sessenta de altura e sessenta de largura, amarrando” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 7). Pronta, podia atingir 130 a 150 metros de comprimento (BELLANI, 2014, p. 79). Este era o tamanho máximo permitido, as condições de passagem que o rio Uruguai apresentava.

O pelotão, nesse caso, era formado por “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” (BELLANI, 2014, p. 79). A lata permitia a amarração e a fixação das madeiras transversalmente prendidas a ela, servindo para unir (nas duas pontas) todas as madeiras da peça intermediária. Bellani indica as partes que se constituía a balsa (Anexo 1):

A “lata”, também conhecida pelo nome de “largueiro”, destinava-se a impedir que as madeiras unidas ficassem inertes quando flutuavam pelo rio. Para prender a mesma com a madeira usava-se um pino em cada uma das extremidades do pelotão ou quartel. Esse pino de sustentação era conhecido como “tarugo”, ou “cavilha”. Além disso, existia uma outra amarra que ligava uma peça intermediária a outra, camada de “gravata” em número de quatro para cada peça. (BELLANI, 1996, p. 185).

O ex-balseiro Dante Marssona indica que “naquelas primeiras balsas então tinha tarugo de pau no mato para fincar nos largueiro. Largueiro é uma meia prancha pra segura as balsas” (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 1), o tarugo era o pino que sustentava a lata transversalmente nas madeiras do pelotão. Na fotografia abaixo, que se observa o trabalho dos “amarradores” ou “embalsadores” (BELLANI, 1991, p. 216), conseguimos distinguir a lata (a madeira mais fina, retirada da mata em horizontal), os pinos de sustentação em várias partes da lata, as toras roliças em vertical, e as amarras que eram feitas envolto das toras para uni-las.

Para que as pelas intermediárias ficassem conectadas, Woloszyn indica que se dava “doze voltas de cada lado da vara, para que ficassem bem firmes – era a gravata. Isso dava a devida aderência à madeira, formando um pelotão compacto” (WOLOSZYN, 2006, p. 53). A gravata era mais reforçada que os nós das madeiras do pelotão, pois tinha a função de unificar as peças intermediárias, pelotão por pelotão ou quartel por quartel, dando o formato de balsa.

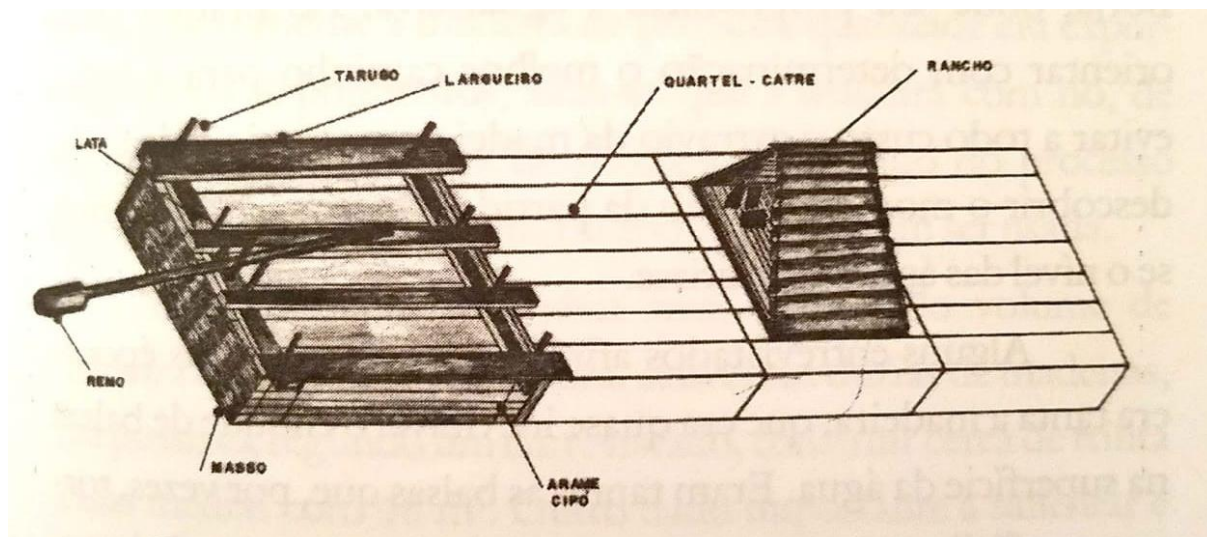
Fotografia 10: Montagem da balsa (1940)



Fonte: Balsas e Balseiros. Coleção Cidades Chapecó. **Acervo iconográfico digital CEOM/Unochapecó**. Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom>>. ID: ccco0153. Acesso em: 20 fevereiro de 2019.

Já as balsas de tábuas, em termos numéricos, podiam atingir a média de 500 a 600 dúzias se fossem levadas a remo (BELLANI, 1991, p. 216). Segundo Santos, as pranchas serradas possuíam geralmente três polegadas de espessura, “três pranchas com essas dimensões [...] formavam um maço. Dezesseis maços cortados e amarrados um ao outro formava um catre ou um quartel. Cada quartel equivalia a quarenta e oito dúzias de madeira” (SANTOS, 2005, p. 62), ou seja, uma balsa em média cotava treze carteis de “cinco metros por onze de largura; o comprimento total da balsa (média) era de 70 (setenta) metros lineares” (Ibid., 2005, p. 63). O volume de madeira tendencialmente era maior que a de toras. Na representação de Nelso dos Santos identificamos onde cada peça era encaixada para formar a balsa de tábuas:

Ilustração 11: Balsa de tábuas ou pranchas



Fonte: Balsa de Madeira Serrada. In.: SANTOS, 2005, p. 63.

As medidas são um consenso do ponto de vista dos participantes. De acordo com o ex-balseiro Benhur Zeferino, “elas são amarradas em 3 (três) em 3 (três) dúzias, um pacote, amarrava com arrame no seco e derrubava ela na água, aí ia juntando. Aí fazia 5 (cinco) mil dúzias, conforme um motor bom que puxava” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018). O ex-balseiro Dante Marssona, também recorda de como eram feitos os maços, “tinha que amarrar em 3 (três) em 3 (três) dúzia, era nosso serviço. Mas era pouco, só se quebrasse a balsa e dava um trabalhão louco. Mas quando não quebrava lá, dois/três maços, seis dúzias aí, quando muito. (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 4).

Outro ponto a salientar sobre a montagem da balsa é quanto à profundidade que a madeira atingiria submersa. De acordo com Santos, “toda a madeira que constituía a balsa

ficava submersa, não ultrapassando, porém, a 1 metro embaixo da água. Normalmente, fazia-se um assoalho mais alto, onde era instalado o rancho” (SANTOS, 2005, p. 65). A metragem de profundidade também colaborava nos momentos em que a balsa submergia devido à alternância do rio. Conforme o ex-balseiro Orion Camarolli, o fato da tábua serrada ser fina, “enxaropava na água, ficava só um tanto fora. Ela é meia fundeira, em caso de encontro de água [...], ficava dois metros e meio (2,5m) de baixo d’água, três ou quatro quartos, as vezes o rancho onde tem a comida e o lugar para dormir, nos anda e molhava” (CAMAROLLI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 3). A ciência da quantidade de madeira submersa serviria para que não atingisse obstáculos no trajeto e, com altura suficientemente adequada, não compromettesse a balsa e os mantimentos.

Diferentemente da balsa de toras, o ex-balseiro Orion Camarolli afirmava que a balsa parecia ter um assoalho “é bonito de caminhar em cima, liso, tudo tábua, tábua de cinco e meio (5,5m) por trinta (30cm) e polegada de grossura. Fardo em fardo, encostava eles e amarrava com arrame [...] encostava uma na outra e ficava bom para caminhar, só que boiava pouco” (CAMAROLLI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 3), isso porque, as balsas de toras ficavam aberturas entre uma tora e outra. Nessa condição, o ex-balseiro Severino Schneider rememora diversos momentos em que a atenção precisava ser constante ao caminhar na balsa, “sorte que nenhum caiu, que quando perdia o pé ali tentava se agarrar nas verrada num freto de sessenta, mais ou menos”. (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 6). Esteticamente e quantitativamente entre ambas havia diferenças, porém, a mesma funcionalidade.

Para unir a madeira utilizava-se cipó ou arrame galvanizado. Esse segundo possibilitava “maior segurança em caso de intervalos distantes entre as cheias do Rio Uruguai”. (VALENTINI; MURARO, 2014, p. 7). Contudo, conforme o ex-balseiro, nas primeiras balsas “não tinha arame naquele tempo, depois apareceu o arame. (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018). Por isso, o cipó por um material que se retirava da própria mata, era o mais utilizado nas primeiras décadas de balsa.

O ex-balseiro Abílio Xirello indica onde encontravam o “cipó guaimbé⁵⁵. Dá na madeira, numa bananeira que dava uma corda assim para baixo, daí ele não esmaga. E o de

⁵⁵ Cipó guaimbé: *Philodendron bipinnatifidum Schott*, Mbuambé (guarani), também conhecida como “cipó-imbé, filodendro, imbé, guaimbé, banana-de macaco, costela-de-Adão, bananeira-imbé, ambé, uambé, uambé-curua, bananeira-do-brejo” (PIO CORRÊA, 1969, p. 220). A espécie “tolera baixas temperaturas e está, geralmente, distribuído ao longo da costa brasileira desde o estado de Santa Catarina até o Espírito Santo” (PIO CORRÊA, 1931, p. 368). Segundo Wânia Vianna “é uma planta ornamental de ampla distribuição no Brasil, onde cresce principalmente nas capoeiras, campos brejosos e restingas do litoral. [...] Dotado de raízes

arrame, atavam de arrame, mas passa numa pedra, afia e quebra, arrebeta” (XIRELLO, 2018, p. 4). A preocupação que o arrame poderia ser danificado na viagem também é relatada pelo ex-balseiro José “mais tarde amarrava com arrame também, mas o arrame, ele estourava as vezes pegava na pedra, estourava, quebrava tudo então” (ZULSZESKI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 1). Leopoldo Neris, também recorda de quando se utilizava um ou outro “o remorque de prancha era com arrame, era amarrado com arrame. Agora a tora era com cipó. Eles retiravam cipó, faziam um rolo e vendiam para o balseiro” (NERIS, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 4).

Percebeu-se que o cipó guaimbé foi muito utilizado para realizar os nós e as amarras da balsa, isso porque possuía maior maleabilidade e era encontrado na mata com facilidade (apesar da tarefa extra de ser selecionado e coletado), posteriormente, o arrame também entra em cena, porém, costumeiramente, quebrava e desmanchava a amarra em certos obstáculos. O interessante é analisarmos como os balseiros foram adaptando as técnicas de acordo com suas necessidades.

Quando o volume de madeira era maior “superior a setecentas dúzias e um comprimento superior a 120 metros, a balsa era chamada de remorque [...] e exigia mais cuidado, mais peões, visto que aumentava também a responsabilidade com tanta madeira” (SANTOS, 2005, p. 64), algumas dessas balsas remorques poderiam atingir entre 1.000 (mil) a 1.500 (mil e quinhentas) dúzias de madeira (BELLANI, 1991, p. 216). O ex-balseiro Severino Schneider indica que:

[...] o remorque dava duas balsas dessas ou três balsas, bem maior. Então daí é só o lancheiro, o cabeiro que daí tinha um cabo de corda desse pau grosso pra, e a lancha ficava longe. De tamanho. Era uma dessas aí de dez quartel, ela era mais. Não dá, cento e cinquenta metro. [...] Por exemplo, ela tem cinco e meio, que ali tem dez quartel, dá cinquenta e cinco e doze de largura. Doze metros. E dava mais ou menos uns sessenta de altura. (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 5)

Nesse caso, havia a necessidade de um barco a motor para auxiliar na condução (Fotografia 12). Conforme Santos, alguns empresários já possuíam lanchas, porém “quando não havia a lancha, o alívio dos peões dependia exclusivamente da habilidade do prático, sobre quem recaía a maior responsabilidade” (SANTOS, 2005, p. 64).

adventícias pelas quais se prende aos seus sustentáculos” (VIANNA, 2002, p. 15). Ou seja, é encontrada facilmente na mata, próximo as encostas, tolera baixas temperaturas (água do rio nos meses de inverno) e é dotado de raízes.

Fotografia 12: Remorque com acompanhamento de lancha (vista parcial)



Fonte: Balsas e Balseiros. Coleção Cidade Mondaí. **Acervo iconográfico digital CEOM/Unochapecó**. Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom>>. ID: ccmo0020. Acesso em: 20 dezembro de 2018.

Por isso, cada tipologia de balsa empreendia técnicas de navegação e montagem diferentes, consistia em avaliar o tamanho, a quantidade de madeira e a forma das amarras necessárias. Além disso, a regularidade e a quantidade de pessoas envolvidas também dependiam do tamanho da balsa, quando se utilizava o remorque, por exemplo, o condutor de lancha e seu auxiliar adentravam no cenário.

Ademais, normalmente a montagem da balsa iniciava-se em terra, ou conforme Bellani “no seco e não raro dentro do próprio rio, começava o processo de embalsamar madeira” (BELLANI, 1991, p. 214), essa era depositada nas canchadas ou estaleiros, na beira do rio. Segundo Noeli, as balsas de toras eram preparadas no leito, ao longo de todo o rio Uruguai. Quanto aos locais de partidas, a autora indica os “chamados de pontos baixos e ficavam em Entre Rios, Porto Itá, Barra do Uvá e Linha Simon, todos no estado de Santa Catarina. De Chapecó, no porto de Goio-En, saíam as balsas feitas com madeira serrada de pinheiro” (OLIVEIRA, 2006, p. 79).

O trabalho dos amarradores consistia na montagem da balsa tanto em terra seca quando em águas. Segundo Leopoldo Neris, “tinha assim, o mergulhador. É aquele que descia para passar o cipó, ele tinha que mergulhar, passar o cipó, aí voltava e mergulhava de novo, que é os tais dos amarradores” (NERIS, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 5). Muitas vezes, um mesmo balseiro realizava a montagem da balsa e, durante a viagem, auxiliava na condução e remontagem de madeiras desgarradas.

A montagem de uma balsa exigia de seus construtores muito esforço e técnica, segundo Bellani “conhecimentos técnicos a respeito de peso, espessura, tipos de amarras, ação

dos ventos e força da água de rio com enchente grande” (BELLANI, 1991, p. 212). Fundamentalmente era construída pensando nas condições de medidas e equilíbrio da balsa, mas principalmente na prevenção de possíveis acidentes no trajeto “esses fáceis de acontecer devido ao movimento das ondas e da própria velocidade que a água atinge, constituíam-se em grande perigo para aqueles que estavam em cima de uma balsa” (Id., 1996, p. 185).

Cada etapa era fundamental para obter a aderência na condução da balsa e a maleabilidade da madeira. Tudo era levado em consideração na montagem o que diz respeito à madeira, o número de amarras devia ser suficientemente forte para aguentar impactos, a elevação o rio e a condição dos ventos. O conhecimento técnico e prático dos balseiros determinava o bom andamento da balsa em águas e o sucesso da viagem. Todas as técnicas apreendidas e repassadas aos próximos construtores fizeram com que a etapa de montagem da balsa fosse mais um elemento de formação dos balseiros.

3.2.3 O rancho e os cozinheiros

Pronta à balsa, sobre ela construía-se o abrigo, também conhecido como rancho, no qual servia para cozinhar os alimentos, guardar o vestuário, dormir, e proteger-se de intempéries. De acordo com Santos “o rancho, geralmente coberto de capim, ficava sobre o meio da balsa [...], os tronco e vigas eram trabalhados a machado de forma que se juntassem à amarração e montagem da balsa” (SANTOS, 2005, p. 60), ele ficava centralizado não somente para facilitar a circulação, mas sim, porque era a parte da embarcação que menos sofria oscilações nas curvas do rio ou quando a balsa submergia.

Fotografia 13: O rancho



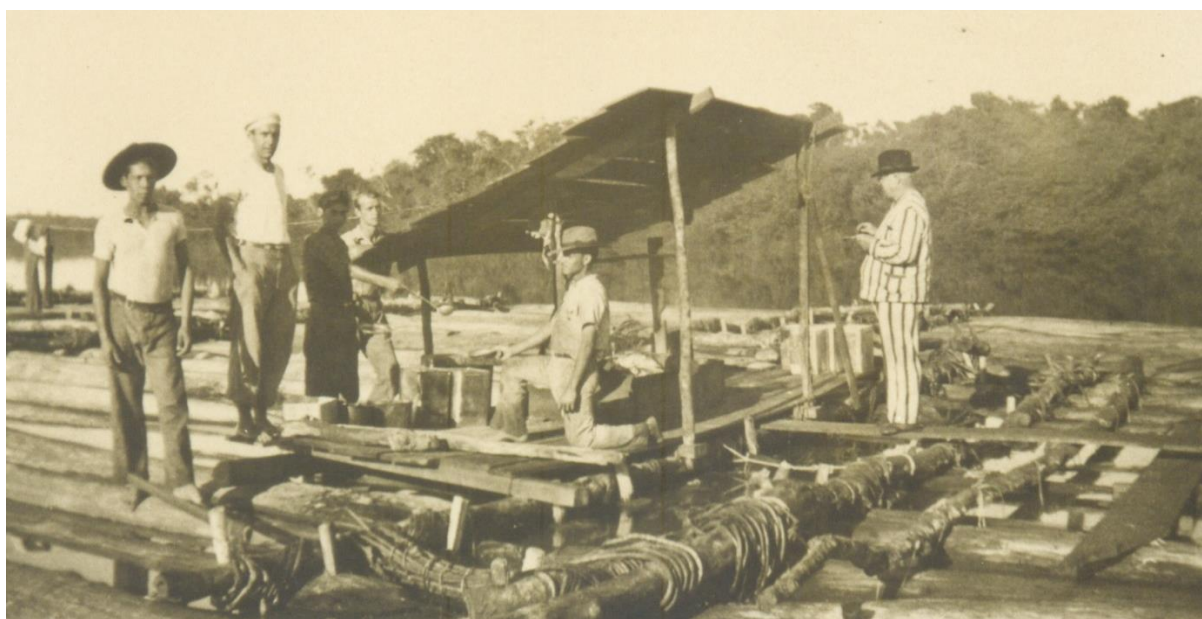
Fonte: Coleção Cidade Mondai. **Acervo iconográfico digital CEOM/Unochapecó**. Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom>>. ID: ccmo: 0024. Acesso em 17 de dezembro de 2018.

O rancho era semelhante a um refúgio, ou como diziam alguns balseiros, era uma casinha construída para os trabalhadores. O ex-balseiro José Zulszeski relata que “ajudava a amarrar, daí fazia a casinha em cima, a cozinha aí fazia o rancho para dormir” (ZULSZESKI, 2018, p. 1), para ele a casinha era onde preparava a alimentação e o rancho era o abrigo para os mantimentos e um lugar de proteção.

Na Fotografia 13, conseguimos verificar a localização do rancho na balsa e analisar outros detalhes como: a casinha construída próximo aos mantimentos (inclusive um dos balseiros está no local especificado); as vestimentas que estão estendidos sobre o teto, muito prováveis para secar ou cobrir frestas, nisso também pressupões que a balsas esteja parada ou aguardando a saída, pois não se percebe chuva na fotografia; e o material de construção do rancho, que nesse exemplo, não foi coberto de capim (como na fotografia 10 da página 80 e a fotografia 15 da página 93, por exemplo), mas sim, de tábuas, concluindo que nem todas as balsas de toras obrigatoriamente teriam o seu rancho formado da mesma matéria.

Assim sendo, o rancho poderia ser construído com toras revestidas de capim, folhas e taquaras ou ainda, confeccionado com tábuas (também conhecida por alguns participantes como vigas) alinhadas, semelhante a um telhado, para que, no desmanche da balsa, a madeira desse espaço também pudesse ser vendida. Em conformidade, o ex-balseiro Marssona destaca que na sua “primeira viagem que eu fui, eu fui com viga então daí uma parte era de tábua, no meio da balsa onde tinha o rancho” (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p.2).

Fotografia 14: Preparação da comida



Fonte: Retrato de grupo de homens em balsa de madeira, em Mondai-SC. Coleção Cidades Mondai. **Acervo iconográfico digital CEOM/Unochapecó**. Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom>>. ID: ccmo0030. Acesso em: 20 fevereiro de 2019.

Na Fotografia 14, destaca-se um aspecto social durante a preparação da balsa e do rancho. Uma das pessoas (o senhor de cartola à direita) destoa-se dos demais por conta de sua vestimenta, muito provavelmente seja o dono da madeira, o empresário. Como observamos no decorrer, essa situação era comum, quando o dono da balsa estava na fotografia, mas nem sempre desempenhava tarefas na balsa. Porém, segundo o ex-balseiro Orion Camarolli, “as vezes o patrão ia junto. E se não ele, fica tudo encarregado para o prático. Ele tem que arrumar comida, já deixar tudo prontinho, não dá para esperar muito, se não perde a enchente” (CAMAROLLI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 7). Em conformidade, o ex-balseiro José Zulszelski também faz uma afirmação “ia aquele que mandava, e as vezes ia o dono de madeira em cima, mas só que aquele não ajudava muito, ele fazia comida” (ZULSZESKI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, 3), informação que confronta com a maioria dos exemplos em que o dono não participava nas etapas da construção e no transporte da madeira, esse último caso, o empresário auxiliava na alimentação.

Na casinha, uma espécie de coberto (a exemplo das imagens 13 e 14), ou ainda conforme Severino dizia “tinha um rancho e uma varandinha para cozinha” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 2) era utilizada para a preparação dos alimentos. O ex-balseiro recordava que faziam a comida na balsa, “num caldeirão, numa lata de querosene, daí fazia. Tinha o fogão do lado do rancho, enchia de terra e ali pregava duas ripas, uma vara em cima” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 1). Já o fogo, era feito em “uma caixa e enchia de terra, então podia fazer fogo aí e não queimava a madeira embaixo, podia colocar lenha a reveria” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 3). Segundo ele, “enchia de terra para fazer o fogo cozinhar. [...] era feito com um barro de três por doze, três por seis e daí coberto de tábuas de polegada, tudo de atravessado assim, para a água cair fora. E cobrir tudo isso” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 9).

Mas para se alimentar não era tão simples assim, “comia se precisasse, cada um servia o prato e comia num ponto de serviço. Se precisasse fazer uma defesa⁵⁶ tinha que largar o prato e remar, remar pra fazer a defesa porque se não fizesse ia...” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 1). Não havia horário para se alimentar, somente quando passavam por locais mais tranquilos, caso contrário, acidentalmente a balsa saía do controle. Ou, para que os balseiros remadores se alimentassem, de acordo com Woloszyn “o cozinheiro ajudava habitualmente no controle dos remos, enquanto os demais balseiros faziam as refeições”

⁵⁶ Defesa: manobras realizadas para evitar locais perigosos. Preservação.

(WOLOSZYN, 2006, p. 62), havia um revezamento entre os peões e remadores. Mesmo assim, segundo a autora, “não raro, a refeição ficava crua, pela falta de lenha seca. Os trabalhadores alimentavam-se rapidamente ou comiam alimentos frios, pois deveriam voltar logo aos remos e fazer a defesa de pontos perigosos do rio” (Ibid., 2006 p. 83).

Sobre a alimentação, conforme Neusa e Zelinda “era carne de porco (charque, feijão, arroz e farinha de mandioca)” (CORÁ; OLIVEIRA, 2010, p. 33). Além desses alimentos, Woloszyn cita “pão, erva para o chimarrão, banha, água e aguardente. A popular pinga tinha boa utilidade” (WOLOSZYN, 2006, p. 62). Mas, segundo a mesma autora, a água para beber não era suficiente caso a viagem se prolongasse, “levada em garrações, cerca de dez a doze, mas que acabava logo nos primeiros dias, já que cada trabalhador dispunha, em média, de um garrafão de água para beber em um período de pelo menos cinco dias” (OLIVEIRA, 2006, p. 83). O chimarrão, além da simbologia e da cultura, assim como a aguardente ajudava nos dias de frio intenso.

Ademais, no que tange a problemas gastrointestinais, doenças ou moléstias diante da exposição na balsa provocadas pela má alimentação, contaminação, bebidas, frio e desgastes físicos, o ex-balseiro Benhur Zeferino indicou que, para cada caso, adotava-se chás, ervas e remédios caseiros, “se levava em cima, não tinha o que parar, levavam o chazinho caseiro. Eu nunca me esqueço, a minha família odeia a essência de oline por causa de cachaça, feijoada, comida pesada, enxofre, coisa digestiva. Mas xarope, cada um sabia um remédio” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 21). Porém, se houvesse acidentes envolvendo ferimentos, doenças não controladas necessitando algum atendimento adequado (BELLANI, 1991, p. 241) e não podendo ancorar a balsa, cabia o socorro somente após a chegada ao destino.

Para a preparação dos alimentos, o ex-balseiro Abílio Xirello, conta que precisou aprender com o prático a preparar os alimentos em grande quantidade e também foi convidado a descer junto para cozinhar na balsa:

Então, ele me chamou lá para fazer boia. Eu passei o curso com ele, mas fazer boia e cozinhar o feijão. Preparava num panelão. Cozinhava o arroz, sabia botar o sal, cozinhava a carne. [*Cozinhava-se*] nas panelas, em cima da balsa, daí guardava. Nós guardávamos tem uns quatro palmos assim, em cima da balsa, alta, mais ou menos, quatro (4) metros. Lá nós botávamos a boia toda, lenha seca, tudo para fazer o fogo em cima da balsa. Daí eu temperava, botava o sal e tudo. (XIRELLO, Quilombo, SC, 06 de agosto 2018, p. 1-2).

A comida era reforçada, prato bem cheio, generoso, montado de comida, assim diziam alguns participantes. De acordo com os ex-balseiros, “era carneado um porco conforme os

tamanhos [...] uns levava cozida já numa lata de banha. [...] Comida mais forte. Daí levava galinha também em cima, matava ela quando precisava, levava tudo cru, no caso” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 2). Levava “tudo o que acendia em cima do rancho lá, secava lá com o sol, quando tinha sol, se não passava por cima do fogo, da fumaça” (ZULSZESKI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 3). Organizavam os alimentos crus ou pré-cozidos, em bastante quantidade para passar a viagem e alguns dias a mais, caso houvesse necessidade.

Mas, segundo o ex-balseiro Severino Schneider, nos últimos dias sobravam poucos alimentos, “o certo era feijão, arroz e carne. Mandioca ia até uma altura, logo daí ela já ia” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 1). E quando ocorria de perder o rancho em alguma manobra da balsa ou em pontos perigosos, Santos aponta que “em muitos casos, ao ultrapassar corredeiras, saltos choques com ilhas e rochas, todos os pertences se perdiam na água” (SANTOS, 2005, p. 65). Para esses momentos, o ex-balseiro Benhur Zeferino, que observava tudo da lancha que conduzia, afirmou que “as vezes afundava a parte da frente da balsa, corria para trás. Um acode o outro. As vezes o rancho, coberta, comida, ia todo mundo embora” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 20).

Dolores, filha de um ex-balseiro apelido de João da Cruz, recorda que seu pai contava quando estourava as balsas “eles não tinham comida, diz que estavam três dias sem comer. Terminou tudo, o rio não dava ponto de ir e eles parados lá. [...] de vez ficavam vinte (20) dias assim no meio, vai ou não vai por causa do rio” (SANTUCHES, D., Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 1). Nessas situações, existia o receio de não ter condições de esperar a próxima cheia, e conseqüentemente, ter que retornar e receber somente uma parte do percurso.

Em alguns lugares, mesmo não podendo ancorar a balsa, havia a possibilidade de adquirir suprimentos na viagem, tanto com os vendedores que ofereciam em barcos, quanto trocando com outras balsas. Valendo-se no rio quando no caminho terrestre a existência de pontos estratégicos socorria em casos de necessidade. Conforme o ex-balseiro:

Depois nas estradas, na viagem os chibeiros⁵⁷ vinham trazer com caico vender mandioca, galinha, o bandeirante. É os bandeirantes, todo, lá em São Borja, todo mundo ficava recebendo para os balseiros. Eles vinham, eles traziam, largavam um caico na frente, pegavam e nós já comprava tudo. Abastecia. [...] As vezes perdia tudo no rio, mergulhava [...] A tinha que seguir, emprestava, comprava. E outra emprestava para o compadre, a comadre, e assim vai. Tudo conhecido. (ZULSZESKI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 15).

⁵⁷ Os chibeiros: similares aos caixeiros viajantes, conhecidamente de vendedores ambulantes, o comerciante.

Ademais, as roupas e cobertores, também chamados pelos balseiros de forro, eram responsabilidades individuais, conforme Severino Schneider “cada peão levava os seus forros” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 2). Quando perguntamos que tipo de roupas geralmente se levava, ele destaca que “botas nem davam para levar, porque no caso se caísse na água, daí não nadava. E bombacha também, enchia a bombacha de água, era muito arriscado, [...] era chinelo de couro e nas últimas viagens que daí surgiu o chinelo de dedo” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 6). Muitas vezes a função de organização dos suprimentos ficava a cargo das esposas, Maria Schwartz recorda que “pegava uma mochila e colocava um pouco de roupa, os forros pra dormi” (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2), elas auxiliavam na preparação da viagem e nos afazeres domésticos, cuidando da propriedade e dos filhos.

