

TRANSCRIÇÕES

Palavras e expressões empregadas nas minas carboníferas do Rio Grande do Sul e Santa Catarina para designar Objetos e Ofícios

Prof. Dr. HEINRICH A. W. BUNSE

Primeira parte: I — Introdução; II — Localização e gênese do carvão;

I. — Desnecessário é falar sobre a importância do carvão mineral para a economia de uma nação, pois ele é e continua sendo a base para o progresso industrial em todo o mundo.

Daí decorre que a existência de jazidas de carvão mineral nos dois Estados sulinos (1) é um fator de primeira grandeza para a economia brasileira. «Nos dias críticos de duas guerras mundiais, foi o nosso malsinado carvão que salvou de um colapso total os nossos meios de transporte, assim permitindo a sobrevivência da estrutura geral da Nação.» (2) Não se poderia ressaltar, de forma mais dramática, a importância da indústria carbonífera brasileira.

Considerando que a mineração do carvão no sul do Brasil possui uma história de mais de 80 anos (3), considerando ainda que regiões inteiras vivem em função das minas, levanta-se a pergunta a respeito de uma possível influência no léxico português e parece-nos, senão de valor, ao menos de algum interesse uma pesquisa dos aspectos lingüísticos. Esta pesquisa, realizada por meio de um inquérito que abrange várias centenas de palavras e expressões, além de outras notas de importância, atenderá à totalidade dos aspectos lingüísticos das regiões carboníferas.

Neste primeiro trabalho, porém, limitamos a nossa atenção às palavras e expressões empregadas nas minas de carvão para designar objetos e ofícios. O material foi colhido nos próprios locais de trabalho, inclusive dentro das minas. Para quem está familiarizado com semelhantes trabalhos não é preciso ressaltar as dificuldades para obter informações exatas.

Não existindo, nem em Portugal, nem no Brasil, uma tradição lingüística referente a minas de carvão, houve mister suprir esta lacuna, resultando daí uma verdadeira linguagem profissional que já se encontra nas publicações espe-

cializadas sobre assuntos de carvão. Isto vale ao menos quanto a palavras e expressões que designam objetos e ofícios, não obstante a composição heterogênea da população mineira; pois o trabalho nas minas clama, imperiosamente, por braços, sem olhar para a procedência ou origem étnica. A mina funciona, lingüisticamente, como um grande cadinho.

Eis o motivo do presente trabalho que procura por uma pesquisa in loco apresentar, quanto possível, dados concretos e contribuir, desta forma, para o estudo das linguagens técnicas de indústrias e profissões tão insistentemente reclamado por Serafim Silva Neto. (4)

II. 1. — As jazidas de carvão no sul do Brasil são devidas à existência de formações geológicas que constituem o grupo «Bonito», série «Tubarão» do «Sistema de Santa Catarina». (5)

No Rio Grande do Sul, «a série Tubarão» situa-se na depressão transversal do Estado, faixa gonduânica, ou bacia carbonífera, estendendo-se pela margem direita do rio Jacuí, das proximidades de Porto Alegre até São Gabriel e Dom Pedrito, deslocando-se para o Sul até Jaguarão». (6) Estão sendo exploradas as minas de Butiá, Arrôio dos Ratos e Leão, em São Jerônimo, e a de Candiota perto de Bagé.

Em Santa Catarina, o grupo Bonito (Tubarão carbonífero) apresenta-se em forma de extensa bacia com largura de 15 a 25 km e mais de 65 km N-S de comprimento, tendo como centros principais as cidades de Criciúma, Urussanga e Lauro Müller. (7)

2. — A estratificação deste grupo Bonito em Santa Catarina mostra cinco camadas (8), sendo as mais importantes: a chamada «Barro Branco» que é, há mais de 30 anos, a base da mineração carbonífera catarinense e, graças a suas

propriedades de coquificação, o carvão mais importante do Brasil. Abaixo desta, encontra-se a camada «Irapuá», explorada atualmente em pequena escala e, mais abaixo ainda, a camada mais antiga, a «Bonito».

No Rio Grande do Sul, na opinião de Putzer (9), as camadas mais importantes são as «Irapuá» e «Bonito».

3. — A gênese do carvão sul-brasileiro é interpretada como sendo formações continentais limno-lacustres, extensas em Santa Catarina, limitadas a bacias fechadas no Rio Grande do Sul. A repetida formação de carvão é o resultado de uma gradativa melhora do clima depois da época glacial gonduânica, sendo a estratificação relacionada, geneticamente, com a retirada respectivamente o avanço do gelo.

