

Entre corredeiras e remansos: memórias dos balseiros no Rio Uruguai

Entre rápidos y remansos: recuerdos de los balseros del río Uruguay

Lucas Antonio Franceschi¹

Doutorando em História
Universidade de Passo Fundo (UPF)
156600@upf.br

Recebido: 25/02/2026

Aprovado: 10/06/2026

Resumo: O artigo “Entre corredeiras e remansos: memórias dos balseiros no Rio Uruguai” investiga o ciclo histórico, econômico e simbólico dos balseiros que, entre as primeiras décadas do século XX e os anos 1960, conduziram balsas de madeira pelo Rio Uruguai, conectando o Oeste catarinense e o Alto Uruguai gaúcho aos portos argentinos. A partir de fontes literárias, como São Miguel, de Guido Wilmar Sassi, e de depoimentos de ex-balseiros e memorialistas regionais, o texto analisa as práticas de trabalho, as redes de sociabilidade e as representações culturais que se formaram em torno da vida ribeirinha. A narrativa das viagens, marcada por riscos, fé e solidariedade, revela a complexa relação entre natureza e sociedade nas margens do rio — espaço de fronteira, comércio e religiosidade popular. O estudo insere o ofício dos balseiros na História Ambiental e Social do Sul do Brasil, destacando o papel do Rio Uruguai como eixo de integração econômica e de identidade cultural cabocla, bem como os impactos do seu declínio com o avanço das estradas, da mecanização e das barragens na segunda metade do século XX.

Palavras-chave: Balseiros, Rio Uruguai, Memória.

Resumen: El artículo «Entre rápidos y remansos: memorias de los balseros del río Uruguay» investiga el ciclo histórico, económico y simbólico de los balseros que, entre las primeras décadas del siglo XX y la década de 1960, navegaban en balsas de madera por el río Uruguay, conectando el occidente de Santa Catarina y la región del Alto Uruguay, en Rio Grande do Sul, con puertos argentinos. A partir de fuentes literarias, como São Miguel de Guido Wilmar Sassi, y testimonios de antiguos balseros y cronistas regionales, el texto analiza las prácticas laborales, las redes sociales y las representaciones culturales que se formaron en torno a la vida ribereña. La narrativa de los viajes, marcados por riesgos, fe y solidaridad, revela la compleja relación entre naturaleza y sociedad en las riberas: un espacio de frontera, comercio y religiosidad popular. Este estudio sitúa la ocupación de los balseros dentro de la Historia Ambiental y Social del Sur de Brasil, destacando el papel del río Uruguay como eje de integración económica e identidad cultural para el pueblo caboclo, así como los impactos de su declive con el avance de las carreteras, la mecanización y las represas en la segunda mitad del siglo XX.

Palabras clave: Balseros, Río Uruguay, Memoria.

¹ Bolsista da Fundação Universidade de Passo Fundo, FUPF, Brasil.

Introdução

- Esse Uruguai, seu Minguta, é que nem a vida da gente: corredeira e remanso, remanso e corredeira. Agora, com essa falta de enchente, nós caímos num remanso. Nem pra frente e nem pra trás...

(Guido Wilmar Sassi, São Miguel).

A história dos balseiros do Rio Uruguai ocupa lugar significativo na formação econômica, social e cultural da região Oeste de Santa Catarina e do Alto Uruguai Riograndense. Durante grande parte do século XX, esses trabalhadores desempenharam papel fundamental no transporte da madeira extraída das florestas que margeavam o Rio Uruguai, conduzindo balsas ao longo do rio e enfrentando desafios. Apesar de sua relevância para o desenvolvimento regional, as experiências, saberes e modos de vida desses sujeitos permaneceram, por muito tempo, à margem das narrativas históricas tradicionais.

Nas últimas décadas, diferentes estudos têm buscado ampliar a compreensão sobre o universo dos balseiros, destacando não apenas sua contribuição econômica, mas também os aspectos culturais, ambientais e simbólicos relacionados ao trabalho nos rios. Nesse sentido, a análise das relações estabelecidas entre os trabalhadores e o Rio Uruguai permite compreender como a natureza influenciou práticas sociais, formas de organização do trabalho e processos de construção de uma identidade regional.

Para investigar essa temática, o presente estudo mobiliza diferentes conjuntos documentais, incluindo fontes literárias, obras memorialísticas, depoimentos de balseiros registrados por memorialistas regionais e acervos fotográficos. Considera-se que cada uma dessas fontes apresenta especificidades metodológicas e exige procedimentos distintos de análise. O romance São Miguel, de Guido Wilmar Sassi, é compreendido não como um retrato fiel da realidade, mas como uma representação literária produzida em determinado contexto histórico, capaz de expressar percepções, sensibilidades e imaginários do universo dos balseiros. Desse modo, as obras memorialísticas são tratadas como construções narrativas selecionadas, compostas de esquecimentos e silenciamentos, conforme discutido por Michael Pollak (1989). Já os registros fotográficos são analisados como documentos históricos que permitem compreender aspectos do ambiente, das técnicas de trabalho e das transformações da paisagem regional.

Ao adotar essa diversidade documental, o artigo busca articular memória, representação e experiência histórica, valorizando as múltiplas formas pelas quais o trabalho dos balseiros foi registrado e preservado ao longo do tempo. A partir desse conjunto de fontes, procura-se compreender as relações entre trabalho, natureza e memória, contribuindo para o debate

historiográfico sobre a formação regional e sobre os modos pelos quais diferentes grupos sociais construíram suas experiências em interação com o Rio Uruguai.

Fontes e procedimentos metodológicos

Este estudo fundamenta-se na análise de diferentes conjuntos documentais que possibilitam compreender o universo social, econômico e cultural dos balseiros do Rio Uruguai entre as primeiras décadas do século XX e os anos 1960. Foram abordadas fontes distintas, compostas por obras literárias, produções memorialísticas, depoimentos de balseiros registrados por memorialistas regionais, fotografias provenientes de acervos institucionais e bibliografia especializada sobre a história regional.

Entre as fontes utilizadas destaca-se o romance *São Miguel*, de Guido Wilmar Sassi, obra publicada originalmente em 1962 e considerada uma das principais representações literárias do ciclo madeireiro e da vida dos balseiros no Alto Uruguai. Neste trabalho, a narrativa literária não é compreendida como simples descrição da realidade histórica, mas como uma representação social produzida em determinado contexto histórico, capaz de revelar sensibilidades, valores, conflitos e percepções sobre o mundo ribeirinho. Assim, o romance é analisado como documento histórico, observando-se seus limites, com suas intencionalidades e formas de construção narrativa. Também foram utilizadas obras de memorialistas regionais, especialmente os trabalhos de Heitor Lothieu Angeli, Nelson dos Santos, Noeli Woloszyn e outros autores dedicados ao registro das experiências dos trabalhadores do Rio Uruguai. Dessa forma, os depoimentos e relatos memorialísticos foram analisados criticamente, considerando as circunstâncias de sua produção e os interesses presentes na construção dessas narrativas.

A pesquisa também utiliza registros fotográficos pertencentes aos acervos do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina (CEOM) e do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina (IHGSC). As fotografias não são tratadas apenas como ilustrações do texto, mas como documentos históricos capazes de fornecer informações sobre as técnicas de trabalho, as embarcações, a paisagem, as formas de ocupação das margens do rio e as transformações ambientais decorrentes da exploração madeireira. Nesse sentido, procurou-se observar aspectos relacionados ao contexto na qual foi produzida, aos elementos visuais presentes nas imagens e aos significados históricos que podem ser extraídos de sua análise.

A investigação dialoga com os pressupostos da História Ambiental, compreendida como campo dedicado ao estudo das interações entre sociedades humanas e ambientes naturais

ao longo do tempo. Nessa perspectiva, o Rio Uruguai é entendido não apenas como um processo de atividades econômicas, mas como agente fundamental na organização das práticas sociais, dos modos de vida e do trabalho dos balseiros. A pesquisa busca evidenciar como esses trabalhadores desenvolveram conhecimentos ecológicos locais relacionados à leitura dos ciclos hidrológicos, à previsão de enchentes, à observação da fauna e às condições de navegabilidade do rio.

