

Expansão econômica em Cachoeira do Sul (RS), décadas de 1930-1940

Economic expansion in Cachoeira do Sul county (Brazil), decades of 1930-1940

Jeferson Francisco Selbach¹

jfselbach@hotmail.com

Resumo: Nas décadas que se seguiram a 1930, o perfil demográfico brasileiro se transformou gradativamente, com a prevalência do urbano sobre o rural. O autoritarismo dos coronéis se transmutou em populismo, a economia de exportação primária e importação de bens manufaturados sofreu significativas mudanças com a incorporação paulatina de novas tecnologias, obrigando verdadeiras multidões a deixarem o campo rumo às cidades, provocando intensa desorganização no modo de viver de todos. Este artigo propõe-se analisar a expansão econômica tomando como espaço representativo o município de Cachoeira do Sul (RS) e no período de tempo delimitado às décadas de 1930 e 1940. Estruturado em três partes, na primeira analisa a economia cachoeirense, através da expansão da manufatura, principalmente vinculada à produção de arroz, do comércio e dos serviços e da logística dos transportes, como construção de estradas de rodagem e a utilização das vias férreas e do rio Jacuí como opções para escoar a produção. Na segunda, enfoca a cultura rízcicola, as tecnologias empregadas no cultivo, como seleção de novas sementes e a ampliação da mecanização, e a organização da primeira Festa do Arroz em 1941. Na terceira parte procura entender as razões do crescimento menor quando comparado a outros municípios gaúchos. Conclui com perspectiva de Cachoeira do Sul ter assumido definitivamente seu perfil agrícola.

Palavras-chave: migração, expansão econômica, urbanização, Cachoeira do Sul.

Abstract: After the 1930s, the Brazilian demographic profile changed gradually, with the prevalence of the urban over the rural. The authoritarianism of the colonels was transformed into populism, the primary export economy and the import of manufactured goods underwent significant changes with the gradual incorporation of new technologies, forcing a large number of people to move from the countryside to the cities and towns, thus causing great turmoil in everyone's lifestyles. This paper aims to analyze the economic expansion by considering the municipality of Cachoeira do Sul, Rio Grande do Sul State (Brazil), during the 1930s and 1940s, as a representative space of that development. The study was divided into three parts. The first one analyzes Cachoeira's economy through the expansion of the manufacturing industry, mainly connected to rice production, in addition to trade, services and transport logistics, such as the construction of roads, as well as the use of railways and the Jacuí river as options to distribute production. The second part focuses on the cultivation of rice, the technologies used for this cultivation, such as selection of new seeds and the expansion of mechanization, and the organization of the first Rice Festival in 1941. Finally, the third part tries to understand the reasons for the slower growth of this area as compared to other municipalities in the State. In the conclusion it highlights the fact that Cachoeira do Sul has ultimately taken on an agricultural profile.

Keywords: migration, economic expansion, urbanization, Cachoeira do Sul.

¹ Universidade Federal do Pampa. Rua
Conselheiro Diana, 650, 96300-000,
Jaguarão, RS, Brasil.

Introdução

O contexto populacional da América Latina concentrou sobremaneira as etapas da chamada transição demográfica vista na Europa. Merrick (*in* Bethell, 1993) ressalta o fato de que a região passou de 110 milhões para 450 milhões de habitantes em pouco mais de um século, crescimento ocorrido prioritariamente nas zonas urbanas. Até o primeiro quartel do século XX, a expansão econômica produzida pelas exportações estimulou o crescimento de cidades portuárias ou administrativas, mas a maior parte da população latino-americana ainda se encontrava no campo. A economia de exportação gerou prosperidade, mas direcionada prioritariamente para a elite, que promoveu melhorias urbanas a fim de sobreviver às doenças. A América Latina continuou sendo predominantemente rural até fins dos anos 20, com somente 17% da população residindo em cidades com mais de 20 mil habitantes (Bethell, 1993).

A partir da década de 1930, o mundo ocidental começou a sofrer profundas modificações que resultaram na Segunda Guerra Mundial, conflito bélico que marcaria os rumos da civilização humana. A América Latina sentiu os reflexos dessas mudanças através das modificações estruturais, políticas, populacionais, econômicas e urbanas. No Brasil, o autoritarismo dos coronéis se transmudaria em populismo, a economia de exportação primária e importação de bens manufaturados da Primeira República sofreria significativas mudanças com a incorporação paulatina de novas tecnologias, obrigando verdadeiras multidões a deixarem o campo rumo às cidades, provocando intensa desorganização no modo de viver de todos. No quinquênio 1930-1935, a população brasileira foi estimada em 40 milhões. No Rio Grande do Sul eram 2,1 milhões, 180 mil somente na capital Porto Alegre. O município de Cachoeira do Sul contava com aproximadamente 84 mil habitantes, 20 mil na zona urbana e nas vilas e 64 mil na zona rural (76,2%), proporção próxima à gaúcha e à brasileira. O perfil rural mostrava-se pelos 94% de municípios brasileiros com menos de 75 mil habitantes (Anuário Estatístico do Brasil, 1936, 1937, 1938, 1941, 1946, 1947).

Desta maneira, a reorganização mundial das forças sociais, políticas e econômicas, a incipiente mecanização do campo, o aceno de melhores condições de vida na cidade e a expectativa de emprego proporcionada pela industrialização nos decênios seguintes puseram em marcha milhões de pessoas, resultando na necessidade de ampliação das fronteiras agrícolas para áreas pouco povoadas ou na migração para centros urba-

nos maiores, fazendo com que a população das cidades aumentasse exponencialmente, gerando necessidades de melhorias nos serviços urbanos e, conseqüentemente, transformando as relações sociais. Nas décadas que se seguiram a 1930, o perfil demográfico se transformaria gradativamente, com a prevalência do urbano sobre o rural. De quarta parte de moradores urbanos passou à metade nos anos 1950-1960, tendência acentuada nas décadas seguintes. O processo de urbanização decorrente dessas mudanças econômicas e demográficas mundiais marcou a sociedade brasileira e, por conseqüência, a gaúcha e a cachoeirense.

O carro-chefe que marca a mudança populacional brasileira de predominantemente rural para predominantemente urbana foi o processo de industrialização iniciado em fins do século XIX e nas duas primeiras décadas do século XX, mas consolidado no primeiro governo Vargas (1930-1945). Num primeiro momento, a industrialização deu-se como forma de substituir as importações, a partir da formação e ampliação do mercado interno. Esta etapa se estendeu até meados dos anos 1950, quando a industrialização passou à fase da internacionalização do mercado e aprofundamento do caráter monopólico da economia (Patarra, 1984).