Já os mantimentos alimentícios, normalmente quem se encarregava era o dono da madeira e o prático, a preparação ficava a cargo do cozinheiro, podendo ser um peão ou qualquer outro encarregado para a função. Segundo o ex-balseiro Eleodoro, que em muitas viagens desempenhou função de prático, enfatizou que a alimentação ele mesmo quem fazia, “levava assim de casa, [...] um pedaço de porco, carneava um porco botava metade em cima da balsa e comia toicinho, mandioca, essas coisas” (PAULA, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 3).

Apesar das dificuldades na preparação da comida, de não ter horário para se alimentar e da falta dela em alguns casos, o ex-balseiro Urbano, recorda de bons momentos, “o pessoal se organizava com pão, com todo o mantimento [...] mandioca, arroz, feijão, em maioria em balde, em panelão mesmo, em lata de dezoito litro. Então botava um álcool e cozinhava ali. Aquela mandioca, naquela panela [...] botava uns toicinhos no meio” (ALMEIDA, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 3). Em outro ângulo, para o ex-balseiro Bertholdo Simon (SIMON, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 2), a alimentação significava um dos momentos de descanso dos balseiros, pois quando passavam dias sem dormir, era o único instante que conseguiam se revezar para descansar.

O descanso era alternado porque, para muitos balseiros entrevistados não existiam previsões de paradas. Conforme Severino quando perguntamos sobre o descanso, ele destaca que não paravam à noite “só se precisasse uma. [...] Fazer uma defesa pra passar em tal lugar, daí atava nos remanso. Se não viajava dia e noite. No remanso é onde a água volta pra cima, então dali encostava pra ela parar. Amarrava e ficava ali (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 1). Ancorava-se a balsa somente quando o rio permitisse, ou de forma proposital, para facilitar a passagem de algum obstáculo à frente.

Por último, ao redor do rancho, quando a balsa ficava atada por um tempo até que as cheias retomassem e pudessem seguir viagem, as rodas de conversas, cantorias e violão não eram dispensadas. Conforme o ex-balseiro Benhur Zeferino, “era uma irmandade, cantava para nos alegrar no rio” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 20). Assim o rancho, além de servir como local de mantimentos alimentícios e de vestuário, um refúgio para descanso e de proteção contra intempéries, poderia ser um espaço de sociabilidade.

3.2.4 A navegação: peões e prático

Aquele que navegasse na balsa era chamado de balseiro. Um desses balseiros trabalhadores do rio foi reconhecido como essencial, o prático⁵⁸, o maior responsável pelo bom andamento da navegação, pela segurança dos trabalhadores da balsa e zelo do patrimônio. Segundo Woloszyn “para chegar a esse posto, era necessário fazer algumas viagens e, sobretudo, conhecer bem o rio e seus perigos” (WOLOSZLYN, 2006, p. 63).

Eli Bellani descreve-o:

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, ressorjos, ilhas e os chamados chefradores⁵⁹ que são as pontas de mata que avançavam sobre o rio. (BELLANI, 1995, p. 118).

Quanto mais viagens, mais experiência. Saber a época e hora certa de largar a balsa, reconhecer o nível do rio, destacar os obstáculos, e orientar os balseiros quando não havia visibilidade nenhuma, era sua função. E quando a incerteza também pairava sobre ele, o conhecimento do rio era indispensável, “ele deveria tomar grande cuidado com a neblina no rio Uruguai, pois ficava sem visão e a balsa poderia chocar-se nos barrancos” (WOLOSZYN, 2006, p 67). A responsabilidade e sua experiência eram fatores determinantes para o sucesso de uma viagem.

A balsa era entregue ao prático, conforme Bellani equivale “um mestre de navios” (BELLANI, 1991, p. 222). Para muitos balseiros, o prático era conhecido como capitão ou comandante, e a viagem só tinha maior segurança dependendo dele “perigoso sempre é, só

⁵⁸ Sobre a nomenclatura do prático, relacionando novamente com o caso dos Estados Unidos, Michael Williams refere-se a eles como mestres condutores, ou melhor, *master drive* – mestre motorista. Logo após a precedência da condução de toras se tornar uma das principais formas de navegação, a organização dos madeireiros se prestou para nomear mestres motoristas, encorajados por regulamentações estatais no Maine. (WILLIAMS, 1992, p. 174).

⁵⁹ Chefradores: expressão para obstáculos naturais, as pontas de mata que avançam sobre o rio.

que na balsa vai o prático. O prático é o comandante da balsa, ele tem que ter conhecimento dessas coisas” (CAMAROLLI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 6). Por isso, além da sua sapiência e reconhecimento, ele teria que aspirar segurança, respeito e confiança, como Neusa e Zelinda citam, o prático “era uma espécie de capitão do rio [...] o homem de confiança do madeireiro, pois também entregava a madeira ao comprador, recebia o dinheiro e pagava os peões” (CORÁ; OLIVEIRA, 2010, p. 33). Ademais, para Santos “o prático nada mais era do que um peão experiente” (SANTOS, 2005, p. 40).

Todavia, a sua função era primordial em quase todos os processos da atividade. Em alguns casos a sua função estendia para além da condução da balsa. Os balseiros ficavam sobre seu comando, a ele cabia à incumbência da convocação de peões, da largada da balsa, da orientação na navegação, comunicação com o condutor de lancha e os remadores, bem como, o pagamento dos balseiros por ordens do dono da madeira quando chegavam a seu destino. Recaindo para ele toda a responsabilidade dos balseiros e da balsa.

Sobretudo, a forma com que o prático se comunicava com os remadores e seu conhecimento em relação ao rio e a navegação, aspirava interesse em outros balseiros. Pois quanto mais viagens realizavam, mais práticas adquiriam, abrindo possibilidades para a função. É o que analisamos com as memórias de Oswalter Arruda que, além de indicar as orientações aplicadas pelo prático aos remadores, o seu ofício desperta o desejo em conhecer melhor as técnicas de defesa e reconhecimento sobre o rio:

[...] tanto faz a frente ou atrás, então a gente diz: É atrás? Porque quando o prático gritava: Puxa um pouco lá trás! Já dizia lá trás. Aqui na frente ele dizia: Puxa um pouco aqui na frente! Eles diziam quando é pra puxar pra Brasil ele dizia: Puxa um pouco pra Brasil! A turma já sabia: Puxa um pouco pra corrente! Então tinha que ser desse jeito. Um pouco se sabe que eu não conseguia conta, eu sempre tive vontade de saber quantos ilhote tem o rio, quantas corredeira tem o rio. E eu não consegui. Porque os práticos tem que saber tudo isso aí, passa um aqui, ele sabe qual é que vai passar de novo lá na frente. (ARRUDA, O., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 1)

Durante as viagens, cabia ao prático à orientação dos balseiros. Apesar disso, Santos problematiza uma controvérsia quanto à estima do prático e ao espírito de equipe, e enfatiza que “os empresários exigiam rigidez no tratamento dos peões, o que, muitas vezes, causavam rivalidade e desentendimentos entre eles mesmos e em relação aos próprios práticos” (SANTOS, 2005, p. 43). Ao mesmo tempo, qualquer deslize do peão ou do prático implicava diretamente na perda de confiança e de sua função.

Mas um prático nada seria sem ter consigo uma equipe de bons peões e remadores, pois ajudavam na montagem da balsa e na condução da embarcação. Segundo Santos “o peão

era aquele que fazia qualquer atividade, porém ainda não tinha a prática ou a confiança dos empresários ou donos da madeira para comandar a balsa” (SANTOS, 2005, p. 40)

Segundo Bellani, “a balsa, dependendo da quantidade de madeira, era levada por 5 a 10 peões” (BELLANI, 1991, p. 225) ou conforme Santos “calcula-se que, para cada cem dúzias de madeira que compunha uma balsa, era necessário um peão para auxiliar no trabalho. Portanto, [...] uma balsa com seiscentas dúzias ser comandada pelo prático e mais cinco ou seis peões” (SANTOS, 2005, p. 40).

Fotografia 15: Balsa e os balseiros: os remadores



Fonte: Vista parcial das balsas do Rio Uruguai, grupo de balseiros na década de 1940 em Chapecó-SC. Balsas e Balseiros. Coleção Cidade Chapecó. **Acervo iconográfico digital CEOM/Unochapecó**. Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom>>. ID: ccco0154. Acesso em: 20 fevereiro de 2019.

Na Fotografia 15 podemos destacar, além do rancho e da madeira que formava a balsa já analisados anteriormente, a quantidade de peões para cada remo e a posição em que os remos foram instalados. Sem contar no barco motorizado ao lado da balsa que também não passa despercebido. Segundo Bellani, “utilizavam por dois ou três remadores tanto na parte dianteira, como na traseira da embarcação, havendo, ainda, o revezamento natural entre eles”

(BELLANI, 1991, p. 226). A exemplo da fotografia, o ex-balseiro Severino Schneider indica ser necessário, pelo menos, dois remadores:

[...] pegam em dois aqui e leva, ergue e traz para atrás, e daí calçava ali nas estriveira e ergue para ele pegar na água e afundar. Mais aqui, ficava mais ainda, mais pesado e tinha que rema. O peão sabia que, conforme o lugar tinha que quebra [...]. Já a pá era uma tábua, era meia tábua, eu digo, de comprimento. Precisava de dois metros e setenta e cinco daqui ali, e trinta de largura, que pegava a água e fazia resorjo (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 9).

Os remos tinham mais a função de direcionamento, ao contrário do que se pensa que serviam para impulsionar, pois na balsa a manobra era impossível. De acordo com o ex-balseiro Severino Schneider, os remos eram confeccionados a exemplo de um “barrote três polegadas por seis. No caso, usamos três por doze, abria no meio dava dois, dois cabos de remo. E a pá era dois metros e setenta e cinco por trinta, e tinha que forcejar” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 9). Já onde calçava o pé dos remadores, “onde tinha o remo, chamava toleteira, essa era a estrivera, toleteira, com tarugo pra firmar o remo” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 10). Sobre a madeira que as peças eram formadas, Heitor Angeli indica que “esses remos de uns oito metros de comprimento eram feitos de madeira menos propensa a quebrar. A preferência era para o guatambu e a gramixinga marfim⁶⁰ [...] eram muito bem falquejados e alisados para dar maior conforto e melhores condições de remar” (ANGELI, 2000, p. 57), ou seja, o remo era uma espécie de peça artesanal confeccionada pelos balseiros.

Para manter a balsa no curso do rio era necessário desviar os obstáculos aparentes. Conforme o ex-balseiro remador, necessitava alinhá-la, “desviar de ela ir na ilha, puxar ela na dianteira os dois puxando, para ela vim inteira e desviar, ou, se ia para o mato daí só uma ponta da frente puxava um pouquinho só para endireitar, só para alinhar, sempre reto” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 10).

⁶⁰ Reconhecida como Pau-Marfim, *Balfourodendron riedelianum*. Também chamada de Guatambu blanco, na Argentina. No Brasil assume os nomes de: farinha-seca (São Paulo e Santa Catarina); farinha-seca-branca; gramixinga; guamuxinga; guarataia; guataia; guataio; guatambu (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul); guatambu-branco, (Espírito Santo); guaximinga; marfim (Bahia, Paraná e São Paulo); mucambo, pau-chumbo, pequiá-branco e pereiro-preto (Bahia); pau-cetim; pau-liso e pequiá-marfim, (São Paulo); pequiá-mamão, (Santa Catarina); e pequiá-mamona. Sua forma biológica “árvore caducifólia. Presume-se que essa espécie apresenta diferentes ecótipos, pois frequentemente são encontrados exemplares com folhagem durante a estação de descanso fenológico. Comumente com 6 a 20 m de altura, podendo atingir até 35 metros”. CARVALHO, Paulo Ernani Ramalho de. Circular técnica: Pau-Marfim (*Balfourodendron riedelianum*). Colombo, PR, dez. 2004. Disponível em: <<https://ainfo.cnptia.embrapa.br/digital/bitstream/CNPF-2009-09/41449/1/circ-tec93.pdf>>. Acesso em 21 de junho de 2019).

Quando foi perguntado aos ex-balseiros remadores como se orientavam no escuro, Urbano Almeida enfatiza “ah mas tinha o práctico. O práctico, gritava assim, Brasil na frente e corrente atrás, daí o pessoal virava para o Brasil e daí remava para a corrente. É por causa dos remos para endireitar as balsas pra balsa não ir no mato” (ALMEIDA, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 1). De acordo com o ex-balseiro, condutor de lancha, Benhur Zeferino, a orientação e comunicação era por sinais de luz, emitidos pela lancha do barco e, principalmente pela lanterna do práctico:

Eu olhava na lanterna quando ele quisesse me chamar aqui, e que tinha perigo, uma coisa que ele quisesse ir mais acelerando, então a lanterna era para mim acelerar. E quando ele focava em mim que estava passando já, passou o perigo, ele fazia assim (sinais de gestos com a mão, piscando), diminuía. E quando ele queria que largasse cabo e viesse com a lancha para o remorque – quarenta (40), cinquenta (50) metros – então ele focava em mim e trazia no pé dele, aí eu debreava, largava o cabo e vinha ali abastecer. Então era tudo por sinal, eu não enxergava (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 12).

A lancha além de indispensável para a balsa remorque, auxiliava na própria orientação por visibilidade dos faróis. Segundo o ex-balseiro Severino Schneider, o condutor da lancha “tinha que saber como é que dava força para [*a balsa*] alinhar. Tinha um [*farol*] que era claro o vidro e um que era vermelho, sabia qual era para olhar o remorque e vim alinhando” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 5). Mesmo havendo a lancha, o práctico não era dispensável, era ele quem orientava o condutor da lancha, “o práctico, ajudava o lancheiro. [...] Só os remadores, tinha que ir o práctico em cima, o cabeiro que era o que jogava o cabo largando pra lancha puxar. E mais um pra fazer comida e reforçar a ajuda se precisava” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 12), o que poderia desobrigar, nesses casos, eram os peões remadores.

Outra situação importante no quesito navegação, era diante dos limites do rio sendo brasileiro ou argentino, como procedia se a balsa quebrasse em lado Argentino do rio. Nesse caso, os balseiros poderiam amarrar as madeiras novamente, não havia proibição, obviamente tirando os casos de roubo, o Estado não intervinha nesse quesito. Segundo o ex-balseiro remador Severino “no Rio Pardo tinha o remanso, logo para baixo tem a Fortaleza, a pedra, e aquela pedra se não entrar bem vai direto na pedra. E daí demora porque é uma água ligeira, mas daí pode atar em qualquer lado se tive remanso” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 4). Assim, mesmo que a balsa sofrer algum tipo de avaria, os balseiros poderiam aportar.

Em muitos pontos havia os temidos remansos, para Severino, os mais difíceis eram o Remanso dos Morto e o do Pardo, “era remanso que não largava mais a balsa [...] Chegava lá, o remanso pegava e voltava, perdia a enchente alí. Se não tinha um remorque, uma lancha pra tira não saia mais. Era triste o cara fica aí rodando. (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 4). Nesses lugares, os remadores precisavam escapar para que a viagem não fosse comprometida.

Se houvesse falha na navegação, colocava em risco não só a própria vida, mas, em mesmo grau a de seus companheiros (BELLANI, 1991, p. 225). Necessitava de confiança e trabalho em equipe. Porém, pressupondo um grau de dificuldade, os balseiros remadores da dianteira da balsa “eram os maiores prejudicados no caso de haver acidentes. A eles cabia dirigir e manter a balsa no meio do rio ou no ‘fio do rio’ na expressão popular; aos outros desviar das pedras, ilhas ou ainda de outras balsas que viajavam paralelas” (BELLANI, 1991, p. 226).

Se não bastasse se preocupar com o bom rendimento da própria balsa, ainda tinham que cuidar para não se chocar com outras embarcações, o acúmulo de balsas em períodos de cheia era considerável, “em certas épocas era tanta madeira, que era quase inevitável o choque de balsas na superfície da água. Eram tantas as balsas que, por vezes, tornava-se fácil amarrar uma na outra e formar um grande lastro de madeira sobre as águas do Uruguai” (SANTOS, 2005, p. 64). Nesse sentindo, o ex-balseiro Urbano Almeida recorda de um desses momentos:

Nós uma vez fomos acho que uns cem balseiros embolado um atrás do outro e gritavam: Quem é o prático? É o Eurico Schwart; quem é o prático? É o Juca Schneider; quem é o prático? Ede Schneider; quem é o prático? Dalponte; quem é o prático? É o Vitório Rodrigue; quem é o prático? É o... aquele outro... João Maria Garcia; quem é o prático? É Adelcio Pinheiro; quem é o prático? É o de Matto; quem é o prático? Candúcho, precisa ata madeira do Gandúcho; quem é o prático? Adelcio Pinheiro. [...] De repente a balsa foi ao mato pra frente e agarrou o chafariz e subiu tudo lá... Quem é o prático? Não tem, não tem! (ALMEIDA, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 1).

O interessante nesse relato é com relação à narrativa descrita, nela conseguimos pressupor informações sobre o aglomerado de balsas, balseiros e práticos, mas também perceber que dos momentos difíceis e ruins, a recordação que fica normalmente é transformada em positividade.

3.3 “A balsa se debulhava no marretão⁶¹”: as adversidades como elementos de formação

O sucesso da viagem tanto no sentido econômico como humano, dependia da habilidade dos balseiros e, principalmente, do prático de balsa em função do perigo da embarcação esbarrar em algum obstáculo, encalhar ou quebrar. Por isso, conhecer o rio e o percurso, realizar defesas, e saber se comunicar na navegação eram fatores imprescindíveis para se concluir a viagem com segurança.

Para os balseiros não era só uma questão de “vender o rio” – na expressão popular – ou como descreve Bellani “a viagem de balsa não dependia só do volume de água, mas também de vencer as centenas de quilômetros até o destino” (BELLANI, 1996, p. 203). Posto isto, indiferentemente se o rio estava cheio o suficiente, no leito do rio a balsa precisava percorrer cada ilha, cada remanso, corredeira, cada curva e cachoeira, o fato do rio estar em ponto de balsa, só iria comprometer menos durante o trajeto.

Nelso dos Santos reforça o sentido de coragem que historicamente se constituiu desses personagens ao fazer uma comparação diante dos “perigos desta viagem, até para os dias atuais seria, no mínimo, uma aventura ou um esporte extremamente radical” (SANTOS, 2005, p. 52). De acordo com Neuza e Zelinda “os balseiros enfrentavam muitos perigos como: tempestades, pedras no meio do rio, corredeiras e ressorjos, mas o maior obstáculo era a passagem no Salto Yucumã, o ‘salto grande do Uruguai’ como era conhecido” (CORÁ; OLIVEIRA, 2010, p. 34). O perigo era feio, conforme o ex-prático Eleodoro de Paula explicava com suas palavras. Para ele, nos lugares de maiores dificuldades, “a balsa se debulhava no marretão”⁶² (PAULA, 2014, p. 2) e, para seguir a diante, necessitava reconstituir a embarcação ou mesmo, retornar e recomeçar tudo novamente.

Contudo, é inegável que as adversidades, os perigos enfrentados e a superação dos obstáculos moldavam o balseiro. A formação do sujeito balseiro também perpassa pelas dificuldades. As técnicas de condução, as defesas e manobras, o conhecimento de cada ilha, corredeira, ressorjo, marreta, curvas, saltos, ondas e a ação dos ventos faziam com que esses indivíduos se constituíssem. São momentos que guarda em suas memórias e que, posteriormente, reforçam a representação do balseiro visto como herói, dotado de força e coragem. Além desse sentido, as memórias dos momentos difíceis são lembradas pelos balseiros como um tempo de dificuldades, mas também de aventuras rumo a um mundo

⁶¹ Marreta ou marretão: ondas fortes que se formam no rio, atingiam com violência a balsa. Expressão para “força de um martelo”.

⁶² Trecho da entrevista concedida pelo ex-balseiro prático Eleodoro Oniana de Paula (PAULA, 2014, p. 2).

desconhecido, ou como diz a letra de Barbosa Lessa (1978) para “rever maravilhas que ninguém descobriu”⁶³.

3.3.1 Os desafios e perigos

Analogicamente comparando, se naquele modelo estadunidense de condução de toras pelo rio, em que o condutor fica em cima da madeira roliça somente com o apoio de remos já ocorriam acidentes, afogamentos e esmagamentos com outras conduções (WILLIAMS, 1992, p 173), no caso dos balseiros do rio Uruguai, no Brasil, não era diferente. Exceto, pelo fato das madeiras estarem amarradas uma as outras, sofrendo oscilações devido à pressão da água e a movimentação das toras, o mesmo grau de periculosidade – se não mais elevado – a balsa oferecia a seus tripulantes.

Já mencionado, alguns lugares eram denominados conforme os obstáculos enfrentavam no percurso, “os balseiros tinham um nome para tudo” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 9). De acordo com Bellani os “remansos ou corredeiras são lembrados não só pelo fato de servirem de orientação durante a viagem, mas, principalmente, pelos perigos maiores que ofereciam à tripulação” (BELLANI, 1991, p. 237). A título de exemplos, conforme o ex-balseiro Benhur Zeferino explica “tem um lugar chamado Nove Volta, leva vinte e quatro (24) horas para passar, o rio é largo o remorque vai arrodando, não tem perigo, não tem nada no meio” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018), ou ainda, como recorda o ex-balseiro Eleodoro de Paula “enxergavam que estava branqueando a água lá, era o Macaco Branco” (PAULA, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2). Assim, a nomenclatura por características e graus de periculosidade facilitava a lembrança dos obstáculos do percurso.

Quando se menciona os perigos e os trechos mais difíceis de passagem, muitos autores e participantes citam diferentes pontos, inclusive com nomenclaturas próprias. Segundo a descrição de Altair Folador:

As balsas enfrentavam obstáculos a cada passo. O primeiro deles era o perigoso remanso de Uvá, logo abaixo do estreito de Marcelino Ramos. A seguir vinham o remanso do Tigre, a ilha da Rapadura, a cachoeira do Macaco Branco – logo abaixo de Mondaí e a Fortaleza que era uma grande pedra no meio do rio Uruguai entre RS e SC. No trecho entre o Brasil e Argentina, no RS, os acidentes perigosos eram: a cachoeira do Santo Grande; o remanso do Bugre; Nove Voltas; ilha de Santo Egídio,

⁶³ Trecho da música “Balseiros do rio Uruguai” do compositor Barbosa Lessa e instrumentista, Cenair Maicá.

e ilha de Santa Maria, cheias de “bretes”⁶⁴ e o remanso de São Xavier. As ilhas possuíam “bretes”, desvios estreitos e cheios de arbustos que enganavam a balsa atraindo-a para becos sem saída, aí ficando encalhada. Isto significa o fim da viagem. O bom balseiro sabia desviar as ilhas ou pedras existentes no meio do rio, mas a operação deveria começar com vários km de antecedência. Essa era a função do “prático” que conhecia o curso do rio palmo a palmo. Os remansos dos quais o mais perigoso era Uvá, atraíam as balsas para uma espécie de redemoinho, que engolia os pelotões de toras e tábuas devolvendo-os moídos. As pessoas tragadas pelos remansos não mais voltavam à flor da água. Entre os últimos grandes obstáculos havia a cachoeira Salto Grande. Nas enchentes, suas águas se precipitavam a uma velocidade de 110 km por hora. Os balseiros venciam este trajeto em nove minutos. (FOLADOR, 1991, p. 47)

Mesmo de forma intensa, Folador indica alguns pontos considerados por balseiros como dificultosos. Os remansos surpreendiam os tripulantes dados os redemoinhos que surgiam. Já no Salto Grande, as precipitações da água faziam as balsas navegar em grande velocidade. No quesito quilômetros por hora, ou velocidade, o ex-balseiro Benhur Zeferino pressupõe, em certos pontos podia se chegar ao máximo de 60 km/h dependendo do tamanho da balsa. Como ele só trabalhava com a lancha quando necessitava do remorque, o peso e o tamanho da balsa, além do atrito da água, também influenciavam na velocidade. Segundo ele:

Depende o local. Perto de Chapecó, no Rio Chapecó, Águas de Chapecó ali era um lugar de muita velocidade conforme a caída. Agora o Salto Yucumã, quando está nesse nível aí [...] É o Salto mais longitudinal do mundo. São dezoito (18) quilômetro se passando em poucos minutos. Tem marreta mais alta do que essa casa. Então tu tinha que escolher, a lancha que eu tava, se ela fosse pequena colocava de lado, ela vira e entra água, então eu fechava as janelas, botava ela de bico e, a marreta vinha daqui e tinha que cortar ela no meio. [...] E a hélice se sai fora d’água ela ronca, dá um ronco triste, é um grunhido porque ela pega o ar, aí quando ela entra na água ela puxa. (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 19).

Além da velocidade atingida nesse ponto, cada movimento que realizavam determinava o sucesso da passagem. Segundo Nelso “o trecho mais perigoso era, sem dúvida o Salto Yucumã, a Pedra da Fortaleza, o Macaco Branco, Santo Isídio e Santa Maria” (SANTOS, 2005, p. 56). Para Tedesco, os maiores perigos em ordem crescente eram as pequenas ilhotas, “o saltinho do Lameu, a Rapadura, a Ilha do Chapecó, a Corredeira Comprida, Passarinhos; adiante vinha as Ervas, a Fortaleza, Macaco Branco, Salto de Macunã; [...] o resorjo do Cipó, as Nove Voltas, o Santinho do Sertão, a Corredeira do Santo Ezídio, a Cancha de Santa Maria” (TEDESCO, 2002, p. 222). Muitas vezes o obstáculo não era cerne da dificuldade, mas sim o trecho em que desembocava, quebrando a balsa em um dos pontos,

⁶⁴ Brete: passagem estreita do rio. Desvio estreito. Popularmente chamado de “beco”.

comprometia o resto do percurso, pois somente quilômetros à frente é que conseguiriam ancorar a balsa.

O salto Yucumã popularmente conhecido como Salto Grande, já foi nominado por balseiros e autores de diferentes maneiras, Macunã (Tedesco, 2002, p. 222), ou Mucunã (BELLANI, 1991, p. 238), e em língua guarani, *moconá*, que significa “que tudo engole”, fazendo jus ao seu grau de perigo. Seguindo a descrição do jornal *Correio Riogradense* (1974), o “canalão”⁶⁵ era:

[...] como numa clareira, a passagem abre-se para uma extensão de 1800 metros contínuos de queda de água, sobre o fundo verde-azulado da serra. É na descida da Serra do Mar o Continente que o rio Uruguai vai colhendo seus afluentes Peperiguassú, do lado catarinense e argentino e o rio Várzea, em território gaúcho. Abaixo das fronteiras da Argentina, Rio Grande do Sul e Santa Catarina, o Rio Uruguai ganha velocidade e, correndo sobre o penedo da margem daquele país, o Salto de Yucumã cai para o lado brasileiro a uma altura de mais de 20 metros. A queda, cortada em muitos pontos por rochedos salientes, pode ser apreciada em toda sua extensão a uma curta distância. Separando terra brasileiras e argentinas, o canalão do Rio Uruguai que percorre as Cataratas do Yucumã estreita-se, alarga-se, aprofunda-se até chegar ao Porto Garcia onde ainda não foi possível determinar a profundidade exata, mas admite-se ser de quase cem metros. (CORREIO RIOGRANDENSE, 26 de jun. 1974, p. 18).⁶⁶

Embora considerando a época da publicação, posterior ao recorte da atividade com as balsas, na edição do ano seguinte do mesmo jornal, ao referir o Salto Yucumã, destaca que o “acesso às cataratas do Yucumã é uma aspiração muito antiga dos portolenses e dos moradores da região. Antes de concluída a estrada, as únicas vias de acesso era as águas”⁶⁷ (CORREIO RIOGRANDENSE, 25 de jun. 1975, p. 18). Ou seja, mesmo mais de uma década decorrente, ainda reportam sobre o rio como via pública, seja nas balsas para o comércio de madeira, quanto para as balsas de travessia, por exemplo.

⁶⁵ Denominação utilizada pelo editor desconhecido para se referir ao Salto Yucumã, caracterizando-o como um grande canal no curso do rio Uruguai. *Correio Riogradense* (1974).

⁶⁶ Artigo completo publicado com o título: O SALTO YUCUMÃ. *Correio Riogradense (RS)*, 26 de junho de 1974, n. 25, p. 18.

⁶⁷ Artigo completo publicado com o título: CONTINUA MELHORAMENTOS NO PARQUE NACIONAL YUCUMÃ. *Correio Riogradense (RS)*, 25 de junho de 1975, n. 25, p. 18.

Ilustração 16: Salto Yucumã (1975)



Fonte: Vista parcial do Salto Yucumã (1975). *Correio Riograndense (RS)*, 25 de junho de 1975, n. 25, p. 18. Acesso em: 28 abril de 2019.

Adiante, em conformidade com Santos, nesse trecho do rio quebrar um quartel de balsa era rotineiro, dado a bravura das águas do Salto Yucumã (SANTOS, 2005, p. 56). Para proteger a balsa na queda d'água, Woloszyn afirma que “era necessário coloca-la na entrada do canal. Pra tal, o prático ordenava o recolhimento dos remos. Quando a balsa chocava-se com as marretas, [...] o primeiro pelotão subia e cortava o fundo” (WOLOSZYN, 2006, p. 66). Ou seja, para maior segurança, os balseiros ficavam no centro da balsa ou a partir do terceiro quartel, como explica o ex-balseiro Eleodoro de Paula “eu corri de prático, cuidar os peões. Até num lugar perigoso, mandava os peões tirar os quartéis da frente mandar para o terceiro quartel pra maré não ter perigo, que as balsas vem e se debulhavam [...] desmanchavam” (PAULA, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2).