Além da História Ambiental, o estudo aproxima-se das discussões sobre memória social e cultura regional, buscando compreender como a experiência dos balseiros foi preservada, narrada e reinterpretada por diferentes sujeitos ao longo do tempo. A articulação entre literatura, memória, iconografia e documentação histórica permite analisar não apenas as condições materiais do trabalho nas balsas, mas também os significados culturais e simbólicos atribuídos à vida em torno do Rio Uruguai.

Por meio desse conjunto documental e metodológico, procura-se compreender os balseiros como protagonistas de um processo histórico marcado pela interação entre trabalho, natureza, memória e identidade regional, contribuindo para ampliar as interpretações sobre a formação histórica do Oeste catarinense e do Alto Uruguai do Rio Grande do Sul.

Desenvolvimento

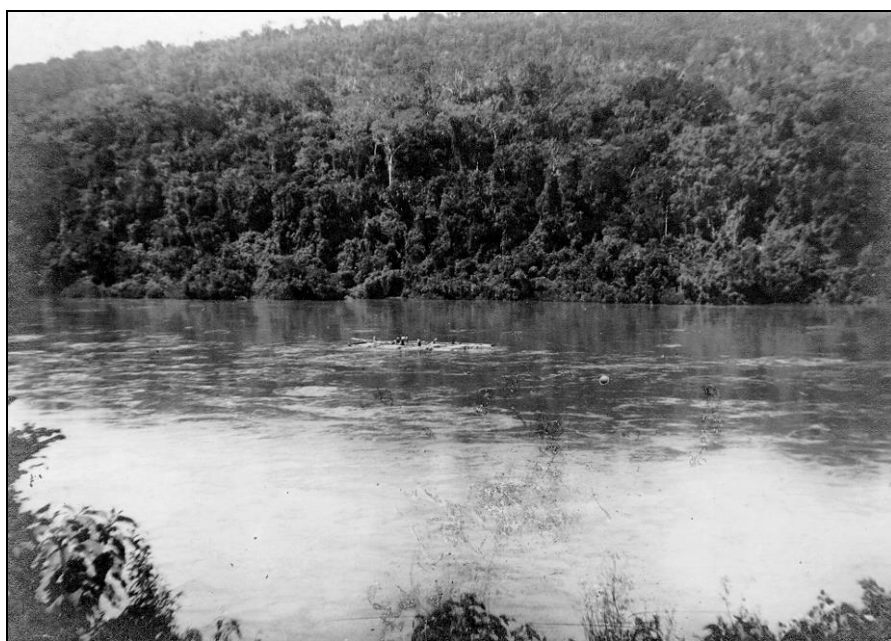
O balseiro, trabalhador incansável, espera passivamente da chuva a solução de seus problemas. Em sua obra clássica, o livro *São Miguel*, Guido Wilmar Sassi utiliza como mote central o transporte de madeira pelo Rio Uruguai aos portos argentinos que naquele momento não ocorria em função da seca. Como bem percebeu Ana Brancher (2000), na falta de chuva e à espera pela enchente do rio, os balseiros e demais personagens do livro interagem com homens e mulheres prostrados ao redor do grande ausente: o transporte de madeira que não ocorre enquanto a chuva não chegar – “afinal de contas, um dia a enchente tinha que vir” (Sassi, 1979, p. 155) – e ela só chega na última linha do romance.

O Rio Uruguai representa a maior bacia hidrográfica do planalto meridional, formada pelos rios Pelotas, Caveiras, Canoas e Marombas. Lança-se para o oeste até a confluência do Peperi-guaçu, quando se inflecte para sudoeste e nesta direção corre até desaguar no Rio da Prata. Para se compreender a história dos municípios próximos a esta bacia hidrográfica deve-se analisar o trabalho dos balseiros e do transporte realizado por eles da madeira extraída na região.

O chamado “negócio das balsas” desenvolveu-se em vários municípios do oeste catarinense e Alto Uruguai sul-rio-grandense incrementando a economia regional ao impulsionar a criação de serrarias. Ao mesmo tempo, contribuiu para o desenvolvimento da infra-estrutura nas pequenas cidades e estradas da região – fato que colaborou na abertura de novos mercados e no escoamento da produção agropecuária dos colonos – e ainda na fundação de municípios ribeirinhos.

Mais do que ilustrar a existência das balsas, a fotografia a seguir evidencia a dimensão do desafio de navegar pelo rio. Observam-se aspectos das condições ambientais do Rio Uruguai, bem como a paisagem que margeava o rio Uruguai.

Figura 1 – Balsa navegando pelo Rio Uruguai.



Fonte: Acervo do IHGSC.

Os primeiros a explorar o rio como via de transporte e comunicação foram os índios nativos da região. Posteriormente, com a colonização da área por imigrantes europeus, embarcações como as ‘champagnes’, desenvolvidas pelos imigrantes de origem francesa da região de Yapeju, nas Missões, facilitaram o comércio entre as povoações mais distantes. Contudo, segundo Barbosa Lessa, até século XX houve um incipiente aproveitamento comercial das madeiras desta região devido à dificuldade de transporte. O início das exportações deu-se, especialmente, por exigências da Argentina, em cujos pampas há raridade de árvores. As primeiras cargas eram feitas em morosas carretas, “até que se atinou com o obvio: o aproveitamento da grande estrada natural que era o próprio Rio Uruguai” (Lessa, 2005, p. 25).

Até então, apenas carretas puxadas com terno de bois ou muares ligavam comercialmente as vilas. Somente após a colonização efetiva do Alto Uruguai e do Oeste

Catarinense, já nas primeiras décadas do século XX, é que tem início o aproveitamento sistemático do rio Uruguai como estrada para o escoamento da produção das serrarias até São Borja, Uruguiana e Buenos Aires.

Para Ofrázio Mello, ex-balseiro, já em 1918 descia as primeiras balsas rumo a São Borja. Neste período instalam-se um grande número de serrarias e levadas populacionais que iniciaram o processo de abertura de estradas e da colonização através da derrubada das matas, envolvendo por mais de meio século comerciantes, peões, práticos, empresários e imigrantes neste ciclo extrativo e comercial do preparo da madeira, desde o corte, ao transporte, da serra, à montagem e a descida da balsa (Santos, 2005, p. 25-31).

As péssimas condições de comunicação terrestre da região com os principais centros do país, obrigaram sua população a utilizar-se do Rio Uruguai como meio de transporte. O leito do rio tornou-se o grande ponto de escoamento da produção extrativista madeireira, e, as “balsas”, um meio de transporte facilitador do comércio da produção.

O início do ciclo de trabalho que culminava com a travessia do rio Uruguai pelas balsas iniciava-se com o trabalho dos peões, geralmente caboclos da região ou migrantes de zonas próximas que se embrenhavam no mato para a derrubada da madeira e transformá-las em toras uniformes. Em seguida a madeira era arrastada por três a cinco juntas de bois (Figura 2) até onde o “carretão” pudesse apanhá-las.

Figura 2 – Junta de bois arrastando o tronco de árvores abatidas



Fonte: Acervo do CEOM.

Conta Woloszyn que o “carretão”, ou “carreiros”, era uma espécie de carroça, sem a caixa, puxada por burros ou juntas de bois, e, posteriormente, a partir da década de 1940, substituídos pelos primeiros caminhões movidos à “gás pobre” (como era chamado o carvão) e, mais tarde, a óleo diesel (Figura 3) que transportavam as toras para o tombador, de onde – após serem assinaladas com a marca do respectivo dono - eram roladas para dentro do rio (Woloszyn, 2006, p. 7).