Este artigo propõe-se analisar a expansão econômica tomando como espaço representativo o município de Cachoeira do Sul (RS). Objetiva compreender como as iniciativas do poder público estadual do Rio Grande do Sul e do governo federal orientaram o processo de deslocamento populacional gaúcho e cachoeirense e quais foram as conseqüências deste processo de migração campo-cidade. Procura observar o contexto empresarial e as políticas públicas para o setor agrícola, industrial e comercial, especialmente os ligados ao setor rizícola. Delimita como período de análise as décadas de 1930 e 1940, pois no período em questão se estabeleceram as condições necessárias para a adoção do modelo econômico de desenvolvimento capitalista com forte participação estatal. Tanto no cenário nacional quanto no internacional, o Estado passou a definir diretrizes de investimento, financiar o desenvolvimento de áreas de interesse público e mesmo assumir total responsabilidade em alguns setores estratégicos, originando os monopólios estatais. Subsidiada politicamente pelo golpe militar de 1930, a industrialização brasileira cresceu em ritmo acelerado, atraindo cada vez mais migrantes para as cidades e dando origem ao nascimento de grupos sociais antagônicos: a burguesia ou elite industrial e o proletariado urbano, além dos intermediários ligados às atividades periféricas da economia agrícola exportadora, como comércio, transporte e bancos (Benetti, 2002).

Economia cachoeirense: a expansão da manufatura, do comércio, dos serviços e da logística dos transportes

A industrialização do Rio Grande do Sul ocorreu de forma peculiar, voltada essencialmente aos mercados locais, atendendo consumidores através de diversificada produção. De certa forma, o dinamismo das exportações agrícolas do Estado – também diversificada devido ao fornecimento de gêneros alimentícios e matérias-primas provenientes das zonas de colonização, exportadas para o centro do país – ditava o volume industrial produzido para o mercado regional (Herrlein, 2000). No cerne da industrialização gaúcha estavam as manufaturas artesanais, de caráter doméstico ou mesmo comercial. Foram essas manufaturas, de origem colonial em sua maioria, que se transformaram em pequenos e médios estabelecimentos fabris (Pesavento, 1985). Da mesma forma, o mercado de trabalho no Estado proveio essencialmente da expansão demográfica da zona colonial, em atividades manufatureiras operadas por pequenos proprietários, familiares e eventuais empregados. Todavia, ao lado desses empreendimentos menores, crescia a quantidade de estabelecimentos ocupando maior número de operários assalariados, com processos de trabalho definidos pela ampla utilização da maquinaria (Pesavento, 1985).

Cachoeira do Sul foi beneficiada pelo contexto econômico dos anos 1930-1945, tendo crescimento industrial elevado, impulsionada que fora por abastecer o mercado interno, em grande parte regional. O parque industrial do município, na segunda metade dos anos 1930, já contava com substancial número de fábricas, principalmente na produção de gêneros alimentícios. Em 1937, dados oficiais apontam 160 fábricas ou oficinas com capital de 3.200:000\$000 réis e produção no valor de 9.200:000\$000 réis, empregando 500 operários e consumindo 446 HP de força motriz. Em 1938, o número de fábricas aumentou para 238, empregando 942 operários, utilizando força motriz de 1,3 mil HP e produzindo 29.000:000\$000 réis (Levantamento histórico da industrialização de Cachoeira do Sul, 1983).

A principal atividade industrial na zona urbana se ligava às lavouras de arroz, maior produto cachoeirense. Destacavam-se o Grande Engenho Central, de propriedade de Matte, Gasparly & Cia. até 1937, quando foi vendido para a Brasil Arroz Ltda., de Porto Alegre; o Engenho Brasil, de Reinaldo Roesch & Cia., inaugurado em 1921, movido a força motriz de um locomóvel Lanz de 115 cavalos, podendo descascar 800 sacos de arroz por dia; o Engenho Cachoeirense, de Willy Tesch, destruído

em incêndio em fevereiro de 1948; o São João, de João Garibaldi Santos e João Radünz, na rua da Aldeia; o Bacchin Lewis & Cia. Ltda., inaugurado em novembro de 1943 por Odino, Gentil e Euclides Bacchin, Álvaro Lewis e João Batista Barros, na rua Otto Mernak (além de beneficiarem trigo e arroz, fabricavam rações e calcário); e o engenho de Irmãos Trevisan S.A., instalado no final dos anos 1940, na avenida Brasil (Levantamento histórico da industrialização de Cachoeira do Sul, 1983).

Com exceção dos engenhos, a zona central da cidade abrigava poucas indústrias, que se localizavam principalmente na avenida Brasil, na parte alta da cidade, e na Júlio de Castilhos, rua que ligava a parte baixa da cidade com a parte alta. Tal divisão industrial era reflexo da ocupação urbana. Da parte alta da cidade até as proximidades da parte baixa, incluindo aí o loteamento Santo Antônio, os moradores eram predominantemente oriundos das zonas coloniais, do município ou de outras partes do Estado. De forma natural, a diversificação industrial, vista principalmente em pequenos empreendimentos, ocorreu no entorno dessa região. Nas ruas centrais da parte baixa da zona urbana cachoeirense se concentrava o comércio. Na Sete de Setembro, Saldanha Marinho, Moron e XV de Novembro e mesmo na Júlio de Castilhos, que ligava as zonas baixa e alta, localizavam-se agência de automóveis, alfaiatarias, armazéns de frutas, bancas de jornais e revistas, barbearias, bares, bazar, bombas de gasolina, cafeterias, engraxaterias, escritórios, estúdios de fotografia, farmácias, ferragens, ferrarias, funerária, hotéis, joalherias, livrarias, loja de rádios e “frigidaires”, lojas de calçados, de fazendas e tecidos, de gêneros diversos, lotéricas, oficinas de máquinas de costura, oficinas mecânicas, padarias, pensões, restaurantes, sapatarias, selarias, tinturarias, tipografias, vidraçaria, entre outros ramos (Portela e Portela, 1940).

Os profissionais liberais instalados no município igualmente atestavam seu desenvolvimento: 17 médicos, com especialidades diversas, como cirurgias, partos, doenças de crianças, de olhos, ouvidos, nariz, garganta, de pele, tuberculose, moléstia de senhoras; 13 dentistas, entre cirurgiões e práticos licenciados, com especialidades em pontes, dentaduras, extração de nervos e dentes com anestesia; quatro parteiras; quatro engenheiros e construtores; 12 advogados em causas criminais, civis, comerciais. A pujança da economia local se mostrava nas seis agências de bancos, todas localizadas na zona baixa: Banco do Brasil, Banco Nacional do Comércio, Banco do Rio Grande do Sul, Banco da Província do Rio Grande do Sul, Banco Agrícola Mercantil e Banco Pfaifer. A crescente industrialização e a relativa pujança econômica, vistas a partir de 1930, aumentaram a necessidade de prover o município com infraestrutura compatível, como rodovias, telefonia e energização elétrica. No caso da força motriz gaúcha,

a situação de abastecimento foi precária até o *Plano de Eletrificação do Rio Grande do Sul*, concebido pelo governo estadual de forma pioneira em 1945. Até então, a geração de energia no Estado se dava prioritariamente pela queima do carvão (85%) e pela exploração da energia hidráulica (15%), num verdadeiro “mosaico de usinas” devido às mais de 130 empresas que operavam (12,88% do total no Brasil) no início dos anos 30 (Portela e Portela, 1940).