III. 1 — Vem de longa data o conhecimento da existência de carvão mineral no sul do Brasil, mais precisamente no Rio Grande do Sul, e a história da indústria carbonífera abunda em exemplos de tenacidade e perseverança. (10)

A honra de ter descoberto as jazidas de carvão é discutida. Certo é que, nas estâncias de Rio Pardo, terras estas que hoje pertencem ao município de São Jerônimo, existiam vários afloramentos de carvão. A descoberta é atribuída por uns a um anônimo soldado português, ferreiro de profissão, no ano de 1795. Outros apontam como autor da descoberta a Joaquim José da Fonseca Souza e Pinto, no ano de 1807. Tiraram-se amostras que foram enviadas para o governo de sua Majestade Dom João VI, no Rio de Janeiro. O carvão foi posto à venda em Porto Alegre, mas o preço oferecido, duas patacas por arroba, nem sequer cobria as despesas da lavra e do transporte. Estas jazidas estavam situadas no hoje 3.º distrito de São Jerônimo, onde agora está instalada a mina do Leão.

Dai em diante sucederam-se as descobertas de novas jazidas, sempre no atual município de São Jerônimo. Contudo, os laudos periciais eram nada encorajadores. Mas nem por isso cessou o interesse pelo carvão rio-grandense. Os resultados práticos, porém, não passaram de referências elogiosas quanto à boa qualidade das jazidas.

2. — Em 1848, afinal, o governo imperial interessou-se pelo carvão nacional. Contudo, o verdadeiro progresso só veio com as pesquisas do mineiro inglês James Johnson que, após várias experiências de extração de carvão e tomando em consideração as dificuldades de transporte, abriu em 1885 o primeiro poço nas terras à margem esquerda do Arrôio dos Ratos.

Recebido, em 1866, do governo imperial o privilégio para a exploração e lavra das «Minas do Arrôio dos Ratos» por James Johnson e Iná-

cio José Ferreira de Moura, o primeiro trouxe da Inglaterra não só capital como também doze famílias de mineiros ingleses, fundando-se «The Imperial Brazilian Collieries Co. Limited», empresa esta à qual foi transferido o privilégio de Johnson e Moura e que recebeu, no ano de 1872 (11), autorização para funcionar. Construiu-se, no ano seguinte, uma via férrea das minas do Arrôio dos Ratos até Porto Pereira Cabral, à margem direita do rio Jacuí. Mas já em 1875, James Johnson, desgostoso, retirou-se da direção da companhia a qual, poucos anos depois, em 1880, entrou em falência.

O acervo da companhia, a «Inglesa», como era chamada, foi arrematada pela firma Holzweissig e Cia. de Porto Alegre. Esta prosperou pouco tempo, pois o Ministério da Marinha rescindiu o contrato que fizera com a mencionada firma para o suprimento de carvão aos navios da flotilha da Província. Assim, já em 1883, houve nova mudança, constituindo-se a «Cia. Minas de Carvão de Pedra do Arrôio dos Ratos», empresa esta que se mostrou muito ativa: abriu um novo poço, comprou mais terrenos e mudou a via férrea para Charqueadas, o novo porto de embarque. Desde 1889 a companhia chama-se «Cia. Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo».

Em 1908, a empresa exploradora, por não querer continuar com a lavra do carvão, arrendou-a pelo prazo de 30 anos ao Dr. Manoel Buarque e Cia. A nova administração intensificou as sondagens e abriu um novo poço. Uma leva de mineiros, na maioria espanhóis, deu novas energias ao trabalho. A guerra de 1914-18 veio demonstrar a importância do carvão nacional, e as estatísticas sobre o aumento da produção falam uma linguagem eloquente.

3. — O que representa James Johnson para Arrôio dos Ratos, é Nicaio Teixeira Machado para Butiá. Este, tendo constatado a existência de carvão naquela parte do 3.º distrito do município de São Jerônimo onde hoje se ergue a florescente vila mineira de Butiá, reuniu um grupo de interessados para, em virtude de uma concessão imperial, iniciar a exploração e lavra de carvão. Os resultados foram animadores; mas em 1882 foi anulada a concessão por insistência da firma Holzweissig e Cia. (veja acima) que alegava concorrência ruínosa por parte dos mineradores de Butiá. Somente em 1905 Nicaio Teixeira Machado retomou o velho projeto pedindo concessão para uma estrada de ferro, para o transporte do carvão de uma mina a ser explorada no Butiá. Indeferido o pedido, Nicaio abandonou o projeto da estrada de ferro e começou, sob as condições mais primitivas, a ex-

ploração da jazida, sendo o carvão transportado em carroças até o porto de São Jerônimo de onde seguia em lanchas para Porto Alegre. A situação, porém, era nada encorajadora até que, em 1915, se constituiu a «Cia Hulha Riograndense» da qual Nicaio fez parte como técnico. Em 1917, a empresa mudou de nome, passando, sob nova organização, a chamar-se «Cia. Carbonífera Rio Grandense», hoje «Cia. Carbonífera Minas do Butiá».

Desde 1936, as duas empresas: — a «Cia. Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo» e a «Cia. Carbonífera Minas do Butiá» — são administradas pelo CADEM i. é Consórcio Administrador de Empresas de Mineração.