Como as condições das estradas eram precárias a tarefa de transportar a madeira do mato à serraria e depois aos portos era difícil e perigosa. Entre as décadas de 1930 e 1940 havia poucas estradas. A mais antiga eram a estrada de Goio-En a Chapecó e outra que dava acesso ao Rio dos Índios e Porto Caxambu. As precárias condições de trafegabilidade não impediram, contudo, que os ternos de bois ou mulas chegassem com os carroções até os portos com a madeira que formaria a balsa.

Segundo Santos, 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 muare até os portos (Santos, 2005, p. 38).

Figura 3 – Carretão que levava as toras para o tombador.



Fonte: Acervo do CEOM.

Em dias de chuva, eram necessárias de duas a quatro pessoas para colocar as toras com a ponta falquejada no tombador (Figura 4) e empurra-las com “bimbaras” rumo ao rio. Este trabalho junto ao “tombador” não fugiu ao olhar atento de Othon D’Eça quando de sua passagem pela região oeste, em 1929, acompanhando a comitiva do governador catarinense Adolfo Konder:

[...] do alto de um barranco em rampa vertiginosa, dois homens rolam e atiram ao rio grandes troncos serrados, que resvalam num rumor pesado, mergulham, levantando longos esguichos d'água. Depois os troncos flutuam, junto de outros; e correm pela superfície luminosa do rio Uruguai grandes arrepios em arco, que fazem oscilar os paus descendo á mercê da correnteza e morrem nas fulgurações prateadas da outra margem. É o trabalho da jangada, que a cheia levará para São Thomé, numa viagem lenta de vários dias. (D'Eça, 1992, p. 40)

Figura 4 – Tombador de uma serraria.



Fonte: Acervo do CEOM.

Lá embaixo já esperavam no mínimo duas pessoas dentro de uma canoa – ou jangada, como disse Othon D'Eça - para passar um cipó de gaimbé na tora (embora usassem também cabo de aço galvanizado, o cipó, por ser mais maleável, era a matéria-prima preferida pelos balseiros). Em cada extremidade da tora era feito um orifício por onde se introduzia um tarugo que servia de apoio aos cipós - ou aos arames - que amarravam uma viga a outra. Em seguida as toras eram conduzidas no remanso até aonde pretendia-se atar a balsa. Em um dia de trabalho era possível repetir esta mesma operação de vinte e cinco a trinta vezes (Gillioli, 1968, p. 71-72)

Figura 5 – Balseiros na preparação da balsa



Fonte: Acervo do CEOM

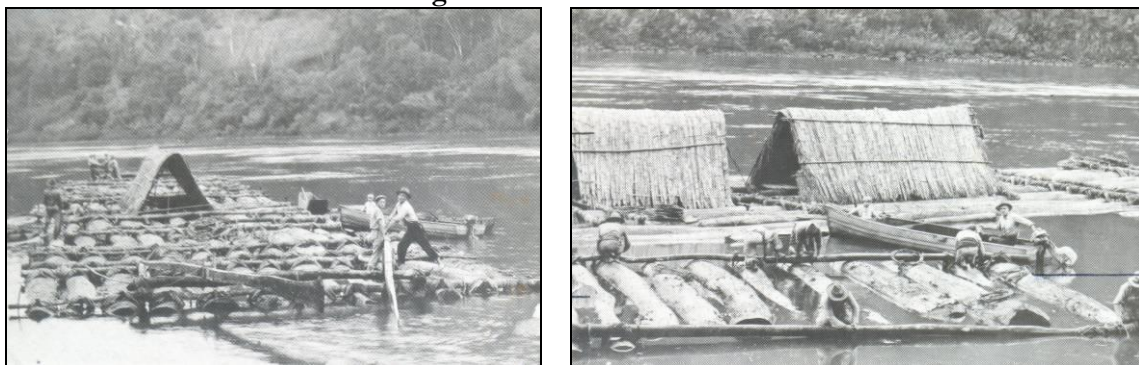
Este trabalho possuía algumas particularidades com relação a nomenclatura de cada etapa, batizadas pelos trabalhadores das serrarias e pelos balseiros a seu modo. Aujor Ávila da Luz, historiador e observador dos costumes da região assim descreveu os trabalhos e os nomes:

As vigas, à proporção que são reunidas, vão formando grupos que na terminologia do caboclo madeireiro tomam nomes especiais: os “pelotões” formam os “quartéis” e este formam a balsa ou “remolque”, em que se contam de 200 a 600 toras. Assim, as jangadas de cedro ou de tábuas e pranchões de pinho aguardam num remanso do rio, aprisionadas às vezes por uma “maromba” – cabo de aço fixado em cada margem e tocando a superfície da água -, a época das cheias para iniciarem a corrida rio-abaixo (Luz, 1952, p. 51).

Segundo Woloszyn, em cima das toras poderiam ser construídos ranchos utilizados para armazenar os mantimentos, se fazer a comida, proteger as mochilas, as roupas dos balseiros e para abrigar os peões quando a balsa estava ancorada. Normalmente, fazia-se um assoalho mais alto, onde era instalado o rancho, para que a água não molhasse os mantimentos. Entretanto, em muitos casos, em momentos mais agitados como ao ultrapassar uma corredeira ou salto de maior envergadura ocorrer choques com ilhas ou rochas e todos os pertences se perderem na água.

A fim de economizar nos custos e na mão-de-obra, muitas vezes estes ranchos eram simples cabanas feitas com algumas toras entrecruzadas e cobertas com fibra vegetal - guaricanga ou taquara, na maioria das vezes (figuras de 6 e 7).

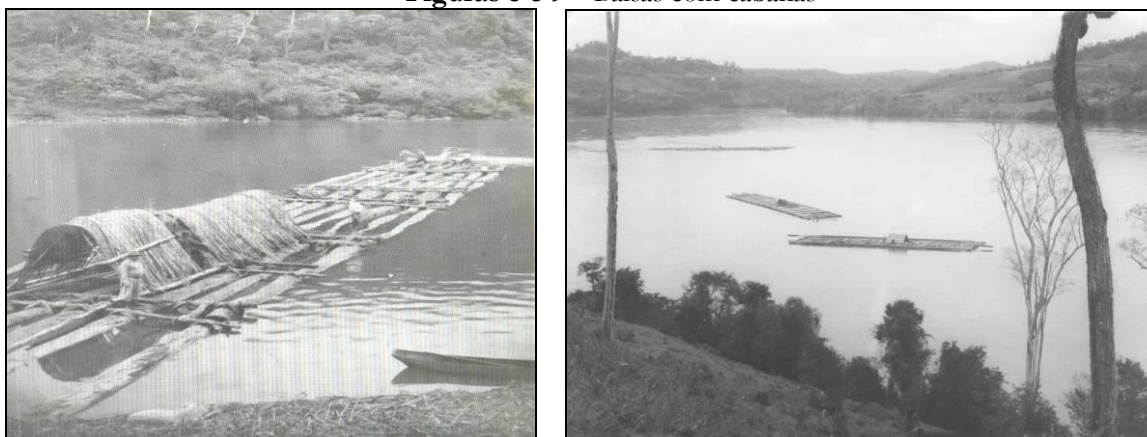
Figuras 6 e 7 – Balsas com cabanas



Fonte: Acervo do CEOM

Sempre nesta peça havia a cobertura para os alimentos como feijão, arroz, charque, sal, banha e erva-mate. Muitas vezes havia balseiros que levavam galinhas e porcos para carnear ou se dividiam para repartir a carne de uma rês abatida na beira do rio.

Figuras 8 e 9 – Balsas com cabanas



Fonte: Acervo do CEOM

Construídas as balsas, era necessário esperar pelas chuvas e as enchentes (figura 10) que deixariam o rio em “ponto de balsa”. Embora as serrarias trabalhassem continuamente, ao longo dos anos ocorreram longos períodos de seca que impediram a descida. No início dos anos 40, por três anos consecutivos aconteceram prolongadas secas e inúmeras balsas apodreceram sobre as águas, sendo posteriormente pouco aproveitadas (Santos, 2005, p.68).

