



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS, COMUNICAÇÃO E ARTES
LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA**

Adriano Barbosa do Nascimento

**PILAR: AUGE E DECADÊNCIA ECONÔMICA NOS ANOS FINAIS DO SÉCULO
XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX**

**Maceió
2021**

Adriano Barbosa do Nascimento

**PILAR: AUGE E DECADÊNCIA ECONÔMICA NOS ANOS FINAIS DO SÉCULO
XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado como requisito para obtenção do título de Licenciatura Plena em História pela Universidade Federal de Alagoas.

Orientador: Prof. José Roberto Santos Lima.

**Maceió
2021**

Catálogo na fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca Central

Bibliotecário: Cláudio César Temóteo Galvino – CRB4/1459

N244p Nascimento, Adriano Barbosa.
Pilar: auge e decadência econômica nos anos finais do século XIX e início do século XX / Adriano Barbosa do Nascimento. – 2021.
159 f.: il.

Orientador: José Robertos Santos Lima.
Trabalho de conclusão de curso (Graduação em História : Licenciatura plena) – Universidade Federal de Alagoas. Instituto de Ciências Humanas, Comunicação e Artes. Maceió, 2021.

Bibliografia: f. 144-152.
Anexos: f. 153-159

1. Decadência. 2. Engenhos. 3. Ferrovias. 4. Navegação. I. Título.

CDU: 981(813.5Pilar):332.122



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS, COMUNICAÇÃO E ARTES
CURSO DE HISTÓRIA

TERMO DE APROVAÇÃO

O Trabalho de Conclusão de Curso, intitulado
"PILAR: AUGE E DECADÊNCIA ECONÔMICA NOS ANOS FINAIS
DO SÉCULO XIX e INÍCIO DO SÉC. XX elaborada(o) por
ADRIANO BARBOSA DO NASCIMENTO e aprovado por
todos os membros da Banca Examinadora, cumprindo as exigências para obtenção do
título de ~~Bacharelado~~ em História.
LICENCIANDO

BANCA EXAMINADORA:

Prof.(a) João Roberto Santos Lima
Orientador (a):
Prof.(a) J. Polson
1º Examinador (a):
Prof.(a) Luiz
2º Examinador (a):

Maceió, Alagoas

25/10/2021

Obs: O Graduando ADRIANO BARBOSA DO
NASCIMENTO É LICENCIANDO João Roberto Santos Lima

DEDICATÓRIA

!

A Deus!

A meus progenitores!

À minha esposa, Elisângela!

À minha prole: Samuel e Ruthinha!

Ao povo pilarense, vencedor por natureza!

À minha prole: Samuel e Ruthinha!

À minha esposa, Elisângela!

À meus progenitores!

A Deus!

!

AGRADECIMENTOS

Acima de qualquer coisa ou pessoas, agradeço a Deus, pela oportunidade dada para que eu esteja terminando esta graduação, “porque nele vivemos, e nos movemos, e existimos, como também alguns dos vossos poetas disseram: Pois somos também sua geração” (BÍBLIA SAGRADA/Atos 17.28).

Aos meus pais que, na sua “falta de estudo”, me mostram sempre o caminho do “estudo”. A eles devo também minha formação moral.

A minha esposa, Elisângela, pela paciência, e algumas vezes até impaciência, por me “aturar” tanto tempo frente ao computador, “cheirando” livros ou revistas, alguns até mesmo empoeirados. Obrigado!

Ao meu professor e meu grande orientador, professor José Roberto Santos Lima, carinhosamente conhecido por todos por **Robertinho**, gente da gente, “pastor com cheiro de ovelha”, exemplo de profissional da educação que está junto ao alunado, diferenciando-se destes apenas em questão de sua posição acadêmica e no respeito que é mútuo. Tem um grande coração. Nunca se negou a me atender, manhã, tarde, a qualquer momento, na própria UFAL ou mesmo em sua casa, com grande coração aberto. Um profissional/humano.

Sou grato também a todos os demais professores que fizeram parte da minha formação, não citando aqui nomes (apenas mais dois), pois são vários. O meu muito obrigado!

Dos poucos que citarei, aqui agradeço ao professor Alberto Vivar Flores, com suas aulas sobre a teoria do conhecimento, “tal qual” só ele sabe transmitir. Também gente simples que tem prazer em ajudar! Obrigado.

Agradeço ao professor José Roberto Gomes da Silva, que com ele tive o prazer de estudar História Antiga. Segundo ele, é “doutor em remédios caseiros”. Muito obrigado!

À Ivanilda Rodrigues, professora do município do Pilar, (atual Vice-prefeita do Pilar) a qual conheço da Escola CAIC a cerca de já 11, 12 ou 13 anos. Prontamente me recebeu, quando era Secretária da Educação (2020), combatendo comigo na minha luta “de volta para casa” no ano de 2017. Dela recebi um exemplar do livro didático do município **Pilar: Cidade da Gente**, produzido por competentes profissionais da educação local e “amantes ardentes da História do Pilar”. Muito Obrigado!

Ao José Inaldo Soares dos Santos, conhecido “Zé Inaldo” ou “Zé do Feitor” que trabalha na Câmara de Vereadores do Pilar e foi um dos autores do livro do município. Guiou-me por algumas fazendas próximas à cidade a procura de resquícios de “engenhos, casas grandes e senzalas”: Flor do Paraíba, Engenho Novo, Grujaú de Cima, Lamarão, Casa do Barão. Estes foram alguns lugares que fomos e tiramos fotos. Após o tour, um pirão na orla lagunar. Passou-me também alguns materiais para leitura. Quando falo pelo Whatsapp, prontamente atende. Faço uma pergunta, me responde duas. Obrigado Zé, muito obrigado!

Ao Ronaldo Lima que trabalha comigo na Escola CAIC/Pilar, e também é músico que toca na Filarmônica do Pilar. Foi ponte para outras pessoas. Gente simples. Nem todo mundo é gente da gente. Ronaldo é uma das pessoas que eu considero gente da gente. Obrigado!

Ao poeta e escritor da terra do Pilar, Sérgio Moraes que, sempre irmanado com Zé do Feitor, tinha algo a contribuir. Utilizei um pouco (ou muito) do seu belo trabalho **Pilar das Alagoas: Recanto das Coisas Boas**. Obrigado!

Ao professor Albertino, professor de História do município do Pilar. Ele não sabe (ainda), mas me inspirou a escolher o curso de História. Ao passar pelos corredores, o ouvia em sua sala, ministrar a sua aula. Uma boa aula. Uma ótima aula. Obrigado!

Ao grande Ronaldo Valentim, também professor de História e Radialista. Obrigado por ter me acolhido quando eu estava pagando as disciplinas de Estágio Supervisionado, na Escola Renato de Mendonça. Obrigado!

Aos “mais velhos”, memórias vivas do passado, verdadeiros “guardiões da memória”.

Obrigado todos que, direta e indiretamente me ajudaram nesta pesquisa “sangrenta”. Foi difícil, mas, como diz um ditado popular: “se fosse fácil, qualquer um faria”.

“É melhor está preparado e não ser
chamado, do que ser chamado e não está
preparado!”

Pr. Nerildo Acioly

RESUMO

Este trabalho tem o propósito de analisar a cidade do Pilar adentrando o seu aspecto econômico e social, tendo como foco principal a discussão sobre o porquê de sua decadência comercial ocasionada a partir dos anos finais do século XIX até o início do século seguinte. Pilar era uma das três principais cidades de Alagoas, contando com Maceió e Penedo. Rica em seus muitos engenhos banguês chegando a ter cerca de trinta deles. Tinha a sua grande Fábrica Pilarense de Aviação e Tecidos, com seus 180 operários, sendo grande fonte de renda para várias famílias, além de outras como as de cigarros e charutos, de bebidas etc.. Seu grande comércio local era composto por variados estabelecimentos como armazéns, padarias, farmácias. Fato bastante importante, e que serviu até mesmo como “despertamento” para a navegação nas lagoas, foi a visita do Imperador Dom Pedro II e sua esposa, a Imperatriz Dona Tereza Cristina, na manhã de 10 de janeiro de 1860, o que trouxe bastante alegria para o seu povo, além de mostrar a importância que tinha a cidade do Pilar. Toda a sua produção de açúcar e demais produtos de roças, ou industriais da zona urbana, além da produção das regiões adjacentes dos vales do Mundaú e do Paraíba, era encaminhada para o seu porto e transportadas para as cidades de Maceió, Marechal Deodoro e demais regiões das lagoas, com destino a variados lugares, até mesmo serem exportadas para a Europa ou América do Norte. Fato é que, com a chegada da ferrovia estas mercadorias foram desviadas para os trilhos, a navegação a vapor foi ficando também insuficiente e de péssima qualidade, e os engenhos banguês foram perdendo espaço para as Usinas, não em suas terras, mas nas cidades ao redor, instaladas aos pés da ferrovia.

Palavras-chaves: Decadência; Engenhos; Ferrovias; Navegação.

ABSTRACT

This work has the purpose of analyzing the city of Pilar entering its economic and social aspect, having as main focus the discussion about the reason of its commercial decay, caused from the final years of the 19th century until the beginning of the following century. Pilar was one of the three main cities in Alagoas, including Maceió and Penedo. Rich in its many banguero devices, it has about thirty of them. It had its large Pilarense Aviation and Textile Factory, with its 180 workers, being a great source of income for several families, as well as others such as cigarettes and cigars, beverages, etc. Its large local commerce consisted of various establishments such as warehouses, bakeries, pharmacies. A very important fact, which even served as an “awakening” for navigation in the lakes, was the visit of Emperor Dom Pedro II and his wife, Empress Dona Tereza Cristina, on the morning of January 10, 1860, which brought a lot joy for its people, in addition to showing the importance of the city of Pilar. All of its production of sugar and other products from farms, or industrial products in the urban area, in addition to production from the adjacent regions of the Mundaú and Paraíba valleys, was sent to its port and transported to the cities of Maceió, Marechal Deodoro and others regions of the lagoons, destined to various places, even being exported to Europe or North America. The fact is that, with the arrival of the railroad, these goods were diverted to the rails, steam navigation was also insufficient and of poor quality, and the banguero mills were losing space to the Plants, not on their land, but in the cities around them. around, installed at the foot of the railway.

Keywords: Decay; Devices; Railways; Navigation.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 – Pilar: Casa da Cultura Arthur Ramos	16
Ilustração 2 – Pilar: Localização geográfica	18
Ilustração 3 – Microrregião de Maceió	19
Ilustração 4 – Pilar: Orla lagunar e lagoa Manguaba	20
Ilustração 5 – Pilar: Fazenda São Pedro/RPPN – Vegetação de Mata Atlântica	22
Ilustração 6 – Pilar: Fazenda Pilarzinho	26
Ilustração 7 – Pilar: Vista parcial da laguna Manguaba	32
Ilustração 8 – Pilar: [1] Antiga Companhia Pilarense de Aviação e Tecidos; [2] Instalações da Belminas	34
Ilustração 9 – Pilar: Belminas (Dias D’Ávila)	34
Ilustração 10 – Municípios alagoanos com sítios e ocorrências arqueológicas identificados..	36
Ilustração 11 – Pilar: Urnas funerárias encontradas no sítio Santo Antônio	37
Ilustração 12 – Nações indígenas no século XVI	39
Ilustração 13 – Alagoas: Aldeamentos	42
Ilustração 14 – Um caso real de cólera. Publicado por G. Tregear, 1832, Londres	53
Ilustração 15 – Pilar: Cadeia Pública [1873?]	59
Ilustração 16 – Pilar: CISP Tipo 2	62
Ilustração 17 – Ramalhete de algodão bruto	71
Ilustração 18 – Pilar: Antiga Fábrica pilarense de Aviação e Tecidos	75
Ilustrações 19/20 – Pilar: [1] Entrada e [2] fachada da antiga fábrica COCAL	79
Ilustrações 21/22/23 – Pilar: Igrejas [1] Rosário; [2] São Benedito; [3] Matriz	85
Ilustrações 24/25 – Pilar: Santo Cruzeiro (de madeira)	88
Ilustrações 26/27 – [1] Placa de inauguração do Santo Cruzeiro (1990) e do [2] Complexo Cultural e Religioso (2020)	89
Ilustrações 28/29 – Pilar: [1] Atual Cruzeiro e a [2] estátua da santa padroeira do Pilar	90
Ilustração 30 – Pilar: Ladeira de barro com acesso ao Santo Cruzeiro no topo	93
Ilustrações 31/32 – Pilar: [1] Placa de João das Alagoas; [2] I Estação: Jesus é condenado a morte	93

Ilustração 33 – Pilar: antigo Cine Pilarense	97
Ilustração 34 – Pilar: Parte interna do Cine Pilarense após a nova reforma	98
Ilustração 35 – Pilar: Convite para a inauguração do Cine Pilarense (dia 16)	99
Ilustração 36 – Pilar: Engenho Grujá de Cima	106
Ilustração 37 – Pilar: Localização geográfica de antigos engenhos banguês	107
Ilustração 38 – Pasta papeleta produzida a partir do bagaço da cana de açúcar	109
Ilustração 39 – Pilar: Vista aérea da usina Terra Nova com sua Destilaria anexa	117
Ilustração 40 – Estação Lourenço de Albuquerque/Álbum Ilustrado de Alagoas de 1908 ...	124
Ilustração 41 – Réplica do navio Pirajá exposto na Casa da Cultura Arthur Ramos	132
Ilustração 42 – Pilar: Vista do antigo porto de embarque/desembarque (Destacado)	136
Ilustração 43 – Embarcação típica da navegação nas lagoas (séculos XIX E XX)	138
Ilustração 44 – Pilar: Placa da Praça Pública Anfilófilo Remígio	158

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	13
1	O ESPAÇO GEOGRÁFICO E O INÍCIO DO PROCESSO DE FORMAÇÃO HISTÓRICA DO PILAR ATÉ SUA AUTONOMIA POLÍTICA	16
1.1	A Geografia	18
1.2	A População	23
1.3	A Economia	25
1.4	A formação histórica do município do Pilar	36
1.4.1	Seu legado pré-histórico	36
1.4.2	Início da povoação [colonização] das terras do Pilar	44
1.4.3	Pilar: um povoado resultado de um engenho – (Início do século XVII ao ano 1854)	46
2	PILAR: ASCENSÃO ADMINISTRATIVA, ECONOMICA E SOCIAL ...	51
2.1	Pilar: uma freguesia com seu próprio pároco – (1854 a 1857)	51
2.2	Pilar: uma vila adquirindo autonomia política – (1857 a 1872)	55
2.3	Pilar: uma cidade em ascensão – (1872)	64
2.3.1	Profissões/ocupações e estabelecimentos comerciais e industriais	66
2.3.2	A Companhia Pilarense de Fiação e Tecidos	70
2.3.3	A Fábrica Coco Alimentar de Alagoas S/A – COCAL	78
2.3.4	Fábricas de cigarros e charutos	80
2.4	A Igreja Católica e a vida espiritual no município do Pilar	82
2.4.1	As Igrejas Católicas e sua influência	82
2.4.2	O “Novo” Cruzeiro e o Novo Complexo Cultural e Religioso Dilma Canuto ..	87
2.5	Alguns traços da imprensa no Pilar	95

2.6	Entretenimento no Pilar – O Cine Pilarense	96
3	FATORES QUE INFLUENCIARAM NA DECADÊNCIA ECONÔMICA E COMERCIAL NA CIDADE DO PILAR	100
3.1	A não instalação de um Engenho Central e o aparecimento tardio de uma usina no Pilar	101
3.1.1	Os Engenhos Banguês	101
3.1.2	Os Engenhos Centrais	110
3.1.3	A tardia construção da Usina Terra Nova	113
3.2	Pilar fora da malha ferroviária alagoana	122
3.2.1	A Estrada de Ferro em Alagoas	122
3.2.2	Projeto de uma Estrada de Ferro Pilarense	128
3.3	O descuido da navegação a vapor pelas lagoas: fins do século XIX	130
3.3.1	A visita do Imperador Dom Pedro II à região das lagoas – (1860)	130
3.3.2	A navegação à vapor nas lagoas	133
3.3.3	A decadência da navegação à vapor e o “esvaziamento” das lagoas	137
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	141
	REFERÊNCIAS	144
	ANEXOS	153

INTRODUÇÃO

Escrever sobre a cidade do Pilar é algo fascinante, principalmente para quem vive nela. Terra boa e bonita, nascida dos antigos engenhos banguês, da amarga doçura da cana-de-açúcar trabalhada por mãos escravas. Abençoada pelas águas da lagoa (laguna) Manguaba, também é lugar de uma diversidade de festas a exemplo do **Festival do Bagre**, os vários blocos de carnavais que “foliam” nas diversas ruas da cidade, como o **Fura-Couro**, o **Gente que Faz**, o **Periquito do Anízio**, as **Bolacheiras** que saem na semana anterior a semana do Carnaval; também os blocos da saúde, educação, garis etc.. Terra do tão popular **Casamento do Matuto**, além de muitas outras. Traz em seu arcabouço cultural inúmeros nomes que se destacam no campo da intelectualidade, tendo em Arthur Ramos seu maior representante.

A proposta deste trabalho é levar o leitor a reflexão sobre a necessidade de uma história local apresentando as várias facetas da dinâmica de uma grande ou pequena cidade. Assim destacando a possibilidade de mergulhar em uma história micro, neste caso em particular, a cidade do Pilar, e fazer interligações com a história macro, validando a afirmativa de que os grandes acontecimentos estaduais, nacionais ou mesmo mundiais não se encontram desvinculados da vida social, política, econômica, cultural, assim como da vida religiosa de uma pequena cidade, como neste caso, Pilar com seus pouco mais de 33 mil habitantes.

É importante transmitir para as novas (e velhas) gerações as “pegadas” deixadas pela comunidade local além de sua contribuição nas diversas áreas do saber, para se entender a situação atual. Assim, olhando o passado pode-se melhor construir, ou mesmo reconstruir, valores e patrimônios públicos ou privados. Também se deve lutar pela preservação daquilo que já se conquistou com muita garra e dificuldades. Entender a conjuntura passada e atual é a palavra ideal para este recorte espacial na história, pois esta mesma história regional traz pelo menos duas grandes contribuições para a compreensão multifacetada da História, quais sejam elas “[1] na possibilidade de se ver mais de um eixo histórico na história local e [2] na possibilidade da análise de micro histórias, pertencentes a alguma outra história que as englobe e, ao mesmo tempo, reconheça suas particularidades”. (SCHMIDT; CAINELLI, 2009. p. 139)

Este trabalho foi elaborado pensando em uma temática visando a situação econômica, comercial e social do Pilar, ou melhor, a decadência econômica da cidade do Pilar, dentro do recorte temporal, principalmente focado da segunda metade do século XIX ao início do XX.

Toda esta pesquisa foi dividida em três capítulos.

O Primeiro Capítulo irá tratar da parte geográfica, populacional e econômica da cidade, partindo também para a parte histórica da cidade começando a partir do seu período “pré-histórico” indígena.

No Capítulo Dois, trataremos já sobre o desenvolvimento da cidade, nascida a partir de um pequeno aglomerado, “embrionário” de pessoas, assentadas ao redor de um engenho, o Engenho Velho, quando Pilar era um pequeno povoado pertencente a Marechal Deodoro.

No Terceiro Capítulo, desenvolveremos sobre o crescimento da cidade e debateremos o ponto principal em questão para esta pesquisa. Começamos apresentando um quadro geral de profissões e estabelecimentos na cidade em 1902. Também falando de algumas fábricas instaladas na cidade que foram pedra angular na construção social e econômica do pilarense, dentre elas a Fábrica Pilarense de Fiação e Tecidos.

Ainda no Capítulo Três, e a partir dele, mostraremos pelo menos três fatores que levaram a cidade a declinar social e economicamente. O primeiro fator está relacionado à produção do açúcar, devido o declínio de seus engenhos banguês, a não implantação de um Engenho Central na cidade, ainda que por várias vezes o próprio governo Provincial ou Imperial tenham organizado projetos, e por fim, a tardia instalação de uma Usina de Açúcar.

O segundo fator está relacionado à implantação das ferrovias que passariam pelos vales do Mundaú e do Paraíba. As produções destes locais vinham, em sua maioria esmagadora, nos lombos dos animais ou em carros de bois, ao porto do Pilar. A partir de então são escoadas diretamente para Maceió através vagões dos trens. E a cidade do Pilar não foi contemplada por uma estrada de ferro, ainda que houvesse projetos para a instalação de uma.

O terceiro fator relaciona-se ainda mais diretamente com a decadência comercial e econômica da cidade do Pilar: a decadência da navegação a vapor na lagoa Manguaba ocasionada pelo descuido da empresa responsável e as autoridades políticas que poderiam ter agido para que o comércio local não entrasse em uma letargia fatal, como foi. Além disso, as mercadorias das cidades circunvizinhas foram transferidas para a ferrovia, ou seja, trocando a navegação pelos trilhos dos trens.

Para tanto, pesquisamos em livros e artigos, teses e Dissertações, Jornais da época, como os **Jornal do Pilar** e **A República**. Para embasar ainda mais nosso raciocínio nos debruçamos em autores já consagrados na escrita da historiografia alagoana e brasileira, a

exemplo de Douglas Apratto Tenório com seu **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**, Manoel Correia de Andrade com **Usinas e Destilarias das Alagoas**, Manuel Diégues Júnior com **O Banguê das Alagoas**, Moacir Medeiros de Santana com seu **Pilarenses Ilustres**, Cícero Péricles de Carvalho com o seu livro **Formação Histórica de Alagoas**, Jaime de Altavila em **História da Civilização Alagoana**, além de Craveiro Costa, Luiz Sávio de Almeida, entre outros.

Também conversamos com algumas pessoas da cidade, dentre elas um personagem importante para a história local, o senhor José Inaldo. Pessoas em que se pode perceber uma busca pelo conhecimento dos fatos ocorridos do município, com seus escritos, ainda que não publicados, mas apostilados. Um valioso tesouro histórico, onde não se pensa ter, mas lá estão.

1 O ESPAÇO GEOGRÁFICO E O INÍCIO DO PROCESSO DE FORMAÇÃO HISTÓRICA DO PILAR ATÉ SUA AUTONOMIA POLÍTICA

Pilar, cidade das Alagoas, rica pela sua beleza natural, banhada pela grande lagoa do Sul, a Lagoa Manguaba¹, tendo parte de sua orla urbanizada servindo de passeio e visitas dos turistas e seus próprios moradores. Terra de pescados saídos da sua própria “mãe” lagoa, dentre os quais se destaca o bagre, um “peixe símbolo” que faz desta pequena cidade a tão afamada e conhecida “Terra do Bagre”, indo além com seu tradicional Festival do Bagre, que acontece no período de fim de ano, atraindo uma imensa multidão de variados municípios, vizinhos ou de lugares mais distantes, a festejar na cidade e, disto fazendo com que o comércio ambulante local lucre com suas vendas nas noites de festa.

Pilar é ainda conhecida como a terra de Arthur Ramos, o pilarense que voou até o estado da Bahia, para se graduar nas chamadas “Ciências Médico-cirúrgicas”. Estudou também Psiquiatria. Realizou ainda, muitas conferências científicas e cursos nos Estados Unidos. Lecionou Antropologia e Etnologia. Escreveu em vários jornais, sejam eles pilarenses ou mesmo de outras localidades (SANT’ANA, 2010).

Ilustração 1 – Pilar: Casa da Cultura Arthur Ramos



FONTE: (ARQUIVO DO AUTOR, 2021)

¹Manguaba, na língua Tupi, é “fonte da água da chuva” ou “bebedouro”. (CARVALHO, 2016. p. 26)

Na cidade encontra-se a casa na qual residiu, “A Casa de Arthur Ramos”, na qual funcionava também uma importante biblioteca local, estando atualmente este espaço cultural em reforma. Segundo palavras do próprio Arthur Ramos, referindo-se a sua cidade natal, ele teria dito a seguinte frase; “Paris é a paixão do meu cérebro, Pilar é a paixão do meu coração”.

Pilar é cidade festeira (houvera épocas que fora mais ainda). Nela acontecem grandes festividades tradicionais como o Festival do Bagre no mês de dezembro (outrora, fins de novembro), o Casamento do Matuto em 29 de junho. No carnaval muitos blocos desfilam pelas ruas, sendo o mais conhecido e mais volumoso o “Bloco Gente que Faz”, organizado pelo ex-prefeito Carlos Alberto Canuto, desde seu primeiro mandato em 2005, dentre outros, o popular “bloco das bolacheiras” que sai na madrugada da sexta-feira anterior ao carnaval.

Sérgio Moraes, escritor e poeta pilarense, em seu livro **Pilar das Alagoas: recanto das coisas boas** descrevendo com maestria em sua poesia “As festas do Pilar”, datada de 22 de janeiro de 2002, mostra como era [e ainda é] a vida social e festiva da pequena cidade do Pilar nesta época. Assim ele recita:

E quando chega o carnaval,/ É mais festa e alegria,/ No domingo antes dos blocos,/ Tem o Banho de Fantasia,/ E na segunda seguinte,/ Tem mais frevo e folia.

Tem os blocos que saem à noite,/ Que são muito especiais,/ Galo de Ouro, Gaviões do Alto,/ São novos, mas são rivais,/ Sururu da Nêga e Arranca Tampa,/ São blocos tradicionais.

Temos os blocos escolares,/ Da administração atual,/ Topázio e as Bolacheiras,/ Já são sucesso total,/ Sempre saem na sexta-feira,/ Animando o carnaval.

Baianas, Boi do Canário,/ Funeral e Tradição,/ Periquitos do Anízio e Fura Couro,/ Transmitem animação,/ E o bloco Gente que Faz,/ Sempre arrasta uma multidão.

Bloco das Bruxas e Pata-choca,/ São sempre tradicionais,/ Leão de aço e os Caçadores,/ São os mais antigos rivais,/ É alegria e disputa,/ Que abrilhanta os carnavais.

Vamos para o mês de junho,/ Com as festas de São João,/ Tem coco de roda e quadrilhas,/ Fogueiras, fogos, balão,/ E na véspera de São Pedro,/ Rally do Álcool é atração.

Em 29 de junho,/ Tem uma festa especial,/ É o Casamento do Matuto,/ Nunca vi festa igual,/ Cavalos, carros e carroças,/ E forró no arraial.

Temos um super evento,/ Que lota o meu Pilar,/ É o Festival do Bagre,/ Que é na orla lagunar,/ É no final de novembro,/ Pode vir prestigiar.

O Festival do Bagre,/ É uma grande tradição,/ Mega-shows, com super bandas,/ E muita organização,/ Você curte, bebe, dança,/ E come bagre com pirão. (MORAES, 2005. pp. 52-5)

1.1 A Geografia

De acordo o IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, no seu último Censo demográfico, datado de 2010, a população pilarense chegava a 33.305 habitantes, sendo sua população urbana 31.801 e sua população rural de 1.504. Segundo os cálculos, o município ocupa a 16ª colocação no ranking estadual de números de habitantes, dentre os 102 municípios existentes no estado (IBGE, 2010). A estimativa populacional foi, ainda segundo o IBGE, de 35.111 habitantes, para o ano de 2019. Ainda conforme o IBGE, o novo Censo 2020 está marcado para o dia 01 de agosto.

Pilar é uma cidade localizada numa encruzilhada entre outras cidades. Passando por ela as rodovias BR 101, via de acesso a São Miguel dos Campos (sudoeste) e a Rio Largo (nordeste) e a BR 316 que dá acesso a Satuba/Maceió (leste) e a Atalaia (noroeste).

Ilustração 2 – Pilar: Localização geográfica – Adaptado



FONTE: (WIKIWAND, 2021)

O município do Pilar dista aproximadamente 36 quilômetros da capital Maceió. Somado a outros nove municípios, situa-se geograficamente dentro da microrregião geográfica de Maceió, sendo uma importante cidade com característica estuarina² por estar

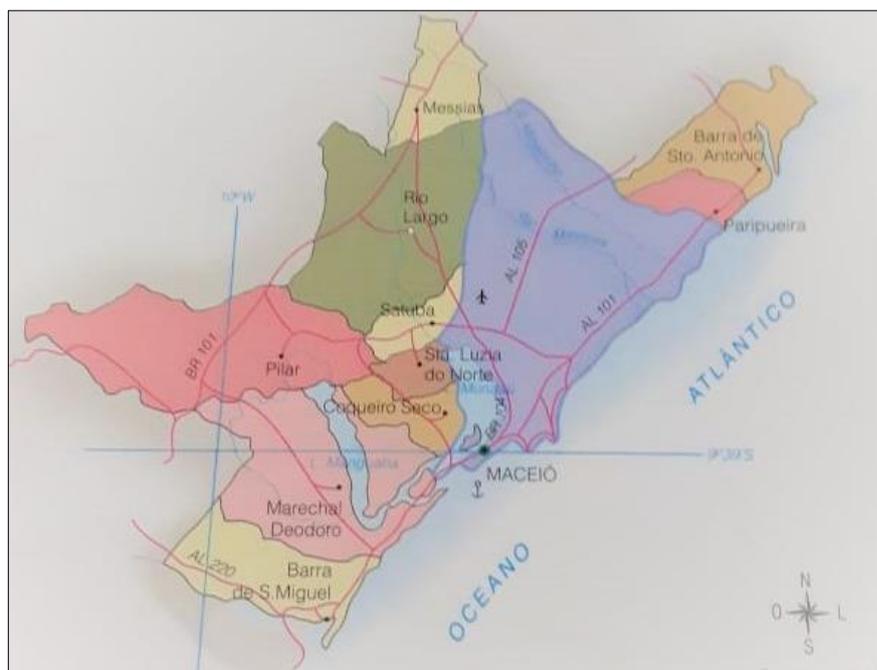
² **ESTUARINO:** Ambiente aquático de transição entre um rio e o mar. Pode sofrer a influência das marés e apresentar fortes gradientes ambientais, desde águas doces próximos da sua cabeceira, águas salobras, e águas

assim localizada onde corre o Rio Paraíba do Meio que deságua na Lagoa Manguaba. Limitando-se ao norte com o município de Atalaia, ao sul com Marechal Deodoro e São Miguel dos Campos, a leste com Rio Largo e a oeste com o município de Boca da Mata.

De acordo com a Agência Nacional de Águas (ANA), a lagoa Manguaba, berço maternal da cidade do Pilar, situa-se no litoral médio alagoano, formando, junto com a Lagoa Mundaú, o Complexo Estuarino-Lagunar Mundaú/Manguaba (CELM). Seu volume de águas chega a aproximadamente 42 km² e constitui a região estuarina dos rios Paraíba do Meio, que percorre 20 municípios, e o do rio Sumaúma, que perpassa 06 municípios. Suas águas são inapropriadas para o consumo, principalmente nas proximidades da sua orla urbana, devido sua poluição constante pelos muitos esgotos das cidades, dentre elas o Pilar, que são diariamente despejados no complexo lagunar.

O município do Pilar/AL, tem uma área territorial de 249 km², segundo os dados do IBGE de 2007, com altitudes variáveis de cerca de 130 metros na área do seu tabuleiro até 9 metros de altitude na área de sua planície flúvio-lagunar, que é a região mais baixa existente no citado município.

Ilustração 3 – Microrregião de Maceió



FONTE: (CALDINI; ÍSOLA; 2009. P. 87)

marinhas próximo da sua desembocadura. As zonas entremarés são geralmente constituídas de vazas ou ostras e outras zonas cobertas de sapais e pântanos que são ótimas zonas para o desenvolvimento de espécies aquáticas. (EDUCALINGO. Disponível em: <<https://educalingo.com/pt/dic-pt/estuarino>>. Acesso em 15 de fevereiro de 2020).

O relevo do município apresenta uma formação geológica e geomorfológica muito bem definidas, depois dos processos erosivos, acumulativos, justapostos ou espalhados pelo seu território em camadas que duram alguns milhões de anos para se formar entre o fim da última glaciação entre o Período Terciário e o início do Período Quartenário da consolidação dos arrecifes dos corais e da formação e definição da Linha de costa (do avanço e de recuo do mar sobre todas as orlas marítimas e lagunares) que teriam tido papel decisivo sobre o processo de formação e consolidação do relevo do litoral alagoano e atual brasileiro ao longo de milhões de anos, já que entre Alagoas e Sergipe está situada uma grande bacia sedimentar onde os seus planaltos (tabuleiros costeiros) e planícies marítimas e regiões lagunares se complementam, onde a erosão e a acumulação se ajustariam no processo de deformação do seu relevo e outros processos geológicos ou geomorfológicos, que ocorreram permanentemente na história da terra, enquanto planeta vivo e pulsante. Ainda quanto à formação geológica, o município do Pilar situa-se na área de domínio da bacia sedimentar Alagoas/Sergipe, conforme já foi falado antes, onde afloram as formações Ponta Verde, Poço, Coqueiro Seco, e Barreiras, além de outra área sedimentar também constituída pelos sedimentos de praia e os terrenos de formação fluviolagunares (dos rios e lagoas) e mais adiante as rochas cristalinas, representadas por biotita e o granito, onde também nestes relevos também aparecem ocorrências de gás natural e petróleo. Grosso modo, destacam-se duas grandes unidades geomorfológicas que são o baixo planalto sedimentar (também chamado de região dos tabuleiros) e a planície fluviolagunar, onde o planalto corresponde aos sedimentos de formação Barreiras e a planície costeira resultante do acúmulo de materiais transportados pelo mar, pelos rios ou lagoas. (MENDONÇA, 2012).

Ilustração 4 – Pilar: Orla Lagunar e Lagoa Manguaba



FONTE: (RAMON, 2019)

A hidrografia que “banha” o município do Pilar está constituída pela laguna (o que o povo equivocadamente chama de Lagoa) Manguaba. Inclusive, em um determinado momento na história deste município, em 1943, ele deixou de ser chamado por este nome Pilar, passou a ser denominado de Manguaba, depois voltando ao uso do seu nome antigo e ainda atualmente chamado de Pilar, em 1949. (SANTANA, 2010. p. 42)

Vejamos então o que diz o geógrafo Thomás Espíndola, em sua obra “A Geografia Alagoana” a respeito da importância do rio Paraíba para a cidade do Pilar, enquanto cidade de “fundo de estuário”, dizendo ele que:

[...] o rio Paraíba que nasce em Garanhuns atravessa Alagoas no sentido oeste-leste, passa entre as serras Dois Irmãos (Viçosa), banha a margem esquerda de Quebrangulo, Assembleia (Viçosa), Atalaia, Capela e depois (o grifo é nosso) de um curso de 30 léguas dividem-se em dois braços que vão desaguar na lagoa Manguaba meia légua ao sul da vila do Pilar e é obstruído por algumas cachoeiras de pedra que privam a sua navegação por pequenas canoas, sendo inavegável apenas até a Terra Nova 1 légua e meia da sua foz. (ESPÍNDOLA, 2001. p. 46)

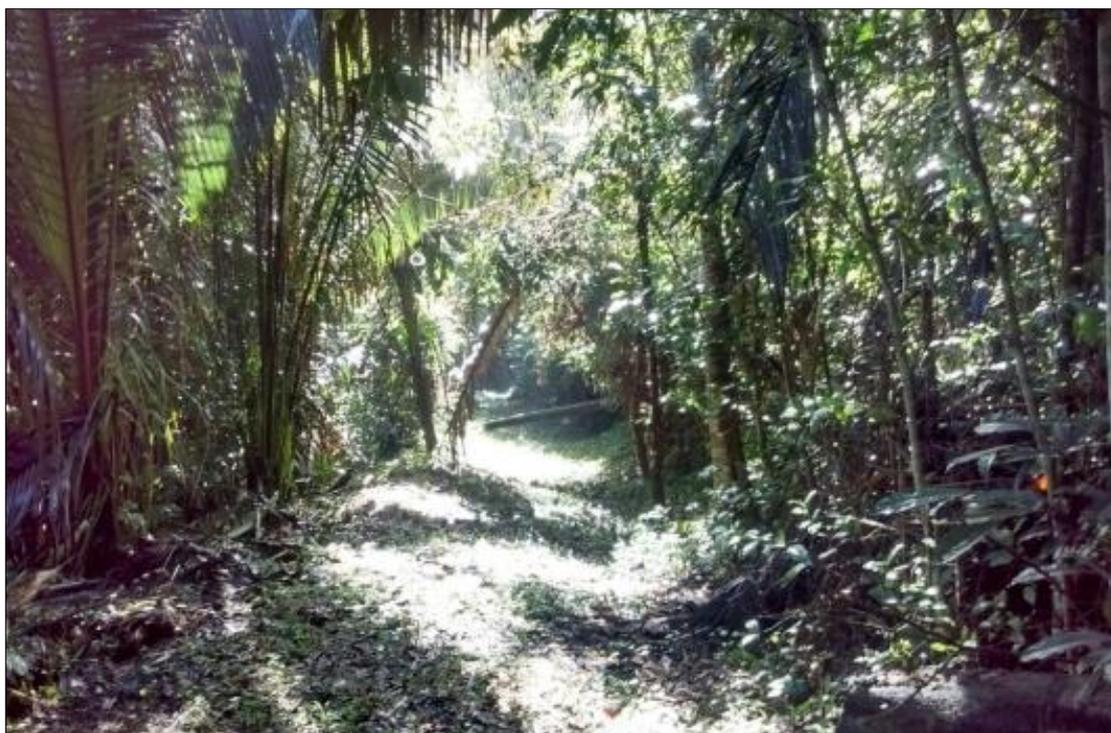
A vegetação que no passado, lá no período Colonial, quando Alagoas ainda pertencia a Capitania de Pernambuco, no território que hoje corresponde ao município do Pilar fazia parte das terras de Alagoas do Sul (hoje município de Marechal Deodoro), no passado mais remoto era todo coberto pelas matas do rio Sumaúma que se misturavam com as matas de São Miguel dos Campos, do Poxim, do Coruripe do Sul das Alagoas (uma das “últimas” matas derrubadas no Sul de Alagoas) para a ocupação do vale do rio Coruripe pelas Usinas do Grupo Tércio Wanderley e do João Lyra, já depois do início do século XX.

Voltando a falar do tema principal de nossa discussão – a vegetação no município do Pilar – ela dispõe hoje, apesar da secular destruição de sua Mata Atlântica, uma unidade de conservação ambiental – A Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) e Fazenda São Pedro – que tenta preservar espécimes vegetais e animais que antes viviam espalhados pela região em grandes quantidades, e hoje se tenta reintroduzi-los neste “novo” meio ambiente.

A RPPN da Fazenda São Pedro é localizada no, outrora conhecido pelo nome de povoado Pedro da Cruz. Tem uma extensão de 50 hectares de terras cobertas pela Mata Atlântica, sendo também reconhecida pelo IBAMA, “conforme portaria Nº 012/N de 08 de fevereiro de 1995, como Unidade de Conservação Federal, na forma de Reserva Particular do Patrimônio Natural”, a RPPN. Anteriormente estas terras eram partes das terras do Engenho Cacheira do Imburi, propriedade do coronel Pedro Leite Rabelo Quintela e dona Josefa

Cavalcanti Albuquerque. Em fins do século XIX, foi desmembrada desta, cabendo como herança, atualmente, a Francisco Quintela Cavalcanti e sua esposa Carmelita, atuais proprietários. É situada mais precisamente em Fazenda São Pedro - Zona Rural, S/Nº, BR 101, Km 100. Pilar - Alagoas – Brasil. Atualmente é ladeada pelo conjunto habitacional Cacheira do Imburi. É aberta a visitas programadas de grupos de no mínimo 25 pessoas. (FAZENDA SÃO PEDRO, 2021).

Ilustração 5 – Pilar: Fazenda São Pedro/RPPN – Vegetação de Mata Atlântica



FONTE: (FAZENDA SÃO PEDRO, 2021)

Como o município do Pilar faz parte da Microrregião de Maceió, situada na Mesorregião do leste alagoano, recebendo moderadas influências das correntes de ar marítimas vindas do oceano Atlântico e pela sua localização geográfica à nível de altitude e longitude, recebendo moderada influência sobre o seu clima, de forma direta e atuante amenizando o calor, o clima predominante é o tropical sub-úmido, com chuvas mais abundantes no inverno e um pouco menos no verão, quando há uma natural diminuição da vazão hídrica, cujas temperaturas ficam oscilando em torno de [mais/menos] 24°C e uma precipitação pluviométrica em torno de 1.300 mm de chuvas anuais.

1.2 A População

O município apresenta uma população de 31.201 habitantes, para o ano de 2000, e 33.305 habitantes para 2010, sendo que sua população masculina passou de 15.384 habitantes em 2000, 10 anos depois, ela passou para 16.167 habitantes. Ao passo que, a sua população feminina em 2000 era de 15.817 habitantes, passando na década seguinte para 17.138 habitantes. Da população total, 28.166 dos seus habitantes, em 2000, viviam na área urbana daquele município, ao passo que 3.035 viviam na sua área rural naquele mesmo ano. Na década seguinte o número de habitantes em sua zona urbana elevou-se para 31.801 habitantes contra apenas 1.504 que vivem no campo se comparado aos dados populacionais da década anterior, 2000, que chegou a ter 3.035 na sua zona rural, ou seja, quase duas vezes mais tendo havido, portanto, um processo drástico da redução da sua população rural, em detrimento do vertiginoso crescimento da sua população urbana.

QUADRO 1 – PILAR: POPULAÇÃO 2000/2010

ANO	Total	Masculina	Feminina	Urbana	Rural
2000	31.201	15.384	15.817	28.166	3.035
2010	33.305	16.167	17.138	31.801	1.504

FONTE: MENDONÇA, 2012. p. 35.

Vejamos então, o quadro abaixo que apresenta a evolução (ou retração) da população do município do Pilar partindo da década de 1870 com o primeiro Censo Nacional experimental oficial (pois o primeiro oficial, na verdade foi o de 1872), seguindo até 2010 para que possamos melhor compreender este processo demográfico ao longo dos tempos.

A tendência da população do Pilar foi o seu crescimento ao longo das décadas, que aparece sempre aumentando. Tomemos como exemplo o ano de 1890 que contava com 13.348 habitantes, saltando para 15.766 no ano de 1900, um aumento de quase 20% na população dentro de uma década, quando se observava um quadro de enormes transformações na economia e nas sociedades do ocidente, quando se realizava em larga escala uma transição dentro do próprio capitalismo, no qual em Alagoas se estava operando desde o final do século XIX para o começo do século XX a passagem do declínio dos antigos engenhos banguês como unidades de produção familiares de capital limitado para o aparecimento mais tarde das primeiras unidades de produção de capital aberto que seriam as usinas, as quais levaram quase dez anos para superar os engenhos banguês em nível de produção industrial.

QUADRO 2 - PILAR: POPULAÇÃO (1870 – 2010)

ANO	TOTAL	FONTE
1870	9.806 (1.348 escravos)	(ESPÍNDOLA, 2001. p. 72)
1872	9.811	(IBGE, 1872)
1890	13.348	(ESPÍNDOLA, 2001. p. 73)
1900	15.766	(RAMALHO, 1934. pp. 41-4)
1910	-	Não houve por causa da 1ª Guerra Mundial.
1920	16.763	(RAMALHO, 1934. pp. 34-5)
1930	21.198	
1940	11.676	(IBGE, 1940)
1950	13.306	(ALAGOAS E SEUS MUNICÍPIOS, 1952. p. 94)
1960	13.546	(ALTAVILA, 1978. p. 121)
1970	17.955	
1980	23.896	(MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2020)
1990	29.254	(ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE ALAGOAS, 1996)
1996	30.178	
2000	31.201	(MENDONÇA, 2012)
2007	32.856	(MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2020)
2010	33.305	(MENDONÇA, 2012)

Analisando os dados acima expostos na tabela, acerca do processo de crescimento ou retração (por migração ou morte, ou outros fenômenos quaisquer) da população do município do Pilar, verificamos que, os dados populacionais relativos a 1870 levantados por Tomás do Bonfim Espíndola na sua obra **Geografia Alagoana**, apresenta o Pilar com uma população de 8.458 homens brancos ou livres, e uma população de 1.348 escravos, totalizando uma população de 9.806, na qual ainda observava-se a forte presença africana contida na história do Pilar, presente através das suas raízes ou sobrevivências culturais, não só nas fisionomias das pessoas, no modo de ser, pensar e agir da população que ainda vive no município do Pilar através dos seus batuques, gingados, danças, capoeira, e a sua religiosidade também, além de várias outras expressões culturais presentes geralmente nos folguedos e brincadeiras do dia a dia e no carnaval.

Por volta de 1840 foi aprovada pelo Parlamento Brasileiro, mediante uma forte influência política inglesa e das forças políticas locais ou nacionais que desejavam o fim do tráfico de escravos africanos para o Brasil, convergiram interesses naquele mesmo sentido – de acabar com o tráfico de escravos africanos, tendo se passado cerca de 30 anos, para que a sua população de escravos entrasse pela primeira vez nas estatísticas oficiais do Estado

Imperial Brasileiro, nela o Pilar tinha uma população de 1.348 escravos apenas, em contraponto a uma população de 8.458 brancos em 1870, quando no seu período de apogeu dos seus engenhos banguês, que chegou a ter perto de 30 engenhos de açúcar, a sua população escrava era infinitamente menor do que a população branca, conforme podemos verificar no quadro abaixo construído pelo historiador Moacir Medeiros de Santana:

QUADRO 3 – ALAGOAS: ESCRAVIDÃO

ANOS	QUANTIDADE	% DA POPULAÇÃO
1847	39.675	19,1%
1860	44.418	17,3%
1870	35.741	10,2%
1888	15.269	3,0%
FONTE: (SANTANA, 1973)		

Comparando dados das duas tabelas, a Vila do Pilar em 1870 tinha 1348 escravos, o equivalente a aproximadamente 3,7% do total de escravos no Estado. Vale ressaltar também que entre 1847/72 a população livre cresceu cerca de 67,5%, tendo porém um decréscimo de 10% da sua população escrava, tendo como maiores causas: a elevada mortalidade infantil de escravos causados pela alimentação deficitária de nutrientes, estarem eles submetidos a um regime de trabalho exaustivo e asfíxiante, da falta de higiene, por dormirem no chão além da incidência de doenças como a varíola, a febre amarela, o cólera-mor (1855/62). Isto sem contar com a venda de escravos para outras Províncias através do tráfico interprovincial.

1.3 A Economia

A economia pilarense desde o início da sua formação histórica, no período colonial, sempre girou em torno dos seus engenhos banguês, mas que essa atividade de economia ainda tem certa importância dentro do contexto da economia local, onde aparecem também outros produtos agricultáveis como o coco, o feijão-de-corda, o milho e a mandioca, com as suas já reduzidas ou inexistentes casas de farinha.

Apenas a nível ilustrativo, analisaremos a produção agrícola dos anos de 1996, de acordo com o Anuário Estatístico de Alagoas, e a produção pesquisada pelo censo IBGE de 2017. Deste modo, faremos um estudo mais comparativo.

Ilustração 6 – Pilar: Fazenda Pilarzinho



FONTE: (ARQUIVO DO AUTOR, 2021)

O município do Pilar no ano de 1996 produziu 294 toneladas de coco-da-baía, em 98 hectares de terras, estando em último lugar na colocação com os demais municípios da microrregião de Maceió; comparando com a produção de 2017 não conseguimos fazer uma equivalência, visto em 1996 está contado em toneladas e 2017, em frutos (20 mil frutos).

Outra produção é a da cana-de-açúcar, um dos produtos mais significativos da sua economia, foram produzidos cerca de 391.795 toneladas de cana, em 8.162 hectares de terras, ficando atrás só de Rio Largo e Maceió (729.155 e 437.493, respectivamente). Em 2017 a produção caiu em torno de 130.000 toneladas, ou seja, produziu somente 261.783 toneladas. Quanto à área cultivada não tivemos acesso.

QUADRO 4 – AGRICULTURA: MICRORREGIÃO DE MACEIÓ – 1996

MUNICÍPIOS	Feijão		Cana-de-Açúcar		Coco-da-baía	
	Área (h)	(t)	Área (h)	(t)	Área (h)	(t)
Barra de Santo Antônio	2	1	1.519	72.916	210	1042
Barra de São Miguel	-	-	949	45.572	76	377
Coqueiro Seco	74	27	667	32.012	70	347
Maceió	2	1	9.114	437.493	240	1.190
Marechal Deodoro	98	36	7.521	361.021	1.065	5.282
Paripueira	2	1	1.125	54.020	341	1.691
PILAR	117	44	8.162	391.795	98	294
Rio Largo	26	9	15.191	729.155	-	-
Santa Luzia do Norte	28	10	1.153	55.354	100	496
Satuba	28	10	760	36.458	98	486

FONTE: ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE ALAGOAS, 1996. PP. 149, 151.