Depois que a balsa já estava alinhada para o salto, não havia muito que fazer no sentido da condução da balsa, conforme Noeli, “permaneciam [...] agarrados às toras, pois nas pontas era perigoso, devido às ondas motivadas pela agitação das águas e deixavam que a força das águas os levassem. Ninguém estava protegido” (OLIVEIRA, 2006, p. 92). A passagem do Salto Yucumã, sem dúvida reservava grandes emoções, a comparação que o ex-balseiro prático Dante tem sobre esse obstáculo merece atenção:

O Salto todo mundo tem medo o senhor pode... Então cruza Macaco, e depois tem aquela água parece. De longe o senhor vê, acho que vê como daqui em Chapecó um rebanho de ovelha pulando um atrás do outro e as marretas. Daqui a Chapecó enxerga, uma marreta em cima da outra "pie-pie-pie" é o Salto. Tudo faz o pedido, tira o chapéu, bem assustado dá um mijadeira e, seja o que Deus quiser. E daí solta bem no meio, que daí não tem problema. E um remorque que nós estava descendo, tava na nossa frente do lado da Argentina, tem um perau de pedra e tacou o remorque lá, virou numa bola assim ó. Então isso eu vi, e nós e sofremos aquela, no mais era uma boniteza (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 7-8)

O fato de recordar sobre as estratégias na passagem desses obstáculos denota-se como hoje, os balseiros remanescentes recordam aquela experiência, destacando situações adversas, inclusive da própria paisagem por onde passavam. O medo vivenciado se transforma em humor nas rodas de conversas. Outro ex-balseiro, Eleodoro de Paula também considera alguns pontos do percurso como difíceis, ressaltando que era perigoso, “mas para o pessoal era mais em conta, viajava igual. No Salto Bravo, Macaco, como dizia era brabo. Enxergavam que estava branqueando a água lá era o Macaco, desce um marretão que fazia” (PAULA, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2). Mesmo assim, segundo ele, “o Salto era pior, quando a balsa, um quartel baixava lá em baixo, outro subia lá em cima. Chegava a empinar a balsa, um pedaço no outro. Aquele marretão brabo, forte” (PAULA, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2). Nesses casos, a ponta da balsa ficava submersa de tal forma que a traseira emergia tornando o controle da balsa ainda mais volúvel.

O ex-balseiro, Oswalter Arruda destacava que era inseguro fazer o percurso nesses dois pontos do rio Uruguai, “os perigos nós, não, fazia a conta, era coisa feia. No Macaco já é uma corredeira braba” (ARRUDA, O., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2). Igualmente o Salto Yucumã para ele era o maior de todos os perigos, “você não enxergava os da frente, de tão grande que ela é. Então, por isso, já tem que ir. Pra cruzar no Salto, tem que ser uma enchente bem boa, porque se não for boa ela pode bater nas pedras, [...] ela debulha” (ARRUDA, O., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2). Muitos outros participantes têm considerações dos obstáculos e experiências dos mesmos locais acima citados, cada um deles recordam esses de maneira muito particular.

Embora já mencionado, para não acontecer acidentes, a descida da balsa tinha programação para passar nesses trechos, o ex-balseiro Benhur Zeferino recorda de passagens que esse fato era determinante “tem horário para sair do Goio-En para não pegar o Salto Yucumã lá de noite. Pega a Fortaleza [antes] de Itapiranga, depois pega o Macaco, o rio Peperi, logo em baixo tá o Vermelho. E não tem onde parar ali, quebrou no começo, aí vai” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 14).

Para alcançar bons resultados, os balseiros tiveram como desafio um caminho longo e cheio de perigos. Conforme Woloszyn “os primeiros dias, depois que saíam de Itá, era os mais atribulados, pois havia muitas corredeiras e ilhas, que exigiam mais atenção e destreza dos profissionais” (WOLOSZYN, 2006, p. 64). Se o ponto de partida era o Goio-En, “após uns três quilômetros deparavam-se com a ilha do Cerne. Essa não atrapalhava a viagem, desde que a balsa fosse bem conduzida” (BELLANI, 1991, p. 236).

Além dos obstáculos geográficos físicos, o rio também reservava algumas surpresas como os: redemoinhos e ressorjós, que devido sua força centrífuga, sugavam as balsas desmontando-as; marretas, estouros d’águas e ondas que atingiam a embarcação com violência. As intempéries também eram sinais de preocupação. Além de tempestades, ventos fortes atingiam as balsas. Bellani (1996) cita como exemplo, quando os balseiros passavam pela chamada Santa Maria, quase no final do percurso, também conhecido como Cancha de Santa Maria “com mais de 1500 metros de largura e água parada. O maior problema, entretanto, era o vento que provocava grandes ondas, ‘marretas, ou os ‘estouros’ de água. Aqui os acidentes podiam acontecer devido ao estado das balsas, após alguns dias de viagem”. (BELLANI, 1996, p. 205).

Sem contar nos obstáculos não aparentes, havia a dificuldade de se navegar de noite e durante o inverno, quando o rio Uruguai ficava coberto pela neblina. De acordo com Bellani, “impossibilitava de enxergarem o que tinha pela frente. Ou ainda tornava difícil se localizar que altura da viagem haviam atingido” (BELLANI, 1996, p. 206). Para minimizar essas situações, Noeli Woloszyn Oliveira destaca que “os balseiros tinham que estimar, apoiados na duração da viagem [...]. Eles procuravam, igualmente, se comunicar entre si, [...], para obter maior segurança na perigosa viagem por entre a névoa” (OLIVEIRA, 2006, p. 93). Bellani também ressalta que “o relógio e o eco dos gritos ou assobios dos balseiros permitiam que os mesmos pudessem orientar-se e determinar mais ou menos em que ponto do trajeto se encontravam” (BELLANI, 1991, p. 239). Sem uma visão a balsa poderia chocar-se nas encostas do rio ou em outro obstáculo natural.

Nesses momentos, exigia-se ainda mais habilidade do prático no quesito conhecimento do rio e do percurso, além da prevenção dos obstáculos. Na percepção do ex-balseiro e condutor de lancha, Zeferino, a confiança no seu comandante era fundamental “o prático de noite não pode sair da ponta. Era eu e o prático, porque você sai depois da cerração, não sabe para que lado está o rio, não sabe nada. Mas o prático, ele sabe tudo” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 3). Para que tudo ocorresse corretamente, além da comunicação entre os balseiros, o prático era fundamental dada às circunstâncias.

Sem dúvida, ocorriam acidentes fatais no percurso, como Santos problematiza “embora sem registros oficiais não há como negar que ao longo de meio século centenas de acidentes fatais aconteceram na região e ao longo do rio Uruguai desde o Goio-En” (SANTOS, 2005, p. 43). Segundo Eli Bellani, “apesar de frequentes os acidentes, nem sempre causavam perdas de vidas humanas. Os balseiros limitavam-se, apenas, a dizer que houve muitas, sem oferecer maiores pormenores” (BELLANI, 1991, p. 240). Mas alguns balseiros recordam de acidentes ocorridos no rio considerando obstáculos por onde passavam, o ex-balseiro Severino Schneider contou sobre um conhecido que faleceu no Salto Yucumã:

Ali no Salto morreu um [*fulano com sobrenome*] Trave, aí do Guatambu. Sabe subiu a balsa na ilha e daí arrebentou. Ficou uma parte lá e eles foram querer dar uma espiada pra trazer e a espia⁶⁸ de aço ela faz aquela croque e enrolou na perna dele. E daí em vez de eles darem uma espiada. Claro que é um acidente atorar a perna, mas não atorou a perna e ele foi. Não, daí foram querer desenrolar, cada vez [*enrolava*] mais, porque ela ia puxando lá e alisando lá e fazendo mais croque. E daí chegou ali e foi para a água, ficou amarrado na água, caiu e foi para o fundo d'água, porque daí uma espia de aço aí cem, cento e poucos metro. (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p 2).

Para além dessas situações, é necessário fazer um adendo quando se caracteriza o trabalho dos balseiros sendo algo perigoso, o desgaste físico e os problemas relacionados à saúde em decorrência do trabalho com a balsa também merecem atenção. Conforme Santos convém não esquecer que “durante a noite, rio abaixo, dormindo molhado, se aquecendo nas brasas, entre outras peripécias, era coisa perfeitamente normal [...] O desgaste físico foi tanto que muitos se foram tão cedo” (SANTOS, 2005, p. 57). Segundo o autor “com certeza inúmeras doenças comprometeram futuramente a tranquilidade e a própria vida de tantos ex-balseiros. Para muitos o que se ganhou nas viagens não compensaria o sofrimento, angústia e o abandono que a própria atividade os levaria” (SANTOS, 2005, p. 43). Dificilmente os balseiros remanescentes, não sofreram algum mal de saúde proveniente da atividade.

3.3.2 Identificação e roubo de madeira

Considerando os pontos críticos de passagem do rio Uruguai, a perda de madeira era inevitável e muitas espécies apodrecem no fundo das águas. Contudo, para além dos perigos enfrentados, acidentes com quebras de balsa, dificuldade para recompor as partes desgarradas, os balseiros afrontavam ainda o roubo de madeira.

⁶⁸ Espia: cabo que servia para atar a balsa e os remos, número de quatro por peça intermediária.

Para minimizar os efeitos do roubo e extravio de madeira, permite-se voltar no exemplo que ocorreu nos Estados Unidos, quando havia muitos condutores de toras usando o mesmo sistema fluvial, Michael Williams aponta que:

Em 1813 havia tantos madeireiros no Hudson que as marcas de registro tinham que ser registradas no escritório do caixeiro municipal de Queensbury, e regulamentos semelhantes seguidos para o rio Ausable (New York) em 1825. Esta cooperação de necessidade foi agora agravada pela intervenção do Estado e legislação como a madeira o negócio de transporte tornou-se mais complexo. Em Maine, já em 1821, o Estado interviu através da promulgação de legislação para prevenir e punir roubos, porque o “levantamento de troncos” comum como o farfalhar se tornaria mais tarde. (WILLIAMS, 1992, p. 173).

Nesse caso estrangeiro, muita confusão e contenção surgiram quando os rios se tornaram mais e mais lotados com os operadores de transporte de madeira, cada um tentando levar seus troncos para a serraria e, finalmente, para o mercado consumidor. Contudo, para regulamentar, desenvolveu-se um conjunto elaborado de marcas de toras para que os identificáveis, assim os roubos cessaram e os motoristas pagaram as taxas.

Se analisarmos o caso dos balseiros do rio Uruguai, podemos encontrar algumas semelhanças, como a superlotação do rio em certas épocas do ano quando se tinha várias balsas descendo até os portos estrangeiros, ou ainda com relação a marca da madeira indicando a origem ou o dono do material. Cabe destacar que “toda a madeira era identificada com uma sigla ou com as iniciais do seu proprietário para que, em caso de extravio ou roubo pudesse ser identificada” (SANTOS, 2005, p. 40), ou ainda, como diz Woloszyn “cada patrão possuía uma espécie de matelo, como uma marca” (WOLOSZYN, 2006, p. 68), servindo de “símbolo de registro do madeireiro [...] principalmente no caso de acidentes, quando muita madeira era extraviada ou mesmo em caso de roubo” (BELLANI, 1991, p. 220). Isso facilitava o controle de madeira e a identificação dos donos do material transportado.

Acrescenta-se o fato de que próximos a locais de perigos, estavam “homens esperando para pegar as madeiras desgarradas para vende-las clandestinamente” WOLOSZYN, 2006, p. 66). Para Altair Folador, ladrões de madeiras eram castelhanos “ocorriam com mais frequência os estouros da balsa. Abaixo delas castelhanos formavam verdadeiras quadrilhas de grilagem de toras ou ‘molhos’ de madeira soltas, os quais reuniam em novas balsas levando-as para São Borja e Uruguaiana” (FOLADOR, 1991, p. 48). Porém, analisando fontes orais, os saqueadores nem sempre transcorriam da parte vizinha, o ex-balseiro Benhur Zeferino, recorda que até os brasileiros ficavam à espreita de uma quebra de balsa:

Tinha que amarrar e juntar o que puder. Dependia dos colegas, cada um pegava a madeira, as torras e tinha uma marca na ponta da tábua, cada dono de madeira tinha uma. Colava na ponta uma cola aí: ‘Olha é do fulano’; falava: ‘Olha peguei madeira tua’. Eles usavam porque daí entrou ladrão, o chibeiro levava. O brasileiro, olha, não tem pior que os brasileiros (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 14).

Conforme o ex-balseiro, o roubo poderia até ocorrer com a marca confirmando propriedade ou quando era retirada da madeira, mas essa identificação era necessária tanto para os balseiros quanto para o empresário. O emblema com a sigla do dono da madeira facilitaria o reconhecimento do produto numa eventual remontagem de balsas quebradas, madeiras desgarradas ou extraviadas, bem como, para prevenir possíveis apropriações indébitas e vendas clandestinas.

3.3.3 O retorno da viagem: o fim ou o recomeço

Pressupõe que a sensação de dever cumprido e o clima de alegria pela chegada ao seu destino tomava conta dos balseiros, que acenavam na entrada do porto. Muitas vezes com o pagamento em mãos, mas com a sua partida e retorno já programados para a próxima viagem, como Zeferino afirma “assim que eles chegavam, o dono da madeira já estava botando madeira nas margens do rio para fazer outra balsa” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 8).

A recepção pela população que aguardava a chegada da madeira para iniciar as negociações, e aos balseiros para movimentação do comércio e festividades locais, mobilizavam São Borja. De acordo com os participantes, alguns patrões já estavam à espera deles e da balsa, em outros casos, quem os aguardavam eram intermediários ou o comprador de madeira. E com isso os portos de chegada eram tumultuados de balsas, balseiros, empresários e comerciantes locais, conforme Dante:

[...] atava no Saladeiro, à Barra de Camaquã, na Barra de Camaquã que vem lá do Rio Grande. E outros conformo o prático eu viajei com várias madeiras, vários donos de madeira e cruzando a vale lá em São Borja que tinha uma serraria do Zandavalli, como é que era, Arcides Zandavalli, botou fora tudo o capital. [...] Ali do Zandavalli é quase dentro da cidade. E ali da Barra de Camaquã eu não sei lhe dizer, mas é longe daí nós ia de lancha. E tinha o Saladeiro, qualhava balsa para cima de Ponte Pedra. Ponta de Pedra é um lugar de ata, de frente de Santo Tomé, Barra de Camaquã, nós atávamos ali. (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 4).

O ex-balseiro José Zulszeski, recorda como era a recepção por parte de seus patrões e da população ribeirinha que os aguardavam passar, “o patrão já estava lá esperando. Já tinha

comprado um boi para fazer a carne. E daí todo o mundo na barranca do rio saía e: ‘Olha a balsa! Olha a balsa!’, gritava ‘Boa viagem!’. Nós gostávamos, era bom” (ZULSZESKI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 3). O ambiente que circundava era de festa, o ex-balseiro Dante Marssona relembra a celebração dos balseiros quando chegavam ao seu destino com o dever cumprido:

Primeira coisa, quando nós chegávamos lá, chegava os donos das madeiras com churrasco, churrasco para o povo os dele, e chegava com churrasco, comprava carne, churrasco, vinho, os garrafões de vinho. Tinha gente que trazia garrafão de lá, são loucos da cabeça, daí secava, quem vai trazer um garrafão de São Borja, tinha gente que trazia. Então era isso, a festa era essa. Nenhum dono de madeira deixou nós sem churrasco lá embaixo. E depois ‘tchau’, saímos daí com o dinheirinho e as coisas da gente (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 5-6).

Segundo o ex-balseiro Zeferino, “o proprietário já estava lá para receber. Não contavam a madeira, não contavam nada. Por exemplo, [...] mais grande um remorque, vamos dizer, cinco (5) mil dúzias” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 2) a contagem da madeira era feita pelo tamanho e pelo tipo de balsa. E normalmente a madeira já tinha destino e comprador certo, conforme o ex-balseiro Schneider “a balsa chegava lá, já estava vendida, o dono da madeira já negociava. Daí então o prático recebia, pagava os peões, uma grande parte deixava o dinheiro lá” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 1).

Pressupõe que “os primeiros trabalhadores que eram dispensados após o pagamento, eram os peões. Já ao prático ou intermediário do dono da madeira ficava sempre mais tempo, até a vinda dos compradores ou recebimento de uma melhor oferta de preço” (BELLANI, 1991, p. 226). Segundo Woloszyn, enquanto os balseiros regressavam “o patrão, com um ou dois peões, ficava para comercializar a madeira. Os trabalhadores cuidavam da balsa e o patrão procurava os compradores” (WOLOSZYN, 2006, p. 69).

O processo entre a chegada, o pagamento, a negociação e venda da madeira poderia se prolongar durante alguns dias, e para não perder a próxima balsa a ser vendida, os balseiros retornavam e os negociadores ficavam. Woloszyn pressupunha que “muitas vezes a negociação era difícil, em função da superprodução e da especulação. Isso prolongava a permanência em São Borja. Eventualmente pernoitavam nos hotéis da cidade, o Gloria e o Central” (WOLOSZYN, 2006, p. 69). Aos que não tinham compradores encomendados, em certas épocas de cheias na presença de diversos vendedores no porto, as negociações ocasionavam atrasos e custos extra com as hospedagens e a guarda do patrimônio.

Entretanto, na maioria das vendas, quando a madeira chegava ao porto Saladero, em São Borja (RS), o seu destino já estava certo. De acordo com Woloszyn, “a madeira era

vendida por varas, sendo que dezoito delas correspondiam a um metro cúbico. Os compradores eram brasileiros e argentinos, que adquiriam as toras para exportar” (WOLOSZYN, 2006, p. 69). Nesses casos, a negociação iniciava antes mesmo da madeira ser amarrada em balsa.

Quando se anunciava a chegada dos balseiros e as negociações da madeira se iniciavam, o comércio de São Borja (RS), que já era movimentado, se preparava para mais uma remessa. Nesses períodos de inverno e de cheias a venda de alguns produtos já era previsto. Em conformidade com Bellani, os balseiros “aproveitavam para comprar produtos argentinos que na região oestina não existiam ou mesmo eram desconhecidos, como: pêssego em calda, ameixa, azeite, roupas de couro e lã, calçados, perfumes, jóias, entre outros” (BELLANI, 1991, p. 228).

Mesmo por motivos ásperos, Heitor Angeli, traz a sua versão sob os gastos dos balseiros, segundo ele, haviam outras maneiras de se investir dinheiro em São Borja (RS):

Além de viajar e conhecer outros lugares ganhava um bom dinheiro. Em cinco dias recebia o valor de dois meses de trabalho, mas como não tinha noção de economia, gastava tudo em supérfluos, principalmente coisas da Argentina. O Uruguai era uma esperança, uma porta que se abria para o futuro, para as aventuras, as farras nas descidas, os cabarés de São Borja, que na época de enchente se enchiam de mulheres de todos os cantos e principalmente correntinhas [...] O balseiro quase sempre era explorado pelas damas da noite, e muitas vezes um velho remador tinha que pedir dinheiro emprestado para voltar, porque gastara todo o seu em uma única noite. (ANGELI, 2000, p. 65-66)

Segundo o autor, muitas vezes o desejo da próxima viagem era uma dívida que o balseiro tinha para com seu patrão. Nesse sentido, o comércio trazia benefícios, mas também significava atraso para a próxima viagem. Conforme Santos “ao fazer suas compras na cidade, isso tudo acarretava atraso na volta e não raras as vezes, alguns peões ficavam perdidos por lá até a nova remessa” (SANTOS, 2005, p. 53).

Nem todos os balseiros traziam utensílios argentinos, além do atraso na viagem, desgastante para o retorno poderia se acentuar. De acordo com Maria Schwartz, viúva de ex-balseiro, “nem dava para trazerem, depois comprava aqui, porque eles sofriam muito na volta. Então não tinha como trazer compra, era só a mochila deles. Não dava para trazerem nada [*mas aqui*] daí sim, daí comprava aquilo que precisava” (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 4). Segundo Maria, eles tinham produtos agrícolas e animais de criação, por isso, o dinheiro era mais vantajoso, comprava-se o que não possuíam no pequeno comércio de Guatambu-SC.

Outro problema era quanto as eventuais confusões causada pela movimentação de balseiros. Fontoura (1987) reconhece que “normalmente surgiram confronto em São Borja, entre os balseiros e a política local, por haver exageros ou excesso nas festividades. Haviam aqueles que até perturbavam a população local, fato que justificava a intervenção” (SANTOS, 2005, p. 53 apud FOLADOR, 1987). Bellani também aponta que “os homens criavam problemas não só para os patrões como para as autoridades de ambos os países. Tais problemas se acentuavam se houvesse demora no recebimento do pagamento, o que acontecia com muita frequência” (BELLANI, 1991, p. 228). Mesmo nenhum dos participantes tomarem conhecimento de casos parecidos, essas informações dizem respeito dos encargos de tais eventos, pois eram transtornos diretamente ligados ao dono da madeira, a população local e as autoridades de ambos os lados.

De acordo com Santos, “São Borja já possuía um comércio bastante desenvolvido [...]. Muitas vezes o dinheiro ganho pelos balseiros, entre compras e festas, tudo ficava no comércio são-borjense” (SANTOS, 2005, p. 53), analisando economicamente, não era somente a região Oeste de Santa Catarina e os donos de serrarias e madeireiras que ganhava com as balsas, mas também a região fronteira do Rio Grande do Sul e o comércio local de São Borja, ou ainda, da localidade que a madeira era vendida, em Uruguaiana, como exemplo.

Na posse de seu pagamento e das compras, os balseiros providenciavam o regresso. Santos afirma que “a volta era mais demorada do que a descida, uma vez que as estradas eram quase inexistentes. Após os anos de 1940, empresários possuíam caminhões [...]. Mesmo assim, as vagas no regresso eram disputadas uma a uma, devido ao número de balseiros” (SANTOS, 2005, p. 54), ainda mais nos períodos de cheia já marcadas, como a de São Miguel que sobrecarregava o porto com madeira, balseiros e lanchas.

O regresso, diferentemente da ida, acontecia por vias terrestres. O ex-balseiro Dante Marssona recorda como era o percurso do retorno:

De lá para cá, quando nós deixamos ali em Porto Lucena, daí Santa Rosa. Santa Rosa, Cruz Alta. Cruz Alta nós chegamos ao escurecer. Daí, peguemos o trem, viemos em Carazinho, desembarquemos em Carazinho, que daí vai pra Passo Fundo. Para diante de Ronda Alta, onde tem aquele trevo grande, Sarandi, vem por ali. E quando a gente vinha de lá para cá, às vezes de Cruz Alta que vinha de ônibus, vinha *por* Palmeira das Missões. Ia *por* Palmeira das Missões porque é mais perto. [...] Aqui em cima nós chamava Porto Orium – esses dias o Goio-En se chamava Porto Orium e tinha balsa não tinha ponte –, então os caminhoneiros que trazia nós não queríamos vim, soltava nós ali. As vezes o caminhão vinha por Iraí, Frederico Westphalen, Palmitos, daí trazia nós de Palmeira das Missões (MARSSONA, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 5)

No retorno para Chapecó-SC e Guatambu-SC, utilizava diferentes meios para o retorno, de ônibus só podia fazer um pequeno trecho, depois seguia de caminhão, e por fim, o restante do percurso voltava-se a pé, “não tinha nem cascalho nas estradas. Um dia que nem hoje, eles já levavam uns [soga] dessa grossura e as balseirada puxando na frente os caminhões pra viajar, se não, [...] E os donos voltavam de carro pequeno” (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 4-5). O x-balseiro Eleodoro de Paula também confirma que “alguns vinham de lancha, mas eu sempre vinha de caminhão com os peões” (PAULA, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 4). Quase sempre retornavam de caminhão.

Outros ex-balseiros tem recordações do modelo de caminhão que se utilizava no retorno “era qualquer que tivesse um caminhão bom. Naquele tempo o maior caminhão era uma F600 e era o melhor que andava, ele era mais veloz, a gasolina. Não se sobrava dinheiro mas, ele dava no pé” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 1). Do trajeto de caminhão, Dante lembra dos lugares onde passavam até chegar a Guatambu-SC novamente e, como vinham, se eram caminhões só com passageiros, ou se pegavam carona com algum caminhão fretado, o mesmo lembra-se de uma de suas experiências:

Só nós. Caminhão de porco (risos), os bancos assim. Uma vez nós vínhamos vindo, quem trazia nós era o Aronds Machado, e choveu, ele vinha de lá pra cá com nós e ele embalou o caminhão pra cruzar, pra ver se subia lá... O caminhão foi “bluum”! Tombou os pneus e tudo, e o Aquiles Schmidt caiu fora do caminhão. Porque era só, não tinha, era só sentado assim (sinalizando que não tinha segurança), e dessa altura assim a carroceria. E nós sentado assim, um de a par do outro. Daí nós cruzemos em Palmeira das Missões, ali prenderam o Aronds: Mas então você, trazer esse povo desse jeito? Do sujeito, pega uma pneumonia. Prenderam ele, diz: Pode arruma. Daí ele foi na serraria compro ripa, lona para cobri. (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 5).

Em sentido comparativo, Santos afirma que esses caminhões semelhantes aos conhecidos “caminhões de bóias-frias [...] isto porque, às vezes, mais de 50 balseiros e o caiaque, que alguns casos se trazia de volta, lotavam um caminhão” (SANTOS, 2005, p. 54). Sem segurança, sem conforto, com superlotação, às vezes de caronas arranjadas ou em caminhões já fretados para outros fins, as condições do retorno, em alguns caminhões eram precárias. Ou como diziam os balseiros, “era conforme dava” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013).

Nelso dos Santos ao analisar os balseiros de Nonoai, também comenta sobre os obstáculos que esse tipo de retorno aguardava. Em determinados trechos, os caroneiros tinham de desembarcar e puxar o caminhão nos atoleiros:

Isso acontecia geralmente quando chovia muito e principalmente num trecho entre Santo Ângelo e São Borja numa extensão de 6 km, também conhecido por Taroquém. Este era um local pantanoso onde, normalmente, os caminhões atolavam. Todos os balseiros ajudavam a puxar o caminhão com uma espia de aço. Quando chovia muito ou até mesmo quando não tinha caminhão os balseiros iam até Santa Maria do jeito que podiam e lá tomavam o trem, passando por Carazinho e Erechim” (SANTOS, 2005, p. 55).

Os balseiros tinham de se preocupar com o retorno da viagem, mas para um condutor de lancha existia outra questão, trazer o instrumento de trabalho novamente para a próxima viagem. Segundo Benhur:

A primeira vez que eu vim de lá, eu vim de trem, de São Borja a Erechim de trem. Passava em Santa Maria e de lá ficava esperando o trem que vinha de São Paulo, porque demorava mais vindo de caminhão, de terra, do que de trem [...] Aí as lanchas nós levava o reboque. Empurrava colocava o reboque na água lá, carregava a lancha em cima do caminhão, aí trazia a lancha, para largar aqui na água de novo. (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 8).

Segundo ele, o importante era retornar logo, seja de “caminhão, trem, todo mundo queria vim embora para pegar outro. Tinha gente que num ano fazia três viagens” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 14). O ex-balseiro ainda ressalta que, mesmo com o auxílio da estrada de ferro até Erechim-SC, o percurso de volta ao Goio-En, em Chapecó-SC, levaria ainda oitenta 80 a cem (100) quilômetros de distância. E desse outro pedaço do regresso, os balseiros tinham de voltar com outros meios.

Até o porto Goio-En, o ex-balseiro Severino Schneider recorda que “para voltar era de diversos jeitos, tinha gente que voltava até à pé. [...] Uns compravam cavalos, quando um cavalo cansava trocava por outro e vinha até carona”. (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 3). Para Santos, esses casos eram intrigantes, pois se tratava de um percurso de aproximadamente 500 (quinhentos) quilômetros e que retomando a cavalo, o retorno podia levar até 40 (quarenta) dias (SANTOS, 2005, p. 55). Mas para os balseiros que tinham propriedades agrícolas, era uma vantagem dupla, investiam o dinheiro na compra de cavalos e bois, e usava tanto para retornar da viagem, quanto para manutenção de bens. E posteriormente, ainda poderiam revender os animais.

Do trajeto de regresso de São Borja (RS) para Itá (SC), os participantes afirmavam que a maior parte da viagem retornava-se de trem, ou como o ex-balseiro José Zulszeski denominava, “de Maria Fumaça” (ZULSZESKI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 4). Mas Oscar Santuches, filho e neto de ex-balseiro, ressalva que seu pai voltava somente de trem

“até Erechim, de Erechim eles vinham a pé, passavam por Aratiba” (SANTUCHES, O., Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 2) distância que, em mapa, é de setenta quilômetros. Segundo ele, para minimizar o caminho seguia-se as chamadas picadas e trilhas para “cortar caminho”. Isso de acordo com a época, conforme Woloszyn, “de São Borja até Santa Maria eles vinham de trem. De Santa Maria a Erechim, de ônibus, e, de lá, vinham a pé até Itá (aproximadamente 50 km)” (WOLOSZYN, 2006, p. 68). A partir dos anos de 1950, já “era utilizado o caminhão como meio de transporte até Erechim. De lá até Itá já poderiam dispor de ônibus” (Ibid., 2006, p. 69) e o retorno, dessa forma, aproximava-se entre três a quatro dias.