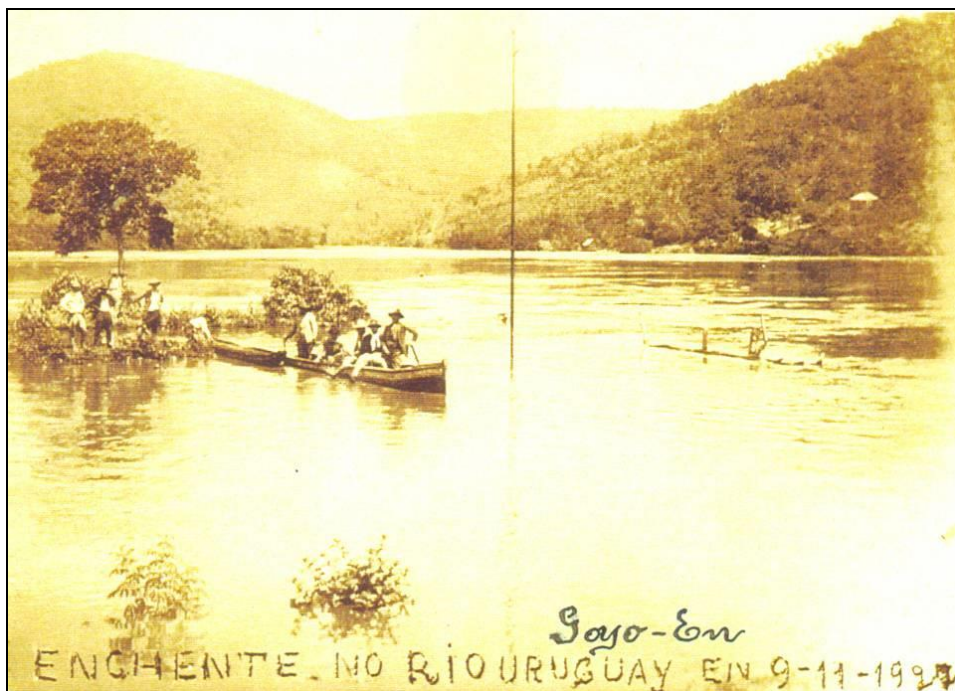
Os “práticos” de maior experiência, trabalhadores que conduziam as balsas pelos melhores pontos do rio, sabiam distinguir quando uma enchente se aproximava através da leitura de sinais da natureza. Um dos indícios de que a enchente estaria perto é a chuva fina nas cabeceiras do rio. Outros sinais eram quando os casais de biguás, pássaros comuns na região, demandavam as nascentes; ou quando a cerração cobria o rio; quando a fumaça do fogão subia devagar e parava a uma altura de três metros; quando se avistava uma saracura cantar na beira de

uma sanga; ou quando os bugios começavam a roncar nas coxilhas... O certo é que os balseiros, “entre superstição e fé pediam para os poderes celestes que lhe mandassem a enchente logo” (Angeli, 2002, p. 64-65).

Os conhecimentos dos práticos para perceber o comportamento do rio revelam um importante repertório de saberes ecológicos locais. A observação das chuvas nas cabeceiras, dos movimentos das aves, da formação da cerração e do comportamento de diferentes espécies demonstra que a navegação dependia não apenas da força física ou da experiência profissional, mas também de uma profunda familiaridade com o Rio Uruguai. Sob a perspectiva da História Ambiental, tais práticas podem ser compreendidas como formas de conhecimento construídas historicamente na interação cotidiana entre os trabalhadores e o rio.

Esses saberes permitiam aos balseiros se preparar para as enchentes, identificar riscos e planejar a navegação, constituindo um patrimônio cultural associado à experiência cabocla regional. Nesse sentido, a trajetória dos balseiros evidencia que a exploração econômica do rio esteve acompanhada da produção de conhecimentos sobre a dinâmica das águas, das estações climáticas e das características da paisagem local.

Figura 10 – Enchente no Rio Uruguai, região de Goio-En, 1927

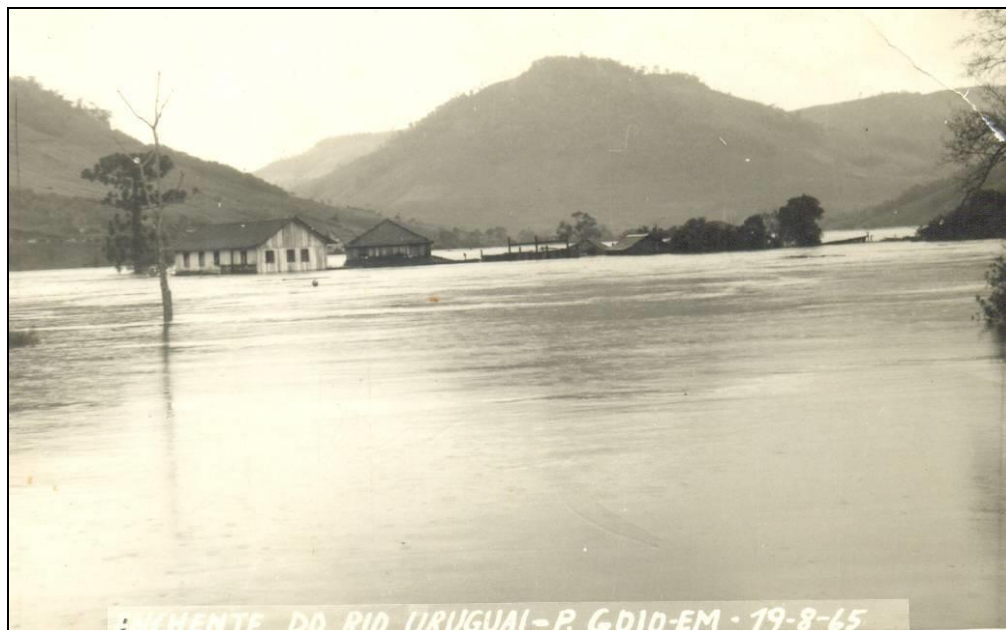


Fonte: Acervo do CEOM

Os períodos de enchente, entretanto, não traziam apenas prosperidades, conforme a figura 10. Um episódio sempre lembrado é a violenta enchente registrada em 1965, quando muita madeira se perdeu por ter escapado dos portos da região. Para Pedro Luis Machado

(balseiro), teria escapado cerca de 20 mil dúzias de madeira só dos portos do município de Nonoai. O volume de madeira extraída da região era tamanha que mesmo com o prejuízo, mais de 24 mil dúzias de madeira, o equivalente a 40 balsas de 600 dúzias foram transportadas de Nonoai até São Borja (Angeli, 2002, p. 64-65).

Figura 11 – Enchente no Rio Uruguai, região de Goio-En, 1965



Fonte: Acervo do CEOM

Muitas vezes à dependência dos fenômenos da natureza encontravam-se as soluções religiosas, como a crença no santo Miguel, padroeiro dos madeireiros. Havia a crença de que para que a chuva chegasse no dia de São Miguel Arcanjo, dia 29 de setembro, era preciso alguém morrer no rio. Para Ana Brancher é possível que esta crença tenha surgido como decorrência do grande número de trabalhadores que morriam tanto no transporte das toras, desde a floresta até os barrancos de rio quanto nas balsas (Brancher, 2000, p. 203). Em seu romance *São Miguel*, Guido Wilmar Sassi acentua a importância desta crença em diversas passagens da obra:

- Não sei, Deus é quem sabe. Para se ter enchente é preciso que tenha morrido gente afogado. Faz tempo que não morre ninguém. Quando morre parece que o rio incha e quer devolver o corpo, de um jeito ou de outro. Quando morreu o filho do Vidal foi aquela chuarada que se viu... O rio parece que se incha e...