Até a implantação do Estado Novo, em 1937, a política do governo estadual para com o setor elétrico fora ambígua, uma vez que sustentava discurso intervencionista e sensível à utilização dos potenciais hídricos, ao mesmo tempo que não apoiava os municípios – maiores operadores públicos na época – e não tinha nenhum tipo de plano de investimentos no setor. Chegava a obstruir, mediante a negação de incentivos, projetos para a construção de centrais hidrelétricas pela iniciativa privada nacional (Axt, 1995; Corrêa, 2003). Em Cachoeira, foi construída às margens do rio, no final dos anos 1930, a Usina Nova na Chácara Carvalho. Devido ao racionamento imposto pela escassez de óleo diesel durante a guerra, utilizava motor a gás e lenha como combustível (*Jornal do Povo*, 1932c, p. 3).

Na telefonia, a precariedade foi semelhante. O sistema não mudou praticamente nada desde os primeiros telefones instalados na primeira década do século. Em 1938, o *Jornal do Povo* anunciava a assinatura de contrato entre a concessionária e a municipalidade para instalação de serviço telefônico automático (*Jornal do Povo*, 1938, p. 3). Mesmo com a pretensão, as críticas foram ferrenhas, chegando a afirmar-se que a utilização de telefone em Cachoeira só ocorria em casos extremos: “Só se lança mão dele quando não há, mesmo, outro jeito. Está se tornando parecido com aquelas bombas de incêndio colocadas nos grandes prédios e de que só se lança mão em caso de fogo” (*Jornal do Povo*, 1939, p. 4). Apesar disso, acreditava-se que, em 1940, a Companhia Telefônica Rio-Grandense em muito contribuía para o “crescente desenvolvimento do progresso do município”. Neste ano, a cidade possuía 340 telefones instalados, entre sede e distritos. A linha ligando Cachoeira a Restinga Seca era de cobre tipo standard; entre Cachoeira e Caçapava e São Sepé, as linhas eram ligadas em circuito duplo (Portela e Portela, 1940).

As preocupações iam muito além da necessidade de maior força motriz ou da precariedade dos serviços telefônicos. Residiam igualmente na melhoria das precárias redes de tráfego rodoviário, ferroviário e fluvial. Em termos de rodovias, a quase totalidade das estradas em solo cachoeirense eram de terra. A construção e conservação de estradas ligando a sede aos distritos do interior ou a municípios circunvizinhos, incluindo aí pontilhões, bueiros e muros de arrimo, foram preocupação presente em várias administrações. Frequentemente, o *Jornal do*

Povo publicava a coluna “Notícias do interior do município”, trazendo principalmente o estado das estradas, que se tornavam intransitáveis após o período de chuvas (*Jornal do Povo*, 1929, p. 6). O transporte de passageiros e cargas pelo interior era verdadeira “aventura”. As obras de conservação se limitavam aos meses mais quentes e secos (*Jornal do Povo*, 1932a, p. 5).

O item estradas, pontes e pontilhões ocupa boa parte do Relatório da Intendência de 1930. O consenso da edibilidade era de que melhorias nas estradas, ligando a sede aos distritos, trariam aumento da riqueza municipal, visto que seria possível escoar a produção da zona de colonização alemã e italiana. Para tanto, foi adquirida a niveladora Adams-Caterpillar. Somada aos serviços de mão de obra, a intendência gastou um total de 28:727\$152 réis, sendo 6.616\$750 réis com a conservação das estradas, 4.457\$500 réis com despesas alfandegárias da máquina niveladora, 3.169\$902 réis com materiais e 14:483\$000 réis com seis meses de conservação da estrada Cachoeira-Jacuí, visto que no segundo semestre a conservação desta estrada passou para a responsabilidade do governo estadual. Desta forma, o gasto total, entre mão de obra e outras despesas, foi de 131:027\$152 réis. No ano de 1929, para o 4º, 5º, 6º, 7º e 8º distritos, foram contratados 3.410 funcionários, por seis dias semanais, com gastos salariais na ordem de 102:300\$000 réis (Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo intendente José Carlos Barbosa, em sessão ordinária de 20 de setembro de 1930, 1930).

Os trabalhos eram organizados por capatazes e fiscalizados pelos subintendentes de cada distrito, além do engenheiro da seção de obras. A mão de obra utilizada na conservação das estradas das chamadas zonas agrícolas era composta, em sua maioria, pelos próprios moradores das localidades. A fórmula utilizada permitia que o contribuinte optasse em pagar o valor estabelecido ou trabalhasse no serviço durante seis dias. O preço cobrado inicialmente pela municipalidade era de 30\$000 réis por propriedade, independentemente do seu tamanho. Isso gerava distorção de pagamento entre grandes e pequenas propriedades. Em 1929, a intendência tentou modificar esse desequilíbrio. Nas zonas coloniais, aumentou o valor para 42\$000 réis e limitou o pagamento em trabalho para quatro dias. A diferença, 14\$000 réis, deveria ser paga em dinheiro, para cobrir gastos nas estradas principais, nas pontes, bueiros e pontilhões. Para os chamados distritos pastoris, a contribuição aumentou para 100\$000 réis para estâncias com mais de duas quadras de sesmarias (Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo intendente José Carlos Barbosa, em sessão ordinária de 20 de setembro de 1930, 1930).

Pelo cálculo, um estancieiro que possuísse 50 quadras pagava 100\$000, enquanto 25 contribuintes que

possuíssem até 2 quadras de sesmarias cada um pagariam um total de 250\$000. A alteração gerou poucas modificações em termos de arrecadação, visto que as propriedades nesses distritos tinham poucas subdivisões, redundando em prejuízos para a municipalidade, que se via obrigada a gastar mais com o melhoramento das estradas onde predominavam as grandes propriedades, diferentemente das zonas coloniais, onde o predomínio era de pequenas propriedades, que, conseqüentemente, arrecadavam mais contribuições. Conforme o demonstrativo da receita, foram arrecadados 122:772\$000 réis na rubrica Conservação de estradas, um prejuízo de 8:255\$152 réis no ano de 1929. Nos seis meses seguintes, de 1º de janeiro a 30 de agosto de 1930, a receita aumentou para 145:023\$000 réis e as despesas para 165:943\$867 réis, gerando prejuízo de 20:920\$867 réis (Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo intendente José Carlos Barbosa, em sessão ordinária de 20 de setembro de 1930, 1930).