O feijão-de-corda, também conhecido fradinho ou verde é, sem dúvida, a leguminosa tão querida do cidadão pilarense. Em 1996, dos 10 municípios da microrregião de Maceió, foi

o que mais a produziu. Cultivada em 117 hectares de terra, produziu 44 toneladas da herbácea, seguida por Marechal Deodoro com 36 toneladas. Em 2017 houve baixa na produção, com somente 14 toneladas nas terras pilarenses.

A produção da manga não foi contabilizada no Anuário de 1996, constando apenas o nome do produto sem que demonstre sua produção. Barra de Santo Antônio, Barra de São Miguel, Maceió e Paripueira foram os únicos dos 10 municípios da microrregião a produzirem. Já no Censo IBGE de 2017, a produção no município foi de 27 toneladas.

A mandioca, em 1996, cultivada em um total de 10 hectares de terras produziram 96 toneladas da tuberosa. Só superando Satuba (89 t), Maceió (39 t) e Barra de São Miguel que não foi contabilizada. Em 2017, sua produção quase não se modificou, produzindo um total de 95 toneladas.

QUADRO 5 – PILAR: CENSO AGRICULTURA 2017

Coco-da-baía	20 mil frutos
Cana-de-Açúcar	261.783 t
Feijão Fradinho	14 t
Manga	27 t
Mandioca (Macaxeira, Aipim)	95 t
Banana	24 t
FONTE: IBGE. CENSO AGRO 2017.	

Também em 8 hectares de terras, produziu-se 7 mil cachos de bananas, que podem ser melhores avaliados se comparados os dados da sua microrregião no período citado de 1996, só ficando atrás de Marechal Deodoro (69 mil), Santa Luzia do Norte (23 mil) e Coqueiro Seco (15 mil). Já em 2017 foram contabilizados 24 toneladas da fruta.

O milho é um produto muito utilizado pela sociedade. No município, em 19 hectares de terras cultivadas foram colhidas 7 toneladas do referido produto usado principalmente na alimentação humana, além de animal como ração, para o abastecimento de variadas granjas no Estado, ou “in natura”. Assim como também a laranja que em uma área de 2 hectares de terra (área agrícola relativamente pequena) produziu cerca de 96 mil frutas. Seus maiores produtores, no contexto da microrregião, são Barra de São Miguel, Paripueira e Rio Largo – 192 mil frutos cada. Em 2017 o IBGE não contabilizou a produção da laranja nem do milho.

QUADRO 6 – AGRICULTURA MICRORREGIÃO DE MACEIÓ – 1996

MUNICÍPIOS	BANANA		MANGA		MILHO		LARANJA		MANDIOCA	
	Área (ha)	Cachos Mil	Área (ha)	Frutos Mil	Área (ha)	Prod. (t)	Área (ha)	Frutos Mil	Área (ha)	Prod. (t)
Barra de S. Antônio	2	2	3	147	4	2	3	192	11	108
Barra de S. Miguel	-	-	4	71	-	-	-	-	-	-
Coqueiro Seco	16	15	-	-	4	2	-	-	14	138
Maceió	2	2	40	1.075	1	-	-	-	4	39
Marechal Deodoro	55	69	-	-	30	12	1	64	12	116
Paripueira	2	2	3	147	4	2	3	192	13	128
PILAR	8	7	-	-	19	7	2	96	10	96
Rio Largo	1	1	-	-	6	2	3	192	15	148
Santa Luzia do Norte	23	23	-	-	8	3	-	-	12	118
Satuba	-	-	-	-	4	2	-	-	9	89

FONTE: (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE ALAGOAS, 1996. pp. 147, 153, 155)

Quanto a sua produção pecuária, ao observarmos a tabela logo abaixo, veremos que o município do Pilar apresenta uma quantidade relativamente razoável “de burros e jumentos” dentro do contexto geral da microrregião, e assumindo papel de destaque maior é a sua população de bovinos (bois, vacas e bezerros) com um total de 3800 cabeças em 1996, passando, no Censo IBGE 2017, para 5.320 animais, criados em 30 estabelecimentos agropecuários (sítios ou fazendas). Não aparecendo nenhum bubalino (búfalo) no Pilar, mas o citado município ocupa o segundo lugar em nível de sua população de caprinos (bodes, cabras e ovelhas) no contexto de sua microrregião, com 180 cabeças, em 1996, decrescendo para 80 cabeças criados em 6 estabelecimentos rurais, ainda segundo o Censo IBGE 2017.

QUADRO 7 – MICRORREGIÃO DE MACEIÓ – 1996

MUNICÍPIOS	ASININOS	BOVINOS	BUBALINOS	CAPRINOS	CODORNAS	COELHOS
Barra de Santo Antônio	3	520	-	14	-	-
Barra de São Miguel	-	-	-	-	-	-
Coqueiro Seco	9	60	-	81-	-	-
Maceió	8	1.380	25	60	1.050	932
Marechal Deodoro	10	1.789	-	380	-	-
Paripueira	10	700	114	28	-	138
PILAR	6	3.800	-	180	-	-
Rio Largo	8	2.100	-	50	1.300	-
Santa Luzia do Norte	8	525	14	70	3.250	-
Satuba	10	1.248	-	156	-	-

FONTE: (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE ALAGOAS, 1996. p. 157)

O rebanho de equinos (cavalos) no município ocupa o segundo lugar dentro do contexto de sua microrregião com uma população bastante expressiva em torno de 310 cabeças, contra 430 de Rio Largo que ocupa o primeiro lugar em nível da microrregião, ao passo que a sua população de aves (galinhas, galos, frangos ou pintos), comestíveis (ovos e abates), a sua maior população se concentra na cidade de Maceió, capital do Estado, que teve uma população naquele ano de 91.587 aves, ocupando o primeiro lugar em função de lá estarem as principais fábricas ou empresas que produzem ou distribuem equipamentos, rações ou medicamentos, além de pintos de 1º dia para a venda em grosso ou varejo.

QUADRO 8 – PRODUÇÃO DE ANIMAIS PARA O ABATE OU SERVIÇO NA MICRORREGIÃO DE MACEIÓ – 1996

MUNICÍPIOS	Equinos	Galinhas	Galos, Frangos, Pintos	Muare	Ovinos
Barra de Santo Antônio	12	2.010	335	15	38
Barra de São Miguel	-	99	-	19	30
Coqueiro Seco	248	322	1.030	322	351
Maceió	200	22.630	68.957	233	180
Marechal Deodoro	248	590	3.528	400	400
Paripueira	12	230	120	76	148
PILAR	310	600	3.500	320	-
Rio Largo	430	19.650	28.431	190	110
Santa Luzia do Norte	33	5.000	715	52	91
Satuba	148	1.870	2.785	190	270
FONTE: (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE ALAGOAS, 1996. p. 159)					

Maceió é também a sede de várias granjas e abatedores de galináceos da região e do próprio Estado de Alagoas como um todo. O município do Pilar ocupa a 6ª posição regional conforme podemos verificar no quadro acima, com 4.100 cabeças, estando eles reunidos em algumas granjas ou criados “soltos” como é mais comum para o consumo doméstico geralmente, de cada família que os cria, alimentando-se do que “sobra” da alimentação humana, o que iria para o lixo, ou do resto de frutas, verduras, pães, bolachas, minhocas ou insetos, na sua base alimentar constando também de ração ou milho, vez ou outra, podendo ser isto visto ou verificado no cotidiano. Em 2017 foram contabilizadas somente 2 mil cabeças, criados em 13 estabelecimentos.

Mesmo se sabendo que as maiores granjas de criação de galinhas (para a produção de ovos ou “abate” [de corte]) estavam situadas em União dos Palmares e Viçosa, este setor, nos últimos anos, tem sofrido uma fortíssima concorrência de produtos vindos de Pernambuco, onde parte daquelas granjas alagoanas fechou ou tiveram que reduzir a sua produção, por

causa do alto custo da ração aliado a fatores estruturais que predeterminaram a sua mudança de rumo (reinvestir em outro setor ou fechar as portas) que nem sempre se conseguiu reestruturar ou permanecer com a mesma atividade produtiva, ainda que de forma reduzida.

Quanto à Pecuária, no que se refere à criação e a sua reprodução do rebanho suíno e bovino, conforme dados contidos no quadro abaixo, o maior rebanho de suínos existente na microrregião de Maceió está situado na região do município de Rio Largo com cerca de 3 mil cabeças de porcas criadeiras, conforme Censo 1996, ao que se pressupõe que possam ser mais de uma granja ou fazendas da sua criação nas proximidades do vale do rio Paraíba do Meio, ao passo que, dos outros porcos quase adultos ou semiadultos, a sua maior população ou rebanho estão situados no município de Marechal Deodoro. Neste caso o município de Pilar tem uma população muito reduzida composta apenas por 20 porcas parideiras e 80 porcos em crescimento ou adultos. No Censo IBGE 2017 esse número passa para 112 cabeças, não se distinguindo se macho ou fêmea, criados em 3 estabelecimentos rurais.

QUADRO 9 – MICRORREGIÃO DE MACEIÓ—1996

MUNICÍPIOS	Porcas Criadeiras	Outros Porcos	Vacas Ordenhadas	Leite (em litros)
Barra de Santo Antônio	18	21	68	38.579
Barra de São Miguel	-	156	-	-
Coqueiro Seco	90	91	8	3.229
Maceió	130	385	650	415.679
Marechal Deodoro	480	2.587	498	288.578
Paripueira	40	28	55	34.486
PILAR	20	80	570	293.254
Rio Largo	3.000	180	162	86.335
Santa Luzia do Norte	250	105	153	57.720
Satuba	82	192	438	149.468
FONTE: (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE ALAGOAS. 1996. p. 161)				

Quanto à quantidade de vacas ordenhadas no Pilar chegamos a verificar a ocorrência de 570 vacas e uma produção de 293.254 litros de leite, segundo podemos ver no quadro acima, colocando-se o Pilar na condição de segundo lugar na produção total de leite na sua microrregião, perdendo só pra Maceió com seus 415.679 litros. Já no Censo IBGE 2017, o município aparece com 70 cabeças de vacas ordenhadas produzindo 201 mil litros de leite em 7 estabelecimentos rurais. É importante aqui registrar a existência de dois estabelecimentos industriais de beneficiamento do leite e seus derivados: a **Fábrica Laticínio Pajuçara**, com

suas instalações na Fazenda Flor do Paraíba, e a **Philar Fabricação de Laticínios Eireli**, na Fazenda Pilarzinho, ambas vizinhas e situadas nas proximidades da zona urbana.

QUADRO 10 – PILAR: SETOR PECUÁRIO, 2017

			Estabelecimentos
Bovinos	5.320	-	30
Vacas Ordenhadas	70	201 mil litros de leite	07
Galináceos	2 mil cabeças	-	13
Ovos	-	17 mil dúzias	07
Ovinos	72 cabeças	-	05
Suínos	112 cabeças	-	03
Caprinos	80 cabeças	-	06
FONTE: (IBGE: CENSO AGRO 2017)			

A pesca é outra atividade econômica desenvolvida pelas tradicionais comunidades de pescadores, onde a pesca do bagre, da tilápia, e da carapeba. Além dos raros camarões e siris, em função dos elevados índices de poluição contidos na Laguna Manguaba, em que a maioria dos municípios que fazem parte daquele contexto lagunar, os quais nem sempre tem sistema de tratamento de esgotos, sendo geralmente lançados na lagoa prejudicando o meio ambiente.

O comércio no município está distribuído nos dois pequenos polos comerciais – um localizado na parte baixa da cidade, sua região de origem e Centro [mais administrativo que comercial], e o outro na região da Chã do Pilar, localidade na qual se pode encontrar um “corredor comercial”, a começar da Praça Nossa Senhora da Graça seguindo até a Escola Municipal Professor Arthur Ramos (CAIC). Neste “corredor” há uma imensa variedade de lojas: de roupas, calçados, lojas de relógios, padarias, de móveis, farmácias, papelarias, funerária, de material para construção civil, cabeleireiros, bebidas, produtos de limpeza, avícolas, mercadinhos, supermercados, vidraçarias etc., além de vendedores nas calçadas da cidade e na parte frontal do Mercado Público Municipal.

Quanto à produção de pescado, segundo dados do IBAMA (2000), Maceió participa com 16% da produção do Estado, que são 7.713,1 toneladas, Marechal Deodoro com 3,9%, Coqueiro Seco com 2,8%, Santa Luzia do Norte com 1,9%, Barra de São Miguel com 1,4%, e o município do Pilar com 1,8%. Todos estes totalizando 27,8% de toda a produção de pescado no Estado de Alagoas.

Ilustração 7 – Pilar: Vista parcial da laguna Manguaba



FONTE: (INVENTÁRIO PILOTO DE OFERTA... 2004/05. P. 85)

O bagre tem, nos municípios do Pilar (17,6%) e Marechal Deodoro (14,3%), os seus maiores produtores à nível estadual, de onde se criou a famosa festa ou “Festival do Bagre do Pilar”, uma já referência cultural famosa, identitária para o povo da cidade, cheia de recordações e memórias a esse respeito.

QUADRO 11 – REGIÃO DAS LAGUNAS: MICROS E PEQUENAS EMPRESAS/TURISMO

MUNICÍPIOS	Maceió	Marechal Deodoro	Barra de S. Miguel	PILAR	Coqueiro Seco	Santa Luzia do Norte
EMPREENDEIMENTOS						
Pequenos Hotéis e Pousadas	44	27	08	04	-	-
Agências de Turismos	141	-	-	-	-	-
Turismo Receptivo	10	-	01	-	-	-
Bares e Restaurantes	163	79	15	11	05	05

FONTE: (INVENTÁRIO PILOTO DE OFERTA.... 2004/05. P. 36)

A atividade turística, segundo o dicionarista Aurélio Buarque de Holanda, traduz-se como “uma viagem ou excursão feita por prazer a locais que despertam interesse”. Este despertamento vem através da apropriação dos patrimônios natural, cultural, histórico, arquitetônico e artesanal e que dependem também da ampliação, da oferta e da qualidade dos serviços oferecidos e de infraestrutura necessários ao setor que tem contribuído para o desenvolvimento mais amplo da economia. Referindo-se ao Pilar, uma região de lagunas, é um dos principais objetos de nossa discussão acadêmica em torno deste município. Neste, um

dos desafios maiores é aproveitar de maneira adequada os recursos naturais, promovendo a geração de emprego e renda assegurando o exercício da cidadania, desenvolvendo a atividade produtiva, valorizando e preservando as nossas raízes culturais identitárias.

Quanto as principais indústrias existentes na região das lagoas até o ano de 2000, observemos o quadro abaixo para melhor podermos avaliar a questão industrial naqueles municípios citados e as transformações ocorridas no setor nos últimos anos.

QUADRO 12 – REGIÃO DAS LAGUNAS: INDÚSTRIAS

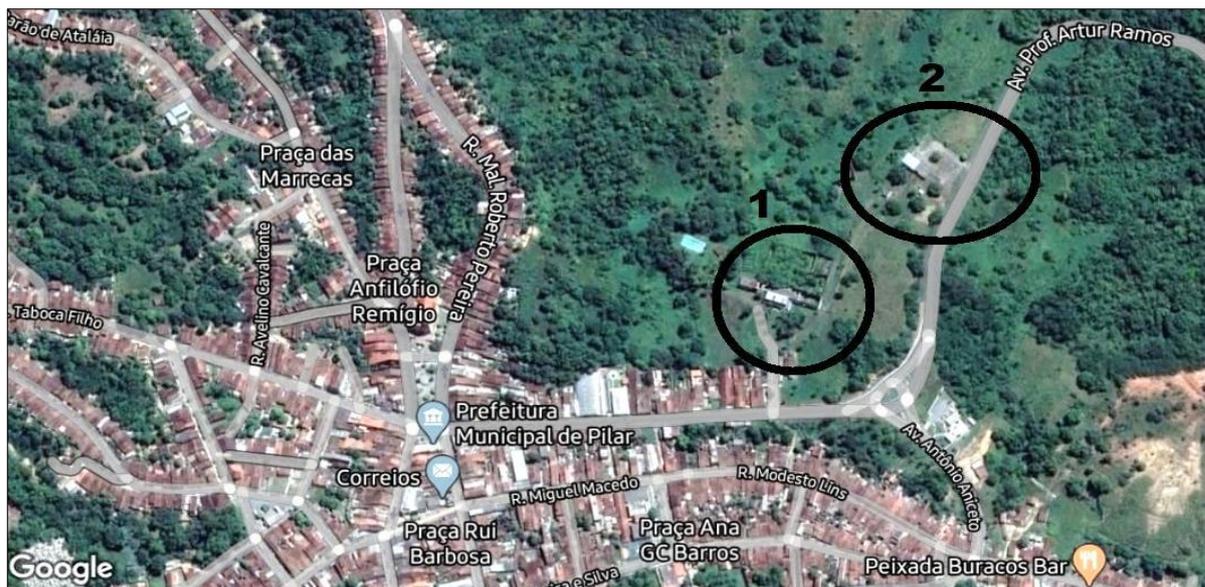
DISCRIMINAÇÃO					
	Municípios	Unidades	Produtos	Empreg	Situação
POLO MULTIFABRIL	Marechal Deodoro	BRASKEN S/A – Unidade PVC	PVC	106	Ativa
	Marechal Deodoro	Cia. Alagoana Industrial SINAL	Vapor d'água, água industrial e ácido clorídrico	49	Ativa
	Marechal Deodoro	GLASTEC – Indústria e comércio de plástico	Tubos de fibra de vidro, conexões e equipamentos	23	Ativa
INDÚSTRIA SUCROALCO OLEIRA	Marechal Deodoro	CIA. Açucareira Central Sumaúma	Açúcar demerara e álcool anidro	1.500	Ativa
	<i>PILAR</i>	<i>Usina Terra Nova</i>	<i>Açúcar Demerara e Álcool Anidro e Hidratado</i>	<i>200</i>	<i>Desativ.</i>
POLO INDUSTRIAL	<i>PILAR</i>	<i>Petróleo Brasileiro s/a PETROBRAS</i>	<i>Gás Natural e Petróleo</i>	<i>137</i>	<i>Ativa</i>
	<i>PILAR</i>	<i>Belminas s/a</i>	<i>Água Mineral (20 L)</i>	<i>38</i>	<i>Ativa</i> ³

FONTE: (INVENTÁRIO PILOTO DE OFERTAS... 2004/05. P. 35)

A Usina Terra Nova está desativada em nível de sua produção industrial desde a primeira metade da década de 1990, mas sua atividade de produção agrícola da cana-de-açúcar continua sendo produzida em larga escala na região do seu tabuleiro e regiões circunvizinhas. Segundo o geógrafo Manoel Correia de Andrade em **Usinas e Destilarias das Alagoas**, referindo-se as usinas instaladas em Alagoas entre 1920 a 1950, ele cita o fato da Usina Terra Nova instalada no município do Pilar que teria como data da sua instalação a partir de 1931, não fazendo nenhuma referência a data de encerramento de suas atividades industriais e que os seus proprietários fundadores teriam sido o Dr. Eurisimio Medeiros, Aristeu Arnaldo Bezerra Cansanção, José Otávio e Rubens Canuto (ANDRADE, 1997).

³ A empresa encontra-se atualmente desativada.

Ilustração 8 – Pilar: [1] Antiga Companhia Pilarense de Aviação e Tecidos; [2] Instalações da Belminas



Fonte: (GOOGLE MAPS, 2020)

Quanto à empresa BELMINAS S/A, conhecida por Dias D'Ávila, de acordo com o diretório de empresas da ECONODATA, a empresa é considerada como de porte micro, sendo uma sociedade anônima fechada do município do Pilar. Fundada em 12 de setembro de 1991. Seus sócios administradores sendo Paulo Roberto dos Santos e Vânia Maria Barboza de Lima. Trabalhando com envasamento de água mineral. Situada na Praça Anfilóbio Remígio⁴, nº 01 A. Presumivelmente, ainda segundo o site, trabalhavam nela de 1 a 10 funcionários. E tendo um faturamento presumido de R\$ 81.001,00 a 360.000,00 por ano (ECONODATA, 2020a).

Ilustração 9 – Pilar: Belminas (Dias D'Ávila)



FONTE: (ARQUIVO DO AUTOR, 2021)

⁴ A Praça Anfilóbio Remígio, situava-se na área da frente da Fábrica de Tecidos. Foi transferida para outro local, em data incerta. Sua placa de identificação encontra-se pregada na parede lateral direita da Escola Municipal Dr. Manoel Ramos, ao lado da Igreja Matriz Nossa Senhora do Pilar.

No entanto, atualmente se encontra desativada desde meados do ano de 2005. A empresa atualmente mantém dois vigias e uma zeladora para a manutenção do prédio. Suas instalações estão construídas nas terras pertencentes à antiga Fábrica de Tecidos do Pilar, cerca de duzentos metros acima do prédio desta antiga fábrica, na Avenida Artur Ramos.

A indústria e beneficiamento do gás natural e da produção de petróleo bruto no município do Pilar na sua região dos tabuleiros são explorados pela Petrobras que dá empregos a centenas de pessoas de forma direta e indiretamente. Segundo portfólio da própria Petrobras intitulado **Energia Limpa – UPGN/ALAGOAS (2003)** “foram investidos cerca de 75 milhões em equipamentos de última geração” em todo o estado de Alagoas, para que seu processamento seja mais eficaz. O gás natural é encontrado na natureza estando associado ao Petróleo ou não, tendo suas características nada extravagantes, visto ser inodoro, incolor e peculiarmente inflamável. A UPGN trabalha em separar as substâncias componentes do gás natural em três produtos principais, sendo eles: “GLP – Gás liquefeito de Petróleo (Gás de Cozinha); Gás Industrial e; Gasolina Natural”. (PETROBRAS, 2003)

Além destes três produtos acima citados, há ainda outros agregados a ela, na qual aquela empresa em 2005, no citado município teria recebido mais de **4,7 milhões de reais** em “royalties” e uma produção de 2 milhões de metros cúbicos de gás por dia, cuja produção abastece a Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN) da Petrobras e a ALGAS com cerca de 400 metros cúbicos e também abastecendo o Estado de Pernambuco com 1,4 milhão de metros cúbicos de gás natural. (PETROBRAS, 2005)

Francisco Diniz Bezerra em seu artigo sobre Indústria em Alagoas, contida na obra **Perfil Socioeconômico de Alagoas**, nos diz a respeito das atividades industriais no Pilar:

Do ponto de vista geográfico, a extração de minerais não-metálicos é mais intensa no município de Rio Largo, gerando 133 empregos formais. Já na atividade de extração de petróleo e gás natural, o município de Pilar (285 empregos) figura como o mais importante na disponibilização de empregos formais nessa atividade. (BEZERRA, 2015, 67)

A ALGAS é uma empresa alagoana responsável pela distribuição do gás natural nos mercados automotivo, residencial, comercial e industrial, principalmente em Maceió. É considerada a fonte de energia limpa preferida dos países mais desenvolvidos por ser considerado o combustível mais nobre, menos poluente e mais seguro que se conhece na atualidade.

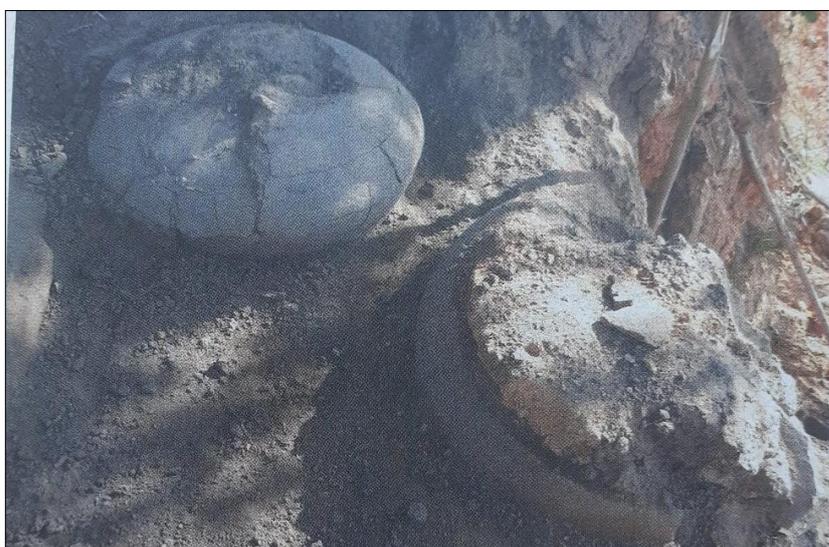
Antes, portanto, da chegada dos portugueses ao Brasil, há aproximadamente 10 mil anos atrás, a área que corresponde ao município do Pilar e demais regiões circunvizinhas eram compostas por pequenos grupos de caçadores e coletores que viviam da caça, da pesca e da coleta de frutos, raízes e plantas ou grupos seminômades compostas por poucas pessoas, no máximo 20, geralmente da mesma família, cuja maior dificuldade deles era a obtenção de alimentos para todos mediante a imposição de limites por causa da rusticidade dos seus equipamentos.

Entre 2.000 e 1.500 anos atrás os grupos de caçadores e coletores que perambulavam pela região nordestina (e até extensiva a outras regiões brasileiras) – (o grifo é nosso) mantiveram muitas características semelhantes as dos grupos de caçadores e coletores mais antigos, mas começaram já a cultivar algumas plantas.

A partir de 1.500 anos atrás os grupos de caçadores, coletores e pré-agricultores começaram a dar lugar aos agricultores ceramistas que eram agrupamentos humanos bem maiores que chegavam a centenas de pessoas, possuíam aldeias, cultivavam roças de milho e mandioca e fumo em suas propriedades, como sociedades semissedentárias onde trabalhavam com a pedra, ossos, madeira, argila (barro) e palha além de saberem lapidar a pedra e construir pilões e machados. (PETROBRAS, 2005. p. 6,7)

Aqueles povos, agora agricultores, usaram a cerâmica para guardar e cozinhar os seus alimentos e alguns destes usaram a cerâmica com o fim funerário, quando enterravam os seus mortos em igaçabas ou urnas funerárias como faziam os tupis ou os marajoaras na Ilha do Marajó (Pará), povos estes que teriam lá vivido antes da chegada dos europeus às Américas que faziam um longo ritual de enterramento dos seus mortos.

Ilustração 11 – Pilar: Urnas funerárias encontradas no sítio Santo Antônio



FONTE: (PETROBRÁS, 2005)

Para os arqueólogos o estudo destas culturas ceramistas faz o cientista capaz de identificar, diagnosticar, ver o estágio cultural em que se encontravam estes ou aqueles grupos humanos e encontrar evidências da sua existência e estudá-los cientificamente.

Em se tratando do período de tempo classificado como Idade Moderna, quando os portugueses chegaram ao território brasileiro em 1500, passaram-se mais de três décadas para a Coroa perceber que seria necessário povoar a terra, caso contrário, perderiam espaço para nações concorrentes, como por exemplo, a França. Já neste período, estava começando a se consolidar gradativamente o trabalho não-escravo dos indígenas na retirada da madeira pau-brasil, tanto por portugueses quanto por franceses principalmente, tendo como forma de pagamento o escambo, que era o pagamento com mercadorias europeias, coisas novas e nunca vistas pelos nativos americanos.

Mércio Pereira Gomes corrobora com isto quando diz na sua assertiva:

Nos primórdios do relacionamento econômico, a troca era feita pelo escambo de bens – facas, machados, espelhos e chapéus por toras de pau-brasil, xerimbabos e alimentação, além de uma boa companhia feminina, troca esta que pode ser analisada como sendo mais ou menos equilibrada, na proporção das respectivas valorizações culturais dos bens de uso. Entretanto, logo que a prevalência de forças pendeu para o lado dos europeus (no caso, os portugueses), a determinação para forçar os índios ao trabalho alienado, escravizá-los, ou reduzi-los a viver em aldeias de onde poderiam ser conscritos ao trabalho por pouco retorno, tornou-se imperativa. (GOMES, 2012. p. 425)

A este tipo de trabalho de exploração indígena deste início da “descoberta”, que em si foi uma invasão do território por parte dos portugueses, daríamos o nome, atualmente, de “situações análogas à escravidão”, após isto, veio a escravização propriamente dita.

Toda a costa brasileira era povoada por indígenas das línguas Tupis-guaranis e no seu interior por uma série de outras tribos indígenas, que não eram Tupis-guaranis. Foram eles os primeiros habitantes destas terras, sendo imperioso frisar que todo o litoral da Capitania de Pernambuco, e por consequência o de Alagoas, era sumariamente ocupado pelos índios Caetés⁵. Toda esta região foi um campo de batalha na guerra contra estes mesmos Caetés. E aos poucos indo esmorecendo, sentiram-se forçados a se retirar rumo sertão adentro ou ao enfrentamento direto aos colonizadores portugueses (DUARTE, 1947).

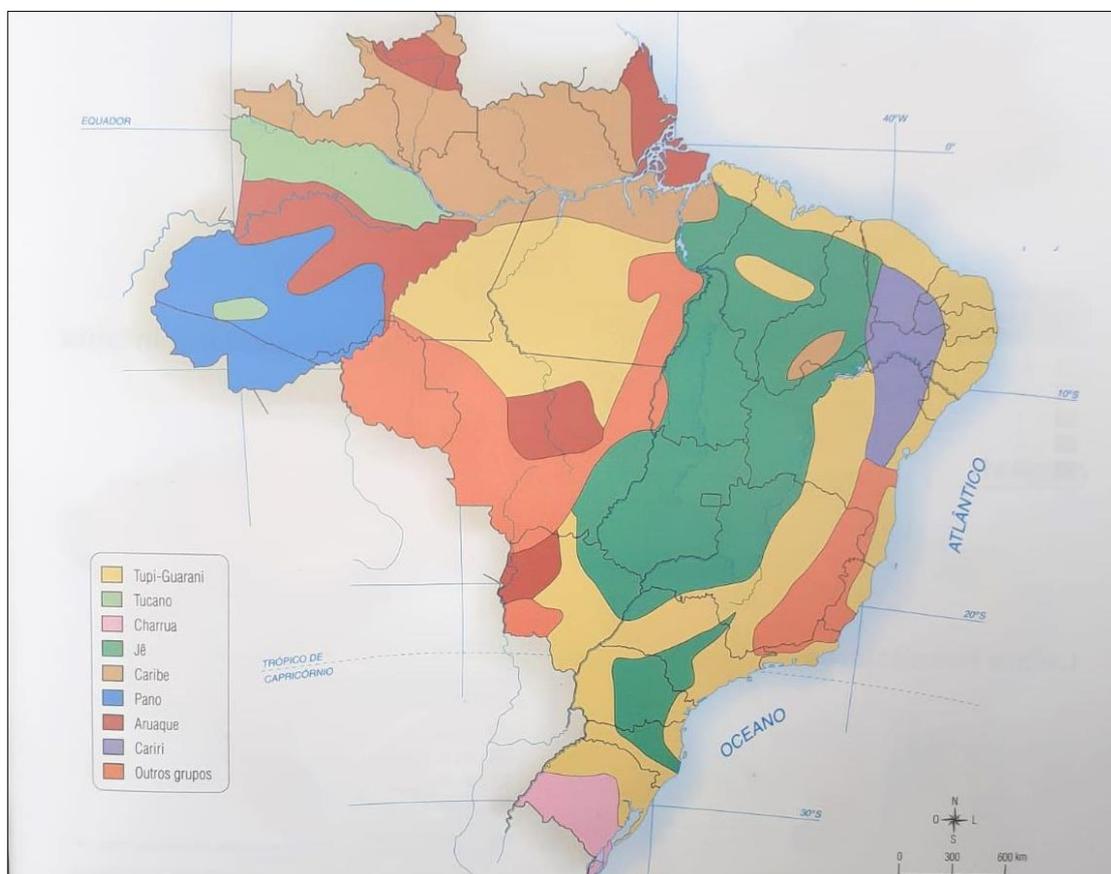
⁵ “Os Caetés eram muitos numerosos e aguerridos, além de serem ótimos navegadores. Situavam-se da margem esquerda do rio São Francisco até a ilha de Itamaracá”. (GAMA, José Bernardo Fernandes. Memórias Históricas de Pernambuco. Volume I. Recife.. Tip. de M. F. De Faria, 1844-48)

Amaro Hélio Leite da Silva, em sua obra **Trabalho Indígena na Formação das Alagoas (Século XIX): os índios das matas nas falas e relatórios oficiais** ressalta que:

Thomaz Espíndola fala de índios que habitavam as terras das Alagoas. São os Caetés do litoral, os pitiguarés de Porto Calvo, abacatiães das ilhas do rio São Francisco, além dos aconãs, coriris, caropotós e cairiris, que habitavam as proximidades desse mesmo rio (ESPÍNDOLA, 2001, p. 191). Eram os índios do passado, os primeiros povos das Alagoas, mas eram povos selvagens, ferozes e canibais, que deveriam ser domesticados pelos “nossos” da civilização. (SILVA, 2015)

O indígena brasileiro, especificamente os Tupis-guaranis, não se adaptava às condições de trabalhos a que os portugueses requeriam deles, devido estarem acostumados a simples prática da caça, da pesca, da coleta de frutas e da agricultura de modo que desse para o dia, se organizando somente o suficiente para ter a sua própria subsistência. Quando começavam a faltar os bens naturais nas áreas em que estavam ocupando, se preparavam para outra migração, temporária ou permanente.

Ilustração 12 – Nações indígenas do século XVI



FONTE: (CALDINI; ÍSOLA, 2009. p. 63)

Eles derrubavam árvores e faziam a queimada para preparar o terreno para o plantio de seus produtos: feijão, milho, abóbora, e principalmente a mandioca, que era fortemente utilizada para a produção da farinha, alimento básico da colônia. Tudo era preparado para o consumo próprio.

Só nos anos iniciais, entre 1500 e 1535, a principal atividade econômica era a extração do pau-brasil para a exportação, obtida mediante troca com os índios. A partir disso, começou uma política agressiva com o indígena. Com a implantação da cana-de-açúcar, o europeu colonizador começou a enxergar o natural da terra não mais como um simples trabalhador que sempre lhe deu lucro através do escambo do pau-brasil e de outras mercadorias, ou do próprio trabalho na atividade açucareira. Não entrava na mentalidade do colonizador europeu o porquê do índio viver nessa aparente ociosidade (quando eles já teriam realizados na sua tribo todas as tarefas necessárias ao seu convívio diário, ou caçando, ou pescando, ou coletando, o restante do seu tempo poderia ser utilizado da forma com que cada um achasse melhor fazer), e na cabeça do colonizador europeu isso era uma total perda de tempo, que poderia ser melhor utilizado ao seu favor, aumentando a sua margem de lucro; disto se constrói o falso mito da “preguiça indígena” tão popularmente disseminado.

Como os nativos não aceitaram essa lógica do capital mercantil visto não estarem preocupados em acumular riquezas, daí a resistência indígena a esse tipo de trabalho semiescravo, e depois escravo, que foi imposto a eles mais tarde. Alguns deles não se submeteram e migraram sertão adentro, outros enfrentaram diretamente os portugueses. O incidente ocorrido com o naufrágio da caravela que transportava o Bispo Dom Pero Fernandes Sardinha que estava indo do Brasil em direção a Portugal, em 1556, foi o que faltava para quebrar de vez a relação, digamos, “amena”, que os portugueses tinham com os índios que, daí por diante, tanto o Estado Português quanto a Igreja Católica decretaram a “guerra justa”. Os portugueses disseram que os índios Caetés capturaram o navio e num ritual de antropofagia, sacrificaram o bispo e toda a tripulação. Não tardou para Portugal começar um grande extermínio de índios no Brasil, em especial aqui em Alagoas. Os Caetés foram dizimados. Cicero Péricles de Carvalho ressalta que “dos [cerca de] 80 mil, metade deles fugiram para os sertões, de 20 a 30 mil foram escravizados, e os demais, mortos. Vale ressaltar a participação nesse extermínio e escravização, de algumas tribos que eram inimigas dos Caetés”. (CARVALHO, 2016. p. 43).

Assim, o nativo deixou de ser um “ser exótico” para se transformar em um ser bizarro, que deveria trabalhar forçado para o enriquecimento do europeu português. A caçada começa e, como disse Darcy Ribeiro:

Seguindo este raciocínio, supomos que aqueles 5 milhões de indígenas de 1500 se teriam reduzidos a 4 milhões um século depois, com a dizimação pelas epidemias das populações do litoral atlântico, que sofreram o primeiro impacto da civilização pela contaminação das tribos do interior com as pestes trazidas pelo europeu e pela guerra. (RIBEIRO, 1995. p. 143)

A política a partir deste momento seria a de Aldeamentos, também chamada de Missões. Suas terras seriam tomadas e aqueles que não resistissem podiam se juntar, subjugado, em algum Aldeamento.

Os Aldeamentos eram áreas nas quais se organizavam uma espécie de Missão controlada pelos padres. Para lá eram levados todos os indígenas de diferentes etnias, de uma ou várias áreas, e mantidos debaixo da tutela de um padre (missionário, frei) da Igreja Católica para que fossem catequizados e sutilmente “europeizados”. Foram proibidos de praticarem suas danças, músicas e rituais, e em alguns deles eram proibidos de andarem nus, ter mais de uma esposa, de praticarem o canibalismo e a partir daquele momento em diante adotarem o modo de vida do colonizador, abrindo mão da sua língua, costumes e tradições tribais. Como nos Aldeamentos se misturavam várias etnias, conseqüentemente havia vários líderes de tribos. No entanto, era levantado apenas um líder, também chamado de “capitão brasileiro”, pelos holandeses. Este seria um representante da aldeia junto com o missionário, seu líder de fora que era o padre.

Adriaen Van der Dussen diz que

Além do capitão brasileiro [índio], foi posto em cada aldeia um capitão holandês [missionário] que os regem a eles e aos seus principais; a sua maior atribuição é animá-los para o trabalho e dirigi-los na melhoria das plantações e conceder-lhes permissão para trabalhar para senhores de engenho, verificando que não sejam vítimas de enganos e que o seu trabalho lhes seja pago. (DUSSEN, 1639)

Havia, com os Aldeamentos, certa relação entre os aldeados e as autoridades portuguesas. Com a catequização, os índios se tornavam, também, súditos do rei.

Mônica Costa Santos, em sua dissertação de Mestrado em Educação Brasileira – UFAL, sob título **Missionários de Letras e virtudes: a pedagogia moral dos franciscanos em Alagoas nos séculos XVIII e XIX**, demonstra que em 1633 o frei Manoel da Encarnação envia uma carta ao rei de Portugal relatando sobre “as opressões e moléstias, e desconcertos”, aos quais eram submetidos os índios da Aldeia de Santo Amaro [ou seja, a atividade missionária já havia começado bem antes naquela localidade], uma aldeia de meia légua de terras que os indígenas haviam comprado a Diogo Soares que, por ter poucos escravos, fez acordo com os índios para uma transação entre eles (SANTOS, 2017. pp. 96-8). Seria “doadá” meia légua de terras por uma quantidade de lenha anual para os engenhos por um período de tempo determinado, além de trabalhos em seus engenhos. (DIÉGUES JR, 1949. p. 75).

Adriaen Van Bullestrat em seu relatório **Notas do que se passou na minha viagem, desde 15 de dezembro de 1641 até 24 de janeiro do ano seguinte de 1642** nos faz saber mais algumas informações sobre o Aldeamento de Santo Amaro:

Fui certificado de que os brasilianos que até há pouco moravam em Santo Amaro, lugar situado a uma hora ou pouco mais do acampamento, tinham mudado de local de residência, passando para as proximidades do engenho do Sr. Cloet, e isto apenas por iniciativa de seu Capitão Heyndrick, que cultiva um partido de cana não a este pertencente, mas ao engenho de Lucas de Abreu [...]. (BULLESTRAT, 1642. p. 174).

Estas coisas aconteceram em 1642, sendo todo o Aldeamento deslocado para as terras de um engenho na Alagoa do Norte (Santa Luzia do Norte). Em relatório do ano seguinte (1643) consta que foram de “10 a 12 famílias de brasilianos” (WALBEEK; MOUCHERON, 1643. p. 130).

Bullestrat (1642, p.174) provavelmente referindo-se aos moradores da Alagoas do Sul (atual Marechal Deodoro), nos informa que “pelos moradores foi pedido que os brasilianos [aldeados] voltassem a residir em Santo Amaro, porque eles conhecem muito bem todos os caminhos e passagens e sempre prestaram grandes serviços contra os salteadores [...]”. E ainda acrescenta:

À tarde dirigi-me à cavalo para a arruinada aldeia de Santo Amaro: verifiquei que a capela em parte está conservada, mas as palhoças dos brasilianos estão inteiramente arruinadas [...]; a aldeia de Santo Amaro é bem situada e tem boas terras para a plantação de roçados e para tudo o mais necessário ao sustento dos brasilianos. (BULLESTRAT, 1642. p. 178)

Somos assim, informados que lá havia uma capela que está disposta de uma maneira um tanto conservada e que as suas terras eram boas para todo o roçado.

No ano de 1643, os aldeados estando residentes em Alagoa do Norte, receberam uma ordem de retirada de volta às suas terras “mas por causa da sua fraqueza, não ousam residir em Santo Amaro, salvo se se mantiver ali constantemente uma força de trinta ou quarenta soldados” (WALBEEK; MOUCHERON, 1643. p. 130). É provável que tenham retornado, tendo em vista Diégues Júnior afirmar que a “aldeia ainda existia em 1749, nela morando religiosos capuchinos de Santo Antônio” (DIÉGUES JR, 2006. p. 75).

Houve também mais assolações e opressões aos aldeados por algum tempo a partir de 1669, por conta de Cristóvão Berenguer, “que entrou na aldeia por dote de casamento”. Segundo Diégues Júnior, esse dote foi proveniente de sua união matrimonial, em 1669, com D. Florência, viúva de Gabriel Soares. Berenguer possuía umas posses na Capitania de Pernambuco e, por mãos de seu procurador, que incluiu na transação o papel da meia légua de terras dos índios, as vendeu a Gaspar de Araújo, homem muito rico. Este, por sua vez, ao tomar posse de suas “supostas terras”, leva para as terras do Aldeamento de Santo Amaro, gado para criar, causando muita confusão e desordem. Após a morte de Gaspar, sua esposa Catarina de Araújo continua com o negócio de criar gado naquela área territorial. (DIÉGUES JR, 1949. p. 75).

Ainda, Abelardo Duarte retratando sobre a Aldeia de Santo Amaro, nos informa que existiam, em 1862, 735 almas, sendo elas compostas por índios cariris e xucurus [xucurus]. (DUARTE, 1968. p. 119). Estes índios, habitantes dessa aldeia foram, certamente, resultado dos muitos descimentos que ocorreram ainda nos anos iniciais da sua formação, bem como, talvez, alguns raros caetés que, na grande luta de extermínio dos Caetés, devido ao caso do Frei Sardinha, se renderam aos portugueses, primeiramente como escravos para logo depois se tornarem aldeados, tornando um aldeamento misto. Daí se subentender que os cariris e chucurus prevaleceram no Aldeamento de Santo Amaro, em Pilar, aparecendo no Almanak de Alagoas de 1891 como sendo bem povoado.

1.4.2 Início da povoação [colonização] das terras do Pilar

Voltemos agora a atenção ao início da colonização, referentes ao espaço territorial das Alagoas, especificamente a Alagoa do Sul, de onde sairá a povoação de Pilar até seu progressivo desenvolvimento se tornando Vila e pouco tempo depois uma cidade emancipada.

De acordo com Francisco Carlos Teixeira da Silva, em seu trabalho **Conquista e colonização portuguesa: o Brasil Colônia – 1500/1750** percebemos que Dom João III (1521-1557), rei de Portugal, viu a necessidade de dar um impulso na povoação de suas novas terras, ou seja, colonizá-las para não perdê-las para outras nações. Assim, a Coroa, a partir de 1534, divide suas terras em 15 longas faixas paralelas à linha do Equador, começando da Costa Atlântica seguindo até os limites incertos e imaginários do Tratado de Tordesilhas. Estas eram as chamadas Capitânicas Hereditárias, doadas aos “amigos” do rei, que eram os fidalgos da pequena nobreza e os funcionários da burocracia monárquica, muitos da camada burguesa, visto os da alta nobreza só se interessarem mais pelo comércio de mercadorias das Índias com seus produtos caríssimos e bem comercializáveis em toda a Europa, e por terras no Reino Português. (SILVA, 1990. pp. 56-57)

A Capitania de Pernambuco foi doada a Duarte Coelho Pereira, que foi seu primeiro capitão donatário⁷, certamente por causa de seus muitos feitos para a Coroa. Ronaldo Vainfas, em seu **Dicionário do Brasil Colonial – 1500-1808**, diz que Duarte Coelho, sendo um grande militar de carreira, serviu na Índia de 1509 a 1527, viajou pela Ásia, passando pela Indochina, Tailândia e China, atuou em portos na África, esteve em missão na França, recebeu em 1534, da parte do rei, a doação de 60 léguas de costa nos atuais estados de Pernambuco e Alagoas, a maior Capitania das terras brasileiras (VAINFAS, 2000).

Na parte sul da Capitania de Pernambuco ficava uma porção de terras que, por suas riquezas em águas, rios e lagoas, ficou conhecida como Alagoas, a Província de Alagoas. Terras mais ao sul que eram, por assim dizer, esquecidas pelas autoridades políticas da época.

As Capitânicas para que fossem melhores administradas e, estrategicamente povoadas, foram divididas em porções menores chamadas de Sesmarias, que eram um sistema de distribuições de terras baseado no modelo português, sendo frações menores de terras dentro de uma Capitania. Ao receberem, os sesmeiros tinham o direito de explorá-las economicamente fazendo com que houvesse povoamento e produção, disso só pagando ao Capitão Donatário da Capitania unicamente a décima parte da produção como tributação.

Conforme Moacir Santana, pelo donatário da Capitania de Pernambuco, na época, Matias de Albuquerque, foi doada a Diogo Soares da Cunha, em 5 de agosto de 1591, uma sesmaria de cinco léguas de terra ao longo de parte do litoral, indo de Pajussara à foz do rio

⁷ “O donatário era um grão senhor investido de poderes feudais pelo rei para governar sua gleba de trinta léguas de cara. Com o poder político de fundar vilas, conceder sesmarias, licenciar artesãos e comerciantes, e o poder econômico de explorar diretamente ou através de intermediários suas terras e até com o direito de impor a pena capital”. (RIBEIRO, Darcy. O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil. São Paulo: Companhia das letras, 1995. p. 87).

São Miguel, com sete léguas adentrando para o interior (SANTANA, 2010). Diogo Soares recebe as terras, pesando nele a responsabilidade de povoar sua Sesmaria e começa com a fundação da povoação de Madalena em 1596, chamada depois de Alagoas e por fim de Marechal Deodoro. É a partir desta cidade que surgirá às margens da lagoa Manguaba um pequeno povoado, o povoado das terras do Engenho Velho, o mais antigo engenho das terras do Pilar, fundado por Gabriel Soares da Cunha, filho de Diogo Soares, já no início do século XVII.

Voltaremos assim a atenção para o desenvolvimento deste território. Vale destacar três estágios que uma povoação pode passar ao longo do seu desenvolvimento social e urbano, o que seria também desenvolvimento em sua condição territorial e mesmo administrativa para se chegar a se tornar cidade. Estes três estágios são: primeiro, Povoado, seguido de Freguesia [Distrito], e depois Vila [o que seria uma espécie de antessala para Cidade], ainda que nem sempre siga esta ordem. (ROQUETTI; GALIANO, 2011. p. 11)

1.4.3 Pilar: um povoado resultado de um engenho – (Início do século XVII ao ano 1854)

O primeiro estágio é o momento embrionário chamado Povoado, no caso o “pilarense” que nasce de um engenho de açúcar. Povoado é um “pequeno aglomerado rural ou urbano, sem autonomia administrativa; em geral, centro da sede de um município”, também classificado como “lugar ou sítio no qual já se formou uma pequena população ou um pequeno núcleo de habitantes” (ROQUETTI; GALIANO, 2011. p. 203). Assim, um povoado é inteiramente dependente de outra localidade por não ter autonomia administrativa. O povoado “pilarense” era território antes pertencente à Vila de Santa Maria Magdalena do Sul (atual Marechal Deodoro).

Algumas cidades do mundo antigo têm suas lendas de origem. Tomemos como exemplo a cidade de Roma. Dois irmãos gêmeos ainda criancinhas, Rômulo e Remo, foram jogados no rio Tibre (Itália) para morrerem, dali uma loba os salva e os cria como se fossem seus filhotes; ao se tornarem adultos, em uma disputa fútil Rômulo assassina seu irmão Remo, logo em seguida tornando-se rei fundador de Roma (BRANDÃO; OLIVEIRA, 2015. pp. 27, 28). A única verdade nesta história é o nome do seu primeiro rei, Rômulo, o resto não passa de folclore. Lendas assim trazem uma explicação surreal e ao mesmo tempo em que apaixonante para seus “crentes locais”. Pilar tem sua lenda de criação de seu nome, assim como da origem da atual padroeira da cidade.