Rossi Interrompeu-o:

- A gente tá com a madeira pronta. Quanto mais demora, mais prejuízo. Se não der "ponto de balsa", meio logo, vai ser o diabo. Se desse pra...

- Não dá enchente tão cedo, seu moço. Pode escrever o que lhe digo. (Sassi, 1992, p. 22)

No que tange a religiosidade dos balseiros, uma das festas mais esperadas por eles e pela população ribeirinha era a festa de Nossa Senhora dos Navegantes (figura 12): “No dia dois de fevereiro de cada ano a população dos núcleos na costa do rio organizava uma procissão pelo

Uruguai, tivesse ou não padre para rezar a Missa. Sempre havia um ministro para comandar a reza e assim [...] todos se reuniam” (Angeli, 2000, p. 94).

Figura 12 – Festa de Nossa Senhora dos Navegantes, padroeira dos balseiros.



Fonte: Acervo do CEOM

Uma das grandes festas em homenagem a Nossa Senhora dos Navegantes acontecia no porto da cidade de Itá, Santa Catarina, onde os encarregados enfeitavam a barca que fazia o transporte de passageiros do Rio Grande do Sul para Santa Catarina e vice-versa. Construía-se arcos com folhas de palmeiras e de uma ponta a outra eram estendidas bandeirolas e flores silvestres. No meio da embarcação era providenciado um altar para rezar a Missa. Um grupo de homens remava a embarcação e rio abaixo davam início a Missa.

Após a Missa e o foguetório – com acréscimo de alguns tiros de revólver – os presentes se acomodavam à sombra das árvores ou no pavilhão da Igreja para saborear o churrasco e outras iguarias preparadas para festejar o dia da Santa Padroeira dos Balseiros. Alguns vinham de longe e a pé a fim de prestar a sua homenagem, pagar promessas e pedir graças, quase sempre relacionadas com viagens de balsa e com pedidos para novas enchentes:

Era muito bonito observar-se do alto da coxilha a barca seguida de dezenas de canoas e caíques, todos enfeitados com fitas coloridas, palmeiras e flores. Era uma festa de fé, de esperança e se por acaso chovesse nesse dia o balseiro estava certo que logo viria a bendita enchente necessária para a viagem a San Tomé (Angeli, 2000, p. 94-95).

As cheias do rio Uruguai são mais ou menos periódicas: a enchente de Santa Rosa, inconstante, é em agosto, enquanto que a de São Miguel, a maior e a mais certa, embora possa falhar um ou outro ano, ocorre em setembro. As enchentes eram indispensáveis para a largada da balsa, pois eram requisito para se vencer o itinerário de obstáculos naturais que se compunham o

rio Uruguai, como cachoeiras, remansos, pedras, peraus, ilhas, curvas, corredeiras, neblina, remansos.

Os depoimentos apresentados pelos memorialistas regionais constituem importantes registros das experiências dos trabalhadores do Rio Uruguai. Entretanto, mais do que testemunhos diretos do passado, esses relatos devem ser compreendidos como memórias reconstruídas, repleta de interpretações e perspectivas do tempo presente, produzidas tanto pelos entrevistados quanto pelos autores responsáveis por sua publicação. Tal perspectiva permite compreender que a memória dos balseiros não se limita à descrição objetiva dos acontecimentos, mas revela valores, percepções, emoções e formas de interpretação de uma época que rememoraram essa experiência histórica.

Havia ainda a expectativa de enchentes isoladas que eram freqüentes em certas épocas do ano, além do inverno. Os peões e práticos, sempre estavam preparados para as tradicionais enchentes de São Miguel e Santa Rosa, mantinham seus equipamentos e objetos organizados com antecedência. Quando as chuvas começavam a cair, de modo especial nos meses de maio, junho, agosto e setembro, centenas de homens desciam aos portos na expectativa de conseguir uma vaga na montagem das balsas e mesmo para a viagem (Santos, 2005, p. 66).

Como observou Valentini (2008), “tudo dependia das condições climáticas, dos números e da habilidade dos balseiros”. Quanto maior o nível d’água, menor o tempo da viagem. O chamado “ponto de balsa” era quando o nível do rio aumentava, no mínimo, quatro metros:

Então, quando o Uruguai enche e fica “em ponto de balsa”, levadas pela correnteza começam a descer em grande número as balsas de madeira. É um desfile magnífico! Em cima de cada balsa 8 a 15 homens, munidos de remos e varejões, a vão guiando pelo meio do canal do rio, desviando-a dos rochedos e das ilhotas... Frequentemente uma balsa encalha no cimo de uma ilha mal coberta pelas águas e outras vezes desmancha-se rebentando de encontro a um escolho... Nesta embarcação *sui-generis* - em que a madeira se transporta a si mesma - com um fogão aceso e roupas estendidas a secar, a viagem até os portos argentinos é feita em 5 a 8 dias, num descer rio-abaixo continuado... Às noites, no meio da escuridão, os balseiros, revesando-se permanecem atentos e, gritando “oh! Oh!” a intervalos, procuram não se separar das outras balsas e, “vaqueanos” eméritos, a se orientar no curso do rio pelas diferenças do eco... (Valentini, 2008, p.7).

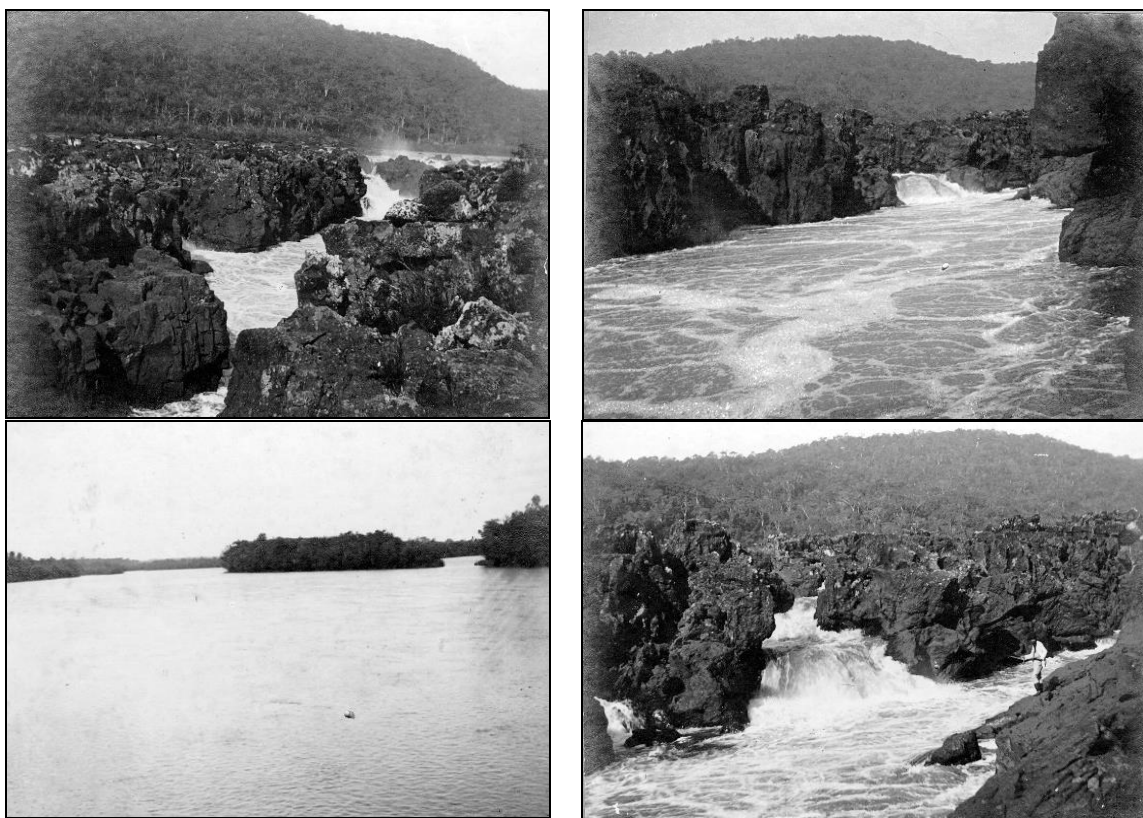
Figura 13 – Balseiros em momento de descanso