4. — Na região em que foi descoberto o primeiro carvão encontra-se hoje a mina do Leão. Enquanto se sucediam as descobertas e a exploração de novas minas, as riquezas do subsolo da Estância do Leão ficaram inexploradas até 1914, quando Ricardo de Souza Porto retomou as sondagens que foram coroadas de êxito. Constituiu-se em 1916 a «Cia. Carbonífera do Jacuí», reorganizada, um ano após, sob o nome de «Cia. Minas de Carvão do Jacuí». Foi construída uma estrada de ferro à qual ficou ligada, por um ramal, a mina do Butiá. Mas o desenvolvimento da mina, que já em 1920 produziu 36.000 toneladas de carvão, foi interrompido pelo crescente desinteresse do Governo Federal, sendo em 1930 retirado todo o material do Leão. Desapareceu a vila operária e em 1939, só havia de pé a torre do poço Wenceslau Braz. Em 1945, a «Cia. Nacional de Mineração e Fôrça» refez a mina a qual, depois, foi vendida para o Estado do Rio Grande do Sul que, através do DACM, i. é Departamento Autônomo de Carvão Mineral, está atualmente explorando a mina, havendo trabalho «a céu aberto» e galerias «de encôsto». Está projetada a abertura de um poço. O carvão da mina do Leão vai para a usina termo-

elétrica de São Jerônimo e para a Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

5. — Quanto às jazidas do sul do Estado, situadas na zona de Bagé, as de Candiota são conhecidas desde 1860, datando a primeira autorização de lavra do ano de 1863. Houve depois exploração primitiva de alguns afloramentos ou «carvoeiras». Mas somente a guerra de 1914 despertou maior interesse por elas que se renovou a partir de 1942. O carvão de Candiota é de qualidade inferior, com grande teor de cinza; apresenta, porém, a vantagem de ser em grande parte explorável em trabalho «a céu aberto», sendo ainda a camada bastante espessa. Desde 1946 o Estado é proprietário destas jazidas que vão ser exploradas pelo DACM para o abastecimento de uma grande usina termelétrica.

6. — Também em Gravataí, perto de Porto Alegre, existe carvão. Ali, em 1917, Dr. Francisco R. Simch iniciou a exploração, interrompida depois e, por fim, abandonada devido às grandes dificuldades sendo, por conseguinte, anti-econômica. Em 1950 o DACM reiniciou ali os estudos.

7. — Em Santa Catarina, a ocorrência de carvão na região de Criciúma é conhecida desde 1828. Em 1854, James Johnson, já conhecido por suas pesquisas no Rio Grande do Sul, foi incumbido pelo Governo Imperial de estudar o carvão catarinense. Contudo, haveriam de passar muitos anos até que a exploração destas jazidas entrasse numa fase concreta. A data nos é fornecida pelo monumento erguido no centro da praça de Criciúma, onde se lê: «Aos homens do carvão 1913-1946». Hoje o carvão catarinense, cujas reservas são muito maiores do que as existentes no Rio Grande do Sul, e cuja qualidade é superior à do carvão rio-grandense, é explorada por 24 companhias em mais de 80 minas, tendo como centros principais as cidades de Criciúma, Urussanga e Lauro Müller.

- 1 — Existe também carvão em Paraná e São Paulo; mas seu aproveitamento ainda está na fase inicial.
- 2 — Irnack Carvalho de Amaral, no prefácio a: Camadas de carvão mineral e seu comportamento no sul de Santa Catarina, por Hannfrit Putzer; Boletim n.º 91 da Divisão de Fomento da Produção Mineral, Rio de Janeiro, 1952.
- 3 — Veja: III, I e sqq.
- 4 — Em: Manual de Filologia Portuguesa, Rio de Janeiro, pág. 314 e sqq. Cumpre, porém, esclarecer que as pesquisas em torno do presente assunto foram iniciadas em fins de 1951.
- 5 — Veja: Putzer: obr. em nota 2, pág. 4.
- 6 — Veja: Martins, Síntese geológica do Rio Grande do Sul, Museu Nacional, Rio de Janeiro, 1952, pág. 10.

- 7 — Veja os mapas n.º 1 e 3.
- 8 — Veja: Putzer, obra cit., pág. 153 e sqq.
- 9 — Idem, ibidem, pág. 140.
- 10 — Os dados que seguem são devidos a: Instituto Experimental do Carvão, Porto Alegre; Departamento Nacional de Produção Mineral em Criciúma; Dr. Bernardo Geisel, O Problema do carvão nacional, conferência realizada na Sociedade de Engenharia de Porto Alegre, em 28-5-1954; Dr. Renato Costa, Descobertas e localizadas, em 1884, as jazidas carboníferas do Butiá, em: Correio do Povo, Porto Alegre, 1-7-1953; Dr. A. Simch, Município de São Jerônimo, Rio Grande do Sul, monografia, Ed. Livraria Andradas, Porto Alegre, 1943.
- 11 — Esta data representa o início da indústria do carvão no Brasil.