

## **A formação do espaço urbano-regional de Diamantina-MG: uma análise geográfica de seus principais fatores históricos, econômicos e políticos**

**Guilherme Fortes Drummond Chicarino Varajão**

Professor Assistente da Faculdade Interdisciplinar em Humanidades / UFVJM  
Doutorando em Geografia - Programa de Pós-Graduação em Geografia / UFMG

**Roberto Célio Valadão**

Professor Associado do Instituto de Geociências / UFMG  
Programa de Pós-Graduação em Geografia / Departamento de Geografia

**Resumo:** O presente trabalho teve como objetivo retratar a evolução da posição de Diamantina, em relação a fatores humanos, que influenciaram a configuração do seu espaço urbano-regional. Para tal, inicialmente, o atual contexto de Diamantina foi apresentado por meio de composições cartográficas, baseadas em dados socioeconômicos sintéticos, e segundo as divisões políticas e administrativas regionais vigentes. Em um segundo momento, foi feita uma contextualização histórica das principais atividades econômicas diamantinas, com as suas respectivas articulações regionais. Por fim, a posição de Diamantina foi explicitada por meio da compilação de diversos estudos que classificaram hierarquicamente as cidades mineiras ou condicionaram as regiões de influência dos centros urbanos. Concluiu-se que o atual espaço regional da cidade objeto deste estudo possui uma forma irregular, conseqüente de um legado histórico, ao mesmo tempo limitado por condicionantes naturais e influenciado pela área de atuação de outros centros urbanos médios e superiores. O dinamismo atual de algumas de suas atividades, especialmente a educação, a saúde e o turismo, sugere a possível futura ampliação do espaço de influência regional de Diamantina, diminuído ao longo do século XX.

**Palavras Chave:** Diamantina, rede urbana, história econômica, região de influência.

### **Área Temática: 1. História Econômica e Demografia Histórica**

#### **INTRODUÇÃO**

As diversas atividades, tais como a indústria, a agropecuária, o comércio e os serviços terciários, representam funções<sup>1</sup> que atraem um expressivo fluxo de pessoas. Estas podem ser oriundas da própria cidade na qual residem, mas, também, de cidades adjacentes, de acordo com o grau de importância e, ou de raridade dos serviços (CHRISTALLER, 1966). Segundo a Teoria das Localidades Centrais do alemão Christaller, locais com maior oferta de bens e serviços mais especializados são considerados centros de ordem hierárquica mais alta (HARTSHORN, 1980).

Para Carter (1976), pode-se assinalar a natureza de uma função, segundo os tipos de atividades a ela inerentes, mas também é possível determinar a hierarquia de uma função, de acordo com o seu grau de raridade e o papel que exerce em um espaço de relações que extrapola o da própria cidade. Assim, o papel de cada centro urbano no complexo geográfico é definido de acordo com as suas funções, ou a sua razão de ser, de modo que o conjunto de atividades exercidas pela população de uma cidade representa a sua vocação (GEORGE, 1983; BEAUJEU-GARNIER; CHABOT, 1970).

As funções presentes em Diamantina, antigo Arraial do Tejuco, nem sempre foram as mesmas, uma vez que variaram significativamente ao longo do tempo. Segundo o

---

<sup>1</sup> Conceito advindo da fisiologia, a função urbana é o papel que determinada atividade exerce com alcance regional, ou o papel que uma parte exerce num conjunto do qual ela pertence (BEAUJEU-GARNIER; CHABOT, 1970).

contexto, no qual esteve inserida, e de acordo com as possibilidades tecnológicas de cada período, Diamantina teve uma maior ou menor importância regional. Assim, este trabalho teve como objetivo retratar a evolução da posição de Diamantina em relação a fatores humanos, que influenciaram a configuração do seu espaço urbano-regional.

Para tal, inicialmente, o atual contexto de Diamantina foi apresentado por meio de composições cartográficas, baseadas em dados socioeconômicos sintetizados, e segundo as divisões políticas e administrativas regionais vigentes. Em um segundo momento, foi feita uma contextualização histórica das suas principais atividades econômicas e com suas respectivas articulações regionais, a partir de fontes primárias (relatos de viajantes) e, especialmente, de outros trabalhos acadêmicos, entre teses, dissertações e artigos. Por fim, a posição de Diamantina foi explicitada por meio da compilação de diversos estudos que, sistematicamente, classificaram a hierarquia urbana dos municípios mineiros e, ou determinaram as regiões de influência dos centros urbanos.

### **DIAMANTINA NO ESPAÇO REGIONAL - DIVISÕES ADMINISTRATIVAS E ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS**

Para introdução de alguns aspectos humanos significativos para a região de Diamantina, tomou-se inicialmente como ponto de partida as divisões administrativas e alguns dados demográficos. O município de Diamantina situa-se nos limites das propostas de regionalização do governo do estado de Minas Gerais e do Instituto Brasileiro de Geografia (IBGE).

Segundo a divisão do estado de Minas Gerais em dez Regiões de Planejamento<sup>2</sup>, Diamantina está localizada no extremo norte da Região Central, conforme ilustra a Figura 1. Esta é a região que abrange o maior número de municípios, sendo ao todo 158, incluindo o município de Diamantina e a capital mineira, Belo Horizonte. Por estar na extremidade da sua Região de Planejamento, o município de Diamantina ainda faz fronteira com as partes setentrionais de outras duas Regiões de Planejamento. A noroeste do seu limite municipal existe o contato com a Região de Planejamento do Norte de Minas e, a nordeste, há o encontro com a fronteira da Região de Planejamento do Jequitinhonha e Mucuri.