Fonte: Acervo do CEOM

No roteiro de passagem das balsas encontrava-se alguns trechos bem conhecidos pelos balseiros como a Ilha do Caxambu, onde havia um porto e barca, local sem perigo, embora de águas violentas e bravias que não permitiam o atio; a Ilha da Capivara, no município de Nonoai, cuja corredeira também não oferecia perigo; o Ilhote de Nonoai, uma ilha grande que no final tinha uma curva com chifrador (curva onde a balsa podia bater de quina) e nele uma pedra; a Barra do Chapecó, com uma série de ilhotas, lugar considerado perigoso pelos balseiros porque estreitava o canal a altura do município de São Carlos. Todavia, em vista de outros lugares, era tranqüilo e podia ser cruzado à noite. O prático, entretanto, preferia utilizá-lo como ponto de guia ou de salteada (ou seja, se atasse a balsa ali e largasse de madrugada, era a conta certa para passar o perigoso Salto Grande em dia claro). Já o Espumado de São Carlos era próprio para a atada, em face do remanso. (Pilati, 1998, p. 252)

Figuras 14 a 17 – Trechos do Rio Uruguai



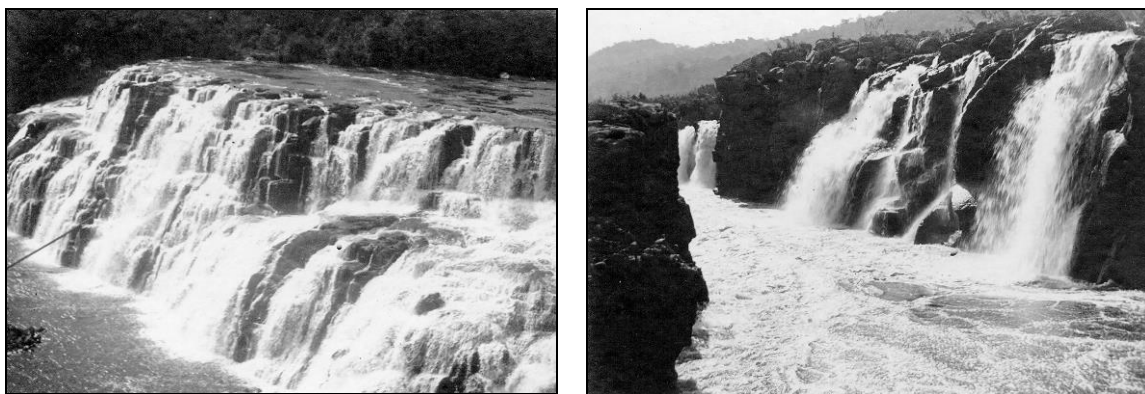
Fonte: Acervo do IHGSC

Contudo, como demonstrou a obra de Guido Wilmar Sassi, nem tudo era remanso na vida dos balseiros:

Ao chegarem ao “Salto Grande”, o lugar de curso mais perigoso pelas altas “maretas” que se formam, então se preparam para a sua passagem emocionante. Os caboclos silenciosos concentram toda a atenção nas manobras. Vencido o perigo, a alegria é geral: todos gritam e dão vivas! Daí em diante a viagem decorre mais calma; a única coisa a evitar sendo os vários remansos, em que as balas caindo começa uma dança sem fim... (Luz, 1952, p. 51).

A população cabocla desempenhou papel fundamental no funcionamento da economia madeireira regional. Além de compor a maior parte da força de trabalho das balsas, esses trabalhadores tinham conhecimentos sobre o ambiente, fundamentais para o sucesso das viagens. Sua participação, entretanto, frequentemente aparece secundarizada nas narrativas sobre o ciclo da madeira, que tendem a privilegiar empresários, comerciantes e companhias colonizadoras.

Figuras 18 a 20 – Trechos do Rio Uruguai

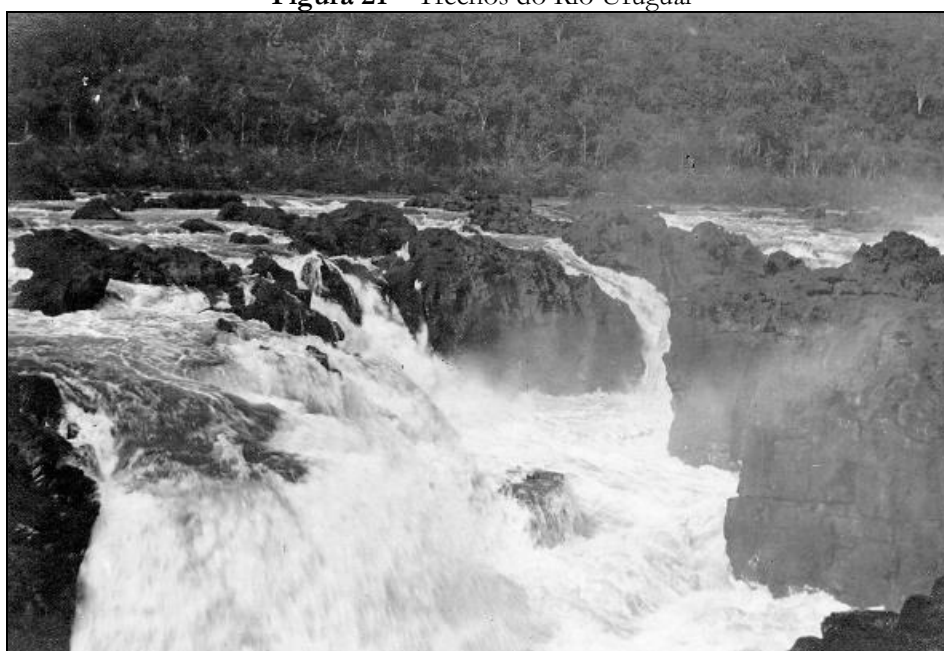


Fonte: Acervo do IHGSC

Apesar de ao longo do leito do rio Uruguai se encontrar locais de travessia difícil como os da Ilha Comprida, as Nove Voltas e as Ilhas Gêmeas, é possível que o Salto Grande – também conhecido como O Grande Bramidor, devido ao barulho das águas - tenha sido o trecho mais perigoso, o que exigia a maior atenção dos balseiros por totalizar dezesseis quilômetros com uma caída e uma velocidade intensa de água.

Para proteger a balsa no Salto Grande era necessário recolher os remos e colocar a balsa na entrada do canal. Todos os tripulantes deveriam permanecer no meio da embarcação, pois a balsa chocava-se constantemente com as marretas (ondas altas) (Woloszyn, 2008, p. 14). Neste salto, “muita balsa se quebrou, muita madeira se perdeu e certamente, ao longo de meio-século, muitos peões e práticos morreram”. (Santos, 2005, p. 65).