A maior parte dos pontilhões, pequenas pontes com vãos menores de uma dezena de metros, era construída em madeira de lei com parte em alvenaria, normalmente a sustentação. O custo desse tipo de obra era relativamente baixo, quando comparado a pontes maiores que exigiam melhores estruturas. Para exemplificar, a reconstrução de sete pontilhões na estrada de Restinga a Dona Francisca (4º distrito) consumiu 5:093\$800 réis, ou 727\$685 réis para cada uma delas; um pontilhão de 4 metros, na localidade de Várzea do Meio (2º distrito), custou 1:500\$000 réis, semelhantemente a outro pontilhão construído na estrada do Vale Vêneto, sobre o Arroio Só (5º distrito). Já as pontes maiores custavam bem mais. A ponte metálica construída em Faxinal do Soturno (5º distrito) consumiu 553:087\$102 réis; a reconstrução da ponte do Piquiri (2º distrito), 18:800\$000 réis. Em vista dos valores elevados para a construção de pontes, muitos passos eram transpostos por barcas rebocadas por lanchas a vapor, gasolina ou ainda por meio de cabos de aço, denominados vai-vem. Os serviços eram arrendados a terceiros. Os passos de maior movimento de Cachoeira eram o do Porto da cidade, Seringa e São Lourenço, todos no rio Jacuí. Conforme explicações do relatório, os passos sem obrigação de pagamento eram dispensados dele por conta do pouco movimento (Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo intendente José Carlos Barbosa, em sessão ordinária de 20 de setembro de 1930, 1930).

A inauguração de obras no interior do município rendia eventos festivos, com discurso de políticos e autoridades locais (*Jornal do Povo*, 1930a, p. 2). Isso poderia explicar em parte a utilização de materiais com vida útil menor, opção que perdurou por décadas. Quase dez anos depois, nos relatórios de 1938 e 1939, aparecem gastos com serviço de remoção de terra, abertura de valetas e

abaulamento do leito das estradas, além de reparos e construções de pontes, bueiros e pontilhões. Mesmo com a aquisição da escavadora Graderbuilder para remover terra e dois caminhões Chevrolet para o serviço de encasilhamento e transporte de pessoal, foi gasto em obras, no exercício de 1939, em torno de um quinto das despesas totais do município, perfazendo 675:348\$100 réis, nos aproximadamente 600 quilômetros de estradas existentes no interior cachoeirense, algo que se justificava porque proporcionava circulação das riquezas entre as colônias e a sede. Ao mesmo tempo, permitia a vinda cada vez maior de moradores empobrecidos que literalmente invadiriam a Princesa do Jacuí a partir dos anos 1930 (Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Coronel Oswaldo Cordeiro de Farias, D.D. Interventor Federal, pelo Prefeito Municipal de Cachoeira, Sr. Reinaldo Roesch, e correspondente à sua administração durante o exercício de 1938, 1939; Relatório da Prefeitura Municipal de Cachoeira, relativo ao exercício de 1939, apresentado pelo Snr. Cyro da Cunha Carlos, sub-prefeito da sede no exercício de prefeito, 1940).

A situação das rodovias cachoeirenses não diferia das demais do Estado. Desde 1938, o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER) tinha como missão executar o Plano Rodoviário Estadual que, até 1943, absorveu 22% das receitas tributárias do Rio Grande do Sul, colocando o Estado na segunda posição do sistema de estradas no Brasil. Até então as estradas de rodagem gaúchas eram verdadeiramente “antigos caminhos para carroças e cavalos, que, muito precariamente, eram usados por caminhões”. Nesta época, o Rio Grande do Sul possuía 4.760 km de estradas, dos quais apenas 193 km eram de “trânsito garantido” (Müller, 1998). Reflexo desse contexto era a média de tempo que se levava para viajar. Entre a sede de Cachoeira a outros municípios levava-se: 8 h 30 min para Porto Alegre; 5 h 30 min para Júlio de Castilhos; 7 h para Encruzilhada; 14 h para Passo Fundo; 8 h para Cruz Alta; 2 h 30 min para Candelária; 2 h 50 min para Rio Pardo; 7 h para Soledade; 3 h 30 min para Caçapava; 12 h para Pelotas; 3 h 30 min para Santa Maria; 3 h para Santa Cruz; 3 h para São Sepé e 12 h para Bagé (Pimentel, 1941).

A necessidade de rodovias se dava pela precariedade das estradas de ferro, construídas no Rio Grande do Sul no final do século XIX, e pelo valor superior no frete via trem com relação ao transporte fluvial. Mesmo com a depreciação das ferrovias e a falta de aprimoramento tecnológico, como a substituição das marías-fumaça por novas locomotivas a vapor ou diesel-elétricas, o transporte ferroviário era bastante utilizado. O movimento da estação de Cachoeira, em 1940, foi de 2.837:705\$800 réis, valor superior aos 2.182:250\$000 réis arrecadados em impostos e taxas municipais no mesmo ano. Além dela, existiam as

estações de Ferreira, Estiva e Restinga Seca, esta última já próximo da zona de colonização alemã. Passavam diuturnamente trens por Cachoeira, de Porto Alegre em direção a Santa Maria e vice-versa, nos horários das 2 h 47 min, 9 h 57 min, 13 h 17 min, 14 h 3 min e 23 h 22 (Pimentel, 1941; Portela e Portela, 1940).

Embora existissem linhas férreas, os rizicultores sonharam, durante várias décadas, com a plena navegação do rio Jacuí e com um porto moderno que escoasse sua produção. Pelo perfil essencialmente agrícola do município, tais anseios cachoeirenses eram postos como sendo de toda a comunidade. Reduzir o valor das tarifas da estrada de ferro aos preços dos fretes da navegação fluvial era “velha aspiração do comércio e da indústria cachoeirense”, um “dos mais palpantes problemas” locais, como definiu o *Jornal do Povo*, ao noticiar a resolução de tais dificuldades em abril de 1933 (*Jornal do Povo*, 1933, p. 3). Quem dependia da navegação fluvial se sujeitava aos extremos. O assoreamento do rio, já nos anos 10, devia-se às enchentes periódicas, como a de maio de 1941, a mais intensa delas.

Além da discrepância entre os valores tarifários do transporte ferroviário e fluvial e a época das vazante, quando o rio apresentava seu menor volume de água e ocasionava a paralisação de grande parte do escoamento da produção rizícola local, os produtores tinham de lutar contra medidas que julgavam infundadas, como o monopólio na navegação fluvial do Jacuí, instituído em 1934 pelo Sindicato de Navegação Fluvial de Porto Alegre, assim noticiado:

Essa associação de classe ao invés de vir em auxílio de todos e principalmente dos mais fracos, fim e objetivo de todas as instituições dessa natureza, veio dar um golpe de morte, nestes últimos, pois conseguiu do Governo do Estado o privilégio da navegação fluvial no Rio Grande (Jornal do Povo, 1934c, p. 4).