Após a década de 1960, baseando-se em diferentes dimensões, tendo “o processo social como determinante, o quadro natural como condicionante e a rede de comunicação e de lugares como elemento da articulação espacial”, o Instituto Brasileiro de Geografia delimitou o território mineiro em 12 mesorregiões homogêneas, sendo que cada uma possui duas ou mais microrregiões, que totalizam 66 (IBGE, 2013). De acordo com esta delimitação, Diamantina está situada ao sul da Mesorregião do Jequitinhonha (Figura 2), que possui 51 municípios organizados em cinco microrregiões, sendo elas Diamantina, Capelinha, Araçuaí, Pedra Azul e Almenara. Devido à sua grande extensão territorial, com 3.891,659 km<sup>2</sup> (IBGE, 2013), e por estar no sul da sua Mesorregião, o município de Diamantina faz fronteira diretamente com outras três Mesorregiões. Ao norte, possui divisa com a Mesorregião do Norte de Minas, a oeste, com a Mesorregião Central Mineira, e, a sudeste, com a Mesorregião Metropolitana.

---

<sup>2</sup> “Atualmente, está em vigor a divisão estabelecida pela antiga Secretaria do Planejamento e Coordenação Geral (SEPLAN), hoje Secretaria de Planejamento e Gestão (SEPLAG), que contempla dez regiões. Originalmente previsto no projeto de lei 1.590/93, o critério passou a vigorar com o Plano Plurianual de Ação Governamental (PPAG) 1996/1999, adotado em dezembro de 1995.” (MINAS GERAIS, 2013).

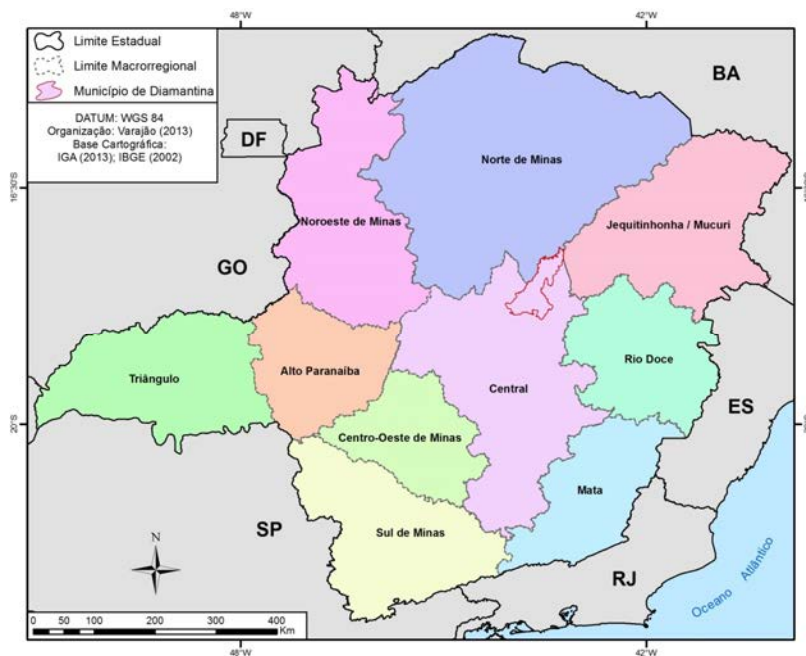


Figura 1 – Macrorregiões de Planejamento de Minas Gerais, destacando o município de Diamantina.  
Fonte: Organizado pelos autores.

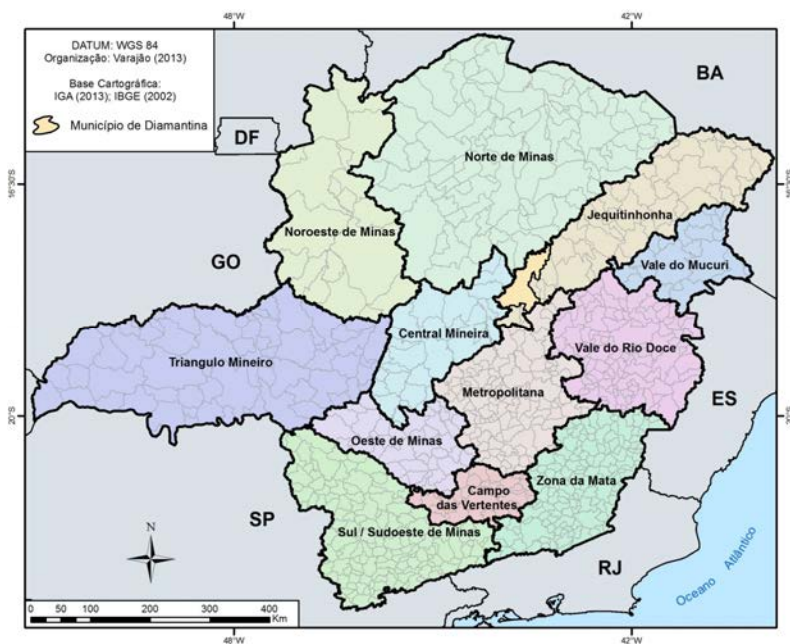


Figura 2 – Mesorregiões Homogêneas do Estado de Minas Gerais, destacando o município de Diamantina.  
Fonte: Organizado pelos autores.