Moacir Santana discorre sobre uma lenda de criação tanto da cidade quanto do nome do Pilar – lenda esta que é comum na cidade.

Reza a tradição popular que certa ocasião foi achada sobre um pilar, pelos moradores do povoado, uma imagem de Nossa Senhora, que se levou para uma capela, sendo depois novamente encontrada no mesmo local, fato interpretado pelos naturais, como uma espécie de advertência para a edificação naquele lugar, do povoado que veio por isso a ser denominado PILAR [...]. (SANTANA, 2010. p. 13)

Nilza Maria Botelho Megale em **Cento e doze invocações da Virgem Maria no Brasil: história, folclore e iconografia** mostra uma história que dá base para esta versão da lenda citada acima. Segundo ela, em Saragoza, Espanha, existe a lenda da construção da Igreja de Nossa Senhora do Pilar [em Saragoza]. Conta-se que, por conta da grande perseguição aos cristãos na Judeia ainda no século I, os apóstolos de Jesus Cristo saíram pelo mundo a pregar o evangelho. Coube ao apóstolo São Tiago, o Maior, evangelizar a Espanha, antes, indo pedir licença e a bênção de Maria, mãe de Jesus (o que os demais também o fizeram). Ela diz que ao chegar ao seu destino, construiu uma igreja em sua memória. Ao chegar a Saragoza, conseguiu converter oito discípulos. Às margens do rio Ebro, Maria, com uma hoste angelical, aparece a Tiago e seus discípulos, à noite, quando saíram a oração. Vale ressaltar que, conforme a lenda, Santa Maria ainda estava viva tendo sua residência na Judeia.

Pondo-se de joelhos, viu a Virgem Santíssima entre um coro de anjos, sentada num pilar de mármore. Chamando a si o santo apóstolo, a Mãe de Deus mostrou-lhe o lugar onde queria que fosse edificada a sua igreja e disse-lhe que conservasse aquela coluna e a colocasse no altar do templo, pois aquele pilar permaneceria ali até o fim do mundo. (MEGALE, 1986. p. 302).

No início do século XIX, o espanhol José de Mendonça Alarcão Ayala, dono do Engenho Velho, sabedor desta lenda, trouxe uma imagem de uma santa (Nossa Senhora do Pilar) para o povoado do Pilar. Esta caiu na graça do povo e se tornou a padroeira da cidade.

Na verdade, Pilar nasceu em berço de engenho de açúcar, mergulhado no doce “amargo” do mel da cana-de-açúcar. Certamente houve a participação de pescadores, devido a lagoa Manguaba ser um vasto campo de renda, rica em diversidade de pescados, daí os pescadores provavelmente fazerem algumas palhoças para suas pescarias. No entanto, o mais certo e pontual é que o seu nascimento se deveu à instalação de um primeiro engenho de açúcar, o chamado Engenho Velho que abriu as vias do povoamento deste chão fértil à vida

voltada ao trabalho braçal e fabril da cana-de-açúcar por muitas mãos escravas trazidas forçosamente de países africanos.

Gabriel Soares da Cunha, funda seu primeiro engenho, conhecido por Engenho Velho, designação dada a partir da construção do seu segundo engenho, chamado de Engenho Novo, às margens do rio Paraíba, distando aproximadamente 5 quilômetros do centro da cidade. Este primeiro engenho foi construído nas terras onde, na atualidade, se encontra a Escola Estadual Oliveira e Silva (construída pelo governador pilarense Costa Rego), situada no bairro também chamado Engenho Velho.

Moacir Medeiro de Santana em sua obra **Pilarenses Ilustres**, relata que este primeiro engenho “denominava-se ‘São Gabriel’, depois passou a se chamar ‘Nossa Senhora da Conceição’ e, finalmente ‘Velho’, do qual ainda restavam vestígios em 1891”. (SANTANA, 2010. p. 15). Chamou-se de São Gabriel por ser o santo da sua devoção. Continuando seu texto, Moacir Medeiros Santana vai relacionado os nomes dos homens que se tornaram proprietários deste Engenho Velho e do Engenho Pilar, após Gabriel Soares.

O primeiro nome que aparece é o de Domingos Rodrigues Azevedo, já na primeira metade de século XVII, registrado, conforme o autor citado, nos relatos dos holandeses. Aparentemente, ele e familiares possuíram estes engenhos por aproximadamente 100 anos.

Nos anos que se seguiram, nenhum outro nome aparece a não ser a partir da segunda metade do século XVIII, ou seja, de 1750. Seu novo dono passou a ser o Juiz Ordinário de Alagoas, Matheus Casado de Lima, também senhor do Engenho Pilar. Falecendo em 1788, seu filho José Casado de Lima continua no engenho, vindo a falecer em 1827.

Não nos é apresentado como, mas, o engenho, ou melhor, os engenhos Velho e Pilar, já pertenciam aos senhores Dr. Inácio Acioli de Vasconcelos, Francisco Frederico da Rocha e Francisco de Paula Monteiro. Estes os venderam a José Mendonça Alarcão Ayala. Já em 1831 o dito Engenho pertencia ao tenente-coronel José de Mendonça de Matos Alarcão Ayala⁸ e a sua mulher Dona Felicidade Perpétua de Mendonça, que o vendeu em 20 de novembro de 1839 ao coronel Domingos José da Costa Agra e sua mulher D. Maria Nazaré Ribeiro. (SANTANA, 2010).

Diégues Júnior (2006, p.70) fala que “nas terras do Engenho Velho novos engenhos foram criados, subdividindo as primeiras terras aparecem os engenhos Pilarzinho, Pilar, Grajaú de Baixo, Grajaú de Cima, Lamarão”.

⁸ Um dos seis filhos de José de Mendonça de Matos Moreira.

Quanto ao Engenho Novo, Moacir Santana diz que não foi Gabriel Soares que o levantou, antes herdou de seu sogro, Henrique de Carvalho. Já “em 1811, o engenho ‘Novo’ pertencia a Joaquim dos Santos Rego, José Joaquim Cardoso, Manoel Joaquim de Araújo Lima, e a 7 de agosto daquele mesmo ano de 1811, foi vendido a João Manoel Rodrigues, ‘este morador nos Grigórios’” (SANTANA, 1910. p.18). Em suas terras se originaram ainda outros engenhos: Flor do Paraíba, Oriente, Mumbaça, Terra Nova etc. (INALDO, 2019. p. 20)

O que se pode perceber na história dos engenhos do Pilar é que aparecem pelo menos três nomes principais que se sobressaem a outros nomes ligados aos engenhos e que têm certa significância, por estarem todos ligados, de algum modo a acontecimentos pontuais na história pilarense sendo seus protagonistas: Gabriel Soares, Mateus Casado e José Ayala.

O primeiro foi Gabriel Soares, Alcaide-mor⁹ da antiga Vila de Marechal Deodoro, tendo sua importância na história por ter sido o fundador do Engenho Velho, embrionário da história da futura cidade do Pilar, além de atribuir-se a ele a edificação do Engenho Novo, propriedade herdada de seu sogro.

O segundo personagem da história do Pilar foi Mateus Casado de Lima, que teria erguido uma pequena capela para o seu Engenho Pilar e “tornado” São Mateus, santo de sua devoção, como o primeiro padroeiro da cidade. Esta capelinha do engenho com o passar dos anos foi cedendo lugar ao erguimento de uma igreja maior que pudesse abrigar não apenas os devotos do engenho, mas também outros que foram se aglutinando em seu entorno, que mais tarde se transformaria na atual Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar, esta atual padroeira do município, projeto este idealizado pelo frei Caetano de Messina Sobrinho em 1879.

O terceiro grande nome desta lista associada à história do Pilar foi José de Mendonça de Matos Alarcão Ayala, figurando como o fundador do povoado, atribuindo-lhe a grande façanha de ter trazido a imagem de Nossa Senhora do Pilar, santa de sua devoção trazida de Saragoza (Espanha) e ter ajudado no processo de edificação do grande templo católico.

Sabe-se que, a maioria dos engenhos que existiram no Pilar eram engenhos movidos a roda d’água e quando não, utilizavam-se engenhos movidos a tração animal, onde além dos seus canaviais verdejantes, dado a fertilidade do seu solo de massapê, além do abastecimento de lenha para o processo de cozimento da cana. Todos eles baseados no uso da mão de obra escrava africana, onde se sobressaia a pujante Casa-Grande, símbolo do poder e da riqueza de seus proprietários, a Capela ou pequena igreja, visto cada engenho ter a sua, com os santos de maior devoção de cada família, além de uma senzala que abrigava grande parte da

⁹ O **Alcaide-mor** era uma espécie de governante local. O termo “mor” carrega o sentido de caráter militar.

população escrava em condições de vida, geralmente, péssimas ou deploráveis. Além disso, se tinha o engenho propriamente dito, lugar onde estavam instaladas as moendas, os tachos, as caldeiras, a casa de purgar onde se fazia o processo de beneficiamento do açúcar com suas fôrmas e demais equipamentos necessários a sua produção e beneficiamento.

A organização social do engenho de açúcar estava toda ela centralizada: na mão-de-obra escrava africana, força de trabalho predominante enquanto perdurou a escravidão; o purgador e demais trabalhadores livres que eram: o mestre do açúcar, que era uma espécie de engenheiro conhecedor do processo de produção do açúcar, o transportador do açúcar até o porto mais próximo e outras pessoas envolvidas no comércio e contabilização das despesas ou lucros dos seus senhores.

Contava ainda a atividade açucareira com o sistema de transporte, geralmente precário, de canoas e embarcações, assim como também o carro de boi, ou mais tarde, as ferrovias (o que não ocorreu no Pilar, aliás, prejudicou seu comércio), para levar o açúcar até os portos e à sua devida exportação. Os negócios do açúcar envolviam uma enorme capacidade de capital disponível para que houvesse sempre reinvestimento na sua produção, que ia desde o melhoramento genético da cana ou espécies mais adaptadas as nossas condições ambientais, os enormes investimentos em compra de mão-de-obra escrava e de equipamentos e tecnológicos envolvidos no seu processo de melhora na produtividade, a depender também das suas oscilações de preços no mercado internacional e questões outras, típicas de uma agricultura de exportação dependente.

A organização do espaço arquitetônico e social sempre seguia a mesma dinâmica de poder na construção, principalmente da Casa-grande. Nas palavras de Douglas Apratto, em **Caminhos do Açúcar: Engenhos e Casas-grandes das Alagoas**, a Casa-grande era:

[...] Imponente e sólida, construídas em estratégica posição, levando em conta a elevação do terreno, o privilégio da paisagem, a segurança da família e o fácil acesso ao engenho, tinha sob seu absoluto domínio todo o complexo arquitetônico e social que compunha o conjunto sistêmico das grandes propriedades açucareiras da região.

Em torno da casa estavam a capela, o engenho, o barracão. Adiante, a senzala, a casa de farinha, o alambique, a casa de purgar, a olaria. Mas adiante, o resto do povoado, com as casas do feitor, do capitão-do-mato, de outros moradores agregados à família, de poucos assalariados e a vastidão do canavial a se perder na linha do horizonte. (TENÓRIO; DANTAS. 2020. p. 74)

2 PILAR: ASCENSÃO ADMINISTRATIVA, ECONÔMICO E SOCIAL

2.1 Pilar: uma freguesia com seu próprio pároco – (1854 a 1857)

A partir deste período de elevação à condição de Freguesia já havia um bom funcionamento comercial em sua sociedade. Os engenhos estavam produzindo, o comércio tinha sua relação com produtos vindos de outras localidades, tendo até utensílios importados da Europa, como pianos, chapéus, vestidos; a navegação pela lagoa, ainda que precariamente feita por canoas e barcaças, transportavam as mercadorias e pessoas e fez com que o Pilar se tornasse uma das cidades mais ricas e importantes daquele período histórico em função de sua localização geográfica estratégica como cidade estuarina que absorvia e distribuía toda a riqueza vinda dos vales dos “rios do açúcar” em Alagoas ao seu entorno, cujo apogeu está testemunhado ou tenha ficado para a história através dos seus bangalôs e demais patrimônios que testemunham daquela dinâmica histórica vivenciada por parte do povo e sua arquitetura.

Foi neste Pilar do passado que as autoridades políticas locais e provinciais se convenceram de que havia a necessidade de tornar o Povoado do Pilar numa Freguesia com um pouco mais de liberdade do que a que se tinha antes. Deste modo, faz-se aqui necessário melhor esclarecer o que é Freguesia e sua importância no contexto da sua comunidade:

Circunscrição eclesiástica que forma a paróquia; sede de uma igreja paroquial, que servia também, para a administração civil; categoria oficial institucionalmente reconhecida a que era elevado um povoado quando nele houvesse uma capela curada ou paróquia na qual pudesse manter um padre a custa destes paroquianos, pagando a ele a congrua anual; fração territorial em que se dividem as dioceses. (ROQUETTI; GALIANO, 2011 p. 202, 203)

As Freguesias, também chamadas de Paróquias, eram o resultado da evolução de um pequeno grupo de casas que no período colonial, em geral, se aglomeravam aos arredores de uma capela. Conforme Maria Celeste Ferreira “as freguesias eram jurisdições espirituais de um vigário, o qual representava também autoridade temporal sobre esta unidade de administração civil” (FERREIRA, s/d. p. 3). Logo, para a sua “administração” era colocado um vigário nesta Paróquia com dedicação total a ela, sustentado pela Coroa Portuguesa.

O historiador Álvaro Queiroz após listar as primeiras Freguesias alagoanas, e após enunciar algumas delas, cita a criação da Freguesia do Pilar¹⁰ (também chamado de Distrito):

Segue-se a Paróquia de Nossa Senhora do Pilar, no município de Pilar, instituída pela lei nº 250, de 8 de maio de 1854. No ano de 1871, possuía 04 capelas públicas e 04 particulares. Sua população era de 9002 habitantes, sendo 6952 livres e 2050 escravos. E o montante de batizados por ano atingia a 400, o de casamento a 60 e o dos óbitos a 260. (QUEIROZ, 2015, p. 106)

Levando em consideração o quantitativo de batizados na Freguesia ser de 400 por ano, e o número de óbitos chegar aos 260, (o que é uma cifra bastante alta para os dias atuais), percebemos uma média de aumento populacional do Pilar de 140 novos habitantes por ano.

Assim, a partir de um desenvolvimento sempre crescente, o povoado adquire prestígio perante as autoridades políticas do Estado. Devido ao seu crescimento populacional e certamente pelo crescimento comercial é que nasce o Distrito, ou Freguesia, particularmente aqui, denominado de Pilar. Moacir Medeiros de Santana ainda salienta a questão da laguna Manguaba, ressaltando sua grande contribuição para o desenvolvimento comercial da então Freguesia do Pilar, pois:

O porto lacustre do Pilar era utilizado para o escoamento das mercadorias que demandavam a então cidade de Alagoas e a de Maceió, principalmente o açúcar dos engenhos de Anadia, Capela, Viçosa e do próprio Pilar, o que permitiu, com o decorrer de algum tempo, o desenvolvimento e a prosperidade comercial do Pilar que, além do açúcar produzia o milho, arroz, feijão, farinha de mandioca e frutas diversas. (SANTANA, 2010, p. 23).

Esta dinâmica econômica e social contribuiu para que a povoação de Pilar se tornasse uma Freguesia, tendo como seu primeiro pároco, o padre Jacinto Cândido de Mendonça, a partir de 02/04/1855.

Este período em que Pilar transita entre Freguesia (1854) e Vila (1857), também foi marcado por uma epidemia que assolou a Província de Alagoas, “sangrando” a região das lagoas que incluía a Vila do Pilar, atingida por esta incidência mortal do vírus do Cólera¹¹. A

¹⁰ Com referência a Freguesia do Pilar, na verdade, quando observamos o censo de 1872, percebemos por lá que a referência ao Pilar dá-se por Freguesia de Nossa Senhora do Rosário, ou Matriz do Rosário, ainda não aparecendo citado Igreja Matriz Nossa Senhora do Pilar. Aparentemente só a partir da década de 1880.

¹¹ Caracterizada por uma diarreia aguda, a doença matava rapidamente, após um processo de desidratação e perda de peso que conferia aos pacientes uma aparência esquelética, com olhos afundados e cor da pele azulada. (História, Ciências, Saúde – Manguinhos, 2016)

população alagoense sofreu as consequências deste vírus, por isso, merece também nossa atenção em registrar este fato histórico.

O sociólogo Luiz Sávio de Almeida quando escreveu a sua importantíssima obra **Alagoas nos tempos do Cólera**, quando ele analisou os surtos de epidemia do Cólera-Morbo que atingiu grande parte da população da Província das Alagoas, principalmente sua população mais pobre espalhando medo e terror quando Alagoas tinha poucos médicos, poucos hospitais e poucos recursos financeiros para a compra de remédios, as péssimas condições sanitárias, uma população mal alimentada e desprotegida com um sistema deficiente de assistência médica e hospitalar por parte dos governos da época.

Ilustração 14 – Um caso real de cólera. Publicado por G. Tregear, 1832, Londres.



FONTE: (HISTÓRIA, CIÊNCIA, SAÚDE – MANGUINHOS, 2016)

A primeira incidência do Cólera teria acontecido em 1856 e a segunda em 1862. No entanto, já em 1855 ela tinha chegado a Alagoas, quando era Presidente da Província o médico Antônio Coelho de Sá e Albuquerque. A esta época o Governo Imperial recomendava que as Províncias litorâneas se resguardassem e cuidassem cada um dos seus portos para

evitar a “entrada do mal”, já que essa doença veio da Europa para cá, chegando até nós por embarcações vindas do Pará, da Bahia e de Sergipe.

Sá e Albuquerque termina seu governo (14/10/1854 a 04/05/1855) cedendo lugar para o seu vice, Roberto Calheiros de Mello. Este, por sua vez, que também era médico e uma importante liderança política local construiu durante o seu governo o prédio do **Lazaredo** na Praia do Francês para que os doentes ficassem lá de Quarentena, até poderem entrar na cidade. Fez acelerar as obras da construção do Hospital de Caridade de Maceió e a construção do Cemitério da Piedade, no bairro do Prado, além de ter criado uma comissão visando melhor observar os tratos diretos com a saúde, alimentação, formulação de regras e preceitos sanitários. Nestes tempos também é criado o cargo de Provedor da Saúde na Província, para aumentar a capacidade da sua fiscalização se tornando mais eficiente no exercício de seu cargo.

O quadro abaixo mostra alguns casos de Cólera nas Vilas de Alagoas, no século XIX:

QUADRO 13 – MORTES POR CÓLERA EM ALGUMAS CIDADES ALAGOANAS

MUNICÍPIOS	1855	1856	1862	1863
Santa Luzia do norte	Algumas mortes	*	*	*
Piaçabuçu	600 almas	*	*	*
Penedo	1.300 almas	2.000 almas	*	*
Pontal de Coruripe	*	108 almas	*	*
Olho D’Água Grande	*	*	*	30 almas
São Braz	*	288 almas	*	*
Palmeira dos Índios	*	500 almas	*	*
Alagoas do Sul (Marechal Deodoro)	*	31 almas	*	*
Barra de São Miguel	*	32 almas	*	*
Anadia	*	200 almas	*	*
Limoeiro de Anadia	*	128 almas	*	*
Piranhas	*	91 almas	*	*
Pão de Açúcar	*	*	+ de 30 almas	*
FONTE: (ALMEIDA, 2010, pp. 21-53)				

Ao se observar o quadro acima, temos uma noção da gravidade da situação epidêmica em Alagoas. Dos municípios elencados, Penedo foi o que mais perdeu vidas para o infame Cólera, totalizando em dois anos 3.300 pessoas acometidas e mortas pela doença.

Quanto a ocorrência do Cólera no município do Pilar, Luiz Sávio faz-nos saber por informações que circulavam nos círculos populares e em dados da saúde, que nos últimos dias de janeiro de 1856 surgiu a notícia de que no município do Pilar havia morrido o médico Antero Américo Lopes Rodrigues que era alagoano e filho de pais agricultores e “em

fevereiro na primeira quinzena no Pilar já havia morrido cerca de 500 pessoas”. (ALMEIDA, 2010. pp. 45-52). Foi uma catástrofe epidêmica tamanha e horrenda que assolou as terras de Arthur Ramos, entrando nos lares e ceifando vidas.

2.2 Pilar: uma Vila adquirindo autonomia política – (1857 a 1872)

Pilar se tornaria uma Vila em 1857 e permaneceria assim ainda por quinze anos, quando seria, desta vez, elevada a um grau maior de importância na escalada administrativa, econômica e social do Império Português, cresceria na categoria de cidade em 1872.

De acordo com o Dicionário Didático de Língua Portuguesa, organizado por Rogério de Araújo Ramos, Vila é “povoado maior do que uma aldeia e menor do que uma cidade” (RAMOS, 2011, p. 846). Enquanto que outro dicionário diz que é “localidade de importância inferior à de cidade e superior à de povoado” (BECHARA, 2011. p. 1291).

Enquanto o primeiro se refere à questão de proporção (que pode ser tanto populacional quanto territorial) a segunda definição destaca o grau de importância administrativa do que seria uma Vila em relação a outros centros urbanos maiores ou menores.

Moacir Medeiros de Santana fala de Pilar enfatizando seu crescimento em importância social na Província de Alagoas e usa o termo **florescente** para enfatizar o seu processo de crescimento tanto populacional quanto econômico, extrapolando ainda o social, e mais tarde o político, quando se dá ao município autonomia administrativa. Estas são as exatas palavras usadas por ele: “a florescente villa do Pilar, terceiro empório comercial da província” (SANTANA, 2010. p. 29). A Cidade (Vila) estava certamente imponente, superando até mesmo a Vila anteriormente ligada administrativamente, Marechal Deodoro, somente ficando atrás de outras duas: Penedo e Maceió.

Também podemos verificar ainda outro conceito dado ao termo Vila capaz de nos fazer aprofundar mais um pouco em seu desenvolvimento:

Sede do termo; unidade político-administrativa autônoma equivalente a município, trazida de Portugal para o Brasil no início da colonização (a primeira vila criada no Brasil foi São Vicente, em 22/01/1532), tendo perdurado até fins do século XIX; toda vila deveria possuir câmara e cadeia, além de um pelourinho, símbolo de autonomia; termo empregado em substituição a município, pois este não podia ser empregado na colônia, ou seja, em terras não emancipadas. (ROQUETTI; GALIANO, 2011. p. 203) [Grifo nosso]

De acordo com a definição acima se pode observar que uma Freguesia ao ser elevada a categoria de Vila, se fazia necessário a instalação de pelo menos três instituições públicas: uma Câmara Municipal, uma Cadeia e um Pelourinho. Estas instituições eram sinal público de autonomia política e administrativa local, além de autonomia jurídica, em relação a sua antiga sede municipal.

Assim, para se tornar Vila propriamente dita, conforme as determinações legais da época, ela deveria conter um território definido, uma população composta por brancos que dominavam toda a sociedade, escravos e mestiços de todos os tipos, uma Câmara de vereadores que depois decidiam dentre eles qual seria o Intendente, cargo correspondente ao atual de Prefeito. O Pelourinho e a Cadeia Pública que era símbolo jurídico de independência “obrigatório” para uma Vila ou Cidade, além de uma receita tributária que pudesse pagar os tributos ao Reino em conformidade com a legislação da época.

Pilar ao ser elevada a categoria de Vila, administrativamente se desliga de Marechal Deodoro. A seguir, discorreremos rapidamente sobre cada uma dessas três instituições.

A **Câmara Municipal** é o centro político de uma comunidade voltada para a responsabilidade de criar leis e mecanismos para o bem-estar social e o desenvolvimento acertado desta localidade, também junto ao poder executivo desta, o Prefeito ou Intendente.

O Almanak de Alagoas de 1878 (p. 181) nos dá a seguinte informação, quando se refere a Câmara Municipal do Pilar: “não consta a data em que foi instalada, tendo porem a camara municipal celebrado sua 1ª sessão em 21 de setembro de 1857”. Por esta informação percebemos, aparentemente, que só a partir de Pilar ter se tornado Vila (1857) foi que a administração local se organizou mais adequadamente.

As Câmaras Municipais tinham a sua importância na política local, tendo de entre suas atribuições: regulamentar o comércio como feiras, mercados, além dos ofícios; executar obras públicas, como estradas, pontes, construção de edifícios, conservação de ruas, limpeza urbana e a arborização. Tudo isto através do patrimônio municipal, advindo dos impostos, que não eram poucos. No comando das Câmaras Municipais estavam os chamados **homens bons**.

Laima Mesgravis, em sua obra **História do Brasil Colônia**, faz algumas considerações sobre os homens bons. Ela diz que:

No Brasil, para ser considerado homem bom e poder participar das câmaras municipais e com isso exercer o poder local, era preciso ser *vizinho* (morador permanente na vila e casado) e não ser judeu, mouro, negro, mulato ou fazer parte “de qualquer nação infecta” (MESGRAVIS, 2018. p. 115).

Havia uma discriminação cultural, racial, étnica e social quanto aos que podiam ou não ser considerado homem bom, a exclusão social era majoritariamente apresentada como um simples “*modus operandis*” da sociedade da época. Ser de camada social considerada baixa desqualificava a qualquer um de assumir este posto de autoridade local.

Ainda, conforme Laima Mesgravis, os homens bons não eram qualquer homem livre, ainda que fosse casado. Assim ela diz:

Então, quem eram no Brasil os homens bons? Eram comerciantes enriquecidos (que acabavam aceitos) e, naturalmente, os senhores de engenho e demais proprietários de terra, além de letrados e universitários (que estudaram em Portugal) que lutariam para se igualar em termos políticos aos ricos proprietários de terras. (MESGRAVIS, 2018. p. 115, 116)

As Câmaras, em seu início, tiveram certa autonomia local, constituindo-se em nobreza da terra. Composta praticamente pelos senhores de engenhos e outros proprietários muito abastados, tendo os comerciantes não enquadrados nessa lista por um bom tempo. No entanto, as mudanças políticas administrativas do Brasil enquanto Colônia e depois Império, faziam que as Câmaras municipais se dobrassem ante o poder Provincial ou Imperial. Tinham sua independência, por vezes, desrespeitada.

Raymundo Faoro diz que as Câmaras se tornaram:

Depois de curto viço enganador, em simples executoras das ordens superiores. De ‘cabeça do povo’ descem, passo a passo, a passivo instrumento dos todos-poderosos vice-reis, capitães gerais e capitães-mores. [...] As câmaras caíram à categoria de departamentos administrativos da capitania, meros cumpridores de determinações superiores. (FAORO, 1989. p. 186)

Vale ressaltar que, algumas não se submetiam tanto assim às ordens Provinciais, sofrendo assim, rechaço, por vezes. Atualmente chamadas de Câmaras dos Vereadores, é totalmente independente, conforme a tripartição dos poderes da República que os tornam independente e harmônico uns com os outros (Legislativo, Executivo, Judiciário). No entanto, não estão livres das chamadas corrupções envolvendo seus interesses acima dos interesses públicos concernentes ao cargo público que ocupam.

Também uma Vila teria que ter instituída em seu território, uma **Cadeia Pública**. Mais uma vez recorrendo ao Almanak de Alagoas de 1873, que diz que Pilar ao se tornar Freguesia, em 1854, foi-lhe apossado um delegado, assim, salientando já a presença da força de

segurança no Pilar neste período. Já o Almanak de 1874 discorre sobre a criação de uma Força de Segurança Pública para as regiões do Pilar e Atalaia. Através do decreto 3.162 (de 09 de outubro de 1863) quando o Pilar já era uma Vila, é criado o Comando Superior dos Municípios de Atalaia e Pilar, com o objetivo de melhorar o sistema de policiamento nestas duas regiões que eram relativamente carentes deste tipo de serviço público.

Nesta, aparecem pelo menos dois nomes importantes relacionados à história do Pilar, que se pode constatar quando se tem acesso aos principais jornais que circulavam na imprensa pilarense, sejam eles em agradecimento a participação em algum evento social ou mesmo mantendo a ordem social quando necessário a sua intervenção etc. São eles: o Coronel Comandante Superior Nicolau Alves Rodrigues e o denominado “Dito cirurgião-mor Dr. Joaquim T. F. L. Vianna”. Este último entrara nos registros da história local, como sendo o dono do afamado escravo Francisco, último enforcado oficial, do Império Brasileiro.

Anteriormente, em 1852, pelo decreto 988, foi criada o 5º Batalhão de Infantaria do município do Pilar, com 6 Companhias. A estas foram acrescentadas mais duas no ano de 1864 através do decreto 3.365. Ainda neste 5º Batalhão aparecem nomes relacionados aos engenhos de açúcar do Pilar: Capitão Frutuoso Francisco Maia, Manoel Casado de Lima Pitombeira, Capitão Antônio Casado de Lima Jatobá, dentre outros da época. (Almanak, 1874. pp. 137-9). Estes nomes listados só reforçam ainda mais a influência de figuras importantes, “filhos” do Pilar nas forças de Segurança Pública do Estado de Alagoas de então.

Felix Lima Júnior em sua obra **Última Execução Judicial no Brasil** que relata a condenação e enforcamento do escravo Francisco, fala em poucas palavras, que no Pilar havia cadeia pública em 1874, no entanto esta não assegurava segurança suficiente para manter preso, no caso um infrator da lei da qualidade de Vicente, escravo preso no Engenho Hortelã, em Marechal Deodoro, por ter assassinado, em conluio com Prudêncio e Francisco, o Capitão da Guarda Nacional João Evangelista e sua esposa dona Josefa Martha de Lima. É mais provável que tenha ficado preso, a princípio, em Marechal, sendo deslocado depois a Maceió.

Caso semelhante pode ter ocorrido com o outro escravo, Francisco, de propriedade de Joaquim Telesforo Ferreira Lopes Viana, que além de político era também médico da cidade. Por não garantir a segurança necessária para isto, fica preso em Maceió. Somente após dois anos retorna a cidade do Pilar para cumprir seu suplício público há exatos dois anos passados do crime (28/04/1874/6). Na oportunidade, os donos de escravos traziam os seus para assistirem ao grande espetáculo público pelas principais ruas da cidade. Assim, eles “aprenderiam” a não fazer o mesmo que seus irmãos para não pagarem com a vida da mesma

maneira. O cortejo jurídico oficial se deu início pelo atual bairro Engenho Velho seguindo para o sítio Bonga. Francisco foi truculentamente enforcado, ato registrado pelos jornais locais e considerado como sendo a última pena de morte oficial no Brasil. (LIMA JR, 1979).

Ilustração 15 – Pilar: Cadeia Pública [1873?]



FONTE: (TICIANELLI, 2021)

No entanto, Ediberto Ticianeli no site **História de Alagoas**, em seu artigo sobre o “**Pilar do Engenho Velho**”, apresenta um trecho relacionado à Cadeia Pública do Pilar e correlacionando-o a criação da Guarda Nacional em 1873. Ele diz que “em 1873, a Guarda Nacional estava organizada no município com o 5º Batalhão de Infantaria, formado por oito Companhias, e comandado pelo tenente-coronel José Gomes de M. Motta”. Além disso, nos fornece uma imagem da Cadeia do Pilar (foto acima), outrora um Teatro.

Em **Cidades de Alagoas: Pilar** é-nos apresentado uma imagem da Cadeia do Pilar tendo como legenda “**Instituto Penal Sta. Luzia**”, além de revelar afirmativamente que o local fora um presídio de mulheres. O texto dizia que “o Instituto Penal Santa Luzia, onde

serve de presídio feminino do Estado, fora antes o Teatro Municipal o qual passou as mais famosas Companhias Teatrais do País” (ARANDA FILHO; SILVA, 1973. p. 7). Desta citação depreendem-se, ao menos, três informações explícitas: (1) O nome do prédio, (2) o local já havia sido utilizado como sendo o Teatro Municipal, acolhedor de várias apresentações nacionais e, (3) o prédio era utilizado como presídio feminino estadual, o que, talvez, não o impedia de “receber” também o público masculino em suas selas destinadas para isto.

Atualmente o prédio referido é ocupado pela **Guarda Civil Municipal do Pilar**, órgão de segurança pública municipal, criado pela lei nº 402, em 30 de abril de 2008. No artigo primeiro desta lei diz que “fica criada a Guarda Municipal de Pilar, corporação uniformizada, cujo objetivo é a proteção do patrimônio, bens, serviços e instalações sob responsabilidade do Município, sendo subordinada a Secretaria Municipal de Administração”. Nesta mesma lei de criação fora disposto o quantitativo que comporiam a Guarda Municipal, sendo criados 110 cargos a serem ocupados através de concurso público.

Vale ressaltar que a delegacia do Pilar também já foi situada em alguns lugares do município que lampejam a memória da população, como na COHAB, em pequenas repartições onde atualmente está construída o Espaço Cultural Mestra Bida, ao lado do Ginásio Poliesportivo Humberto Gomes dos Santos. Outrora também já se situou em residências onde atualmente está a Igreja Universal do Reino de Deus. Passando também, a Polícia Civil, a situar-se nas proximidades da Escola Municipal Renato de Mendonça, enquanto que a Polícia Militar, em meados dos anos 2000, ganhara um prédio novo com dois andares no Conjunto Nicodemos (atualmente é a Central de Ambulâncias) na entrada da cidade, próxima a Escola Municipal Arthur Ramos/CAIC.

Não podemos deixar de apresentar o importante projeto da Secretaria de Segurança Pública no Estado que nasceu em 2015 com a missão de implantação de várias **CISP** (Centro Integrado de Segurança Pública) concretizando a política de integração entre as polícias Civil e Militar de Alagoas. A duas polícias que já atuavam em conjunto, a partir daí estarão também trabalhando no mesmo prédio, tendo mais estrutura para isto.

O Estado de Alagoas já contava com 12 CISP tipo 1¹², todas funcionando. As cidades de Pilar e Teotônio Vilela seriam, no entanto, as primeiras CISP tipo 2¹³, sendo caracterizadas por serem cinco vezes maiores que suas anteriores, do tipo 1.

¹² Os municípios de Boca da Mata, Murici, São José da Tapera, São José da Laje, Girau do Ponciano, Ouro Branco, Cajueiro, Viçosa, Junqueiro, São Luiz do Quitunde, Igaci e Pão de Açúcar. (CARVALHO, 2017).

¹³ **As CISP 2** foram criadas para cidades com mais de 50 mil habitantes ou cidades da Região Metropolitana de Maceió, da qual Pilar é uma delas. (CARVALHO, 2017). Segundo o IBGE/2010, Pilar tem 33.305 habitantes.

A **Polícia Militar** terá sala para a Inteligência, de planejamento de operações, posto de identificação, centro de operações (Copom), alojamento para oficiais e praças divididos para homens e mulheres, vestiários, sala de reuniões, reserva de armas e depósito. A **Polícia Civil** terá sala para o chefe de operações, cartório distrital e regional, depósito, alojamentos para delegados e agentes e sala de reuniões. Na área comum haverá copa, recepção, sala para confecção de Boletim de Ocorrência, auditório, depósito e refeitório.

[...] Os novos Centros Integrados passam a comportar até 32 presos, divididos em cinco celas para presos do sexo masculino, feminino e para menores. Nas unidades tipo I, a capacidade é para até quatro presos por cela. Pilar e Teotônio também contarão com uma sala de identificação, fundamental para que a Polícia Civil consiga confirmar a identidade de suspeitos de crimes preservando as testemunhas.

A estrutura foi pensada para abrigar um efetivo maior das polícias Civil e Militar. A Força Tarefa também será implantada, o que dobrará o efetivo policial nas regiões, facilitando as operações para coibir assaltos e homicídios. (SIQUEIRA, 2018)

A escolha da cidade do Pilar para a instalação de um centro desta tão grande importância para a segurança local e adjacências se deu por pelo menos três motivos: (1) sua “posição geográfica estratégica” por ser uma cidade com fácil acesso pelas “BRs” às várias outras cidades; (2) sua crescente onda de ocorrências de crimes ocorridos no município do Pilar, e; (3) por ser “parte integrante da região metropolitana de Maceió”. (CARVALHO, 2017).

A prefeitura do Pilar na pessoa de seu prefeito Renato Filho conseguiu o terreno de 3.600 m², localizado na Avenida Senhor do Bonfim, sendo uma pequena parte de um todo que é denominado popularmente como o “Campo da Rua São José”, foi desapropriado pela Prefeitura pelo valor de R\$ 220.000, pago com recursos próprios. Este foi doado para o Estado para ser instalado o CISP 2. O termo de cessão do terreno foi assinado pelo governador Renan Filho e pelo prefeito Renato Filho no Palácio República dos Palmares, no dia 26 de setembro de 2017. A ordem de serviço foi assinada no dia 08 de maio de 2018, pelo governador Renan e pelo Secretário de Segurança Pública, Lima Júnior. A obra ficou orçada em R\$ 8,4 milhões, dos cofres públicos do Estado e durou aproximadamente 180 dias (CARVALHO, 2018) Esta obra foi entregue e inaugurada com grande solenidade no dia 02 de agosto de 2019.

Ilustração 16 – Pilar: CISP Tipo 2



FONTE: (POLÍCIA CIVIL, 2021)

Outro instrumento que deveria ser instituído para a elevação de Vila era um tanto supliciante e bárbaro. Era o **Pelourinho**. Quanto à implantação deste, não se sabe se houve, ou não. Não há indícios nem na história nem na atual estrutura monumental da cidade a esse respeito. No entanto, ele era símbolo do poder do Governo Imperial. As autoridades se valiam dele para tornar público as determinações jurídicas vigentes da época e ao mesmo tempo cobrar sua aplicabilidade jurídica, sabendo-se que às vezes utilizava-se daquele dito popular: “**para os amigos os favores da Lei**”, geralmente associado aos mais poderosos localmente, “**e aos inimigos os rigores da Lei**”, onde geralmente pretos e pobres sentiam a mão pesada da Lei, muito mais que qualquer outra classe social da época.

O castigo ao escravo foi tirado das mãos dos seus senhores devido aos grandes maus tratos, ainda mais exagerados que o castigo oficial. Nenhum senhor poderia fustigar seu escravo, pois casos de exageros e mortes foram provocados por conta disso. O Estado assumiu a responsabilidade. Além disso, os donos de escravos castigados ou presos eram obrigados a pagarem as necessidades destes em prisão: alimentação, locomoção, roupas etc.. O maldito pelourinho fez com que a sociedade enxergasse no Poder Público local a responsabilidade de castigar conforme a lei, e que somente este tinha a autoridade para tal.

Antônio Manuel Amaro Rosa, em sua dissertação de mestrado **Os Pelourinhos da Lusitânia (1820-1974)**, ressalta que os pelourinhos eram símbolo da personalidade jurídica de uma Vila ou Cidade, e que estavam ligados ao surgimento dos Concelhos Municipais quando da independência de uma Vila referente à outra que estivesse subordinada. Sendo implantado numa praça central ou na parte frontal da casa do Concelho Municipal, valendo ressaltar que só o Concelho tinha autoridade para tal instituição. (ROSA, 2014. p.13).

2.3 Pilar: uma cidade em ascensão – (1872)

Assim como ocorreu com Comarca de Alagoas que se desmembra de Pernambuco e se torna uma Província em 1817 por decreto Imperial, acontece com o Pilar que se desmembra de Marechal Deodoro em 1872 por decreto Provincial, sendo elevada a categoria de cidade. A formação de um novo município, e neste, a cidade, segue uma dinâmica de desmembramento de um outro mais antigo e, na maioria das vezes, mais populoso e maior em território. No caso do Pilar, somente na questão territorial seguiu esta regra, com relação à população, Pilar estava à frente de sua “mãe” Alagoa do Sul, superando-a com exatamente nove pessoas.

Segundo dados do IBGE (1872), do mesmo ano da emancipação do Pilar, ou seja, de sua elevação à cidade, Alagoas, antiga denominação da atual Marechal Deodoro contava com 9.802 habitantes (8.756 livres e 1.046 escravos), enquanto Pilar tinha 9.811 habitantes (8.463 livres; 1.348 escravos). Percebe-se com estes números que a população da “área” dependente (Pilar) estava em pé de igualdade. Assim Pilar certamente reclamava sua autonomia política e administrativa às autoridades provinciais.

Vale aqui ressaltar que o município do Pilar contava com uma população escrava de 1.348 pessoas que, comparando-a com a de Marechal Deodoro, era superior em 102 escravos.

A “Vila” ou “Cidade” já estava bem desenvolvida e carecia de uma administração interna própria, sem precisar se deslocar à sede situada em outra localidade.

Hervé Théry, em seu artigo **As malhas territoriais brasileiras: uma construção histórica e social** diz que:

Em geral, a formalização jurídica ratifica a formação de fato de uma nova unidade dentro da antiga: um novo núcleo de povoamento forma-se numa região até então vazia (ocupada apenas por alguns grupos indígenas), centrado numa pequena aglomeração, onde se desenvolve comércios, atividades urbanas, toda uma vida econômica e social local. À medida que esta se desenvolve, fica insuportável a seus habitantes ir até a sede do município para afazeres administrativos, e, sobretudo, eles não suportam

mais ficar sem a representação política de seus interesses específicos. Começam então o processo de criação de um novo município, seguem os procedimentos previstos pela lei, e geralmente conseguem, apesar das reticências dos seus (antigos) conterrâneos. (THÉRY, s/d. p. 45)

Em 1873, Pilar era uma das cinco cidades do Estado de Alagoas, junto com Maceió, Alagoas (Marechal), Penedo e São Miguel dos Campos. (Almanak de Alagoas, 1873, p. 81). Tornou-se Vila em 1857, provavelmente como resultado de seu crescimento comercial alcançando um desenvolvimento econômico bastante consistente, e desta maneira prosperando cada vez mais até galgar a categoria de cidade em 16 de março de 1872, pela lei nº 624. Nesta mesma data se desliga da Comarca de Atalaia e se torna uma cidade se submetendo a jurisdição da Comarca do município de Santa Luzia do Norte.

Vale aqui destacar o sentido do termo “cidade”, apresentando seu conceito:

Título honorífico concedido, até a Proclamação da República, pela Casa Imperial, as vilas e municípios, sem nada acrescentar a sua autonomia; a partir da Constituição de 1891 este poder é delegado aos Estados, que podem tornar cidade toda e qualquer sede de município; nome reconhecido legalmente para as povoações de determinada importância. (ROQUETTI; GALIANO, 2011 p. 202-3)

Há a necessidade, antes de tudo, também de averiguar a ocorrência dos transtornos provocados pela revolta do Quebra-Quilo em Alagoas, ocorrido por volta de 1874, percebendo-se também seu reflexo na cidade do Pilar.

Armando Souto Maior, em sua obra **Quebra-Quilos: Lutas Sociais no Outono do Império** nos informa que:

Nos primeiros dias de setembro de 1874 chegam a Maceió notícias de que em Atalaia, um movimento sedicioso rebentara. As notícias eram contraditórias e o delegado de polícia da cidade do Pilar informava oficialmente ao governo alagoano, que temia sobretudo manifestações hostis no dia 7 de setembro aos portugueses ali residentes” (SOUTO MAIOR, 1978, pp. 70-1)

Em primeiro lugar se faz necessário alguns esclarecimentos sobre a categoria profissional dos comerciantes, pois eram vítimas de uma excessiva carga tributária, além de, por muitas vezes se pagar mais de uma vez o mesmo imposto em função de não haver recibos comprovando o pagamento. Nas diversas feiras populares existentes no Brasil ainda se utilizava como elemento de medidas de volumes, a **cuia** e a **cabaça**, além da **vara** para medidas de comprimento. Os elementos de medição dos “quilos” ou “litros” eram bastante

rudimentares, tendo a necessidade, conforme o olhar do Império, sob a lei 1.157 (de 26 de junho de 1862¹⁴), que obrigava a sua substituição por um sistema métrico decimal mais moderno e padronizado, como era o Sistema Métrico Francês. No entanto, para a maioria da população feirante mais pobre e explorada pelas leis abusivas dos impostos Provinciais e Imperiais, estas mudanças soavam aos seus ouvidos como sendo mais uma exploração, devido sua maioria não ter condição de pagar, sendo todos obrigados a adquirir novas balanças, pesos, quilos e varas de medir conforme os novos padrões.

O movimento do Quebra-Quilo no Pilar também está relacionado à insatisfação dos caixeiros viajantes que queriam gozar de um justo descanso, como todos os demais seres humanos aos domingos e feriados religiosos assim como uma parte da população do Pilar que também reagiu contra os responsáveis pela escassez de farinha de mandioca e contra a crise estrutural provocada pela alta dos preços do açúcar e do algodão nos mercados locais e internacionais que também teriam contribuído para o aumento de todos os preços dos produtos alimentícios. Isto era caracterizado como um processo inflacionário, que eles chamavam de carestia, provocando uma queda geral dos preços e afetando profundamente a população mais pobre e mais vulnerável.

Como o Pilar era uma cidade que dependia da circulação dessas mercadorias e consequentemente do capital gerado destas transações, ou seja, as vendas, todo este processo interferia dentro da dinâmica da economia local, assim como regional, por ser também uma cidade polo tanto receptora quanto distribuidora de bens e mercadorias para variadas localidades, desta maneira sendo afetada diretamente.

Pilar já desenvolvida surge no cenário alagoano como umas das maiores cidades em importância comercial e social, disputando comercialmente somente com Maceió e Penedo. Seu desenvolvimento envolve um aglomerado de afazeres e ocupações na cidade. Variados estabelecimentos comerciais e industriais se estruturam e fazem a cidade crescer. Vejamos o que o Indicador Geral do Estado de Alagoas (1902) pode nos dizer sobre o município do Pilar.

¹⁴ **Lei nº 1.157 de 26 de junho de 1.862** // Substitui em todo o Império o atual sistema de Pesos e Medidas pelo sistema Métrico Francês. // D. Pedro II, por graça de Deus e unânime aclamação dos povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil: / Art. 1º O atual sistema de pesos e medidas será substituído em todo o Império pelo sistema métrico francês, na parte concernente às medidas lineares, de superfície, capacidade e peso. (Almanak de Metrologia, 2021)

2.3.1 Profissões/ocupações e estabelecimentos comerciais e industriais

No Indicador Geral do Estado, organizado por Craveiro Costa (2016) é-nos apresentado uma lista de ocupações/profissões e estabelecimentos comerciais de tipos variados existentes em 1902, que nos faz perceber a dinâmica comercial na cidade do Pilar deste período. A lista foi dividida em duas tabelas para melhor apresentação: a primeira apresenta as profissões/ocupações, já a segunda, os estabelecimentos comerciais e industriais.

QUADRO 14 – PILAR: PROFISSÕES/OCUPAÇÕES (1902)

	Quant		Quant.		Quant.
Intendência Municipal	01	Tabeliães	02	Marchantes	05
Sacerdotes	01	Fogueteiros	02	Modistas	05
Afinador de Pianos	01	Armadores	02	Ourives	05
Contratante de Obras	01	Tanoeiros	02	Barbeiros	06
Capataz	01	Tamanqueiros	02	Sapateiros	06
Bahuleiro	01	Tipógrafos	03	Carpinteiros	08
Contador e Distribuidor	01	Jornalistas	03	Pedreiros	09
Desenhistas	02	Seleiros	03	Pintores	09
Relojoeiros	02	Guarda-livros	04	Marceneiros	10
Advogados	02	Serralheiros	04	Compradores e export. de açúcar, algodão, couros e cereais	12
Avaliadores	02	Funileiros	04	Alfaiates	14
Médicos	02	Professores de música e canto	05	*	*
TOTAL DE PROFISSÕES/ OCUPAÇÕES: 35					
TOTAL DE PROFISSIONAIS: 145					
FONTE: (COSTA; CABRAL, 2016. pp 334-7) Adaptado					

Nesta lista acima podemos ver que havia uma variedade de ocupações/profissões na cidade do Pilar, sejam eles tidos como profissionais liberais¹⁵ (políticas, jurídicas etc.), ou mesmo as chamadas “profissões manuais ou mecânicas¹⁶”, Nesta tabela vemos 35 tipos delas que ocupavam 145 pessoas em seus devidos trabalhos. Aparece o que ocupa função política regendo a administração local em conjunto com os “homens bons” (vereadores de hoje), o **Intendente**, cargo este renomeado para o que atualmente chamamos de **Prefeito**, que neste período era Francisco Lopes Cavalcante.