Encontrou-se informações em Bellani que escreve “uma parte deles vinha a pé, outros de caminhão, até alcançar a estrada de ferro. Alguns compravam animais para poder retornar. Já as grandes empresas possuíam caminhões para o retorno dos trabalhadores” (BELLANI, 1991, p. 227). A maneira que os balseiros retornavam se dava de diferentes meios, dependendo do ponto de destino, mas também da função que desempenhavam – se eram balseiros peões, práticos ou intermediários da venda da madeira – ou, pelo investimento das empresas madeireiras que já possuíam meios de transporte próprio, contratado ou fretado. E ainda, segundo a autora, muitos dos balseiros contratados apenas para uma viagem, ficavam e se estabeleciam em território argentino, ficavam nos portos e nas cidades fronteiriças, obtinham visto das autoridades argentinas e entravam no território do país vizinho (BELLANI, 1991, p. 227). Porém, dos nossos participantes entrevistados, nenhum deles ficou ou conheceu alguém que tenha assentado morada na Argentina.

Ainda assim, para aqueles que retornavam e que iriam dar sequência às viagens, o esforço era necessário por desejo ou obrigações. Quando Santos pressupunha “alguns já sem dinheiro, os mais ‘espertos’ com mais. Alguns já desanimados, cansados. No entanto, alguns desejavam novamente descer com outra balsa” (SANTOS, 2005, p. 56), era esse o objetivo, retornar para uma próxima viagem, se o rio ainda estava cheio e tinha mais uma balsa a descer.

Em suma, as memórias não se dão somente na viagem de ida com a balsa ou quando chegavam ao seu destino, e sim, os balseiros recolhem lembranças e experiências também do regresso. O conjunto como um todo traduz como a memória e o cérebro funcionam quando questionados. Quando mencionamos que a pesquisa envolvia a experiência do participante com as balsas ou com um parente balseiro, a projeção do participante em falar somente na viagem em cima da balsa era a essência e o que se esperava. Mas quando questionado sobre o regresso, como retornavam, em que condições, o tempo da volta, ou mesmo, se não retornavam imediatamente e o porquê ficavam, todas essas questões também foram possíveis de serem analisadas.

4 BALSEIRO E SUAS REPRESENTAÇÕES: A FORMAÇÃO SOCIAL

A formação de um sujeito histórico perpassa atributos que ocorrem ao seu entorno, tanto de ordem econômica, política, social e cultural. No caso dos trabalhadores balseiros do rio Uruguai não seria diferente, todo o contexto que envolve sua figuração nos leva a refletir sobre sua formação e representação. Além do mais, como vimos no capítulo anterior, às composições dos elementos ao entorno balseiro enquanto trabalhadores da balsa contribuem para a constituição do ser balseiro.

Cada ex-balseiro preserva em suas memórias, experiências do tempo vivido, e acima de tudo guarda sentimentos do que significava ser um balseiro no século passado. Analisar como foi o início da profissão ou as motivações para o ingresso e permanência na atividade balseira também nos interessa, pois faz parte da sua formação enquanto trabalhadores. Problematizar a versão do balseiro seja ele derrubador de toras, remador e prático de balsa ou condutor de lancha, por exemplo, traz reflexões sobre os diferentes ângulos de como cada um enxergava seu trabalho, a balsa em si e os obstáculos no trajeto. Outra ressalva é diante do distanciamento temporal, em que muitos balseiros possuem considerações sobre sua profissão em tempos atuais, levando a pesquisa a analisar história e memória, para além da história oral.

As representações permitem analisar o ser-percebido, o qual, um indivíduo ou grupo constroem e propõem para si mesmos e para os outros uma representação do real, “a *representação*⁶⁹ que os indivíduos e os grupos fornecem inevitavelmente através de suas práticas e de suas propriedades faz parte integrante de sua realidade social” (CHARTIER, 2002, p. 177 apud BOURDIEU, 1979). Esse conceito colabora com nosso tema principal, pois os balseiros constituem uma linguagem de si mesmos com vistas no ser-percebido, no que suas práticas e ações constroem de ideal do ser, ou ainda constituindo uma cultura social acerca desse, dada pelas práticas comuns que exprimem a maneira pela qual uma comunidade produz sentido, vive e pensa sua relação com o mundo (CHARTIER, 2002, p. 93). Em outras palavras, além de problematizar o sentido simbólico e as representações do balseiro, nesse capítulo podemos investigar o que a historiografia clássica diz a respeito da representatividade da atividade balseira e do balseiro, constituindo significados do que consiste ‘o ser balseiro’.

Para, além disso, a consideração da parte de seus familiares que, assim, observavam e estavam de certa forma, envolvidos no processo todo, também trazem contribuições para analisar como a figura do balseiro se formou e ainda hoje, é representado nas rodas de

⁶⁹ Grifos do original. BOURDIEU. *La distinction. Critique sociale du jugement*. 1979. Apud CHARTIER, 2002, p. 177.

conversas e eventos da temática. As diferentes visões que tinham do seu trabalho, o que escutavam no retorno de suas viagens e o que passavam devido à ausência do familiar, também merece ser problematizado.

E por fim, analisa-se para além dos elementos de formação do balseiro interligam-se as representações que são tecidas em decorrência da figuração do personagem enquanto trabalhador da atividade madeireira e sujeito histórico. Reflete a importância da movimentação dos trabalhadores em defesa de seus direitos, mas também a preocupação dos seus deveres humanos e ambientais. E nisso, o ideal do balseiro perante os jornais da época, a historiografia e pelo próprio participante configuram problematizações válidas para compreender sua formação e representação.

4.1 O balseiro e suas memórias

A formação do balseiro também aprofunda reconhecer o balseiro por si só. Compreender os motivos que levaram esses personagens a aceitarem o desafio, as adversidades que enfrentavam na mata e na balsa, as experiências adquiridas no caminho, às particularidades que cada um vivenciou, as memórias que carregam desse tempo e estímulo em continuarem com a atividade, também são fundamentos para compreender como se constituíram enquanto balseiros. Cada um recorda de uma maneira, de forma individual, o que o coletivo vivenciou na época, alguns com mais ou menos detalhes, outros não o recordam, mas, sobretudo cada relato é uma fonte de análise sobre história oral e memória.

O fato de recordar sobre as estratégias na passagem de obstáculos, dos perigos e situações de angústia denota-se como hoje, os balseiros remanescentes encarram aquela experiência, não como tristeza. Destacam uma conjuntura adversa de perigo, analisavam obstáculos, não somente como empecilhos, mas observavam a paisagem que aquilo os proporcionava, recordam o que mais gostavam da viagem apesar dos contratemplos e avaliavam o trabalho como algo valoroso para além do sofrimento. Sem contar que o medo vivenciado se transforma em humor nas rodas de conversa.

4.1.1 “Vamos descer junto lá na Argentina?”: o início da profissão

O ofício que perdurou durante cerca de quarenta anos, despertou interesse em muitas pessoas que viam as madeiras sendo retiradas das matas e carregadas até a beira do rio para serem conduzidas por personagens pitorescos, vistas de passagem. Para a população da região

oeste de Santa Catarina, a atividade significava um novo rumo da economia, mesmo que ainda, a compreensão do negócio das balsas viera posteriormente. A atmosfera criada ao entorno das balsas, gerava novas possibilidades de ganho, oportunidade de trabalho e, sobretudo, desafios e aventuras. Conhecer um novo sempre causa ambiguidade, ao mesmo tempo em que, havia motivação, também existiria receio.

O ingresso da atividade também conferiu de diferentes fatores, seja por escolha e motivações pessoais, por convite ou aspiração de alguém do ramo, ou por influências familiares, muitos balseiros viriam a se originar. Abílio Xirello, por exemplo, iniciou na atividade porque foi chamado para a função. O prático fez um convite para somente preparar a comida, mas logo depois foi nomeado para ser cozinheiro na balsa “eu passei o curso com ele, mas fazer boia e ele disse: vamos descer junto lá na Argentina?” (XIRELLO, Quilombo, SC, 06 de agosto 2018, p. 2). Abílio, porém, confessa que desceu com os tripulantes somente duas viagens e até o porto Goio-En por conta da preocupação de sua mãe.

Esse registro familiar tanto espelharia contra quando a favor da profissão. Considerando a duração que o negócio das balsas se desenrolou, temos a constatação que muitos balseiros ingressaram e tiveram seus filhos envolvidos, desde pequenos, com a atividade, assim, muitos filhos(as) se interessaram no ofício de seus pais. É o caso de Severino Schneider, o qual, sua família esteve envolvida na atividade, seu pai e tio trabalhavam como balseiros. Seu pai era balseiro prático e condutor de lancha, José Francisco Schneider e fez mais de cem viagens. Assim sendo, Severino recorda sobre sua primeira viagem, das expectativas e receios, sua experiência nos pontos mais críticos da viagem e sua função na balsa:

Então no início do balseiro, eu sei até o dia que eu fui a primeira viagem, o dia vinte e sete (27) de abril de cinquenta e oito (1958), eu não tinha dezesseis anos [...]. Então daí o meu pai era prático e daí eu tinha o meu tio mais novo que era irmão do meu pai que era peão dele. E daí quando nós fomos no Salto lá, antes diz o pai, agora você vai remar com o tio na ponta que fica para trás. E daí a balsa ia um pouquinho, quarenta e cinco graus ia indo no entrar no Salto, nada bolinou⁷⁰, bolinou é trocar de ponta, daí o tio Pedro olhava para ele. Daí o pai diz ó: ‘Ó que o tio Pedro mandar você fazer, você faz’. Então, o pia era esperto que nossa, eu via que a coisa estava feia, então a balsa em vez dela trabalhar de comprido, ela atravessou e começou a quebrar aqueles três por doze, três por seis, arrebentar e sair fiapo e eu olhávamos pra o tio Pedro, até que ele não achar feio tá bom, dali a pouco ele disse assim: ‘Nossa senhora!’ Daí eu já calculei, digo: ‘É agora!’ Porque ela podia separar, dividir em duas, duas tiras daí, e sei que fomos naquela. A gente na primeira viagem sempre curioso, curioso, curioso ver e eu ia para a frente lá. Então

⁷⁰ Bolinar: termo náutico, fazer a proa da (embarcação) aproximar-se da linha do vento. Para alguns balseiros, essa movimentação no rio, faria a balsa trocar de direção, levando a dianteira da balsa para trás, e trazendo a traseira da balsa para a frente. Expressão “trocou de ponta”.

foi, foi a gente se conta a história da vida né, [...] Ó de um para um, conta caso um mês, e ainda não chega na metade das histórias (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, 1)

José também era filho de balseiro, ele e seu pai viajavam juntos. O senhor Zulszelski iniciou a atividade com trinta e seis anos. José não se recorda quando começou, pois desde pequeno auxiliava seu pai na agricultura familiar, na criação de animais e na atividade com a balsa. Ele destaca que sua mãe já estava acostumada com a movimentação quando as cheias chegavam (ZULSZESKI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 3). Além desses exemplos, temos o caso de Benhur Zeferino, em que a profissão de condutor de lancha foi passada de pai para filho. Ele recorda que aprendeu as técnicas de condução de lanchas e barcos com seu pai, e diz “eu me espelhei nele, [...] sempre procurando uma aventura” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 20).

Em se tratando de espírito de aventura, autores romantizam e trazem como uma motivação dos balseiros ingressarem na atividade. Segundo Bellani a “cada nova viagem que empreendiam, sempre lhes oferecia uma nova aventura, novas expectativas, até mesmo de retornarem são e salvos” (BELLANI, 1991, p. 224). Para a autora, o desafio era enfrentar todos os obstáculos e permanecerem vivos. Para Santos, não haveria outra explicação para o ingresso na atividade se não fosse incluso o espírito de aventura, sabendo o quão perigoso era o trajeto, “se atravessar o rio Uruguai, hoje, com um barco ou pescar numa corredeira é perigoso, é de se imaginar 500 km descendo rio abaixo dia e noite. Aventura seria certamente o nome mais correto disso tudo” (SANTOS, 2005, p. 57). Mesmo sendo improvável que somente por aventura os balseiros teriam apreendido a atividade, o ex-balseiro Zeferino recorda que seus familiares apoiavam o seu desejo em conhecer o mundo através do rio:

[*Meus pais*] sabiam que eu era um... Nada me segurava na vida. Até hoje eu gosto de procurar aventura. Aventura, coisas. Eu nunca acreditei em dizer “a eu não posso”. Meu pai me criou num sistema, a palavra ‘não sei’, ‘não posso’, ‘não dá’, ‘não é possível’, ‘faça sempre, mas faça bem feito’. Eu nunca pude estudar. Não tinha colégio nada, só tivemos uma faculdade, muito boa: o mundo (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 20).

Para Zeferino – e exclusivamente para esse balseiro –, a busca pela aventura, o fato de gostar da água e pela lembrança que tinha de seu pai fizeram com que as viagens se tornassem interessantes. Em contrapartida, o ex-balseiro ressalta que a outra motivação, e talvez a mais importante, era com o ganho obtido pela atividade, “a motivação era chegar lá [*eter*] o dinheiro. É a água, o pai. A água, o rio, o rio por água [...], onde tiver água eu estou por perto” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 22). Essa é uma das análises que

derruba a hipótese que a viagem era empreendida somente pelo desejo de aventura, a necessidade e o ganho sobressaíam para o ingresso e permanência na atividade.

Já para Orion, ex-balseiro por oportunidade e filho de balseiro de poucas viagens como assim se intitula, destaca que o negócio das balsas era esperado por muitos em Itá-SC. Segundo ele, o município tinha poucos habitantes, a maioria trabalhava com a agricultura, por isso as balsas significavam trabalho, “eles pediam: ‘não quer fazer uma balsa? Nós precisamos de peão, só para remar’. Eu: ‘tudo bem, quanto paga?’. Eles: ‘É tanto, [...] fica no aguardo, começou a chover, vê que dá uma enchente, vocês ficam de olho, sobre aviso.’” (CAMAROLLI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 7).

Os mesmos autores que citam a aventura como motivação, se contradizem quando destacam as necessidades financeiras da atividade. Conforme Santos, “valia a pena arriscar, pois o que ganhavam representava economicamente mais do que qualquer outra atividade da época” (SANTOS, 2005, p. 56), além disso, “a procura deste tipo de emprego era motivada pela necessidade de sustento por uma parcela da população” (BELLANI, 1991, p. 224), era o retorno financeiro para si, aos seus familiares e, conseqüentemente para região. Em conformidade, Orion Camarolli, fez uma comparação temporal do sinônimo de emprego naquele período, “hoje em dia se fala do desempregado. E quem é que consegue um emprego, melhorou na vida. E naquela época, o emprego era viajar de balsa de peão” (CAMAROLLI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 6). O rio cheio, a madeira pronta e a viagem de balsa eram a materialidade de emprego, de ocupação e de ofício.

Para outros, seria uma renda complementar. Maria Schwartz, viúva do balseiro Valdemar Schwartz recorda do rendimento e dos bens que adquiriram com o pagamento do seu esposo “nós compremos meia colônia de terra com esse dinheiro dele, que ele foi aplicando. Daí foi comprado mais um pedaço de terra” (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 3). Segundo Santos, “para quem na época não tinha outra possibilidade de conseguir um ‘dinheirinho extra’ além da agricultura familiar, era óbvio que esse dinheiro era importante para as famílias” (SANTOS, 2005, p. 44). Para outros, era uma oportunidade de ganho trocando funções cotidianas, conforme Oswalter Arruda “não havia ganho nenhum, ou se não o cara trabalhava na roça por aí, lavrar, carpir e, no rio você ia lá e pegava, negócio de doze dia, pegava aquelas trocaiada e vinha embora” (ARRUDA, O., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2). Dinheiro extra era sinônimo de investimento e oportunidade.

Para uns a atividade significava oportunidade, trabalho, emprego, dinheiro extra, mas para todos, como já mencionamos, as viagens eram uma alternativa comercial para aquisição de produtos. Segundo Santos, existia um livre-comércio na fronteira, visto que “mantimentos

complementares ou mesmo utensílios domésticos, como roupas, calçados, querosene, remédios, sal, entre outros, eram trazidos de São Borja ou outras cidades pelas quais os balseiros passavam na volta” (SANTOS, 2005, p. 44). Os balseiros traziam roupas, calçados, utensílios e presentes, como Zeferino destaca “tinha gente que gastava tudo lá mesmo, comprava presente para a mulher, para os filhos, e compravam foguete, [para] chegar dando tiros de foguetes” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 16).

Segundo Santos “apesar das dificuldades, o rio representava para todos uma ajuda, de certa forma, indispensável à estabilidade financeira da época, além é claro, de movimentar o comércio e festas tradicionais da época” (SANTOS, 2005, p. 44). Ou seja, com o dinheiro dos balseiros e o negócio das balsas auxiliavam em três pontas: a região em que residiam se beneficiara com o capital investido, o comércio local de primeiro destino da madeira, e o país que a madeira seria exportada.

Porém o enobrecimento da atividade como significativamente importante para a região não era a grande causa para os balseiros ingressarem, isso veio a ser consequências dos investimentos que aplicavam em seus municípios, nem mesmo para os donos de madeira e empresários, talvez esse propósito maior também não estivesse aparente. O que consta é que cada balseiro tinha suas razões para estar no negócio das balsas.

Assinando os diferentes encargos e a forma hierárquica com que os processos da atividade se organizaram, o status social que o balseiro adquiriu também tange expressividade. Cada balseiro tinha sua função determinada, eram denominados pela sua colocação e responsabilidade. Muitos deles não se reconheciam como balseiro, e sim se designavam conforme sua função. Outro ponto importante no quesito reconhecimento era a quantidade de viagens ou tempo dispensado para a atividade balseira, conforme termologias, Orion Camarolli destaca a existência do pequeno e do grande balseiro:

Eu não ajudei a amarrar, eu fazia outro serviço sempre. Não sou grande balseiro, mas eu participei um pouco, ia levar comida nos acampamentos e, às vezes, ficava lá uns dias ajudando a arrastar também. Mas participei. Deu para tirar uma conclusão de como que funcionava o serviço. Trabalhei pouco então, considero um pequeno balseiro, eles me consideram balseiro porque eu fiz viagens até lá em baixo e participei, vi como é que eles amarravam, levavam comidas para os peões. Quem fazia as balsas era meu pai. Só que ele não era também grande balseiro, era lá de vez em quando. (CAMAROLLI, 2018, p. 2).

As impressões do ex-balseiro denotam como ele analisa as representações dos trabalhadores da balsa. Para Orion, sendo derrubador, participando em diferentes etapas do trabalho, e com algumas viagens na bagagem, não cabia ser chamado de balseiro e sim,

“pequeno balseiro”. Muitos inclusive afirmam que, o fato de não realizar as viagens em balsa não os dava a permissão para se referirem ao ofício de balseiro.

Outro aspecto fortemente relacionado com sua representação associa-se ao trabalho sendo algo perigoso, penoso e árduo, “o cara tinha que ser [...] tinha gente que se jogava no rio, a madeira passando perto do barranco, mas em velocidade, perigoso, os caras se jogavam e iam nadando que nem cachorro, vinham para casa a pé. O medo, dava ataque” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 18). O ex-balseiro ressaltou que “lá não tem quem não [gritasse]” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 20). O balseiro sabendo do desafio e dos perigos, bastava a ele a decisão de viajar. De encontro a isso, Santos refere aos balseiros como “verdadeiros heróis anônimos e corajosos aventureiros” (SANTOS, 2005, p. 41), deixando às claras essa militância.

Não há como negar o heroísmo sendo outra problematização da representação que se tem do balseiro. O heroísmo estava impresso na literatura, em jornais e na historiografia tradicional. Embora demasiado, o historiador Altair Folador escrever sobre o trabalho dos balseiros e considera “tão arriscado quanto ignorado pela literatura histórica do Brasil. Nada se compara à história dos balseiros do oeste catarinense [...] ganhavam a vida flutuando sobre as caveiras e ossadas dos irmãos de luta que sucumbiam no rio Uruguai” (FOLADOR, 1991, p. 48). E relaciona a atividade sendo uma “epopeia de conquista”:

A epopeia da conquista do Oeste Catarinense foi escrita sobre as águas do rio Uruguai. Aí os primeiros desbravadores e colonizadores desafiaram concretamente a morte. Muitos foram tragados pelos remansos implacáveis. Outros encontraram seu túmulo na cachoeira de Santo Grande, envoltos na espuma branca de suas barulhentas águas. Centenas de corpos tombaram jogados pelo turbilhão das correntezas contra os peraus de Pedra Branca ou contra a temida Pedra Grande da Fortaleza. Depois, no baixar das águas, já límpidas, caveiras brancas se misturam às pedras, no fundo do rio, causavam sobressaltos aos pescadores desprevenidos. Para muitos balseiros era o que sobrava do tão arriscado empreendimento. (FOLADOR, 1991, p. 48)

Retoma-se a crítica da representação do balseiro como aventureiro ou herói, pois as hipóteses mais plausíveis são as associações de motivações econômicas e sociais. Para além disso, divergente a figuração de heroísmo, outros aspectos relacionam-se ao imaginário do balseiro: a farra, a diversão e a boemia. Conforme Bellani “alguns balseiros, devido às viagens frequentes, organizavam famílias nos locais de desembarque [...] A farra e a boemia sempre ocorriam após a descida da balsa, e principalmente com o dinheiro no bolso” (BELLANI, 1991, p. 228), principalmente considerando, em alguns casos, o retorno prolongado devido às negociações da madeira. Segundo o ex-balseiro Severino Schneider, o

“prático recebia, pagava os peões, uma grande parte deixava o dinheiro lá. Algum era fazendeiro, iam tomar uma cervejinha e lá amanheciam. Tinha alguém deixava tudo, não trazia, daí tinha que um emprestar para o outro para poder chegar em casa” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 1). Para alguns balseiros, além do regresso prolongado, a viagem poderia se tornar uma dívida acumulativa.

Recordamos o que Heitor Angeli escreve sobre esses momentos de farra “à noite, os cabarés ficavam lotados e as mulheres faziam festa com o dinheiro dos balseiros que, não poucas vezes, tiveram que arranjar dinheiro para a volta” (ANGELI, 2000, p. 147). Mesmo não podendo generalizar, Bellani ainda pressupõe que nenhum balseiro se reportava “a sua própria participação nesses momentos de diversão, jogando-a sempre para os colegas, citando inclusive nomes” (BELLANI, 1991, p. 228).

O que se identifica são a existência de hotéis, boates e um comércio volumoso em São Borja (RS) e no município próximo, em São Tomé (Argentina). Porém, durante as entrevistas realizadas, nenhum participante associava esse aspecto nem consigo, nem com colega de ofício, somente recordavam da música de Barbosa Lessa (1978), “ao chegar em São Borja, dou um pulo a Santo Tomé, para ver la correntina e pra bailar um chamamé. [...] Quem se escapa desse golpe, chega salvo na Argentina, mas duvido que se escape do olhar das correntinhas”⁷¹. Em versos, a diversão era idealizada, o que ajuda a reforçar o estereótipo criado acerca do balseiro boêmio. Assim, interessante também é compreender como a música, a poesia e a literatura transfiguram instrumentos de representações, passíveis de investigação e se tornam fontes de pesquisa em história.

Tendo isso, para alguns historiadores a balsa também tinha um sentido simbólico. Segundo Tedesco e Sander “a balsa era uma atividade que exigia precisão, perspicácia, previsão, projeção (das condições de tempo, do tempo e da maneira de chegar ao destino), coordenação, aventura e paixão” (TEDESCO; SANDER, 2002, p. 222). Ou seja, era mais que um negócio financeiro, exigia do trabalhador conhecimento desde técnicas de construção e navegação como previsão do clima e de acidentes geográficos, e mais, envolvia sentimento.

Por fim, quando os participantes foram questionados sobre ‘o que foi ser balseiro naquela época’ ou o que ‘significava ser balseiro’, apesar das respostas não serem diretas, todo o contexto da entrevista levanta informações substanciais de suas considerações. Ressaltamos o que Verena Alberti afirma “conceber o passado não é apenas selá-lo sob

⁷¹ Letra da música “Balseiros do rio Uruguai” do compositor Barbosa Lessa e instrumentista, Cenair Maicá. Disponível em: <guascalettras.blogspot.com/2010/09/balseiros-do-rio-uruguai.html> Acesso em: 11 de novembro de 2017.

determinado significado, construir para ele uma interpretação; conceber o passado é também negociar e disputar significados e desencadear ações” (ALBERTI, 2004, p. 33).

Para Orion ser balseiro era um orgulho, dado a falta de profissões na época, “era um prazer quem conhecia, [...] Itá era uma vila. A maioria era agricultor ali, eles iam porque eles pediam, ‘não quer fazer uma balsa, nós precisamos de peão’, só para remar, ‘tudo bem’.” (CAMAROLLI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 7). Era a oportunidade de trabalhar em novos ambientes “nós gostava, porque Deus ò livre, se desse que a gente não pudesse ir. Porque naquele tempo não havia ganho nenhum [...] e aí com doze, treze dias que a água fosse meia boa você ia lá” (ARRUDA, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2). Uma troca de funções temporariamente que, além de tudo, garantia um investimento.

Muitos participantes guardas recordações boas do tempo que desempenharam a atividade. Para Severino, a cheia era aguardada por todos com animação, havia a espera e a preparação e a viagem era comemorada “a foi bom! Era difícil e sofrido, mas era uma época que a gente enxergava muita coisa. Era já rapaz feito [...] não conhecia nada [...] pra gente era, quando começava a chover ficava faceiro que ia dar enchente, vamos viajar para São Borja” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 1).

Assim, mesmo com os perigos, a maioria dos ex-balseiros participantes garantem que fariam tudo novamente, pela aventura, pelas histórias ou pela memória de sua identidade. Conforme Severino, se a atividade com a balsa pendurasse até hoje muitos desejariam retomar as viagens, e ressalta “a gente até gostaria que se existisse fazer uma viagem, era perigoso, passava frio de congelar” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 6). Aqui as dimensões de passado, presente e futuro não são fechadas, quando há memória a decisão de não relembrar ou o desejo de reviver o passado, como o caso dos balseiros, essa noção linear, inconscientemente, não tem mais validade. A frase dita aos risos pelo participante Urbano Almeida confessa “eu ia de novo! Foi bom, pra mim foi bom” (ALMEIDA, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 3), fica para fechar.

4.1.2 “Daqui enxergava os balseiros”

Da mesma forma que cada balseiro viajava por razões distintas, cada um também guardam recordações diferentes sobre suas experiências. Interessante é observar como um enxergava a função e trabalho do companheiro, um remador avaliava a função do prático e do condutor de lancha e vice e versa. Além de avaliar as estratégias diante dos obstáculos

enfrentados, dos contratempos em cima da balsa e dos acidentes que cada um recorda. É o momento de analisar as diferentes visões sobre o trabalho e as adversidades.

Para início, a frase do ex-balseiro Severino Schneider nos alenta “de cada um é uma história. Porque cada um enxerga um jeito, um ângulo ali de coisa, mas se fosse gravar só um peão que fosse contando a história... vai a viagem inteira contando e não conta tudo” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 5). As diferentes memórias, ângulos, visões e experiências de cada indivíduo ao lembrar-se de situações cotidianas da balsa é o que torna a pesquisa de história oral um método de análise.

Cada balseiro recorda de uma ou outra situação de aperto durante as viagens, quebras de balsas, acidentes com balseiros, moléstias e até registros de falecimentos. O curioso é que nem sempre o trecho mais perigoso para um participante, é o mesmo que para outro. A percepção, a experiência que cada indivíduo diante dos obstáculos, ou o que ouviram falar de seus pais, é dissemelhante. Ora um considera o Salto Yucumã como o maior de todos os perigos, ora outro a Pedra Fortaleza, o Chafariz, o Macado Branco citam ser a mais difícil, por exemplo. Severino recorda a viagem que deveria ser a última dele, porém a balsa colidiu com um arquipélago e tiveram que realizar mais uma viagem para levar toda a madeira encomendada:

Era para ser a última viagem, mas daí como foi quebrado no Chafariz daí foi feito, o patrão e o serrador da serraria serraram, daí fomos com mais oito quartel [...] Foi recuperado, até acho que não foi perdido nada. Porque ela parou e foi desmanchado em pedaço e levado do lado de baixo e montado de novo. Ela quebrou porque veio direto na ilha, que ela não é uma ilha bem certa, é tipo um arquipélago. É um coisão bem esparramado e quando enche, sobra pouco. Que nem se for maior até ela passa por cima, mas era menos água ela parou. Mas daí como ela vai passando água, daí vai lavando e vai formando aquelas [...]. Fica coisa mais feia, aqueles coisão, topete assim, e lá embaixo assim, no caso, ali corre água. Até num quartel meio grandinho, foi atado umas espia lá e eu em cima para segura ela. Daí eu passei uma volta assim e tinha um negócio na ponta estanhado, para não fica aquelas ponta. Daí foi correndo e eu segurei ali e daí veio à água forte e afundou [...] quase dois metros que afundou aquele quartel pra baixo e eu não larguei. Então quando a água passou que foi para trás ela subiu a frente e, mas não a larguei, aguentei um tiro. É isso ali é. Se o cara não tem um pouco de coragem já largava e já caía na água, ia rio à baixo. (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 4)

Para o ex-balseiro, esse foi um dos momentos de maior angústia, pois a balsa quebrou e tiveram que a reconstituir, mas com uma onda forte, a mesma afundou com ele agarrado em uma das madeiras que estava amarrando. Outra situação de quebras de balsa ocorreu próxima a esse local que Severino destaca. Essa situação foi vivenciada por Dante quando trabalhava para a madeireira Zandavalli. A balsa teve avariada próximo do Chafariz, e tiveram que passar

pelo Salto Yucumã e as Nove Voltas com o remo estragado, mas o ponto crítico ocorreu já perto do destino, a balsa colidiu nas barrancas do rio:

O Zandavalli, ele foi lá disse: ‘Tú tem que levar!’. Daí arrisquei, mas a balsa era pequena, quatrocentos e cinquenta x doze. Fomos bem, muito bem, quebramos um remo, atoleteiro como nós dizia, [...] demos umas nove voltas e pode puxar o remo para ir dormi, para baixo de Camaquã, de Muricaiz Chafariz. Então deu as nove volta que nós descemos, depois tem uma casa branca, nós chamávamos de casa branca, lá da Argentina e tem uma Barra do Macuco aí, logo para baixo Sardi Sertão, também corredeira brava. E estava clareando o dia, digo eu: ‘Puxa o remo aí, deixa ele dar uma chifrada!’ [...] Eles puxaram o remo pra não quebra. Ela deu lá naquela terra, virou e deu na outra, e deu na outra e o rio estava enchendo e quase entremos Barra Macuco a cima. Que se o rio enche, e depois se vimo os tombos por gosto, se vimo os tombos para cruzar Sardi do Sertão. (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 6).