A Microrregião de Diamantina é formada ao todo por oito municípios: Gouveia, Datas, Presidente Kubitschek, Diamantina, Couto de Magalhães de Minas, São Gonçalo do Rio Preto, Felício dos Santos e Senador Modestino Gonçalves, conforme ilustra a Figura 3.

Considerando que, em ambas as delimitações, o município de Diamantina localiza-se nos extremos norte e sul, respectivamente, da Região de Planejamento Central do governo mineiro e da mesorregião homogênea do Jequitinhonha do IBGE, a análise da sua posição em relação aos demais municípios por estas áreas geográficas torna-se sobremaneira restrita. Tendo em vista ainda o espaço de relações externas de

Diamantina, tampouco seria interessante analisá-la a partir de outras regiões limítrofes, uma vez que isso envolveria a seleção de três ou mais regiões, conforme cada caso. Assim, optou-se por apresentar um contexto mais amplo de Diamantina, de maneira a explicitar os fatores que transcendem os limites administrativos regionais. Com um enfoque em uma escala menor e, destarte, mais abrangente, os contrastes regionais em termos de densidade populacional e características socioeconômicas tornam-se mais esclarecedores para contextualizar a situação de Diamantina.

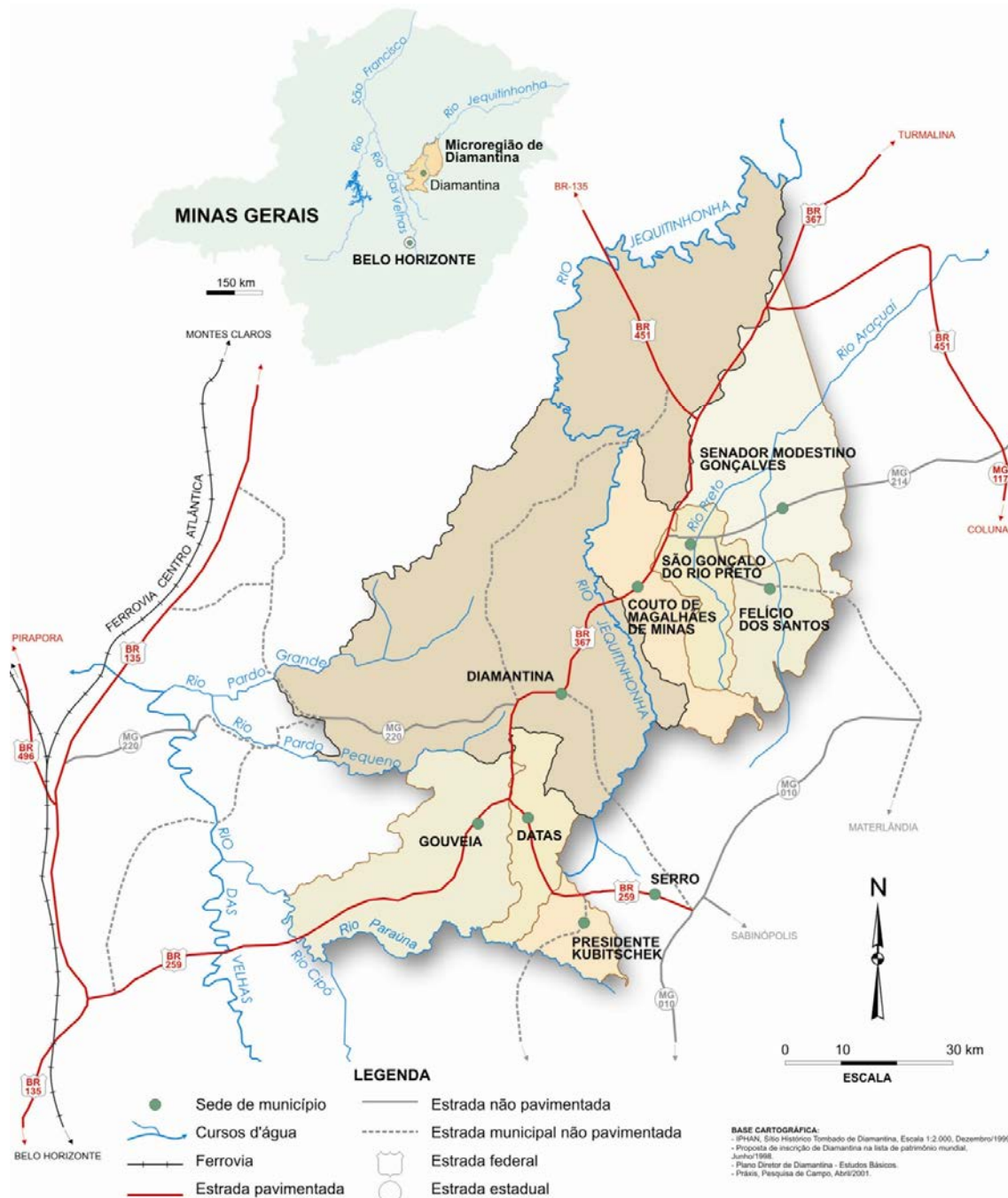


Figura 3 – Localização da Microrregião de Diamantina em Minas Gerais.

Fonte: Adaptado de Ribeiro (2006, p. 62).

