

## O CENTRO LESTE MARANHENSE: FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE COROATÁ (1850 – 1923)

Lucas Gabriel Carvalho Sousa<sup>1</sup>  
Antônia Valtéria Melo Alvarenga<sup>2</sup>

### RESUMO

O presente estudo realiza uma análise do processo de formação da cidade de Coroatá-MA, destacando aspectos da sua dimensão espacial e das experiências que ela possibilitou, enquanto uma formação social integrante do Estado do Maranhão. Compõem o conjunto de leituras que fundamentam a pesquisa autores como: Cezar Augusto Marques (1870), Antonio Bernardino Pereira do Lago (1822), e Jerônimo de Viveiros (1964), Jacques Le Goff (2003) e Rolnik (1995). Na metodologia aplicada utilizam-se abordagens de natureza qualitativa e quantitativa, que permitem compreender transformações políticas e sociais que tiveram reflexos nas relações comerciais do Estado, incidindo sobre a expansão do seu perímetro urbano. Com esse propósito, além da literatura anunciada, são utilizados como fontes primárias jornais da época, que veicularam notícias a respeito das transformações econômicas e políticas ocorridas na sociedade maranhense do período, como é o caso do *O Pacotilha*, disponíveis na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Além da pesquisa bibliográfica e documental foram utilizadas também fontes hemerográficas disponíveis no site da cidade. Desse modo, o artigo foi organizado em quatro partes, conforme segue: a introdução que traz uma contextualização da temática da pesquisa, seu objeto, metodologia, fontes e referências teóricas da pesquisa. A primeira parte do artigo discute a cidade de Coroatá no contexto de desenvolvimento econômico da província do Maranhão, notadamente no final do século XIX e início do XX. A segunda parte desenvolve uma análise sobre como a cidade de Coroatá se articulou com as transformações que foram sendo processadas no Estado com a chegada da República e as tentativas de modernização do país, especialmente a tentativa de modernização do Estado com a implantação de linhas férreas e a conclusão.

**Palavras Chave:** Coroatá-MA. Desenvolvimento econômico. Modernização.

### THE EASTERN CENTER OF MARANHENSE: FORMATION AND DEVELOPMENT OF THE CITY OF COROATÁ (1850 – 1923)

### ABSTRACT

The present study carried out an analysis of the formation process of the city of Coroatá-MA, highlighting aspects of its spatial dimension and the experiences it made possible, as an integral social formation of the State of Maranhão. Authors such as: Cezar Augusto Marques (1870), Antonio Bernardino Pereira do Lago (1822), and Jerônimo de Viveiros (1964), Jacques Le Goff (2003) and Rolnik (1995) composed the set of readings that

<sup>1</sup> Graduado em História pela Universidade Estadual do Maranhão-UEMA. E-mail: luasgabrielsousa@aluno.uema.br

<sup>2</sup> Professora Adjunta III do Curso de História da UESP e Associada I da UEMA. E-mail: Prof. do PROFHISTÓRIA-UESPI. valteriaalvarenga@cchl.uespi.br .

supported the research. In the methodology applied, qualitative and quantitative approaches were used, which allow understanding political and social transformations that had an impact on the State's commercial relations, affecting the expansion of its urban perimeter. For this purpose, in addition to the advertised literature, newspapers of the time were used as primary sources, which conveyed news about the economic and political transformations that occurred in Maranhão society during the period, such as “O Pacotilha”, available at the Hemeroteca Digital da National Library. In addition to bibliographic and documentary research, hemerographic sources available on the city's website were also used. Thus, the article was organized into four parts, as follows: The introduction provided a contextualization of the research theme, its object, methodology, sources and theoretical references of the research. The first part of the article discussed the city of Coroatá in the context of economic development in the province of Maranhão, notably at the end of the 19th century and beginning of the 20th. The second part developed an analysis of how the city of Coroatá articulated itself with the transformations that were being processed in the State with the arrival of the Republic and the attempts to modernize the country, especially the attempt to modernize the State with the implementation of railway lines. and the conclusion.

**Keywords:** Coroatá-MA. Economic development. Modernization

## EL CENTRO ORIENTE MARANHENSE: FORMACIÓN Y DESARROLLO DE LA CIUDAD DE COROATÁ (1850 – 1923)

### RESUMEN

El presente estudio realizó un análisis del proceso de formación de la ciudad de Coroatá-MA, destacando aspectos de su dimensión espacial y las experiencias que permitió, como formación social integral del Estado de Maranhão. Autores como: Cezar Augusto Marques (1870), Antonio Bernardino Pereira do Lago (1822) y Jerônimo de Viveiros (1964), Jacques Le Goff (2003) y Rolnik (1995) compusieron el conjunto de lecturas que sustentaron la investigación. En la metodología aplicada se utilizaron enfoques cualitativos y cuantitativos, que permiten comprender las transformaciones políticas y sociales que repercutieron en las relaciones comerciales del Estado, incidiendo en la ampliación de su perímetro urbano. Para ello, además de la literatura anunciada, se utilizaron como fuentes primarias los periódicos de la época, que transmitían noticias sobre las transformaciones económicas y políticas ocurridas en la sociedad maranhense durante el período, como “O Pacotilha”, disponible en la Hemeroteca. Biblioteca Digital de la Nacional. Además de la investigación bibliográfica y documental, también se utilizaron fuentes hemerográficas disponibles en el sitio web de la ciudad. Así, el artículo se organizó en cuatro partes, de la siguiente manera: La introducción proporcionó una contextualización del tema de investigación, su objeto, metodología, fuentes y referentes teóricos de la investigación. La primera parte del artículo analiza la ciudad de Coroatá en el contexto del desarrollo económico de la provincia de Maranhão, particularmente a finales del siglo XIX y principios del XX. La segunda parte desarrolló un análisis de cómo la ciudad de Coroatá se articuló con las transformaciones que se venían procesando en el Estado con la llegada de la República y los intentos de modernizar el país, especialmente el intento de modernizar el Estado con la implementación del ferrocarril. líneas y la conclusión.