Nesses dois casos, a pouca perda que tiveram foi somente material. Apesar da experiência com viagens, quando o rio estava muito cheio e a balsa sofria algum tipo de avaria no trajeto sem que pudessem consertar, nos próximos obstáculos agravar ainda mais a situação. Em certas ocasiões, a perda de madeira era muito grande, conforme indica Zeferino “várias [...] quebravam bastante, com a família Rotava, eles voltavam, nós quebramos no salto toda a madeira, tivemos que amarrar na Argentina, empacotar o que sobrou depois largar de novo. Já quebramos tudo, várias vezes” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 20).

Quando havia a oportunidade de arrumar a balsa, o balseiro tentava recuperar as madeiras desgarradas mesmo atrasando a chegada. O ex-balseiro Dante Marssona, tem recordações de uma viagem que levou mais de trinta dias para chegar em casa, pois tiveram três problemas no trajeto. O fato de conhecer o rio, sem dúvida, era um dos elementos essenciais, porém nesse caso, o prático confundiu o local e os remadores não prepararam a balsa para um dos obstáculos a frente:

Trinta e poucos dias. Saímos daqui bem, a balsa era grande. Passemos o Salto tudo bem, daí tinha esse lugar que era mato queimado, tem um ilhote e tem duas ilhas pequenas e nós chamávamos de bugra. Lá em cima das bugras se ouvia o ronco do Roncador, mas ouve daqui à Chapecó. E daí certo o rio faz volta, aí não se ouvi mais, quando estoura está em cima, e o Finado João Schwade disse para um tal de Pedro ‘Ó você segura essa balsa aqui encarrada para a corrente que está tudo bem. E o loco diz: ‘Cruzemos’. Eu era novato, eu conheci o rio desde a primeira viagem, e o Enrique Schimit que nós remávamos junto, diz ‘Ó meu amigo, nós não cruzemos!’ [...]. Quando estourou, trepamos numa ilhota e fomo naquele peral de pedra. Só quem vê que não morremos ninguém. E daí um pedaço escapou, escapou uns peões e ataram para cima de Porto Lucena, Remanso dos Mortos. Daí fomos dormi, era noite clara ainda, daí um pouco foi é blu-bluiuum caiu um pedaço com nós [...]. E tinha um tal de Orlando Borck, que ele é vivo, ele foi pegar uma prancha assim e calçou no pé dele. E o Henrique Schimit diz: ‘Ó o Orlando tá’; ‘Não, tá cantando!’; ‘Tá cantando’. E ele estava pedindo socorro. Daí fomo lá mexemos e ele saindo. Fez um fiasco e meio distratou o patrão ali e meio se boboeu né. O patrão não tem culpa

né. Entremos no Remanso de Santa Maria, e dali não podia sai, remava, levava a balsa lá em cima e soltava pelo canal, ela volta. Escapamos, tinha um vento dali do Brasil e ali o rio é largo, [...] o práctico mandou puxar um pouquinho aqui. Eu digo ‘Se agarre’. A com vento se fomos para o ilhote e quebremos ali de novo. Depois arrumemos, viajemos e aquelas que saíram, o castelhano pegou ele e atou para baixo de Platina, o castelhano diz ‘Ó, eu não posso volta cuida teus amigos porque tem uma ilha ali Taquara e tem uma ilha por São Lucas que é perigosa. Daí eu sorto a minha aqui e vou em cima da ilha’. Então daí ele não votou tira nós de lá. Daí que eu soltei os cachãozinhos e se fomo pra São Borja, eles voltaram tira aquele pedacinho lá, [...] E nós viemos para casa. (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 7)

Recortamos do relato de Dante uma situação com relação aos encargos do patrão em casos de acidente. Para ele, a culpabilidade não era do dono da madeira, nenhuma das partes assumia a responsabilidade. Dificilmente havia algum documento com relação ao trabalho que viesse proteger os direitos do peão e do práctico (SANTOS, 2005, p. 42). Para Zeferino não havia registros para comprovar a profissão ou tempo de trabalho, sobretudo em casos de acidente. Infelizmente o ex-balseiro reluta em recordar dois acidentes com mortes e sem documentação que ocorreram no trajeto pelo rio e por terra, já no retorno:

Aqui tirou [*a vida de*] um rapaz que trabalhava na prefeitura, ele laçou, laçou uma espia de engate e jogou ele na água. E ali naquele lugar, Saltinho Sertão estava passando com o remorque, lá perto do porto, aí sinal de luz, aí pediram: ‘Larga a lancha e vamos ver o que aconteceu’. Então eu toquei a lancha lá, pegamos e achamos a espia [...] e começou a aparecer o casaco dele longe. Ele laçou fez um "v" na espia, entrou na perna dele e ele morreu afogado. Aí trouxemos ele devagarinho, pegamos o corpo, e só entregamos para o [*fulano*]⁷². (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 16).

Nenhum documento. Quantos morreram nas estradas aí a gente enterrava num barranco. Muitos, mas daí é coisa que a gente... um aqui, [...] em Iraí na Ilha da Rapadura, em São José, Caxambu e nós tinha um companheiro e cortamos em pedaço, para enterrar [...] para levar para o barranco, para poder enterrar num cemitério, algo assim. Não achamos nome, então enterramos. A, mas era muita gente que se jogava na água, vinha para o seco, vinha embora a pé de medo (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 2).

Para além dos perigos habituais derivados de acidentes geográficos ou pela ação dos ventos e chuva nas águas do rio, as adversidades continuavam para os tripulantes. As intempéries e quebras de balsas geravam outros problemas, o frio e a fome. Por ser inverno chuvoso e estarem dentro do rio, muitas vezes com roupas encharcadas o frio incomodava os balseiros. Conforme Severino, em uma de suas viagens quando a balsa teve avarias, eles tiveram que amarrar as madeiras soltas e esperar o rio encher novamente para retomarem a viagem, “tudo molhado, os forros molhou tudo, roupa molhou tudo, alimento molhou tudo

⁷² Os nomes dos envolvidos, locais de trabalho, ou onde moram não são descritos nesta pesquisa por não obtermos autorização dos familiares.

que não tinha, posa no relento, [*com névoa amanheceu*], se veja o frio que essa gente passou, só eu que não cai, eu estava ainda com a roupa enxuta, mas assim mesmo tremia o queixo” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 6). Isso ocorria, normalmente, quando a balsa sofria algum dano no trajeto, ou quando a balsa mergulhava no rio devido à força das águas e ondas fortes, ou mesmo, quando passavam nos saltos e o rancho era atingido.

Quando o rancho saía prejudicado, os balseiros ficavam sem alimentação, roupas, cobertores e lenha seca. Conforme Severino, “era dura a vida, ficava sem comer as vezes, as vezes tinha que aguentar, resistindo a fome. Porque sair fora comprar alimento não era fácil, tinha um barquinho, mas até que saísse, num lugar estranho, saber se tinha o que comprar. (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 2). Ele recorda uma de suas viagens, antes de chegar no Salto Yucumã “deu um resorjo bem no meio da balsa, acredita que sobrou um cantinho aqui e um cantinho lá? O rancho desapareceu, foi perdido tudo isso. Fica quase em frente à Alpestre um pouco para baixo. Ficamos na mão, em casa já saímos ‘pelados’, que nem diz no Paraguai” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 9). Interessante é analisar como próprio balseiro descreve esse mesmo episódio, em entrevista no ano anterior:

E daí teve uma última viagem lá no Salto, era uma madeira quase verde, sabe passou muito, meia que afundada, então tudo nós se molhemos, e no inverno frio, molhou o forro, fogo que nós tínhamos para começar um fogo, não ficamos com nada. Então posemos, como diz o brasileiro, no pau puro. Tudo molhado, nenhum forro para se cobrir, nada, nada. Foi passado um rigor terrível, isso foi na Ilha da Colônia Mercedes, agora faz muitos anos, mas é uma ilha dessas duas ali que tem um remanso, um remanso perto. (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 1)

Na versão de 2013, o ex-balseiro já traz detalhes com relação a madeira da balsa, explicando que ficou muito tempo à espera da largada. Respeitando que cada pessoa tenha uma forma particular de se comunicar e rememorar o passado, acrescenta a isso, fatores do próprio procedimento da entrevista. Só a título de pressupostos externos⁷³ (ALBERTI, 2013, p. 189) citam-se: o fato do entrevistador ser diferente, o questionário que o entrevistador utilizou ou o local onde a entrevista foi realizada pode ter influenciado e impulsionado sua memória latente, ou ainda o tempo da entrevista é distinto (enquanto a primeira conversa teve duração de quinze minutos, a segunda teve duração de quarenta minutos). É subjetivo analisarmos as duas versões observando fatores externos, mas o que se sobressai é em relação à particularidade da memória latente. É por isso que cada entrevista é uma ação de memória,

⁷³ A condução de uma entrevista pode influenciar, com ou sem intencionalidade, a realização da mesma, as circunstâncias externas como o local, a apresentação dos entrevistadores, pessoas presentes à entrevista, a duração e o horário, bem como, os equipamentos de captação de áudio e imagem, impactam na relação entre o entrevistador e participante. Conforme ALBERTI, 2013, p. 189-199.

metodologicamente, um resíduo de ação (ALBERTI, 2004, p. 35), ou seja, é interatividade de comunicação entre entrevistado e entrevistador e, não apenas uma reconstituição de algo passado.

É válido destacar que cada balseiro, ano após ano, guarda memórias de experiências boas e ruins das viagens realizadas, dos acidentes fatais e dos materiais, de como faziam para realizar a defesa (como assim denominam) e manobras para desviar obstáculos. Esse é outro parêntese que interpretamos com fontes orais, os ângulos diferentes de participante para participante, ou seja, de pessoas que estava em posições distintas. Um exemplo disso é a percepção de quem estava na balsa e à frente dela, na lancha.

Mesmo não se considerando balseiro efetivamente, por não estar na balsa com os outros tripulantes, para o ex-balseiro Benhur a condução de uma embarcação e o perigo enfrentado no rio se equiparavam aos balseiros, que logo atrás estavam. Na lancha, necessitava de técnicas para alinhar a balsa e se proteger de obstáculos para não comprometer a sua ou as duas embarcações. A lancha fazia parte da balsa remorque, obviamente o fato de estar com uma embarcação a motor e não em uma balsa a remo faz diferença, mas ao contrário de uma balsa, a lancha não conseguiria mergulhar por inteira e ainda corria o risco da embarcação tombar e afundar. Para ambos, as técnicas utilizadas de navegação eram diferentes, mas os lugares onde passavam, obstáculos e adversidades se equiparavam. Conforme o ex-balseiro, condutor de lancha, nos incitou a refletir “daqui enxergava os balseiros, as vezes enxergada a cabeça do peão, as vezes enxergada mais” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 19). Ele enxergava os balseiros e os mesmos o enxergavam, por isso, ângulos diferentes diante dos mesmos obstáculos.

Para Severino, ex-balseiro remador, as maiores responsabilidades do condutor da lancha eram desempenhar manobras para alinhar a balsa e manter a comunicação com o prático, “a noite não enxergava a direção [...] o lancheiro e o prático, sabiam se tinham que dar mais força na lancha ou talvez largar e vim empurrar ela para endireitar. Tinha que dá um jeito de levar alinhado” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 1). Os balseiros ficavam atentos às manobras que o condutor de lancha fazia para alinhar a balsa “muitas vezes invés dela puxar ela tinha que vim de bico, na frente ou atrás para endireitar, pois as vezes ela não endireitava puxando. O lancheiro largava, calçava na frente ou atrás, conforme necessário, colocava um segundão e vazia levanta água” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 5).

E a mesma coisa fazia o condutor da lancha e seu auxiliar, observavam os remadores e se orientavam pelo prático. Assim saberiam o que fazer para a balsa continuar no curso do rio,

principalmente, quando havia obstáculos grandes na frente, o caso do Salto Yucumã é um exemplo, “então eu fechava as janelas colocava ela de bico e, a marreta vinha daqui e tinha que botar e cortar ela no meio. As vezes enxergada a cabeça do peão, as vezes enxergava mais. [...] As vezes afundava a parte da frente da balsa, [*e precisava*] correr para trás” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 19). Os remadores e o prático identificavam o posicionamento do condutor da lancha e, o mesmo observava o comportamento dos balseiros.

Outra função do condutor da lancha era controlar a distância da lancha e da balsa, estimada para facilitar as possíveis defesas, assim o condutor tinha uma ciência maior na condução. Segundo Severino Schneider, “tinha que dá pelo menos trinta, quarenta metros, e uma corda dessas, de barbante velho. E ela ia longe para não dá o coice d'água” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 1). A função do condutor exigia muita atenção, o mesmo recorda de uma situação que ocorreu numa de suas viagens como remador, a qual, o acidente envolveu um condutor de lancha:

Em Santa Maria afundou uma lancha, que eu acredito que o lancheiro quem sabe até dormiu porque noite e mais noite. E quem sabe a lancha foi virando e dali a pouco o cabo enlaçou numa hélice e afundou a lancha. Aquela lá era uma lancha marítima, casco de ferro. Era de chapa, no caso, não era de madeira. E a sorte que o lancheiro e a lancha não foi a fundo. É tem muitas diferenças [...]. É coisa engraçada o sono. (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 1).

Para o ex-balseiro, a função do condutor da lancha tinha extrema relevância, isso porque seu pai era prático e explicava sobre a comunicação entre os dois. Nos exemplos trazidos para a discussão, tratou-se de ângulos diferentes, mas de pessoas que trabalhavam com a balsa em trajeto. Obviamente se a pesquisa pudesse adicionar no debate os madeireiros, serradores, donos de madeira e empresários, certamente teríamos outras considerações utilizando o mesmo método de análise, porém o foco no balseiro e suas considerações de si seriam desviados. Por ora, se analisando de ângulos diferentes já se constou peculiaridades, ao investigar visões controversas encontrou-se ponderações do que consideravam o melhor de ser balseiro e o pior lado da profissão.

4.1.3 “Vamos tomar um mate ali?”

Apesar do trabalho braçal, dos desafios e obstáculos no trajeto, dos acidentes de percurso, dos momentos de angústia, do frio e da fome quando a balsa quebrava, além do esforço que teriam ao regressar, será que os balseiros se permitiam pensar e viver coisas boas durante a viagem? Essa é a grande questão quando o assunto era descanso e lazer. Enquanto

para alguns o descanso era a melhor parte da viagem, para outros os momentos que marcaram foram as risadas, as cantorias e a “boia”⁷⁴ (XIRELLO, Quilombo, SC, 06 de agosto 2018, p. 1) – como assim referia o ex-balseiro Abílio José Xirello.

A socialização e os momentos de lazer se davam em cima da balsa, no rancho, na lancha e em terra quando chegavam ao seu destino ou regressavam da viagem. Acontecia com a balsa em movimento ou ancorada, quando assim as águas determinavam, e depois, seguia-se em cima de um caminhão, de ônibus ou de trem. No entanto, sem dúvida, era no rancho, perto da cozinha, que havia momentos de confraternização.

De acordo com o ex-balseiro Zeferino, a melhor parte da viagem era a alimentação “era a melhor possível! [...] Levavam porco vivo, galinha, o cara carneava em cima da balsa. Nós não passávamos vontade” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 15):

E você quer saber a coisa mais boa era a comida, o arroz com colorau não precisava de água, a água já era vermelha. E a panela de ferro, a água do rio você pega e faz uma comida tão gostosa. Hoje é tudo do pior [...]. E você trabalhava não estava com fome, pois na lancha, os caras chegavam a hora de comer, estava na hora da comida quente, então sempre levavam umas bolachinhas para mim, mas eles pegavam o caico, colocavam na corda porque eu estava lá na frente e levavam um prato ou uma panela, feijão arroz, carne. (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 21).

O ex-balseiro ainda ressaltou que o sentido de lazer nem sempre era de nostalgia, em algumas viagens “o lazer que nós tínhamos era dormir e descansar. Porque quando tinha enchente, era escassa, era oito (8) dia e oito (8) noite direto, não amarrava em lugar nenhum” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 4). Um dos momentos de lazer era o próprio repouso. Para Benhur, não tinha muitas formas de se divertir na balsa, “mas não dá tempo. Você quer dormir. Quer trabalhar, dormir e comer. E chorar as vezes” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 15), o trabalho não era fácil nem para o balseiro, nem para o condutor e seu auxiliar, pois necessitavam de muita atenção.

Mesmo raros, ex-balseiros salientam que, na balsa, havia momentos de descontração, Zeferino recorda de um violeiro que descia junto com eles, “tem aí um Hermes Vieira, ali no porto [...], ele deve estar com oitenta (80) e tantos anos, [...] ele cantava para nos alegrar no rio. Mas cantava de chegar [...] Ele fazia umas canções, umas toadas assim, mas dava uma vontade de viajar” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 21). Convergente a isso, ex-balseiro Eleodoro de Paula também afirma a frequência dos violeiros se juntarem aos balseiros em viagens “eles sempre levavam um do Rio Grande lá tocador de violão, eu

⁷⁴ Nesse contexto, a palavra boia é sinônimo de comida, alimentação.

gostava de tocar violão sempre. Tinha dois cantador, e quando eu cruzava, pra baixo do Salto os castelhanos davam ‘viva pros balseiros’.” (PAULA, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 3).

Ao se referir aos vizinhos castelhanos, percebe-se que não são vistos apenas com maus olhos. Pressupõe que coexistiu um encontro entre países, muito mais acentuado entre Brasil e Argentina devido à influência que o rio Uruguai desempenhou para os laços e as parcerias econômicas emergidas do comércio de balsa. Muitos balseiros comentam sobre esse contato com as populações vizinhas, recordam como organizavam encontros, rodas de conversas e como eram recepcionados pelo povo argentino. A exemplo do ex-balseiro Dante Marssona que aborda ser corriqueiro encontrar argentinos nas margens do rio ou quando as balsas ficavam encalhadas nos portos vizinhos, ocorrendo isso, os balseiros combinavam rodas de conversa e compartilhavam suas experiências com os argentinos:

Tem viagem que é assim, o vento empurra no costado e fica aí. Daí nós ficamos três dias numa Marinha deles, mas lá em Sarandi já, para baixo de Mercedes, chegando já lá em baixo já, ficamos três dias ali. E o castelhano vivia de brasileiro: ‘Não quer me arregalar uma tábua?’ Vai dá uma tábua para ele, e nós dávamos os pedaços de tábua queimava, nós dávamos e ficavam faceiro, vinha tomar um mate com nós ali, daí nós saia fazer rancho e eles mandava o castelhano ir junto, e ficamos [...] eles tratavam bem nós. ‘Vamos tomar um mate ali?’. Tomamos um mate ali, tomamos um mate ali, fui lá quase me matou a cuia dele, fazia mel a erva da Argentina, muito forte, Dai ele vinha tomar a nossa que era número um. Então eu não tenho queixa da Argentina. (MARSSONA, D. Guatambu, SC, 26 jun. 2014, p. 8)

Para Dante, os vizinhos argentinos não se mostravam tão diferente dos balseiros brasileiros. A cultura, a língua e os costumes se convergiam e a fronteira não os separavam. Ao contrário que designa uma fronteira cultural, quando se há uma visível ideia de separação de costumes, de língua ou etnias, no caso da fronteira do Brasil com a Argentina, aparentemente ocorre o inverso. Muitos dos costumes, do hábito alimentar e suas formas de vida, mesclaram-se. Não é uma aculturação – termo esse, que requer uma profunda problematização – e sim, uma troca cultural, e deve-se pela construção histórica da formação da fronteira e do contato com os diferentes países.

Abrindo um parêntese, há diferentes sentidos de fronteiras, ora denotam limites e separação de legislação estatal, ora ligação, lucro e comércio. Para compreender a zona comercial que ocorreu em São Borja (RS), recorresse ao conceito de fronteira e redes produzidas por uma ordem espontânea ou constituídas por uma ordem organizada (MACHADO, 1998, p. 44). Com isso, tanto a economia paralela e quanto os habitantes da faixa puderam se beneficiar. Seguindo a lógica da autora, na fronteira se formaram zonas de livre-comércio de ordem organizada entre os países vizinhos, mas também desempenharam

lugares de comunicação de ordem espontânea, partindo de constituições humanas, geopolíticas e relacionais. Assim, a fronteira fazia conexões em diversos aspectos, econômicos, políticos, sociais e culturais. E, a exemplo de Dante Marssona, não seria uma separação, e sim uma ligação entre os balseiros brasileiros e o povo argentino.

Em síntese, as conexões que o rio, a balsa e a fronteira permitiram aos balseiros abriram laços culturais e sociais de ambos os lados, vínculos de amizade foram forjados a partir da atividade balseira. Conforme Dante Marssona, “o que tem também no rio é assim, uma parceria muito grande no rio, é uma parceria um por todos” (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 8), ou ainda, como Benhur Zeferino descreve, “era uma irmandade” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 21). Fundamentalmente, um precisava estar atento ao outro, cada erro poderia custar uma vida, a balsa exigia concentração de todos, por isso a empatia, a confiança no companheiro e um bom funcionamento da equipe faziam a diferença.

4.2 O balseiro visto pelos familiares dos balseiros

Aqui é o olhar do outro, mas do outro não convergente, do outro próximo do balseiro. Familiares, esposas e filhos dos balseiros. Mesmo que não temos entrevistas de balseiras ou mulheres que tenham participado diretamente com o negócio da madeira (salientando que muitas delas também trabalhavam na preparação da madeira e mesmo em viagens), a participação das mulheres aqui, é enquanto esposas ou filhas de balseiros. É uma visão de quem estava dentro do processo, de esposas que mesmo não trabalhando na construção da balsa diretamente, estavam presente na preparação da viagem, no trabalho dentro da propriedade, nos afazeres domésticos e assumindo a responsabilidade com os filhos(as).

Já a escolha em destacar o que os filhos recordam e sentem quando pensam nos seus pais enquanto balseiros permite analisar uma geração futura, que recontam histórias e recriam a imagem desses sujeitos históricos. Conseguimos investigar se ainda está presente em seus discursos a lembrança do balseiro e do trabalho que desenvolviam.

As esposas e os filhos acompanhavam os preparativos, a espera e o retorno dos balseiros. Têm recordações sobre o que eles contavam das viagens. Pois isso encontram-se aqui, recortes de entrevistas de familiares sobre a preparação para a viagem, a largada das balsas, a ausência do familiar, a falta de notícias, a insegurança no trabalho, bem como, as alegrias da chegada, dos presentes que recebiam e do dinheiro que retornavam. A viagem de seus parentes se torna um misto de angústia e felicidade.

As experiências que contavam e as representações que criaram sobre eles também forjaram a imagem do balseiro, como algo que é falado, repensado e descrito de geração para geração e de sujeito a sujeito (ALBERTI, 2004, p. 35). As visões de seus familiares concebem representações do sujeito. É interessante observar de que forma os seus familiares enxergavam cada processo de formação dos balseiros e como avaliavam o trabalho desenvolvido pelos mesmos.

4.2.1 “O dia da gente ver os balseiros”: preparação e a largada da balsa

Quando começava a chover e o rio enchia, não eram somente os balseiros que se organizavam para a viagem, os familiares também se preparavam para a ausência do familiar e auxiliavam nas tarefas incumbidas. Maria Schwartz contemplava as chuvas aumentarem, “mas ele ficava faceiro quando começava a chover, que dava aqueles trovejão forte longe. Ele dizia ‘Ó vai dar enchente’. Ele gostava do serviço, ele era um homem muito trabalhador e forte, era um homem sadio” (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p.5). A chegada da chuva era o aviso que a terceira etapa do trabalho começaria e que, a balsa precisava descer.

Nesse momento, a madeira já estava processada e a balsa encontrava-se montada, a embarcação era preparada antes das chuvas iniciarem. Conforme memórias de Maria Schwartz “sempre tinha balsa, as vezes até tinha duas balsas pronta, as vezes demorava um pouco para dar enchente. Eles sempre desciam nas balsas, acho que foi umas quarenta vezes [...] os filhos quem sabe até se lembram” (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 1). Ressalta-se nesse depoimento que seu esposo é já falecido há alguns anos (a causa não tem ligações diretas com as balsas) e essa preparação era acompanhada por ela e pelos seus filhos.

Com a chuva chegando, os preparativos se iniciavam nas propriedades e a famosa trouxa para viagem era confeccionada. Maria Schwartz recorda que seu esposo Valdemar Schwartz organizava os cobertores e as roupas e, ela colocava numa sacola “pegava uma mochila e colocava um pouco de roupa, os forros para dormi [...]. E daí nós ficava com os filhos, eu tinha as crianças pequenas” (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2). O seu papel, como esposa, era tutelar os filhos e realizar os afazeres domésticos, “nós ficávamos cuidando, aquele tempo a gente plantava pouco, e tinha os peões que cuidavam o serviço. E ficava eu cuidando a casa, as criaçõezinhas e os filhos” (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2). Já para outras esposas, o trabalho na propriedade também ficava sob a responsabilidade da mulher. Conforme recordações de Ledi Matte Marssona, no início quando cuidavam da criação de animais, sem muita assistência básica na região e com a falta

do esposo, as tarefas ficavam ainda mais difíceis, muitas vezes a enchente chegava e não conseguiam organizar todo o trabalho na propriedade:

Nós trabalhávamos bastante na roça na época. Quando avisaram para ele viajar, foi meio rápido, não deu tempo de preparar nada. E na época nós não tínhamos nem luz em casa, água era longe para buscar, para cozinhar, até para tomar banho. E daí ele arrumo uma menina dum vizinho para fica comigo, nós tínhamos criação de porco em cerra, assim. E uma época, [...] a menina ficou cuidando das crianças, eu saio abaixo de chuva para recolher os porcos, porque eles comiam toda a plantação dos vizinhos. Era bastante sofrido, sabe? Tinha vaca de leite, e choveu, ali chovia umas porções de dias. Ele ficou dias viajando [...]. Não era fácil [com] duas crianças, aquela vez foi sofrido, não via a hora dele chegar. Até lenha não dava tempo de preparar, nada, tinha que sair no mato, lasca lenha, aquelas lenhas grossas, era lenha lascada. E arrancar mandioca na chuva para dar para os porcos comerem. Era assim, era bastante sofrido, a gente não via a hora de chegar, para aliviar um pouco. (MARSSONA, L., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 1).

Para Ledi, o trabalho com a propriedade se tornava mais difícil sem auxílio. Mas, as viagens foram inevitáveis, a mochila estava pronta quando a chuva apontava e os balseiros já tinham preparado rancho na balsa, mesmo que no caminho viriam a perder tudo:

Para eles era uma alegria, ficavam muito contente, porque era uma alegria. Até uma época [...] a água levou tudo, levou o que tinham, levou rancho, levou tudo embora. Ficaram em cima de uns pedaços de pau lá, daí não tinha nada o que comer, ele disse que saiam numas barranqueiras do mato, assim nas beiras d'água procura abobora para comerem. Diz que era sofrido ne, tinha vez que não tinham o que comer. Daí eles contavam tudo isso. (MARSSONA, L., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 1).

Além dos cobertores e das roupas, alguns balseiros também preparavam os alimentos para levar na balsa. De acordo com Maria Schwartz, seu esposo trabalhava para o pai desde os doze anos de idade, “ele sempre parava lá no rio, cuidando dos peões do pai dele [...] Fazia farinha, um charque que eles diziam, cozinham numa panela, guardava e comiam. Quando faltava eles compravam na beira do rio, compravam carne. Sempre eles contavam assim” (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 1). Rotineiramente, o prático auxiliava na alimentação, por isso, Valdemar preparava a comida para os balseiros convocados pelo seu pai.

Após tudo preparado, todos iam até as margens do rio, para acompanhar a saída da balsa. Desde pequena, mesmo antes de seu esposo aderir o ofício de balseiro e não tendo nenhum familiar trabalhando na profissão, Maria de Arruda já acompanhava a largada das balsas. A esposa do ex-balseiro Oswalter Arruda, rememora esses momentos:

Quando começava a chover bastante, que a gente via que ia encher o rio, nós ficávamos tudo preocupado, ansioso para ver os balseiros. Vai chegar o dia da gente ver os balseiros lá de cima da serra. Nós éramos tudo criança, gostava, daí quando enchia o rio que os balseiros se reuniam, nós íamos tudo, apurava para fazer o

serviço para a mãe, para nós fica lá olhando os balseiros atar, amarrar as balsas. Quando eles viajavam nós dizíamos: ‘Tchau para vocês! Vão com Deus!’ Dava a mão para eles assim, eles davam a mão para nós. Daí nós dizia: ‘Vão ganhar o dinheiro para nós pagar nossas contas quando vocês chegarem. Tudo isso nós fazíamos, era muito bonito (ARRUDA, M., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 1).