¹⁵ Os profissionais liberais são listados como: Religiosos, Juristas (Juizes, Advogados, Notários e Escrivães, Procuradores, oficiais de Justiça), Médicos, Cirurgiões, Farmacêuticos, Parteiras, Professores e homens de Letras, Empregados Públicos, artistas etc.. (CENSO, 1872)

¹⁶ Os trabalhos considerados “trabalhos mecânicos” eram aqueles em que se usavam a força e as mãos: Costureiras, Canteiros, Calceiteiros, Mineiros e Cavouqueiros, trabalhadores em Metais, madeiras, tecidos, edificações, em couro e peles, tinturaria, de vestuários, de chapéus, de calçados etc.. (CENSO, 1872)

Aparecem listados também dois médicos muito respeitados na cidade, tendo os dois se formado na Faculdade de Medicina da Bahia, pois a Faculdade de Medicina de Alagoas só viria a ser fundada em 1950. São eles: o Dr. Júlio Cansanção, em 1892, e o Dr. Manoel Ramos, em 1926. (SÁ JÚNIOR, 2008. pp. 67, 71)

Por ocasião das festas do Centenário da cidade do Pilar, O Dr. José Lages Filho¹⁷, que também era médico e Presidente do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas, em sua palestra proferida em 16 de março de 1972, cita em seu discurso o nome deste tão ilustre médico e político do Pilar que foi o Dr. José Júlio Bezerra Cansanção, renomada figura na política alagoana:

[...] grande figura humana, desses tempos áureos do Pilar. [...] Aos sessenta e poucos anos de idade clinicava com o mesmo elã de um jovem ao sair da faculdade [...]. Deixou Pilar poucos anos antes de sua morte, ocorrida aos noventa e um anos de idade, após cinquenta e cinco anos de vida proveitosa e útil, amando essa gente que ele acompanhou durante 55 anos ininterruptos com uma dedicação a toda prova. [...]. Foi prefeito, Senador estadual, interinamente governador do Estado. Também chefe político respeitado e acatado. A sua palavra sempre era ouvida para qualquer assunto referente a Pilar, sem a qual nenhuma decisão poderia ser tomada. É um exemplo magnífico para gerações porvindouras, de humanidade, bondade, ética, autoridade, civismo e espírito público. (LAGES FILHO, 1972. p. 108)

Foi um homem de prestígio na cidade. A cidade o homenageia com um dos postos de saúde “batizado” com o seu nome: Unidade de Saúde Familiar (USF) Júlio Cansanção, situado na Rua Oliveira e Silva.

O outro médico foi o respeitado e mui admirado Dr. Manoel Ramos de Araújo Pereira (pai do filho ilustre do Pilar, Arthur Ramos), que além de ter sido um dos diretores da Companhia Pilarense de Tecidos e Fiação, também foi diretor do Hospital Nossa Senhora de Lourdes e fundador de uma Fábrica de Bordados e Rendas na parte alta da cidade. Este tinha o costume de “clínica” gratuitamente aos mais pobres. Conforme ainda a fala do Dr. José Lages Filho, o Dr. Manoel Ramos era um “[...] grande alagoano, raiz mestra de uma geração brilhante, que daria muitos ramos, sábio e crítico admirável que morreu pobre a despeito de sua vasta clientela”. (LAGES FILHO, 1972. p. 107)

O que falar da profissão de **Afinador de Pianos** exercida pelo senhor Manoel Francisco de Oliveira Cavaquinho que, se fora atualmente existente esta profissão na cidade,

¹⁷ O Dr. José Lages Filho também era graduado em Medicina na Faculdade da Bahia, em 1931. Vale aqui uma referência ao Dr. Joaquim Telesphoro Ferreira Lopes Vianna (proprietário do escravo Francisco) que também se graduou na Bahia em 1853. (SÁ JÚNIOR, 2008)

certamente não sobreviveria. No entanto, “Cavaquinho” era ainda um dos comerciantes da cidade, sendo dono de uma loja de ferragens, contabilizada no quadro abaixo.

Algumas destas profissões nos soam um tanto estranhas aos ouvidos, como por exemplo, Bahueiro, Tanoeiro, Seleiro e Guarda-livros, mas que à época eram peças importantes na engrenagem socioeconômica da cidade. Outros, no entanto, são bem familiares: Advogados, Jornalistas, Pedreiros, Armadores, Carpinteiros, Marceneiros etc..

Ainda nesta lista aparece uma profissão que, ainda que não desaparecida totalmente, não é mais usual no meio popular como era neste período: o **Alfaiate**. Atualmente também chamado de Costureiro, era o responsável pela confecção das roupas das pessoas do sexo masculino. Já as mulheres, compravam seus tecidos e mandavam fazer suas roupas pelas mãos de uma costureira, que à época poderiam ser também **modistas**. Estas desenhavam e costuravam os modelos das vestimentas femininas, costume comum e corriqueiro para a época. Enquanto os Alfaiates somavam um número de 14 profissionais da arte da costura masculina, as profissionais modistas não passavam de apenas 5 profissionais costureiras modistas¹⁸, como demonstrado na tabela acima.

QUADRO 15 – PILAR: ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS E INDUSTRIAIS (1902)

	Quant.		Quant.		Quant.
Oficina de malas	01	Imprensa	02	Fábrica de Bebidas	04
Armarinho	01	Farmácias	02	Torrificação de café	04
Restaurante e hotel	01	Refinações de açúcar	02	Trapiches	04
Tipografias	02	Cocheiras	02	Padarias	05
Companhias	02	Consertos de Chapéus de Sol	02	Lojas de fazendas, modas e miudezas	08
Depósito de móveis	02	Fábricas de Cigarros	03	Engenhos de açúcar	21
Lojas de ferragens	02	Fábricas de calçados	03	Armazéns de estivas	22
Bilhares e botequins	02	*	*	*	*
TOTAL DE TIPOS DE ESTABELECIMENTOS: 22					
TOTAL DE ESTABELECIMENTOS: 97					
FONTE: (COSTA; CABRAL; 2016. pp 334-7) Adaptado					

A tabela imediatamente acima apresenta os muitos estabelecimentos comerciais e industriais da época referida. Assim como a lista anterior, esta só vem reforçar mais ainda a grandiosidade comercial de Pilar, de onde percebemos seu desenvolvimento nesta área. Os estabelecimentos comerciais variam entre “Bilhares e Botequins” a trabalhosos “Engenhos de Açúcar”.

O quadro apresenta exatamente 22 tipos de estabelecimentos comerciais ou industriais, que se espalhavam pelo município, seja na zona urbana, ou mesmo na zona rural, totalizando

¹⁸ As cinco Modistas eram: D. Adélia Soares; D. Elysa Lima; D. Joaquina Alleluia; D. Maria da Conceição Siqueira; e D. Vicencia Pimentel.

97 estabelecimentos. Cada um destes dando sua contribuição para o comércio local e fazendo com que a cidade do Pilar se tornasse reconhecida entre as outras como uma cidade em contínuo desenvolvimento e comercialmente próspera.

Vale salientar que neste gráfico encontram-se também as relações e quantitativos de fábricas de cigarros (03), bebidas (04), calçados (03) e os Engenhos de açúcar (21), assim como outros variados tipos de estabelecimentos: de alimentação (Torrificação de café, Refinações de açúcar, Padarias), prestadores de serviço como o restaurante e hotel, além dos consertos de chapéus de sol ou mesmo as oficinas de malas. Na área da saúde a cidade contava com duas Farmácias, sendo uma de José Feliciano Taboca Filho e a outra de Odilon Lima & Filhos, prontas para atenderem sua população local que contava já 15.766 habitantes.

Havia, assim, um sortimento de ocupações na cidade do Pilar possibilitando e sustentando um comércio rico e abastado, ainda que já neste tempo, seu comércio não estava tão próspero quanto nas décadas de 1880/90 quando as mercadorias das regiões adjacentes ao Pilar desciam aos seus trapiches (e conseqüentemente pagavam impostos, dentre eles os impostos municipais) e dali embarcavam através da Companhia de Navegação com destino a Maceió, ao bairro do Trapiche da Barra, e de lá distribuídos na cidade de Maceió, ou enviados a outros estados, ou até mesmo sendo exportadas, via porto de Jaraguá, para a América do Norte ou Europa.

Neste período (1902) as ferrovias já tinham se ramificado pelos vales do Paraíba e do Mundaú atraindo para si toda sua produção. Ainda assim, o Pilar continuava próspero, mesmo com suas naturais dificuldades de acesso as ferrovias que mais tarde, e ainda que pouco perceptível, neste mesmo período, seriam um dos fatores condicionantes do processo do declínio comercial do município do Pilar.

Ainda nesta relação de estabelecimentos comerciais e industriais encontramos referencia a duas Companhias. Uma delas é a Companhia Agrícola e Comercial de Armazéns, que tinha como diretores os senhores Francisco Mendes da Fonseca (também listado como dono de “Armazéns e Estivas” e estando relacionado a um “Trapiche” da cidade); e Gregório Pedrosa e Xistos da Silva Cardoso.

A outra era a Companhia Pilarense de Fiação e Tecidos, tendo o Dr. Manoel Ramos de Araújo Pereira como diretor, neste período. Quanto a Fábrica de Rendas e Bordados, não aparece listada, pois somente surgiria em 1907. Abordaremos a seguir assuntos pertinentes a estas duas fábricas que trouxeram crescimento econômico e social a cidade do Pilar.

2.3.2 A Companhia Pilarense de Fiação e Tecidos

As fábricas de tecidos aqui no Brasil foram um desdobramento da disseminação, sobretudo, do maquinário inglês, um espargir da industrialização mundial. No entanto, para que houvesse uma consolidação desta façanha industrial têxtil seria necessário garantir continuamente a matéria-prima a ser utilizada nas fábricas, que era o algodão. E esta parte estava já resolvida, pois Alagoas era abundante não só da cana-de-açúcar, mas também dessa outra matéria-prima. Esta matéria-prima era encontrada em várias localidades de Alagoas. Cícero Pércles de Carvalho ao analisar a situação do algodão em Alagoas cita alguns municípios produtores. Se não, vejamos:

Vários municípios sertanejos e agrestinos, com plantação expressiva em algodão, como Santana do Ipanema, Pão de Açúcar, Palmeira dos Índios, [...] Anadia que, em 1880, englobava os atuais municípios de Belém, Maribondo, Mar Vermelho e Tanque D'Arca [...].

Caso exemplar é Viçosa. No século XIX, o município era um importante polo comercial do algodão, e seu território englobava Chã Preta, Paulo Jacinto, Pindoba e Quebrangulo. Em 1820, inaugurou a indústria de beneficiamento com a primeira bolandeira rudimentar, seguida dos descaroadores manuais. [...] fábricas de descarocar a vapor [...]. Em 1931, uma das onze fábricas instaladas em Viçosa descarocava 40 fardos de 140 quilos, ou seja, 5.600 quilos. (CARVALHO, 2016. pp. 215-6)

Claramente se percebe que havia abundância de matéria-prima nas regiões adjacentes às cidades onde haviam as fábricas instaladas. Viçosa, a título de exemplo, se tornou um grande centro de distribuição do algodão, um referencial sempre desenvolvendo e atualizando seus maquinários. Isto certamente serviu para garantir que a produção das fábricas começasse e continuasse sua marcha e, economicamente falando, contribuiu para o barateamento das mercadorias, reduzindo seu custo de produção, fazendo com que tivessem condições suficientes para concorrerem com as mercadorias importadas.

Ilustração 17 – Ramalhete de algodão bruto



FONTE: (ARQUIVO DO AUTOR, 2021)

Em Alagoas as fábricas de tecidos vieram a constituir-se somente a partir do final da década de 1850 com a União Mercantil através do Barão do Jaraguá.

De acordo com o **Indicador Geral do Estado** (1902. p. 98), “havia nessa época, finais do século XIX, cinco fábricas têxteis em Alagoas”. Todas elas estavam muito bem equipadas com modernos aparelhos além de estarem bem instaladas com suas estruturas físicas adequadas para a produção.

A abundância de matéria-prima nas mesmas localidades fazia com que não houvesse muita preocupação quanto à produção, nem ao aumento do custo, pois as cidades vizinhas produziam a matéria-prima suficiente e adequada para uma próspera produção.

As fábricas têxteis no Estado de Alagoas, por ordem de fundação foram: **(1) Fábrica União Mercantil, 1857; (2) Alagoana de Fiação e Tecidos, 1888; (3) Progresso Alagoano, setembro de 1892; (4) Companhia Pilarense de Fiação e Tecidos, março de 1892/outubro de 1893; (5) Industrial Penedense, 1897.** Vejamos sem muitos pormenores, algo sobre cada uma destas, nos propondo, portanto, a falar um pouco mais a respeito da Fábrica de Tecidos do Pilar.

A **Fábrica União Mercantil** foi uma sociedade anônima, fundada em 1857, por José Antônio de Mendonça, conhecido Barão do Jaraguá. Situada no antigo povoado Fernão Velho, pertencente, à época, ao município de Santa Luzia do Norte, atualmente bairro da cidade de

Maceió, às margens da via ferroviária, antiga Alagoas Railway. Trabalhava com o preparo de algodão grosso branco e a produção de sacos de algodão.

A **Companhia Alagoana de Fiação e Tecidos**, fundada em 24 de outubro de 1888, estando no comando o comendador José Teixeira Machado. Ocupando cerca de 600 operários, produzia tecidos de algodão crus e brancos. Era situada às margens do rio Mundaú, nas proximidades de Santa Luzia do Norte, num local chamado de Cachoeira. Foi incorporada a Cia Alagoana em 1924, que tinha como diretor o comendador Gustavo Paiva. (FIEA, 2018)

A **Fábrica Progresso Alagoano** foi fundada em 28 de setembro de 1892. Produzia algodão de cores e tecido ponto de malha com o trabalho de 600 operários. Estava situada em Rio Largo, quando este fazia parte, ainda, de Santa Luzia do Norte. Por lá passa a Estrada de Ferro de Maceió a União.

Com relação a quarta fábrica de tecidos do Estado, esta era situada na cidade do Pilar. Após ela, em 1907 fora criada ainda outra de menor porte. Sobre elas, trataremos abaixo.

A **Companhia Industrial Penedense de Fiação e Tecelagem** foi inaugurada em 1898, na cidade de Penedo às margens do rio São Francisco, tendo como presidente Antônio Joaquim de Lemos, secretário Antônio Tavares e tesoureiro o Dr. Joaquim da Silva Peixoto. Funcionando um total de 158 teares e máquinas de fiação proporcionais à sessão de tecelagem. Com 400 funcionários produzia um total de 250 peças brancas ou de cores.

A **Companhia Pilarense de Fiação e Tecidos**, nosso principal assunto desta parte da pesquisa foi bastante expressiva em sua contribuição para o desenvolvimento da cidade do Pilar. Fundada para “fabricar” o progresso no Pilar, cuidou de seus filhos os alimentando.

O Indicador Geral do Estado de Alagoas (1902) mostra que a Companhia Pilarense de Fiação e Tecidos foi fundada em 13 e março de 1892, sendo a quarta fábrica têxtil do Estado, no entanto, seus trabalhos só começaram a funcionar realmente em outubro de 1893.

A indústria têxtil no Pilar contribuiu grandemente para o progresso do município garantindo emprego para muitas pessoas: homens e mulheres, como também crianças. De acordo com os dados informados no Indicador Geral do Estado, a Fábrica de Tecidos Pilarense no ano de 1901, empregava 180 operários, distribuídos em 49 homens, 96 mulheres e 35 crianças, tendo eles uma jornada de trabalho de 10 horas. Os salários variavam entre 3\$000 (três réis) e 6\$000 (seis réis) diários. Observa-se uma grande quantidade de mulheres como sendo uma maioria absoluta de 53,4% da totalidade de seus funcionários em função de saber-se que, elas recebiam salários menores do que os homens, além da exploração delas submetidas ao machismo e ao regime patriarcal, muitas vezes tinham que deixar mais da metade ou quase todo o salário com seu pai ou com o seu marido, além dos assédios, às vezes

sofridos, por parte dos chefes do setor em que trabalhavam e, quando os denunciavam, se é que isto seria possível na época, eram “ridicularizadas” pela sociedade ou não levadas em consideração nos seus apelos ou denúncias. O operariado infantil também não era tão pequeno como se pode imaginar, atingindo um percentual de 19,5% nesse tipo de atividade industrial, enquanto que os homens representavam apenas 27,3% de todo operariado.

O historiador Luiz Sávio de Almeida em **Notas sobre poder, operários e comunistas em Alagoas** apresenta um quadro da indústria têxtil do início do século XX como empregadora. Ele aponta-a como o ramo industrial que mais emprega mulheres e crianças em detrimento do público masculino adulto, devido certamente por serem eles (mulheres e crianças) mão-de-obra mais barata que a masculina. Para ele:

[...] os dados disponíveis indicam que este setor, além de diferenciar-se dos demais pelo seu porte, era também diferenciado como empregador de mulheres e menores de ambos os sexos. Tanto é assim que nenhum outro em sua composição interna atinge a concentração feminina que se dá na indústria têxtil; não há qualquer outro grupo em que a presença masculina adulta não esteja acima da metade dos jornaleiros empregados, chegando diversos a terem a presença masculina adulta acima de 90,00% do total. (ALMEIDA, 2013. p. 87)

A Revolução Industrial, com berço na Inglaterra, por volta da segunda metade do século XVIII, foi um marco extremamente importante na transformação da sociedade inglesa, espalhando-se pelo mundo levando a tecnologia, aonde quer que fosse, assim como a mudança no modo de produzir as mercadorias de maneira acelerada e acumulativa. Com isto houve o incremento da mão de obra feminina e infantil nas fábricas de tecidos. Estes, por sua vez, eram explorados em seu trabalho que duravam de 10 a 15 horas diárias, por valores abaixo do pago aos operários homens. Por vezes, se não todas, os pais se viam obrigados a ver seus filhos trabalharem nas fábricas por motivos diversos, sejam eles a falta de escolas ou, na existência destas, a necessidade de a criança trabalhar para ajudar na renda doméstica, ainda outros casos por não terem com quem deixar suas crianças, estas eram trazidas às fábricas. Assim, sua escolarização era prejudicada e a taxa de analfabetismo era sempre crescente.

Diferentemente destas, a fábrica assentada na cidade do Pilar tinha as suas peculiaridades. Ela prezava por uma administração que fosse humanizada e interessada no bem-estar econômico e social de seus operários.

Conforme explica o senhor José Inaldo, pesquisador apaixonado da história local e servidor da Câmara Municipal do Pilar, em suas pesquisas sobre a história da cidade, a fábrica

foi fundada pelo português e coronel Wenceslau José Baptista, que faleceu devido uma trave de uma casa ter caído sobre sua cabeça em 15 de dezembro de 1893, com cerca de um ano e sete meses da fundação, e de apenas dois meses após o início dos trabalhos da Fábrica.

Até 1900, Pilar era uma cidade desenvolvida, com a Companhia Pilarense que era próspera e que também fazia prosperar seus trabalhadores. Seus operários tinham direitos garantidos antes mesmo de haver uma lei nacional que obrigasse as empresas a agirem neste sentido. Eles tinham direito a aposentadoria, além de ter o direito de ver seus filhos na escola, deste modo indo na contramão da lógica da época e da lógica do mercado incutida pela Revolução Industrial dos séculos XVIII e XIX como assinalado acima. Vale ressaltar, talvez com letras garrafais, uma informação importante contida no Indicador do Estado que diz: “a fabrica possui mais 25 casas de tijolos e telhas para habitação dos operários” (1902, p. 101).

Devemos nos lembrar de que, a forma como essas fábricas de tecidos eram administradas – dependendo de cada proprietário em particular – geralmente elas eram concebidas como extensão de suas famílias ou de suas propriedades senhoriais onde as sobrevivências das formas de trabalho escravo muitas vezes estavam presentes nas relações pessoais ou empresariais de como cada empresário administrava o seu negócio.

Conforme nos informa Marroquim em sua obra **Terra das Alagoas**, a respeito da Companhia Pilarense de Fiação e Tecidos:

A situação da empresa até 1900 era prospera depois, segundo parece, decaiu um pouco. Hoje [década de 1922] está entregue a sua direção à firma Peixoto & C.^a cujo tacto industrial certamente dará uma nova orientação aos negócios dessa magnífica empresa. (MARROQUIM, 1922, p. 211, 212)

Marroquim apresenta acima, uma nova direção da fábrica, a firma Peixoto e Companhia. Levando-se em consideração o ano de publicação de sua obra, que foi 1922, deduz-se que foi neste mesmo período que esta nova direção assume a fábrica, dando continuidade aos seus trabalhos, ainda que o comércio não fosse mais o mesmo quanto o de fins do século XIX.

O Indicador Geral do Estado (1902) nos relata alguns detalhes de como era a estrutura da antiga Fábrica de Tecidos Pilarense. Ele diz que a fábrica era dividida em dois grandes blocos “paralelos de 90 metros de comprimento e 13 de largura cada um”, os dois juntos totalizando 2340 m².

Ilustração 18 – Pilar: Antiga Companhia Pilarense de Fiação e Tecidos



FONTE: (IBGE, 2021)

Era uma estrutura de uma grandiosidade tamanha para uma cidade como o Pilar. Uma empresa próspera que alimentava o sistema econômico da cidade, tendo o seu primeiro bloco, ou melhor, seu primeiro grande galpão, o da direita, dividido em três partes nas quais estavam instaladas as suas máquinas:

[o 1º salão] do fundo é ocupado pelo batedor quadruplicador de Lard e uma pequena máquina para aproveitar os resíduos que não estiverem muito torcidos, e serve, além disto, de depósito de algodão necessário ao trabalho.

[2º] [...] diversas máquinas de fiação [...].

[...] o resto do salão é ocupado por dois enroladores de carros dois enroladores de cavalos, duas urdideiras, dois liçadores e uma máquina de passar os rolos dos teares.

[3º] O terceiro salão é ocupado pelos 57 teares de duas à quatro lançadeiras. (INDICADOR GERAL DO ESTADO, 1902. pp. 100, 101)

Partindo para o segundo bloco, ou edifício, também encontramos várias repartições, ou salões. Estes davam continuidade às atividades começadas no bloco anterior e era dividindo o prédio da seguinte maneira:

[1ª] [...] a contar do fundo – a caldeira à Babcoct & Wilcox com cem cavalos de força; bomba alimentação a vapor [...].

[2ª] [...] motor a vapor de Broadbat, com cem cavalos de força [...].

[3ª] tinturaria com diversos tanques de tinta, cubos de anil, caldeirão de cozinhar o fio cru, [...] diversas outras máquinas.

[4ª] oficina de serralheiro e reparação; tem torno automático, máquina de furar e outros utensílios. O outro salão imediato contém a grande máquina de engomar fazenda [e outras]

[5ª] 10 teares novos

[6ª] O salão da frente (6ª. seção) é destinado ao depósito e embalagem de fazendas e o escritório da gerência. (INDICADOR GERAL DO ESTADO, 1902. p. 101)

Havia, conforme citação acima, no segundo bloco o maquinário que fazia movimentar todas as outras máquinas. Eram os motores movidos a lenha, madeiras certamente retiradas das muitas matas existentes ao redor da cidade. Havia também a parte frontal da fábrica que ainda hoje existe, sendo, à época “destinado ao almoxarife, oficina de caixão e cocheira”. Também se observa que a fábrica tinha 67 teares em funcionamento, sendo 10 deles ainda novos, o que garantia uma boa produção.

Toda a sua atual estrutura interna está desabada, restando sua fachada e outras poucas porções de sua construção. Ainda restando intacta as torres de chaminé.

Ainda de acordo com o Indicador Geral do Estado de 1902, a Fábrica conseguiu produzir, nos anos de 1900 e 1901, um total de 974.257 metros de variados tecidos de três tipos: cores diversas, xadrez e lisos. Estes dados, apresentados na tabela abaixo, quando colocados um do lado do outro pode nos dizer, realmente, de quanto foi sua produção anual, mais detalhadamente.

QUADRO 16 – PILAR: PRODUÇÃO DA FÁBRICA PILARENSE DE TECIDOS – 1900/1901 (Adaptado)

ANO	DIAS TRABALHADOS	PEÇAS (Cerca de 40,8 m cada)	METROS DE TECIDOS	MÉDIA DIÁRIA (Produção por m)	MATÉRIA-PRIMA (Algodão em sacas)
1900	278	12.550	512.441	1.843	[847,5]
1901	267	[11.310]	461.816	[1.726]	814
TOTAL	545	23.860	974.257	1.784,5	16.061,5

FONTE: (INDICADOR GERAL DO ESTADO, 1902. p. 101)

Ainda que a fábrica tenha uma produção de tecidos de uma maneira razoavelmente moderada, sua produção nem sempre dá conta dos pedidos a ela feitos. Mais uma vez, bebendo da fonte do Indicador Geral do Estado de Alagoas de 1902, leiamos:

A sua produção não satisfaz aos pedidos de quase todos os Estados do Norte da União, tão bem feitas são os seus oxfords de 1ª e 2ª qualidade, bulgarianas e riscados, de modo que a manufactura quando sahe da fabrica já está vendido.

A fábrica, apesar do prédio ser pequeno, pois ainda não foi concluído está montada de modo a produzir toda e qualquer qualidade de tecidos brancos e de cores, lisos e trançados mesmo os estampados. Vê-se que é uma das boas fabricas de tecidos, cuja prosperidade é devida tão somente aos esforços de sua directoria e accionistas. (INDICADOR GERAL DO ESTADO, 1902. p.102)

Esta fábrica de tecidos, e as outras no Estado, continuaram com o passar do tempo e ainda outras apareceram. Em 1930 a Fábrica Pilarense ainda estava em pleno funcionamento, conforme consta no ABC das Alagoas:

Em 1930 existiam dez fábricas de tecidos: Cachoeira, União Mercantil, Agro-Fabril, Alexandria, Norte de Alagoas, Progresso Alagoano, Industrial Penedense, São Miguel, Pilarense e Vera Cruz. Trabalhavam com 3.116 teares e ocupavam 5.978 operários. Praticamente todas iriam desaparecer, com a modernização da indústria têxtil. (PINTO, 2021. p. 34). – grifo nosso.

Assim, a partir deste período de 1930, novos proprietários foram aparecendo no cenário econômico do Pilar. Através de informações contidas no livro organizado por José Inaldo a respeito da História do Pilar sabemos que a Fábrica Pilarense de Tecidos foi vendida a empresários pernambucanos. Estes, por sua vez, continuaram a fazer girar a máquina da economia local dando continuidade aos seus trabalhos:

Com o passar do tempo, aproximadamente na década de 1940, chega a Pilar, oriundo de Goiana, Pernambuco, com o objetivo de cuidar dos negócios da família, o jovem Hilton Pimentel. Como eles já tinham uma empresa do ramo da fiação em Pernambuco e querendo investir no estado vizinho, compraram a Companhia Pilarense de Fiação e Tecidos. (INALDO, 2019. p. 72)

Os antigos proprietários da Fábrica eram pessoas muito respeitadas, ficando a nós a incumbência de cita-los. Dentre seus primeiros diretores (fins do séc. XIX para início do XX) podemos citar Anfilóbio Remígio¹⁹ que também foi um político prestigiado na cidade, ainda o médico Manoel Ramos, o outro, também médico, José Júlio Bezerra Cansação. Os proprietários da Fábrica eram ovacionados pelos mais velhos da cidade, coisa que os mais

¹⁹ Anfilóbio Remígio foi um grande nome na cidade do Pilar. Segundo informações do senhor José Inaldo, servidor público da Câmara Municipal do Pilar, em sua homenagem foi construída uma praça nas proximidades da entrada da antiga Fábrica Pilarense de Aviação e Tecidos. Em algum momento, esta praça foi desativada, sendo “transferida” para um terreno ao lado da igreja Matriz. Sua construção não foi efetivada e no local foram construídas salas para a Escola Municipal Dr. Manoel Ramos. A Placa de identificação da Praça Manoel Remígio se encontra fixada na parede lateral desta escola. (VER EM ANEXO 5)

novos costum acreditar. Ainda conforme a pesquisa de José Inaldo, os últimos proprietários da Fábrica foram Luiz dos Anjos e Tércio Wanderley.

A Companhia Pilarense de Aviação e Tecidos prestou expressiva contribuição para o desenvolvimento socioeconômico da sociedade pilarense. O avanço tecnológico e comercial também chegou a estas terras, mas com o passar do tempo esmoreceu, decaiu, desapareceu. Provavelmente encerrou suas atividades em inícios da década de 1960, pois, segundo registros de pesquisas que nos foram transmitidos pelo senhor José Inaldo, em 1965 havia um projeto apoiado pela SUDENE para a implantação, no mesmo espaço das instalações da Fábrica Pilarense, de uma fábrica de beneficiamento do coco e seus derivados. Sobre isto trataremos mais a baixo.

Também não podemos nos esquecer de mencionar a **Fábrica de Rendas e Bordados**, fundada pelo já citado acima, Dr. Manoel Ramos de Araújo Pereira, pai do ilustre filho do Pilar, Arthur Ramos. De acordo com o Indicador Geral do Estado de Alagoas, o doutor Manoel Ramos “dedicou 24 anos de sua vida à indústria de fabricação de tecidos, tendo fundado em Pilar, a 7 de dezembro de 1907, uma fábrica de rendas e bordados, que deixaria de funcionar em 1925” (INDICADOR GERAL DO ESTADO, 1902. p. 58). Pouco, ou quase nada pode ser encontrado a respeito desta fábrica. O fato é que ela existiu e deixou sua parcela de contribuição na sociedade pilarense e alagoana.

Estas duas fábricas foram um grande suporte econômico para a cidade do Pilar, trazendo empregos e fazendo crescer a economia local, levando-se em consideração que, somente a Fábrica Pilarense de Tecidos, em 1902, tinha seus 180 pessoas trabalhando, ainda que entre eles se contassem crianças entre a sua população de trabalhadores.

2.3.3 A Fábrica Coco Alimentar de Alagoas S/A – COCAL

A Fábrica de Tecidos fecha suas portas, provavelmente em meados da década de 1960, como assinalado mais acima. Suas instalações, no entanto, foram aproveitadas para que fosse instalada uma nova fábrica, desta vez uma que trabalharia com o beneficiamento do coco. Esta era a COCAL – Coco Alimentar de Alagoas S/A.

No texto do senhor José Inaldo (texto base para esta parte sobre a COCAL) é apresentado um nome: Constâncio Vieira Curvello. Não se pode dizer que seja ele o dono da fábrica, no entanto, podemos supor que sim, devido só aparecer ele citado nominalmente.

A empresa COCAL, em sua fase inicial produziria vários derivados do coco, dentre eles podemos citar: coco ralado, o leite do coco e cocada ou doce de coco. Após os inícios de

suas atividades, serão ainda trazidas algumas máquinas importadas para o beneficiamento das fibras das cascas do coco. Vale salientar que esta empresa ainda trabalharia com a fabricação de óleo e farinha, provenientes do coco.

As máquinas seriam em sua maioria automatizadas acompanhando a modernização industrial. Também seus operários seriam aproximadamente em número de 150 que, igualmente à Fábrica de Tecidos Pilarense, tinha empregados em sua maioria mulheres, trabalhariam todos com seus uniformizados, prezando pela boa higiene e cuidados necessários no manuseio das máquinas e de seus produtos, do início ao fim da produção.

Ilustrações 19/20 – Pilar: [1] Entrada e [2] fachada da antiga fábrica COCAL



FONTE: (ARQUIVO DO AUTOR, 2020) [1]; (INALDO, 2021) [2].

A previsão para o funcionamento desta grande empreitada industrial ficou para se iniciar em janeiro de 1965. E é certo que começou seu funcionamento na cidade, se nesta data ou posterior, não tivemos como conferir. Certeza se tem de sua instalação e funcionamento, pois é afirmado nas pesquisas do senhor José Inaldo que a empresa COCAL investiu Cr\$ 247 milhões de Cruzeiros, contribuindo assim para o desenvolvimento socioeconômico da cidade do Pilar, pois além de serem disponibilizados os produtos na própria cidade, bem provável com valores abaixo do mercado comum, também empregava pessoas desta mesma cidade, que tiravam dali o sustento de sua família.

O texto ainda apresenta o empreendimento da COCAL como sendo um chamariz para que outras empresas se aproximem da cidade. Neste caso, ele faz menção de uma empresa que tinha por nome CARVOARTIF S/A. Esta poderia vir ao Pilar assentar sua fábrica e produzir carvão a partir da casca do coco utilizado na COCAL, e esta ação geraria cerca de 50 novos empregos aos munícipes. Se esta última se instalou na cidade, não se sabe nada a esse respeito, carecendo de maior investigação sobre esta situação.

José Lages Filho ao discursar no centenário do Pilar, em 1972, afirmou com uma alegria singular, e isso pode ser percebido pelo seu texto emocionado que:

A COCAL que industrializava toda a produção do Coco-da-Bahia do município e das regiões mais próximas, financiada pela SUDENE e expansão na integração Sergipe-Alagoas, tese defendida pelo nosso governador, é hoje um dos esteios sólidos da economia regional (LAGES FILHO, 1972. p. 117)

Segundo relato, ainda do senhor José Inaldo²⁰, conhecido como “Zé do Feitor”, servidor público da Câmara Municipal dos Vereadores do Pilar, o terreno e o velho prédio da antiga Fábrica de Tecidos do Pilar, que também funcionou a empresa COCAL, atualmente pertence a um sergipano por nome João Bosco França Cruz, o Dr. Bosco França²¹, que já foi Deputado Federal por Sergipe em dois momentos distintos: 1987 – 1991 e 1995 – 1999 (FGV/CPDOC, 2021).

Em parte do terreno da antiga Fábrica de Tecidos, foi erguida uma instalação industrial para dá andamento a empresa Belminas, mais conhecida como a “Água Mineral Dias D’Ávila, que é uma empresa de engarrafamento de água mineral. Com o passar de alguns anos, nos idos dos anos 1990, sem ter condições de se manter em funcionamento, provavelmente por baixa circulação de sua produção na localidade, ou mesmo ainda outros fatores desconhecidos, a levou a interromper suas atividades na cidade, assim, “abandonando” sua a Fábrica de Águas, que se encontra desativada já há alguns anos, mantendo os imóveis em conservação e tendo na administração uma gerente, assim como vigias e zeladora. Vale ressaltar que suas instalações, ainda que desativadas, se encontram em perfeito estado de conservação e que, se colocadas de volta as suas atividades, estaria apta ao seu imediato funcionamento.

2.3.4 Fábricas de cigarros e charutos

Havia também no Pilar fábricas direcionadas a produção de cigarros. De acordo com o Indicador Geral do Estado/1902, haviam no estado somente cinco indústrias que trabalhavam no processamento e na fabricação de fumos e charutos, todas elas a vapor, “sendo duas em Maceió, duas no Pilar e uma em Penedo”. Seus produtos eram “procurados e apreciados pela

²⁰ Servidor Municipal da Câmara dos Vereadores de Pilar.

²¹ Ver biografia em: FGV/CPDOC. Verbetes: João Bosco França Cruz. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/joao-bosco-franca-cruz>. Acesso em 18/09/2021.

perfeição do trabalho e qualidade da matéria-prima, parte importada da Bahia, Minas e Rio de Janeiro e parte produção do nosso Estado”. (INDICADOR GERAL DO ESTADO, 1902. p. 102).

No entanto, conforme tabela apresentada mais acima, em 1902 aparece pelo menos três nomes listados como sendo donos de Fábricas de Cigarros no município de Pilar: São estes: “‘Antônio Nunes de Almeida’, ‘Manoel Calado de Almeida’ e ‘Minerva/Raphael Vaz & Lima’” (p. 335). Aparentemente cada um destes representa uma fábrica.

No Almanak do Estado das Alagoas (1891, p. 332) nos é apresentado duas fábricas a vapor de cigarro da cidade do Pilar. Assim está registrado: “Dous Amigos, proprietários, Callado & Mendes” e a “Dous Irmãos, proprietários, Carvalho, Irmão & C^a”. O mesmo Almanak (p. 664) apresenta uma propaganda da segunda fábrica citada:

DOIS IRMÃOS

Grande fabrica de cigarros a vapor de Carvalho & Irmão

Rua Alagoas ns. 35 e 37

PILAR DAS ALAGOAS

Com maquinas de picar e desfiar fumos pelo systema mais aperfeiçoado até hoje conhecido.

Completo sortimento de cigarros picados e desfiados de todas qualidades.

Sortimento de fumos picados e desfiados.

Picú, Daniel, Goyaz, Caporal,

E outros muitos capazes de satisfazer o fumante mais especialista.

Um variado sortimento de cachimbos, ponteiras, bolças para fumos e cigarros, de todas as qualidades. (ALMANAK, 1891. p. 664)

Estas propagandas eram comuns em todos os jornais circulantes da época, mostrando variados tipos de cigarros, todos eles “muitos capazes de satisfazer o fumante mais especialista”.

Fato curioso foi “re-noticiado” no Jornal do Pilar, de 1876. Um noticiário tendo como título “**Cautella contra as falsificações nos cigarros da fabrica de S. Lourenço**” que falava sobre uma suposta fraude de cigarros. A denúncia foi feita por Albino de Souza & Almeida, dono de um grande depósito de mercadorias, dentre elas o cigarro que pegavam na Fábrica de São Lourenço (Rio Largo). Estes vendiam, conforme o noticiário, porções para as cidades de São Miguel, Pilar, Camaragibe e finalmente para toda a Província. O caso é que Albino acusa Antônio Fernandes Porto, dono de um armazém em Pilar, de ter falsificado cigarros. Diz que chegou às suas mãos dois macinhos de cigarros com a etiqueta de São Lourenço, ocorrido que, segundo ele “[...] não tendo nem por sonho passado por aquela fabrica”. Esta denúncia ocorreu em 22 de fevereiro de 1876, tendo Jaraguá como local de origem.

Sabedor desta pesada acusação de fraude com seu nome estampado nas páginas de jornal, Antônio Fernandes Porto envia ao Jornal do Pilar, no dia 25 do mesmo mês, sua versão dos fatos exigindo que o acusador se retratasse publicamente para que sua honra não fosse afetada. Alega não ter nada com estes procedimentos fraudulentos e mostra que como compra suas mercadorias, assim as vende. Também alega ter comprado cigarros à outra pessoa:

Compro aos senhores Albino & Almeida cigarros como compro a outros; no meu armazém há deste gênero diversas qualidades sem que eu possa ate diferenciar hoje as casas donde vieram, cada uma de per si.

De uma porção de cigarros que comprei outrora ao snr. “José cigarreiro” resta-me ainda pequena parte; esses trouxeram a etiqueta da fabrica de S. Lourenço e pouco me importando o facto por carecer de tempo para indagações e exames chimicos [químicos], si os taes cigarros eram na verdade ou não de dita fabrica, assim como comprei-os tenho vendido.

[...] Não sei, já o disse, se taes cigarros são falsificados; mas si são, sobre mim não cahe a culpa. (JORNAL DO PILAR, 1876. p. 3)

Segundo ele, era inocente de todas aquelas acusações infames que lançavam seu nome, publicamente, ao desrespeito, ao ser noticiado este caso, injustificado, estampado nas páginas de jornal. Caso fosse um falsificador, completa ele, andaria a procura de compras de rótulos e não do próprio material, o cigarro. Ele cita alguém chamado “José cigarreiro”, do qual comprou uma porção de cigarros com a etiqueta da fábrica São Lourenço, no entanto, não deixa transparecer preocupação se estes eram, ou não, falsificados ou legítimos. Deste modo, ele encerra dizendo que se forem falsos ou não, “sobre mim não cahe a culpa”.

2.4 A Igreja Católica e a vida espiritual no município do Pilar

2.4.1 As Igrejas Católicas e sua influência

A presença da Igreja Católica na formação histórica do Pilar se deu início quando da fundação de seus primeiros núcleos de povoamento e a própria instalação dos primeiros engenhos de açúcar na região quando cada proprietário dos seus engenhos banguês tinha os seus santos de devoção pessoal, erguendo suas capelas em homenagem ou devoção a cada um deles. Muitos destes, mais tarde se transformariam em santos da devoção de uma grande maioria dos seus habitantes, muitas vezes se transformando em santos da devoção de uma toda comunidade maior chegando ao nível de ser mesmo padroeiros de uma determinada comunidade ou município.

Quando se fala a respeito da história da Igreja Católica no Brasil não podemos deixar de falar da imposição cultural que os senhores de engenhos e outras personagens teriam exercido sobre as populações indígenas e/ou escravizadas (africanos ou não) em adotarem muitas vezes a força, ou de maneira consensual, os princípios e fundamentos do Cristianismo, tanto quanto a língua portuguesa e demais traços culturais impostos pelos colonizadores, além da assimilação, rejeição e aculturação a que foram todas estas populações submetidas.

Mônica Costa Santos fala de uma notícia divulgada em 1879, através das páginas do *Jornal Liberal*, com circulação em Maceió, de 13 de abril/1879, que frei Caetano de Messina, veio para organizar a construção da atual Igreja Matriz²². Com intuito de que tudo ocorresse tranquilo, fora criada uma Comissão Organizadora para a arrecadação e demais preparativos para a construção desta tão imponente obra. O *Jornal Liberal* noticiou sobre a comissão e sua missão:

Formar uma comissão de seis membros para recolher donativos para as obras da matriz e fazerem a compra do material para a obra. A comissão foi composta do Coronel Nicolao Alves Rodrigues, major José Antônio de Mendonça, vigário José de Souza Barboza, Capitão Hideo Pereira Baracho, tenentes José Félix do Rego e Manoel de Carvalho Pedroza. (SANTOS, 2007. p. 147)

Esta Comissão Organizadora era composta por importantes pessoas da cidade, autoridades militares e um religioso. Seria importante este trabalho, pois a obra da Igreja cresceria com a comitiva organizando toda a situação levando ânimo incentivo aos potenciais e reais colaboradores em suas doações.

Mônica Costa corrobora ainda mais com isto ao falar que a população não cruzou os braços momento algum, antes, se lançaram a obra com grande satisfação e regozijo fazendo com que a construção avançasse sempre a passos largos, aparentando ser “de um feitio milagroso”. Ela ainda acrescenta dizendo que “o serviço da matriz seguiu lisonjeiramente seu curso sem a mínima interrupção, e como por encanto as paredes da igreja surgiam do rés do chão elevando-se as alturas precisas”. (SANTOS, 2007. p. 147)

Terminadas que foram as obras da colossal construção da Igreja Matriz, se seguiram os festejos de inauguração, fato ocorrido em 31 de agosto de 1879.

²² “Em sua carta ao Padre Geral Capuchinho relatando suas missões de 1887, Frei Cassiano de Comacchio, em marginalia, comenta sobre sua rápida passagem pelo ponto inicial de sua rota, isto é, Pilar: ‘(1) Esta igreja é bastante vasta e bela, foi edificada por obra do atual Prefeito, Pe. Gaetano [Caetano] Messina, 8 anos atrás, sobre desenho do falecido irmão, Frei Francesco de Vicenza’ (FANTINI, 1871, p. 43, tradução nossa).” (ALMEIDA; DIAS. 2019, p. 5)

Com relação à descrição da arquitetura da Igreja Matriz, o Inventário Piloto de ofertas e Oportunidades Turísticas de Municípios Alagoanos, obra de caráter turístico, mas com um alto e impressionante padrão cultural, geográfico e histórico nos apresenta uma valiosa descrição, ainda que sucinta, das características da bela estrutura que é a Matriz do Pilar. Assim ele a descreve:

A fachada e a volumetria da Igreja são típicas de finais do século XIX, embora tenha sofrido descaracterização ao longo dos anos. Em estilo neoclássico, a igreja apresenta fachada composta por duas torres sineiras, frontão apoiado em quatro colunas e duas escadarias que levam ao adro, com corrimão formado por uma fileira de pequenas colunas, separadas por um oratório em forma de gruta (acrescentado posteriormente). Suas esquadrias são em arco pleno e com bandeiras em forma de leque”. (Inventário Piloto de ofertas... 2004/5. p. 200)

Ainda antes da construção da Igreja Matriz já havia na cidade duas outras igrejas, a Igreja do Rosário²³ e Igreja São Benedito.

Em **Igrejas, Casarios e Praças do Pilar-AL**, trabalho monográfico de Ana Paula Soares Calado, nos são apresentadas as igrejas do município do Pilar. Neste trabalho a autora apresenta a Igreja do Rosário como sendo a primeira Matriz da cidade e que foi construída pelos holandeses:

A igreja do Rosário foi a primeira Matriz da cidade construída pelos holandeses (esse dado foi fornecido pelo Pe. Ernesto Amyntas Cavalcanti da paróquia da cidade do Pilar, em forma de uma apostila: Histórico da Cidade do Pilar em 1800, no estilo colonial secular. (CALADO, 2003. p. 6)

No entanto, aparentemente pode ser que não tem sido os holandeses os construtores desta Igreja, devido não ser do feitio destes construírem igrejas Católicas no Brasil, por serem eles calvinistas. Então, se esta igreja foi construída pelos holandeses, não seria muito provável que tenha sido quando da invasão holandesa (1630 – 1654) durante seus 24 anos no Brasil, podendo ser aceita a data de 1800 como de sua construção por eles, como citado acima. Caso contrário, é mais provável que tenha sido a própria comunidade local com seus homens de posses em conjunto com as doações gerais dos fiéis da localidade.

Já a Igreja São Benedito foi inaugurada em 1º de agosto de 1870, nove anos antes da construção da Matriz. Ana Paula Calado fala que:

²³ A primeira, a Igreja do Rosário, inaugurada em 01/11/1800 que, por alguns tempos também fora utilizada como Igreja Matriz. (INALDO, 2019. p. 116).

Em 1960, a igreja foi reformada por um pedreiro de São Paulo, como pagamento de uma promessa que o mesmo havia feito. A igreja necessita de reformas internas tanto no altar como no teto. Também, as paredes externas estão alteradas, com a colocação de azulejos. Mudando a história original. (CALADO, 2003, p. 7).

Emílio Soares em sua apostila **Pontos Turístico da Cidade do Pilar** pontua que a Igreja São Benedito “abriga diversas imagens da arte sacra e encontra-se totalmente reformada” e que “recebe constantemente a visita de turistas e fiéis sempre às terças-feiras para a santa missa” (SOARES, 2000. p. 7).

Ilustrações 21/22/23 – Pilar: Igrejas [1] Rosário; [2] São Benedito; [3] Matriz



FONTE: (ARQUIVOS DO AUTOR, 2020) [1] [2]; (RAMON, 2020) [3].

Quanto aos párocos da cidade, vale aqui apresentá-los relacionando-os às construções destas três Igrejas. Sérgio Moraes em sua obra **Pilar das Alagoas: recanto das coisas boas** apresenta uma lista contendo todos os padres que fizeram parte da Paróquia do Pilar²⁴, de 1855 ao atual (2004), ou seja, do padre Jacinto Cândido de Mendonça (apossado no ano seguinte a elevação do povoado à categoria de Freguesia do Pilar, ficando por 15 anos como seu pároco) ao padre Cícero Luiz Gomes Calado (a partir de 2004). Relacionado à construção da Igreja do Rosário não aparece nome listado para este ano (1800). No período da construção da Igreja São Benedito, em 1870, houve dois padres na cidade: Pe. José Joaquim da Rocha e o Pe. João da Silva Cardoso, que estiveram nesta paróquia por cinco anos, de 1870 a 1875. Já na construção da Igreja Matriz, construída em 1879, o pároco era o Pe. Getúlio Vespasiano Augusto da Costa, que cumpriu sua missão de 1878 a 1884. (MORAES, 2005. p. 33)

²⁴ FONTE DE PESQUISA: Arquidiocese de Maceió. Eduardo Tadeu Lopes da Silva (Seminarista de Pilar)

As Igrejas do Rosário e de São Benedito, a primeira situada na Rua Miguel Macedo, enquanto a segunda na Rua Dr. Getúlio Vargas, ambas próximas uma da outra e na parte baixa da cidade, eram igrejas tipicamente relacionadas aos santos da devoção dos negros escravizados ou forros.

O que merece uma reflexão é indagar do porquê de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito, geralmente associados à devoção por parte dos negros escravizados ou forros, estarem ligados à comunidade de fiéis brancos da Igreja Católica com prerrogativas de santos do povo branco ou às irmandades religiosas dominadas pelos brancos, apesar de ser levada em consideração a quantidade de negros que aderiram ao Cristianismo como prática religiosa, e ao mesmo tempo a quantidade da população não escrava que vivia no Pilar.

Quanto a isto, nos dá um clarear do entendimento o escritor Félix Lima Júnior, em sua obra **Escravidão em Alagoas**, quando se refere às igrejas dos escravos, igrejas dentro de Maceió, dentre elas as do “Rosário” e “São Benedito”:

Não tivemos, em Maceió, igrejas e irmandades exclusivamente de homens de cor, cativos principalmente.

Igreja do Rosário – [...] Bento Ferreira Guimaraes e sua mulher doaram 96 palmos de terra para ser erguido o templo, no local onde havia um nicho, ‘construído em horas de folga, por homens de cor já libertos e também escravos’.