A Figura 4 destaca a posição de Diamantina em relação à densidade populacional (população / área do município) de parte do sudeste do Brasil. Com uma densidade de

apenas 11,79 habitantes por quilômetro quadrado, Diamantina não difere do seu entorno imediato, que também apresenta uma baixíssima densidade populacional. Com algumas exceções, a exemplo de Montes Claros, com 101,41 hab./km<sup>2</sup>, e Teófilo Otoni, com 41,56 hab./km<sup>2</sup>, o norte de Minas apresenta uma esparsa ocupação humana em relação às demais áreas apresentadas no mapa abaixo, como a porção sul do território mineiro, onde existe uma elevada densidade, além da evidente área litorânea e, sobretudo, das regiões metropolitanas, que excedem três mil habitantes por quilômetro quadrado.

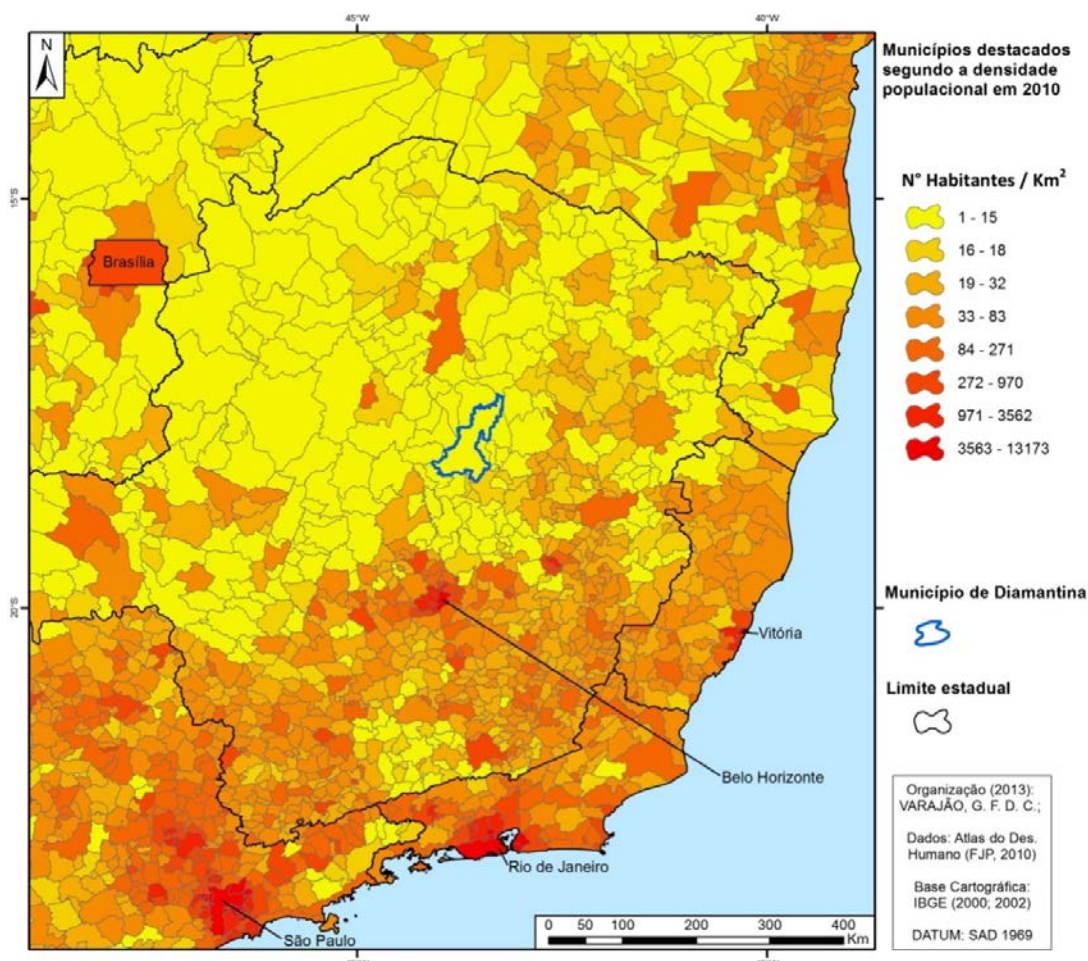


Figura 4 – Municípios destacados segundo a densidade populacional em 2010.  
 Fonte: Organizado pelos autores a partir de PNUD (2013).

Para explicar a peculiar configuração espacial dos municípios mineiros, que apresentam um intenso contraste entre o norte e o sul, sendo os municípios da porção setentrional dotados de grandes extensões territoriais e baixas concentrações humanas, ao mesmo tempo em que os municípios da porção meridional possuem diminutas superfícies e densas povoações, uma série de fatores devem ser levados em conta, tais como os legados históricos e as políticas governamentais. Alguns destes fatores serão tratados na breve contextualização histórica da rede urbana de Diamantina, em um momento posterior deste trabalho, mas pode-se explicitar desde já a correspondente baixa densidade populacional, ilustrada pela Figura 4, com a área de extensão da Serra do Espinhaço, que influencia a ocupação humana ao norte da região metropolitana de Belo Horizonte para além do norte do município de Diamantina. Isto se deve não apenas às limitações impostas pelo relevo, mas também pelas restrições ambientais fixadas pela legislação pertinente às diversas reservas naturais da região.