A largada da balsa era esperada por muitos, balseiros e familiares, madeireiros e empresários da região, pois significava que em breve teriam dinheiro a receber. O clima de expectativa e de “saúde da comunidade identificava o momento da largada de balsas, quando familiares dos envolvidos no transporte ficavam na barranca do rio para despedidas desejando sucesso e breve retorno” (CORÁ; OLIVEIRA, 2010, p 33).

Fotografia 17: Familiares se despedindo dos balseiros nas margens do rio Uruguai



Fonte: Retrato de grupo de pessoas às margens do Rio Uruguai em Mondaí-SC, ao fundo embarcação de madeira (1940). Coleção cidade Mondaí. **Acervo iconográfico digital CEOM/Unochapecó**. Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom>>. ID: ccmo0008. Acesso em: 20 fevereiro de 2019.

Nas duas fotografias quem seguem (Fotografia 17 e Fotografia 18), identificam-se grupos de pessoas aguardando a balsa partir. A paisagem ao redor da primeira fotografia aponta que a balsa foi recém-formada, pois ainda não crescera vegetação no solo das encostas; também é visível que seria uma balsa remorque, pela presença de uma lancha na frente da embarcação. Na segunda fotografia pela foto posada, provável que no grupo estão os donos madeireiros. Mas, para além dos elementos aparentes das fotografias, também pressupomos aspectos representativos, justamente relacionados com a largada da balsa, a atmosfera criada para o momento é perceptivo nas duas fotografias.

Fotografia 18: A saída das balsas do Porto Goio-En



Fonte: Vista parcial de balsa em tábuas com aglomerado de pessoas (década de 1950). Coleção cidade Chapecó **Acervo iconográfico digital CEOM/Unochapecó**. Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom>>. ID: ccco0220. Acesso em: 20 fevereiro de 2019.

A saída da balsa era um acontecimento para a comunidade, personagens importantes do município, empresários de serrarias e madeiras também se faziam presente junto aos parentes dos balseiros. E para registrar o momento, chamavam fotógrafos da região e anunciavam nos jornais da época. A exemplo da retoma-se a reportagem analisada no capítulo anterior, “a enchente do rio Uruguai atingiu o ponto de balsa, isto é, passou de quatro e meio metros acima do nível normal. Ante ontem e ontem regular quantidade de madeira desceu para a Republica Argentina” (A VOZ DE CHAPECÓ, 28 de abr. 1940, p. 2). O jornal trouxe um fragmento da realidade, uma visão diária do fato transcorrido, mesmo que a intencionalidade não destaca aos balseiros, especificamente, e sim a atividade madeireira, a largada da balsa é registrada nesse trecho.

Em certas localidades a passagem da balsa era vista brevemente devido a floresta nas margens. Dolores Santuches, filha do ex-balseiro João da Cruz recorda que ainda criança, enxergava a balsa passar “nós só ficávamos de olho, porque conforme soltavam, que eles amarravam a balsa, daí nós íamos olhar” (SANTUCHES, D., Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 2). Segundo Dolores, a balsa poderia ser montada de portos em portos, para juntar a quantidade de madeira necessária, e ela acompanhava “íamos olhar quando ela passava. Não era em todos os lugares, porque eles puxavam a madeira lá de cima, soltavam no Jacutinga. No Jacutinga iam para o Uruguai, aí eles iam juntando as madeiras, iam juntando, juntando

até que dava aquela quantia” (SANTUCHES, D., Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 2). Essa informação causa estranhamento, pois diverge da maioria das balsas que quando soltas já desciam montadas, mas acredita-se que esteja se referindo às canchadas, onde as peças intermediárias eram constituídas uma a uma.

Contudo, as balsas partindo, havia a incerteza do tempo que os balseiros levariam para voltar, ou ainda se retornariam para casa. O receio de que algo acontecesse nas viagens era um dos maiores motivos para que familiares aprovassem ou não a profissão. A consideração do trabalho sendo algo perigoso devido ao rio, a condução e as adversidades eram elementos que auxiliaram para a imagem do sujeito que familiares carregam do balseiro.

4.2.2 As impressões da profissão pelos familiares

Para o balseiro realizar a atividade com a balsa, a sua vida ao entorno deveria estar em ordem. Por essa razão, familiares, cônjuges e filhos também fizeram parte desse processo, pois indiretamente, auxiliavam na preparação da viagem e no cuidado com o patrimônio financeiro e familiar durante o período que o balseiro estava fora. Os familiares esperavam o retorno com ansiedade, porém, formulavam opiniões e considerações sobre a atividade madeireira, o trabalho na construção e condução da balsa, além dos perigos e obstáculos que o seu familiar poderia enfrentar durante o trajeto.

Algumas vezes, a família influenciou na decisão do ingresso e permanência na profissão. Alguns balseiros explicam como a notícia do desejo de ser balseiro era recebida pelos seus familiares. O ex-balseiro Dante Marssona destaca que iniciou a profissão com reluta de seu pai, mas depois ressalta que viajou “com dezessete anos e, [...] a última viagem foi em setenta, no ano de setenta” (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 4):

Com dezessete anos, meu pai não queria me deixar ir: ‘não, você não vai!’ E nós sempre obedecemos ao velho, o que o velho dizia, nós fazíamos. Daí ele disse: ‘vai então’. E eu deixei a minha roupinha arrumada. Daí tinha o Arlindo Bortoli [*prático*] e eu disse: ‘quanto é que você quer? Me leve, me leve e traga de volta, se não presta [*não vou mais*] Só não me deixe lá que está bem? Me traga de volta. E eu ganhei mais que os outros, eu vou te contar, não é gavolice a minha (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2)

Já o ex-balseiro Abílio Xirello só teve oportunidade de viajar duas vezes e somente até o Goio-En, seus familiares consideravam a profissão perigosa e o fato de preparar a comida em cima da balsa já se tornava ocioso, “eu fui para descer junto, a mãe não me deixou, não quis que eu fosse, [*pois era*] muito sofrido, perigoso. Daí eu digo ‘mas eu vou junto até lá na

ponte de Chapecó’. Desci até em Goio-En, desembarquei, peguei o ônibus e vim para casa” (XIRELLO, Quilombo, SC, 06 de agosto 2018, p. 1). Em contrapartida, para alguns, ser um balseiro era uma tradição, a manutenção de uma identidade familiar, como o caso do ex-balseiro Schneider “eu não tinha dezesseis anos a primeira viagem [...] o meu pai era prático e daí eu tinha o meu tio mais novo, irmão do meu pai que era peão dele” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 05 de outubro 2013, p. 1). A família se envolvia com a atividade.

Contudo, para alguns familiares, havia uma conformação na escolha profissional. Ledi Marssona lembra que se casou com Dante quando o mesmo já era balseiro, segundo ela, “sabia que ele viajava, mas pra gente não acontecia nada, todo mundo contava que iam bem nas viagens. A gente ficava na expectativa que ia voltar, que ia dar tudo certo” (MARSSONA, D., Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 1). A preocupação até existia, mas Ledi tinha ciência que as viagens eram relevantes aos balseiros, a própria família se beneficiaria com a atividade devido ao retorno financeiro.

Diferentemente de outros balseiros que realizavam viagens somente no inverno e /ou auxiliavam na montagem de balsa durante algumas épocas do ano, para Valdemar Schwartz, essa atividade era a principal renda familiar, todos os investimentos giravam entorno da madeira, conforme Maria Schwartz “era toda enchente que dava o pai dele tinha balsa porque pegava madeira das serrarias” (SCHWARTZ, 2014, p. 3). Por isso, para Maria considerar a profissão perigosa ou não, aferia nas questões financeiras da família.

Contudo, Maria Schwartz destaca não gostar de recordar do tempo que seu esposo trabalhou com as balsas “mais eu, daquela época das balsas lá, nós não tínhamos saudades [...] quando começava a chover, a mulherada toda triste ‘os homens vão tudo descer’, tudo tinha que ter cuidado, ficava ansiada. Então ficavam todas aborrecidas, ninguém ficava alegre” (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 5). Ela também ressalta que no início, até o regresso da viagem era penoso, “no começo eles sofriam muito, diz que atolavam os caminhões. Eles se sujavam de barro, tinha que empurrar os caminhões. Depois melhorou, as estradas já foram ficando boas” (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 4). Outro motivo de Maria Schwartz considerar o trabalho perigoso devia-se as memórias que seu esposo contava. Segundo ela, Valdemar Schwartz confessou um dos seus momentos mais tensos, enquanto balseiro:

[...] uma vez, o pai dele mandou ele pega a espia e ata a balsa longe numa árvore, porque a água era muito ligeira, mas eles marcavam a árvore e tinha que ir lá com o caíco. E ele foi lá e arreventou a espia, e ele ficou lá na copa da árvore e a balsa se foi. E aquilo ele sempre contava, que diz que ali ele passou medo, ele ficou lá sozinho e o pai dele com a balsa desceram. Depois passado tempo o pai dele

conseguiu ata a balsa, mas bem longe para baixo. Daí mandou um caíco, um peão rio a cima para ver se estava vivo lá, se estava lá naquela árvore. E ele estava lá, ele sempre contava isso, daí eu passei medo. Foi a única vez que diz que ele passou muito medo, porque ficou lá na copa duma árvore esperando ajuda, a enchente era muito grande e a água descia aquilo ligeiro. (SCHWARTZ, M., Guatambu-SC, 26 de junho 2014, p. 3).

Além das considerações das esposas, os filhos também recordam de situações que seus pais contavam quando retornavam de viagem, Oscar Santuches, filho e neto de balseiro, considerava a profissão “um serviço perigoso [...] conforme a balsa descia, e enterrava na água, eles tinham que correr tudo para trás. Dalí um pouco ela levantava a frente, afundava atrás, corriam tudo para frente” (SANTUCHES, O., Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 2). Dolores, também afirma que o trabalho era perigoso, ela recorda de um acidente com um colega de viagem de seu pai:

O pai diz que morreu um, aquele tal de, não sei o nome bem certo, Nego Egídio. E daí ele caiu também, saí assim uma torra, diz que ele foi não sei se foram três (3) quilômetros, seis (6) quilômetros que ele viajou, agarrado na tora. Diz que tinha horas que ele subia, que a tora arroteava, daí ele sumia. Dalí a pouquinho o dono lá, o chefe diz: ‘A sorte que meu Nego não morreu’, e diz que ele estava agarrado na madeira, assim sabe, porque eles colocavam um tarugo. De certo que ele pegou naquela madeira que se dizia Tarugo, eles furam e colocam na madeira, que fica firme. Diz que ele se agarrou ali [...] O pai estava junto, só que o pai ficou mais de lado na balsa. (SANTUCHES, D. Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 2).

Havia um receio mediante os perigos do trabalho e que os balseiros não retornassem para casa, conforme Maria Schwartz “o coração ficava acelerado, rezando todo o dia, que não morrerem na água. Porque se caísse de lá no rio, não tinha. Ele sabia nadar porque se criou dentro d'água, atando madeira, mas assim mesmo, é perigoso. Mas nunca aconteceu dele cair” (SCHWARTZ, Guatambu, SC, 26 de junho 2014, p. 2). O ex-balseiro José Zulszeski também recorda que sua mãe já estava habituada com a rotina da balsa, contudo, não deixava de se preocupar com o filho e o esposo durante as viagens “a mãe rezava, para assim que amanhecer estar de volta. Rezava. Era eu o único irmão e o falecido pai ia junto [...] o falecido pai tinha trinta e seis (36) anos. E [a mãe] já era acostumada” (ZULSZESKI, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 3).

Tanto os familiares quanto os balseiros, nos momentos de aflição da espera do retorno ou em situações de perigo, recorriam a orações. Por esse motivo, a religiosidade foi mais um dos elementos que auxiliaram na formação e representação dos balseiros. O ex-balseiro Schneider recorda de situações adversas quando passavam pelo conhecido Salto Yucumã, “ali pelo perigo que existia olha, dá para dizer que não morreu ninguém. Nós temos uma devoção

dos navegantes, ela é muito. Ela protege, ela é muito protetora e os balseiros sempre saíam rezando para ela, para ela proteger” (SCHNEIDER, Guatambu, SC, 25 de julho 2014, p. 2).

Em algumas comunidades registram-se procissões realizadas próximo ao rio Uruguai. De acordo com Neusa e Zelinda, em Porto Chalana (Guatambu-SC) “elegeram Nossa Senhora dos Navegantes como padroeira do povoado. Tornou-se assim uma tradição a realização de festas e procissões pelo rio em sua homenagem” (CORÁ; OLIVEIRA, 2010, p. 46).

Enquanto para alguns a viagem era sinônimo de perigo, angústia e espera, para outros a viagem até o comércio argentino era comemorada “nós ficava contente quando o pai chegava e trazia [coisas], nós não conhecia as coisas, aquele tempo não tinha doce, nada. Ele comprava os doces lá na Argentina e trazia. Trazia roupa sabe, para a mãe fazer, costurar” (SANTUCHES, D., Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 3). De acordo com Dolores, “nós éramos a alegria do pai, chegar em casa e ver o pai. Vinte (20) dias sem pai em casa, a mãe sempre dizia, ela rezava para Deus, ‘tomara que voltem’.” (SANTUCHES, D., Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 4). Neris, filha de madeireiro, também ressalta que o retorno da viagem do seu pai era festejado, “o pai trazia fardo de roupa para toda a família. É, só [que] eu não via o pai” (NERIS, Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 1), enfatizando que, mesmos os vestidos e presentes que seu pai trazia para ela e seus irmãos, só fazia o seu retorno ser mais aguardado pela falta da figura paterna.

Para Dolores mais importante era o regresso do seu pai, ouvir as histórias das viagens e relembrar os momentos bons. E se tratando de memórias, Dolores ressalta ainda, que muitas vezes ela e seu marido Oscar, também filho e neto de balseiro, relembram histórias passadas, “que nem eu e ele, as vezes estamos lá quietos, conversando daí ele conta a parte dele, eu conto minha parte, dos meus nonos, dos meus pais, ele conta dele. E daí, nossa, quanta história das balsas” (SANTUCHES, O., Itá, SC, 29 de setembro 2018, p. 4). Por essa razão, a manutenção da memória e as recriações da imagem do balseiro perpetuam de geração para geração através da história oral.

4.3 As representações do sujeito balseiro: a profissão através dos periódicos

A maioria dos jornais que circularam na região Oeste de Santa Catarina reportava entre as décadas de 1920 a 1960 sobre a atividade balseira, porém a incidência dos assuntos é relacionado a economia madeireira, seus benefícios e malefícios da atividade. Entre os temas encontram-se títulos como: a madeira, os madeireiros, comércio, exportação, convênios entre Brasil e Argentina, regulamentações, reflorestamento, serrarias e falta de infraestrutura, ou

seja, economia e sobrecarregariam todas as possibilidades de destaque do tema balseiros. Até mesmo balancetes de cooperativas ocupavam páginas e páginas de jornais, tudo para enfatizar uma nova economia crescente na região.

Noticiavam sobre a largada das balsas e as cheias do rio Uruguai⁷⁵, mesmo que esporadicamente em algumas edições referenciam, sobretudo, os madeireiros e não os responsáveis pela descida da madeira em forma de balsa. As publicações referentes à madeira e madeireiros eram o grande foco da atividade balseira, conforme se analisou a reportagem do *O imparcial* (Chapecó-SC), sobre o diretor proprietário do jornal, Alexandre Tiezerini:

Sr. Hermínio Tissiani, Diretor Gerente da Cooperativa Madeireira do Vale do Uruguai, que em estadia em Buenos Aires, em companhia do Dr. Serafim Bertaso presidente da mesma Cooperativa, conseguiram fechar negócios para toda a madeira de pinho existente em balsa, tanto dos sócios da Cooperativa como de particulares, prometendo a mesma firma compradora adquirir todo o estoque de cedro até o fim do corrente ano. [...] Parabéns senhores madeireiros de Chapecó⁷⁶ (*O IMPARCIAL*, 16 de ago. 1951, p. 2).

Referenciavam negociações entre países após a entrega da madeira nos portos de venda, taxas, tributos cobrados e o compromisso de empresas madeireiras para questões ambientais e econômicas da região. Isso se justifica pela intencionalidade de editores (normalmente não identificadas às autorias) e diretores dos periódicos, pois a maioria dos jornais de Chapecó eram mantidos autonomamente, mas com apoio de empresários e políticos do município.

Ou ainda, reportavam sobre avarias com as balsas ocorridas no trajeto, porém referenciam somente a perda da madeira, como no caso do telegrama recebido pelo Prefeito Municipal, reportagem do jornal *O Imparcial* (Chapecó-SC) com o título “A Enchente do Rio Uruguai”⁷⁷:

José de Miranda Ramos Prefeito Municipal, Chapecó-Fpolis. [...] Levo conhecimento V. S que Presidente Instituto Nacional do Pinho determinou ida imediata Inspetor Geral Sr. Francisco Andrade Moura acompanhado equipe auxiliares zona fluvial do Estado afim superintender serviços recuperação madeiras balças desgarradas da corrente enchente rio Uruguai com extravio calculado 50 mil taboas pi [*de pinho*]. Rogo prestar todo auxílio bom êxito tarefa Inspetor Geral Instituto pt Sds. Irineu Bornhansem, Governador. (*O IMPARCIAL*, 11 de nov. 1951, p. 2)

⁷⁵ ENCHENTES DO URUGUAI. *A Voz de Chapecó*, 07 de julho de 1946, Edição Ano VII, n. 9, p. 2.

⁷⁶ Artigo completo publicado com o título: VENDIDA TODA A MADEIRA DE PINHO EM Balsa. *O imparcial*, 16 de agosto de 1951, Edição Ano III, n. 138.

⁷⁷ Artigo completo publicado com o título: A ENCHENTE DO RIO URUGUAI. *O imparcial*, 11 de novembro de 1951, Edição Ano II, n. 36.

Obviamente que as instituições interessadas nas duas reportagens se denotam ao comércio e ao meio ambiente, em nenhuma delas citam-se balseiros, percebendo que muito pouco se reporta esses personagens. A preocupação maior era assinalar a importância da atividade madeireira e minimizar quaisquer situações adversas ou contrárias a essa economia.

Já nas décadas finais da atividade com a balsa, observou-se uma preocupação maior com a profissão do balseiro enquanto trabalhador. Em duas edições, um jornal assinalou a necessidade da formação de um sindicato dos trabalhadores balseiros em abrangência ao município de Chapecó-SC. O historiador Nelso dos Santos também reforçou esse sentido quando escreve “pode-se dizer que a habilidade e a experiência eram ainda muito poucas para contrapor aos inúmeros acidentes, não registrados, camulhados naquele contexto histórico e social de semi-excravidão da mão-de-obra local” (SANTOS, 2005, p. 42). Segundo o autor, a experiência dos balseiros substituiria a inexistência de segurança e equipamentos adequados aos trabalhadores do corte, no transporte, nas serrarias (SANTOS, 2005, p. 42) e mesmo na condução do transporte em forma de balsa.

Quando a questão se havia ou não algum movimento social, ou mesmo organização de interesse dos próprios balseiros, que valesse direitos trabalhistas, o que se encontra é somente a reportagem que destaca a importância da criação do sindicato dos balseiros, mas não afirma uma mobilização dos próprios interessados para esse fim. Em se tratando de grupo, o que encontramos é algumas comunidades de ex-balseiros que não tem o intuito de um movimento social discutindo problemas de saúde decorrentes da atividade ou indenizações por acidente de trabalho. O interesse é relembrar histórias, realizar profissões religiosas e manter a memória desses sujeitos que desceram o rio em cima de balsas.

A questão dos direitos trabalhista é evidenciada na reportagem de Miranda Ramos, em primeira página no *Jornal D'Oeste* (Chapecó-SC) com o título “O trabalho em Chapecó: Balsas e Balseiros”⁷⁸, e nela enfatiza a falta da validade da legislação do Estado, a insegurança e exploração trabalhista, e mesmo culpabilizando a própria consciência disso tudo por parte do trabalhador:

A Consolidação das leis do Trabalho, aprovada pelo decreto nº. 5.452, de 1º. De Maio de 1943, ainda quando no governo o ilustre e digno brasileiro Dr. Getulio Vargas, [...] o espírito que presidiu sua feitura foi dominado por um sentimento humano bastante acentuado, porque procura dar ao trabalhador, sempre espoliado e explorado, o máximo de garantias em seus direitos e obrigações [...]. Antes de 1930 o que víamos no Brasil éra desolador e nos enchia de vergonha ante os demais países

⁷⁸ Artigo completo publicado com o título: O TRABALHO EM CHAPECÓ: BALSAS E BALSEIROS. *Jornal D'Oeste*, 23 de agosto de 1947, Edição Ano I, n. 1, p. 1.

civilizados do mundo. O patrão explorava o trabalhador, tirando-lhe o máximo de produção sem remuneração equivalente; não se lhe dava assistência de espécie alguma, tanto nos casos de doenças como nos de invalidês, e não lhe assistia o direito de reclamação, a fora muitos outros aspectos em que nos coloquemos. Mas, apesar de tão grande conquista para o Brasil, infelizmente a letra da lei não esta sendo aplicada como seria de desejar. Inumeros são os casos em que ela é violada e desprezada, ora por culpa do patrão e ora por culpa do próprio operário. [...] Em Chapecó, por exemplo, a Consolidação das Leis do Trabalho é letra morta, embora, em algumas ocasiões seja lembrada, muito especialmente, nos casos de acidentes de trabalho. A culpa de ficarem dezenas e dezenas de operários sem a projeção da lei trabalhista não cabe ao patrão e nem tão pouco às autoridades, ela cabe, sejamos francos, ao próprio trabalhador. Ele sabe perfeitamente que a lei lhe assegura justiça, quando injustiçado, mas, por este ou aquele motivo, deixa de procurar as autoridades competentes. Assim não deve proceder, porque o prejuízo é seu e de sua própria família. A lei foi feito para ser cumprida, doa em quem doer. O operário não se deve intimidar ante a prepotencia do patão; si este tem dinheiro, ele tem DINHEIRO que deve fazer valer. Estas linhas nos ocorreram por ter chegado, inúmeras vezes, aos nossos ouvidos queixas de balseiros contra os madeireiros e destes contra aqueles. (JORNAL D' OESTE, 23 de ago. 1947, p. 1).

De forma geral, quando a ênfase é o balseiro, as principais características levantadas sobre os mesmos é vitimando e culpabilizando o trabalhador e a profissão, o editor acaba relacionando esses aspectos afirmando ser uma dinâmica decorrente na região Oeste de Santa Catarina nos anos de 1930. Contudo, a reportagem segue com as impressões particulares do editor com relação à necessidade sindical de uma classe direcionada aos balseiros, inclusive, denominando-os como “grupo de bons brasileiros”:

Muito pensei sobre tão complexa questão, e entendo que a solução será, dentro da propria lei, a organização do Sindicato dos Balseiros. Não se compreende e não se admite que uma classe numerosa como é a dos balseiros, no rio Uruguai, esteja entregue aos caprichos de sua propria sorte, sujeita às mais mesquinhas explorações de ordem moral e financeira. Tal Sindicato obrigará a união entre os que expõe suas vidas aos perigos da natureza e fará valer o prestígio e a necessidade desse denodado grupo de bons brasileiros – os balseiros. Com o seu sindicato organizado eles porão fim a concorrência desleal e farão com que “práticos” sejam aqueles que de fato o são e que tenham noção da responsabilidade assumida. Não é justo que os madeireiros entreguem suas balsas à pessoas inexperientes e desconhecedoras dos segredos do rio, mas, também, não é justo que os balseiros estejam sujeitos à especulações e ambições dos mesmos. O sindicato, como é fácil de compreender, será de grande utilidade passa aos interessados. Os exportadores de madeiras terão a certeza de que suas balsas chegarão ao seu destino, salvo, é claro, motivo de força maior: e os balseiros, por sua vez, terão a certeza de que não mais serão explorados moral e economicamente. Terão a remuneração que o seu sindicato estabelecer e tranquilos enfrentarão a violência das aguas e do tempo saberão, no caso de qualquer imprevisto, que o seu sindicato fará valer seus direitos e garantirá o futuro de suas familias. Muitas injustiças terminarão e muitas reclamações justas ou não, por parte de qualquer interessado, cessarão com a organização do SINDICATO DOS BALSEIROS, dentro do estatuído na Consolidação das Leis do Trabalho – conquista máxima do trabalhador brasileiro⁷⁹. (JORNAL D'OESTE, 23 de ago. 1947, p. 1).

⁷⁹ Artigo completo publicado com o título: O TRABALHO EM CHAPECÓ: BALSAS E BALSEIROS. *Jornal D'Oeste*, 23 de agosto de 1947, Edição Ano I, n. 1, p. 1.

Mesmo que o jornal ficou ao lado dos balseiros de forma explícita, é notório que voltou a falar dos madeireiros como os maiores prejudicados por recrutarem balseiros sem experiência na condução da balsa no rio, voltando o pensamento de culpabilizar um ou outro pela ocorrência de acidentes e avarias ao produto comercializado. Logo também cita os balseiros práticos como os grandes responsáveis pela vida dos demais tripulantes, sem citar os donos de madeira autônomos e empresas madeireiras como detentoras das obrigações trabalhistas. Além disso, a formação do sindicato, para o autor, solucionaria todos os problemas trabalhistas, asseguraria o balseiro e sua família, para assim “tranquilos enfrentarão a violência das águas e do tempo”. Embora nobre, a validade das leis em um projeto sindical, só poderia ser analisado se de fato o mesmo fosse criado.

Outrora, essa não seja a única versão do balseiro reportado em jornais, na capital de Santa Catarina, também há a menção deles, no jornal *O Estado de Florianópolis* (Florianópolis-SC), com o subtítulo “O drama das balsas” em reportagem “Uma excursão a Chapecó: progresso e dinamismo” que, problematiza a atividade balseira, os perigos do rio e vislumbra o ideal de heroísmo do balseiro, retratando a viagem como uma grande aventura:

A longa viagem leva de 5 a 10 dias, conforme as condições do Rio, que são sempre problemáticas. A missão dos homens consiste em desviar a balsa quando possível, dos terríveis obstáculos e de conduzi-las no rumo certo dentro das perigosas corredeiras que se formam nos saltos. Sobre as balsas os caboclos fazem uma pequena choupana e ali passa os dias e as noites, contando histórias uns aos outros. [...] Mas o drama dessas viagens é quase sempre pontilhado de aventuras que desafiam a coragem dos mais valentes balseiros. As vezes, por exemplo, as balsas são levadas com tanta velocidade pela correnteza abaixo que os homens não conseguem safá-las do obstáculos à frente – que pode ser uma ilha ou o próprio barranco pedregoso do Rio – E com a violência do choque, desmancham-se. O risco maior, porém, são as corredeiras, onde antes haviam um salto de vários metros de altura. Aí o Rio corre com uma velocidade espantosa e levanta ondas como se fosse um mar encapelado. Quando a balsa mergulha no salto e sai aos pulos rio abaixo, o caboclo se agarra como pode e deixa o barco correr. Há também as noites de neblina, que não permitem ver um palmo à frente dos olhos. Sem saber para onde estão sendo conduzidos, os tripulantes se firmam como podem na improvisada embarcação e ficam a noite inteira na expectativa de um desastre. De vez em quando, na escuridão da noite, o práctico emite um grito agudo e fica de ouvido atento. [...] E frequentemente a perda de várias balsas que se desmontam durante o percurso. As tábuas, quando isso acontece, ficam vagando rio abaixo, ao sabor da corrente e sem dono. [...] Felizmente, não tem havia perdas de vidas humanas nesse arriscado meio de transporte, pois os caboclos se salvam agarrados às tábuas quando as balsas se desintegram. Na falta de outra via de comunicação e transporte mais eficiente, a exploração de madeira para a Argentina continuará, por muitos anos ainda, sendo feita dessa madeira. Há uma vantagem evidente. É um meio de transporte barato, que o alto custo atual da gasolina certamente não afetará. (O ESTADO DE FLORIANÓPOLIS, 5 de abr. 1961, p. 3).⁸⁰

⁸⁰ Artigo completo publicado com o título: UMA EXCURSÃO A CHAPECÓ: PROGRESSO E DINAMISMO. *O estado de Florianópolis*. 5 de abril de 1961, Edição Ano XLVII, n. 14143.

A reportagem já de título denota uma menção ao balseiro de forma positivada. A figura do caboclo corajoso, enfrentando as águas e obstáculos, deixa-se isso exacerbado. Porém há uma grande contradição de citar “o drama das balsas” e afirmar que “felizmente não tem havido perdas de vidas humanas”, denota conclusões divergentes das considerações do que realmente considerava perigoso. A reportagem confunde-se com a literatura, em razão da conjuntura de adjetivos positivos e negativos diante do rio, das balsas e do trabalhador. Ao final, ainda há uma sátira interessante a ser levantada a respeito do método de transporte via rio. É notável também que poucas vezes se referiu ao trabalhador como balseiro, e sim como caboclo, outra forma de denominação que o mesmo adquiri no sentido formativo e representativo. Sobretudo, é uma versão heroicizada do personagem e do trabalho desempenhado em águas.