**Palabras clave:** Coroatá-MA. Desarrollo económico. Modernización

## **Introdução**

Ao falarmos sobre cidades, convergimos para as teses que as explicam a partir de múltiplas influências, ligando-as a aspectos humanos, físicos, à cultura política, à economia e à sociedade, todas refletindo dinâmicas de interação de ambientes, instituições e pessoas. Ao pensar as cidades nessa pluralidade de perspectivas, buscamos perceber a variedade de espaços e as diversas relações que os integram, assim como procuramos entender como suas muitas formas ganham concretude no tempo. Suas variações dependem de ações humanas e naturais, uma vez que os prédios, as ruas e as casas que cruzam seus caminhos tornam-se muito mais que blocos de concretos e paisagens, ou abrigos de grupos humanos, configuram-se como espaços de experiências, de lutas, de vivências, de registro de memórias e de histórias.

Pesquisas que buscam compreender transformações espaciais e histórias locais, normalmente orientam seus interesses para processos de formação das identidades dos povos, ressaltando singularidades muitas vezes negligenciadas em narrativas históricas mais amplas, que impossibilitam análises qualitativas sobre as comunidades reais e seus patrimônios culturais, o que se torna possível apenas quando as análises passam a ser mais específicas.

Foi nessa perspectiva que buscamos realizar esta pesquisa com foco na formação da cidade de Coroatá-MA, destacando aspectos da sua dimensão espacial e das experiências dos seus sujeitos, enquanto espaço-território integrante do Estado do Maranhão. Ou seja, pretendeu-se organizar, através dos dados disponíveis em fontes primárias e secundárias, uma narrativa do seu processo de formação e desenvolvimento entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, integrando-a à formação histórica do Maranhão. Nesse sentido, utilizamos abordagens de natureza qualitativa e quantitativa que nos ajudaram a compreender transformações políticas e sociais que tiveram reflexos nas relações comerciais do Estado, incidindo sobre a expansão do seu perímetro urbano.

Para entender as formulações referentes à construção inicial da cidade de Coroatá, recorreu-se a pesquisadores que trabalham com o Estado do Maranhão, dialogando, especialmente, com os que discutem sobre o surgimento das vilas e cidades maranhenses no século XIX e as relacionam à expansão industrial e comercial do momento. Integraram o conjunto de leituras aqui referidas as obras de pesquisadores como: César Augusto Marques (1870), Antonio Bernardino Pereira do Lago (1822), e Jerônimo de Viveiros (1964). Esse grupo de intelectuais produziu análises sobre o desenvolvimento do Estado, mencionando a então região de Coroatá. Além da literatura anunciada, foram utilizados como fontes primárias jornais da época, que veicularam notícias a respeito das transformações econômicas e políticas ocorridas na sociedade maranhense do período.

Assim, esta pesquisa utilizou-se de informações disponíveis na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional<sup>3</sup>, ao analisar dados de jornais como *O Pacotilha*, realizando buscas através do nome da própria cidade, no intervalo de tempo definido para a pesquisa. Também contribuíram leituras de cunho social, que conectam a transformação dos espaços urbanos a fatores de ordem distintas, a exemplo da cultura, das condições climáticas, das expectativas por melhor qualidade de vida e a outras que foram adicionadas às experiências dos indivíduos ao longo de suas trajetórias.

Para essa dimensão da pesquisa utilizamos autores como Jacques Le Goff (2003), especialmente a relação entre história e memória; Rolnik (1995) para discutir a importância da configuração espacial, como por exemplo a disposição das casas, ruas e avenidas e equipamentos urbanos nos processos de construção de identidade e memórias e teóricos como Mumford (1985) que abordam o processo de renovação e reconfiguração das cidades, com os projetos modernos implementados a partir da primeira metade do século XX.

De acordo com o último Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2022), Coroatá apresentou índice populacional equivalente a 59.566 habitantes, aproximadamente 26,31 habitantes por km<sup>2</sup>, com PIB *per capita* de R\$ 8.111,96 e uma unidade territorial de 2.263,692 km<sup>2</sup>, que corresponde a uma faixa territorial ampla, demonstrando tratar-se de e um grupo populacional em desenvolvimento. A seguir, apresentamos o mapa político do Estado do Maranhão, com a posição geográfica da cidade de Coroatá.

---

<sup>3</sup> Portal de periódicos nacionais que permite uma ampla consulta a diversos tipos de produção: jornais, revistas, anuais, boletins e publicações seriadas em anos e épocas distintas, Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>

# O CENTRO LESTE MARANHENSE: FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE COROATÁ (1850 – 1923)

Mapa 01 MAPA POLÍTICO DO MARANHÃO



Fonte: postcastelo.com.br

O artigo foi organizado em duas partes, mais a introdução e a conclusão, conforme segue: A introdução realiza a contextualização da temática, informa sobre o objeto de estudo, metodologia e fontes, assim como apresenta algumas referências teóricas que serviram de suporte para a pesquisa. A primeira parte do artigo discute a cidade de Coroatá no contexto do desenvolvimento econômico do Maranhão, notadamente o final do XIX e primeiras décadas do XX. A segunda parte procurou analisar como a cidade de Coroatá respondeu às transformações sociais e econômicas vividas pelo Estado com a chegada da República e os programas de modernização do país, a exemplo das iniciativas de instalação das linhas férreas em diferentes regiões do território nacional, inclusive no Maranhão.

## Riquezas e desafios: contrastes econômicos no Maranhão

Ao longo do processo de desenvolvimento humano, as variações dos espaços urbanos permitiram perceber que as cidades não se constroem de uma única maneira, nem desenvolvem-se conforme um só padrão, mas realizam suas organizações e transformam-se pelas diferentes situações que lhes atravessam. No caso tratado nesta pesquisa, a cidade de Coroatá, teve sua formação e seu crescimento impulsionados pelos ciclos econômicos vividos pelo Estado do Maranhão.