Os acidentes naturais muitas vezes coadunam com os espaços intersticiais das redes de transporte, eminentemente representadas pela malha rodoviária em Minas Gerais. O contraste da configuração sócio espacial entre as porções meridional e setentrional do estado mineiro, identificado pelo mapa de densidade populacional apresentado anteriormente, também é traduzido nas estradas de rodagem. Com maior densidade populacional, o sul é igualmente denso em seus eixos viários asfaltados, de maneira que o norte ainda padece de pouca articulação intra-regional. Apesar do nítido contraste, a maior parte das rodovias do norte e do sul possui Belo Horizonte como ponto de convergência.

Nesse sentido, Diamantina está a 292 quilômetros da capital mineira, em um trajeto geralmente efetuado utilizando os trechos da BR 040 (Belo Horizonte - Paraopeba), da BR 135 (Paraopeba - Curvelo) e das BRs 259 e 367 (Curvelo - Diamantina). Situada no eixo da última, apesar de não estar em uma posição de entroncamento importante, Diamantina recebe o fluxo rodoviário em direção a Belo Horizonte de boa parte das cidades situadas à margem direita do Rio Jequitinhonha, em seu alto e médio curso, como Carbonita, Itamarandiba, Capelinha, Turmalina, Minas Novas e Araçuaí. Isto se deve à supracitada baixa capilaridade intra-regional do norte do estado, de maneira que existem poucas rotas alternativas para essas cidades manterem contato com a capital de Minas Gerais. Alguns motoristas oriundos das cidades do baixo Vale do Jequitinhonha, como Itaobim, Jequitinhonha e Almenara, ainda têm preferido passar por Diamantina, por meio da BR 367, devido ao crescente fluxo da BR 116, que liga o sul ao nordeste do país. A atividade da BR 116 tem, inclusive, repercutido na BR 135, que vem experimentando um paulatino aumento do seu tráfego de veículos de carga.

É relevante também destacar a proximidade de Diamantina (24 km) em relação ao encontro das rodovias BR 259 e BR 367, conforme ainda ilustra a Figura 3. Com orientação predominante no sentido Leste-Oeste, a BR 259 possibilita a articulação de Diamantina com diversas cidades da bacia hidrográfica do Rio Doce, como Sabinópolis, Guanhães e Governador Valadares, além da conexão com o estado do Espírito Santo.

Com o intuito de comparar a situação de Diamantina em relação ao seu entorno, em seus aspectos humanos quantitativos, recorre-se ao índice sintético desenvolvido pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Trata-se do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), que abrange dimensões importantes além da renda per capita, como a longevidade da população (esperança de vida ao nascer) e a educação, formada pelos índices de frequência escolar dos jovens e de escolaridade da população adulta. No recorte geográfico apresentado pela Figura 5, há um nítido contraste entre o desempenho dos municípios do sudoeste, com alto IDHM, que pertencem em grande parte ao estado de São Paulo, com os municípios do nordeste, com baixo IDHM, correspondendo eminentemente aos municípios do estado da Bahia. Minas Gerais atua como uma faixa de transição entre esses extremos, sendo que Diamantina está em uma zona de contato, ou seja, ponto onde existe uma inflexão entre os altos e baixos índices.

Segundo esse viés de comparação, Diamantina, com IDHM de 0,716, se destaca não somente em relação ao seu entorno imediato, mas principalmente em relação ao nordeste de Minas Gerais, em grande parte correspondente ao Vale do Jequitinhonha, o qual possui muitos municípios com IDHM baixo, ou seja, menor ou igual a 0,66, a exemplo de Itamarandiba (0,646), Minas Novas (0,633) e Almenara (0,642), ou, ainda, com IDHM baixíssimo, quer dizer, menor ou igual a 0,60, como Cristália (0,583), Santa Cruz de Salinas (0,577) e Mata Verde (0,581). Tendo como objeto de comparação a porção norte do estado mineiro, Diamantina sobressai como um dos poucos municípios com IDHM acima de 0,71, onde também se deve destacar a posição isolada de Montes Claros (0,77) e Três Marias (0,752), que detêm os índices mais altos dessa região.

As diferenças inter e intra-regionais aqui analisadas, foram estabelecidas com o intuito de explicitar, mesmo que de modo simplificado, a posição de Diamantina em relação a variados aspectos humanos e alguns fatores naturais. Porém, a atual organização socioeconômica, espacialmente representada nesta subseção, não pode ser compreendida se não acompanhada de uma contextualização de fundo histórico, que remeta à ocupação humana da região, articulada em núcleos urbanos que assumiram diferentes hierarquias ao longo do tempo.