Por fim, as cheias eram lembradas para evidenciarem os trabalhadores ao entorno do movimento madeireiro, mas também destacar os que dependem da madeira como manutenção do meio ambiente e da vida humana. A preocupação com a questão ambiental já era estampada em jornais, dez anos anteriores do final da venda da madeira em forma de balsa. Conforme reportagem “Enchente do Rio Uruguai”:

Os interessados, quer os maiores ou menores comerciantes de madeiras, quer práticos da navegação, na direção das balsas, e seus auxiliares, na descida do rio, ao embate das corredeiras ou do tumultuar das águas, nas ilhas cobertas pela inundaçã, estão radiantes, pela oportunidade que surge para os negócios. O ano de 1948 tem corrido propicio, as enchentes foram diversas, para compensar os períodos em que as águas permaneceram baixas. As serrarias trabalham incessantemente, os pinheiros são abatidos, os pinhaes desaparecem, vão desaparecendo a pouco e pouco. Sim, está muito bem, no presente, mas os senhores madeireiros, serradores, exportadores, deviam corresponder á proteção divina, fazendo a replantação das árvores abatidas, o reflorestamento das matas extintas. Se não há necessidade de pensar nos filhos, porque estes ainda terão abundancia, convinha pensar nos netos, bisnetos, nas gerações de amanhã. Deviam pensar, é, mas pensarão? Estamos quase duvidando⁸¹. (A VOZ DE CHAPECÓ, 7 de nov. 1948, p. 2).

Para finalizar, recorda-se nesse sentido, uma das entrevistas realizadas, em que o ex-balseiro Zeferino avalia a atividade balseira, analisando o rio e a madeira de forma ambiental “o rio dava fruta, o pessoal vendia a balsa. Daí depois, [com] a barragem, acaba tudo. Foi acabando, porque a madeira começou a ficar escassa. O pessoal deixou, quis só tirar e não plantar, aí veja o que está acontecendo hoje, só vendiam e não plantavam” (ZEFERINO, Chapecó, SC, 18 de agosto 2018, p. 10-11). O ex-balseiro reforça que o período foi predatório

⁸¹ Artigo completo publicado com o título: ENCHENTE DO RIO URUGUAI. *A Voz de Chapecó*, 7 de novembro de 1948, Edição Ano VII, n. 208.

e há uma preocupação nas últimas décadas com os efeitos das explorações florestais. A versão recente de fatos passados enquanto sujeito histórico na atualidade trazem outros tipos de reflexões sobre a atividade balseira. Por isso, a questão ambiental, da conservação e de conscientização, foi um elemento que perpassou pela sua formação e, também é uma ação de representação da imagem do balseiro, bem como, de todos os outros envolvidos na atividade madeireira, resplendecidos nesse século.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Compreender a balsa e o balseiro nas décadas de 1920 a 1960 na região Oeste de Santa Catarina é analisar as motivações que levaram a utilização do rio para escoamento de uma matéria-prima. É também problematizar a complexidade da região, em diferentes aspectos: políticos e econômicos em nível regional, nacional e até mesmo, internacional pela exportação de madeira; em nível ambiental, considerando o olhar interessado nos recursos naturais; do mesmo modo associado ao social e cultural, em que os balseiros desempenharam um papel importante para a economia daquele período.

É analisar o contexto histórico de uma região nos seus primeiros anos de fundação de diversos novos municípios, com a presença conflitante da diáspora entre litoral e interior; com as disputas de terras e demarcações de divisas estaduais e nacionais, tudo integrado no bojo do processo de colonização do Sul do Brasil e dentro de um projeto de país. Aqui, se assistiu à chegada de diferentes novos moradores, advindos em sua maioria do estado do Rio Grande do Sul, com uma bagagem de experiência agrícola e madeireira. O vislumbre do mato como fonte de renda e do progresso fez abater incontáveis árvores para atender demandas internas e de exportação internacional.

Os compradores da matéria-prima viriam de regiões fronteiriças de países vizinhos, porém, no âmbito de infraestrutura viária percebendo a escassez de estradas, o rio desempenhou a função de via pública e a exportação foi um motivo para a nova atividade econômica da região, a madeira em forma de balsa. E, por conseguinte, o transporte via rio ficou ao encargo dos balseiros, que para construir as balsas precisaram cumprir diferentes processos, derrubavam as árvores, selecionavam e organizavam os troncos a serem transportados para as serrarias, ou diretamente, até as encostas do rio, para assim, montarem a balsa a ser navegada até os portos de exportação.

Por esses motivos, a madeira é analisada como um elemento de formação do sujeito balseiro, pois não era vista somente como um mote econômico regional, mas significava independência e emancipação socioeconômica para os envolvidos na atividade. Além disso, percebeu-se que a maioria dos balseiros aponta a madeira como imprescindível para o momento vivenciado naquelas décadas, porém, na atualidade existe a preocupação com o desmatamento e uma consciência que a devastação tomou proporções irreversíveis para o meio ambiente.

A madeira em forma de balsa era o grande objeto da viagem. Além dos balseiros se preocuparem com suas próprias vidas, tinha de zelar pelo patrimônio, se a balsa quebrasse em

um dos obstáculos, todos retornavam sem o valor a receber, somando ainda prejuízos e custos para o dono da madeira.

A confecção da balsa exigia dos balseiros conhecimentos específicos quanto as espécies das madeiras, o rio e as intempéries, conceitos apreendidos na prática e por informações perpassadas de balseiro para balseiro. Técnicas foram desenvolvidas considerando a quantidade de madeira desejada para a venda: a espessura e flutuação das espécies escolhidas; o peso e o comprimento que a balsa poderia atingir; as peças necessárias da balsa para uma boa navegabilidade; o tipo de amarras e a forma com que as toras/tábuas seriam unidas para evitar espaços e não deixar estanque os pelotões/quarteis. Além de considerarem a força que as águas do rio exerciam sobre a balsa, ação dos ventos, das chuvas, entre outros. A necessidade destes conhecimentos tornou a balsa um dos elementos de formação do balseiro.

O rio foi outro elemento que mereceu atenção. Com ele, veio à possibilidade de se trafegar com a madeira para os pontos de comércio. Portanto, conhecer o percurso do rio, ter sabedoria por onde seguir e, qual era o melhor trajeto para desviar de possíveis as ilhas, pedras, chefradores, resorjos, marretas e outros obstáculos aparentes, também significava o sucesso da viagem. Ter previsão das possíveis cheias, se preparar com antecedência e esperar o ponto de balsa era determinante para que, no percurso do rio com cachoeiras e saltos cobertos por água, esses obstáculos não ficassem ainda mais perigosos para trafegar a balsa.

A experiência na navegação da balsa também fez diferença, conhecer antecipadamente cada movimento necessário para seguir o curso do rio, desta forma, a atenção do balseiro prático, a orientação dada aos balseiros remadores e a comunicação com o condutor de lancha determinavam o bom andamento da viagem. Contudo, é inegável que as adversidades, os perigos enfrentados, a superação dos obstáculos, moldavam o balseiro. Assim, as técnicas de condução, as defesas e manobras, sobretudo a navegação, as adversidades e os perigos foram considerados elementos de formação desses sujeitos.

Analisando o percurso e as técnicas de navegação, percebeu-se uma contradição da historiografia. Enquanto alguns autores ressaltam não haver paradas com a balsa em tráfego pelo rio, outros já destacam a possibilidade de prever pontos de menores dificuldades para que os balseiros descansassem. Segundo Noeli Woloszyn “quando o rio estava manso e o trajeto ocorria tranquilo, após alguns dias, interrompia-se a viagem, para que a balsa fosse amarrada às margens do rio e os tripulantes pudessem dormir e descansar, antes de prosseguir a descida até seu destino final” (OLIVEIRA, 2006, p. 85). Já, conforme Eli Bellani o “descanso em viagem dependia da altura da água que a enchente provocava. Se a enchente era grande, o

perigo era maior, exigindo cuidados redobrados” (BELLANI, 1991, p. 219). Ou seja, essas paradas de descanso ou para concertar avarias da balsa dependiam de cada viagem, da quantidade de chuva e de possíveis alterações da elevação das águas do rio Uruguai.

E para além de todo o conhecimento técnico e prático que envolvia a construção e navegação da balsa, também descobrimos elementos socioculturais associando a balsa e o balseiro. Uma das unidades analisadas como espaços de sociabilidade foi o rancho da balsa, pois além de servir como guarda de mantimentos e vestuário, local de alimentação, descanso e refúgio de intempéries, era próximo ao rancho que balseiros tinham momentos de lazer e sociabilidade. Outra unidade era desempenhada pela própria fronteira cultural entre os balseiros brasileiros e argentinos. A fronteira, nesse caso, não significava separação de costumes e sim, uma união entre os povos. Por isso, as conexões que o rio, a balsa e a fronteira permitiram aos balseiros a abertura de laços culturais e sociais de ambos os lados.

Substancialmente, a formação de um sujeito histórico perpassa atributos que ocorrem no seu entorno, tanto de ordem econômica, política, social e cultural. No caso dos trabalhadores balseiros do rio Uruguai não seria diferente, as composições dos elementos ao entorno do mesmo contribuem para a constituição do ser balseiro. A madeira, a balsa, o rio, as cheias, os perigos e adversidades, a religiosidade e a própria fronteira caracterizaram o trabalhador das balsas e auxiliaram na formação e representação do balseiro que temos hoje.

Conforme os diferentes encargos e a forma hierárquica com que os processos da atividade foram organizados, o status social mediante a profissão também foi um aspecto analisado. Cada balseiro tinha sua função determinada, era reconhecido pela sua colocação e responsabilidade, isso é evidenciado nas próprias entrevistas. Optou em respeitar a denominação que cada um se intitula e reconhecê-los enquanto balseiros, pois todas as funções e encargos estavam associados à balsa. Inclusive aos participantes que se consideravam pequenos balseiros, conceito que relacionavam a quantidade de viagens ou ao tipo de trabalho desempenhado. Seja peões, remadores ou práticos, derrubadores ou amarradores, puxadores ou arrastadores, condutores de lanchas ou cozinheiros, todos esses, sobretudo, ex-balseiros.

O balseiro não existiria sem a balsa e o rio, sem a economia madeireira e a falta de infraestrutura viária. O fato do indivíduo ou de um grupo de pessoas seguirem em cima de balsas rio a baixo para sustentar uma nova dinâmica econômica regional é muito mais enobecedor do que se mostra. Essa atividade econômica vinda a ser produtiva para a região veio a ser consequência dos interesses individuais e financeiros dos balseiros e dos

madeireiros. As diferentes motivações no ingresso e na permanência da atividade são particularidades de cada indivíduo.

Por isso, a atividade madeireira, ou seja, balseira, tinha diversos significados. Enquanto para alguns simbolizava trabalho, emprego, renda familiar, dinheiro extra ou alternativa comercial, para outros poderia significar desafio, sociabilidade e a oportunidade de conhecer o novo. Indiferente de quaisquer motivações, o trabalho, as adversidades e os rendimentos (para mais ou para menos) eram semelhantes para ambos os trabalhadores da balsa. Já para madeireiros, que aqui não se aprofunda, o quesito rendimento foi bem maior.

A viagem de balsa “representava sempre muito trabalho e sacrifícios para o homem oestino. Além da defesa da sua própria vida, existia um investimento de dinheiro que nem sempre era deles; deste é que vinha o sustento pessoal, e por extensão, o crescimento regional” (BELLANI, 1991, p. 219). Assim, de forma indireta, a atividade balseira era sinônimo de economia, comércio e exportação. Mas, de forma individual significava trabalho, esforço, e mesmo, abdicação de segurança e garantias trabalhistas, por parte de todos os envolvidos diretamente com o negócio das balsas.

Considerando isso, outro aspecto fortemente relacionado com o trabalho, foi a associação da profissão sendo algo perigosa, penosa e árdua. Tanto a derrubada das árvores, o processamento da madeira, a rolagem das toras até rio, a montagem e a condução da balsa, refletiu numa figuração do balseiro dotado de força e coragem, associando assim, ao heroísmo (SANTOS, 2005, p. 41) e ao “bom brasileiro” (JORNAL D’OESTE, 23 de ago. 1947, p. 1). Denominações transfiguradas em reportagens de jornais que circulavam no Oeste e na capital do estado de Santa Catarina, e que perpetuam a manutenção do ideal do balseiro.

Um adendo que pode-se destacar relacionado às fontes escritas, em periódicos eletrônicos e jornais, são as possibilidades de temáticas relacionadas ao balseiro, a economia da madeira e o contexto dos países envolvidos na atividade. É bem provável que o negócio das balsas tenha sido reportado no Rio Grande do Sul e em jornais de país vizinho, como na Argentina (em Buenos Aires) e no Uruguai, por exemplo, alguns dos locais que a madeira em forma de balsa foi vendida. Porém, a busca ficou somente nos dois estados brasileiros, abrindo a oportunidade de novas pesquisas.

Para alguns balseiros, as memórias dos tempos mais difíceis e das situações perigosas que enfrentaram, sobraram somente experiências para recordar. Segundo Alexander Von Plat, esse tipo de análise com recordações e assimilações pessoais de experiências, tende a problematizar o “comportamento individual e das explicações [*e sua*] responsabilidade pessoal nos processos históricos e de sua interpretação” (PLAT, 1988, p. 7) Ou seja, cada

indivíduo guarda em suas memórias um recorte de situações de forma particular, em que é possível interpretar processos históricos de ordem coletiva; inclusive nesses mesmos depoimentos, consegue-se analisar dificuldades que, individualmente, o sujeito experiêcia em momento de coletividade e as lembranças ruins se transformam em recordações boas.

Muitas vezes, a memória é resgatada mediante ao próprio questionário que o entrevistador elabora, sendo provável que os participantes nem mencionem algo se não forem indagados, ou ainda ao contrário, deixando o participante contar de sua maneira possibilitando a encontrar outras questões a serem problematizadas. Na maioria das vezes, os participantes entrevistados direcionavam a próxima pergunta a se fazer, a liberdade que cada um expressa também é essencial para a pesquisa de história oral. Esses e outros diagnósticos, a pesquisa se permitiu analisar.

Além de problematizar o sentido simbólico e as representações do balseiro foi propício investigar o que a historiografia clássica diz a respeito da representatividade da atividade balseira e do agente principal envolvido, constituindo significados do que consiste ‘o ser balseiro’.

Já a escolha em destacar o que os familiares pensavam sobre a profissão, permite analisar uma geração futura a aqueles balseiros, que recontam histórias e recriam a imagem desses sujeitos históricos. Conseguiu-se investigar se está presente em seus discursos a lembrança do balseiro e do trabalho que desenvolviam. É uma visão de quem estava dentro do processo mesmo que indiretamente, estavam presentes na preparação da viagem, no trabalho dentro da propriedade, nos afazeres domésticos e assumindo as responsabilidades familiares.

Aquele receio de Santos quando considera a oralidade dos balseiros sendo “as fontes primárias, mais seguras e autênticas, [que] estão, dia após dia, se perdendo no esquecimento da nossa geração e da memória dos ex-balseiros” (SANTOS, 2005, p. 87), há de se repensar. É inevitável a preocupação com os balseiros remanescentes considerando, praticamente, os cem (100) anos de distanciamento do início das balsas. Esse receio do esquecimento dos balseiros na história pode ser legítimo, mas com pesquisas sobre a temática por historiadores e outros cientistas e, com a memória perpetuada por familiares, conduzirão novas perspectivas e diferentes possibilidades de fontes de análise.

O próprio balseiro e seus familiares auxiliam na representação e no ideal do balseiro, mas muitas outras fontes também poderiam ser analisadas. A poesia, a literatura, o teatro e a música, por exemplo, obtém em seu repertório o imaginário do período das balsas e dos trabalhadores da atividade econômica. O olhar atento do pesquisador para as novas fontes, tendência novos estudos para a temática. Ou ainda, conforme Kossoy (2001, p. 47), uma

mesma fonte pode ser objeto de pesquisa em diversas áreas das ciências. Por isso aqui, não se conclui, não há pontos a se fechar sobre a temática, somente considerações. Há muito ainda a se investigar com relação à história, a memória e as representações.

Aqui se investigou para além dos movimentos formativos dos balseiros enquanto trabalhadores, problematizou-se como se configurou a imagem do balseiro perante a sociedade, em notícias circuladas na época, em narrativas e percepções de agentes históricos. Esse é o lado positivo do distanciamento temporal dos quase cem (100) anos do início das balsas, pois se permitiu analisar como esses balseiros enxergam o ofício desempenhado e, se entende enquanto sujeitos históricos, na atualidade. Ou seja, permanentemente, será um olhar no presente diante do passado.

Enfim, compreender não só uma formação de um agente histórico aos moldes de Cauí quando problematiza “mito fundador” (CHAUI, 2000, p. 9), e sim, é entender os elementos que constituíram o balseiro como algo não fechado, que se recria, reafirma e se contradiz, é compreender como a formação desses sujeitos elaboram representações acerca desses. E, sobretudo, ressaltando palavra formação não no passado, e sim, no presente, pois os elementos analisados não só formaram o balseiro, mas ainda associam representações sobre ex-balseiros no presente.

Ouvir as vozes que ecoavam no rio Uruguai ou, conforme o título da dissertação aponta “os ecos de vozes que ecoam” não é só valorizar uma história vista por baixo, ou ainda, apontar alternativas e metodologias para a temática, mas também é sensibilizar um olhar o ser humano como um todo, o sujeito balseiro em todas as dimensões do seu ser, do seu agir e pensar, do seu recordar e contar.

REFERÊNCIAS

FONTES

Orais

ALMEIDA, Urbano. Entrevista concedida a Valmir Francisco Muraro para o Projeto Balseiros pela Universidade Federal da Fronteira Sul. Guatambu, SC, 05 out. 2013. 15min.

ARRUDA, Maria Lurdes de. Entrevista concedida a Delmir José Valentini para o Projeto Balseiros pela Universidade Federal da Fronteira Sul. Guatambu, SC, jun. 2014. 2min.

ARRUDA, Oswalter. Entrevista concedida a Delmir José Valentini para o Projeto Balseiros pela Universidade Federal da Fronteira Sul. Guatambu, SC, 26 jun. 2014. 17min.

CANCARIOLI, Orion Irineu. Entrevista concedida a Precila Kátia Moreira para o Projeto de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal da Fronteira Sul. Itá, SC, 29 set. 2018. 21min.

HALL, Ivo. Entrevista concedida a Precila Kátia Moreira para o Projeto de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal da Fronteira Sul. Itá, SC, 29 set. 2018. 1min.

MARSSONA, Dante. Entrevista concedida a Valmir Francisco Muraro para o Projeto Balseiros pela Universidade Federal da Fronteira Sul. Guatambu, SC, 26 jun. 2014. 35min.

MARSSONA, Ledi Matte. Entrevista concedida a Valmir Francisco Muraro para o Projeto Balseiros pela Universidade Federal da Fronteira Sul. Guatambu, SC, jun. 2014. 6min.

NERIS, Leopoldo. Entrevista concedida a Precila Kátia Moreira para o Projeto de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal da Fronteira Sul. Itá, SC, 29 set. 2018. 8mi.

PAULA, Eleodoro Onsiana. Entrevista concedida a Delmir José Valentini para o Projeto Balseiros pela Universidade Federal da Fronteira Sul. Guatambu, SC, 26 jun. 2014. 7min.

SANTUCHES, Dolores. Entrevista concedida a Precila Kátia Moreira para o Projeto de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal da Fronteira Sul. Itá, SC, 29 set. 2018. 8min.

SANTUCHES, Oscar. Entrevista concedida a Precila Kátia Moreira para o Projeto de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal da Fronteira Sul. Itá, SC, 29 set. 2018. 8min.

SCHNEIDER, Severino. Entrevista concedida a Delmir José Valentini para o Projeto Balseiros pela Universidade Federal da Fronteira Sul. Guatambu, SC, 05 out. 2013. 15min.

SCHNEIDER, Severino. Entrevista concedida a Valmir Francisco Muraro para o Projeto Balseiros pela Universidade Federal da Fronteira Sul. Guatambu, SC, 25 jul. 2014. 40min.

SCHWARTZ, Maria Morena. Entrevista concedida a Delmir José Valentini para o Projeto Balseiros pela Universidade Federal da Fronteira Sul. Guatambu, SC, 26 jun. 2014. 15min.

SIMON, Bertholdo Luiz. Entrevista concedida a Precila Kátia Moreira para o Projeto de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal da Fronteira Sul. Itá, SC, 29 set. 2018. 23min.

XIRELLO, Abílio José. Entrevista concedida a Precila Kátia Moreira para o Projeto de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal da Fronteira Sul. Quilombo, SC, 06 ago. 2018. 10min.

ZEFERINO, Benhur Guilherme. Entrevista concedida a Precila Kátia Moreira para o Projeto de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal da Fronteira Sul. Chapecó, SC, 18 ago. 2018. 73min.

ZULSZESKI, José. Entrevista concedida a Precila Kátia Moreira para o Projeto de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal da Fronteira Sul. Itá, SC, 29 set. 2018. 11min.

Audiovisuais

VITORINO, Casemiro; GOLDSCHMIDT, Ilka (Dir.). **O Goio-En transbordou**. Chapecó: Margot Produções.

Escrita (jornais)

A VOZ DE CHAPECÓ. Edição 1939/40/41. Ano I-III. Chapecó, SC.

A VOZ DE CHAPECÓ. Edição 1949/47. Ano VII-VIII. Chapecó, SC.

A VOZ DE CHAPECÓ. Edição 1947. Ano VIII. Chapecó, SC.

A VOZ DE CHAPECÓ. Edição 1947/48/49. Ano VII-IX. Chapecó, SC.

A VOZ DE CHAPECÓ. Edição 1948/49. Ano VII-VIII. Chapecó, SC.

A VOZ DE CHAPECÓ. Edição 1949/50. Ano VII-VIII. Chapecó, SC.

CORREIO RIOGRANDENSE. Edição 1974/1974. RS.

O ESTADO DE FLORIANÓPOLIS. Edição Ano XLVII, n. 14143. Florianópolis-SC.

JORNAL D'OESTE. Edição 1947. Ano I. Chapecó, SC.

O IMPARCIAL. Edição 1951. Ano I. Chapecó, SC.

O IMPARCIAL. Edição 1958. Ano VIII. Chapecó, SC.

O IMPARCIAL. Edição 1958. De 5 de abril de 1959, p. 3.

Iconográficas

Balsas e balseiros. **Acervo iconográfico digital CEOM/Unochapecó**. Disponível em: <<https://www.unochapeco.edu.br/ceom/info/banco-de-dados-e-acervo-digital>>.

REFERÊNCIAS

- ANDREIS, Adriana Maria. Do poder das fronteiras às fronteiras do poder. In.: COLLING, Ana Maria; PANISSON, Fábio Santos; SANTOS, Laiza Francielli Bortolini dos. (Orgs). **Foucault na educação: discursos e imagens**. Ijuí: Unijuí, 2009. p. 11-18.
- _____, Adriana Maria; Cotejo e confroencontro. In.: MIOTELLO, V.; CARACELI S., C.. (Org.). **Entendendo o cotejo como proposta metodológica**. 1 ed. São Carlos/SP: Pedro & João Editores, 2017, vol. 9, p. 11-16.
- ANDREIS, Adriana Maria; CALLAI, Helena Copetti. O tempo em espaço e o espaço em tempo. In: CARDOSO, Franciele Catelan; FUCHS, Mariele Josiane (Orgs). **Reflexões sobre espaço e tempo: diferentes contextos**. Ijuí: Ed. Unijuí, 2011. p. 11-24.
- ANGELI, Heitor Lothieu. **O velho balseiro: a saga dos balseiros do rio Uruguai**. Porto Alegre: EST Edições. 2000. 174 p.
- AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes. **Usos e abusos da história oral**. 8. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. 304 p.
- ALBERTI, Verena. **História oral: a experiência do CPDOC**. Rio de Janeiro: CPDOC, 1989.
- _____. Histórias dentro da História. PINSKY, Carla Bassanezi (Org). **Fontes históricas**. 2ª ed., 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2008. p. 155-202.
- _____. **Manual de história oral**. 3ª ed., rev. atual. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013. 384 p.
- _____. **Ouvir e contar: textos em História Oral**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004. 196 p.
- ATAÍDE, Yara Dulce Bandeira de. **História oral e construção da história de vida**. In.: Tempos, narrativas e ficções. Salvador: EDUNEB, 2006, p. 280-345.
- BARROS, José D'Assunção. O campo da História. In.: _____. **O campo da História: especialidades e abordagens**. 8ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011, p. 9-22.
- BELLANI, Eli Maria. **Madeiras, balsas e balseiros no Rio Uruguai: o processo de colonização do Velho Município de Chapecó (1917-1950)**. 1991. 308 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Maria, Programa de Pós-Graduação em História. Florianópolis, SC: UFSC, 1991. p. 201-250.
- _____. **Madeiras, balsas e balseiros no Rio Uruguai: o processo de colonização do Velho Município de Chapecó (1917-1950)**. 1991. 308 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Maria, Programa de Pós-Graduação em História. Florianópolis, SC: UFSC. Depósito legal, 1996. p. 14-213.
- _____. Balsas e Balseiros no Rio Uruguai (1930-1950). In.: **CEOM: 20 anos de memórias e histórias no oeste de Santa Catarina**. Revista Cadernos do CEOM. Chapecó: UNOESC, 2014, vol. 19, n. 23. p. 73-97.

BOSI, Alfredo. **Dialética da colonização**. 4. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2001. 420 p.

CANDAU, Jöel. **Memória e identidade**. São Paulo: Contexto, 2011. 114 p.

CARBONERA, Mirian et al. (Org.). **Chapecó 100 anos: histórias plurais**. 2. ed. Chapecó: Argos, 2018.

CARDOSO, Ciro Flamarion. História e conhecimento: uma abordagem epistemológica. In.: CARDOSO, Ciro F.; VAINFAS, Ronaldo. (orgs). **Novos domínios da história**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012, p. 1-20.

CARDOSO, Ciro Flamarion; BRIGNOLI, Héctor Perez. **Os métodos da história: introdução aos problemas, métodos e técnicas da história demográfica, econômica e social**. Rio de Janeiro: Graal, 2002. p. 260-279.

CARVALHO, Miguel Mundstock Xavier de. **Uma grande empresa em meio à floresta: a história da devastação da floresta com araucária e a Southern Brazil Lumber and Colonization (1870-1970)**. 2010. 300 f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em História, Florianópolis, SC, 2010. p. 39, 103-198.

CARVALHO, Vânia Carneiro de; LIMA, Solange Ferraz. Usos sociais e historiográficos. In.: PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tania Regina de (Org.). **O historiador e suas fontes**. 1. Ed., 2ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2009. 333 p.

CASTRO, Hebe. História Social. In.: CARDOSO, Ciro F.; VAINFAS, Ronaldo (org.). **Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia** 2ª ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011, p. 41-54.

CHAUÍ, Marilene. **Brasil: mito fundado e sociedade autoritária**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.

CHARTIER, Roger. Introdução. Por uma sociologia histórica das práticas culturais. In: _____. **A História Cultural entre práticas e representações**. Col. Memória e sociedade. Trad. Maria Manuela Galhardo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990, p. 13-28.

_____. O mundo como representação. In.: _____. **À beira da falésia: a história entre incertezas e inquietude**. Trad. Patrícia Chittoni Ramos. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002, p. 61-80.

_____. Poderes e limites da representação. Marin, o discurso e a imagem. In.: _____. **À beira da falésia: a história entre incertezas e inquietude**. Trad. Patrícia Chittoni Ramos. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002, p. 163-180.

CORÁ, Neusa Maria da Silva; OLIVEIRA, Zelinda Maria Simionatto de. **Porto Chalana: desafios e conquistas, a saga de uma comunidade no interior do Município de Guatambu-SC**. Porto Chalana, 2010. 105 p.

CORAZZA, Gentil. Fronteira Sul: traços de formação econômica. In.: RADIN, José Carlos; VALENTINI, Delmir José; ZARTH, Paulo A. (Org.). **História da Fronteira Sul**. Porto Alegre, RS: Letra & Vida, 2015. p. 298-317.

COSTA, Arthur Ferreira da. **O oeste catharinense**: visões e sugestões e um excursionista. Rio de Janeiro: Villas Boas & Cia., 1929, p. 25-29.

DEAN, Warren. **A Botânica e a Política Imperial**: a Introdução e a Domesticação de Plantas no Brasil. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 4, n. 8, 1991, p. 216-228.

DEAN, Warren. **A ferro e fogo**: a história e a devastação da Mata Atlântica Brasileira. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. 484 p.

DRUMMOND, José Augusto. **A História Ambiental**: temas, fontes e linhas de pesquisa. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 4, n. 8, 1991, p. 177-197.

FARINA, Daniela. Documentário e suas narrativas uma visão autoral da história do Oeste de Santa Catarina. In.: **Narrativas**. Revista Cadernos do CEOM. Chapecó: UNOESC, 2006, vol. 19, n. 25. p. 54-79.

FLORES, Maria Bernardete Ramos; SERPA, Élio Cantalício. A hermenêutica do vazio: fronteira região e brasilidade na viagem do governador ao Oeste de Santa Catarina. In.: CENTRO DE MEMÓRIA DO OESTE DE SANTA CATARINA (CEOM). **A viagem de 1929 oeste de Santa Catarina: documentos e leituras**. Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina. Chapecó: Argos, 2005. p. 129-153.

FRANÇOIS, Etienne. A fecundidade da história oral. In.: AMADO, Janaina; FERREIRA, Marieta M. (orgs.). **Usos e abusos da história oral**. 8. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006. p. 3-13.

FREITAS, Sônia Maria de. **História oral**: possibilidades e processos. São Paulo: Humanitas, 2012, p. 1-35.