César Marques (2008), em 1870, descreveu Coroatá como um município que pertencia à Comarca do Alto Mearim, que em seus princípios foi uma pequena aldeia de 140 almas e 11 fogos. Apesar de não ser possível definir com clareza quem foram os primeiros habitantes da região que deu origem a Coroatá, informações acerca desse processo estão registradas no arquivo da prefeitura municipal e foram reutilizadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, que faz saber que as origens da cidade são, inicialmente, apresentadas como “lendas” e “histórias que o povo conta”, cujo conteúdo procura relatar que a formação do aglomerado humano naquele local deu-se por comerciantes portugueses, com a construção de paióis para depósitos de cargas e mercadorias, explicação que atribui a formação de Coroatá à sua posição geográfica, favorecedora do comércio fluvial desenvolvido no rio Itapecuru.

Nesta perspectiva, encontra-se a valorização da tradição oral em salvaguardar narrativas iniciais de uma região através de lembranças compartilhadas por gerações que misturam fatos reais com a criatividade e as expectativas humana. Ainda que não se disponha de fontes que confirmem a respeito destas afirmações, percebemos sua linearidade com os aspectos econômicos atribuídos ao Maranhão por documentos e estatísticas oficiais. Ao compará-las às análises realizadas a respeito da cultura do algodão que impulsionou o comércio do Estado através dos rios, percebe-se uma coerência com o expresso em escritos como o de Raimundo Manoel de Araújo, ao relacionar o rio Itapecuru com a formação da região:

O Rio Itapecuru com seus 938 km de extensão (Mini Aurélio, Dicionário – Aurélio Buarque de Holanda Ferreira), talvez o principal motivo para a existência da cidade de Coroatá – MA, isso porque, por causa dele e através dele chegaram à região as primeiras civilizações branca e juntamente com a indígenas já existentes povoaram o local, beneficiadas pelas suas águas e sua fauna. (Araújo, 2011 p. 64)

O Maranhão teve o desenvolvimento de sua economia baseada na produção agrícola voltada para o mercado externo, o que só começaria a mudar com as transformações do século XIX, quando o algodão, que possuía forte valor econômico para a Província, enfrentou reduções na exportação, ao ponto de não ser mais tão lucrativo quanto anteriormente. Tal situação teve, entre outras causas, a posição assumida pelo Maranhão com a independência política do Brasil, como demonstra a seguir Pereira:

Com a grande baixa do preço do algodão de 1819, os primeiros anos do Maranhão como província do Império do Brasil foram marcados por



## O CENTRO LESTE MARANHENSE: FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE COROATÁ (1850 – 1923)

grandes dificuldades econômicas e não menores no âmbito político, uma vez que as elites locais se recusaram a reconhecer o governo de D. Pedro I [...]. Nesse período ocorreram eventos internos desagradáveis, como a introdução de moedas falsas por aventureiros dos Estados Unidos, o que agravou a crise do meio circulante[...] criou-se uma instabilidade monetária. A moeda de Portugal continuaria valendo por quanto tempo? Era a dúvida de então. (PEREIRA, 2016, p.58)

Outro aspecto que merece destaque nessa crise está relacionado às condições de produção dos gêneros agrícolas destinados ao comércio em larga escala. A região enfrentava dificuldades em manter o algodão no mercado internacional pelo fato de essa cultura continuar sendo realizada de forma tradicional, não alcançando as modernas expectativas desenvolvidas pelo mercado estrangeiro. Tal situação agravou a crise comercial enfrentada, afetando de maneira significativa as finanças da Província. Desse modo, o Maranhão passou a enfrentar reduções econômicas em comparação às regiões que seguiam o processo imposto pela revolução industrial, reduzindo custos e lucrando com o progresso, à medida que colocavam para concorrência um produto mais barato e de melhor qualidade.

Importante destacar que, se as áreas voltadas para a produção de gêneros destinados ao comércio externo entravam em crise, as regiões promotoras do abastecimento das necessidades locais seguiam seus fluxos aparentemente normais. Assim, espaços foram surgindo no mapa econômico do território maranhense, com a realização de atividades comerciais através dos afluentes da Província. Os primeiros documentos que fazem menção à região de Coroatá, disponibilizando dados estatísticos provinciais de 1822, são de autoria de Antonio Bernardino Pereira do Lago, tendo os mesmos, décadas depois, recebido uma releitura pelo historiador Cezar Augusto Marques, ao construir, em 1870, seu dicionário histórico e geográfico do Maranhão. As leituras dessas importantes obras demonstram a existência de Coroatá no século XIX, sendo possível verificar em Marques (1870, p.170) que a então “aldeia de cruatá” (sic), fora “elevada à categoria de vila e logo creada a freguezia por lei provincial n. 173 de 5 de novembro de 1843” (sic), vinte e um anos após seu detalhamento inicial nos informes provinciais, ganhando o status de vila conforme seu progresso estrutural.

Marques (1870) definiu aspectos deste progresso, ao relacionar a estruturação e a definição do território de Coroatá e detalhar a formação espacial existente, apresentando a organização de prédios e equipamentos públicos que denotavam a existência de uma formação social, quando disse:

Tem um districto de paz, uma delegacia e uma subdelegacia de polícia,

uma agencia do correio geral, uma collectoria geral e provincial, e um commissario vaccinator. É a parada do batalhão de caçadores n. 23 e da 4ª secção da companhia de reserva da guarda nacional. Possui uma cadeira de instrucção primaria para o sexo masculino, creada pela lei provincial n. 206 de 30 de julho de 1844, sob as vistas d'um delegado da instrucção pública. (Marques, 1870, p.170)

Ainda conforme os dados mencionados por Marques, a região detinha pouco mais de 10.000 habitantes em seu território, sendo que, destes, apenas 3.000 livres, o que faz supor que o grande número dessa população era composta por negros escravizados e indígenas, mão de obra usadas nas atividades produtivas do Maranhão. Afirmou ainda que na “vila propriamente dita residiam, quanto muito, 600 pessoas alojadas em pouco mais de 20 casas de telha e 50 de palha” (p.170). Essa população, embora ainda pequena, demonstra um significativo crescimento demográfico em relação à informada para o início do século, quando a então região era descrita "com apenas 140 almas e 11 fogos"(Lago, 1822. p.40). Uma análise comparativa entre os dois períodos mostra um desenvolvimento positivo atrelado ao crescimento estrutural da região, que, sem dúvida, estava relacionado com a prática de cultivo dos principais gêneros da época, que incluíam fumo, algodão, arroz, mandioca, gergelim e outros, além de algumas fazendas de gado, espalhadas nos povoados Maracajá, Pau de Cinza e Santana. No seu comentário, o pesquisador ainda informa que existia a suspeita dessa área possuir minas de ouro em um local conhecido por Remanso da Mariana, o que se pressupõe ter servido como atrativo de pessoas para essa área.