Para o *Jornal do Povo*, o sindicato havia imposto cláusulas “verdadeiramente proibitivas” em seus estatutos, impedindo a inscrição dos pequenos barcos, que ficaram impossibilitados de navegar. No auge da crise, 58 barcos ficaram amarrados no porto de Cachoeira. Para combater os privilégios exclusivos dos porto-alegrenses, formou-se a Sociedade Cooperativa Cachoeirense de Navegação Fluvial (*Jornal do Povo*, 1934a, 1934b). Em 1940, operavam no rio Jacuí as companhias de navegação Becker, Mallmann, Cachoeira, Soberba e Moderna (Pimentel, 1941).

O contexto de urbanização e industrialização brasileiro, visto a partir dos anos 30, desencadeou condições propícias para que o Brasil abandonasse seu perfil essencialmente agrícola. Todavia, na consolidação do processo industrial, o setor agrícola continuou recebendo incentivos

e proteções governamentais, transformando a economia brasileira em agroindustrial (Benetti, 2002).

A cultura rizícola e a Festa do Arroz

Em Cachoeira do Sul, o arroz sempre constituía a principal cultura do município, representando metade do valor da produção geral de todos os cereais durante o período e tendo grande peso posteriormente. As variedades predominantes na lavoura arrozeira eram Carolina, Agulha e Japonês. Em 1931, o Blue Rose substituiu o Agulha, por ter melhor preço, maior rendimento e pequena quebra. Suas desvantagens eram o plantio tardio e a exigência de maior fertilidade da terra. A baixa na produção em 1931 se deu pela maior quantidade de grãos quebrados. A produção foi de 5,3 inteiros para cada 1 quebrado, no início dos anos 20, para 1,5 grão inteiro para 1 quebrado, dez anos depois. Outra queda foi verificada em 1935: de 48,6 mil toneladas para 30,5 mil (37,2%). A razão foi a praga do arroz vermelho, que trazia prejuízos e tornava as terras impróprias para a cultura do arroz. Ocorria por conta das sementes de baixa qualidade, mais rústicas e precoces, menos exigentes de fertilidade e água, que matavam os pés das variedades cultivadas ao seu lado. Em três anos, a terra tinha de ser abandonada. Em estudo realizado naquele ano, o engenheiro agrícola Bonifácio Bernardes previu “futuro pouco promissor” para a lavoura arrozeira, devido à falta de amparo técnico oficial, com estações experimentais de arroz, “verdadeiros” técnicos para fazer aclimação e estudo, para que o agricultor tivesse sementes puras e selecionadas, além de ensino de técnicas adequadas (Pimentel, 1941).

Em decorrência da crise mundial de 1929, muitos rizicultores passaram a exigir intervenção imediata e pronta do Estado, atuando diretamente no financiamento da produção. Eles reivindicavam um instituto que defendesse os interesses da lavoura arrozeira. Isto porque os altos e baixos típicos da monocultura provocavam instabilidade no mercado, necessitando de “assistência benévola do poder público”, nas palavras do próprio editorial do *Jornal do Povo*, em mensagem ao ministro da Agricultura, Assis Brasil (*Jornal do Povo*, 1930b, 1931a, 1931c). A União Central de Rizicultores, associação que poderia unir os interesses a ponto de tornar os rizicultores mais fortes para pleitear subsídios ou crédito agrícola para o principal ramo cachoeirense, só foi fundada no final da década, em 1939, quando da deflagração da guerra na Europa, coincidentemente quando a produção local apresentou seus primeiros sinais de queda acentuada.

Foi a associação que abraçou a idéia de promover a Festa do Arroz. A primeira vez em que se cogitou fazer

a exposição para aproximar exportadores e plantadores foi em 1933. Isto porque, além das questões de promoção do nacionalismo, a alta do preço do arroz em 1931-1932 animara os negócios. As transações efetuadas alcançavam somas há muito não vistas. Havia semanas em que eram negociados 45 mil sacos do produto descascado. Partindo da ideia de que outras regiões gaúchas tinham suas feiras para comemorar o término da safra, como Caxias do Sul com a uva, a festa para o arroz tornava-se ótima oportunidade para propagar a “principal fonte de riqueza e de vida” cachoeirense (*Jornal do Povo*, 1931b, 1931d, 1932b). O poeta Lisboa Estrazulas questionou: “E não traria grandes vantagens para todos os outros ramos de negócio, estagnados, a afluência anual de forasteiros à pérola do Jacuí?” (Estrazulas, 1933, p. 2).

Combatida a praga do arroz vermelho e substituída a variedade na metade final da década de 1930, a produção cachoeirense voltou a crescer. Em 1938, a produção mundial foi estimada em 91,4 milhões de toneladas. O Brasil ocupava a nona posição, com 1,53 milhão de toneladas. São Paulo liderava com 516 mil, seguido do Rio Grande do Sul com 270 mil e Minas Gerais com 258 mil. Neste contexto, a produção do município de Cachoeira foi de 68 mil toneladas, um quarto (25%) da gaúcha. Das exportações de arroz no Estado, no ano de 1939, 70% era do tipo Japonês (0\$057 réis o quilo) e 28% do Blue Rose (0\$070 réis o quilo). O restante era das variedades Agulha, Cangica, Pardo e Quirela. A estimativa, no final dos anos 1930, era de que 25 mil pessoas trabalhavam nas lavouras de arroz cachoeirenses, sendo 15 mil efetivas. Tratava-se de um número considerável frente aos 83 mil habitantes do município, 20 mil na zona urbana e 63 mil nas zonas agrícolas. A capacidade de beneficiamento (descasque) dos engenhos cachoeirenses era de 9 mil sacos, em torno de 450 toneladas, em 24 horas, o que exigiria aproximadamente 157 dias ininterruptos para processar a produção total, razão pela qual se exportava parte da colheita rizícola *in natura*, com perda de valor agregado (26\$000 réis por tonelada em relação ao Blue Rose). O valor do frete entre Cachoeira e Porto Alegre era 1\$700 réis o saco via ferrovia, e entre 1\$000 a 1\$400 réis via fluvial. Até a capital federal, Rio de Janeiro, o valor do frete, taxas e impostos elevavam a saca de arroz em quase 50%, descontentando muitos produtores (Pimentel, 1941). A economia rizícola passaria por novo ciclo de expansão iniciado em 1933, com o valor dos embarques dobrando entre 1935-1936. Ao mesmo tempo, o charque apresentava queda no valor. Em Cachoeira do Sul, o estabelecimento Charqueada do Paredão fechou no início dos anos 1930 (Müller, 1998).