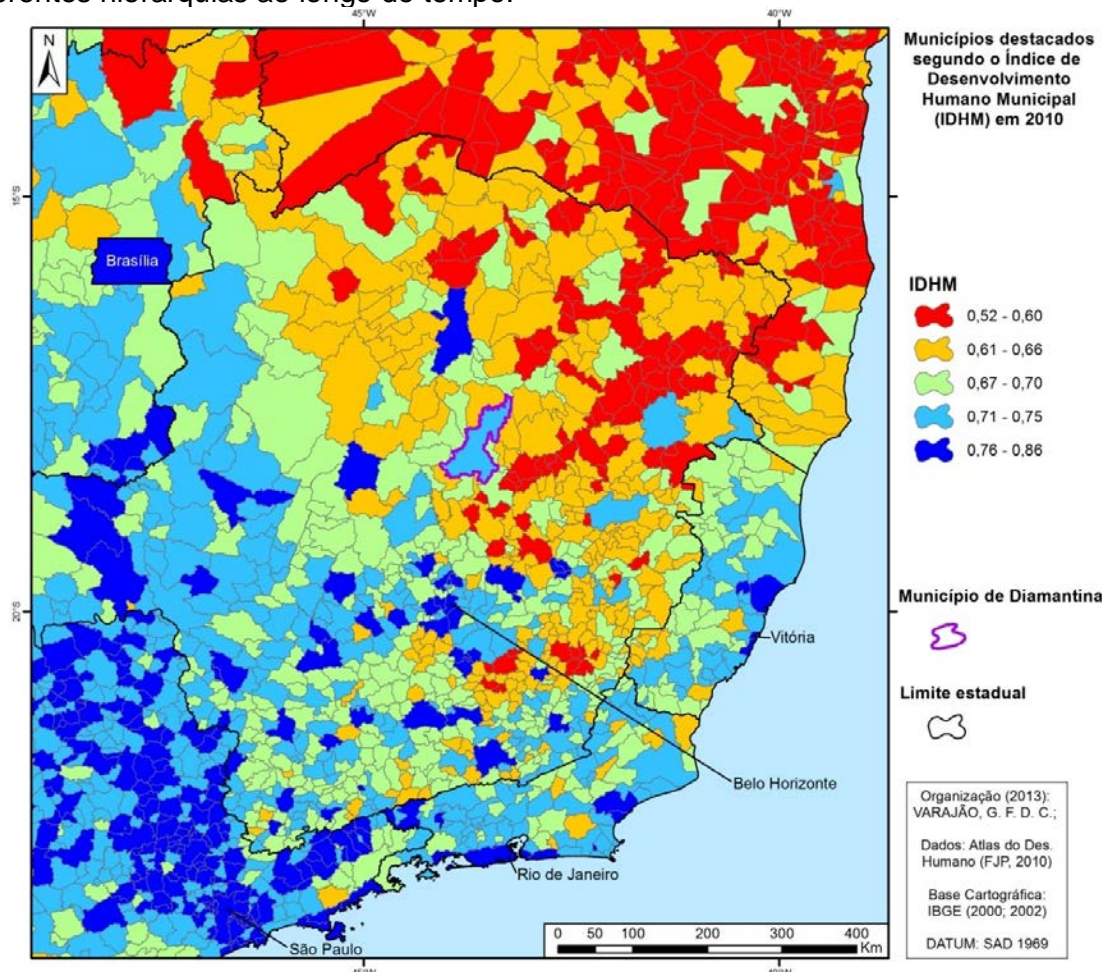


Figura 5 - Municípios destacados segundo o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal em 2010.

Fonte: Organizado pelos autores a partir de PNUD (2013).

## A FORMAÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL DIAMANTINENSE – BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

As primeiras vias terrestres, estabelecidas sobre o que atualmente é o território brasileiro, são fruto das iniciativas de diversas sociedades tribais, sendo que, desde o século XV, os colonizadores portugueses aproveitaram vários desses caminhos em busca, principalmente, de riquezas minerais (BUENO, 1998). Com a dificuldade de encontrar abundantes jazidas nos primeiros séculos de colonização, ao contrário dos espanhóis, a ocupação portuguesa ficou sobretudo restrita ao litoral, inicialmente focada na extração do Pau Brasil e, em um segundo momento, na produção canavieira (HOLANDA, 1994). Somente a última pode ser considerada significativa para a organização urbana do Brasil. Os centros que se consolidaram na costa, como a cidade de Salvador, sede do governo geral da colônia, serviam para proteger o território e as mercadorias de exportação, de modo que, simultaneamente, funcionaram como um canal

de penetração para o interior (MONTE-MÓR, 2001). Segundo Corrêa (1994), neste período, a rede urbana brasileira possuía um padrão dendrítico.

Embora o ciclo açucareiro tenha promovido em parte a interiorização, impulsionada pelas extensivas criações de gado e a busca por material combustível demandado pelos engenhos (DEAN, 1996), foi somente com a descoberta do ouro no interior mineiro que a ocupação humana do território apresentou uma brusca mudança. Muitas bandeiras percorreram a região das minas ao longo do século XVII, motivadas pela preação indígena e a prospecção mineral, mas a divulgação das riquezas descobertas veio somente após a Coroa Portuguesa, através de cartas régias, assegurar prêmios e direitos de posse aos descobridores (ROMEIRO, 2005). Assim, oficialmente, o ouro foi encontrado por diferentes grupos de pessoas, em sua maior parte paulistas, quase simultaneamente em diferentes regiões do que hoje é Minas Gerais, nos anos entre 1693 e 1695 (BOXER, 2000).

Com a notícia dos achados, um intenso fluxo migratório ocorreu e Portugal teve que implementar formas de controle para conter o esvaziamento do próprio país. O padre da Companhia de Jesus, André João Antonil, que publicou sua obra em 1711, relatou algumas repercussões que a sede do ouro ocasionou, a fome sendo uma das mais marcantes, com a escassez de alimentos e o alto preço dos produtos cotados a peso de ouro (ANTONIL, 1982). O cultivo e a criação de animais não foram estimulados nas imediações das minas, visto que toda a mão de obra estava direcionada para o garimpo, atividade de fato muito mais rentável para a metrópole (FLORES, 1995). Assim, a especialização da atividade de mineração exigiu que outras regiões se desenvolvessem, a fim de abastecerem os núcleos mineradores com gêneros alimentícios (OLIVEIRA, 2004).