Igreja de São Benedito – homens de cor adquiriram bela imagem de São Benedito, a qual foi colocada na igreja do Rosário, [...].

Como as duas acima citadas, embora compostas, em sua maioria, por pessoas de cor, a Irmandade, no templo oravam, misturados, pessoas de todas as cores e condições sociais. (LIMA JR., 1975. p. 57)

Por este cenário das igrejas acima citadas por Félix Lima, podemos inferir que em Pilar também ocorreu conforme Maceió, as igrejas eram de “todos” e, como citado acima, “no templo oravam, misturadas” em seus momentos de devoção. Os relatos históricos não esclarecem adequadamente este questionamento levantado acima que fica a ser respondido mais prontamente na medida em que novas pesquisas possam ser feitas para elucidação deste fato.

Também existem no Pilar as igrejas que nasceram na época dos engenhos e ainda outras mais novas. As mais antigas estão situadas no “[...] Engenho Novo, Grajaú [de cima], Lamarão, Camurupim e Usina Terra Nova [...]”, assim como algumas mais que datam de tempos mais próximos de nós: “[...] Nossa Senhora da Graça (Padroeira da Chã do Pilar),

Santa Teresinha (Loteamento Manguaba), São Pedro e São Paulo e Virgem dos Pobres, Santa Bárbara, Rainha da Paz e Nossa Senhora das Dores” (INALDO, 2019. p. 116).

2.4.2 O “Novo” Cruzeiro e o Novo Complexo Cultural Religioso Dilma Canuto

O Santo Cruzeiro e o Complexo Cultural e Religioso Dilma Moreira Canuto entram na história do Pilar, o primeiro com uma roupagem nova, o segundo, ele mesmo é uma coisa nova, uma novidade. Certamente irá atrair bastantes turistas e devotos de cidades vizinhas e ainda de lugares mais distantes, fazendo acontecer este tão incrível fenômeno religioso que é a fé dos fiéis transpondo barreiras pelo sagrado fazendo acontecer o turismo religioso. Isto trará benefícios à cidade, em relação à cultura, ao comércio, a fé dos devotos e ao entrosamento das comunidades religiosas.

Para J. de Vicente Andrade, na sua obra **Turismo, fundamentos e dimensões**, turismo religioso “é o conjunto de atividade com utilização parcial ou total de equipamentos e a realização de visitas a receptivos que expressam sentimentos místicos ou suscitam a fé, a esperança e a caridade aos crentes ou a pessoas vinculadas às religiões” (ANDRADE, 1995. p. 34). E é este o propósito dessa grande construção cultural religiosa.

O tão conhecido Santo Cruzeiro é um marco histórico e religioso de grande importância para a devoção da grande parte da população pilarense. Assentado como está em um alto, estrategicamente localizado de maneira que consegue enxergar a todos e ao mesmo tempo por todos ser visto e lembrado. Este símbolo da fé cristã católica, especificamente este da cidade sendo de raiz católica faz lembrar a todos os seus fiéis as palavras de Jesus Cristo, registradas pelo evangelista João, no capítulo 12 e versos 32 e 33, quando diz: “E eu, quando for levantado da terra, todos atrairei a mim. E dizia isso significando de que morte havia de morrer”. Isto não é discurso religioso, mas apenas uma constatação da visão de um povo formado e originário de uma devoção cristã católica romana.

Este símbolo cultural e religioso foi erguido ainda no início do século XX, inaugurado exatamente em 27 de abril de 1918. Colocado no morro por ocasião de uma Santa Missa celebrada entre os dias 22 e 27 de abril de 1918, tendo o padre Manoel Antônio Pacheco, sacerdote da ordem dos jesuítas, como o responsável por estas cerimônias.

O Cruzeiro, inicialmente fora feito de madeira, como podemos constatar nas imagens abaixo em dois momentos diferentes. A primeira é caracterizada por ser de madeira roliça,

sem ser trabalhada no machado ou outras ferramentas de carpintaria, além de estar ladeada por algo semelhante a um lampião de querosene, o que denota entre as duas imagens, ser esta a mais antiga.

Ilustrações 24/25 – Pilar: Santo Cruzeiro (de madeira)



FONTE: (MORAES, 2021)

Já a segunda imagem, que traz em si a legenda “Rubens Cavalcante²⁵ e Equipe Visitam ao Santo Cruzeiro 1979”, ainda apresenta a madeira como elemento constitutivo, no entanto, já com moldes de que foi trabalhada e adornada por um profissional. Também apresentando características de que na cruz se utilizam lâmpadas elétricas que, acesas a noite dariam mais visibilidade a todos que estivessem mais distantes. Enquanto na primeira imagem não encontramos cercado algum, a segunda já aparece com uma “mureta” de proteção construída de tijolos e concreto de armação.

O Alto do Cruzeiro, como também é conhecido, depois de ter passado por algumas outras reformas em diferentes momentos, bastando para confirmar isto compararmos as várias fotos ano após ano, passou ainda por mais outra no ano de 1990. Desta vez na gestão do prefeito José Soares Camelo e houve uma alteração na estrutura física da Cruz do Cruzeiro. A novidade foi que a madeira foi substituída pelo concreto. Aparentemente com ar de espanto,

²⁵ **Rubens Cavalcante de Almeida** foi Prefeito da cidade do Pilar por um mandato apenas, de 30/06/1977 à 31/01/1983. (INALDO, 2019. p. 184, 185)

Antônio Sapucaia da Silva²⁶ dispara em seu artigo no Jornal de Alagoas, de 23/09/1990, as seguintes palavras:

Acabo de saber que a Prefeitura Municipal do Pilar vai substituir o Santo Cruzeiro, que se ergue no ponto mais alto da cidade, trocando sua estrutura de madeira por uma de cimento armado. A notícia faz-me espichar um olhar contemplativo na memória do tempo. (SAPUCAIA, 2013. p. 163)

Há uma pequena descaracterização da Cruz quando se observa que, original e historicamente, no Pilar, no ato de sua colocação, foi colocada uma Cruz de Madeira. Foi trabalhada uma Placa com sua arte em mármore que foi fixada aos pés da cruz contendo uma frase de cunho religioso cristão em que se destaca a expressão “lenho da cruz”, como sendo madeiro ou madeira palavras sinônimo para lenho. Ainda assim, em nada diminui ou aumenta ao mérito da questão do “Novo” Cruzeiro ser de madeira/lenho ou de concreto.

Ilustrações 26/27 – [1] Placa de inauguração do Santo Cruzeiro (1990) e [2] Complexo Cultural e Religioso (2020)



FONTE: (ARQUIVOS DO AUTOR, 2021)

O que está implícito no monumento, em verdade, é a devoção dos fiéis, na fé em receber ou agradecer as bênçãos. Nesta placa de mármore também se encontram o nome do oficiante religioso, ou seja, do padre que celebrou a Missa no momento da inauguração e os nomes do gestor municipal, vice-prefeito e o secretário, responsáveis por esta reconstrução e “re-inauguração”. A primeira placa (de mármore) continua lá no mesmo lugar, aos pés da cruz em sua base frontal, com suas palavras maiúsculas:

PUSESTES NO **LENHO** DA CRUZ A SALVAÇÃO DA HUMANIDADE PARA QUE A VIDA RESSURGISSE DE ONDE VIERA MORTE. MISSAL

²⁶ Foi decretado luto oficial de 3 dias, na cidade do Pilar, em respeito ao falecimento do ilustre pilarense e Desembargador aposentado, Antônio Sapucaia da Silva, que faleceu na madrugada da quinta-feira (03/10/2019), aos 81 anos de idade.

ROMANO. RECONSTRUÍDO E INAUGURADO EM 30 DE SETEMBRO DE 1990. PÁROCO PE. MANOEL HENRIQUE DE MELO SANTANA. ADMINISTRAÇÃO PREFEITO JOSÉ SOARES CAMELO. VICE SEBASTIÃO VICENTE DE MELO. SECRETÁRIO PAULO XAVIER. (PLACA DE INAUGURAÇÃO/1990) [Grifo nosso]

O então prefeito, o senhor José Soares Camelo²⁷, já estava em seu segundo mandato (INALDO, 2019. p. 184), e com este grande feito de reformar um local tão valioso relacionado à religiosidade cristã católica pilarense, certamente sentiu a gratidão dos fiéis.

Vale aqui uma ressalva importante, quando se tratando de novas reformas nas “coisas públicas²⁸” aqui apresentadas. Deve-se prezar pela preservação da memória sem, no entanto, deixar de seguir a marcha do desenvolvimento. Do “antigo Cruzeiro” de 1990, restou a base e a Placa de Mármore aos pés da Cruz. Do lado direito da base do Novo Cruzeiro foi colocada ainda outra placa, esta agora de bronze, identificando a atual gestão política. É imperiosa uma conscientização em preservar as coisas “antigas”, até mesmo uma simples placa de mármore, cuidando, polindo, limpando, pois ali está registrado parte a história de um povo, neste caso em particular, uma história religiosa.

Ilustrações 28/29 – Pilar: [1] Atual Cruzeiro e a [2] estátua da santa padroeira do Pilar



FONTE: (ARQUIVOS DO AUTOR, 2021)

²⁷ **José Soares Camelo** foi prefeito por dois mandatos intercalados, o primeiro mandato foi de 1973 a 1977; já o segundo, de 1989 a 1992. (INALDO, 2019. p. 184/5)

²⁸ O Santo Cruzeiro é “Coisa Pública”, assim como o Novo Complexo Cultural e Religioso Dilma Moreia Canuto, mas tem a Igreja Católica Romana como instituição “responsável” por este espaço religioso.

Ao chegar o Centenário do Santo Cruzeiro, em 2018, a prefeitura se preocupou em buscar recursos estaduais para a recuperação e ampliação do espaço do Mirante do Cruzeiro. O prefeito Renato Filho, com o apoio da Deputada Estadual Fátima Canuto, que por sinal é sua progenitora, conseguiu angariar recursos financeiros provenientes do Tesouro Estadual, através da SEDETUR – Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo de Alagoas. Teve participação neste projeto também o vereador Clewerton Afonso Carvalho Cavalcante, popularmente conhecido por “Clevinho”. Este último, de licença de seu cargo eletivo municipal, atualmente ocupa a pasta de Secretário de Educação e Cultura do Pilar, e foi o autor do projeto que denominou o Santo Cruzeiro através da Lei n. 05/2020, conforme registrado na nova placa de inauguração produzida em bronze e exposta no Centro Cultural.

Esta grande reforma e ampliação teve início após a assinatura da Ordem de Serviço pelo governador Renan Filho e seu Secretário Estadual de Desenvolvimento Econômico e Turismo, Rafael Góes de Brito. Esta assinatura ocorreu no mesmo dia da ordem de serviço para a construção do CISP2, em 08 de maio de 2018.

A obra tem conclusão prevista para dezembro deste ano [2018] e conta com o investimento de R\$ 2,3 milhões, sendo R\$ 1,8 milhão destinado pelo Governo do Estado, através da Sedetur. A Prefeitura Municipal do Pilar cedeu o terreno e adquiriu esculturas em barro produzidas pelo artesão João das Alagoas, que simbolizam a Via Sacra. (CARVALHO, 2018. s/p)

O certo é que tudo está registrado como sendo inaugurado em 05 de agosto de 2020. A obra contou com o investimento de mais de dois milhões de reais provenientes dos cofres públicos. O terreno onde fora construída a Via-Sacra, outrora era composto por casas de moradias, em sua maioria de taipas, ou pau-a-pique, e a rua não era pavimentada, onde morava gente trabalhadora que mantinham ou completavam sua renda através do ofício artesanal de fabricação de vassouras e espanadores produzidos das palhas do Ouricuri. Também estas casas corriam o risco de deslizamento por estaremos seus quintais, ou mesmo ainda pior, a porta de fundo de suas casas já na encosta. Seus moradores foram deslocados para conjuntos habitacionais da cidade com melhor infraestrutura logística, como água, energia elétrica, rede de esgoto, recolhimento diário do lixo, escolas mais próximas dos conjuntos habitacionais etc.

Vale aqui registrar as palavras contidas no Inventário Piloto de ofertas e Oportunidades Turísticas de Municípios Alagoanos valorizando este ofício artesanal de caráter aparentemente hereditário:

Avós, pais, mães, filhos e filhas, normalmente a família inteira, se dedicam ao feitiço desta arte, considerada quase sempre a única fonte de renda da família. Sentados ou acorados nas calçadas em frente as suas casas, ripam as palhas manualmente com uma faca e, após desfiá-las, colocam-nas na rua para secar. Em alguns momentos do dia as palhas estendidas, de um lado ao outro, se transformam no próprio revestimento da rua. O barro de cor marrom que cobre o seu leito transforma-se em um singular tapete de tramas esverdeadas. Este ofício, que é passado de geração a geração como uma herança, atribui ao local uma forte identidade cultural e torna seus moradores reconhecidos pelo trabalho que realizam. (Inventário Piloto de ofertas e Oportunidades Turísticas de Municípios Alagoanos, 2004/5. p. 208)

Também ainda no Centenário do Santo Cruzeiro (2018), o então diretor de Cultura do município, Sérgio Moraes, faz transparecer sua empolgação com a obra do Cruzeiro ainda relembrando a fé do povo pilarense que agradeciam e ainda agradecem a Deus. Ele diz que “sempre foi um lugar santo para o povo católico pagarem suas promessas, muitos subindo a ladeira de barro de joelhos, amarrando fitas na cruz, colocando imagens, votos e fotos por bênçãos alcançadas”. (Associação dos Municípios de Alagoas, 2020).

Ainda falando sobre “pagar promessa”, corroborando com o elencado acima, o senhor Antônio Sapucaia, grande personalidade intelectual, magistrado e homem público que foi em Alagoas, e que tinha a vida “fincada” na cidade do Pilar nos conta uma experiência que vivenciou ao visitar o Cruzeiro:

No ano de 1955 ou 1956, em visita ao maravilhoso lenho, tive a oportunidade de observar um grupo de homens a espocar foguetes, de modo festivo, os quais chamavam a atenção pelos trajes típicos que ostentavam. Trajando bombachas, botas e lenços aos pescoços, era um grupo de gaúchos que se deslocara do Rio Grande do Sul para pagar uma promessa ao Cruzeiro do Pilar, o que bem revela a projeção de sua misticidade. (SAPUCAIA, 2013. p. 165)

Estas “descobertas” religiosas só reforçam ainda mais o caráter do povo devoto em buscar suas raízes da fé no contexto da vida no dia a dia e nas coisas simples que trafegam o sobrenatural.

Observemos a imagem a seguir, em que na sua parte superior, ou seja, em cima do morro, encontra-se erguido o Complexo do Cruzeiro, conforme podemos verificar. Ainda

podemos ver um caminho de barro alternativo para também se chegar a ele. Através deste caminho algumas pessoas subiam de joelhos no chão, por força de sua crença e religiosidade.

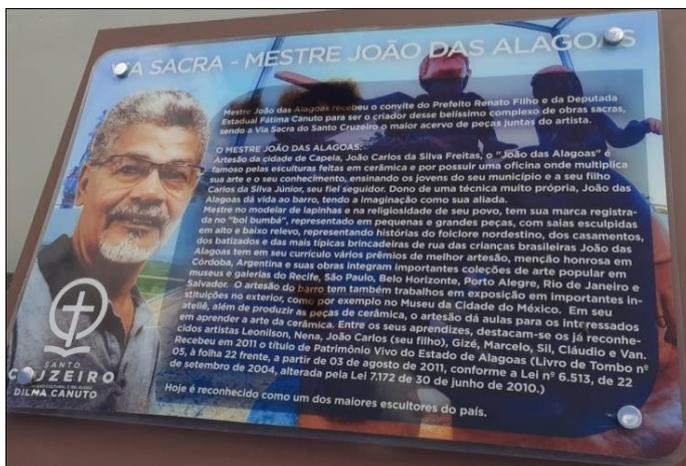
Ilustração 30 – Pilar: Ladeira de barro com acesso ao Santo Cruzeiro no topo



FONTE: (GOOGLE MAPS, 2021)

O Novo Complexo Cultural e Religioso Dilma Canuto conta com a nova e monumental estátua de 24 metros de altura da padroeira da cidade, Nossa Senhora do Pilar. Construída por um sergipano, desconhecido em algum momento até mesmo em sua terra, conforme informação constante na placa de bronze que o apresenta e o homenageia no Complexo Cultural do Pilar. No entanto, se consagrou artista reconhecido em vários lugares como “um verdadeiro escultor de monumentos que embelezam as cidades” como Porto da Folha, Cristinápolis, Canindé do São Francisco e Tomar de Gerú. Seu nome é Regivaldo da Silva Santana, mais conhecido como Giba Santana. E agora, conhecido também em Pilar.

Ilustrações 31/32 – Pilar: [1] Placa de João das Alagoas; [2] I Estação: Jesus é condenado a morte



FONTE: (ARQUIVOS DO AUTOR, 2021)

Além de contar com a nova estátua da Padroeira do Pilar, também teve a construção de uma Via-Sacra. São várias peças de barro, produzidas pelas mãos do mestre João das Alagoas que juntas formam 15 representações, chamadas de **Estações**²⁹. Estas narram em formato de estátuas, o ocorrido nos últimos momentos de Jesus Cristo na terra, conforme consta nos evangelhos. Os momentos vão da cena em que Jesus é condenado por Pilatos, representante do Império Romano, até o ato da ressurreição, formando um verdadeiro espetáculo religioso. O próprio artista João das Alagoas faz a seguinte colocação sobre esta sua obra:

Quando eu comecei a executar a obra, pensei muito num Cristo nordestino. Eu me inspirei num Cristo que representasse o homem comum do campo, mesmo com os traços Dele. Não fiz uma obra clássica, fiz uma obra que se identificasse mais com o Nordeste, contou João das Alagoas, que é natural de Capela, município próximo a Pilar. (Associação dos Municípios de Alagoas, 2021)

Não podemos deixar de registrar algo, também, sobre este artista, João Carlos da Silva Freitas, conhecido pelo nome de “João das Alagoas”. Ele é um escultor de grande nome, encaixado na arte da escultura em cerâmica. Fazendo referência a este artista, sua carreira e obra, transcrevemos as palavras contidas na Placa de apresentação no Complexo Cultural e Religioso Dilma Canuto, ainda que poucas palavras para um talento vivo de Alagoas, representante da arte da escultura na cerâmica, como é ele. Leiamos:

VIA SACRA – MESTRE JOÃO DAS ALAGOAS

Mestre João das Alagoas recebeu o convite do Prefeito Renato Filho e da Deputada Estadual Fátima Canuto para ser o criador desse belíssimo complexo de obras sacras, sendo a Via Sacra do Santo Cruzeiro o maior acervo de peças juntas do artista.

MESTRE JOÃO DAS ALAGOAS:

Artesão da cidade de Capela, João Carlos da Silva Freitas, o “João das Alagoas” é famoso pelas esculturas feitas em cerâmica e por possuir uma oficina onde multiplica sua arte e o seu conhecimento, ensinando aos jovens do seu município e a seu filho Carlos da Silva Júnior, seu fiel seguidor. Dono de uma técnica muito própria, João das Alagoas dá vida ao barro, tendo a imaginação como sua aliada.

Mestre no modelar de lapinhas e na religiosidade de seu povo, tem sua marca registrada no “boi bumbá”, representado em pequenas e grandes peças, com saias esculpidas em alto e baixo relevo, representando histórias do folclore nordestino, dos casamentos, dos batizados e das mais típicas

²⁹ **As 15 Estações** são: (1) Jesus é condenado a morte; (2) Jesus carrega a cruz às costas; (3) Jesus cai pela primeira vez; (4) Jesus encontra a sua mãe; (5) Simão Cirineu ajuda a Jesus; (6) Verônica limpa o rosto de Jesus; (7) Jesus cai pela segunda vez; (8) Jesus encontra as mulheres em Jerusalém; (9) Terceira queda de Jesus; (10) Jesus é despojado de suas vestes; (11) Jesus é pregado na Cruz; (12) Jesus morre na Cruz; (13) Jesus é descido na Cruz; (14) Jesus é sepultado e; (15) A ressurreição de Jesus.

brincadeiras de rua das crianças brasileiras. João das Alagoas tem em seu currículo vários prêmios de melhor artesão, menção honrosa em Córdoba, Argentina e suas obras integram importantes coleções de arte popular em museus e galerias do Recife, São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, rio de Janeiro e Salvador. O artesão do barro tem também trabalhos em exposição em importantes instituições no exterior, como por exemplo no Museu da Cidade do México. Em seu ateliê, além de produzir as peças de cerâmica, o artesão dá aulas para os interessados em aprender a arte da cerâmica. Entre seus aprendizes, destacam-se os já reconhecidos artistas Leonilson, Nena, João Carlos (seu filho), Gizé, Marcelo, Sil, Cláudio e Van.

Recebeu em 2011 o título de Patrimônio Vivo do Estado de Alagoas (Livro de Tombo nº 05, à folha 22 frente, a partir de 03 de agosto de 2011, conforme a Lei nº 6.513, de 22 de setembro de 2004, alterada pela Lei 7.172 de 30 de junho de 2010).

Hoje é reconhecido como um dos maiores escultores do país. (PLACA DE APRESENTAÇÃO, 2021)

2.5 Alguns traços da imprensa no Pilar

Também foi neste período (segunda metade do século XIX) que o Pilar é elevado a categoria de Vila que houve um “boom” na vida intelectual jornalística da cidade, cuja demonstração da sua imponência econômica, social, política e cultural pode ser demonstrada não apenas pelos seus ricos sobrados, mas acima de tudo, pela quantidade de jornais que circulavam na mesma, mesmo não sendo grande parte da sua população alfabetizada.

Moacir Santana relata que “a vida intelectual do Pilar de outrora se equivalia à de Penedo” (SANTANA, 2010. p. 46). Em sua obra **Pilarenses Ilustres** ele lista 51 jornais que circularam no município, iniciando em 1870 e seguindo até idos dos anos 1935. Alguns deles com longa duração e circulação na cidade, outros nem tanto. Vejamos então o quadro abaixo:

QUADRO 17 – PILAR: JORNAIS LOCAIS (1870 – 1935)

1870-79	1870 – O Pilarense; O Mercantil do Pilar; Sete de Setembro; 1871 – Brisa da Tarde; 1872 – A Rosa; 1873 – Jornal do Pilar; 1876 – A Tesoura;
1880-89	1880 – Jornal do Comércio; 1884 – Lidador; 1886 – O Mosquito; Manguaba; 1887 – Vigilante; 1889 – Cidade do Pilar; O Crítico; O Quatorze de Julho; Pátria Nova;
1891-99	1891 – Reboque; A Educação; 1892 – O Caixeiro; Colóquio Político; O Espia; Vinte de Julho; 1893 – O Piriquito; Linguarudo; 1894 – A Esparrela; O Patusco; 1896 – Sentinela; O Papagaio; O Pilarino; 1897 – Campanário; O Imparcial; A Escova; 1899 – O Mimo; O Matuto;
1900-35	1900 – O Carnaval; 1901 – O Riso, O Perigo; 1902 – Ano Bom; O Pilar (de Apércio Fernandes Vieira); A Máscara; O Atleta; 1904 – O Pinote; 1905/6/7 – O Estímulo; O Alviçareiro; O Curioso; 1918 – O Pilar (de Nilo Ramos); 1922 – A Cidade; 1932 – O Delubro; O Gaiato; Curso Normal; 1935 – A Ordem.
FONTE: (SANTANA, 2010. pp. 46-54) Adaptado.	

As informações jornalísticas corriam a solta na cidade. De noticiários políticos, jurídicos e empresariais às propagandas de fortificantes e outros produtos comuns à época; da fuga de um escravo aos textos de entretenimento, tudo caberia dentro dos jornais.

As notícias da Província eram veiculadas através deles. Dentre eles um que alcançou bastante repercussão foi o **Jornal do Pilar**, que teve um dos mais destacados redatores de jornal em Alagoas. Este redator chefe foi Antônio Duarte Leite da Silva que no ano de 1873 transferiu-se de Maceió para o Pilar, fundando e sendo seu redator principal, o **Jornal do Pilar**, que circulava semanalmente até que no ano de 1879 teve que suspender suas publicações, devido seu redator ter sido vítima de uma tentativa de morte e em outro momento ter seus equipamentos tipográficos jogados nas águas da lagoa Manguaba. Para escapar com vida, preferiu deixar seu jornal e retornar a Maceió (SANTANA, 2010. p. 54/5).

O que teria ele noticiado para que houvesse uma reprimenda tão grande contra sua pessoa? Suas falas em seu jornal poderiam nos responder algo referente a isto? Não existia a chamada liberdade de imprensa e se até hoje o trabalho dos jornalistas em países onde inexistente liberdade de expressão, ser jornalista é uma profissão de risco, onde você está sumariamente condenado à morte, típico de países onde predomina a ditadura ou algum regime de exceção.

2.6 Entretenimento no Pilar – O Cine Pilarense

No aspecto social de entretenimento, o município do Pilar também não ficou de fora. O empresário Hilton Pimentel também se esforçou em proporcionar lazer e entretenimento à população da cidade, pois teve a preocupação de criar alguns espaços de entretenimento e instituir alguns órgãos, dentre eles: o Cassino Pilarense em 1940, alguns grupos folclóricos, o Grupo Musical HP³⁰, o time de futebol HP. Além disso, comprou e reformatou todo o cinema, explica José Inaldo no livro **Pilar: Cidade da Gente**, onde fala que o novo dono da Fábrica ao ir ao cinema da cidade, o Cine Éden, se sentiu insatisfeito com o que presenciou. Por isso, decidido a mudar aquele estado de coisa, comprou o prédio do cinema, demoliu e reconstruiu outro mais aparelhado com os equipamentos mais modernos da sua época. No entanto toda a história do atual Cine Pilarense começa na década de 1920:

Singular, essa história começa pelos idos de 1920, com a construção do primeiro deles. Foi por esse tempo que Vespertino Lima comprara o sobrado localizado no endereço. Como a estrutura já estava gasta, ele decidira derrubar para começar tudo do zero. Construiu, então, o precursor: o Cine

³⁰ HP, isto é, Grupo Musical **Hilton Pimentel**.

Éden, inaugurado em 1924 para exibir filmes mudos. Mas não silenciosos: uma pianista fazia o fundo musical das cenas. (BASTOS, 2021. s/p)

Ilustração 33 – Pilar: antigo Cine Pilarense



FONTE: (IPATRIMÔNIO, 2021)

Várias apresentações estiveram em cartaz neste espaço que aplaudia os muitos talentos na região e de vários outros lugares. Apresentações importantes com personalidades artísticas de vários lugares do país estiveram por estas terras, tais como Luiz Gonzaga (o rei do Baião), Waldick Soriano, o mágico Yanguí Chu, além de ter também várias peças teatrais. (GESTÃO AMBIENTAL, 2021).

Na obra **Cidades de Alagoas: Pilar** nos é informado que o Cine Pilarense ainda se encontrava em perfeito funcionamento em 1973, aparecendo como uma das grandes atrações da noite, fazendo parte do entretenimento popular:

Em matéria recreativa poderemos assistir a noite bons filmes no Cine Pilarense, todas as películas são distribuídas pela Empresa São Luiz, a tela é panorâmica e tem uma capacidade para 360 espectadores sentados. (ARANDA FILHO; SILVA, 1973. p. 5).

Porém, com o passar dos anos, o cinema foi decaindo, foram surgindo novas tecnologias que fizeram com que o cinema no Pilar não mais funcionasse a partir de 1990, pois estava perdendo espaço para o videocassete que poderia ser assistido no ambiente doméstico. Abandonado como estava, foi recentemente reformado, contudo, preservando parte de sua estrutura antiga e deixando-o com a aparência o máximo possível do antigo Cine Pilarense. Deixando de funcionar, se deixou também de fazer a manutenção do prédio que, esquecido, só sucumbia ao desprezo e as intempéries do tempo. Com sua estrutura toda corroída, devido passar 30 anos desativado, ressurgiu das cinzas como uma Fênix, todo

restaurado por intermédio de projetos colocados para funcionar, provenientes do atual prefeito da cidade do Pilar, Renato Filho.

Por ser um monumento importante no contexto do arcabouço histórico e cultural do município, o prédio foi tombado³¹ em 2011, pela Secretaria de Estado da Cultura de Alagoas, sendo registrado como **Antigo Cine Pilarense**, localizado no Centro da cidade, está registrado no Livro de Tombo dos Edifícios e Monumentos Isolados. (IPATRIMÔNIO, 2021). Foi reconstruído, preservando-se o máximo possível a sua fachada e suas características próprias. Sua reinauguração foi no dia 19 de junho de 2020, exatamente no Dia Nacional do Cinema, com limitações ao quantitativo de público presente, devido a situação de se adequar aos protocolos sanitários dos governos estadual e federal referentes situação em que passa toda a população mundial, com o enfrentamento à epidemia do Covid-19.

Ilustração 34 – Pilar: parte interna do Cine Pilarense após a nova reforma



FONTE: (MORAES, 2020)

Este prédio, que renasce agora como um Prédio Público Municipal, será palco de diversas atividades que não só o cinema, mas também um local reservado para que ocorram vários tipos de palestras, várias apresentações culturais como, por exemplo, peças de teatro locais ou vindas de outras cidades, entre outros. Além disso, contará o espaço com uma sala de cinema, com 135 poltronas³², com uma tela gigante, palco, um camarim que não poderia faltar, tendo também estrutura adequada para dar acessibilidade a todos e, no clima de

³¹ Processo de Tombamento: 2600-1878/2010. Resolução de Tombamento: Decreto Nº 15.967, de 29/09/2011. Livro de Tombo dos Edifícios e Monumentos Isolados

³² O antigo cinema, nos anos 40 batizado com o nome Cine Edén por seu antigo dono, preserva algumas características como algumas das antigas cadeiras, que antes contavam com 365 delas, uma para cada dia do ano como dizia o antigo proprietário Hilton Pimentel. (REVISTA ALAGOANA, 2020)

modernidade, o espaço é totalmente climatizado. Na estreia para a apresentação do primeiro filme esteve em cartaz o **Cinema Paradiso**³³, título escolhido por José Rubens Canuto, tio do prefeito e antigo dono do prédio do cinema. (PREFEITURA DO PILAR, 2021).

Toda esta estrutura arquitetônica histórica e cultural que foi levantada das cinzas, como é o caso deste prédio do cinema do Pilar, o antigo Cine Pilarense, traz uma forte aliança entre o passado e o presente, em que o poder público se presta a valorizar e conservar a história viva. É importante salientar ainda da particularidade do processo cultural em resgatar as raízes históricas, outrora cortadas pelo machado do esquecimento, em dá um sentido a cultura, viver memórias e não deixar apagar desta o que nos resta ainda da história do Pilar. O cinema não morreu, adormeceu, mas ressurgiu com variadas funções, que não só de entreter, mas com as mãos dadas à Educação da cidade, dando sua contribuição no aspecto socioeducativo tão necessário à sociedade.

Ilustração 35 – Pilar: Convite para a inauguração do Cine Pilarense (dia 16)



FONTE: (MORAES, 2020)

Acima, o convite elaborado para a inauguração do tão esperado Cine Pilarense, local que remexe as lembranças de muitas dos mais velhos da cidade, refletindo uma nostalgia.

³³ **CINEMA PARADISO:** Comédia dramática [franco-italiana, de 1988], com 1h58min de duração dirigida por **Giuseppe Tornatore**. **Sinopse:** Nos anos que antecederam a chegada da televisão em uma pequena cidade da Sicília, o garoto Toto (Salvatore Cascio) ficou hipnotizado pelo cinema local e iniciou uma amizade com Alfredo (Philippe Noiret), projetorista que se irritava com certa facilidade, mas tinha um enorme coração. Todos estes acontecimentos chegam em forma de lembrança quando Toto (Jacques Perrin), agora um cineasta de sucesso, recebe a notícia de que Alfredo faleceu. (ADOROCINEMA. Disponível em: <https://www.adorocinema.com/filmes/filme-4989/>. Acesso: 17/09/2021)

3 FATORES QUE INFLUENCIARAM NA DECADÊNCIA ECONÔMICA E COMERCIAL NA CIDADE DO PILAR

A cidade do Pilar passou por um processo de decadência comercial a partir do fim do século XIX e início do século seguinte devido a alguns fatores relacionados à economia e a infraestrutura da Província das Alagoas. A industrialização mundial, assim como faz a chuva que molha a terra, também surgiu “molhando” a vários países com suas “águas do progresso”. As máquinas invadiram o mundo e a porta de entrada, sem dúvida, foi a Inglaterra.

O progresso sempre crescente em Alagoas, nem sempre atinge todas as partes. E as regiões não alcançadas podem sucumbir ao esquecimento, gerando uma fragilidade em seu aspecto social, econômico e até mesmo político. Sem cuidados pela administração maior, no caso de uma cidade, pela Província, podem gerar fatores que a façam se tornar sem poder suficiente para fazer girar a roda da economia.

Esta conjuntura política e econômica ocorreu na cidade do Pilar em função da sua localização geográfica estratégica próxima a rede de transporte lacustre que ela era detentora de grande parte das rotas comerciais entre os vales do Paraíba e do Mundaú até o porto do Jaraguá entrando em competição direta com as ferrovias. Desta competição não conseguiu se sobrepôr ao poder de rapidez do transporte ferroviário e do custo operacional para mantê-lo, fazendo seu comércio decair e perder seu brilho outrora radiante de quando era considerada uma das três mais importantes cidades em Alagoas, assim levada ao ocaso.

Dentre muitos fatores responsáveis por sua decadência podemos citar pelo menos três deles: (1) a não instalação de Engenhos Centrais, que estavam planejados para serem implantados na região do Pilar, além da instalação tardia da sua Usina de Açúcar no Pilar; (2) a instalação das Estradas de Ferro em Alagoas, que excluía o Pilar da sua rota de trajeto e; (3) a decadência da navegação a vapor pelas regiões das lagoas Mundaú e Manguaba, algo que está diretamente relacionada à própria história da cidade do Pilar.

3.1 A não instalação de um Engenho Central e o aparecimento tardio de uma usina no Pilar

3.1.1 Os Engenhos Banguês

Pilar é uma cidade alagoana “filha do Engenho Banguê”, assim como algumas outras. Nascida às margens da laguna Manguaba, expandiu seus domínios para a parte alta de seu território, a atual Chã do Pilar, que era conhecida na época por Chã da Ladeira.

De acordo com Josemary Passos, as instalações de vários engenhos de açúcar se sucederam entre os séculos XVI e XVIII, pelos muitos povoados da Vila das Alagoas (Marechal Deodoro) concentrando-se principalmente às margens da lagoa Manguaba. De entre essas terras sabemos que estavam as que seriam, não tão em breve, as terras pilarenses que se tornariam no município do Pilar (FERRARE, s/d).

QUADRO 18 – PILAR: ENGENHOS EXISTENTES NO SÉCULO XIX³⁴

1854		1877	
	ENGENHOS	ENGENHOS	PROPRIETÁRIOS
01	Brejo	Brejo Novo	D. Maria do Carmo Cavalcante
02	Volta	Volta	Ormindo José Correia
03	Grujaú de Baixo	Gurjaú de Baixo	Joaquim Pereira da Rosa Lima
04	Grujaú de Cima	Gurjau de Cima	D. Maria Magdalena da Costa
05	Boacica	Boassica	Frutuoso Francisco Maia
06	Terra Nova	Terra Nova	D. Maria do Carmo Albuquerque ³⁵
07	Pilarzinho	Pilarzinho	Francisco Esteves da Costa
08	Lameirão	Lameirão	Nicolao Alves Rodrigues
09	Quebra Carro	Quebra carro	João do Rego Accioly
10	Flor do Paraíba	Flor do Paraíba (Mija Veia) ³⁶	José Antônio de Mendonça
11	Salgado	Salgado	João Lopes Rodrigues
12	Novo	Novo	Ernesto Lopes Rodrigues
13	Subaúma Mirim	Subaúma de Cima	Ignacio Accioly
14	Chã de Terra Nova	Mumbaça	Antônio Luis de Viveiros Júnior
15	Camurupim	Imbury	Paulino Salvador da Rosa e Silva
16	Pilar	Mangabeiras	Henrique Hermetto Bittencourt
17	*	Poção	Frutuoso Francisco Maia
17	*	Buenos Ayres	Antônio Toledo Leite de Albuquerque
19	*	Oriente	Candido José de Oliveira e Silva
FONTE:(SANTANA, 1970.p. 157)		FONTE: (ALMANACK, 1877. p. 190)	

Pilar tinha mais de 27 engenhos nascidos a partir do Engenho Velho, que foi o primeiro engenho, situado nas proximidades da Igreja do Rosário, local onde atualmente são

³⁴ Nesta relação de 1854 não constam os nomes de seus respectivos proprietários.

³⁵ Possivelmente viúva de Antônio Carlos Leite de Albuquerque, falecido em 12/7/1874. (Jornal do Pilar, 13/07/1874, ano II, n 8, p. 2)

³⁶ De acordo com informações do Jornal do Pilar, neste ano de 1877 o **Engenho [Flor do] Paraíba** pertencia a Antônio Fernandes de Souza Costa. (Jornal do Pilar 1877, ano V, n 26. Domingo 5 de agosto de 1877, p. 1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=811696&pesq=%22Francisco%22>)

as instalações da Escola Estadual Oliveira e Silva. Denominou-se “Velho” a partir da criação de um segundo empreendimento agroindustrial no povoado, chamado de Engenho “Novo”. Deste último também surgiriam ainda mais outros engenhos.

O gráfico acima traz uma tabela discriminando os engenhos existentes já na segunda metade do século XIX, nos anos de 1854 e 1877. A primeira lista (1854) foi baseada na pesquisa de Moacir Santana de Medeiros na sua obra **Contribuição à História do Açúcar em Alagoas**; enquanto que as informações contidas no referido quadro relativo ao ano de 1877, foram eles encontrados no **Almanak da Província de Alagoas de 1902**, cujos dados se complementam, nos apresentando uma visão mais real da questão.

Podemos observar que até 1877 foram registrados 22 engenhos instalados no município do Pilar. Constatando-se que os engenhos Subaúma Mirim (1854) e o Subaúma de Cima sejam engenhos distintos, este número sobe para 23. No entanto, não há indícios suficientes para afirmar definitivamente que são dois engenhos distintos, o que leva a crer pela evidência dos fatos. Pode-se supor que sejam dois, ao se analisar os seus nomes, identificar de forma precisa, ou mesmo aproximada, suas localizações geográficas. Por enquanto, não encontramos evidências comprobatórias suficientes para negar ou afirmar se são distintos ou dois nomes distintos para o mesmo engenho. O Subaúma Mirim aparece na lista de 1854, desaparecendo nas duas seguintes, e só vai reaparecer na lista de 1930, tendo seu nome graficamente alterado para Sumaúma (com “m”) Mirim. Já o engenho denominado Subaúma de Cima, só aparece listado em 1877. Deste não encontramos informações para que confirme ou não ser o mesmo Subaúma Mirim. Pode-se ainda, por inferência, deduzir que são dois distintos por se analisar os termos que compõem seus nomes: “**de Cima**” referindo-se a localização geográfica, ou “**Mirim**” relacionando-o a extensão, tamanho, menor, mais novo. Ainda assim, não se pode entender como uma afirmativa para isto.

Notemos que do gráfico acima há pelo menos três engenhos que somente aparecem listados em 1854: **Chã de Terra Nova**, **Camurupim** e **Pilar**. Levando-se em consideração que o Engenho Pilar era instalado nas imediações da atual Praça Floriano Peixoto, no Centro da cidade, e que no lugar de sua capela foi erguida a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar em 1879, conclui-se que ele, realmente foi desfeito antes mesmo de 1877. Os outros dois também não irão aparecer nas listas dos anos seguintes, dando-nos a entender que suas atividades também foram encerradas em seguida. Algo a se considerar é que não podemos confundir o Engenho **Chã da Terra Nova** com o Engenho **Terra Nova**. Este último pertencia a D. Maria do Carmo Albuquerque que, segundo o Jornal do Pilar, (13/07/1874, ano II, n 8, p.

2) provavelmente fora viúva de Antônio Carlos Leite de Albuquerque, falecido em 12/7/1874. Em 1902 este aparece como sendo de propriedade do Coronel José Lopes Cavalcante.

Também apresentamos ainda mais uma tabela referindo-se aos engenhos existentes nos anos de 1902 e 1930, respectivamente:

QUADRO 19 – PILAR: ENGENHOS EXISTENTES NO SÉCULO XX³⁷

	1902		1930
Nº	ENGENHO	PROPRIETÁRIO	ENGENHOS
01	Brejo Novo	Cel. Francisco Lopes Cavalcanti	Brejo Novo
02	Oriente	Cel. Cândido Jose de Oliveira e Silva	Oriente
03	Cacheira [do Imburi ?]	Major Pedro Quintella Filho	Cachoeira
04	Flor do Parahyba	José Antônio de Mendonça	Flor do Parahyba
05	Mumbaça	Cel. Cândido Jose de Oliveira e Silva	Mumbaça
06	Gurjaú de Baixo	Major João Pedro de Moraes	Grajahú de Baixo
07	Gurjaú de Cima	Dr. Joaquim Ayres da Silva Costa	Grajahú de Cima
08	Lamarão	Dr. Américo N. Firmino de Moraes	Lamarão
09	Mangabeiras	Henrique Ernesto Bittencourt	Mangabeiras
10	Terra Nova	Cel. José Lopes Cavalcante	Terra Nova
11	São Caetano	Cel. Francisco Hollanda Cavalcante	São Caetano
12	Novo	Dr. José Casado da Cunha Lima	Novo
13	Boa Sica	Capitão José Frutuoso Maia	Boassica
14	Poção	Joaquim José Maia	Poção
15	Pau d'Olhos	Herdeiros de José Ignacio Accioly	Pau D'alho [?]
16	Pilarzinho	Cel. José Antonio de Mendonça	Pilarsinho
17	Quebra Carro	João Pereira de Moraes	Quebra Carro
18	Salgado	Cel. João Lopes Ferreira	Salgado
19	Buenos Ayres	Dr. José de Almeida Novaes	Volta
20	Nytheroy	Joaquim Cardoso Paes	São Silvestre
21	Flor do Tangil	José Casado Accioly Lima	Boa Esperança
22	*	*	Manaia
23	*	*	Imbury
24	*	*	Flor do Mucambo
25	*	*	Jundiahí
26	*	*	Sumaúma Mirim
27	*	*	Santo Antônio
28	*	*	São Joaquim
	FONTE: (COSTA, 2016. p. 337)		FONTE: (COSTA, 1930. p. 37)

Na tabela acima encontramos duas listas de anos distintas. A primeira (1902) foi retirada das páginas do **Indicador Geral do Estado de Alagoas/1902**, obra organizada por Craveiro Costa e Torquato Cabral. A segunda foi fruto de pesquisa de apenas um deles, Craveiro Costa, em seu trabalho **Município do Pilar** publicado na Revista de Ensino do Órgão Oficial do Departamento Geral da Instrução Pública e da Sociedade Alagoana de Educação, no ano de 1930.

O **Engenho Buenos Ayres** aparece listado a partir de 1877 e seu proprietário é Antônio Toledo Leite de Albuquerque (aparentemente, era familiar de Antônio Carlos Leite de

³⁷ Na lista de 1930 não são apresentados seus respectivos proprietários.

Albuquerque, “proprietário” do Engenho Terra Nova, também em 1877). Já em 1902 este mesmo engenho pertencia ao Dr. José de Almeida Novaes. Desaparecendo na lista de 1930.

Dois engenhos só aparecem listados em 1902. O primeiro, o **Engenho Nitheroy**, de propriedade de Joaquim Cardoso Paes; o outro foi o **Flor do Tangil**, de José Casado Accioly Lima, este familiar de Matheus Casado de Lima, antigo dono do Engenho Pilar.

Aparentemente os engenhos **São Caetano** e **Pau d’Olhos** (Pau D’alho) surgem a partir da lista de 1902. O primeiro pertencia ao Cel. Francisco Hollanda Cavalcante, enquanto que o segundo aos herdeiros de José Ignácio Accioly. Também há 8 engenhos listados somente a partir de 1930: **São Silvestre**, **Boa Esperança**, **Manaia**, **Flor do Mucambo**, **Sumaúma Mirim** (este pode ser o mesmo Subaúma de Cima, como discutido anteriormente), **Jundiá**, **Santo Antônio** e **São Joaquim**. Nesta lista não aparecem seus respectivos proprietários.

Vale ainda salientar que, dos 16 Engenhos Banguês do município listados como já existentes em 1854, e que perpassam as demais listas (1877/1902), foram contabilizados 12 deles ainda como existentes em 1930³⁸ que, somando-se aos outros se chegou a ter um total de 28 engenhos, sendo possível que alguns deles não mais estivessem em funcionamento, ou, como se dizia na época, estivessem “em fogo morto”.

A tabela abaixo foi produzida por Moacir Medeiros de Santana. Nela são apresentados os 16 engenhos existentes em 1854, mostrando a dinâmica de funcionamento do quantitativo de mão-de-obra, escrava e livre, o quantitativo de animais, assim como também sua produção.

Esse mapa dos engenhos do Pilar apresentado pelo historiador Moacir Santana nos dá uma importante “radiografia” da quantidade e diversidade da sua produção açucareira, tanto economicamente, quanto social e politicamente, em função dele possibilitar que se faça uma análise mais minuciosa destes engenhos, conferindo sua produção agrícola e industrial.

A quantidade de escravos na produção do açúcar era absurdamente grande (458), enquanto que de homens livres somavam apenas 39, o equivalente a 8,5% apenas. No entanto, a dinâmica social da época tinha isso como natural, sem contraposição a algo assim. Somente **Lameirão**, **Terra Nova** e **Camurupim** não havia se quer um homem livre. A produção do doce açúcar era amarga ao paladar dos trabalhadores escravos.

³⁸ **São os Engenhos:** Brejo Novo, Volta, Grujaú de Cima, Grujaú de Baixo, Boacica, Terra Nova, Pilarzinho, Lamarão, Quebra-Carro, Flor do Paraíba, Salgado e Novo. (Comparar Tabelas 1854/1930)

QUADRO 20 – PILAR: DINÂMICA DE FUNCIONAMENTO DOS ENGENHOS EM 1854

	ENGENHOS	ESCRAVOS	LIVRES	BOIS	CAVALOS	AÇÚCAR – ARROBAS ³⁹	MEL – CANADAS ⁴⁰	FORÇA MOTRIZ
01	Lameirão	63	-	45	10	6.000	12.000	Água
02	Novo	59	2	50	40	5.000	10.000	Animal
03	Grujaú de Baixo	55	1	98	8	6.000	20.000	Água
04	Grujaú de Cima	50	2	60	5	4.000	10.000	Água
05	Boacica	50	2	40	60	3.000	4.000	Animal
06	Terra Nova	30	-	30	35	4.000	8.000	Animal
07	Flor do Paraíba	20	4	26	38	5.000	6.000	Animal
08	Pilarzinho	20	8	30	24	3.500	5.000	Animal
09	Brejo	20	2	20	26	3.200	4.000	Animal
10	Camurupim	20	-	28	2	2.000	3.000	Água
11	Salgado	16	2	21	5	2.000	3.500	Água
12	Pilar	16	2	12	2	1.500	3.000	Água
13	Volta	10	2	6	6	1.500	2.000	Água
14	Quebra Carro	10	4	6	6	1.500	2.000	Água
15	Chã de Terra Nova	10	2	12	28	900	1.200	Animal
16	Subaúma Mirim	9	6	30	30	800	1.000	Animal
	TOTAL	458	39	494	315	49.900	94.700	

FONTE: (SANTANA, 1970. p. 157)

Com relação à quantidade de bois e cavalos que poderiam estar relacionados com a força motriz e o transporte das canas para os engenhos, se observa que a produção aumentada está mais relacionada a quantidade de bois e escravos do engenho, que mesmo o quantitativo de cavalos, provavelmente devido estes últimos servirem somente para o transporte dos homens livres. Ainda se tratando da força motriz capaz de movimentar as enghocas, no referido quadro acima, dos 16 engenhos, 8 são movidos a água e 8 à tração animal, sem ter, necessariamente um aumento na produção, seja por um tipo de força motriz ou outra. Nesta relação não havia tanta disparidade, pois o que se percebe é que a produção era mais dependente do quantitativo de escravos e bois, como podemos ver nos quatro primeiros engenhos listados.

Magali Terrazas (2006) apresenta uma lista de oito engenhos que se situam dentro ou fora da atual zona urbana. Nesta ela mostra a distância aproximada dos que estão fora da zona urbana em relação ao centro da cidade que é nas imediações do prédio da Prefeitura Municipal:

³⁹ Uma **ARROBA** equivalente a 15 quilos.