Essa variedade de produção estava principalmente sob os serviços de negros escravizados, não sendo possível contabilizá-los e identificá-los nas estatísticas produzidas para a época. O algodão, que colocara o Maranhão no comércio internacional, era também um importante produto de cultivo em Coroa, o que explica sua menção em quase todas as fontes utilizadas para esta pesquisa, a exemplo do expresso no Álbum do Maranhão de 1923, produzido pelo Estado como documento de comemoração à independência do Brasil. A matéria destaca a valorização da região informando que a cultura desse produto ocorria em abundância já na segunda metade do século XIX, impulsionando o crescimento da economia local, mesmo diante do enfraquecimento do seu valor econômico no mercado internacional.

A manutenção da cultura do algodão em nível local se explica por fatores internos ao próprio Estado: o primeiro tem relação com as condições de solo, topografia e clima favoráveis ao seu desenvolvimento em Coroa e outras áreas da região, atingindo, apesar das formas tradicionais de cultivo e beneficiamento, um volume que atendia as demandas



## O CENTRO LESTE MARANHENSE: FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE COROATÁ (1850 – 1923)

produzidas pela atividade industrial que o Maranhão implementou a partir da segunda metade do século XIX, com o estabelecimento de fábricas têxteis em cidades como Caxias e Codó.

O crescimento das atividades fabris nessa região do Estado impulsionou as rotas fluviais incrementadas com a presença de barcos a vapor, um método avançado de transporte pelos rios que garantia a circulação deste comércio e de pessoas. O transporte fluvial era a principal via de movimentação entre vilas e cidades na Província, tendo em vista a dificuldade da realização de viagens por terra, ocasionando o desenvolvimento em torno dessas conexões.

Outrossim, a valorização do comércio fluvial desempenhou um papel crucial, ao facilitar o acesso ao interior da Província de maneira rápida, tornando possível viagens mais ágeis e aumentando contato entre as diferentes regiões. Esse desenvolvimento não apenas impulsionou a economia local, mas influenciou no aparecimento e no crescimento de áreas urbanas ao longo dos rios. Lago (1822) descreve a presença de vários rios identificados na então província do Maranhão, dando destaque ao rio Itapecuru, com sua importância em relação ao comércio interno, quando diz:

o rio Itapicuru, o mais agradável, e principal, por onde sobe, e desce a maior riqueza da Provincia; até Caxias vai quase sempre ao Sueste, e daquele ponto, volta ao Sudueste, tem 150 léguas, nasce na serra do mesmo nome em 8° de Latitude, e de Alpercatas, e da Canella. Por este rio, mesmo no verão, sobem Canoas grandes à Villa de Caxias. (LAGO, 1822, p.15)

Nesta perspectiva, salienta-se um ciclo de crescimento econômico na região, destacando a importância de Caxias que apresentava uma produção rural eficiente, considerando sua localização estratégica em relação ao grande Itapecuru, o que contribuiu para que o município se tornasse um importante centro econômico da Província. Esse progresso não apenas consolidou a posição de Caxias como um importante polo econômico, mas também impulsionou o crescimento das cidades em seu entorno. Além disso, a economia maranhense era influenciada por outros cursos d'água, como os rios Mearim, Pindaré, Tutoia, Preguiças, entre outros (Lago, 1822 p.16). Esses rios estimularam o crescimento de várias comunidades, por servirem como vias vitais para o comércio de mercadorias, impulsionando o desenvolvimento de aldeias e vilas, ao longo de suas margens e denotando a então reconfiguração econômica regional pelas vias de circulação fluvial.

Vemos, assim, o mercantilismo moderno e os sistemas de produção coloniais irem cedendo espaços para novas práticas na segunda metade do século XIX, uma vez que os

processos de industrialização sob o incremento do uso dos rios e da instalação das fábricas locais foram adicionados a uma economia interna ainda fortemente fundamentada em um sistema de produção para a exportação de produtos primários, o que somente veio mudar com o fim da mão de obra escravizada. Apesar desse movimento comercial interno, a maioria da população coroaense continuava a configurar nas estatísticas estaduais como padecendo de notável pobreza. Concentrada em maior quantidade na zona rural, continuava alijada das condições de trabalho que lhe permitissem a saída desse quadro de miséria que caracterizava a população pobre, notadamente a negra e a mestiça do Maranhão.

Ademais, Jerônimo de Viveiros (1964), em seu livro sobre a história do comércio no Maranhão, destacou quais foram os problemas encontrados neste período de transformação política, ao definir a diminuição sistemática do mercado financeiro em várias instâncias, após as mudanças ocorridas no sistema de produção com o fim da mão de obra escrava e a entrada do trabalho assalariado:

A liberdade dos escravos e o advento da República, uma desorganizando o trabalho agrícola e o outro criando novas obrigações para o Estado, determinaram no Maranhão uma tremenda crise econômica, que se prolongou por um lapso de tempo de cerca de um quarto de século. O abalo fora formidável, diminuindo, num imprevisto estorrecete, as nossas fontes de rendas. Deixamos de produzir um dos nossos gêneros de consumo e de exportação - o açúcar, decrescemos no algodão, nunca mais atingindo o costumeiro limite de sessenta mil fardos, paralisamos em relação ao arroz e apenas progredimos na mandioca e no milho, que eram gêneros de valores ínfimos.” (VIVEIROS, 1964, p.2)