Figura 21 – Trechos do Rio Uruguai



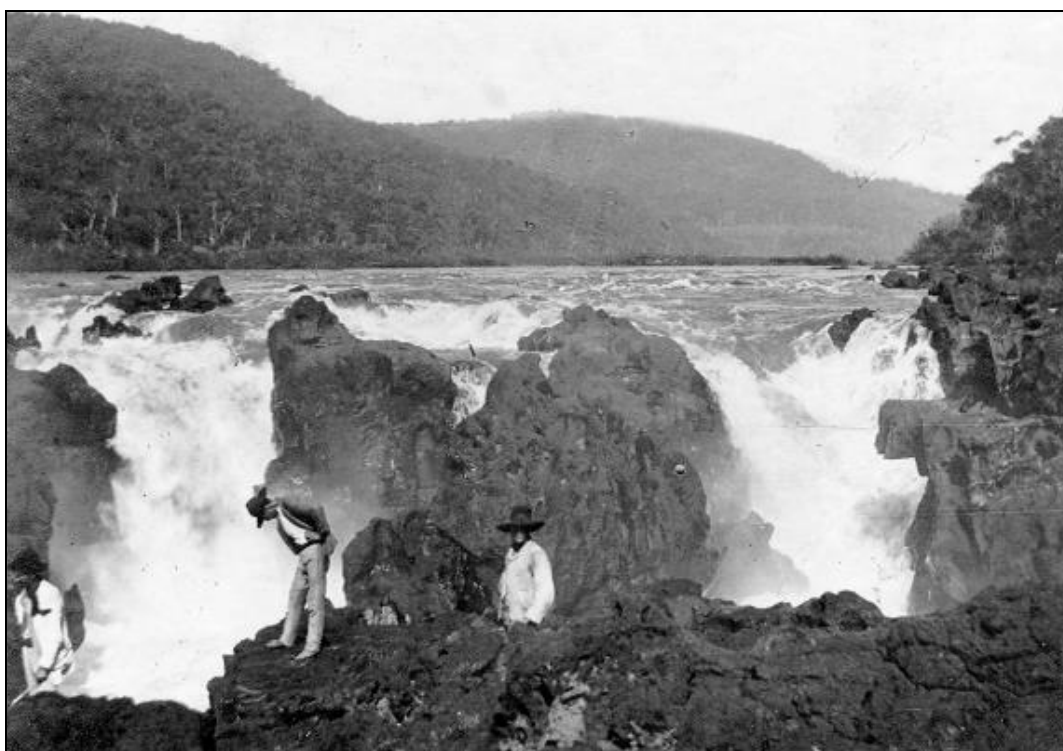
Fonte: Acervo do IHGSC

Os perigos da viagem foram assim resumidos por uma das personagens de Guido Wilmar Sassi:

Uma viagem dessas é só mesmo pra gente de coragem. Até me arrepio todo, só de pensar. É uma coisa verdadeiramente...dantesca. Imagine o senhor: meia dúzia de homens em cima de cem ou mais toras, amarradas umas às outras, descendo o rio. E o Uruguai aos corcovos, que nem o cavalo xucro, querendo jogar homens e madeira pra longe de si, ou então engoli-los de uma vez. A cheia, de fato, nivela muitos obstáculos, mas as águas ficam loucas, o rio se enraivece. Volta e meia é um salto que o “remolque” tem que transpor. Os homens se agarram às toras, como podem; amarram-se, às vezes, e lá se vão, pela goela do sorvedouro, a balsa embicando a viagem... Isso quando tudo ocorre bem. Por vezes a amarração foi mal feita, a balsa se choca com o fundo do rio, se desmantela toda, e os homens têm muita sorte quando escapam com vida. (Sassi, 1979, p. 111-112)

Com tantos perigos, o prático era o balseiros que assumia a maior responsabilidade tanto pela segurança das madeiras quanto dos demais trabalhadores a bordo. Para ser um prático era necessário ter uma boa experiência de viagens e conhecer muito bem todos os trechos do rio a fim de precaver-se dos seus perigos. Em função do cargo que ocupava, era o prático quem possuía a melhor remuneração por conhecer todas as etapas do trabalho, desde a formação da balsa até o nível correto do rio, as corredeiras, os ressorjos (redemoinhos), as ilhas, os remansos, os chifrades, os pontos de atio, enfim, conhecimentos indispensáveis para uma viagem mais segura e rentável, capaz, inclusive, de vencer a neblina do rio Uruguai que dificultava a localização da altura da viagem aumentando os riscos de colisão.

Figura 22 – Trecho do Rio Uruguai



As imagens dos diferentes trechos do Rio Uruguai permitem compreender os desafios enfrentados pelos balseiros durante a navegação. As corredeiras, quedas, estreitamentos do canal e áreas de remanso representavam pontos de referência fundamentais para os práticos, responsáveis pela condução das balsas.

As fotografias revelam ainda que a paisagem fluvial não constituía apenas o cenário das atividades econômicas, mas um elemento ativo na organização do trabalho. A observação das características do rio era indispensável para a tomada de decisões relacionadas ao momento da partida, à velocidade da viagem e às estratégias utilizadas para evitar acidentes.

Cabe ressaltar o desgaste físico e os problemas relacionados à saúde dos balseiros como consequência deste trabalho rigoroso e insalubre. Havia, ainda, a insegurança dos balseiros com relação ao saque por ladrões que se posicionavam nos pontos de maior periculosidade da travessia, à espera que alguma balsa se desfizesse:

A esta viagem acidentada, para dar-lhes a nota aventureira, não faltam sequer os tiroteios que muitas vezes os balseiros tem que sustentar contra os “caçadores de vigas”, como é conhecida certa espécie de gente de má fama, que das margens do rio acompanha as balsas esperando o momento em que uma delas, ao se espatifar de encontro a algum obstáculo, se desfaça e se disperse, para então colher a madeira e esconde-la, para depois fazer a sua jangada sem ter tido o trabalho de cortar as árvores... (Luz, 1952, p. 51).

A demarcação das toras com um símbolo que identificasse o seu proprietário era um dos meios utilizados para evitar o saque e/ou o extravio das toras. Cada proprietário possuía uma espécie de martelo, com uma palavra ou sigla que o identificasse. Contudo, as toras roubadas pelos ladrões tinham suas marcas logo raspadas a fim de impossibilitar a identificação de sua origem.

No fim da viagem, os balseiros chegavam a seu destino, em São Borja (RS) e encontravam com o patrão à sua espera. A partir de São Borja, o transporte rio abaixo, já em trecho navegável, dava-se através dos remorques com até três mil dúzias em direção a Argentina e ao Uruguai.

O pagamento dos balseiros era realizado assim que chegavam a São Borja, tendo em vista que, em época de enchente, os bancos ficavam abertos inclusive à noite para dar conta de toda a efervescente movimentação comercial.

Após cumprir sua jornada pelo rio Uruguai com tantas dificuldades os balseiros retornavam para suas casas enquanto os patrões, ao lado de alguns peões selecionados,

permaneciam em São Borja a fim de realizar as transações comerciais com a madeira. Segundo o Anuário Brasileiro de Economia Florestal,

durante largo espaço de tempo, devido às características difíceis do transporte, foram muito arriscados e precários os negócios realizados pelos produtores de madeira da zona do rio Uruguai, entregues ao sabor das imposições dos compradores. A lei natural da oferta e da procura quase não se fazia sentir ali, porque, dispondo de poucas possibilidades econômicas, os produtores ao chegarem aos pontos de venda da mercadoria, São Borja, principalmente, já se achavam esgotados de meios e tinham raves compromissos a solver, contraídos durante a demorada descida. Havia, pois, urgência de vender e os compradores sabiam disso, pelo que se mostravam aparentemente desinteressados, assim forçando os vendedores a baixarem progressivamente seu preço até um valor quase irrisório. (Sassi, 1979, p. 85).

Os compradores da madeira eram de origem brasileira e argentina e adquiriam as toras com a intenção de exportá-la tanto para a Argentina quanto para o Uruguai. A superprodução e a especulação dificultavam as negociações, que muitas vezes se prolongavam por dias. A madeira era vendida por varas. Cada dezoito varas correspondiam a um metro cúbico.