FOLADOR, João Davi. **História de Campo Erê**. Campo Erê-SC: Ed. Cruzeiro P. M., 1991.

FONTOURA, Ubirajara. **História das balsas do Rio Uruguai**. Artigo. São Borja, 1987.

FORSYTH, Raymond; HAGWOOD, Joseph. **One hundred years of progress**: a photographic essay on the development of the california transportation system. California Transportation Found; Edição: 1st, 1996, 163 p.

FOUCAULT, Michel. **O sujeito e o poder**. Disponível em: <<http://www.uesb.br/eventos/pensarcomfoucault/leituras/o-sujeito-e-o-poder.pdf>>. Acesso em 04 de maio de 2018. 1995. p. 231-249.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Ed. 34. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. p. 251-335.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura. 2002. 500 p.

GREGORY, Valdir. Colono. In.: MOTTA, Márcia. (Org.) **Dicionário da terra**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p. 96-103.

GRESPLAN, Jorge. Considerações sobre o método. In.: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **Fontes Históricas**. 3ª ed. São Paulo: Contexto, 2014. p. 291-300.

HAESBAERT, Rogério. Região e rede regional “gaúcha”: entre redes e territórios. In.: **Boletim Gaúcho de Geografia**. Edição 21, 1996. p. 15-27. Disponível em: <<http://seerufgrs.br/bgg/article/view/38616/26351>>. Acesso em 24 de abril de 2018.

HALL, Stuart; WOODWARD, Kathryn. **Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais**. 15.ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2015, 136 p.

HEINSFELD, Adelar. A fronteira: historicidade e conceituação. In.: RADIN, José Carlos; VALENTINI, Delmir José; ZARTH, Paulo A. (Org.). **História da Fronteira Sul**. Porto Alegre, RS: Letra & Vida, 2015. p. 25-42.

HOLANDA, Fabíola; MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **História oral: como fazer, como pensar**. 2ª ed., 6ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2018. 175 p.

KOSSOY, Boris. **Fotografia & História**. 2ª ed. rev. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001, p. 45-57.

LANG, Alice Beatriz da S. Gordo. História oral: muitas dúvidas, poucas certezas e uma proposta. MEIHY, José Carlos Sebe Bom (Org.). In.: **(Re) Introduzindo história oral no Brasil**. São Paulo, Xamã, 1996, p. 33-47.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 7ª ed. revista. Campinas, São Paulo: Editora Unicamp, 2013. p. 435.

LOZANO, Jorge Eduardo Aceves. **História oral: ensayos y aportes de investigación**. México: Ciesas, 1996, p. 1-12.

LUCCA, Tania. História dos, nos e por meio dos periódicos. PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **Fontes históricas**. 2ª ed., 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2008. p. 111-154.

MACHADO, Lia Ozório. 1998. Limites, fronteiras, redes. In.: STROHAECKER, T. M. (Orgs.). **Fronteiras e espaço global**. Porto Alegre: AGB. 1998. p. 41-49.

MACHADO, Lia Ozório; STEIMAN, Rebeca; 2002. Limites e Fronteiras Internacionais: uma discussão histórico-geográfica. In.: **Terra Limitanea: Atlas da Fronteira Continental do Brasil**. Rio de Janeiro: Grupo RETIS / CNPq / UFRJ. 2002.

MARCON, Telmo. **Memória, história e cultura**. Chapecó: Editora Argos, 2003.

MARQUETTI, Délcio; SILVA, Juraci Brandalise Lopes da. Cultura cabocla nas fronteiras do Sul. In.: RADIN, José Carlos; VALENTINI, Delmir José; ZARTH, Paula A. (Org.). **História da Fronteira Sul**. Porto Alegre, RS: Letras & Vida, 2015, p. 109-129.

MOTTA, Márcia (Org.). **Dicionário da terra**. 2. ed. Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 2010. 515 p.

MUNIZ, Cláudia Maria Serino Lacerda; WALTER, Viviane da Silva. **Fronteiras para além do território**: um olhar a partir da região situada entre o Brasil, o Paraguai e a Argentina. Revista: CCCSS Contribuciones a las Ciencias Sociales. 2015. Disponível em: <http://www.eumed.net/rev/cccss/2015/04/fronteira-plural.html>>. Acesso 29 de junho de 2018.

MURARO, Valmir Francisco. Sobre fronteiras e colonização. In.: RADIN, José Carlos; VALENTINI, Delmir José; ZARTH, Paulo A. (Org.). **História da Fronteira Sul**. Porto Alegre, RS: Letra & Vida, 2015. p. 167-189.

MURARO, V. F; VALENTINI, D. J. **Os Balseiros do Rio Uruguai**. In.: Octavas Jornadas de Investigadores en Economías Regionales. “Desigualdades sociales y regionales: políticas más allá de las fronteras. 1a ed. Posadas: EdUNAM. Editorial Universitaria de la Universidad Nacional de Misiones, 2014.

MYSKIW, Antônio Marcos. Fronteira Aberta. In.: MOTTA, Márcia Maria M. (Org.). **Dicionário da terra**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

NODARI, Eunice Sueli. **A Floresta com Araucárias**: percepções distintas nos séculos XIX e XX. Editora: Euripedes Funes et al. 2013. p.122-130. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/262524522_A_Floresta_com_Araucarias_percepcoes_distintas_nos_seculos_XIX_e_XX>. Acesso em 21 de novembro de 2017.

NODARI, Eunice Soeli; KLUG, João (Orgs.). **História ambiental e migrações**. São Leopoldo: Oikos, 2012. p. 35-53.

OLIVEIRA, Noeli Woloszyn Brum de. **Os trabalhadores do rio**: balsas e balseiros do Alto Uruguai - 1930-1960. 150 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de Passo Fundo, Programa de Pós-Graduação em História. Passo Fundo, RS: IFCH/UPF, 2006.

ONGHERO, André Luiz; SALINI, Ademir Miguel. Extração e comércio da madeira no Oeste de Santa Catarina - Brasil. In.: **Revista de Antropología del Museo de Entre Ríos**. Disponível em: <ppct.caicyt.gov.ar>. Acesso em: 17 mar. 2017.

PIAZZA, Walter Fernando. **A Colonização de Santa Catarina**. 3º. Ed. Florianópolis: Lunardelli, 1994.

PIO CORRÊA, M. **Dicionário das planas úteis do Brasil e das exóticas cultivadas**. vol.4. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1969. p. 220.

PIO CORRÊA, M. **Dicionário das planas úteis do Brasil e das exóticas cultivadas**. vol.2. Rio de Janeiro: Ministerio da Agricultura, 1931. p. 368.

PLAT, Von Alexander. “Crímenes de guerra y silêncios: la história oral em la historiografía Alemana”. In.: **História Antropologia y Fuentes Orales**, n. 20, 1988. p. 1-10.

RADIN, José Carlos. **Italianos e ítalo-brasileiros na colonização do oeste catarinense**. Joaçaba: UNOESC, 1996.

_____. **Representações da colonização**. Chapecó, SC: Argos, 2009. 322 p.

_____. Um olhar sobre a colonização na fronteira sul. In.: RADIN, José Carlos; VALENTINI, Delmir José; ZARTH, Paulo A. (Org.). **História da Fronteira Sul**. Porto Alegre, RS: Letra & Vida, 2015. p. 298-317.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RENK, Arlene. A colonização do oeste catarinense: as representações dos brasileiros. In.: **CEOM: 20 anos de memórias e histórias no oeste de Santa Catarina**. Revista Cadernos do CEOM. Chapecó: UNOESC, 2006, v. 19, n. 23. p. 37-71.

_____. **Narrativas da diferença**. Chapecó: Editora Argos, 2004.

_____. **Dicionário Nada Convencional: sobre a exclusão no Oeste Catarinense**. Chapecó: Editora Universitária Grifos, 2000. 116 p.

_____. **Migrações: de ordem e de hoje**. Chapecó: Grifos, 1999.

RODRIGUES, Márcio Luiz. As Representações da Natureza no Velho Chapecó 1930 a 1950. In.: **Dossiê 20 anos do curso de História da Unochapecó**. Revista Cadernos do CEOM. Chapecó: UNOESC, 2010, vol. 23, n. 33. p. 325-347.

SANTOS, Nelso dos. **Balsas e Balseiros do Uruguai: reflexões e impactos para a historiografia de Nonoai**. Estapa Editora Gráfica. 2005. 111 p.

SILVA, Ângela Regina da; MOREIRA, Elisabete Dal Piva; CORÁ, Luzia Margaret. **A presença cabocla na ocupação e colonização do município de Guatambu no período de 1910 a 1950**. Chapecó: UNOESC, 1998.

TEDESCO, João Carlos; SANDER, Roberto. **Madeireiros, comerciantes e granjeiros: lógicas e contradições no processo de desenvolvimento socioeconômico de Passo Fundo (1900-1960)**. Passo fundo: UPF. 2002.

THOMÉ, Nilson. **Ciclo da Madeira: História da devastação da Floresta da Araucária e do desenvolvimento da Indústria da Madeira em Caçador e na Região do Contestado no século XX**. Caçador SC: Universal, 1995. 212 p.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado: história oral**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

VALENTINI, Delmir José. Tropeiros, Ervateiros e Balseiros: memoráveis personagens da História do Sertão Catarinense. In.: **Ágora (UNC)**, Caçador SC, vol. 6, n.1, 1999. p. 79-89.

_____. Delmir José. **A atividade da Brazil Railway Company no Sul do Brasil: a instalação da Lumber e a Guerra na região do Contestado (1906 a 1916)**. 2009. 301 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia

Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em História. Porto Alegre, RS: PUCRS, 2009.

VIANNA, Wânia de Oliveira. **Estudo farmacognóstico e farmacológico de *Philodendron bipinnatifidum* Schott (Araceae)**. 2002. 164f. (Tese Doutorado) – Faculdade de Ciências Farmacêuticas da Universidade de São Paulo, Departamento de Farmácia. São Paulo, SP: USp, 2002.

VICENZI, Renilda. **Mito e história na colonização do oeste catarinense**. Chapecó: Argos, 2008. p. 25-155.

VOLDMAN, Daniele. Definições e usos. In.: AMADO, Janaina; FERREIRA, Marieta M. (orgs.). **Usos e abusos da história oral**. 8. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006. p. 33-41.

WERLANG, Alceu Antonio. **A colonização as margens do Rio Uruguai no extremo oeste catarinense: atuação da Cia territorial Sul Brasil (1925 a 1954)**. 1992. 236 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Programa de Pós-Graduação em História. Florianópolis, SC: UFSC, 1992.

WERLANG, Alceu Antonio. **Disputas e ocupação do espaço no oeste catarinense: a atuação da Companhia Territorial Sul Brasil**. Chapecó: Argos. 2006.

WILLIAMS, Michael. **Americans e their forests: a historical geography**. Cambridge University Press, 1992. p. 96-298.

WOLOSZYN, Noeli. Os balseiros do rio Uruguai. In.: ZOTTI, Solange Aparecida (Orgs.). **História faz história: contribuições ao estudo História Regional**. Concórdia: Universidade do Contestado – UnC; HISED, 2006, p. 53-74.

WOLOSZYN, Noeli. Os trabalhadores do rio Uruguai: balseiros e balsas do rio Uruguai (1930-1960). In.: HEINSFELD, Adelar (ORGS.). **Economia, espaço e sociedade**. (Fazendo História Regional). vol.2. Passo Fundo, RS: Méritos, 2010. 367 p.

XAVIER, Mario. **O Coronel Freitas e a Colônia Militar do Chapecó: os primórdios de Xanxerê e colonização do Oeste Catarinense**. Florianópolis: Insular, 2016. 160 p.

ZARTH, Paulo Afonso. Fronteira Sul: história e historiografia. In.: RADIN, José Carlos; VALENTINI, Delmir José; ZARTH, Paulo A. (Org.). **História da Fronteira Sul**. Porto Alegre, RS: Letra & Vida, 2015. p. 9-24.

APÊNDICE

Questionário direcionado ao participante balseiro(a)

Bloco 1. Identificação

1. Nome, idade, município de nascimento.
2. Residiu a quanto tempo na região onde exerceu a atividade?
3. Sobre os pais: recorda da origem de seus pais e/ou avós (de onde vieram)?
4. Qual foi a motivação de ser um balseiro?
5. Quando iniciou a atividade com a balsa?
6. Quanto tempo desempenhou a atividade?
7. Quantas viagens realizou?
8. Por que encerrou a atividade?
9. Algum familiar também exerceu a atividade?

Bloco 2. Atividade

A) Da matéria-prima

1. De onde tiravam a madeira?
2. Quais espécies (tipos) eram mais procuradas para a balsa?
3. Qual era a melhor madeira para a construção e flutuar da balsa?
4. Recorda qual era o valor monetário da madeira?
5. Como era feita a derrubada das árvores?
6. Como era feito o transporte das torras até as margens?
7. Como era feita a construção da balsa (instrumentos/ferramentas utilizadas)?
8. Quantas pessoas e ofícios envolviam a construção da balsa e na condução da mesma?
9. Quando se perdia a madeira no trajeto, o que influenciava no valor da venda e do pagamento do serviço?

B) Do transporte

1. Como era a espera e a preparação da viagem?
2. Que atividades (tarefas) desempenhavam na balsa?
3. Por onde passava (trajeto)?
4. Quanto tempo durava uma viagem?
5. Como era a alimentação na balsa, durante a viagem?
6. Efetuavam paradas em portos ou cidades para reabastecimento? Quais cidades você lembra?
7. E como passavam a noite (descanso)? Alguns dormiam?
8. Como era feita a recuperação da balsa quebrada?

9. Sobre o lazer, existia algo para distrair durante as viagens?

10. Como era a recepção na chegada do destino?

11. Como voltavam para a casa?

C) Profissão, vendedores e compradores

1. Quem os contratavam? Assinavam algum papel?

2. Qual era a remuneração (quanto recebiam)?

3. Como era feito o pagamento?

4. A atividade era lucrativa (pessoalmente) comparando com outros ofícios da época?

5. Havendo interesse, era possível deixar a atividade?

6. Existia algum sindicato, organização ou reuniões que envolviam balseiros?

7. De quem era a madeira (dono)?

8. Onde era vendida a madeira?

9. Quem comprava a madeira? Com que finalidade?

Bloco 3. Memórias

1. Recorda de alguma situação de perigo que passaram?

2. Teve algum momento que marcou durante as viagens?

3. Sobre o contato com outros povos regionais e fronteiriços, como era a recepção? Havia bom entendimento entre brasileiros e argentinos?

4. Desempenhava outras atividades, além da balsa? Quais?

5. Sua atividade podia ser considerada como profissão na época?

6. Se existia a participação feminina na atividade com a balsa?

7. O que as pessoas falavam sobre a profissão ou o serviço do balseiro?

8. O que seus familiares pensavam e comentavam sobre os ofícios dos balseiros?

Questionário direcionado ao familiar do balseiro(a)

Bloco 1. Identificação

1. Nome, idade, município de nascimento.
2. Residiu a quanto tempo na região onde exerceu a atividade?
3. Sobre os pais: recorda da origem de seus pais e/ou avós (de onde vieram)?
4. Conhece algum parente que tenha sido balseiro(a)? Qual é o grau de parentesco?
5. Em qual função ou atividade exercia durante o período das balsas?
6. Conheceu esse familiar antes dele(a) participar da atividade com a balsa?
7. Em que esse familiar trabalhava além da atividade com as balsas?

Bloco 2. Atividade

A) Do contato com a função do familiar

1. Quando essa pessoa iniciou a atividade com a balsa?
2. Recorda quantas viagens essa pessoa realizou?
3. Como era a espera e a preparação da viagem?
4. Que atividades (tarefas) desempenhavam para auxiliar na viagem de seu familiar?
5. Recorda os nomes dos lugares por onde passavam (trajeto)?
6. Quanto tempo durava uma viagem?
7. Como voltavam para a casa?
8. Quanto tempo essa pessoa desempenhou a atividade?
9. Por que essa pessoa encerrou a atividade?

B) Profissão/ofício desse familiar

1. Quem o contratava esse familiar balseiro(a)?
2. Qual era a remuneração que esse familiar recebia (quanto recebiam)?
3. Como era feito o pagamento?
4. A atividade era lucrativa comparando com outros ofícios da época?
5. Havendo interesse desse familiar, era possível deixar a atividade?
6. Como era visto esse ofício/profissão na época?
7. Qual sua opinião sobre esse familiar ter participado dessa atividade?

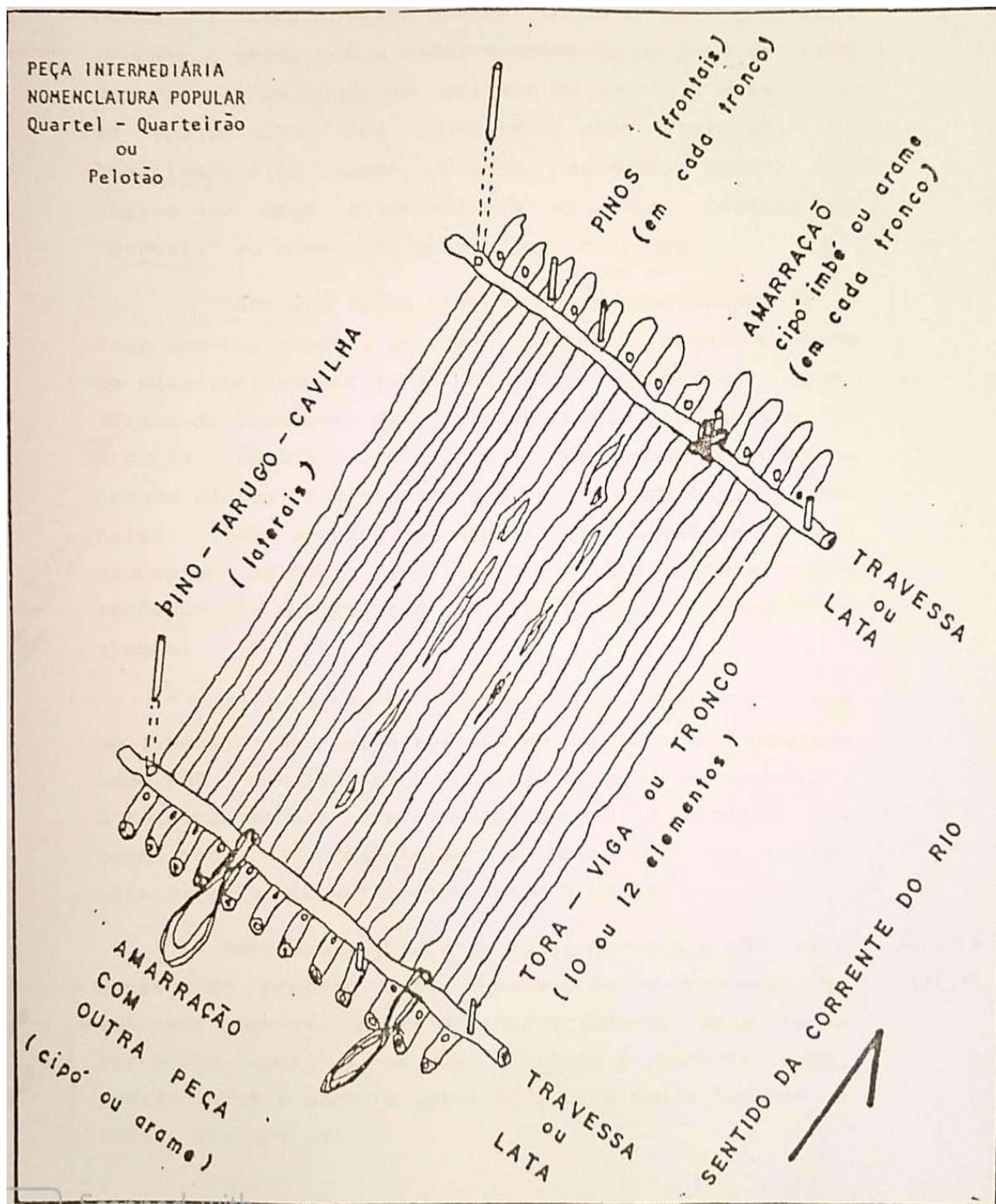
Bloco 3. Memórias

1. Esse familiar contava histórias das viagens que realizava?
2. Recorda de alguma situação de perigo que tenha contato?
3. Teve algum momento que marcou sua vida com relação ao ofício desse familiar?

ANEXO

Anexo I

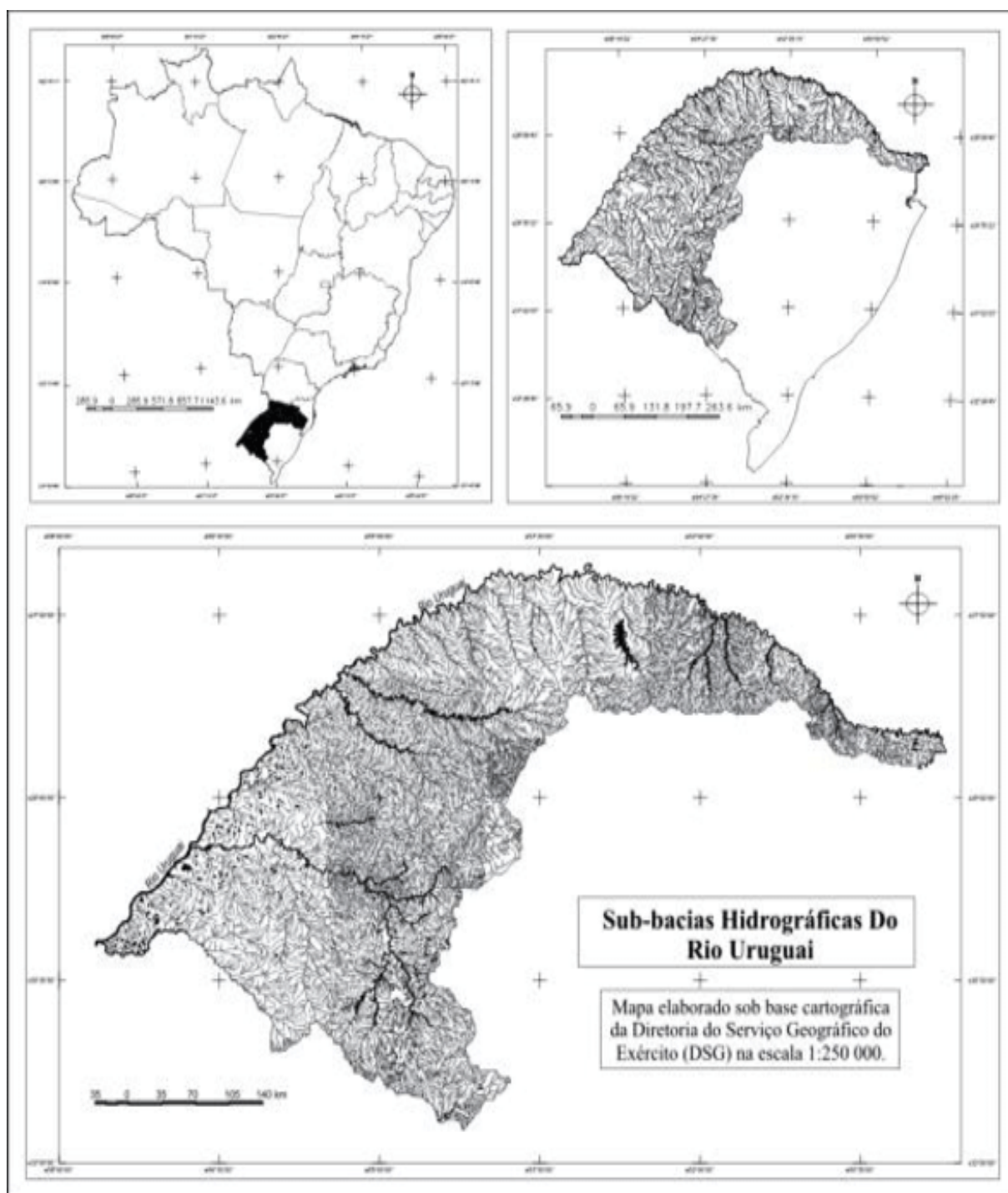
Ilustração: Constituição de uma balsa (peças intermediárias)



Fonte. Esquema de peça intermediária de uma balsa (Bellani Filho, Gentil. 1987). In.: BELLANI, Eli Maria. **Madeiras, balsas e balseiros no Rio Uruguai: o processo de colonização do Velho Município de Chapecó (1917-1950)**. 1991. 308 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Maria, Programa de Pós-Graduação em História. Florianópolis, SC: UFSC. Depósito legal, 1996. p. 177.

ANEXO 2

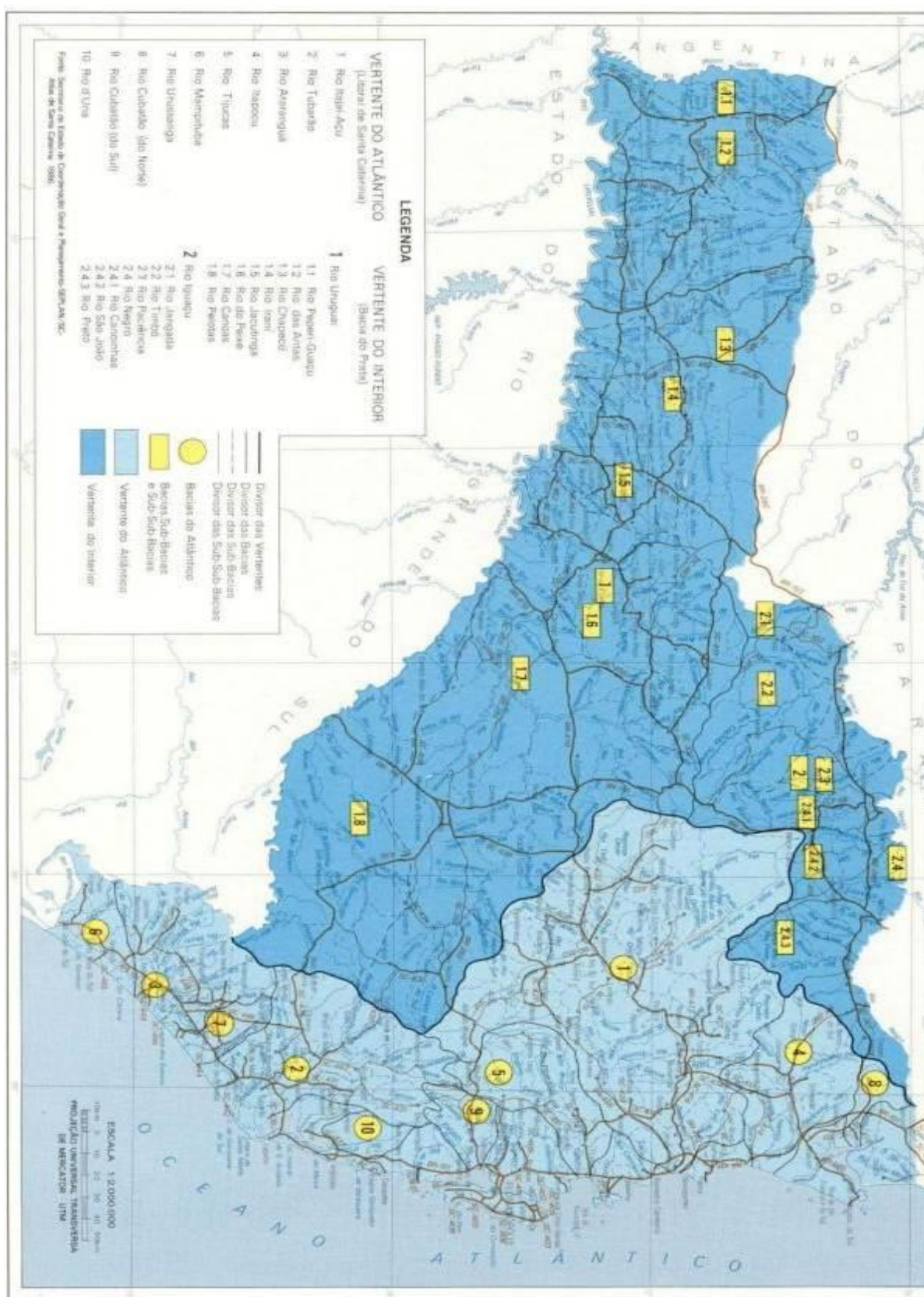
Mapa das sub-bacias hidrográficas do rio Uruguai.



Fonte. Mapa das Sub-bacias Hidrográficas do rio Uruguai, no RS. RIGHI & ROBAINA, 2010. In.: QUEROL, Marcus Vinícius Morini; PESSANO, Edward Frederico Castro; MACHADO, Michel Mansur; OLIVEIRA, Luís Flávio Souza de. (Orgs) **Rio Uruguai** [recurso eletrônico]: contribuições científicas. Uruguiana: Universidade Federal do Pampa, 2018. p. 23. Disponível em: <<https://sites.unipampa.edu.br/nupilabru/files/2018/09/querol-et-al-rio-uruguai-contribuicoes-cientificas-2018.pdf>>. Acesso em 15 de setembro de 2019.

ANEXO 3

Mapa hidrográfico do estado de Santa Catarina – atlas escolar.



Fonte. Mapa hidrográfico do estado de Santa Catarina, indicando a Bacia do rio Uruguai e seus afluentes. Disponível em: <<http://www.spg.sc.gov.br/mapas/atlas/AtlasBranco.pdf>>. Acesso em 15 de setembro de 2019.