Neste cenário, Coroatá aparece nos dados econômicos apresentado por Viveiros, (1964), quando o autor cita que, em meio a toda crise sofrida, algumas produções no interior do Estado continuaram mantendo sua participação na economia local, a despeito das drásticas reduções de capital financeiro sofrido por estas economias, com as condições trazidas pelo novo regime social e político. Segundo o autor, Coroatá se encontrava como a décima segunda potência do Estado naquele momento:

Caxias, o mais desenvolvido município do Estado, com três fábricas de tecidos, rendia 38 contos de réis. Segue-lhe Codó, que tinha uma fábrica e arrecadava 22 contos; o Brejo e São Bento, 20 cada um; o Rosário e Alcântara, 16; Viana, 15; Cururupu, 13; Itapecuru, assim como Flores, 12; Pinheiro e Araisos, 10 cada; Coroatá, 9. E nesta escala decrescente, chegasse até Santa Helena com a receita de 1.600\$000 e Chapadinha com a de 1200\$000.

Os 56 municípios, em que, então se dividia o Estado do Maranhão, rendiam 499 contos de réis.” (VIVEIROS, 1964, p.47)

## O CENTRO LESTE MARANHENSE: FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE COROATÁ (1850 – 1923)

Uma economia como a evidenciada demonstra que, mesmo com a crise em relação ao comércio externo descrita acima, o avanço da indústria têxtil local representava progresso, pelo menos para algumas áreas. O potencial comercial do Estado viabilizou a construção de estradas de ferro ainda no século XIX. A primeira parte desse processo significou o estabelecimento de uma extensão de 78 km de trilhos, que se tornou o embrião para a construção da linha férrea de São Luís a Teresina, atuando como uma etapa de desenvolvimento e progresso, que os trilhos seriam capazes de trazer a essas regiões do Brasil.

A região também investia na construção de um parque industrial feito com recursos advindos do próprio mercado interno, como é definido por Viveiros (1964). A iniciativa era uma tentativa de modernizar o que antes caminhava de forma artesanal, fomentando mudanças que levassem à superação da vocação agrícola do Estado. Tais investimentos colocaram o Maranhão como o segundo Estado com maior número de fábricas do Brasil, totalizando 16 no final do século XIX, perdendo apenas para Minas Gerais, com 32 fábricas. Porém, apesar das iniciativas fabris e das condições de adequabilidade das condições naturais do Maranhão à produção de produtos primários para as fábricas recém-instaladas, o Estado não conseguiu desenvolver o mesmo impulso alcançado no início do século com o comércio de gêneros primários (Viveiros, 1964).

### **A era das estradas de ferro: ampliação comercial e interações sociais**

Após o período da navegação fluvial no Maranhão, a estrada de ferro tornou-se um marco da transição para a economia local, fazendo os barcos a vapor parecerem obsoletos. Chegava-se ao século XX, eram novos tempos e neles as velhas máquinas, assim como a produção manual, haviam deixado de ser atrativas. A novidade da máquina de ferro chamava a atenção das populações. A Maria Fumaça surgiu soprando os novos ares do progresso e Coroatá havia entrado no seu percurso. Consta nas memórias das Estações de Ferroviárias do Brasil<sup>4</sup>, que a estrada de ferro de São Luís-Teresina teve seu primeiro trecho aberto em 1895, ligando Caxias a Cajazeiras (Flores), atual cidade de Timon.

---

<sup>4</sup> Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>. Acesso em 30.03.2024.

Mapa 02 Estrada de ferro São Luís (MA) – Teresina (PI)

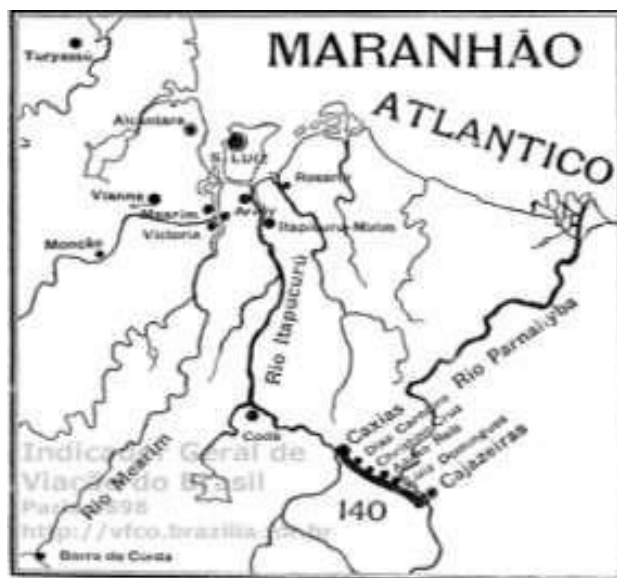


Fig. 2 – A estrada E. F. Caxias e Colinas, em 1898. Foi a linha de estado "E. F. São Luís e Teresina", que liga duas áreas isoladas do "interior".

Fonte: RFFSA (1898)

O mapa acima mostra o trajeto que a estrada de ferro projetada deveria percorrer. Foram inúmeros os entraves com que o projeto se deparou até conseguir a concretização de sua meta. Sua execução foi dividida em várias etapas, ocupando um total de aproximadamente 454 km de extensão, devendo ligar cidades e vilas em diferentes partes do Estado. Durante o processo de construção dessa linha férrea ocorreu a visita do Presidente da República ao Estado, demonstrando o prestígio que autoridades políticas maranhenses desfrutavam junto ao governo federal. A seguir, Araújo (2011) descreve aspectos da passagem de Afonso Pena em 1906, pelo Maranhão:

O presidente Afonso Pena que após ser recepcionado pelas autoridades maranhenses e cumprir alguns compromissos na capital, deixou São Luís, no dia 08 de julho de 1906, a bordo do Barão do Grajaú, em companhia do governador e comitiva rumo a Caxias. O objetivo do presidente era verificar in loco as necessidades da região que justificassem a execução do projeto da ferrovia São Luís – Caxias, para facilitar o transporte de pessoas e cargas na região. O presidente se sensibilizou com o problema e em dezembro de 1907 autorizou a concorrência para a execução da obra, mas a construção foi feita por etapa (ARAÚJO, 2011 p.66).