Já os balseiros, após receberem seus pagamentos cada um era responsável por sua volta. Grande parte comprava passagem em São Borja e iam de trem até Santa Maria, de onde partia um ônibus até Erechim. Segundo Woloszyn, nos primeiros anos, fazia-se o trajeto de Erechim a Ita a pé, totalizando aproximadamente 50 quilômetros. No final da década de quarenta já podiam voltar de caminhão até Erechim e de lá vinham de ônibus, apesar de grande parte das estradas ficarem intransitável na época de enchentes, devido às chuvas e à lama existente. (Woloszyn, 2008, p. 16)

Para o memorialista Heitor Angeli, “nas bagagens destes homens arrojados iam os presentes para a família: sedas, crepes, gabardinas, mantos, chalés e perfumes. As mulheres dos balseiros eram as damas mais bem vestidas da região” (Angeli, 2000, p. 65-66). Havia, entretanto, aqueles cujos ganhos não chegavam a sair de São Borja:

O Uruguai era uma esperança, uma porta que se abria para o futuro, para a aventura, as farras nas descidas, os cabarés de São Borja que na época de enchente se enchiam de mulheres de todos os cantos e principalmente correntinas... 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 numa noite. (Angeli, 2000, p. 66)

A opinião do memorialista vai ao encontro daquela encontrada no romance de Guido Wilmar Sassi:

Martinho Figueiredo tinha mesmo razão, quando dizia: ‘Balseiro uma vez, balseiro toda a vida’. Não tinha mesmo jeito. A coisa valia mesmo a pena, não obstante a crise que estavam atravessando. Não só pelo dinheiro, não. Também

pelo gosto que dava descer o rio em cima de toros, e meter-se, depois, pelos cabarés da Argentina, encachaçar-se uma semana ou duas sem preocupações, pegar chinas diferentes. E então, a volta: um novo terno, sapatos, comida com fartura para a família, roupas, todas as precisões. Vida ingrata e dura, certo, mas com o seu lado bom (Sassi, 1979, p. 31).

Neste estudo, o romance São Miguel, de Guido Wilmar Sassi, é compreendido como uma fonte privilegiada para analisar as representações construídas sobre os balseiros e a sociedade regional. Mais do que ilustrar aspectos do cotidiano descritos pela documentação histórica, a obra permite compreender como a literatura regional participou da elaboração de imagens, valores e significados associados ao trabalho nos rios, contribuindo para a construção de uma memória social sobre o ciclo das balsas.

Figura 23 – Balsa, balseiros e o Rio Uruguai



Fonte: Acervo do CEOM

O período mais intenso do “negócio das balsas” vai acontecer entre as décadas de 1940 e 1950, terminando ao final dos anos 1960. Praticamente se esgotara a madeira e não se justificava mais a descida pelo rio, pois havia melhores vias alternativas com acesso para caminhões. Segundo Nelso dos Santos, as antigas serrarias viraram ruínas, os peões e práticos se dispersaram em outras atividades agrícolas da região e a partir da década de 1970 poucas serrarias - ainda movidas a vapor - continuaram abastecendo o mercado local, quando já começava a se intensificar a mecanização do campo:

Quando em 1974 e 1975, foram inauguradas as primeiras pontes sobre o rio Uruguai, o ciclo das balsas já havia chegado ao seu fim. [...] Já no início dos anos 60, a madeira abundante e exuberante de outrora, estava desaparecendo. A

comercialização estava em franco declínio. [...] No final dos anos 60 desceram as últimas balsas até São Borja (Santos, 2005, p. 75-76).

A abertura de novas estradas, a utilização do caminhão como meio de transporte, a exaustão das reservas de madeira pelo extrativismo predatório, uma maior diversificação econômica da região, todos estes foram fatores que contribuíram para o declínio das atividades dos balseiros.

Contudo, se os dias de vida dura e aventureira dos antigos balseiros é coisa do passado, ainda é possível encontrar nas margens do Rio Uruguai alguns personagens que se utilizam da travessia do rio para extrair o seu sustento.

Conclusão

A trajetória dos balseiros evidencia que a exploração madeireira do Rio Uruguai não pode ser compreendida apenas sob a ótica econômica. Ela envolveu a construção de conhecimentos ambientais específicos, formas de sociabilidade próprias e experiências de trabalho profundamente vinculadas à dinâmica da paisagem fluvial. A análise articulada entre memória, literatura, iconografia e História Ambiental permite compreender os balseiros como sujeitos históricos que produziram saberes sobre a natureza ao mesmo tempo em que participaram das transformações ambientais que marcaram o Oeste catarinense e o Alto Uruguai do Rio Grande do Sul durante o século XX.

Ao conciliar a documentação histórica, memória social, iconografia e literatura regional, o estudo evidencia que os balseiros não foram apenas agentes do transporte da madeira, mas protagonistas de uma experiência histórica marcada por relações complexas com o ambiente fluvial, pela construção de saberes específicos e pela formação de identidades caboclas vinculadas ao Rio Uruguai. A análise das memórias e representações sobre esses trabalhadores permite ampliar a compreensão da história regional para além das dimensões econômicas tradicionalmente privilegiadas pela historiografia.

Referências Bibliográficas

ANGELI, Heitor Lothieu. **O velho balseiro**. Chapecó: EST Edições, 2000.

BELLANI, Eli Maria. Balsas e balseiros do rio Uruguai (1930-1950). In: CEOM. **Para uma História catarinense**: 10 anos de CEOM. Chapecó: UNOESC, 1995.

BELLANI, Eli Maria. **Madeiras, balsas e balseiros no Rio Uruguai**: o processo de colonização do Velho Município de Chapecó (1917/1950). Florianópolis: UFSC, 1991.

BOITA, Marli K. **A Decadência das pequenas propriedades no município do Rio dos Índios**. Chapecó: Unochapecó, 2001.

BRANCHER, Ana (org.). **História de Santa Catarina – Estudos Contemporâneos**. 2ª edição. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2000.

D'EÇA, Othon Gama. **Aos Espanhóis Confinantes**. Florianópolis: FCC, 1992.

GERASUL. **Os trabalhos e os dias**: histórias de vida de antigos moradores da barragem da UHE – Ita. Caxias do Sul: UCS, 2001.

GILLIOLI, Albano. **História de Caxambu do Sul**. (mimeografado), 1968.

LUZ, Aujor Ávila da. **Os Fanáticos – Crimes e aberrações da religiosidade dos nossos caboclos**. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1952.

PILATI, José Isaac. “**Toponímia e roteiro das balsas no Rio Uruguai**”. IN: Anais do Simpósio Comemorativo ao Cinquentenário do 1º Congresso de História Catarinense e 250 anos da presença açoriana em Santa Catarina. Florianópolis: IHGSC, 1998.

SANTOS, Nelson dos. **Balsas e balseiros do Uruguai**: reflexos e impactos para a historiografia de Nonoai. Chapecó: Estampa, 2005.

SASSI, Guido Wilmar. **São Miguel**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Antares; Brasília: INL, 1979.

WOLOSZYN, Noeli. **Trabalhadores do Rio**: os balseiros do Rio Uruguai. Disponível em www.2csh.clio.pro.br/noeli%20woloszyn.pdf. Acessado em 14 out 2025.

KLANOVICZ, Jó; NODARI, Eunice Sueli. **Das araucárias às macieiras: transformações da paisagem e história ambiental no Sul do Brasil**. Fronteiras, Dourados, v. 16, n. 28, p. 45-67, 2014.

KRAUSPENHAR, Bruna. **Memórias de balseiros e mulheres ribeirinhas no Rio Uruguai**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó, 2023.

MOREIRA, Precila Kátia. **Balseiros do Rio Uruguai: memórias, trabalho e modos de vida**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó, 2019.

MORETTO, Samira Peruchi; NODARI, Eunice Sueli. **A floresta como espaço de disputa: transformações ambientais no Oeste catarinense**. Esboços, Florianópolis, v. 24, n. 37, p. 209-229, 2017.

NODARI, Eunice Sueli. **Etnicidades renegociadas: práticas socioculturais no Oeste de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. UFSC, 2009.

NODARI, Eunice Sueli. Mata Branca: o uso do meio ambiente na colonização do Oeste de Santa Catarina. In: ZARTH, Paulo Afonso; GERHARDT, Marcos (orgs.). **História Ambiental do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Evangraf, 2012. p. 213-233.

POLLAK, Michael. **Memória, esquecimento, silêncio**. Estudos Históricos, v. 2, n. 3, 1989.