Com a intensificação do conflito bélico europeu, os preços dos produtos agropecuários brasileiros tiveram relativa estabilização. No início dos anos 1940, a valorização

da produção praticamente esgotou os excedentes gaúchos. Conforme Relatório da Diretoria do Banco do Rio Grande do Sul, correspondente aos anos de 1938-1947, o arroz teve forte incremento nos volumes produzidos, passando de 222,4 mil toneladas em 1937 para 392,7 mil toneladas em 1942 e 628,2 mil toneladas em 1946 (Müller, 1998). Foi na conjuntura da deflagração da guerra que Cachoeira do Sul organizou sua primeira Festa do Arroz. O evento ocorreu entre os dias 9 e 16 de março de 1941. Um ano antes havia ocorrido o I Congresso dos Rizicultores do Rio Grande do Sul, evento organizado pela União Central dos Rizicultores. Dentre as solicitações ao poder público (federal, estadual e municipal), destacaram-se: fixação do preço mínimo para assegurar ao produtor lucro razoável; aquisição por preço compensador do estoque de arroz; exclusão do arroz no tabelamento oficial; fornecimento de crédito agrícola, redução dos juros, dilatação dos prazos de pagamento e facilitação de empréstimos; isenção de taxas e impostos; redução do preço dos fretes; assistência técnica; entre outras. Nas sugestões de interesse geral dos rizicultores, destacava-se a mecanização progressiva da lavoura. Naquele ano, a safra teve produtividade média de 2,9 mil quilos por hectare, numa área plantada em torno de 22 mil hectares (Pimentel, 1941).

Os festejos da I Festa do Arroz tiveram início com a programação oficial acertada entre o interventor federal, Coronel Cordeiro de Farias, e o prefeito municipal, Cyro da Cunha Carlos. O *Jornal do Povo* anunciou que “o Interventor Oficial, atendendo ao apelo que lhe dirigiu o Prefeito, em nome da Comissão Central, permanecerá em Cachoeira durante o período de festas, participando, pessoalmente, de todas as cerimônias” (*Jornal do Povo*, 1941c, p. 6). Deixando transparecer o caráter elitista da festa, o jornal dirigiu “veemente apelo” para que as senhoritas comparecessem em trajes camponeses. Algo notório para uma sociedade urbana que procurava se afastar, nos demais dias do ano, do estereótipo rural. Através da máscara campestre, a elite justificaria seu interesse e participação no evento (Chartier, 1990). Lia-se na reportagem que “a ostentação de trajes típicos do campo daria ao ambiente da festa uma nota bizarra e interessante, numa reunião em que se procura realçar a glória da lavoura” (*Jornal do Povo*, 1941a, p. 4).

Na onda nacionalista que assolava a Europa e se refletia no Brasil, apelou-se para que a comunidade em geral hasteasse em frente às residências e estabelecimentos comerciais a bandeira nacional e que iluminasse e ornamentasse as fachadas, principalmente na Sete de Setembro e Júlio de Castilhos, as duas principais ruas da cidade por onde passaria o cortejo. Desfilaram carros alegóricos das empresas Alaggio & Cia. e Mernack & Cia., assim como da Associação do Comércio e Indústria de Cachoeira e

do Club União Familiar, ambos confeccionadas pelos cenógrafos porto-alegrenses Américo Azevedo e Luiz Borba e não por agricultores, a quem, afinal, o evento dizia representar (*Jornal do Povo*, 1941d). O *Jornal do Povo* considerou vitoriosa a realização da festa, imputando elogiosamente a iniciativa ao grupo de cachoeirenses “empreendedores” e “dinâmicos”. Esta atitude procurava mostrar falsa unanimidade entre população e poderes públicos (*Jornal do Povo*, 1941b, p. 1). O articulista do jornal, Braz Camilo, ironizou a questão de forma simples:

Come-se arroz, bebe-se arroz, dorme-se arroz, compra-se arroz, vende-se arroz, enfim, só dá arroz na caixa. Para que não digam que eu não sou patriota, já decretei lá em casa, seis dias de arroz. Quer isto dizer que de hoje ao próximo sábado, nenhum outro alimento grosseiro maculará o lustre alvinitante das brunidas panelas que ornar a minha farta cozinha (Camilo, 1941, p. 1).

A festa era o principal assunto da cidade, que a imprensa, obviamente, explorava. Na programação oficial constaram: partida de futebol entre Brasil de Cachoeira e Internacional de Santa Maria e entre os porto-alegrenses Internacional e Rio Branco, retretas, concurso de vitrines, espetáculo de teatro, recepção solene para o interventor federal no Estado, inauguração de monólito comemorativo, missa e cerimônias religiosas, homenagens diversas, discursos, brindes, distribuição de medalhas, coroação das eleitas, bailes para convidados de honra nos clubes Comercial e Concórdia, congresso rizícola, circuito automobilístico, visitas oficiais e desfile de carros. A visão elitista também impregnou o concurso da escolha da rainha da I Festa do Arroz. A coroação de Luci Ribeiro, com as princesas Emérita Carvalho Bernardes, Ruth Neves de Oliveira e Leda Duarte, todas elas filhas da elite cachoeirense, foi espetacularizada, assim como a parada militar evocando o nacionalismo do momento. Era possível ver nas faixas *slogans* que exaltavam a nação, como palavras do tipo “grandeza” e “nobreza” para se referir ao acontecimento (Pimentel, 1941; Schuh e Sanmartim Carlos, 1991).

Apesar do propagado sucesso, a segunda edição sairia somente 28 anos depois, em 1968. Neste meio-tempo, foi realizada uma das edições da Festa do Trigo em Cachoeira, em 1956. Parte do motivo desse longo intervalo foi imputada ao fato dos festejos terem dado vazão a impulsos de desperdício de arroz por todos os participantes, como jogar grãos uns nos outros e depois pisoteá-los. A grande enchente que atingiu o Estado, poucos meses após a realização da festa, teria provocado no imaginário popular a ideia de castigo divino, razão pela

qual não se promoveram festejos antes de fins dos anos 1960. Em momento posterior, essa ideia de força divina castigando a cidade serviu para justificar o menor crescimento econômico em relação a outros centros.

Perdendo terreno: o desenvolvimento a quem dos demais

O fim dos conflitos na Europa delineou novo perfil de divisão regional do trabalho no Brasil, concentrando no entorno das capitais estaduais a maioria das indústrias e, conseqüentemente, atraindo mão de obra dos municípios do interior, essencialmente agrícolas. Isoladas no centro do Estado, as indústrias cachoeirenses não conseguiriam alavancar seu próprio desenvolvimento por causas endógenas, como as sistemáticas crises na lavoura do arroz, e exógenas, como a precariedade em termos de infraestrutura, cujos investimentos essenciais foram monopolizados pelas áreas metropolitanas.