## O CENTRO LESTE MARANHENSE: FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE COROATÁ (1850 – 1923)

O jornal *O Pacotilha* de 1911<sup>5</sup> apresentou informações sobre a integração entre os Estados do Maranhão e Tocantins, tendo como ponto de partida a ainda Vila de Coroatá. Presume-se que o novo trecho deveria integrar nova etapa do projeto de construção da linha São Luís-Teresina. A informação foi prestada pelo engenheiro chefe da Comissão da Estrada de Ferro Coroatá-Tocantins, que recebera telegrama de um senhor por nome Gonçalo Leitão, informando o evento de instalação da primeira seção de estudos da referida estrada havia sido iniciada. Ao descrever os presentes, deixa claro a importância que aquele evento tinha para a cidade, registrando a presença de autoridades como o Chefe de Polícia local, Juízes de direito, Intendente e Presidente da Câmara, Delegado de Polícia e Coletor Público.

A matéria informou sobre a importante assistência popular ao evento, destacando o clima de festa que o evento público produziu para a população em geral. Tratou ainda sobre alguns nomes de pessoas locais envolvidas com o projeto, ao comentar sobre as festas comemorativas que seguiram no restante daquele dia, destacando um “lauto” banquete à dita Comissão, oferecido pelo Coronel Jorge Amorim, tendo sido homenageados na mesma oportunidade nomes como o do capitão Joaquim Castro e Adolfo Soares, Luiz Domingues e o Coronel Frederico Filgueiras que eram considerados entusiastas daquele empreendimento público. O telegrama era assinado por Adolfo Soares, Jorge Amorim, Rios Moura, João Amorim, Rodrigo Lemos e Luiz Mello.

Entre a instalação dos primeiros trilhos no Estado e a chegada à sua meta, a cidade de Teresina, foram sendo construídas várias ramificações. A estação de Coroatá fez parte dessa expansão das ferrovias pelo interior do Estado. O projeto iniciado em 1911 só foi inaugurado em 1920, seis meses após a elevação política da Vila à condição de cidade<sup>6</sup>, primeiramente ligando-a à estação Engenheiro Freire de Carvalho e a de Peritoró. Mesmo com a demora, a situação passou a ser muito favorável para a região. Na edição revisada de 2008 do Dicionário de César Marques consta que nesse período correu muito dinheiro no local, o que levou à edificação de novas residências e à abertura de vários estabelecimentos comerciais. A seguir imagem da estação nos seus anos iniciais:

---

<sup>5</sup> O jornal *O Pacotilha*, de 22 de agosto de 1911, p.2. Disponível em: [https://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319\\_02&Pesq=Coroat%c3%a1&pagfis=2184](https://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319_02&Pesq=Coroat%c3%a1&pagfis=2184) .Aceso em 30.03.2024

<sup>6</sup> A emancipação política de Coroatá ocorreu em 08.04.1920 - IBGE

Imagem -01      **Estação pátio ferroviário de Coroatá**



Fonte– IBGE, sem data

A chegada dos trilhos esperados por quase uma década foi motivo de alegria e esperança para a população local. Ainda que curtos, traziam a promessa de grandeza para a região, de crescimento e desenvolvimento social e econômico para uma população desejosa de novas oportunidades. A importância desse acontecimento para Coroatá encontra-se inclusive na memória fotográfica da cidade, preservada sobre o período. As elites locais sentiam-se orgulhosas com esse cartão postal que expressava a modernidade tão desejada chegando àquele local.

As pessoas menos favorecidas economicamente também experimentaram parte desse processo. Elas participavam através da contemplação, do uso desse meio de transporte e das oportunidades de trabalho que surgiam. Todas essas experiências construíram memórias, às vezes felizes, às vezes traumáticas, de um momento importante para a história da cidade. Observando a imagem acima é possível identificar um intenso movimento de pessoas que circulavam em paralelo aos vagões ou em torno da locomotiva que os arrastava pelas distantes regiões do país. Pelo movimento, percebe-se que algumas se aproximam como se encontrassem de partida, outras se afastam como se estivessem chegando. Algumas mostram-se sem pressa, em estado de contemplação. Importante destacar que essas máquinas não carregavam apenas pessoas e mercadorias, elas eram sinônimo de progresso e integração, pois transportavam ideias, padrões culturais, além de se constituírem nas bases para relações econômicas, sociais e políticas de regiões e grupos antes isolados.

Em 1922, Coroatá ganhou mais um incremento com a iniciativa do juiz de Direito daquela Comarca, Dr Cosme Eurico Dias Carneiro, que contribuiu no sentido de tornar



## O CENTRO LESTE MARANHENSE: FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE COROATÁ (1850 – 1923)

exitosa a ideia de instalação da iluminação elétrica na cidade, proposta pelos industriais João Pedro da Cruz Ribeiro e do governador do Estado, Sebastião Archer da Silva. O projeto foi viabilizado através do motor utilizado em uma usina de beneficiar arroz e algodão existente na cidade, que, durante o dia, fornecia energia para essa indústria e à noite propiciava a iluminação pública. (Marques, 2008)

O Álbum do Maranhão, publicado em 1923, trouxe informações que mostraram que a população da cidade de Coroatá, meio século depois da contagem anteriormente informada neste artigo (1870), tinha quintuplicado, chegando a 49.720 habitantes. Embora não se tenha dados que favoreçam comparativos a respeito da produção rural, registra-se que a mesma fonte declarou que a pecuária estava recenseada em 13.800 bovinos, 5.150 equinos, 1.320 asininos e muares, 8.763 suínos, 3.890 ovinos e 9.000 caprinos (Álbum do Maranhão, 1923, p.108).