⁴⁰ **CANADA** – Vasilha em forma de cone truncado de cobre com uma asa lateral, medida padrão destinada à medição de líquidos (equivalente a 1,4 L) era uma das principais unidades de medida de volume para líquidos em Portugal antes da adoção do sistema Internacional de Unidades e Padronização de Medidas, implantada no Brasil em 1862. (FIEA, 2018. p. 25)

[...] nos dias de hoje, resistindo ao tempo, ainda existem oito engenhos, tais são: o **Engenho Velho**, primeiro engenho da cidade, hoje a Escola Estadual Oliveira e Silva; **Engenho Grajaú de Baixo**, há 1Km do Centro da cidade, só ficou ruína da antiga capela; **Engenho Grajaú de Cima**, há 1Km do Centro, pertence atualmente ao Sr. Humberto Casado de Lima, tem o complexo arquitetônico totalmente preservado; **Engenho Lamarão**, há 3Km do Centro, o único que fica às margens da lagoa Manguaba, preserva a capela e a casa-grande; **Engenho Terra Nova**, de propriedade da Usina Terra Nova, preserva a Capela original, construída entre os séculos XVIII e XIX; **Engenho Novo**, há 3Km do Centro, preserva a casa-grande, a capela e a senzala, já o prédio do engenho está em ruínas, atualmente pertence ao Sr. Afrânio Lages; **Engenho Flor do Paraíba**, há 2Km do Centro, preserva a casa-grande, hoje funciona a Fábrica de Laticínios Pajuçara e, pertence ao Sr. Mário Lages; finalmente o **Engenho Oriente**, há 2Km do Centro, tem a casa-grande com suas características originais, mas se encontra abandonado. (TERRAZAS, 2006. pp. 36, 37)

Não podemos deixar de mencionar aqui a importância da preservação destes patrimônios históricos para a cidade do Pilar apesar de nenhum deles estar tombado pelo IPHAN/AL. No entanto, isto não significa dizer que não sejam importantes, muito pelo contrário, pois precisam ser mais bem valorizados pelo Poder Público e pelo seu próprio povo, independentemente de quem sejam seus atuais proprietários, ou quais tenham sido os Prefeitos do Pilar, do passado ou do presente, que não tenham prestado a devida atenção para a necessidade de preservar estes patrimônios históricos e culturais que fazem parte da história do município.

Ilustração 36 – Pilar: Engenho Grajaú de Cima



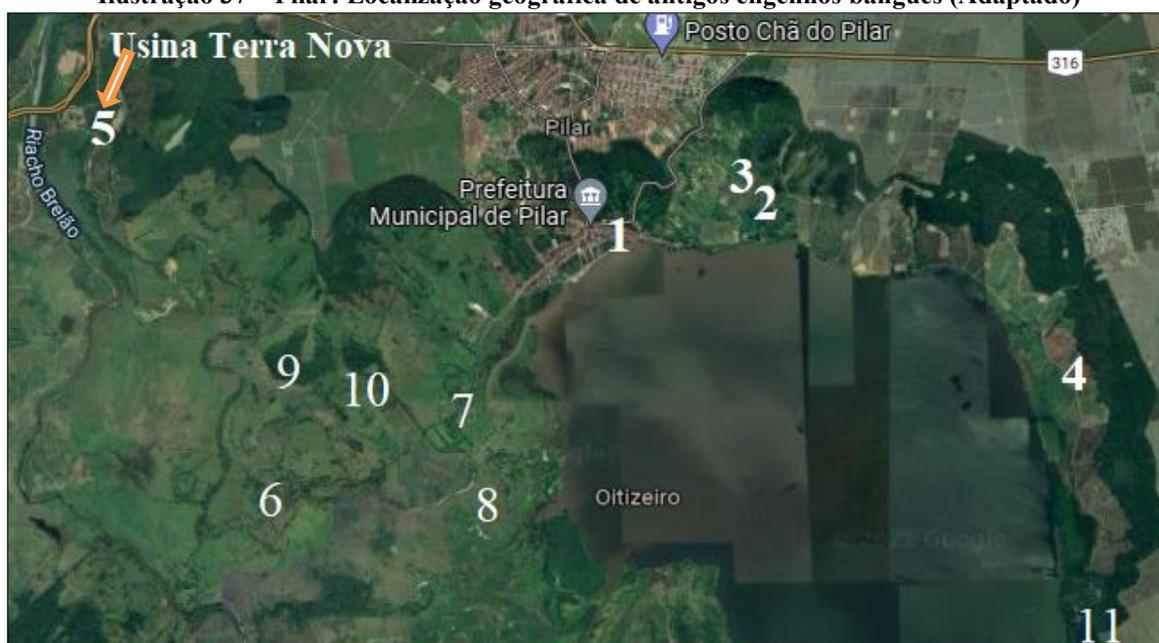
FONTE: (VITA; MEDEIROS, 2019)

Os Engenhos Banguês foram perdendo força devido a vários fatores, dentre eles elencaremos alguns que achamos mais relevantes, dentre os quais os teria levado ao declínio: (1) a escassez de crédito para o setor açucareiro, que muitas vezes descapitalizado mergulhava em dívidas imensas; (2) o uso de práticas agrícolas rotineiras, como a enxada, a foice e o facão como instrumentos de trabalho mais usuais nos canaviais; (3) a dificuldade dos Engenhos Banguês para adquirir máquinas mais modernas; (4) as estradas de barro em péssimas condições de uso e sem preservação; (5) o elevadíssimo custo de reposição da mão-de-obra escrava e o processo de transição desta para a mão-de-obra livre; (6) a dificuldade de se ter acesso a cursos de formação técnica para quem vive e milita na área rural para aplicá-la no seu dia-a-dia, saindo das rotinas e criando estratégias de superação de crises.

Segundo o depoimento do empresário Tércio Wanderley (da Usina Coruripe), em palestra ministrada sobre a **Economia Alagoana nas décadas de 1920/30**, cerca de 40% dos Engenhos que existiam em Alagoas naquela época estava de “fogo-morto”, e a região do Pilar tinha aproximadamente 29 Engenhos Banguês durante seu período de apogeu. (AZEVEDO, apud WANDERLEY, 1979. p. 31)

Para que possamos ter uma noção de onde alguns engenhos estão (ou estiveram) localizados dentro do território do município, observemos a relação dos nomes dos engenhos e a sua localização geográfica, mais aproximada possível, no mapa abaixo. Estes são os Engenhos: (1) Velho; (2) Grajaú de Baixo; (3) Grajaú de Lima; (4) Lamarão; (5) Terra Nova; (6) Novo; (7) Flor do Paraíba; (8) Oriente; (9) Brejo; (10) Mumbaça e; (11) Camurupim.

Ilustração 37 – Pilar: Localização geográfica de antigos engenhos banguês (Adaptado)



FONTE: (GOOGLE MAPS, 2021)

A respeito da importância econômica, política, social e cultural dos Engenhos Banguês, observemos o que diz um dos maiores estudiosos da história do açúcar nas Alagoas, Manuel Diégues Junior, em sua obra **Banguê das Alagoas**:

O banguê sofria os seus primeiros desencantos, mais agravados nos fins do século XIX com o aparecimento da Usina. O desenvolvimento técnico da produção criava dificuldades à vida nos banguês – do banguê que tinha na água, nos bois, nas bestas, nas ‘entrosas’, no trabalho escravo os seus elementos fundamentais os sustentáculos de sua vida. (DIÉGUES JR. 1980. p. 115)

No começo da década de 1930 ainda existiam em Alagoas cerca de 605 engenhos banguês como podemos ver na tabela abaixo organizada de acordo com um depoimento prestado pelo industrial Tércio Wanderley.

QUADRO 21 – ALAGOAS: ENGENHOS BANGUÊS EM 1930

CIDADE		CIDADE		CIDADE	
Atalaia	70	São Miguel dos Campos	34	Coruripe	14
Camaragibe	61	Anadia	32	São José da Lage	11
São Luiz do Quitunde	56	PILAR	29	Viçosa das Alagoas	10
Porto Calvo	55	Santa Luzia do Norte	29	Marechal Deodoro	07
Capela	50	Maragogi	23	Limoeiro do Anadia	05
Murici	42	Porto de Pedra	18		
União dos Palmares	42	Maceió	17		
TOTAL GERAL:					605
FONTE: (COSTA, 1979. p. 31)					

O município do Pilar contava com aproximadamente 29 engenhos em 1930. Tendo 9 municípios com um maior número deles, a exemplo de Atalaia (70), Anadia (61) Camaragibe (56) e outros mostrados acima. Estavam também os que tinham menos engenhos que o Pilar, a exemplo de Maceió (17), a capital que a cada dia mais se urbanizava deixando para trás suas características rurais; também a cidade de Marechal Deodoro, a “mãe” do Pilar e outrora capital da Província com apenas 7 unidades fabris do açúcar.

Quanto a produção em si, do açúcar, pelos engenhos banguês e, depois as Usinas, devemos considerar a seguinte mecânica de fabricação: o açúcar a ser produzido nos antigos engenhos a nível mais geral, e as várias etapas da sua produção envolvia, de forma proposital o uso da gravidade, pelo qual o caldo de cana era conduzido das moendas às fornalhas, e destas para os tachos que, após cozidos, iam para os pães-de-açúcar até o seu processo de resfriamento, “quebra” e condicionamento nas caixas. Nas usinas modernas o açúcar é obtido através da evaporação do seu caldo ao invés do fogo direto. Assim, diversas operações neste

tipo de indústria são feitas à vácuo em aparelhos fechados, nos quais cada um deles e ao mesmo tempo todos, na primeira etapa que é a “moagem de cana” vão permitir que se faça: (1) a descarga da cana; (2) a moagem para obter o caldo bruto; (3) o uso da máquina à vapor para acionar a moenda; (4) acionamento da esteira do bagaço que o leva às caldeiras; (5) as caldeiras conectam a produção do vapor consumido na usina.

A etapa seguinte é purificação ou clarificação do caldo envolvendo: (6) a balança do caldo (mexer); (7) a sulfitação; (8) a caleação; (9) o aquecimento; (10) a decantação e a filtragem do caldo das impurezas – vinhoto, torta, ou tiborna (que já contaminou inúmeros rios e lagoas, e hoje são usados como fertilizantes nos próprios canaviais, diminuindo o impacto ambiental).

A partir daí, começa o processo de fabricação do açúcar propriamente dito quando há a concentração do caldo por comparação que envolva as etapas subsequentes: (11) a evaporação do caldo de cana toma a consistência de “xarope”; (12) há o cozimento a vácuo quando o xarope toma a consistência de mel e se formam os primeiros cristais de açúcar; (13) se inicia a cristalização total do açúcar, para depois passar por um processo de resfriamento; (14) a sua turbinagem que é o processo de separação dos cristais de açúcar do mel, já em processo do seu esgotamento; (15) local onde os cristais são cristalizados e levados para o cozimento; (16) secagem, pesagem e ensacamento do açúcar e; (17) expulsão dos vapores incondensáveis, assim completando toda a fase de produção, já estando própria para o consumo.

Ilustração 38 – Pasta papeleta produzida a partir do beneficiamento do bagaço da cana de açúcar



FONTE: (ARQUIVO DO AUTOR, 2021)

Do “**bagaço da cana**” pode ser feito placas diversas, papéis, papelões, celuloides, baquelita, xilose; da sua torta ou vinhoto pode produzir-se adubos, cera; do **melaço** saem

rações, fermentos, vários tipos de ácidos e butanol normal; da **própria cana** se produz o açúcar cristal, o “demerara”, o açúcar granulado, os tabletes de açúcar, o açúcar glacê etc. e o açúcar líquido que é utilizado na produção de bebidas e produtos farmacêuticos. A cadeia produtiva da cana-de-açúcar pode ainda atender a vários produtos da indústria sucroquímica ou do álcool etileno. São vários os ramos da indústria química com a capacidade de produzir éter, anestésicos, inseticidas, borracha sintética, plásticos, vernizes, acetonas etc..

3.1.2 Os Engenhos Centrais

Na transição da decadência dos antigos Engenhos Banguês para o aparecimento das primeiras Usinas em Alagoas que se verificou entre os fins do século XIX para o começo do século XX, no qual o Governo Imperial “apostava” na construção dos primeiros Engenhos Centrais – se utilizando da energia à vapor nos canaviais com máquinas e equipamentos que pudessem baixar os custos de produção do açúcar e torná-lo mais competitivo no mercado internacional e a adoção de outras medidas necessárias empresariais e financeiras para a superação da situação vigente naquela época.

As primeiras propostas do então presidente da província João Vieira de Araújo (1875) que lembrou a Assembleia Provincial a necessidade de, seguindo o exemplo de outras províncias, implantar engenhos centrais em Alagoas. Para isso ele sugeria a divisão em três áreas açucareiras: um engenho central no norte, um segundo no vale do Mundaú e um terceiro no Paraíba do Meio.

Em 1879/80 o engenheiro João Camilo Afonso Costard assinou o contrato para a construção de um Engenho Central na região do Pilar, de Alagoas e Atalaia.

No caso alagoano Costard não cumpriu o contrato e se transferiu para o Pará, *mas mesmo assim* (o grifo é nosso) o decreto nº 887 do Governo Imperial aprovava a construção deles empilhar, Coruripe e Atalaia. (ANDRADE, 2010. pp. 40, 41)

Quanto aos muitos projetos de instalação de Engenhos Centrais, estes foram parte significativa na produção açucareira no solo brasileiro. Não dando certo, porém, na Província de Alagoas. Eles viriam substituir os antigos Engenhos Banguês, e seus outrora senhores de engenhos, ficariam responsáveis somente pela plantação e colheita da cana de açúcar. Em Alagoas, os Banguês não foram substituídos pelos Engenhos Centrais, ficando a cargo das Usinas, somente a partir da década de 1880, tomarem posse como verdadeiras fábricas que substituiriam e tomariam o espaço deixado pelos pequenos fogos, alguns já “fogo-morto”.

Para Leda Maria de Almeida, em sua obra **Rupturas e permanências em Alagoas: o 17 de julho de 1997 em questão**, a política de Engenhos Centrais foi estabelecida no Brasil por causas da competição com a produção açucareira das Antilhas e a redução do número de escravos por causa de movimentos abolicionistas.

Para melhorar a competitividade do açúcar brasileiro e adequar-se às novas conjunturas nacional e internacional, o Governo imperial decidiu implantar os Engenhos Centrais – indústrias de produção de açúcar montadas por empresas não-proprietárias de terra, que passariam a adquirir a cana, necessária à produção, de senhores de engenhos da circunvizinhança. Estes, por sua vez, de industriais passariam a ser apenas fornecedores de cana. Os Engenhos Centrais não poderiam utilizar mão-de-obra escrava, e os proprietários não tinham o direito de possuir terras. (ALMEIDA, 1999. p. 51)

A industrialização se apresenta no Brasil e no nordeste através do poder político Imperial. Márcio Jorge Porangaba Costa, em sua obra **Capital Inglês e Engenhos Centrais**, salienta que o Brasil estava a precisar que o capital inglês fosse investido na nação, no entanto, este capital requeria ter total segurança para ser aplicado no país. Para tanto:

[...] o governo imperial, durante a gestão do Gabinete Sinimbu, instituiu a Lei nº 2.687, de 6 de novembro de 1875. Por seu intermédio, o governo garantia aos capitalistas que investissem no país tanto a conservação do capital aplicado como a renda correspondente a até 7% anuais de juros. Inicialmente, os ingleses preferiram, em virtudes das perspectivas de maior rentabilidade, investir em estradas de ferro e serviços urbanos. (COSTA, 1997. p. 8)

No entanto, somente a partir da década de 1880, com o Decreto Imperial de nº 8.357 (24/12/1881), que facilitava ainda mais a instalação dos Engenhos Centrais foi que começaram a ser instalados no país. Peter L. Eisenberg, em sua obra **Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910)** explicita que todos os interessados em instalar Engenhos Centrais teriam “direitos de expropriação para facilitar o transporte da cana, bem como isenção de impostos de importação e preferência no uso e aquisição de terras públicas” (EISENBERG, 1977. p. 114).

Cícero Péricles de Carvalho diz que:

Na segunda metade do século XIX, a crise se instala com força no setor açucareiro nordestino e, novamente, o Estado entra em ação. Para modernizar a produção e viabilizar a exportação, o Governo Imperial decide, em 1875, transformar os velhos banguês em unidades industriais avançadas, denominados engenhos centrais, numa solução que buscava a especialização, separando as atividades agrícolas das fabris e favorecendo a introdução de

inovações tecnológicas. Com isso, a ideia era aumentar a produtividade nos dois setores, baixando os custos de produção do açúcar, tornando-o mais competitivo no mercado internacional. (CARVALHO, 2016. p. 55)

Este projeto foi bastante expressivo e gerou grande engajamento para a mecanização da produção açucareira no Nordeste. Também no projeto havia a menção da instalação de um Engenho Central na cidade do Pilar, na região das lagoas.

Cícero Péricles de Carvalho ainda continua dizendo que:

Em 1890, o governo alagoano cogitava a instalação de três engenhos centrais, localizados em áreas diferentes, a fim de não concorrerem entre si. Um seria construído em Atalaia, outro no Pilar, e um terceiro em Coruripe. O Brasileiro, em Atalaia, e o Sinimbu, em São Miguel dos Campos, foram duas iniciativas desse tipo, transformadas, rapidamente, em usinas. (CARVALHO, 2016. p. 56)

De acordo com Moacir Medeiros de Santana, em sua obra **Contribuição para a História do Açúcar em Alagoas**, os dois “Engenhos Centrais” citados acima, na verdade eram Usinas, pois não estariam enquadrados com as características reais de um Engenho Central, sendo construídos em terras próprias e sem obedecer ao princípio de separação da atividade agrícola da industrial (SANTANA, 1980). A parte agrícola permaneceria a cargo dos antigos senhores de engenhos ou de pequenos plantadores. A funcionalidade industrial ficava por conta do Engenho Central, estando terminantemente proibida a utilização de mão de obra escrava.

É notório que os Engenhos Centrais em Alagoas foram um fracasso. Embora tenham sido planejados, não foram executados em nenhum momento da história de Alagoas, devido a grande desconfiança de muitos dos donos de Engenhos Banguês, pois, a partir de então, se tornariam apenas fornecedores de cana, não tendo domínio sobre a nova fábrica.

Manuel Correia de Andrade fala de vários projetos sobre construções de Engenhos Centrais para Alagoas, sendo que em alguns deles constava o município do Pilar, no entanto, nada saiu do papel, nem o do Pilar, nem o de outras regiões alagoanas. (ANDRADE, 1997). O Engenho Central que teria sido proposto para ser implantado na região do Pilar não chegou a ser instalado, impossibilitando o avançar do desenvolvimento da cidade. Seria este responsável pela produção de açúcar do município e suas regiões adjacentes. A região das lagoas, onde estava o Pilar, além das outras regiões de Alagoas foram deixados ao esquecimento, aparentemente de propósito. Nas palavras de EISENBERG (1977, p. 120):

No caso brasileiro, portanto, ao contrário do que ocorrera em outras regiões produtoras de açúcar, os engenhos centrais fracassaram, por várias razões:

concessões indevidas, obsolescência das máquinas importadas, escassez de mão-de-obra especializada, sistema de transporte inadequado e principalmente a irregularidade no fornecimento de matéria-prima [...]. (EISENBERG, 1977. p. 120)

Além destes fatores citados a cima soma-se o fato de haver uma despreocupação com o desenvolvimento de algumas áreas do estado. As autoridades políticas precisam ter em mente que trabalham para o bem estar social e não para satisfazer seus interesses particulares. Daí resultar em sociedades não desenvolvidas ou subdesenvolvidas.

3.1.3 A tardia construção da Usina Terra Nova

A partir daí, nascem as primeiras Usinas. Nascidas do cheiro do carvão exalado pelas colunas de fumaças das chaminés dos trens elas se prostraram em total reverência às estradas de ferro do vale do Mundaú. De acordo com a Federação das Indústrias do Estado de Alagoas (FIEA), a primeira usina a ser instalada no estado de Alagoas foi a **Usina Brasileiro**⁴¹ nas terras do município de Atalaia, distando de sua zona urbana aproximadamente dez quilômetros. Foi fundada em 1891 por uma firma particular e sem contar com a ajuda do governo, seja ele Provincial ou Federal. Seu fundador foi o francês Baron Du Saint Siége Félix Wandesmet, cônsul da França no Brasil. Foram construídas casas para os trabalhadores nas proximidades da usina, além do bom tratamento do patrão com estes. Também construiu uma destilaria de álcool na cidade do Pilar, sendo a matéria-prima para o seu funcionamento o mel dos engenhos do próprio município do Pilar e os vindos de Atalaia. O local onde a Usina foi instalada ficou popularmente conhecido como a “Indústria do Barão”, que até deslocava turistas de vários lugares para conhecê-la. (FIEA, 2018)

Após a instalação desta primeira usina, foram sendo instaladas mais outras, a saber: a Central Leão, a Cansação de Sinimbu e a Apolinário. A segunda foi a **Usina Central Leão**,

⁴¹ Com a morte do barão, a usina passou a ser administrada por Paulo Decapot e o engenheiro Oscar Berardo sendo dois dos seus seis filhos, Melebranche e Agenor Berard Carneiro da Cunha, os maiores mandantes.

Em 1933, Oscar Berardo, dono da Usina Rio Branco (União Agrícola Usina Rio Branco), conhecida por usina Estrada Branca, por ficar situada no povoado Estrada Branca, município de Atalaia, comprou a Usina Brasileiro. Em 1941, Celso Piat e Carlos Piat compram a Usina Brasileiro. Não safrejou nenhuma vez nas mãos deste grupo; havia muitos credores e a negociação ficou pendente. Em 1942, entra em litígio. Em 1965, os Berardo requerem ação de sequestro e a justiça concede, nomeando um depositário judicial, Antônio Carlos de Moraes. O Banco do Brasil era um dos seus grandes credores depositários.

Em 1º de dezembro de 1933, passa a usina às mãos dos Berardo e a firma muda para Usina Brasileiro Oscar & Cia e, em 1941, já em poder do Grupo Piat denominou-se “Usina Brasileiro de Açúcar e Álcool S.A.” com o qual chegou a seu fim em 1958 (dados da pesquisa Usina Brasileiro – Um exemplo de sucesso nas terras atalaienses, do professor Carlos Tibúrcio de Araújo Abreu). (FIEA, 2018, p. 65. Apud Carlos Tibúrcio de Araújo Abreu).

instalada em 1894, no antigo Engenho Utinga, no município de Rio Largo, por Luiz de Amorim Leão. Foi a primeira a ser construída totalmente com capital alagoano, sem dominação estrangeira, principalmente a inglesa que dominava a indústria. Em 1909 estava produzindo o rum, assim como o açúcar e o álcool, seus principais produtos. Fabricava também ladrilhos, mosaicos e gelo. A terceira foi a **Usina Cansação de Sinimbu**, nas terras do município de São Miguel dos Campos, as margens da várzea do rio Jequiá. Foi fundada ainda no ano de 1893, tendo sua atividade fabril só começado no ano seguinte. A quarta foi a **Usina Apolinário** que começou a produzir, também em 1894. Carlos Benigno Pereira de Lyra aproveitou um antigo engenho banguê na cidade de São José da Laje. Mudou de nome algum tempo depois, de Apolinário passou a se chamar Usina Serra Grande (FIEA, 2018).

Do fim do século XIX até as duas primeiras décadas do século XX Alagoas tinha 15 usinas (1920). São elas: **Brasileiro** (Atalaia), **Apolinário**; **Bom Jesus** (Camaragibe); **Campo Verde** (Murici - funcionou até 1954); **Cansação do Sinimbu**; **Central Leão**; **Esperança** (comprada pela Central Leão); **Oliveira** (União dos Palmares); **Peixe**; **Pindoba**; **Santa Regina** e a **Santo Antônio** (ambas em São Luís do Quitunde); **Rio Branco** e a **Santa Alice** (Atalaia); **São Simeão** (Murici) e duas destilarias a “vínculo” (uma em São Luís do Quitunde e outra, a Wanderley, em Santa Luzia do Norte).

Na década de 1930, Alagoas já contava com 19 usinas, como podemos constatar no quadro abaixo, das quais a maioria se manteve em funcionamento. A partir daí, surge no cenário industrial canavieiro alagoano, instalada no município do Pilar a Usina Terra Nova. Esta, na safra de 1933/34 teve uma produção de apenas 1.140 sacos de açúcar (60 kg), o menor resultado dentre as demais usinas, conforme podemos verificar na tabela a seguir.

QUADRO 22 – ALAGOAS: USINAS/PRODUÇÃO – 1933/34

USINAS	PRODUÇÃO	RANKING	USINAS	PRODUÇÃO	RANKING
Central Leão	189.744	1°	João de Deus	19.164	11°
Serra Grande	189.449	2°	Coruripe	18.776	12°
Brasileiro	88.351	3°	Porto Rico	17.037	13°
Uruba	60.863	4°	Peixe	10.530	14°
Campo Verde	32.839	5°	Santana	5.251	15°
Santo Antônio	27.781	6°	Água Comprida	2.720	16°
Ouricuri	22.700	7°	Mucuri	1.488	17°
São Simeão	21.886	8°	Camaragibe	1.255	18°
Sinimbu	21.838	9°	Terra Nova	1.140	19°
Alegria	20.103	10°			
TOTAL			752.915		
FONTE: (AZEVEDO, APUD WANDERLEY, 1979. P. 31)					

No período que vai de 1920 a 1950, em se falando do setor açucareiro de Alagoas, verificamos a permanência de várias usinas, enquanto outras fecharam suas portas (como a **Varamé**, em Atalaia, que havia moído apenas na safra 1922/23), e ainda outras mais, compradas ou incorporadas às já existentes como a Apolinário (Serra Grande), ou as usinas Pindoba e a Santa Regina, que foram incorporadas à Usina Santo Antônio e a Boa Esperança, de Viçosa.

A Usina Terra Nova foi implantada no município do Pilar na década de 1930, distante do centro da cidade aproximadamente 10 quilômetros, tendo como seus sócios-fundadores⁴² os senhores A. Bezerra Cansanção, José Otávio e Rubens Canuto, segundo nos informa o geógrafo Manuel Correia de Andrade em sua obra **Usinas e Destilarias de Alagoas: uma contribuição ao estudo da produção do espaço**, ao apresentar um quadro listando os nomes das usinas alagoanas contendo, o ano de instalação e falência (ou fechamento), o município em que está situada e os seus respectivos proprietários ou sócios proprietários, dentro do período de 1920/50. (ANDRADE, 2010, p. 63)

QUADRO 23 – USINA TERRA NOVA: PRODUÇÃO AÇUCAREIRA

SAFRA	PRODUÇÃO (SACOS)	FONTE
1930/31	1.916	ANUÁRIO AÇUCAREIRO/1984 ALVES FILHO, 2012. P. 165.
1940/41	2.351	ALVES FILHO, 2012., P. 163.
1950/51	6.246	ANDRADE PP. 63/4
1955/56	4.100	ANDRADE, 1997. PP. 86/7
1960/61	59.780	
1965/65	92.790	
1970/71 ⁴³	213.150	ALVES FILHO, 2012. P. 167. ANUÁRIO AÇUCAREIRO/1984
1975/76	241.046	ALVES FILHO, 2012. P. 168. ANUÁRIO AÇUCAREIRO/1984
1980/1	761.469	ALVES FILHO, 2012. P. 169. ANUÁRIO AÇUCAREIRO/1984
1982/83	478.830	ANDRADE, 1997. pp. 101/2
1985/86	513.606	
1987/88	476.970	

A Usina Terra Nova pode ser considerada, no seu início, de pequeno porte, quando analisamos a produção de seus primeiros anos de existência. E ainda que tenha havido um crescimento em sua produção, como podemos constatar, em função dos dados apresentados relativos a partir das safras de 1970/71 (213.150 sacos) e 1976/77 (241.046 sacos), ainda

⁴² No ano de 1973, a Usina tinha a diretoria composta por José Otávio Moreira, José Otávio Moreira Filho, Dilma Moreira Mendonça Canuto, José Rubens Moreira de Mendonça Canuto, Carlos Alberto Moreira de Mendonça Canuto e José Gomes Peixoto. (ARANDA; SILVA. 1973. p. 3)

⁴³ Das 27 usinas de Alagoas, em 1970, a **Terra Nova** ocupava a 22ª colocação em produção agrícola e industrial. Também em 1976, das 26 usinas existentes, ocupava a 22ª posição.

continua nesta categoria, devido a classificação das usinas serem categorizadas a partir do quantitativo de sua produção em sacos de açúcar, como pequenas (menos de 500 mil sacos), médias (de 500 a 1.000 sacos) e grandes (acima de 1.000 sacos). (ANDRADE, 1997, pp. 99, 100). Assim, só romperia a linha divisória entre pequeno e médio porte, provavelmente por dois motivos que destacaremos a seguir.

O primeiro se deu por o governo brasileiro, a partir da década de 1960, criar vários mecanismos legais para dinamizar a produção açucareira no país, refletindo na aceleração do crescimento de várias industriais do açúcar em Alagoas. Com novas tecnologias no arcabouço industrial⁴⁴, irmanadas com a expansão da área cultivada com cana-de-açúcar fez dar um salto gigantesco na produção que, de 1.916 (safra 1934/35) passou para 213.150 sacos de açúcar na safra de 1970/1. Ainda assim permanecia entre as mais baixas produções quando comparadas com as demais usinas. (ANDRADE, 1997. pp. 91-98). Vale salientar que, em 1873, a Usina era abastecida por cerca de 60 plantadores/fornecedores de cana, dentre eles havendo muitos do próprio município, assim como também de Marechal Deodoro e São Miguel dos Campos, municípios com terras vizinhas ao do Pilar. Também havia cerca de 200 funcionários que faziam parte da produção, divididos em dois turnos que se revezavam de dia à noite, fazendo assim, a produção aumentar a cada safra. (ARANDA; SILVA. 1973. p. 3).

O segundo motivo teria sido, provavelmente, devido a Usina ter passado a uma nova administração, ao passo que os mecanismos legais criados pelo governo brasileiro também trouxeram bastantes benefícios e incentivos:

A Terra Nova, apesar de ser bem localizada, foi, durante decênios, uma pequena usina com produção inferior 10.000 sacos anuais. Após a aquisição por José Otávio, proprietário da João de Deus, e sua entrega ao genro, Canuto, ela vem tendo um crescimento que já ultrapassou os oitocentos mil sacos em 1983. (ANDRADE, 1997. p. 91).

Assim, com uma nova conjuntura econômica e tecnológica, aliada a uma nova administração, a partir da safra de 1980/81, a Usina cruzou a linha divisória entre indústria açucareira de pequeno e de médio porte, produzindo nesta referida safra 761.469 sacos de açúcar. A partir daí, torna-se um Usina de médio porte em questão produtiva.

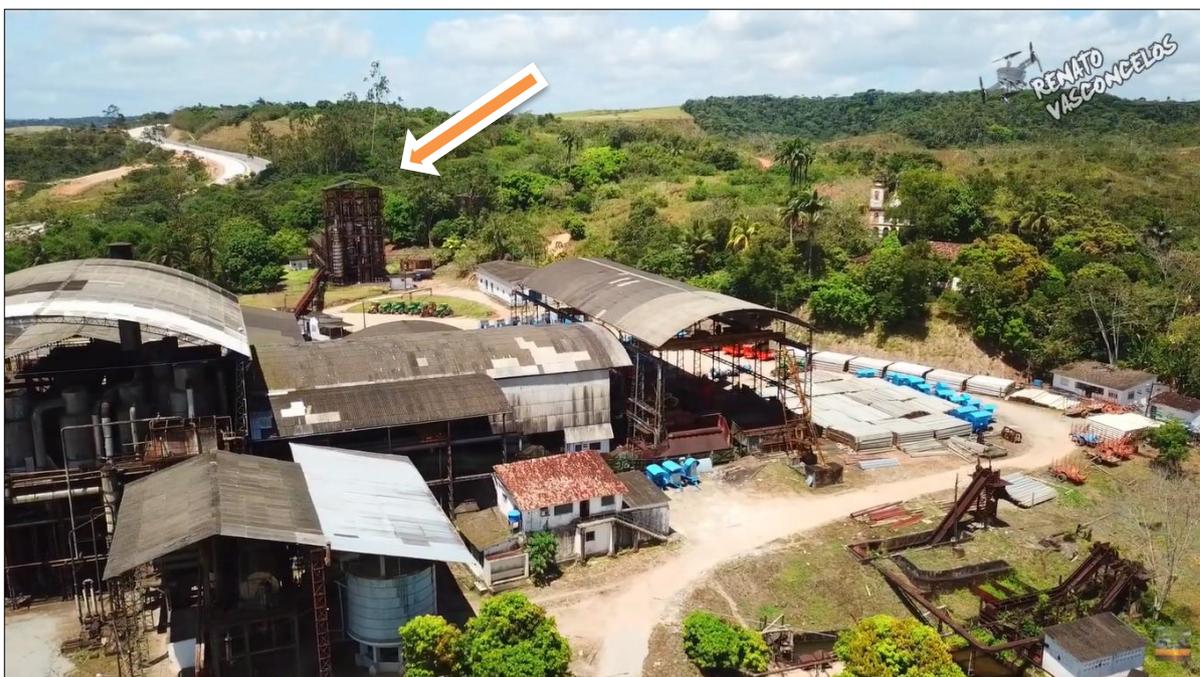
As Destilarias em Alagoas também fizeram parte da economia correlacionada com a produção do açúcar nas usinas. Muitas delas que tinham recursos suficientes para isto

⁴⁴ VER EM ANEXO: ALAGOAS: Cronologia da cana-de-açúcar ao longo da história (LIMA, 1998, pp. 46-57).

começaram a montá-las, anexas ou não as suas instalações. Nestas, eram reutilizados os resíduos da cana produzindo o álcool e, só no princípio, também a aguardente⁴⁵.

Nem todas as usinas em Alagoas instalaram destilarias. Conforme Manuel Correia de Andrade, “em 1937, havia 34 usinas em funcionamento e apenas 9 destilarias, todas anexas às suas usinas: Alegria, Central Leão, Coruripe, Ouricuri, Rio Branco, Santo Antônio, Serra Grande, Sinimbu e Uruba. Destas apenas três haviam produzido em 1932: Central Leão (457.717 litros), Serra Grande (1.821.900 litros) e Sinimbu (70.422 litros).

Ilustração 39 – Pilar: Vista aérea da Usina Terra Nova com sua Destilaria anexa



FONTE: (RENATO VASCONCELOS, 2021)

Nos anos seguintes a produção do álcool só aumentava, sendo que a Usina Terra Nova só viria a aparecer no cenário da produção a partir da safra de 1980/81.

A Usina, além de produzir o açúcar, também teve participação na produção de dois tipos de Álcool: o **Anidro** e o **Hidratado**. Podemos observar, na parte superior da foto que mostra uma vista aérea da Usina, sua Destilaria que se encontra anexa à fábrica.

O Álcool **Anidro** (palavra de origem grega, **a** = “não” e **hidro** = “água”, ou seja, “sem água”) contém aproximadamente 0,7% de água apenas, sendo considerado puro, sem mistura. É bastante utilizado na mistura da gasolina, no seu percentual máximo de até 27%, permitido por lei, ou seja, de cada litro de gasolina, aproximadamente 270 ml são de álcool anidro. Já o

⁴⁵ Tradicionalmente produzida pelos velhos banguês coloniais, que possuíam alambiques, ora de barro, ora de cobre, ou por engenhocas que não produziam açúcar mascavo, mas moíam a cana para a produção de aguardente. (ANDRADE, 1997. p. 113)

Álcool **Hidratado** é o que mais conhecemos, por ser ele utilizado no abastecimento de nossos automóveis. Neste último, por sua vez, a concentração máxima de água, permitida pela lei brasileira é de aproximadamente 7,5%. (COPERSUGAR, 2021).

Vejam os abaixo, a produção destes dois tipos de álcool pela Usina Terra Nova:

QUADRO 24 – PILAR: PRODUÇÃO DE ÁLCOOL

	1980/81	1985/86	1987/88
ÁLCOOL ANIDRO	7.987	-	-
ÁLCOOL HIDRATADO	11	12.785	6.241

FONTE: (ANDRADE, 1997, pp. 125, 127)

É importante salientar que em seu primeiro ano produzindo o álcool, pouco ou praticamente nada produziu do tipo Hidratado. Em contrapartida, do álcool Anidro produziu 7.987 litros que, comparada às outras Usinas/destilarias, se torna uma cifra ainda pequena.

Das 15 usinas/destilarias que produziram o álcool anidro, em 1980/81, a Terra Nova superou a 6 delas, sendo a Serra Grande, a que menos produziu, apenas 1.440 litros. Já das 8 que mais produziram, estão a Destilaria autônoma Penedo (9.444 litros), seguindo até à Usina/Destilaria Coruripe (19.260 litros). No entanto, a produção do anidro viria a baixar em muitas usinas/destilarias nas próximas safras, enquanto que em outras a produção desaparece totalmente como é o caso da Terra Nova. Na verdade, apenas seis continuam a produção em 1987/88: Central Leão (22.583), Santo Antônio (6.362), Sumaúma (9.503), Camaçari (9.254), Roteiro (17.354) e São Gonçalo (1.110), juntas somando 66.166 litros do anidro.

Em contrapartida, aumenta a produção do Álcool Hidratado em 1985. De pouco mais de 130 mil litros em 1980/81, chegando a aproximadamente 600 mil litros na safra de 1985/86, representando um salto gigantesco na produção do álcool.

Manuel Correia de Andrade nos responde do por que deste aumento ao fazer uma comparação entre a produção do álcool da safra de 1980 e a de 1985:

Através dela [da tabela comparativa] se observa a perda de importância, de 1980 para 1985, da produção do álcool anidro frente à de hidratado, o que decorreu da fabricação em massa de automóveis movidos a álcool, fazendo cair verticalmente o consumo da gasolina e do álcool anidro a ela adicionado. (ANDRADE, 1997. p. 126)

Ao se fazer uma análise rápida na produção das usinas/destilarias em Alagoas na safra de 1987/88, se percebe que a citação acima só corrobora mais ainda com a situação do momento, ou seja, a alavancagem da produção do álcool hidratado por motivo da indústria

automobilística, pois toda a produção do álcool hidratado somada chegou a 702.175 litros, em detrimento a produção do anidro, de apenas 66.166 litros, o que equivale a um pouco mais que 9,4% comparado ao álcool hidratado.

A destilaria da Usina Terra Nova começou em 1980 produzindo apenas 11 litros, provavelmente de modo experimental. Com o desenvolvimento automobilístico que atingiu o Brasil, ela seguiu a lógica do capital aplicando suas energias onde veria os reais resultados, neste caso no Álcool hidratado, em detrimento do anidro, que não mais produziu. Em 1985/86 produziu 12.785 litros, caindo pela metade em 1987/88, com apenas 6.241 litros.

Estes números não são grandes, mas demonstram que uma pequena cidade como o Pilar, pode muito bem ser servida de uma empresa que faça movimentar a economia, dando empregos e fazendo crescer o comércio local.

Da Usina também temos informações “mais novas”, apresentadas pelo site ECONODATA. Este apresenta a empresa Usina Terra Nova como que fundada em 31 de dezembro de 1969, conhecida por seu nome fantasia Usina Terra Nova, situada nas terras da fazenda de mesmo nome, às margens do rio Paraíba do Meio e da BR 101 que dá acesso a São Miguel dos Campos. Sua atividade principal era produção de açúcar bruto, o chamado açúcar demerara. Empresa com capacidade de empregar de 201 a 301 funcionários. Tem quatro sócios-administradores: Arnaldo Moreira de Mendonça Canuto, Cláudio Correia do Rozário, Maria de Fátima Moreira Canuto Rocha (atualmente deputada estadual por Alagoas) e Cândida Gomes de Barros Iales Silva. (ECONODATA, 2020b)

Já de acordo com dados de Manuel Correia de Andrade, entende-se que foi fundada a partir da década de 1930 (ANDRADE, 1997. pp. 59, 64).

Como resolver este impasse entre duas informações desencontradas e conflitantes? A resposta mais plausível pode ser dada a partir do pressuposto de sua capacidade de produção que é aumentada maciçamente a partir dos anos de 1970, denotando uma nova reestruturação do maquinário e expansionismo da área de plantio aliada à nova administração, fazendo com que a Usina ressurgisse vigorosa e produtiva. Daí depreender-se que a Usina reaparece com uma nova roupagem e, legalmente, com novo registro, sendo ao mesmo tempo, a antiga Usina, mesclada com a “nova” já com uma destilaria anexada à fábrica.

Ainda falando sobre a Usina Terra Nova, saiu no Diário Oficial do Estado de Alagoas, de 31 de maio de 2019, um edital de convocação para uma assembleia extraordinária com todos os acionistas da empresa, a ser realizada às 11 horas do dia 14 do mês seguinte, em sua sede social situada na rua Durval Guimarães nº 1.217, sala 206, Ponta Verde, na cidade de Maceió. Nesta reunião seriam convalidados e ratificados todos os atos praticados pela então

diretora superintendente Cândida Gomes de Barros Iales Silva, e reeleito um dos outros acionistas para ser também diretor/superintendente junto com a já diretora. A partir daí seriam dois diretores. Além de tratarem de outros assuntos (DOEAL, 2019).

Na primeira metade da década de 1990 suas atividades industriais foram suspensas, ficando apenas com o funcionamento do campo.

Também não podemos deixar de falar, de duas questões realmente sérias para quem discute sobre a cana de açúcar em Alagoas que são a “questão ambiental” e a “questão social” vivenciada pelos cortadores de cana mesmo em poucas palavras, mas que aqui não podemos ser omissos, que não é esta a nossa intenção ou desejo.

Quanto à questão ambiental, desde que se plantou o primeiro canavial no período colonial, estimulado pelo Estado português, derrubou-se toda a mata ao redor para vingar os canaviais, para construir a Casa Grande, a senzala, a igreja, o engenho propriamente dito para se fazer as cercas, canoas, os carros de bois e a madeira para o cozimento do açúcar ao longo de vários séculos e quando em fins do século XIX para o começo do século XX, quando se trouxe a energia a vapor para movimentar as ferrovias, o progresso, a navegação a vapor pelo rio São Francisco (rios, lagoas e mares no mundo inteiro) e também produzir-se mais açúcar através dos engenhos a vapor. Novamente se derruba mais madeiras das nossas matas para os dormentes que sustentam os trilhos de nossas ferrovias, além do fato de que nenhum trem, navio ou engenho a vapor funcionaria se não existisse a água a ser aquecida para fazer o vapor e acionar os mecanismos da energia a vapor que impulsionava o mundo moderno, que com a criação das usinas esses processos aumentam-se não apenas nas novas relações de trabalho entre patrão e empregado, mas acima de tudo a classe trabalhadora que não tinha a sua verdadeira noção nem valor do seu trabalho, enquanto vendedor da sua força de trabalho.

Atualmente, Alagoas tem menos de 1% do seu território coberto pela Mata Atlântica, que quase totalmente foi destruída pelos avanços dos canaviais sobre suas áreas nativas, assim como os manguezais e até nas nossas caatingas que também sofreu seus impactos da tragédia ambiental nas acirradas lutas com a implantação do Proálcool durante o governo de Ernesto Geisel que piorou a questão da ambiental derrubando o restinho do que tinha sobrado de matas no Brasil e também em Alagoas.

Também merece atenção as Usinas/Destilarias alagoanas todas elas instaladas e produzindo a todo vapor. No entanto, o descarte dos resíduos imprestáveis para as indústrias eram totalmente jogados nos rios e lagoas ao seu redor. Manuel Correia de Andrade diz que:

A produção do álcool representava um aumento considerável no lucro das empresas, sobretudo nos anos em que seus preços se elevavam, mas traziam um impacto prejudicial sobre os rios e sobre a população que utilizava as suas águas. O problema, como já foi visto, é que, para se produzir um litro de álcool, se produzem 13 de vinhoto, e, como os empresários não tinham condições de utilização desse vinhoto, quer diretamente como adubo, quer como matéria-prima para indústrias, lançam-no mesmo em rios de pequeno porte e volume d'água, como os rios alagoanos, com impactos sobre o meio ambiente. (ANDRADE, 1997. p. 115)

Pior ocorre, principalmente por ser no período de estiagem mais prolongada quando os rios estão com menos vazão, coincidindo também no tempo de colheita da cana e sua subsequente produção do açúcar e do álcool. Não há como não desconiliar tal encontro de obrigações industriais com as estações do ano ou situações climáticas. Enquanto a usina precisa da estiagem para ter os resultados de sua safra, esta mesma estiagem faz com que os rios baixem seu volume de águas, dificultando ainda mais o descarte do vinhoto. Para solucionar parte deste problema, muitas delas jogam esta tiborna em suas terras para o serviço “natural” de fertilização entre outras coisas. Vale salientar que, quando jogadas nas terras próximas a cidade fica no ar um cheiro quase que insuportável de se conviver.

Quanto à questão social dos trabalhadores cortadores de cana que são grande parte da população rural com mais vulnerabilidade na relação “capital versus trabalho”, no qual, geralmente essa parcela da população brasileira, cerca de 73% destas pessoas envolvidas numa pesquisa, revelaram as péssimas condições de vida e a extrema exploração a que grande parte da população cortadora de cana tem sofrido ao longo de séculos. (PLANCHEREL, 2021)

Se o número de usinas implantadas em Alagoas de 1892 a 1920, fora de 15. Nos anos 30 eram elas apenas 18. Algumas dessas (...) logo encerraram suas atividades, outras cresceram em importância, ampliaram a capacidade de esmagamento de cana e produção de açúcar, álcool. Aguardente e conquistaram terras. (ANDRADE, 2010. pp. 60, 61)

Supomos que foi isto o que foi analisado por Manuel Correia de Andrade, na citação acima bastante sensata e madura de quem conhece do assunto como “a palma da sua mão” e muitos anos de estrada neste caminho, assim dá sua opinião com conhecimento de causa.

É bem provável que os altos custos onerosos para a manutenção de uma usina em pleno funcionamento mediante a escassez do capital, tudo isto e outros fatores por nós desconhecidos possam ter influenciado na falta de continuidade e até baixa produtividade agrícola e industrial da Usina Terra Nova.

3.2 Pilar fora da malha ferroviária alagoana

3.2.1 A Estrada de Ferro em Alagoas

Para esta parte do texto usarei mais volumosamente dados de Douglas Apratto Tenório, em sua obra muito desenvolvida **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**, de 1979.

As ferrovias são obras dos ingleses, não restam dúvidas. Armando Souto Maior, apresentando o livro supracitado, diz que “quando, em 1830, inaugurou-se a primeira linha férrea do mundo, unindo Manchester a Liverpool, a notícia incendiou a imaginação dos governantes brasileiros” (TENÓRIO, 1979. p. 7). Começou-se uma busca mundial pela tecnologia em prol do desenvolvimento socioeconômico e industrial. O Brasil não poderia ficar de fora da alavancada industrial pulsante pelo mundo através dos inventos e investimentos ingleses.

As ferrovias no Brasil foram de grande significância para o desenvolvimento socioeconômico do Brasil. O maior investimento dos ingleses no Brasil foi a implantação e gerenciamento dessas ferrovias, pois “eram quase todos incorporados na Inglaterra, onde se levantava o capital, comprava-se todo material para construção e se trazia o pessoal técnico para operá-la. Esses últimos, aliás, com salários altíssimos” (TENÓRIO, 1979. p. 33). Para que estas ferrovias fossem instaladas, na maioria das vezes, se fazia com o capital inglês. Estes empréstimos britânicos financiam tudo na obra: materiais, trabalhadores especializados, engenheiros, material rodante, carvão etc..

O grande empreendedor e capitalista brasileiro, da linha férrea brasileira, foi Irineu Evangelista de Souza, que mais tarde se tornaria o **Barão de Mauá**. Sua linha ferroviária (Rio de Janeiro) tinha somente 15 quilômetros de percurso que ia do porto de Mauá seguindo à Serra de Petrópolis, mas foi certamente um projeto ousado e grandioso. Irineu Evangelista foi certamente o homem que acreditou que o Brasil daria certo. Tenório afirma que ele

Custeou, por sua própria conta e risco, o estudo e a elaboração da planta definitiva da estrada de ferro da Praia da Estrela à raiz da Serra de Petrópolis. Graças a ele, tornou-se possível o sonho, a tantos anos acalentado: a primeira locomotiva que andou sobre trilhos no Brasil, a Baronesa, em 30 de abril de 1854, cujo nome lhe foi dado em homenagem à esposa de seu construtor. (TENÓRIO, 1979. p. 46)

As empresas ferroviárias brasileiras, não tinham condições financeiras de se manterem no negócio sem a participação do capital inglês. Até que algumas iniciavam, mas com o passar do tempo não conseguiam se sustentarem sozinhas, sendo necessário e imperioso uma

injeção de capital inglês ou se associar a empresas inglesas. Em geral as Companhias já nasciam totalmente inglesas ou se organizavam em sociedades que poderiam ser chamadas de anglo brasileiras.