Esses investimentos públicos em obras de infraestrutura, como as estradas de rodagem e os serviços de fornecimento de energia e de telefonia, foram realizados prioritariamente nas regiões metropolitanas. No Rio Grande do Sul eles se deram em Porto Alegre e Caxias do Sul, em detrimento aos demais municípios do interior do Estado, agravando o quadro de concentração de mão de obra e industrialização. Conseqüentemente, a economia cachoeirense acabou limitada em seu perfil agrícola original, calcada principalmente na lavoura rizícola, cultura que apresentaria sinais de queda já na década de 1950.

Segundo Müller (1998), a estagnação ocorreu devido ao esgotamento da base física, com mais de três quartos da área total ocupada por estabelecimentos rurais. Contribuiu para esse quadro o aumento dos custos de produção a taxas superiores às do aumento da produtividade. No caso do arroz, a irrigação artificial e a necessidade de adubação face ao desgaste das terras foram os responsáveis pelo maior custo sem melhor produtividade na mesma proporção, implicando a longo prazo uma inviabilidade econômica. Além disso, o valor dos equipamentos agrícolas necessários à mecanização da lavoura arrozeira não acompanhou o valor da saca de arroz. Para agravar, a política de crédito agrícola subsidiado para as lavouras de exportação ou substitutivas de importações no início dos anos 1950, como as de arroz e trigo, não foi suficiente para bancar o aumento dos custos de produção e a diminuição de produtividade nas décadas seguintes. Esta teria sido a razão fundamental do agravamento do quadro da lavoura de arroz no Estado.

A criação do Instituto Rio-Grandense do Arroz (IRGA), órgão regulador da produção no Estado, é fruto

deste contexto. Seu surgimento deu-se a partir do Sindicato Arrozeiro, representante dos produtores. Constituído por força da Lei Estadual n. 533, de 31/12/1948, tinha como objetivo desenvolver atividades ligadas ao arroz, desde a seleção e o preparo das sementes até estudos em laboratório que determinassem o grau de fertilidade da terra, a qualidade da água, a identificação de pragas que atacavam a gramínea, a correção do solo, a fim de proporcionar maior rendimento e qualidade na produção (Abreu, 1963).

O município de Cachoeira do Sul sentiu os reflexos da mudança de perfil econômico quando a mecanização do campo entrou em ritmo frenético, expulsando do campo grande parte do contingente populacional, trabalhadores considerados desqualificados para as exigências das cidades. Parte dos migrantes engrossaria as fileiras da marcha rumo à ocupação do interior do Brasil, em curso desde o fim dos anos 1920. Tratava-se de famílias que partiam em busca de novas áreas plantáveis, como Uruguaiana, oeste catarinense e paranaense, até ocuparem o centro-oeste e parte do norte brasileiros (Dias, 1997; Bavaresco, 2005). Outra parte dos migrantes seriam inicialmente atraídos pelas ofertas de emprego nas indústrias locais. Quando também elas passaram a não comportar a mão de obra, o fluxo migratório se direcionou para zonas metropolitanas, como Porto Alegre e cidades circunvizinhas. O quadro agravou-se no momento em que as indústrias locais diminuíram seu ritmo produtivo, muitas cessando por completo suas atividades, face à concorrência das indústrias localizadas nas áreas metropolitanas, que podiam produzir com menores custos devido ao acesso à infraestrutura, como rodovias, energia elétrica e telecomunicação.

A resposta frente à crise foram leis municipais concedendo vantagens fiscais para incentivar indústrias novas a se estabelecerem no município, prática comum no fim dos anos 1940 e início dos 1950. Por exemplo, as leis municipais n. 33, de 30/11/1948, e n. 39, de 14/05/1949, concederam isenção de emolumentos referentes à licença para construção do engenho de arroz de propriedade de Frederico Carlos Fritz e do prédio da Fundação Barros Ltda., que também foi isentada de imposto predial durante dois anos e do imposto de Indústrias e Profissões e de Licença, através das leis municipais n. 42, de 17/05/1949, e n. 204, de 28/12/1951 (Abreu, 1963). O modelo de industrialização que acabou sobrevivendo foi o ladeado ou direcionado para a agricultura, calcado quase exclusivamente na produção arrozeira.

Conclusão

De forma geral e sistemática, o período subsequente a 1930-1940 foi marcado pela concentração espacial e

industrial no entorno das áreas metropolitanas, principalmente das capitais estaduais nas mais diversas regiões brasileiras. Convergência industrial que seria responsável pelo aumento do fluxo migratório intermunicipais. Durante as décadas seguintes, as migrações internas forneceram a mão de obra necessária para as indústrias, num típico modelo de desenvolvimento econômico espacialmente densificado nas metrópoles. Residualmente, tal fluxo debilitou determinadas regiões, inviabilizando as pequenas fábricas locais, através da penetração de produtos fabris das zonas industriais concentradas nas capitais metropolitanas, principalmente as da região centro-sul.

O deslocamento da população de municípios como Cachoeira do Sul contribuiu para a explosão demográfica na capital Porto Alegre e em municípios próximos, como Canoas, Cachoeirinha, Sapucaia do Sul e Novo Hamburgo, naquilo que ficaria conhecido como Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA). A economia cachoeirense acabaria intensificando o processo de migração e urbanização já em curso, conjuntura econômica responsável pelos grandes deslocamentos populacionais nas décadas subsequentes, fenômeno ocorrido não só no município, mas em todo país, onde o caráter de população rural seria substituído pelo predomínio da população urbana. No cenário de divisão do trabalho industrial do pós-guerra, Cachoeira do Sul assumiria definitivamente seu perfil agrícola, razão pela qual declinou seu prestígio econômico em relação aos demais municípios industrializados do Estado.

Referências

- ABREU, J.P. 1963. *Guia Geral do Município de Cachoeira do Sul*. Cachoeira do Sul, Prefeitura Municipal de Cachoeira do Sul, 84 p.
- ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL 1936. 1936. Rio de Janeiro, IBGE, vol. 2, 88 p.
- ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL 1937. 1937. Rio de Janeiro, IBGE, vol. 3, 90 p.
- ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL 1938. 1939. Rio de Janeiro, IBGE, vol. 4, 76 p.
- ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL 1939/1940. 1941. Rio de Janeiro, IBGE, vol. 5, 66 p.
- ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL 1941/1945. 1946. Rio de Janeiro, IBGE, vol. 6, 98 p.
- ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL 1946. 1947. Rio de Janeiro, IBGE, vol. 7, 68 p.
- AXT, G. 1995. A formação da empresa pública no setor elétrico gaúcho. *Revista Anos 90*, 3(4):77-86.
- BAVARESCO, P.R. 2005. *Ciclos econômicos regionais: Modernização e empobrecimento no Extremo Oeste catarinense*. Chapecó, Argos, 148 p.
- BENETTI, V. 2002. *A corrente desenvolvimentista e o projeto político no Rio Grande do Sul: 1950/1962*. São Leopoldo, RS. Dissertação de Mestrado. Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 170 p.
- BETHELL, L. 1993. *Historia de América Latina: Economía y sociedad desde 1930*. Barcelona, Grijalbo Mondadori, 482 p.