O comércio, destarte, se desenvolveu de maneira concomitante às aglomerações urbanas no entorno das catas de minério, sendo um fator explicativo não menos importante para o surgimento das repentinas grandes concentrações populacionais.

Para esses locais acorreram comerciantes desejosos de fazerem bons negócios. Naquele território, onde só se tratava de garimpar, tudo o que fosse necessário à vida, deveria ser comprado. Compra-se de tudo: gêneros, escravos, armas, utensílios domésticos, etc. (D'ASSUMPÇÃO, 1989, p. 131).

A atividade mercantil prosperou particularmente nas cidades com posições favoráveis. Na rede de caminhos que ligavam os núcleos mineradores, cidades, localizadas nos intervalos necessários para os descansos das tropas e nos pontos de entroncamento das vias de circulação, adquiriram uma importância comercial destacada (SANTOS, 2001). Junto com a praça de mercado também foram erguidas capelas, atendendo às necessidades de devoção espiritual dos habitantes, e convergindo as interações sociais (D'ASSUMPÇÃO, 1989).

Embora os assentamentos humanos não tenham sido alvo de rigorosa disciplina em sua forma de ocupação<sup>3</sup>, muitos tendo ocorrido de maneira espontânea, a atividade de mineração foi submetida desde o início a um austero regime especial de controle (PRADO JÚNIOR, 2004; FURTADO, 2008). Neste sentido, o urbano, conforme apresentado, que já convergia o espaço de produção industrial (mineração) e a atividade

---

<sup>3</sup> O Conselho das Índias, em 1573, ordenou um conjunto de fórmulas urbanísticas a serem seguidas na planificação e construção de cidades. Entretanto, poucas cidades da Capitania das Minas seguiram estas recomendações, que vingaram em cidades litorâneas como São Luis e Salvador. A ocupação urbana espontânea, pautada pelo caminho central de ligação entre os arraiais, deu origem à forma urbana longitudinal, transformando o caminho em rua, que comandava o alinhamento dos edifícios residenciais (D'ASSUMPÇÃO, 1989).

de comércio, se viu ainda mais fortalecido por também representar um espaço de poder, onde os servidores da coroa exerciam suas funções administrativas.

(...) a urbanização mineira, diferentemente do resto do país, se deu a partir de um espaço de produção “industrial”, onde o *locus* da produção e do poder quase se confundem. A natureza exclusivamente extrativa da economia urbana mineradora implica, de um lado, no surgimento de núcleos marcados pela concentração e centralização das atividades de produção, reprodução/consumo, circulação/distribuição e gestão num mesmo espaço (urbano), acelerando assim a formação de uma cultura (urbana) onde a concentração do excedente coletivo, a base de organização social comunitária, a ordem legal e o poder constituídos e o *locus* da festa se encontram no espaço/obra coletiva. De outro lado, implica no fortalecimento de uma região complementar, tão vasta quanto a intensidade da economia urbana que a gerou, oriunda do aprofundamento da divisão sócio-espacial do trabalho implícita ao necessário abastecimento daquela forte e setorializada economia. (MONTE-MÓR, 2001, p. 06).

A argumentação de Monte-Mór (2001) supracitada deriva da reinterpretação do *continuun* urbano de Lefebvre (1999). Ao contrário do que generaliza o eixo de urbanização de Lefebvre, a cidade mineradora desse contexto não é fruto de uma paulatina transformação da organização humana em cidades políticas, comerciais e industriais, com uma crescente subordinação do campo às mesmas. De maneira peculiar, a cidade mineradora já nasceu com as características das três cidades caricaturadas, essencialmente das duas primeiras<sup>4</sup>. Portanto, este centro de produção não é reflexo do processo de desenvolvimento das atividades rurais, com crescentes excedentes produtivos que deviam ser geridos ou comercializados, mas gestante das mesmas, concebendo-as e comandando-as desde o início, seja através do aparato político-administrativo (Cidade Política) ou por meio do diligente mercado (Cidade Comercial), concentrados nas cidades mineradoras.

Do encontro das atividades produtivas mineradoras com o comércio e o poder político, concentrados nas cidades, destacam-se dois fenômenos dialeticamente relacionados que responderam pela organização da rede urbana desse período. Primeiramente, pode-se apontar a elevada hierarquia funcional dos núcleos mineradores, ofuscada apenas pelo papel das cidades litorâneas. Em segundo lugar, houve uma multiplicação exponencial dos caminhos, referindo-se não somente aos eixos principais, que efetuavam a ligação dos cardeais centros mineradores com o litoral, mas também àqueles que promoveram a conexão com regiões interioranas produtoras de víveres e gêneros de subsistência. Como resultado, houve “o fortalecimento sem par na colônia de uma rede urbana, tanto diretamente ligada à produção mineral quanto indiretamente, produzindo alimentos, serviços de transporte, etc.” (MONTE-MÓR, 2001, p. 06).

A localização do Arraial do Tejuco<sup>5</sup> (atual Diamantina) na rede de caminhos do século XVIII foi peculiar, uma vez que possuía ligação direta com Vila Rica (atual Ouro Preto) e, assim, com o Rio de Janeiro, ao mesmo tempo em que se amarrava aos dois troncos principais dos caminhos do norte, com direção à sede do vice-reino, Salvador. Desse modo, ao norte, o Arraial do Tejuco possuía contato com os currais do Vale do Rio

<sup>4</sup> Essa associação é estabelecida com ressalvas, sem cometer o anacronismo de considerar a cidade mineradora como uma cidade industrial, de acordo com os moldes atuais, mas com o intuito de compará-la a um núcleo produtivo.