Trataremos apenas, em poucas palavras sobre a região dos vales do Paraíba e Mundaú, não destacando todo o território do Estado, devido não ser nosso propósito conforme o sentido do texto. Em Alagoas, em conformidade com este projeto de desenvolvimento, as ferrovias só chegariam primeiramente à cidade de Maceió, efetivamente, no ano de 1868, tendo em vista ser o ano de 1864 o pontapé inicial para os estudos dos locais por onde deveriam passar as estradas de ferro.

De acordo com o que relata Douglas Apratto Tenório, a Assembleia Legislativa Geral aprova e o então presidente de Alagoas em exercício, Roberto Calheiros de Mello, sanciona a lei 428, de 2 de julho de 1864, que autoriza o governo a mandar se efetuar os estudos para a implantação de uma linha férrea em Maceió partindo do Porto do Jaraguá indo em sentido ao centro da Província.

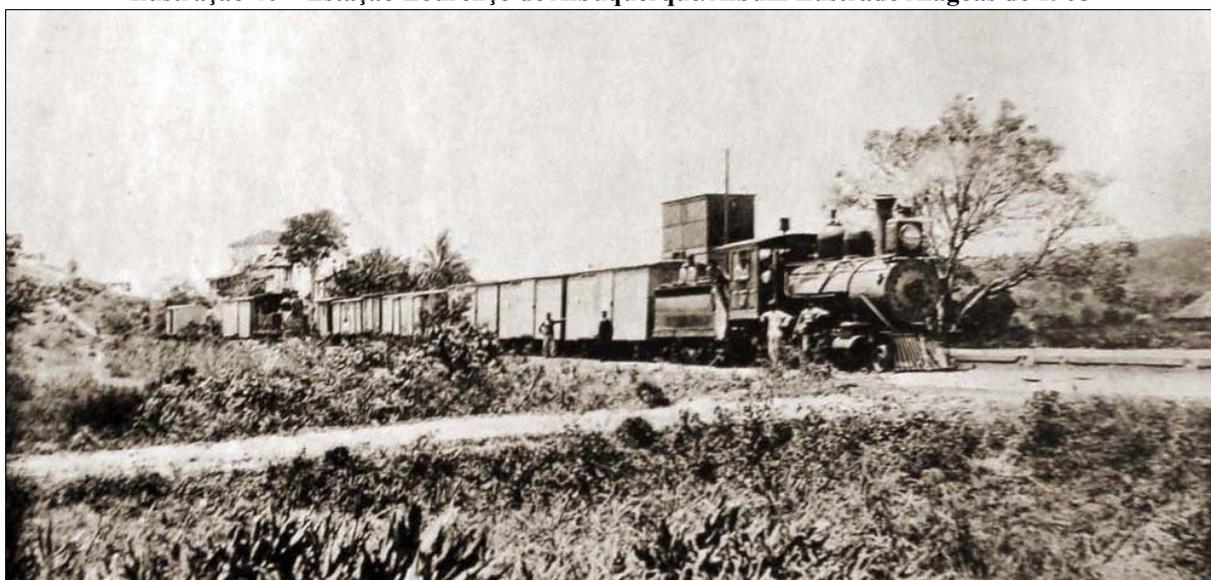
Já em 1866 (antes dessa autorização de estudos anteriormente citado), devido a grandes e constantes reclamações dos comerciantes e agricultores com relação aos produtos transportados ao porto do Jaraguá, via Trapiche da Barra, vindos de várias cidades situadas nas lagoas, pois estes produtos eram carregados em carroças ou em costas de animais por um areal escaldante, o presidente da Província das Alagoas, Esperidião Eloy de Barros Pimentel, em seu curtíssimo governo (31/07/1865 a 19/04/1866), efetuou uma grande façanha. Com a autorização dada pela Assembleia Provincial, firmou contrato através da lei 481, de 23 de junho deste mesmo ano, com a Companhia Baiana de Navegação. Esta empresa se responsabilizaria em instituir a navegação a vapor pelas lagoas, “entre o trapiche e as vilas de Pilar, Alagoas, Santa Luzia do Norte e Coqueiro Seco, bem como de uma estrada de ferro ligando o Trapiche ao porto de Jaraguá” (TENÓRIO, 1979. p. 107). Este projeto foi levado a efeito e em 25 de março de 1868 (praticamente após um ano e 11 meses) foi feita a festa inaugural do ramal ligando o Trapiche a Jaraguá, assim como da navegação das lagoas. Este empreendimento teve resultados positivos, pois:

Integrado à navegação das lagoas conduziu no seu primeiro mês, cerca de 400 passageiros e considerável volume de carga, [...] encorajando o alongamento desse ramal até o pátio da igreja dos Martírios e Rua do Comércio, com carros conduzidos por animais. (TENÓRIO, 1979. p. 108)

No entanto, só a partir de 1869, foi efetivamente colocado em prática o plano de 5 anos atrás. No dia 8 de junho de 1869 foi assinado o contrato pelo Presidente da Província

José Bento Figueiredo Júnior com o grande empresário e engenheiro inglês Hugh Wilson. Este contrato seria pra estudos técnicos do espaço para a instalação da linha que começaria do Jaraguá, incorporando a linha Trapiche/Jaraguá seguindo pelo vale do Mundaú em direção a Assembleia (Viçosa), para logo em seguida, podendo ser estendido até a Vila de Imperatriz (União dos Palmares). Para este trabalho “o contratante recebeu pelos estudos técnicos a quantia de quinhentos e quarenta réis por braça⁴⁶”. Apareceu uma empresa pernambucana como concorrente, dois meses depois, mas não foi adiante (TENÓRIO, 1979. pp. 108, 109).

Ilustração 40 – Estação Lourenço de Albuquerque/Álbum Ilustrado Alagoas de 1908



FONTE: (TICIANELLI, 2021)

No ano seguinte, estaria o mesmo presidente da Província sancionando a lei 568, de 24 de maio de 1870, contratando de fato, o empresário Hugh Wilson para construir de Maceió a Imperatriz. Um dos parágrafos deste contrato dizia que a empresa teria o privilégio de por 90 anos ter para si o uso e exploração da linha projetada.

Conforme Douglas Apratto Tenório, em 08 de abril de 1872, o presidente da Província Sílvio Carneiro sanciona uma Resolução Provincial autorizando ao engenheiro Hugh Wilson a construção da Estrada de Ferro Central tendo as seguintes diretrizes:

1º, de uma linha férrea pelo vale do Paraíba em direção à vila e Assembleia [Viçosa]; 2º outra estrada de ferro, que, aproveitando a linha central, atingisse Curralinho atual cidade de Murici, até a vila do Passo de Camaragibe; 3º outra via ferroviária que, seguindo do vale do Paraíba, fosse em direção a cidade do Pilar e de São Miguel dos Campos. (TENÓRIO, 1979. p. 111) – [grifo nosso]

⁴⁶ Braça é uma medida de comprimento equivalente à distância da ponta dos dedos de uma mão à ponta dos dedos da outra. Aproximadamente 2,2 m.

Importante percebermos que a partir daqui, Pilar, que já havia sido elevada à categoria de cidade a menos de um mês (16 de março), aparece como uma das cidades e vilas que seriam agraciadas com o “progresso” das Estradas de Ferro. No entanto, este intento não foi levado a efeito, nem com relação aos dois primeiros ramais, muito menos o terceiro que seria passando por Pilar/São Miguel. O fato é que Wilson, morosamente e de muita má-fé só se beneficiou dos altos valores públicos destinados ao seu bolso, e “esqueceu” do compromisso de sua empresa de construir a linha completa. Toda a sua construção não passou de 5 quilômetros de estrada ligando o Centro/Jaraguá ao bairro do Bebedouro. “Aquela linha, com a extensão de 5 quilômetros, foi inaugurada a 19 de outubro de 1872, bifurcando-se com o ramal do Trapiche, na rua do Livramento, hoje [1979] Senador Mendonça” (TENÓRIO, 1979. p.111).

Já em 1879, Wilson percebe a oportunidade de negociar a concessão de suas linhas férreas com dois outros investidores ingleses, os senhores Manoel Joaquim da Silva Leão e Domingos Moitinho, donos da companhia britânica “The Alagoas Railway Company”. O negócio entre eles é fechado e, em 18 de outubro de 1879, pelo decreto imperial nº 7517, os senhores acima citados são autorizados a darem início aos estudos para a implantação da linha ferroviária que ligaria Maceió ao centro da Província das Alagoas. Após isso, a partir do decreto nº 8223, de 20 de agosto de 1881, a empresa é definitivamente dona da concessão ferroviária. (TENÓRIO, 1979. p. 112).

A nova empresa começa a obra, com festejos, no dia 15 de março de 1882. Só em dezembro de 1884, devido a atrasos por causa de problemas nas desapropriações das terras por onde passariam as linhas, é que ficam prontas 88 quilômetros de estrada de ferro até a Imperatriz (atualmente União dos Palmares). Os 62 quilômetros do ramal que iria pra Assembleia (Viçosa) estaria pronto sete anos depois, em 1891.

Ainda outras estradas foram construídas. Da resolução assinada em 1872, pelo presidente da Província Silvino Carneiro que previa três ramais saindo da linha Central, somente o primeiro ramal, o de Assembleia (Viçosa) chegou à efetivação. O segundo, que seguiria ao norte, foi deixado de lado, assim como o terceiro, que passaria por Pilar, São Miguel dos Campos e Anadia, ainda que se tratasse de zonas férteis, de grande produção e população. (TENÓRIO, 1997. p. 113)

Em Alagoas, até o fim do século XIX, foram construídas 269 quilômetros de estradas de ferro, conforme quadro a seguir.

QUADRO 25 – ESTRADAS DE FERRO EM ALAGOAS CONSTRUÍDAS ATÉ FIM DO SÉCULO XIX

	DATA	ESTRADAS	EXTENSÃO (KM)
1	1884	E. F. Central de Alagoas e ramal de Imperatriz (União dos Palmares)	88,000
2	1894	Ramal de Glicério, até a fronteira com Pernambuco	35,847
3	1891	Ramal de Assembleia (Viçosa)	62,000
4	1881/2/3	E. F. Paulo Afonso	83,269
5	*	Ramal de PILAR, São Miguel dos Campos e Anadia	0,000
6	*	Ramal Curralinho (Murici) e Passo de Camaragibe	0,000
EXTENSÃO TOTAL (KM)			269,116
FONTE: (TENÓRIO, 1979. p. 115) Adaptado			

Toda a ferrovia Central que partia de Maceió, margeando o vale do Mundaú, seguindo para União dos Palmares e o ramal que partia de Lourenço de Albuquerque (em Rio Largo) passava nas terras de Atalaia, Capela, Cajueiro pra em seguida chegar a Viçosa, levaram o tão esperado progresso. No entanto, como consequência, trouxe certo atraso a algumas cidades, dentre elas, Pilar. Douglas Apratto Tenório assegura que:

As zonas servidas pelos trilhos de ferro tinham as propriedades rurais valorizadas. Os engenhos do vale do Mundaú, principalmente, livraram-se das longas viagens a que eram submetidos os seus produtos, até que chegassem aos portos de Maceió e Recife. Se de um lado eles provocaram o súbito progresso de alguns vilarejos, como Murici e Rio Largo, por outro lado, provocaram a decadência de cidades que ficaram afastadas da área de atuação do novo e moderno meio de transporte, como Pilar, Porto Calvo, Camaragibe e Santa Luzia do Norte. (TENÓRIO, 1979. p. 115)

O Vale do Mundaú através da ferrovia deu um “boom” na economia açucareira dos engenhos aglomerados nas proximidades da estrada de ferro e se tornou um campo fértil para a implantação de várias usinas de açúcar, tendo como exemplo as usinas: Brasileiro (Atalaia, 1891), a Central Leão (Utinga, Rio Largo, 1894) e a Apolinário (São José da Lage, 1894), todas elas foram fortemente privilegiadas. Suas produções não dependeriam como em muitos engenhos, e em tempos passados, de serem levadas sobre o lombo de animais guiados por almocreves⁴⁷ às margens da lagoa Manguaba, no Pilar, ou à lagoa do Norte, ou mesmo levadas diretamente a Maceió.

⁴⁷ **ALMOCREVES:** Indivíduo que tem por ofício conduzir bestas de carga; arrocheiro; recoveiro.

O declínio comercial da cidade do Pilar não se deu de imediato a implantação da linha férrea Maceió/Imperatriz; Enquanto o ramal que partiria de Albuquerque passando por Atalaia e seguindo a Viçosa (1891) não foi implantado, a cidade de Pilar continuava sua marcha ainda ao progresso, tendo o suporte da Companhia de Navegação Baiana como alavanca. Tenório ressalta sua importância quando mostra que:

Na safra 1884/1885, exportou o vale do Paraíba 18.832 toneladas de açúcar e 1.422 de algodão, ou seja, 20.254 ao todo, isto é, 396% a mais que a do Mundaú, para onde se dirigia o tronco da Estrada. Essa produção desce em cargueiros a Vila do Pilar, quando demora à margem da Lagoa Manguaba e depois conduzida a Maceió em barças e vapores. (TENÓRIO, 1979. p. 202)

Ainda referindo-se à produção e viabilização de mercadorias pelo Pilar, esta começou a declinar com o desvio de mercadorias que outrora iriam para as barças e vapores da lagoa Manguaba, e que agora seguiam o caminho de ferro. Cícero Pércles Carvalho salienta que:

O novo caminho [a linha férrea Maceió/Imperatriz] [...] esvaziava a antiga rede de estradas existentes na zona da mata. Por essa rede de caminhos e veredas, o porto lagunar da vila do Pilar recebia a produção dos engenhos e do algodão dos atuais municípios de Atalaia, Pindoba, Viçosa, Quebrangulo, Paulo Jacinto, Chã Preta, Mar Vermelho, Capela, Cajueiro e a enviava para Maceió; e, no caminho inverso, era a rota comercial entre a capital e essas localidades. (CARVALHO, 2016. pp. 158-9)

Assim, as mercadorias que desciam ao Porto de Pilar em direção a Maceió pelas vias fluviais se voltaram às estradas de ferro, já na década de 1885, e ainda mais no início da década de 1890, quando foi comemorada a inauguração do ramal de Viçosa, em 1891. As mercadorias foram transferidas para as margens do vale do Mundaú, trocando a água pelo ferro, o barco pelo trem, o fluvial pelo terrestre. A cidade do Pilar se ia esquecendo, estagnando comercialmente. Manuel Diégues Júnior corrobora com estas assertivas ao dizer:

A decadência do Pilar proveio, de certo, da construção da estrada de ferro. Até então aquela cidade era um dos maiores centros comerciais de Alagoas. Numerosas eram as casas de exportação e importação; as lojas de miudezas; os estabelecimentos comerciais. Nascida em engenho, e em torno dele crescendo e desenvolvendo-se. Pilar tornou-se importante núcleo do comércio açucareiro, talvez pela facilidade e barateamento do transporte para a capital, pela lagoa e canais. De Atalaia, Capela, Anadia, Viçosa, o açúcar descia para o Pilar, e daí em barças era transportado para Maceió. (DIÉGUES JR., 2006. p. 130) [Grifo nosso]

Assim, a cidade portuária vai perdendo a sua glória e se torna uma cidade pouco movimentada, decaindo-se seu comércio.

3.2.2 Projeto de uma Estrada de Ferro Pilarense

Na tentativa de se resolver este grande problema, alguns donos de estabelecimentos comerciais da sociedade pilarense, em 1894, se juntam e arquitetaram um ousado projeto de desenvolvimento no campo dos transportes terrestres, o qual tinha como meta a implantação de uma estação na cidade do Pilar, e a partir desta, seria instalado um ramal que encontrasse a estação localizada em um local denominado de Satubinha, atualmente conhecida como a cidade de Satuba.

Podemos conferir no *Jornal A República*⁴⁸, de Maceió, na página 4, de 24 de outubro de 1894, que houve uma iniciativa, ou melhor, uma tentativa de se conseguir a concessão para construir uma Estrada de Ferro ligando o Pilar à estação que passa em Satuba. Um grupo de apenas seis cidadãos, todos eles residentes na cidade, chamados de incorporadores, lutando para o progresso da cidade do Pilar. Eram eles: os negociantes Francisco Mendes da Fonseca, Raphael Archanjo Vaz e Silva, Odilon das Virgens Lima, Antônio Manoel de Carvalho, Pedro de Araújo Lima e João P. da Silva Valle, este último era também engenheiro.

O primeiro, **Francisco Mendes da Fonseca**, era diretor da **Companhia Agrícola e Comercial de Armazenagens**. Aparecendo também como proprietário de um **Armazém de Estivas** e de uma propriedade denominada de **Trapiche Casimiro**; Também temos o **Raphael arcanjo Vaz e Silva**, comerciante na cidade, sendo proprietário de um **Armazém de Estivas**, uma **Loja de Ferragens**, uma de **Torrificação de Café**, além de ser dono de uma **Tipografia** denominada de Minerva e uma **Fábrica de Cigarros** de mesmo nome, já retratada mais a cima; e por fim, **Odilon das Virgens Lima** que era dono de uma das duas farmácias. (COSTA; CABRAL, 2016. pp. 334/7). Dos outros três personagens citados nada encontramos sobre suas vidas, a não ser que estão em um projeto grande de busca pelo progresso do Pilar.

Percebe-se que tinham, pelo menos os três primeiros, reais motivos para se empenharem no projeto, pois eram donos de instalações comerciais que dependiam da mobilização de meios de transportes para que suas mercadorias pudessem chegar em seus estabelecimentos, caso contrário, não conseguiriam manter sua estrutura, o que os levaria a falência. Como a navegação a vapor não ia tão bem como antes, agora carecia de mais meios

⁴⁸ Ver a transcrição do Projeto no *Jornal A República*, 1894. (ANEXO 04).

de transportes e ou mesmo de público para comprar suas mercadorias. Com as mercadorias do vale do Mundaú se direcionando para a Estrada de Ferro Central que por lá passava, o trânsito de potenciais compradores também cessou mudando a rota e fazendo decair seu comércio.

Juntos intentaram um ambicioso projeto de formalizar uma empresa para construir a Estrada. Se este projeto tivesse dado certo, sendo aceito pelas Autoridades Públicas Provinciais ou do Governo Federal, a cidade do Pilar teria sido, ou continuado sua marcha, como palco de um dos maiores desenvolvimentos econômico da Província através de sua própria Estrada de Ferro Pilareense, pois continuaria como “atravessadora” das mercadorias das regiões adjacentes, assim como foi em seu auge quando da navegação a vapor pela lagoa. A intenção e desejo de todos os envolvidos era que o projeto fosse aprovado, e só assim conseguiriam uma subvenção do Governo, a qual os fortaleceria na construção desta Estrada.

Seriam apenas 18 quilômetros de estrada de ferro, partindo da cidade até se encontrar com a Estação da Alagoas Railway em um lugar denominado “Satubinha”, ou seja, na atual cidade de Satuba, lugar onde havia e ainda há uma Estação Ferroviária, como citado acima.

A história, a memória, a arquitetura e ainda a infraestrutura da cidade do Pilar e seus arredores rurais não nos permite, nem ainda que sonhando, confirmar que houve uma estação ferroviária na cidade, não há registros, e até a não existência de informações mesmo “lendárias”, ou de boca a boca, nada há que traga isto à lembrança, prova de que o projeto da construção da estrada de ferro não foi à frente, ainda que necessário para a cidade, pois a reclamação dos negociantes exportadores locais era de que a navegação pela lagoa, ainda que à vapor, não estava dando conta o suficiente para o escoamento das mercadorias produzidas na cidade. Pilar, assim como outras cidades, sempre passando pelo esquecimento e caminhando para a decadência comercial, mesmo que neste momento ainda a passos curtos, pois está ainda em alta comercialmente, sendo considerado um comércio importante (A REPÚBLICA, 1894. p. 4).

A Estrada de Ferro foi, segundo o discurso de José Lages Filho, assunto bem questionado pelos filhos do Pilar. Aparentemente, enquanto alguns comerciantes queriam e se mobilizaram para que fosse instalada, outros tantos cidadãos pilarenses não entendiam como sendo parte do desenvolvimento apoiar a ideia. Eles resistiram ao projeto e, se por força deles ou não, o certo é que o projeto não deu certo, a estrada não foi feita, o medo destes, de ficar para trás, se tornou realidade. Se forem eles os que impediram de o Pilar ter sua linha férrea neste período, por sua influência, certamente são como devedores aos demais concidadãos.

Concluindo, conforme Francisco Reynaldo Amorim de Barros, em sua obra ABC das Alagoas:

Em 1901 o Governo Federal aprovou o arrendamento das ferrovias nordestinas para a Great Western Brazilian Railway, inclusive as de Alagoas. Este contrato durou até 1950, quando o governo encampou aquela empresa, criando a Rede Ferroviária do Nordeste, uma subsidiária da Rede Ferroviária Federal. (BARROS, 2005. p. 36)

A Estrada de Ferro levou muita prosperidade por onde passava. As mercadorias que outrora viriam para o Pilar para daí seguirem destino rumo à Maceió, Marechal Deodoro, Pernambuco, Bahia, ou exportadas para a Europa e América do Norte, foram desviadas para as vias férreas do vale do Mundaú. Pilar ficou fora desta tão eficaz ferramenta de desenvolvimento, ainda que os próprios comerciantes “rogassem” às autoridades políticas para que fosse liberada uma subvenção para a construção de uma tão necessária Estrada. Assim, este foi um dos fatores que fizeram de Pilar uma decadente cidade, vivendo das lembranças de sua glória de outrora.

3.3 O descuido da navegação a vapor pelas lagoas: fins do século XIX

3.3.1 A visita do Imperador Dom Pedro II à região das lagoas – (1860)

O terceiro fator aqui discutido será sobre a navegação pelas lagoas Mundaú e Manguaba, tão necessário para o traslado das mercadorias vindas das cidades vizinhas, assim como também do comércio local que lançam apelo às autoridades políticas para que fosse resolvido esta situação que implicaria na falência de muitos e na decadência do município, considerado por muito tempo como grande empório comercial, somente comparado a Penedo e Maceió.

A hegemonia que os barqueiros do Pilar tinham há séculos, pela sua localização geográfica estratégica como cidade de “fundo de estuário”, no contexto do processo de transporte do açúcar, algodão e várias outras mercadorias vindas de Anadia, Atalaia, Capela e outras localidades adjacentes para o Porto do Jaraguá até antes da instalação e expansão das primeiras ferrovias pela Província das Alagoas. Só quando se alteram as novas relações de poder econômico e geopolítico que marcariam, mais tarde, no processo de declínio das regiões lagunares Mundaú/Manguaba redefinindo o papel de cada uma delas dentro do contexto histórico local.

Não podemos esquecer-nos de aqui também registrar uma série de acontecimentos históricos em que a Vila do Pilar teria sido palco como a visita do Imperador a esta localidade

lagunar, começando em fins de 1859 até o início de 1860, Dom Pedro II faz uma viagem pelas terras alagoanas, indo a Porto Calvo e regiões circunvizinhas, região das lagoas Mundaú e Manguaba, a Piranhas e a Cachoeira de Paulo Afonso para fazer uma possível interligação entre o sistema de transporte marítimo e fluvial compreendendo o rio São Francisco e o contorno da Cachoeira de Paulo Afonso, por ferrovia, tentando chegar a Salvador, interligando o Alto, o Médio e o Baixo São Francisco em um único sistema e incentivando a produção agrícola no vale do referido rio, tornando-o, talvez o celeiro econômico do país.

De entre alguns importantes lugares, no seu itinerário estava a pequena Vila do Pilar, que segundo Abelardo Duarte, em seu livro **Dom Pedro II e Dona Teresa Cristina nas Alagoas**, o Imperador estava a bordo do pequeno navio conhecido pelo nome de “**Pirajá**”, com toda a sua comitiva imperial, juntamente com o Presidente da Província de Alagoas Manoel Pinto de Souza Dantas, “chegando ao Pilar as 5 3/4”⁴⁹ do dia 10 de janeiro de 1860. Visita rápida que ocorreu até às 07h20min daquela mesma manhã, seguindo seu itinerário em direção a Coqueiro Seco. O Imperador ficou, ainda que por pouquíssimo tempo na cidade, conforme horário relatado acima (chega 5h45min e sai 7h20min), aproximadamente 01h35min, calculando “exatamente”.

Em sua chegada houve uma grande recepção e festejos na cidade, também com solta de fogos, como de praxe, da visita de autoridades políticas importantes, não deveria ser diferente no caso do Imperador.

Desembarcando no trapiche ao tempo em que a multidão com grande salva de palmas ovacionava aos ilustres visitantes. As autoridades da época vestindo a rigor levaram os primeiros votos de boas vindas, as senhoras da sociedade com longos vestidos e cobrindo-se com mantos de tecido europeu, cumprimentavam a Imperatriz Tereza Cristina, a guarda de honra, envergando uniforme vermelho, garantia a segurança da comitiva. A multidão acompanhou os visitantes até o “sobrado do Barão”, onde ali ficou hospedado D. Pedro e sua esposa. Decretado feriado municipal, o povo podia assistir sentado na grama os acenos do Rei da sacado do sobrado. (ARANDA; SILVA, 1973. p. 3)

Segundo Moacir Santana, este antigo prédio que os pilarenses chamavam de “Sobrado do Barão”, foi demolido há anos e em seu lugar foi construído uma Escola Pública (SANTANA, 2010), a Escola Municipal Dr. Manoel Ramos. Este “Sobrado do Barão” fora um prédio pertencente a José Antônio Paes de Mendonça Filho⁵⁰ (1821-1904), o Barão do

⁴⁹ Pode ser uma referência a 5 horas e ¾ de horas, portanto, sendo 05h45min.

⁵⁰ Deputado provincial (1862-1863); Major da Guarda Nacional (1867); Era primeiro juiz substituto no Pilar (1874/1880). Diretor da Fábrica União Mercantil em Fernão Velho 1875 (janeiro); Indicado pelo vice-presidente da Província, Manoel Gomes Ribeiro, para ser distinguido como **Barão do Pilar**, entretanto,

Mundaú, neto do Desembargador e Comendador José Mendonça de Matos Moreira, localizado no centro da Vila, ao lado da Igreja Matriz do Pilar.

Como de costume, o imperador procurou ver como andava a educação na Vila de Pilar. Assim nos faz saber Abelardo Duarte:

Está anotado, no seu Diário, o que observou neste sentido: ‘Aula de meninos 131 matr. freq. cento e tantos’. E lá vem a mesma história: sabe mal, divide sofrivelmente, rezas e pouca explicação da doutrina, letra má, e, por fim, a explicação do atraso no que se refere à aula de meninas: - ‘também agora começou a professora’. (DUARTE, 2010. p. 135)

Também existe certa lenda de que a Vila de Pilar ofereceu um grande presente ao Imperador Dom Pedro II, um vaso de ouro maciço⁵¹. Isto, porém, é contestado pela observação de Abelardo Duarte, pois, segundo ele, o Imperador certamente registraria este fato, coisa que não ocorreu e não há registro em suas anotações sobre este suposto acontecimento.

Ilustração 41 – Réplica do navio Pirajá exposto na Casa da Cultura Arthur Ramos/Pilar/AL



FONTE: (MORAES, 2020)

recebeu o título de **Barão do Mundaú** do Conselheiro José Fernandes da Costa Pereira Júnior, então Ministro do Império, em 11 de julho de 1888/9. (TICIANELLI, 2015)

⁵¹ O **vaso de ouro** foi descrito, talvez em tom cômico, como sendo um **pinico**. (ARANDA; SILVA. 1973. p. 3)

No entanto, o ponto importante que se faz necessário enfatizar desta visita às cidades alagoanas, dentre elas, o Pilar, é que, nas palavras de Abelardo Duarte, “serviu a viagem imperial para abrir novas perspectivas à navegação a vapor das lagoas” (DUARTE, 2010. p. 136).

Já se pensava em se contratar uma empresa para a navegação nas lagoas há muito tempo. Para isto, foi-se criada duas leis em dois anos diferentes. Em 15 de maio de 1835, no mesmo dia em que Antônio Joaquim de Moura assume a presidência da Província, foi criada a Lei Provincial número 26. Esta permitia a contratação de uma empresa para tal empreendimento sem, no entanto, fazer menção de se poderia ser a vapor ou não. Passados vinte anos, em 1855, criou-se então, a Lei 265, de 21/04/1855, autorizando o presidente da Província Antônio Coelho de Sá e Albuquerque, a fechar contrato com qualquer empresa, nacional ou estrangeira, para a navegação a vapor nas lagoas, entre Maceió, Alagoas (Marechal Deodoro), Coqueiro Seco e Pilar. Nenhuma das duas leis vigorou. (DUARTE, 2010. pp. 136-7).

A partir de agora, com a ideia de navegação das lagoas em alta no momento da vinda do Imperador à Província de Alagoas, o Presidente Souza Dantas, em sua breve estadia no cargo (01/10/1859 a 01/05/1860), tentou a criação de uma empresa para este serviço. Mais uma vez nada deu certo, tudo permaneceu como estava: estagnado.

3.3.2 A navegação a vapor nas lagoas

Somente a partir de 1865, período de transição no Governo Provincial, entre o desembargador João Batista Gonsalves Campos e o bacharel Espiridião Elói de Barros Pimentel, pela Resolução de número 459, de 26/07/1865, foi que as coisas começaram a sair do papel e ganhar vida. O concurso foi lançado para ver qual empresa ganharia a licença e a subvenção anual que não ultrapassasse os seis contos de réis. Nenhuma outra empresa se interessou a não ser somente a Companhia Baiana, que também ficaria com a responsabilidade de implantação das ferrovias na Província. Vale ressaltar que a lagoa já era navegável por canoas e barcaças de pequeno porte. A partir de então, seriam embarcações maiores e através de uma empresa responsável, a Companhia Baiana de Navegação. No entanto, morosamente se encaminharam os serviços, pois só no dia 16 de setembro de 1868, ou seja, só depois de decorridos três anos que foi inaugurada a navegação nas lagoas pela Companhia Baiana.

Assim deu-se a inauguração, conforme Duarte:

[...] partindo o vapor ‘Alagoano’, do Trapiche da Barra à vila do Pilar. O ato foi festivo. Às 6 horas e $\frac{3}{4}$, houve a bênção do navio e da chata ‘Pilar’, que seria rebocada, oficiando o Pe. Souza, coadjutor da freguesia, largando as embarcações às 7,8. Estavam presentes ao ato as altas autoridades, o gerente da Cia. [Wilson Hugh], vice-cônsul João de Almeida Monteiro e o eng. [engenheiro] Frederico Mery, da Companhia Baiana. A navegação foi aberta ao público, porém, no dia 21 do dito mês. Uma passagem do Trapiche ao Pilar e vice-versa custava 2\$ réis na ré e 1\$ na proa; [...]” (DUARTE, 2010. p. 137)

Finalmente foi inaugurada a navegação nas lagoas, com a presença de pessoas importantes na solenidade. Não constando na lista acima, o nome do então presidente da Província da época que era Silvério Fernandes Araújo Jorge.

Moacir Medeiros de Santana nos mostra uma tabela que continha os preços das passagens nas embarcações no ano de funcionamento da Navegação nas Lagoas, segundo ele, retirada do Diário das Alagoas, de 17 de setembro de 1868.

QUADRO 26 – PREÇO DAS PASSAGENS

ORIGEM/DESTINO	RÉ	PROA
Trapiche da Barra ao Pilar e vice-versa	2\$000	1\$000
Trapiche da Barra à cidade das Alagoas e vice-versa	1\$500	\$640
Trapiche da Barra ao Coqueiro Seco e vice-versa	1\$000	\$500
Trapiche da Barra a Santa Luzia do Norte e vice-versa	1\$500	\$640
De Jaraguá ao Trapiche da Barra	\$500	*
De Maceió ao Trapiche da Barra	\$640	*
FONTE: (SANTANA, 2010. p. 31)		

Com relação aos vapores, Douglas Apratto Tenório, em nota explicativa nos informa que “eram 5 os vapores da Estrada de Ferro Central das Alagoas: ‘Alagoano’, ‘Itaparica’, ‘Humaitá’, ‘Leopoldina’ e ‘Pilarense’. O maior era o ‘Alagoano’ (fabricado na Inglaterra) com capacidade de 100 passageiros e o menor o ‘Leopoldina’ com 30.” (TENÓRIO, 1979. p. 159).

Também dois jornais alagoanos fazem menção a outras embarcações: **O Diário do Povo: Órgão do Partido Republicano Conservador (AL) - 1916 a 1917** noticia que “a **Lancha ‘Clerilda’** sahirá amanhã do Trapiche da Barra para o Pilar às 1^o horas, fazendo esala por Bica da Pedra e Santa Ritta.” (1916, p. 2); além deste, também o **Jornal do Pilar** (de 30/07/1876, p. 4), menciona outro barco a vapor denominado de **Henrietta**. Deste modo, mais duas embarcações, sejam de passageiros ou mercadorias, somam-se as acima citadas, totalizando sete. Pelo menos é o que se depreende a partir destes textos.

Já em 1878 as reclamações oficiais do engenheiro Francisco José Gomes Calaça, representante do Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em Alagoas, apresentavam em seus relatórios que não tinha como aprovado o trabalho desempenhado pela Estrada de Ferro Central das Alagoas – a EFCA. Tudo ainda estava para fazer, mesmo que os cofres públicos houvesse despejado bastante dinheiro na Companhia.

Francisco Calaça, representante do Ministro, ainda em seus relatórios, questiona a situação das embarcações e exprime suas palavras com total desaprovação daquilo que está observando, ainda que, em partes, reconheça “[...] os grandes benefícios que recebem os agricultores e negociantes de São Miguel dos Campos, Alagoas, Pilar e Atalaia”. Ainda assim, não pode deixar de salientar que “esse tráfego era feito antigamente pelos vapores da Companhia Baiana de Navegação e, agora é feito por pequenos vapores da EFCA”. E continuando suas anotações dispara Calaça, exprimindo sua preocupação com a segurança dos passageiros, pois, segundo ele mesmo afirma que:

Os 5 vapores utilizados não foram construídos para esse tipo de navegação, foram adquiridos já muito usados e alguns deles chegaram em tal estado de conservação que precisam de sérios reparos para navegar com segurança. (TENÓRIO, 1979. p. 154. apud CALAÇA)

Na cidade do Pilar também houve um tempo de grande desenvolvimento comercial pela lagoa Manguaba. A navegação a vapor, feita pela Companhia Baiana de Navegação foi de grande importância para o desenvolvimento das cidades que faziam parte de seu percurso, que por um curto espaço de tempo, enquanto as ferrovias não tinham ainda se tornado competidoras em potencial e neutralizadora do sistema de transporte lagunar, prejudicando mais ainda a cidade do Pilar, à medida que esta competição se acirrou mais profundamente.

Douglas Apratto Tenório, em sua obra **Capitalismo e Ferrovias no Brasil: As ferrovias em Alagoas** diz que a navegação a vapor e as ferrovias eram irmanadas:

As ferrovias nasceram com a navegação a vapor. São filhos dos mesmos pais, da mesma época. Quando a famosa ‘Rocket’ corria sobre os trilhos da estrada Manchester-Liverpool, a máquina a vapor vinha sendo paralelamente aplicada ao transporte fluvial. (TENÓRIO, 1996. p. 148)

Ainda conforme Tenório (1996) “A lei 481, de 23 de junho daquele ano [1866], [...] instituiu a navegação à vapor entre o Trapiche e as vilas de Pilar, Alagoas, Santa Luzia do Norte e Coqueiro Seco, [...]” (TENÓRIO, 1996. p. 107).

Ilustração 42 – Pilar: Vista do antigo porto de embarque/desembarque (Destacado)



FONTE: (TICIANELLI, 2021)

De cidades como Atalaia, Boca da Mata, Anadia e outras circunvizinhas eram trazidas suas mercadorias em lombos de animais ou em suas carroças para o porto da cidade do Pilar, sendo de lá direcionadas ao Trapiche da Barra e em subsequência de lá distribuídos pela cidade de Maceió ou para o porto do Jaraguá direcionadas a exportação. Ainda de acordo com Tenório, os produtos transportados eram frequentemente “açúcar, madeira, algodão, fumo e outros produtos de exportação.” (TENÓRIO, 1996. p. 95)

Moacir Santana corrobora com o dito acima, destacando o grande desenvolvimento do Pilar, de como era largamente utilizada a sua orla lagunar, seu estanque portuário para o escoamento de muitas mercadorias das regiões vizinhas do Pilar. Ele explicita que:

Devido às péssimas estradas que liavam [ligavam] as localidades das regiões dos vales dos rios Paraíba e Mundaú, à capital deste Estado, - antes da construção da estrada de ferro que ligou Maceió a Viçosa – o porto lacustre do Pilar era utilizado para o escoamento das mercadorias que demandavam a então cidade de Alagoas e a de Maceió, principalmente o açúcar dos engenhos de Anadia, Capela Viçosa, e do próprio Pilar, o que permitiu, com o decorrer de algum tempo, o desenvolvimento e a prosperidade comercial do Pilar que, além do açúcar produzia o milho, arroz, feijão, farinha de mandioca e frutas diversas. (SANTANA, 2010, p. 23)

3.3.3 A decadência da navegação à vapor e o “esvaziamento” das lagoas

Também com a falta de funcionamento da empresa de navegação, o comércio local seria afetado, pois por estas terras também se comercializavam chapéus finos vindos da Europa, panos, vestidos, tapetes, o bom vinho, bacalhau. Vê-se nos vários anúncios de jornais da época, anúncios de diversidade de mercadorias, vindas de Pernambuco, Bahia, e Europa.

Concernente a decadência da navegação à vapor pelas lagoas, Paulo Rogério de Freitas Silva, em **A Gênese do Urbano em Alagoas e as Expressões das Atividades Econômicas** fala que:

Podemos nos referir também, a importância das lagoas que se distribuem no estado, pois, por exemplo, a pequena cidade de Pilar, que hoje compõe a Região Metropolitana de Maceió, foi no passado um lugar de grande importância, pois sua localização estratégica, as margens da Lagoa Manguaba a tornava um centro de escoamento da produção açucareira a partir dos rios Santo Antônio e Mundaú. De Pilar através da Lagoa Manguaba se alcançava o porto de Jaraguá ao longo dos séculos XVIII e XIX, e estes barcos ao realizarem o percurso inverso faziam com outras mercadorias, como bacalhau, tecidos, etc., que subiam pelas picadas e rios, alcançando os mais longínquos lugares e fazendas. A situação atual de Pilar é de letargia, reverenciada por um passado abundante, cheio de história. Entendemos que esses lugares, quando as técnicas evoluem perdem sua importância e são substituídos por outros lugares. (SILVA, 1999. pp. 109, 110)

O fim de século XIX e início do XX trouxe à cidade uma letargia ao comércio local, como demonstra o autor acima citado. A navegação das lagoas por uma Companhia de Navegação finda em 1902, ficando apenas pequenas barcaças. Também com a produção açucareira e outras alimentícias desviadas para os trilhos do vale do Mundaú, Pilar ficou sem um comércio ativamente concorrido. Mercadorias e mercadores, a falta de circulação de compradores e vendedores faz baixar as vendas. O comércio fica letárgico. A navegação paralisada fez também o comércio ruir. Um Pilar que outrora, uma das três principais forças comerciais, junto a Penedo e Maceió, não mais se conta entre as desenvolvidas cidades de Alagoas. Considerado um “empório de grande desenvolvimento”, se torna vagarosa e esquecida.

Ilustração 43 – Embarcação típica da navegação nas lagoas (Séculos XIX e XX)



FONTE: (TICIANELI, 2021)

A Empresa de Navegação reclamava que a subvenção do Governo não estava sendo suficiente para que ela se mantivesse funcionando dentro da normalidade, deixando até mesmo de fazer a desobstrução nas lagoas a fim de retirar os bancos de areias que faziam com que as embarcações encalhassem, e a melhora de suas embarcações para melhor atender ao público que as utilizavam. Assim, ela usava destas “desculpas” para se esquivar de sua responsabilidade perante a população e as autoridades políticas competentes. Por não cumprir com estas obrigações, as viagens atrasavam, chegando ao “ponto de não poder contar com horário certo nas chegadas, encalhando os vapores e barcos” (TENÓRIO, 1979. p. 155)

No entanto, Francisco José Gomes Calaça (citado por Douglas Apratto Tenório) não concordando coma as palavras vindas da Companhia de Navegação, relacionadas ao descuido das lagoas, envia no Relatório Fiscal ao Governo Imperial em 22/5/1879:

[...] a empresa não tem cumprido suas obrigações de conservar o canal e baixios das lagoas, destinando uma barca para fazer tal serviço, por isso o governo precisa tomar medidas enérgicas. Caso essas providências não surjam, o transporte para essas lagoas, dentro de 5 anos, não poderá mais ser feito, nem mesmo por barcaças que atualmente transportam os dois terços das safras de assucar e algodão que embarcão no Pilar. (TENÓRIO, 1979, p. 156)

O que acontecia, nas entrelinhas, na verdade, segundo podemos inferir do texto de Douglas Apratto Tenório, é que a empresa tinha receio da competição com as barcaças, e por este motivo ela não limpava as lagoas, retirando os bancos de areias que se formavam no meio

da lagoa, sem contar que a situação de seus vapores não estava lá os melhores. Ainda para se esquivar se sua responsabilidade dizia que a culpa era dos ribeirinhos, pois faziam seus currais e caiçaras no meio das lagoas, fazendo com que crescessem os montes de areia, além dos muitos bancos de sururus. Com os vapores indo somente até o meio da lagoa, o restante da viagem era feito em barcaças e canoas, para passageiros e mercadorias, assim havendo um descumprimento nos horários.

Porém há uma contradição quanto a isso, pois ao tempo que a empresa de navegação diz não ter condições de retirar os bancos de areia do meio das lagoas, Adalberto Ticianelli expõe que “dois dias depois [da inauguração da navegação em 16/09/1868] o presidente José Bento Júnior autorizou à Companhia Baiana a obter uma barca de escavação para desobstruir os canais das lagoas”. Já no ano seguinte, com a montagem da segunda embarcação, Hugh Wilson, responsável pela empresa, dispensou a barcaça de escavação. Para ele, bastava alguém capacitado para a navegação que tudo ocorreria bem (TICIANELLI, 2021). O que se percebe é que ele queria uma diminuição dos gastos necessários para a manutenção das lagoas, além de não trabalhar “de graça” para outras embarcações que por ali passassem.

Francisco José Gomes Calaça ainda continua dando o seu parecer⁵² para a Repartição Fiscal do Governo Imperial, pois percebe uma má vontade da parte da empresa, que estava trabalhando usando de má fé com os que dependem deste transporte fluvial. Ele assegura que qualquer empresa de respeito pode muito bem executar o serviço com presteza e honradez, e que existem meios para se sustentar, mesmo não havendo a subvenção Imperial para o serviço, pois:

Além dos muitos objetos por dahi transportados para o commércio de Pilar, Alagoas, Sao Miguel e muitos outros pontos da Província, a saffra assucareira do Pilar, nos anos reguladores mostra a 100.000 saccos que transportados até Maceió a 300 rs cada um daria em beneficio da empresa uma receita de 30:000\$000 que unida ao transporte de algodão ultrapassaria 40:000\$000, visto que ninguém mais entregaria sua carga a lanchas sujeitas a riscos ao sahirem da barra e as demoras previstas e imprevistos. (TENÓRIO, 1979. p. 157)

A Companhia de navegação poderia ter perdurado por mais tempo em atividade, principalmente pelo tamanho da produção que era trazida de outras partes para cidade a fim de serem transportadas para Maceió e outras cidades. Havia uma infinidade de mercadorias para o transporte. Os vales do Paraíba e do Mundaú foram tomados pelas Estradas de Ferro,

⁵² Relatório da Repartição Fiscal ao Governo Imperial em 22/05/1879. (TENÓRIO, 1979. pp. 7, 8).

mas, ainda assim, dava para se manter na ativa com a clientela mais próxima, posto que os próprios moradores da cidade do Pilar necessitavam do transporte para, de entre tantas coisas, levar e trazer suas mercadorias das praças comerciais em toda a região das lagoas e ao porto do Jaraguá, com destino a exportação e de lá trazer os produtos europeus para dentro de sua cidade. Havia clientela para isto, mas não foi o bastante para que houvesse interesse das autoridades políticas, podemos assim dizer.

Com tão grande comércio na cidade do Pilar, uma certeza que todos tinham era a da criação cada vez mais de impostos sobre impostos⁵³, a sempre renascente “velha e nefanda herança colonial”. Havia um sentimento de sempre arrecadar mais para os cobres públicos Municipais, Provinciais e Imperial/Federal, daí serem criadas várias “repartições fiscais, coletorias, agências de rendas, mesas de rendas e outras são promovidas como agências de Penedo, Maceió, São Miguel, Pilar e Passo de Camaragibe. Havia imposto para tudo!” (TENÓRIO, 1979. p. 103) Mas, ainda assim, não houve quem socorresse o município do Pilar, deixando as coisas desandarem a ponto de ser desativada a navegação a vapor pelas lagoas, devido, também, a falta de incentivos.

Como resultado: “[...] em agosto de 1902 paralisou suas atividades, por ter deixado de receber a subvenção que lhe concedia o Governo Federal. Durante alguns anos muitas dessas embarcações eram vistas ao largo do porto fluvial do Trapiche da Barra” (BARROS, 2005. p. 272). Pilar não conseguiu se estruturar, frente a esses fatores que o fizeram decair economicamente. As ferrovias, as Usinas, ambas em outras regiões, e o descuido da navegação a vapor fizeram com que Pilar perdesse o brilho glorioso de um passado não muito distante, mas que agora deixaria de brilhar, apagando-se a candeia que iluminava todos ao seu redor, principalmente sendo um entreposto comercial pela navegação pelas lagoas.

Utilizando uma linguagem religiosa do antigo Israel, “Icabô”⁵⁴, “sem glória”, “se foi a glória”. Pilar nunca mais seria o mesmo de seus tempos de glória do século XIX, quando sua população crescia, o comércio se desenvolvia, se somando a isso a movimentação de pessoas de outras regiões adentram a cidade provocando um barulho querido por todos, “o doce barulho do progresso”.

⁵³ “Imposto de barras e rios, sobre canada de aguardente, sobre libra de carne verde, sobre madeiras, taboados, canoas e páos de jangada, o de 40 reis sobre canada de vinho e mais bebidas espirituosas, o imposto literário de sangria, o de 320 reis sobre carne secca, o de 25\$000 de licença sobre cada curral de pescaria, sobre o gado vaccum e cavallar, [...]. Havia imposto para circulação nas lagoas, imposto de 20% sobre escravo ‘que se exportarem’, incluindo a meia siza de 10\$000 para licença a africanos livres ou libertos de ambos os sexos para mercadejarem, a exemplo dos que se empregavam, exclusivamente na venda de peixes e verduras. Não encontrei, contudo, impostos para mendigarem”. (TENÓRIO, 1979. p. 103)

⁵⁴ Bíblia Sagrada, AT, 1Samuel 4.21.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história do Pilar é muito linda, retirada é claro, a parte em que seu comércio definha por causa do contexto do progresso que veio para Alagoas, e que por algum tempo se instalou no Pilar logo depois batendo as asas e voando. Sua história ainda perpassa pelos engenhos banguês que deram origem ao lugar, e a partir daí só veio a crescer.

A sua geografia é chamativa para passeios e turismo, com uma população acolhedora e trabalhadora. Exemplo disso é sua orla lagunar, os vários engenhos que podem ser talvez visitados, os mirantes, as Igrejas. Pilar se desenvolve, adquire autonomia política, tornando-se uma Vila e depois uma Cidade, estando sempre em ascensão. Vários estabelecimentos são abertos, muitas profissões ou ocupações fazem parte da cidade, transformando-a em um lugar próspero e bom de viver e ganhar a vida. Exemplo disso, é que a cidade tinha uma fábrica de tecidos que empregava cerca de 180 pessoas incluindo crianças, após esta veio ainda outras como a COCAL que trabalhava com o coco.

Na questão religiosa, Pilar também tinha e ainda hoje tem intrínseco na população que é fiel a Igreja Católica, a sua fé. Ser participante da fé é encontrar-se com o sagrado e o Pilar se envolve nisto demonstrando através de seus instrumentos, neste caso o Santo Cruzeiro e agora o Complexo Religioso, lugar onde há a Via Crucis. Além de haver também várias igrejas evangélicas no município. Pilar é terra alegre e cheia de diversão, valendo lembrar do Cine Pilarense que retornou as atividades após mais de 30 anos inoperante.