Como dito anteriormente, a disposição comercial apresentada por Coroatá foi reanimada com a chegada da estrada de ferro, provocando uma reconfiguração espacial do local. Novos costumes foram sendo produzidos a partir do funcionamento da Estação, da chegada do trem, daquilo que a máquina poderia trazer ou levar para longe. Os trilhos haviam cortado a cidade ao meio, o que impulsionou o surgimento de um amplo comércio no entorno da estação, com a construção de prédios comerciais, serviços e outras formas de aglomerações que movimentavam aquela área. Braga a esse respeito afirma que:

O movimento de pessoas na estação ferroviária de Coroatá possibilitou aos moradores mudanças sociais em seu cotidiano. Nas margens da ferrovia pousadas para quem vinha de longe embarcar no trem; armazéns para o estoque de mercadorias; negociadores faziam transações com diversos produtos, principalmente os excedentes agrícolas da região. As pessoas desfrutavam dos ares da modernidade que o trem trouxe. (Braga, 2016, p.30)

Coroatá tornou-se uma parada obrigatória para quem cruzava o trecho Teresina-São Luís, o que favorecia a instalação de pensões e hospedarias, pois, na organização dos horários da circulação do trem nesse trecho, a cidade havia se constituído como local de pernoite. Aquela estação foi estabelecida ainda como ponto de entroncamento para regiões como a de Imperatriz, no alto Tocantins, região que ligava os vales dos rios Mearim, Tocantins e Itapecurú. (Álbum do Maranhão, 1923). Assim, a cidade passou a receber um fluxo de pessoas significativamente maior, promovendo interações de diversas naturezas, que foram modificando de maneira mais rápida as configurações do espaço, da sua cultura e de sua população.

O Brasil, com a cultura de um país agroexportador, necessitava desta movimentação para alavancar a economia comercial e industrial, pois dependia dessas estradas para o escoamento de sua produção. Como no restante do país, a prioridade da instalação dos trilhos no Nordeste não era o transporte de passageiros, favorecer a circulação de pessoas entre os diferentes pontos da região, embora esse fenômeno inevitavelmente acontecesse mesmo em proporções aquém da necessidade, mas agilizar o processo de cargas, conforme destacou Siqueira, a seguir:

Uma característica comum a todas as ferrovias do Nordeste era o seu baixo grau de conectividade. A maior parte delas partia de cidades no litoral, geralmente com estações próximas a grandes portos, e dirigia-se a cidades do interior, principalmente as produtoras de exportáveis [ver Siqueira (1991)]. Essa característica contrasta com a experiência das ferrovias americanas, estudada por North (1966) e Fishlow (1971), que, já na primeira metade do século 19, apresentavam considerável grau de conectividade das linhas férreas e uma grande densidade de tráfego em todas as direções, norte-sul e Leste-Oeste. (SIQUEIRA, 2002, P.173)

Com isso, somente em 1938 os trilhos chegaram a Teresina, com a abertura da ponte metálica sobre o rio Parnaíba. Até aquela data alguns trechos continuaram sendo realizados por embarcações a vapor que serviam ao deslocamento da população e ao comércio regional. Ademais, embora o trem fosse indiscutivelmente mais atrativo, rápido e cômodo, permaneciam ainda muitas circunstâncias que tornavam o transporte fluvial necessário. Coroatá, manteve por muito tempo ainda um forte movimento no transporte de cargas e pessoas pelo caminho das águas, como informa Braga:

Apesar do seu transporte ferroviário estar com seu trânsito intenso, o rio Itapecuru continuava sendo significativo meio de locomoção para as comunidades ribeirinhas escoar seus excedentes agrícolas. O antigo porto da Rampa localizado no centro de Coroatá tinha certa relevância nas trocas comerciais, percebe-se que nas imediações do porto a existência de estabelecimentos comerciais, aproveitando a intensa circulação de pessoas que se deslocavam para o centro da cidade. (BRAGA, 2016, p.33)

O exposto mostrou que o desenvolvimento econômico do Maranhão, com forte tendência a uma economia agropastoril e industrialização tardia, produziu algumas circunstâncias que trouxeram dificuldades ao desenvolvimento de algumas de suas regiões, porém também favoreceram o amadurecimento das vocações econômica de outros locais que haviam ficado fora desse processo, no ciclo da exportação de produtos primários para o mercado externo, podendo enfrentar de maneira menos traumáticas as mudanças do processo de modernização da economia mundial. Foi o que ocorreu com Coroatá, uma

## O CENTRO LESTE MARANHENSE: FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE COROATÁ (1850 – 1923)

região que teve sua formação ligada à cultura do algodão e de outros gêneros agrícolas economicamente abalada, quando o comércio do algodão no Estado entrou em crise, por não apresentar uma produção compatível com as exigências do mercado externo. A seguir algumas imagens da cidade na primeira metade do século XX, que mostram aspectos da cidade de Coroatá<sup>7</sup>.

### Panel 01 EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DA CIDADE DE COROATÁ

146



Fonte: [coroataonlinema.com/noticia/2024](https://coroataonlinema.com/noticia/2024)

As imagens acima evidenciam como a cidade estava se estruturando. Apenas como exemplo, trazemos a presença de alguns equipamentos urbanos que registram a existência de serviços públicos indispensáveis à organização de uma área em crescimento. A primeira

<sup>7</sup> Essas imagens foram disponibilizadas no endereço: [https://coroataonlinema.com/noticia/13109/veja-fotos-marcantes-de-coroata-que-contam-um-pouco-de-sua-historia#google\\_vignette](https://coroataonlinema.com/noticia/13109/veja-fotos-marcantes-de-coroata-que-contam-um-pouco-de-sua-historia#google_vignette). Trata-se de um conjunto de fotografias, informadas para décadas de 1940 e 1970, que retratam aspectos da área urbana de Coroatá. Embora elas estejam identificadas quanto à localização, nem todos estão em relação ao período de sua produção.

e a quarta fotografias fazem parte, pelas características e pelas marcas produzidas na sua superfície, do mesmo conjunto de documentos, que foram denominados de “Monografia do Município de Coroatá (1941)”. Trata-se das imagens do mercado e do matadouro municipal, respectivamente. Esses espaços vão começar a aparecer com maior intensidade nesse momento, pois farão parte da política sanitária colocada em funcionamento pelo governo Vargas (1930-1945), com a criação do Ministério da Educação e Saúde Pública-MESP em 1930 e as reformas implementadas nesse órgão com a finalidade de produzir maior controle dos ambientes e condições de saúde às pessoas, nas diferentes regiões do país, especialmente, com a instalação do Estado Novo, em 1937 (Alvarenga, 2013).