- CAMILO, B. 1941. Coluna Camilo Braz. *Jornal do Povo*, Cachoeira do Sul, 9 mar., p. 1.
- CHARTIER, R. 1990. *A história cultural: entre práticas e representações*. Lisboa, Difel, 98 p.
- CORRÊA, M.L. 2003. *O setor de energia elétrica e a constituição do Estado no Brasil: o Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica (1939-1954)*. Rio de Janeiro, RJ. Tese de Doutorado. Universidade Federal Fluminense, 326 p.
- DIAS, H.P. 1997. Imigração rural no município de Uruguaiana a partir da modernização da agricultura – caso das vilas de São Marcos e Barragem Sanchuri. *Revista Faculdade de Zootecnia, Veterinária e Agronomia de Uruguaiana*, 1(4):27-33.
- ESTRAZULAS, L. 1933. A festa do arroz. *Jornal do Povo*, Cachoeira do Sul, 19 mar., p. 2.
- HERRLEIN Jr., R. 2000. Desenvolvimento industrial e mercado de trabalho no Rio Grande do Sul: 1920-1950. *Revista de Sociologia e Política*, 14(1):103-118.
- JORNAL DO POVO. 1929. Notícias do interior do município: As estradas do inverno. Cachoeira do Sul, 30 jun., p. 6.
- JORNAL DO POVO. 1930a. Discurso na inauguração de ponte. Cachoeira do Sul, 1 maio, p. 2.
- JORNAL DO POVO. 1930b. Editorial: A lavoura de arroz. Cachoeira do Sul, 8 jun., p. 1.
- JORNAL DO POVO. 1931a. A situação da lavoura do arroz. Cachoeira do Sul, 9 abr., p. 2.
- JORNAL DO POVO. 1931b. Editorial: A realidade cachoeirense. Cachoeira do Sul, 5 jul., p. 1.
- JORNAL DO POVO. 1931c. Mensagem ao dr. Assis Brasil (ministro da agricultura). Cachoeira do Sul, 1 jan., p. 1.
- JORNAL DO POVO. 1931d. Noticiário: A alta do preço do arroz. Cachoeira do Sul, 17 set., p. 3.
- JORNAL DO POVO. 1932a. Noticiário: A ponte sobre o arroio Nicolau. Cachoeira do Sul, 15 dez., p. 5.
- JORNAL DO POVO. 1932b. Noticiário: O mercado de arroz. Cachoeira do Sul, 4 set., p. 2.
- JORNAL DO POVO. 1932c. Noticiário: Pagamento efetuado pela Prefeitura. Cachoeira do Sul, 25 dez., p. 3.
- JORNAL DO POVO. 1933. Noticiário: Solucionado um problema de vital interesse para a indústria arroeira deste município. Cachoeira do Sul, 23 abr., p. 3.
- JORNAL DO POVO. 1934a. S. Cooperativa Cachoeirense de Navegação Fluvial. Cachoeira do Sul, 12 abr., p. 2.
- JORNAL DO POVO. 1934b. Sem solução ainda, a crise que atravessa a navegação fluvial cachoeirense. Cachoeira do Sul, 29 mar., p. 3.
- JORNAL DO POVO. 1934c. Uma grave crise no seio da navegação fluvial cachoeirense. Cachoeira do Sul, 25 mar., p. 4.
- JORNAL DO POVO. 1938. Noticiário: Telefones automáticos para a nossa cidade. Cachoeira do Sul, 8 set., p. 3.
- JORNAL DO POVO. 1939. A companhia telefônica em Cachoeira do Sul. Cachoeira do Sul, 12 mar., p. 4.
- JORNAL DO POVO. 1941a. Festa do Arroz do Rio Grande do Sul. Festa campestre. Apelo às senhoritas cachoeirenses. Cachoeira do Sul, 13 mar., p. 4.
- JORNAL DO POVO. 1941b. Festa do Arroz. Cachoeira do Sul, 16 mar., p. 1.
- JORNAL DO POVO. 1941c. Festa do Arroz. Cachoeira do Sul, 9 mar., p. 6.
- JORNAL DO POVO. 1941d. Noticiário: Visitas. Cachoeira do Sul, 9 mar., p. 5.
- LEVANTAMENTO HISTÓRICO DA INDUSTRIALIZAÇÃO DE CACHOEIRA DO SUL. 1983. Cachoeira do Sul, Museu Municipal e Arquivo Histórico de Cachoeira do Sul, 130 p.
- MÜLLER, C.A. 1998. *A história econômica do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Banrisul/Gazeta Mercantil RGS, 144 p.
- PATARRA, N. 1984. Dinâmica populacional e urbanização no Brasil: o período pós-30. In: B. FAUSTO, *História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III. O Brasil Republicano. Economia e Cultura (1930-1964)*. São Paulo, Difel, vol. 4.
- PESAVENTO, S.J. 1985. *História da indústria sul-rio-grandense*. Guaíba, Riocell, 110 p.
- PIMENTEL, F. 1941. *Aspectos gerais de Cachoeira*. Porto Alegre, Gundlach, 68 p.
- PORTELA, V.; PORTELA, M.C. 1940. *Cachoeira Histórica e Informativa*. Cachoeira, Portela, 44 p.
- RELATÓRIO APRESENTADO AO CONSELHO MUNICIPAL PELO INTENDENTE JOSÉ CARLOS BARBOSA, EM SESSÃO ORDINÁRIA DE 20 DE SETEMBRO DE 1930. 1930. Cachoeira, Oficinas Graphics d'O Comercio, 78 p.
- RELATÓRIO APRESENTADO AO EXMO. SR. CORONEL OSWALDO CORDEIRO DE FARIAS, D.D. INTERVENTOR FEDERAL, PELO PREFEITO MUNICIPAL DE CACHOEIRA, SR. REINALDO ROESCH, E CORRESPONDENTE À SUA ADMINISTRAÇÃO DURANTE O EXERCÍCIO DE 1938. 1939. Prefeitura Municipal de Cachoeira/RS, *Jornal do Povo*, 68 p.
- RELATÓRIO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA, RELATIVO AO EXERCÍCIO DE 1939, APRESENTADO PELO SNR. CYRO DA CUNHA CARLOS, SUB-PREFEITO DA SEDE NO EXERCÍCIO DE PREFEITO. 1940. Porto Alegre, Livraria do Globo, 140 p.
- SCHUH, A.; SANMARTIM CARLOS, I. 1991. *Cachoeira do Sul: Em busca de sua história*. Porto Alegre, Martins Livreiro, 160 p.

Submetido: 18/01/2018

Aceito: 11/03/2018