É triste constatar que uma cidade considerada um empório do desenvolvimento se tornou uma cidade atrasada comercialmente no início do século XX. Enquanto a produção de riqueza atingiu outras localidades, o Pilar perdeu seus muitos privilégios e atividades. Havia uma cidade forte, com um comércio pulsante e caloroso. As pessoas adentravam na cidade trazendo os seus produtos para o porto e ao mesmo tempo compravam do comércio pilarense, só que o tempo passou e Pilar não conseguiu meios de se sustentar. As consequências de se perder um comércio recheado e diverso, como era a Praça do Pilar, com sua Rua do Comércio rica e repleta de produtos europeus, ou vindos de outros estados, a exemplo de Pernambuco, Bahia e Sergipe, fizeram com que a cidade ficasse desestruturada. O comércio fecha, não há empregos suficientes para todos. Há uma cadeia invisível que faz um depender do outro ainda que não queira, mas não resistiu às intempéries.

E este era o caso, o Pilar vai se arrastando, não consegue mais ficar de pé. Sendo que pelo menos três fatores principais a fizeram sucumbir, todos analisados no decorrer do texto.

O primeiro deixou marcas profundas na produção rural, pois, devido ao enfraquecimento dos engenhos banguês e a aproximação de uma tecnologia dos Engenhos Centrais que haviam sido prometidos para algumas regiões de Alagoas, dentre elas a região das lagoas, no município do Pilar, não conseguiu ser efetivado. Os engenhos iriam dar lugar aos Engenhos Centrais, mas o medo dos senhores de engenhos era que eles se tornariam simplesmente fornecedores de cana, responsáveis unicamente pelo setor agrícola, enquanto que os Engenhos Centrais ficariam responsáveis pela parte industrial.

Nada funcionou. Na verdade o que ocorreu foram entraves por parte de empresários e do próprio poder público que não agia para beneficiar a população. Além disso, só tardiamente, foi instalada em suas terras uma Usina de açúcar, a Terra Nova, a partir da década de 1930, que fortaleceria economicamente “seus filhos” além de que sua produção não era o suficiente para manter uma população bem socialmente, pelo menos em seu início. Os olhos de toda a conjuntura política do Estado deixaram escapar do progresso algumas cidades. Pena que entre elas estaria o município do Pilar, cidade de Arthur Ramos.

Também havia a questão da ferrovia que fora instalada nas terras circundantes dos vales do Mundaú e do Paraíba. Estas puxaram toda, ou quase toda a produção destas redondezas, que antes vinham destinadas a Maceió através das embarcações do porto do Pilar. Não havendo mais estas mercadorias para transportar e ao mesmo tempo os comerciantes locais achavam complicada navegação na lagoa, pois não estava dando conta da produção, devido as mesmas embarcações não estarem mais fazendo o seu trajeto normal. Assim, se juntam alguns poucos comerciantes e reivindicam, junto às autoridades públicas competentes, uma concessão para a instalação de uma ferrovia que ligasse Pilar a estação em Satuba, no entanto, mais uma vez nada deu certo. Pilar continua se afundando, o que faria com que sua produção, tanto rural como o açúcar e os frutos da roça ou sítios, quanto da cidade a exemplo das fábricas de tecidos, cigarros, bebidas, ferragens, não tivesse circulação, o que não os fariam comercializar para fora nem aquecer o próprio comércio local.

Vale aqui ressaltar que nos anos finais do século XIX, a ferrovia já havia dominado a produção dos vales do Mundaú e do Paraíba, desviando-as do porto do Pilar, quando os engenhos banguês já não mais podiam concorrer com as grandes usinas. Ainda mais, ao se observar que a navegação pelas lagoas já não estavam dando resultados, devido estarem em crise por motivos diversos, dentre eles o de que os seus concessionários não estavam arcando com suas obrigações quanto a limpeza dos canais por onde as embarcações deveriam passar, gerando muitos conflitos e atrasos nas viagens de pessoas e mercadorias.

Então, com a desistência da Companhia de Navegação a Vapor das Lagoas Norte e Manguaba, finalmente em 1902, e a construção e estruturação da ferrovia na região dos vales do Mundaú e Paraíba, além da pouca força dos engenhos banguês em comparação as novas grandes usinas, devido na sua região não ter se instalado nenhuma até 1930, levaram o território pilarense a um desarranjo comercial/industrial, ou seja, a indústria e o comércio entraram em decadência, assim quebrando a lógica do entreposto comercial.

Finalizo deixando uma palavra falada por homens apaixonados por Pilar. Homens que sonhavam com a sua reestruturação comercial, já na década de 1970:

“O Pilar trás somente a lembrança dos dias áureos. Aquele Comércio enorme hoje está transformado sem recursos para sobreviver bem. Não se ver mais aquele Cais movimentado com as presenças dos navios a vapor e a vela que conduziam até nossa cidade mercadorias em grande escala e pessoas ilustres como D. Pedro II e outros. Tudo passou, perdemos o comércio, as indústrias são de números baixíssimos, mas não perdemos o entusiasmo para dar tudo aquilo que for necessário.

Sempre existe esperança e tudo temos feito pelo engrandecimento da Comuna. Seus filhos de hoje são por demais idealistas. Se não temos mais um grande comércio não há motivo para desilusão. Temos várias razões [para] mantermos firmes e orgulhosos. Ninguém no Estado pode se orgulhar mais do que o pilarense em possuir um prédio igual ao do nossa Prefeitura, traçados em linhas modernas incluindo os três poderes da Cidade. O Plenário da Câmara Municipal dotado de conjunto mobiliário do mais alto índice de luxo. O Gabinete do Prefeito é por demais confortável e cômodo, e o Cartório no mais tranquilo aposento. (ARANDA; SILVA, 1973. p. 4)

REFERÊNCIAS

A REPÚBLICA (Jornal). Anno I, Num 37. Maceió, 24 de outubro de 1894. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=234559&pesq=%22companhia%20pilarensense%22>>. Acesso em 27/02/2020.

ALAGOAS E SEUS MUNICÍPIOS. Estado de Alagoas. Departamento Estadual de Estatística. 2ª edição (atualizada e aumentada). Maceió: 1952.

ALMANACK ADMINISTRATIVO DA PROVÍNCIA DAS ALAGOAS. (Contratado por Amintas e Soares. Sexto ano). Tipografia social, 1877. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=706035&pesq=%22diogo%20soares%22>>. Acesso em 04/01/2020.

ALMANACK DA PROVÍNCIA DAS ALAGOAS (AL) – 1874. (Páginas 137-9) in: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=706035&pasta=ano%20187&pagfis=453>. Acesso em 20/07/2021.

ALMANAK DO ESTADO DAS ALAGOAS (1891). Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=707430&pesq=%22CIGARRO%22&pasta=ano%20189&pagfis=664>. Acesso em 18 de agosto de 2020.

ALMEIDA, Leda Maria. **Rupturas e permanências em Alagoas**: o 17 de julho de 1997 em questão. Maceió: Edições Catavento, 1999.

ALMEIDA, Luiz Sávio de. **Notas sobre poder, operários e comunistas em Alagoas**. 2ª edição revista e aumentada. (Crônicas Alagoanas). Maceió: EDUFAL, 2013.

ALMEIDA, Reberth E.R.; DIAS, Juliana Michaello M. **Como Ler?**: Questionamentos a partir do legado edificado das missões itinerantes dos frades da Penha do Recife (1841-1889). In: *As Diversas Dimensões do Patrimônio Cultural: Patrimônio Cultural, do Material ao Imaterial*. 11º Mestres e Conselheiros. Belo Horizonte/MG: de 26 a 28/06/2019.

ALTAVILA, Jaime de. **História da Civilização das Alagoas**. 7ª ed.. Maceió: EDUFAL, 1978.

ALTAVILA, Jayme Lustosa de. **Alagoas**: Comarca, Província, Governo, Levantamento dos Ouvidores, Presidentes da Província, Governadores e Interventores no Período Republicano. (pp. 201-63). In: BARROS, Luiz Nogueira (Responsável). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas*. Volume 47. Anos 2005/2009. Maceió: 2009.

ANA – AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS. **Descrição do Complexo Estaurino-Lagunar Mundaú-Manguaba/CELMM**. Disponível: <http://www2.ana.gov.br/Paginas/servicos/planejamento/planoderecursos/Celmm_Apresentacao.aspx>. Acesso em 15 de fevereiro de 2020.

ANDRADE, J. de Vicente. **Turismo, fundamentos e dimensões**. São Paulo: Ática, 2021.

ANDRADE, Manoel Correia de. **Usinas e Destilarias das Alagoas**: uma contribuição ao estudo da produção do espaço. Maceió: EDUFAL, 1997.

ANDRADE, Manoel Correia de. **Usinas e Destilarias das Alagoas**: uma contribuição ao estudo da produção do espaço. Maceió: EDUFAL, 2010. Coleção Olhar de Fora. Volume 2.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE ALAGOAS. Governo do Estado de Alagoas/Secretaria de Planejamento do Estado de Alagoas. Maceió, 1996.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE ALAGOAS. Governo do Estado de Alagoas/Secretaria de Planejamento do Estado de Alagoas. Maceió, 2000.

ARANDA FILHO, Albérico; SILVA, Wilson Moreira. **Cidades de Alagoas: Pilar**. (Ano I / Nº 1 / Fevereiro de 1973). Maceió: Publicações Wilsbérico do Brasil, 1973.

AZEVEDO, João Ferreira de. **Documentário das Comemorações do Cinquentenário do Grêmio Literário Guimarães Passos**. Maceió: UFAL/MEC/Departamento de Assuntos Culturais, 1979.

BARROS, Francisco Reinaldo Amorim de. **ABC das Alagoas**: dicionário biobibliográfico, histórico e geográfico de Alagoas. Brasília: Senado Federal/Conselho Editorial, 2005.

BASTOS, Larissa. **Depois de quase 30 anos fechado, Cine Pilarense vai passar por revitalização** (08/06/2018). Portal Gazetaweb.com. Disponível em: <https://www.gazetaweb.com/noticias/interior/depois-de-quase-30-anos-fechado-cine-pilarense-vai-passar-por-revitalizacao/>. Acesso em 20/09/2021.

BECHARA, Evanildo Cavalcante (Org.). **Dicionário Escolar da Academia Brasileira de Letras**. São Paulo: Companhia Editora nacional, 2011.

BEZERRA, Francisco Diniz. **Indústria**. IN: BEZERRA, Francisco José Araújo [et tal.] (organizadores). Perfil socioeconômico de Alagoas. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2015.

BRANDÃO, José Luís; OLIVEIRA, Francisco de (coords.). **História de Roma Antiga**: das origens à morte de César. Volume I. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2015. Disponível em: <URI:http://hdl.handle.net/10316.2/36908>. Acesso em 02/03/2020.

BRANDÃO, Moreno. **História de Alagoas seguido de O Baixo São Francisco**: o rio e o vale. Maceió: EDUFAL, 2015.

BULLESTRAT, Adriaen Van. **Notas do que se passou na minha viagem, desde 15 de dezembro de 1641 até 24 de janeiro do ano seguinte de 1642**. In: MELLO, J. A. Gonsalves. Fontes para a História do Brasil Holandês. Vol. 2. A Administração da Conquista. Parque Histórico Nacional dos Guararapes, MEC/SPHAN. Recife, 1985. Documento 4. pp. 141-197.

CALADO, Ana Paula Soares. **Igrejas, Casarios e Praças do Pilar**. Artigo apresentado para obtenção do título de Licenciatura em História. CCHLA/UFAL. Maceió, 2003.

CALDINI, Vera; ÍSOLA, Leda. **Atlas Geográfico Saraiva**. São Paulo: Editora Saraiva, 2009.

CARVALHO, Cícero Péricles. **Formação Histórica de Alagoas**. 4ª Edição. Maceió: EDUFAL, 2016.

CARVALHO, Severino. **Estado recebe terreno para construção de Cisp tipo 2 em Pilar**. Maceió, 26/09/2017. IN: Secretaria de Estado da Segurança Pública. Governo do Estado de Alagoas. Disponível em: <http://seguranca.al.gov.br/noticia/2017/09/26/1448/>.

CARVALHO, Severino. **Ordem de serviço para construção do primeiro Cisp tipo II é assinada em Pilar**. Maceió, 09/05/2018. IN: Secretaria de Estado da Segurança Pública. Governo do Estado de Alagoas. Disponível em: <http://seguranca.al.gov.br/noticia/2018/05/09/ordem-de-servico-para-construcao-do-primeiro-cisp-tipo-ii-e-assinada-em-pilar/>.

COPERSUGAR. Etanol hidratado e anidro: entenda as diferenças. Disponível em: <https://www.copersucar.com.br/noticias/etanol-hidratado-e-anidro-diferencas/>. Acesso em 30/08/2021.

COSTA, Craveiro. **Município do Pilar**. (Monographias Geographicas). IN: Revista de Ensino – Órgão Oficial do Departamento Geral da Instrução Pública e da Sociedade Alagoana de Educação – Publicação Bimestral. Nº 21 – Maio-Agosto -1930. Maceió: Imprensa oficial. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspxbib=761559&PagFis=1161&Pesq=%22engenhos%20no%20pilar%22> > Acesso em 20/02/2020.

COSTA, Craveiro; CABRAL, Torquato (Org.). **Indicador Geral do Estado de Alagoas**. (Edição Fac-Símile). Maceió: Edufal; Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2016.

COSTA, Márcio Jorge Porangaba. **A Economia Alagoana**. Departamento de Economia/UFAL. IN: AZEVEDO, João Ferreira de. Documentário das Comemorações do Grêmio Literário Guimarães Passos. Maceió: UFAL, 1979.

COSTA, Márcio Jorge Porangaba. **Capital Inglês e Engenheiros Centrais**. Maceió: Edufal, 1997.

DIÉGUES JR., Manuel. **O Banguê nas Alagoas**: traços da influência do sistema econômico do engenho de açúcar na vida e na cultura regional. Maceió: EDUFAL, 2006.

DIMAS, Maria Nazier. **Pilar**: Sua evolução histórica, política e cultural. Monografia de História – UFAL. Maceió, 2003.

DOEAL. Diário Oficial do Estado de Alagoas (31 de Maio de 2019. p. 144). JUSBRASIL. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/244687100/doeal-diario-oficial-31-05-2019-pg-144?ref=serp>>. Acesso em 22/02/2020.

DUARTE, Abelardo. **Dom Pedro II e Dona Teresa Cristina nas Alagoas: A viagem realizada ao Penedo e outras cidades sanfranciscanas, à Cachoeira de Paulo Afonso, Maceió, Zona Lacustre e região norte da Província (1859/1860).** Edição Fac-Símile. Coleção Pensar Alagoas. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos; Cepal, 2010.

DUARTE, Abelardo. **Os primórdios do povoamento das Alagoas.** Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas. Maceió, V. XXV, 1947. pp. 7-33.

DUSSEN, Adriaen Van der. **Relatório sobre o estado das Capitânicas conquistadas no Brasil,** (10 de dezembro de 1639). IN: MELLO, J. A. Gonsalves de. Fontes para a história do Brasil Holandês. Vol. 1. A economia Açucareira. Recife: Parque Histórico Nacional dos Guararapes, MEC/SPHAN/Fundação Pró-Memória, 1981. Documento 6, pp. 131-232.

ECONODATA. Diretório de Empresas. BELMINAS S/A. Disponível em: <https://www.econodata.com.br/lista-empresas/ALAGOAS/PILAR/B/40918161000183-BELMINAS-S-A>. Acesso em 25/02/2020b.

ECONODATA. Diretório de Empresas. USINA TERRA NOVA S/A. Disponível em: <https://www.econodata.com.br/lista-empresas/ALAGOAS/PILAR/U/12574265000182-USINA-TERRA-NOVA-SA>. Acesso em 21/02/2020a.

EDUCALINGO. Dicionário on-line. Disponível em: <<https://educalingo.com/pt/dic-pt/estuarino>>. Acesso em 15 de fevereiro de 2020.

EISENBERG, Peter L.. **Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910).** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

ESPÍNDOLA, Thomás do Bonfim. **Geografia Alagoana.** Maceió: Fundação Cidade de Maceió, 2001.

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder.** Rio de Janeiro: Globo, 1989.

FAZENDA SÃO PEDRO. Disponível em: <https://www.rppnfazendasaoopedro.com/historia.html>. Aceso em 20/08/2021.

FERRARE, Josemary O. Passos. **Antigos engenhos de açúcar “seu itinerário de atividade cultural revelando a história da colonização da ex-Alagoa do Sul (Marechal Deodoro): uma proposição”.** IN: Revista de Arquitetura. Ufal. s/d.

FGV/CPDOC. Verbetes: João Bosco França Cruz. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/joao-bosco-franca-cruz>. Acesso em 18/09/2021.

FIEA. **Trajatória da Indústria em Alagoas: 1850-2017.** Federação das Indústrias do Estado de Alagoas. Instituto Euvaldo Lodi. 1ª ed.. Maceió: FIEA, 2018.

GAMA, José Bernardo Fernandes. **Memórias Históricas de Pernambuco**. Volume I. Recife. Tip. de M. F. De Faria, 1844/48.

GESTÃO AMBIENTAL BR 101/NE: PE/AL/SE/BA. Conhecendo o Patrimônio Histórico ao longo da BR 101: Pilar – Alagoas. Disponível em: <https://www.br101nordeste.com/post/comhecendo-o-patrim%C3%B4nio-hist%C3%B3rico-ao-longo-da-br-101-pilar-alagoas>. Acesso em 18/07/2021.

GOMES, Mércio Pereira. **O caminho brasileiro para a cidadania indígena**. IN: História da Cidadania. Jaime Pinsky; Carla Bassanezi Pinsky (Orgs.). São Paulo: Contexto, 2012.

GOOGLE MAPS, 2021 (PRINT). Disponível em: <https://www.google.com.br/maps/@-9.603817,35.9604452,3a,49.2y,343.38h,103.44t/data=!3m6!1e1!3m4!1sppKygdJdTg3xqUyRv4Rng!2e0!7i13312!8i6656?hl=pt-BR>. Acesso em 20/06/2021.

IBGE BIBLIOTECA. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?view=detalhes&id=427365>. Acesso em 24/01/2020.

IBGE. CENSO 1940. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/65/cd_1940_p10_al.pdf. Acesso em 22/01/2020.

IBGE. CENSO 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/pilar/pesquisa/23/25207tipo=cartograma&ano=2010>. Acesso em 14 de fevereiro de 2020.

IBGE. CENSO 2020. Disponível em: <https://censo2020.ibge.gov.br/>. Acesso em 14 de fevereiro de 2020.

IBGE. CENSO AGRO 2017. RESULTADOS DEFINITIVOS. Disponível em: https://censos.ibge.gov.br/agro/2017/templates/censo_agro/resultadosagro/index.html. Acesso em 17/02/2020.

IBGE. Recenseamento do Brasil em 1872: Alagoas. Disponível em https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv25477_v2_al.pdf >. Acesso: 23/01/2020.

Inventário Piloto de ofertas e Oportunidades Turísticas de Municípios Alagoanos. Região das Lagoas. SEBRAE/AL – Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, 2004/2005.

IPATRIMÔNIO. (Patrimônio Cultural Brasileiro). Disponível em: <http://www.ipatrimonio.org/pilar-antigo-cine-pilarenses/#!/map=38329&loc=-9.608345257755149,-35.95482140779491,17>. Acesso: 22/09/2021.

JORNAL DO PILAR (AL) (Ano IV, Nº 102). Segunda-feira, 28/02/1876. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=811696&pesq=%22trapiche%22&pagfis=331> >. Acesso 20/10/2020.

LAGES FILHO, José. **Palestra Proferida pelo Dr. Lages Filho em 16 de Março de 1972 por Ocasão das Festas do Centenário da Cidade do Pilar**. In: Revista IHGA, v. 29, Ano 1972. Maceió, 1972. (pp.107-117).

LIMA JR., Félix. **Escravidão em Alagoas**. Maceió: imprensa Universitária/UFAL. 1975.

LIMA JR., Félix. **Última Execução Judicial no Brasil**. Maceió: 1979.

LIMA, José Roberto Santos. **Atividade Açucareira em Alagoas**. In: História de Alagoas. Maceió: UFAL/CHLA/DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA, 1998.

MARROQUIM, A.D.. **Terra das Alagoas**. Roma: Editori Maglione & Strini, 1922.

MEGALE, Nilza Maria Botelho. **Cento e doze invocações da Virgem Maria no Brasil: história, folclore e iconografia**. 2 ed. Petrópolis: Vozes, 1986.

MENDONÇA, Carlos Alberto Pinheiro. **Enciclopédia: Municípios de Alagoas**. 3ª edição (Ampliada, Atualizada e Revisada). Instituto Arnon de Mello. Maceió – Núcleo de projetos Especiais, 2012.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. DATASUS. População Residente Alagoas – Pilar. Disponível em <<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?ibge/cnv/popal.def>>. Acesso em 13/01/2020.

MORAES, Sérgio Roberto Cavalcante de. **Pilar das Alagoas: recanto das coisas boas**. Maceió: magenta Gráfica e Editora, 2005.

PETROBRAS. **Arqueologia em Terras de Alagoas e Sergipe**. Programa de Resgate e Monitoramento Arqueológico do Gasoduto Carmópolis (SE) Pilar (AL). Subprograma de Educação Patrimonial. Maceió, 2005 [?]. p. 6/7)

PETROBRAS. **Energia Limpa – UPGN/ALAGOAS**. (Texto de Gilberto S. de Albuquerque). UN-SEAL/Comunicação Empresarial, 2003).

PINTO, Ivaldo. **ALAGOAS BOREAL**. Disponível em: <<https://www.alagoasboreal.com.br/noticia/604a052016f4b10be090e16/com-belezas-naturais-e-deliciosa-gastronomia-pilar-se-destaca-tambem-no-turismo-religioso>>. Acesso 24/07/2021.

PLANCHEREL. Alice Anabuki Plancherel. (Dra). **Perfil do canavieiro e relações de trabalho na atual agroindústria açucareira de Alagoas**. (Coordenado pela professora e seus alunos-bolsistas PIBIC/UFAL). 2021.

POZZI, Luana Teixeira Henrique Alexandre; SILVA, Jorge Luiz L. da (Org.) **Patrimônio Arqueológico e Paleontológico: Alagoas**. Maceió: IPHAN/AL, 2012).

PREFEITURA DO PILAR. Disponível em: <https://www.pilar.al.gov.br/views/not-27-03-20.php> Acesso em 12/09/2021.

RAMALHO, Joaquim. **Geografia de Alagoas.** Maceió: Editora Casa Ramalho, 1934.

RAMOS, Rogério de Araújo de (ed.). **Dicionário Didático de Língua Portuguesa.** 2ª edição. São Paulo: Edições SM, 2011.

RENATO VASCONCELOS. Canal Drone Nordeste (YOUTUBE). Usina Terra Nova - Pilar - Alagoas em 2.7k. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=YbFaxw4pdno&t=312s&ab_channel=DRONENORDESTE. Acesso em 22/09/2021.

REVISTA DE ENSINO: Órgão Oficial do Departamento Geral da Instrução Pública de Alagoas. Maceió/Estado de Alagoas/Brasil. Ano III, Maio - Junho de **1929**. Num 15. Imprensa Oficial, Maceió. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=761559&Pesq=%22engenho%20central%22&pagfis=704>>. Acesso em: 25/10/2020).

RIBEIRO, Darcy. **O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil.** São Paulo: Companhia das letras, 1995.

ROQUETTI, José Eduardo Martin; GALIANO, Renan Leite. (Edição Online). **Municípios e Distritos do Estado de São Paulo.** [S.L.]: IGC, 2011). Disponível em: <http://www.igc.sp.gov.br/produtos/arquivos/municipios_e_distritos.pdf>. Acesso: 15/01/2020.

ROSA, António Manuel Amaro. **Os Pelourinhos da Lusitânia (1820-1974): do vandalismo oitocentista à reabilitação pelo Estado Novo.** Volume 1. Dissertação de Mestrado em Estudos do Património. Orientador: Professor Doutor Paulo Oliveira Ramos. Departamento de Ciências Sociais e Gestão Lisboa, 2014.

SÁ JÚNIOR, Heider Lisboa de. **Alagoanos Formados na Faculdade de Medicina da Bahia.** In: NUCLEO ALAGOANO DE HISTÓRIA DA MEDICINA. Boletim. Ano 1. Nº 1. Maceió: 2008. (pp. 63-73).

SANTANA, Moacir M. de. **A Cana-de-Açúcar em Alagoas.** (Notas de Aulas). Maceió: UFAL/Departamento de História, 1973.

SANTANA, Moacir Medeiros de. **Contribuição à História do Açúcar em Alagoas.** Recife: Museu do Açúcar, 1970.

SANTANA, Moacir Medeiros de. **Pilarenses Ilustres (Precedido de um estudo histórico sobre o Pilar).** Imprensa oficial e gráfica Graciliano Ramos/Cepal: Maceió, 2010.

SANTOS, Mônica Costa. **Missionários de Letras e virtudes: a pedagogia moral dos franciscanos em Alagoas nos séculos XVIII e XIX.** Dissertação de mestrado em Educação Brasileira. CEDU/UFAL. Maceió, 2007.

SAPUCAIA, Antônio. **Arquivos de Jornais**. Maceió: IMPRENSA OFICIAL Graciliano Ramos, 2013.

SCHHMIDT, Maria Auxiliadora; CAINELLI, Marlene. **Ensinar História**. São Paulo: Scipione, 2009.

SEBRAE. **Perfil Socioeconômico: Pilar/Alagoas**. Série Proder. Maceió: SEBRAE/AL, 1997.

SILVA, Amaro Hélio Leite da. **Trabalho Indígena na Formação das Alagoas (Século XIX): os índios das matas nas falas e relatórios oficiais**. Disponível em: <<http://academiaportocalvenseaphla.blogspot.com/2015/02/trabalho-indigena-na-formacao-das.html>>. Acesso em 06/02/2020.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. **Conquista e Colonização Portuguesa: O Brasil Colônia – 1500/1750**. IN: LINHARES, Maria Yedda (Org.). História Geral do Brasil. 9 ed. - Rio de Janeiro: Elsevier, 1990.

SILVA, Paulo Rogério de Freitas. **A Gênese do Urbano em Alagoas e as Expressões das Atividades Econômicas**. IN: Volume Especial da Revista da Casa da Geografia de Sobral, Sobral/CE, em parceria com o III Seminário Regional Comércio, Consumo e Cultura nas Cidades, V. 20, <<http://uvanet.br/rcgs>>. ISSN 2316-8056 © 1999. Universidade Estadual Vale do Acaraú. (pp. 109-110).

SIQUEIRA, Vanessa. **Pilar e Teotônio Vilela serão primeiros contemplados com CISP tipo II em Alagoas**. Maceió, 03/12/2018. IN: SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA. GOVERNO DO ESTADO DE ALAGOAS. Disponível em: <http://seguranca.al.gov.br/noticia/2018/12/03/pilar-e-teotonio-vilela-serao-primeiros-contemplados-com-cisp-tipo-ii-em-alagoas/>.

SOARES, Emílio. **Pontos Turísticos na Cidade do Pilar**: Trabalho de Pesquisa e Fotos. (Apostila). Prefeitura Municipal de Pilar. Secretaria de Educação e Cultura. Casa da Cultura Prof. Arthur Ramos. Pilar, 25 de outubro de 2000.

TENÓRIO, Douglas Apratto. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**: As Ferrovias em Alagoas. Maceió: EDUFAL, 1979.

TENÓRIO, Douglas Apratto; DANTAS, Cármen Lúcia. **Caminhos do Açúcar**: Engenhos e Casas-Grandes das Alagoas. 2ª edição. SEBRAE – Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas Alagoanas. [2020]. p. 74.

TERRAZAS, Salomé Magali García. **A Dimensão Pedagógica e Comunicacional da Festa Junina nas Escolas de Pilar**: Uma Prática Educomunicativa – Dissertação de Mestrado – UFAL, Maceió, 2006.

THÉRY, Hervé. **As Malhas Territoriais Brasileiras: Uma Construção Histórica e Social**, 2008. IN: VALENÇA, Márcio M. (editor). Espaço: Uma produção histórica (parte final).

TICIANELLI, Adalberto. **José Antônio de Mendonça Filho, o Barão de Mundaú**. História de Alagoas. Disponível em: <https://www.historiadealagoas.com.br/barao-de-mundau-jose-antonio-de-mendonca.html>. Acesso em 21/06/2021. (2015).

TICIANELLI, Adalberto. **Pilar do Engenho Velho**. Site História de Alagoas. Disponível em <https://www.historiadealagoas.com.br/pilar-do-engenho-velho.html>. Acesso em 20/04/2021.

VAINFAS, Ronaldo (Direção). **Dicionário do Brasil Colonial – 1500-1808**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2000.

VITA, Débora Pereira; MEDEIROS, Luana Kézia Monteiro. **Um Apanhado sobre Remanescentes de Engenhos Alagoanos localizados no Entorno da Lagoa Manguaba**. Caderno de Graduação/ Arquitetura e Urbanismo. Ciências Humanas e Sociais/Alagoas. V. 5. N 2. Pp. 243-262. Maio 2019.

VIVÊNCIA. Semestral, n. 33. Natal: CCHLA-UFRN/EDUFRN - Editora da UFRN, 2008.

WALBEEK; MOUCHERON. **Relatório sobre a situação das Alagoas em outubro de 1643**. IN: MELLO, J. A. Gonsalves. Fontes para a História do Brasil Holandês. Vol. 2. A Administração da Conquista. Parque Histórico Nacional dos Guararapes, MEC/SPHAN. Recife, 1985. Documento 3. (pp. 113-139).

WIKIWAND. Municípios de Alagoas. Disponível em: <https://www.wikiwand.com/es/Anexo:Municipios_de_Alagoas>. Acesso em 20/08/2021.

ANEXOS

ANEXO 01

LEI AUTORIZANDO A CONSTRUÇÃO DE UM ENGENHO CENTRAL NO PILAR, 1872.

RESOLUÇÃO Nº 637 DE 1 DE ABRIL DE 1872 (C. VI, 256, Compilação das Leis Provinciais, APA).

(Sancionada pelo presidente Silvino Elvidio Carneiro da Cunha)

Artigo 1º. É autorizado o presidente da província a contratar com o empresário da estrada de ferro central, nos termos do contrato de 3 de fevereiro 1871, o seguinte: 1º. A realização de uma linha ramal que, partindo de um ponto mais conveniente da central, siga pelo vale do rio Paraíba em direção à vila da Assembleia até onde for convencionado. 2º. A relação de outra linha ramal, que partindo também da central, nas proximidades do lugar Curralinho – no município de Imperatriz, siga em direção à vila de Camaragibe, segundo for designado; e em 3º lugar a realização de um outro ramal, que partindo daquele mesmo vale do Paraíba, além da cidade do Pilar vá a cidade de S. Miguel, de conformidade com o que for estipulado.

Artigo 2º. O contratante dos supraditos ramais será obrigado a apresentar ao governo da província sem dispêndio algum dos dinheiros provinciais, os estudos e trabalhos técnicos respectivos, na forma regular, geralmente adaptada.

Art. 3º. São revogadas todas as leis e disposições em contrário.

Nesta Secretaria foi publicada a presente resolução em 9 de abril de 1872. O secretário interino, Tibúrcio Valeriano de Araújo.

ANEXO 02

CARTA/PEDIDO DOS COMERCIANTES E REPRESENTANTES POLÍTICOS DO PILAR DIRIGIDA AO CONGRESSO NACIONAL PARA QUE FOSSE RESTABELECID A NAVEGAÇÃO PELAS LAGOAS, 1905.

(Em 1902, a navegação a vapor paralisa as suas atividades)

Representações dos habitantes do município do Pilar e da camada representativa do município. Publicadas no Jornal Gutemberg. Maceió, Quinta-feira 24 de Agosto de 1905. Redator: J. Goulart de Andrade. Ano XXIV, N. 179. IN: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=809250&PagFis=5736&Pesq=%22companhia%20pilareense%22>.

(Continuamos a publicar hoje as representações e mais peças com que o nosso illustre collaborador dr. Francisco Izidoro, incansavel director da Secção de Propaganda da “Sociedade Alagoana de Agricultura”, instruiu o pedido ao Congresso para que votasse a verba de 40 contos, necessaria ao restabelecimento do serviço da navegação das lagoas Norte e Manguaba, paralysado ha bastante tempo já com enormes prejuisos para o commercio d’esta e das cidades do Pilar e Alagoas. Oxalà que os poderes publicos ouçam o justo reclamo do pequenino Estado onde vivemos.)

Dignissimos Senhores Membros do Congresso Nacional. - Os abaixo assignados, representantes da Companhia Pilarense de Fiação e Tecidos e da Companhia Agricola Commercial de Armazens, das sociedades Fraternidades e Instrucção dos Caixeiros do Pilar, Gremio Beneficente dos Artistas do Pilar, Centro Lyrico Dramatico e Beneficente, Recreativa Commercial, Phenix Pilarense e a Imprensa local, representada pelos seus legitimos órgãos – o Athleta e o Vinte de Julho, todos residentes nesta cidade do Pilar, identificados aos intuitos patrioticos das classes conservadoras pilarenses, vem solicitar a vossa attenção para a leitura do prezente appello que ora temos a subida honra de apresentar à vossa exclarecida intellingencia.

É por demais clarividente que este municipio, cuja fonte de actividade e progressos tem merecido uma especial cathegoria, já pela superioridade de sua industria, que cada dia se vae desenvolvendo e florescendo, já pelas importantissimas propriedades agricolas que o cercam, acha-se hoje carecedora de meios faceis de communicação, o que tem concorrido para embaraçar a sua marcha activa commercial, causando serios embaraços para transportes quer de passageiros que, forçosamente tem necessidade de realizar na capital serias e imprecindiveis transações quer de mercadorias, muitas vezes damnificadas pela escassez de meios para chegarem em tempo nesta localidade.

Existia nesta cidade a Companhia da Navegação Pilarense, que percebia uma subvenção federal, que, de algum modo, nos facilitaria uma boa communicação, se as condições dos favores existentes satisfizessem as mais precisas exigencias.

Tal não succedendo, por esta razão foi supprimida dita subvenção e paralygadas completamente as viagens entre Pilar, Alagoas e Maceió, pontos principaes, onde tocava o vapor da mesma empreza.

Achando-se o commercio e a população privados de communicar-se facilmente com a capital do Estado, os signatarios da presente, como representante de todas as Associações e Imprensa do Pilar, vem pedir a vossa valiosa intervenção no sentido de ser concedida a renovação da quota orçamentaria, para a organização de uma nova empreza que se destine a fazer aquisição de novos vazos que funcionem nas lagoas Norte e Manguaba com todas as capacidades necessarias.

Eis Ahi, Illustres Membros do Congresso Nacional, o que suscintamente nos apraz esclarecer-vos, contanto que a justiça e o nosso direito terão no caso vertente o verdadeiro valimento e a vossa devida approvação.

É este o appello que, nas mais difficies emergencias em que se acha collocado o nosso municipio, dirigimos com toda a confiança aos Dignissimos Representantes do Congresso Federal.

Pela Companhia Pilarense de Fiação e Tecidos, dr. Jose Julio Cansanção.

Pela Sociedade Recreativa Commercial, Miguel Macedo Filho.

Pela Sociedade Phenix Pilarense, Odilon das Virgens Lima.

Pelas Sociedades Fraternidades e Instrucção dos Caixeiros do Pilar e Centro Lyrico, João Penha.

Pela Companhia Agricola de Armazenagens, João Cazemiro da Porciuncula.

Pela redacção d'O Athleta, Jeremias Correia de Araujo.

Pelo Gremio Beneficente dos Artistas, Amancio Carneiro de França.

Pela redacção do Vinte de Julho, João Frederico da Costa.

Dignissimos Snrs. Membros do Congresso Federal. - Os abaixo firmados, Intendente e mais membros do Conselho Municipal desta Cidade do Pilar, vem perante a vossa

comprovada competencia e patriotismo secundar o pedido, que a digna Sociedade Alagoana de Agricultura tomou a seu cargo, no sentido de obter do Congresso de que sois dignissimos representantes, a restauração do serviço da navegação das Lagoas Norte e Manguaba que marginam a região desta cidade e seus limites marítimos.

Exms. Snrs. Representantes da Nação.

Não seria necessaria nos externarmos com maiores detalhes colhidos nas fontes do movimento agrícola-commercial de qualquer localidade, como a nossa, ligada aa Capital do Estado por via fluvial, em primeiro plano, para provarmos peremptoriamente a necessidade e o serviço inextimavel que prestam as vias de comunicação para o progredimento do commercio, da agricultura e de todos os outros ramos da vida industrial a que elles se prendem com facilidade das comunicações rapidas; d'ahi a necessidade, que por sua natureza se impõe, tanto mais já havendo nós outros habitantes desta circumscripção auferido esse beneficio por espaço de trinta annos mais ou menos, e que fôra sustado acerca de dous annos a esta parte, por falta da verba annual distribuida pelo Ministerio da Viação da Republica, que trouxe serios prejuisos ao municipio em geral, anniquilando quasi todo o nosso commercio.

Subirão, estamos inteirados, á vossa esclarecida competencia e jurisdicção, juntos com este, outros documentos em pró e da causa que nós outros propugnamos, e convictos ficamos, desde já, de merecer por parte desta illustrada Corporação o melhor acolhimento ao nosso pedido, que representa o pedido geral do municipio sob nossa guarda.

Pilar, 28 de Julho de 1905.

Manoel Antonio de Cerqueira – Intendente.

Daniel Francisco Henriques, Conselheiro.

Pedro Pierre de Araujo, Conselheiro.

Amancio Carneiro de França, Conselheiro.

Graciliano de Moraes Barretto, Conselheiro.

Jovino de Sá Cavalcanti, Conselheiro.

Luiz Lucas do Nascimento.

ANEXO 03

LEI DE EMANCIPAÇÃO POLÍTICA DA CIDADE DO PILAR, 1872

LEI N. 626

DE 16 DE MARÇO DE 1872

Sancionada pelo presidente Silvino Elvidio Carneiro da Cunha)

Artigo 1º A villa do Pilar fica elevada à categoria de cidade.

Art. 2º A povoação do Muricy é elevada à categoria de villa, tendo o novo município por limites os da respectiva freguezia.

Art. 3º Ficam revogadas as leis e disposições em contrário.

Nesta secretaria foi publicada a presente lei em 16 de Março de 1872.

O secretário interino,

Aureliano Honorio Tolentino da Costa.

Registrada à fl. 9 do livro 6º competente. Secretaria do governo em Maceió, 18 de Março de 1872.

Crescencio José Coelho.

ANEXO 04**PROJETO DE UMA ESTRADA DE FERRO ORGANIZADO PELOS COMERCIANTE PILARENSES POR VOLTA DE 1894**

(A REPUBLICA (Jornal). Anno I, Num 37. Maceió, 24 de outubro de 1894. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=234559&pesq=%22companhia%20pilarense%22>>. Acesso em 27/02/2020. (p. 4)

ESTRADA DE FERRO PILARENSE

CAPITAL.....600:000\$000

DIVIDIDO EM 3,000 ACCÇÕES DE 200\$

1ª entrada 20%, a 2ª 10%, 30 dias depois de feita a 4ª e as demais conforme as chamadas.

INCORPORADORES:

Francisco Mendes da Fonseca, negociante, residente no Pilar.”

Rafhael Archanjo Vaz e Silva. “ “ “

Odilon das Virgens Lima, “ “ “

Antônio Manoel de Carvalho, “ “ “

João P. da Silva Valle, engenheiro, “ “ “

Pedro de Araújo Lima, negociante, residente no Pilar.

.....

PROSPECTO

Para organização de uma companhia que tem por fim construir a estrada de ferros que partindo da cidade do Pilar, vá entroncar na estação da Satuba da Alagoas Railway, com a denominação acima indicada.

Essa estrada, deixando de parte as vantagens absolutas de toda ferro-via, que são hoje o maior agente de progresso, desenvolvendo largos horisontes ao commercio, ás industrias etc., traz incontestes vantagens relativas para seus accionistas: porque é conhecida dentro e fóra do Estado, a enorme produção da zona Pilarense, a riqueza e opulencia do seu commercio, que tem resistindo sobranceiros aos maiores embates.

E a prova de que affirmamos é que os seus armazens e trapiches regorgitam com seus productos, por falta de viação prompta o rapida, commoda e segura.

Temos como elemento de rapida execução da ferro-via Pilarense o valioso auxilio do Estado, como adiante se aerá.

Enfim, por todos os lados se torna vantajosa a construcção desta estrada que dando um importante dividendo aos seus accionistas, vem ao mesmo tempo desenvolver ainda uma futura localidade.

Passemos agora a demonstrar as vantagens de que hemos fallado com aa elloquencia irrefutavel dosalgarismos.

Para o fim aludido tem a companhia de fazer aquisição de vantajosa concessão feita pelo Governo do Estado por decreto n. 63 de 25 Agosto do corrente anno aos srs. Engenheiro João Pinto da Silva Valle, Antonio Manoel de Carvalho e Pedro de Araujo Lima.

CAPITAL NECESSARIO

Pelos estudos definitivos já feitos, em todo o terreno escolhido para o traçado desta linha ferrea, estando verificada a extensão de 18 kilometros e o seu orçamento kilometrico de construcção, inclusive o material fixo e rodante é de custo de 41:000\$000.

Assim temos 18 kilometros x 41:000\$ [=] 738:000\$000.

Julgamos que, com o capital de 600:000\$, justamente com a importância da subvenção dada pelo Estado, na razão de 6:000\$ por kilometros possamos bem realizar todo serviço de construcção e trafego de accordo com o mesmo orçamento.

As plantas e mais papeis concernentes a estes estudos acham-se em poder do primeiro dos concessionarios.

Cautelosamente calculadas e comparadas as despesas de diversas estradas de ferro, chegamos ao seguinte resultado para applicarmos a esta linha-ferrea.

DESPEZA

Tracção para dois trens mixtos, diarios, a percorerem entre Pilar e Satuba e mais 1/3 para extraordinaries, incluindo-se a reparação do material rodante, carvão etc., por anno	23:725\$440
Conservação da linha	15:600\$000
Trafego	21:240\$560
Administração	17:280\$000
Eventuaes 10%	7:784\$600
Soma	85:630\$600

RECEITA

Segundo os dados fornecidos por pessoas encarregadas do serviço de armazenagens e trapiches existentes na cidade do Pilar, a exportação nestes ultimos annos tem atingido a quasi 400,000 mil saccos de productos diversos, como o assucar, o algodão, cereaes e etc.

Tomando-se para base do calculo da receita 200,000 saccos destes productos, ficando o restante para a concurrencia que por ventura possa offerecer a navegação, teremos por um anno.

200,000 saccos a razão de 400 réis	80:000\$000
600,000 saccos de assucar dos vales do Mundahú e Satuba [margem direita] a razão de 250 réis	1:500\$000
8,000 toneladas de generos de importação a 10\$000 por tonelada	80:000\$000

PASSAGEIROS

6,500 de 1ª classe a 2\$000 [ida e volta]	13:000\$000
13,000 de 2ª classe a 1\$000 [ida e volta]	13:000\$000
Somma	187:500\$000
Despeza	85:630\$600
Saldo annual	101:869\$400

Quasi 17% sobre o capital de 600:000\$000.

OBSERVAÇÃO

Parece a primeira vista um exagero a porcentagem mencionada, mas podemos com franqueza affirmar que o calculo applicado ao custeio foi pelo mais baixo cambio que

perdurou, portanto, bastante sobrecarregado, e a da receita mais reduzida possível, como bem podem avaliar os que conhecem o movimento da cidade do Pilar.

Fica pois provado o bom emprego de capital nesta empresa que não necessita de promessa de porcentagem exagerada para angariar subscriptores.

INDICAÇÃO

Para explicações e negócios tendentes a esta empresa dirijam-se ao escritorio da Companhia Pilarense de Fiação e Tecidos. – Rua Alagoas n. 61. – Cidade do Pilar.

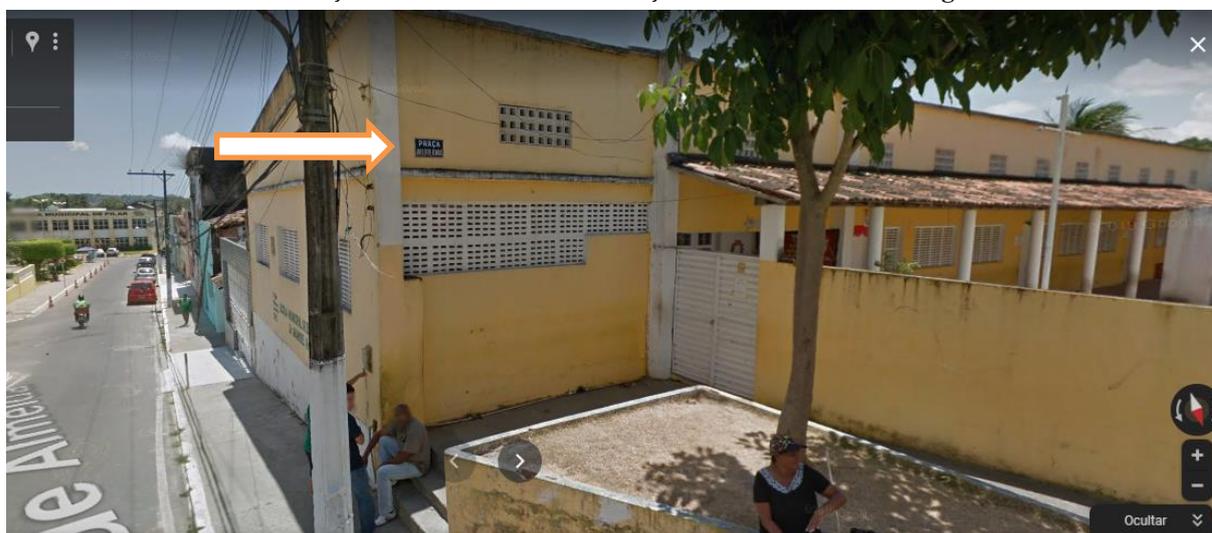
ANEXO 05

Placa da Praça Pública Anfilóbio Remígio, fixada na parede lateral da Escola Municipal Doutor Manoel Ramos.

Rua Vicente Marinho de Almeida/Centro, ao lado da Igreja Matriz.

Antes de ser construída esta Escola Municipal, em seu lugar encontrava-se edificada a conhecida “CASA DO BARÃO”, local onde ficou hospedado o Imperador Dom Pedro II e a Imperatriz Teresa Cristina.

Ilustração 44 – Pilar: Placa da Praça Pública Anfilóbio Remígio



FONTE: (GOOGLE MAPS, 2021)

ANEXO 06

Apresentamos logo abaixo uma tabela resumo com várias informações referentes a algum momento importante na dinâmica das fábricas do açúcar, sejam Engenhos Banguês, Engenhos Centrais ou mesmo as Usinas. Confira:

QUADRO 27 – ALAGOAS: CRONOLOGIA DA CANA DE AÇÚCAR AO LONGO DA HISTÓRIA

ANO	FATO HISTÓRICO
1590	Foram instalados os primeiros Engenhos de Açúcar em Alagoas: o Escurial e o Buenos Aires nas proximidades de Porto Calvo que ao todo foram 5 engenhos.
1610	Foram introduzidos novos equipamentos – do sistema de entrosas – objetivando melhorar e se tornar mais eficiente o esmagamento ou moagem da cana.
1660	Oficiais da Câmara da Bahia enviaram ao Rei de Portugal, à época, “uma representação sobre os prejuízos que se seguiam em se fabricarem muitos engenhos uns muito perto dos outros e a questão do desmatamento”.
1790/3	Foram introduzidas as primeiras mudas de cana caiana no Pará.
1829	Primeiras exportações em saco para porto inglês de Liverpool
1845	Primeiro engenho a vapor – o UNUSSÚ – instalado em Alagoas na região do Passo do Camaragibe, no norte da Província.
1850	Ataque da praga de Gomose nos canaviais de Alagoas
1851	Utilização pela primeira vez da Centrifuga para clarificar o açúcar no engenho Três Bocas
1858	É introduzida a cana Salangor no Brasil
1904	A Usina Sinimbu, de São Miguel dos Campos, utilizava-se de vários tipos de mudas de cana Demerara nos seus plantios.
1908	A Usina Sinimbu usa pela primeira vez a adubação verde (leguminosas) em seus canaviais.
1910	A Usina Brasileiro usa pela primeira vez em Alagoas a adubação química em seus canaviais
	Fonte: LIMA, 1998. pp. 46/57 (Adaptado).