Ainda nessas imagens percebe-se que as ruas onde estão instalados esses serviços encontravam-se sem pavimentação na década de 1940, sendo este um importante elemento na caracterização de um ambiente urbano. A terceira imagem refere-se à usina de geração de energia da cidade, provavelmente a mencionada acima, que funcionou por iniciativa de industriais que beneficiavam arroz e algodão na cidade.

Observa-se Coroatá preparando-se para o que se transformou na atualidade, com quase 60.000 mil habitantes, uma cultura diversificada e uma história que orgulha os seus filhos. A cidade de hoje congrega muitas outras formações, desde que foi transformada na Vila Coroatá em 1843. Sua cartografia espacial registra muitos desses momentos de sua história na arquitetura de prédios e casarões preservados e na memória daqueles que nasceram ou adotaram essa cidade como o seu lugar. Esses sentimentos e identidades são expressos em manifestações como a marchinha de carnaval feita pela escola de samba: "Mocidade Independente Os Gaviões do Samba", fundada em 1976. "Coroatá, quem te viu e quem te vê, será que teu povo vai te esquecer?".

## **Conclusão**

Apesar dos momentos de crise que a economia maranhense enfrentou durante as transformações do final do século XIX e início do século XX, a sociedade continuou a crescer, com a diversificação da cultura de alguns produtos e, especialmente, com o desenvolvimento de uma atividade industrial local. Esses movimentos quebraram a hegemonia econômica dos centros tradicionais do Estado, possibilitando o estabelecimento das condições estruturais para o surgimento e fortalecimento de aglomerações humanas em outras áreas. Esse foi o caso de Coroatá, ainda uma aldeia em 1822, quando praticava a

## O CENTRO LESTE MARANHENSE: FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE COROATÁ (1850 – 1923)

cultura do algodão destinada ao mercado externo e sofreu o abalo da crise econômica enfrentada pelo Estado, sendo obrigada a adaptar-se às novas condições. Nesse processo atingiu a condição de vila em 1843, o que evidencia ter ocorrido um crescimento populacional, conquistado maior capacidade de gerar renda e alcançado uma organização administrativa que lhe permitiu certa autonomia.

Em meio a um processo de modernização do Estado, que, para isso, investiu recursos próprios em iniciativas menos onerosas, articulando com o governo federal a liberação de verbas para projetos mais complexos, ocorreu a ampliação da infraestrutura dos principais pontos produtivos da região, como a abertura de estradas, instalação de linhas férreas e equipamentos urbanos básicos.

Nesse intuito, a cidade de Coroatá foi conectada a outros pontos do Estado, situação que contribuiu para a conquista de sua liberdade política em 1920. Assim, neste artigo procurou-se mostrar como essas mudanças ligadas ao setor econômico do Estado no período estudado, impulsionaram o crescimento da cidade de Coroatá, contribuindo para a configuração da nova cartografia urbana e populacional local. Pela natureza desta produção científica, a pesquisa foi limitada a aspectos da vida econômica, mas procurou mostrar oportunidades para que outros interessados em explorar os caminhos da cidade e de sua população que neste momento não tiveram condição de receber uma maior atenção, possam sentir-se empolgados para fazê-lo. Assim, fica o desejo de que a presente pesquisa seja ampliada, notadamente ressaltando melhor os aspectos sociais e o cotidiano da cidade de Coroatá, de maneira que possa ser dada voz às memórias locais que permanecem silenciadas.

**Referências:**

- ALVARENGA, A. V. M. **Nação, país moderno e povo saudável: Política de Combate à Lepra no Piauí**. 2013. EDUFPI. Teresina.
- BERREDO, Bernardo Pereira de. **Annaes históricos do Estado do Maranhão**. Conselho de S. Majestade Governador e Capitão General; M. DCC. XLIX.
- BRAGA, Edinaldo Machado. **Coroatá como entreposto comercial: a participação sírio-libanesa no comércio de 1920 a 1980** / Edinaldo Machado Braga Caxias-MA: CESC/UEMA, 2016.
- FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**, 22 ed., São Paulo: Editora Nacional, 1987.
- LAGO, Antônio B. P. do. **Estatística Histórico Geográfica da Província do Maranhão**. Lisboa; TYP da academia real das sciências. 1822.
- LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Tradução Bernardo Leitão; 5ª edição; Campinas, São Paulo: Editora da Unicamp, 2003; LEVI, Primo.
- MARANHÃO. **Álbum do Maranhão**. Biblioteca Pública Benedito Leite; Secretaria de Estado da Cultura do Maranhão, 1923.
- MARQUES, César Augusto. **Diccionario-geographico da província do Maranhão**. Maranhão, 1870.
- MARQUES, César Augusto. **Diccionario-geographico da província do Maranhão**. Maranhão. 3ª edição, revista e ampliada. Edição critica de Jomar Moraes. São Luís: Editora AML, 2008.
- MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. Tradução de Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- NEVES, Diogo Gualhardo. **“Ferrovia São Luís – Teresina”**: História e Cultura. Universidade Federal do Maranhão.
- ROLNIK, Raquel. **O que é a cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1995. (Coleção Primeiros Passos; 203).
- RIBEIRO, Aldo Tavares. **O trem da cidade: História e memória da ferrovia São Luís – Teresina e a cidade de Codó (Ma)**. / Aldo Tavares Ribeiro. – São Luís, 2021.
- SIQUEIRA, Tagore Villarim. **As primeiras ferrovias do nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, V. 9, N. 17, 2002.
- TRIBUZI, B. **Formação econômica do Maranhão: uma proposta de desenvolvimento**. Ed. São Luís: CORECON, 2011. [1. ED. Fipes, 1981].