<sup>5</sup> O Arraial do Tejuco teve a exploração do ouro iniciada em 1713, mas despertou um maior interesse da Coroa Portuguesa somente na década de 1720, com a descoberta dos diamantes, oficialmente reconhecida apenas em 1729. O Distrito Diamantino foi demarcado em 1734, no mesmo período da criação da Intendência dos Diamantes (MACHADO FILHO, 1980). Em 1745, o acesso às terras diamantinas passou a ser controlado pela Coroa (FURTADO, 2008). Posteriormente, durante o período Pombalino, em 1771, foi criada a Real Extração, de maneira que a extração mineral passou a ser realizada exclusivamente pela administração Real.

São Francisco, além de estar no eixo do principal caminho de ligação com Bom Sucesso do Fanado das minas novas do Arassuahy (atual Minas Novas) e Rio Pardo de Minas (COSTA, 2005) (Figura 6).

A região norte foi palco de um processo de povoamento graças ao trânsito e abastecimento de gado e víveres para a região das minas (MARTINS; SILVA, 2006). Ao sul, simultaneamente, mas em maior intensidade, surgiram muitas cidades interioranas, que também se formaram devido à necessidade de pouso das tropas de abastecimento dos núcleos mineradores, sendo Pouso Alegre e Passa Quatro exemplos disso (GEIGER, 1963). Não obstante aos esforços da administração portuguesa em controlar os acessos e rotas de escoamento da produção mineral, pode-se perceber pela Figura 6 que existia um grande número de vias de circulação que articulavam o sul com o centro-oeste e o nordeste, polarizados pela Capitania de Minas Gerais, oferecendo variadas possibilidades para os descaminhos do ouro e dos diamantes (MORAES, 2005).

A Figura 6 identifica algumas cidades e vilas erigidas no sudeste, até o século XVIII, de maneira que, sob uma perspectiva leiga, devido aos grandes espaços vazios, pode parecer que não havia significativas povoações em grande parte da colônia. Considerando especialmente o nordeste da capitania mineira, percebe-se, inclusive, a ausência da cidade objeto deste estudo, uma vez que era considerada apenas um arraial, tendo sido elevada a vila apenas no século XIX. Isso não significa que inexistiam núcleos urbanos importantes nessas lacunas do mapa, indicando apenas que a Coroa Portuguesa, por algum motivo, não promoveu diversos centros ao status de vila. Auguste Saint Hilaire (2004), ao visitar o Arraial do Tejuco<sup>6</sup> na primeira metade do século XIX, registrou sua surpresa em suas anotações ao constatar que, para Portugal, um centro urbano daquele porte, com milhares de almas, era ainda apenas considerado um povoado, ou arraial ligado à Vila do Príncipe (atual Serro).

Segundo Fonseca (2003), ao longo do século XVIII, diversos arraiais importantes tiveram seus pedidos de promoção indeferidos pela administração portuguesa, mesmo aqueles que apresentaram consistente argumentação. Tratou-se de uma deliberada política voltada para uma zona, particularmente estratégica para a exploração econômica, que era Minas Gerais. A Coroa Portuguesa chegou a considerar que, com as vilas, as câmaras poderiam ser mais nocivas do que úteis, com as constantes rebeliões fiscais e a geral insubordinação. As emancipações também encontraram resistência por parte das autoridades que emitiam pareceres ao Conselho Ultramarinho, especialmente os oficiais das câmaras existentes, contrários à ideia de terem suas áreas de jurisdição diminuídas por meio de desmembramentos (FONSECA, 2003).

Na tentativa de sensibilizar e demonstrar lealdade às autoridades, muitos arraiais, em seus pedidos de promoção, propuseram nomes de vilas que evocavam figuras da família real, tendo sido solicitado pelo Arraial do Tejuco o nome de Vila Carlolina (FONSECA, 2003). Diamantina manteve-se como um arraial até a década de 1830, quando foi elevada à vila e, logo em seguida, à cidade. “Somente com o decreto imperial de 13 de outubro de 1831 foi o Tejuco elevado à vila e, pela lei nº. 93 de 6 de março de 1838 foi criada a cidade de Diamantina” (FURTADO, 2008).

O que deve ser ressaltado com essa exposição é que a dimensão populacional e a importância econômica das aglomerações humanas, que respondiam pela centralidade funcional urbana nesse período, não necessariamente traduziam sua relevância por meio do reconhecimento político das mesmas. No caso de Diamantina, a situação jurídica de arraial, mantida por tanto tempo, representou uma grande discrepância em relação aos

---

<sup>6</sup> John Mawe (1978), que conheceu o Arraial do Tejuco poucos anos antes de Saint-Hilaire, relatou que havia mais de 6 mil almas no local. Segundo Rodarte (2008), a Região de Diamantina, em 1832 apresentava-se como a mais urbanizada (36,2%) da Capitania de Minas Gerais.

outros núcleos urbanos com o mesmo status, uma vez que seu tamanho e dinamismo urbano eram superados por poucas vilas e cidades.



Figura 6 - Mapa da Capitania de Minas Geraes com divisa de suas comarcas (1778), de autoria de José Joaquim da Rocha: além da hidrografia e os assentamentos humanos registrados, foram destacados os principais caminhos que articulavam grandes porções da América Portuguesa. Ligando a sede da capitania, Vila Rica, ao arraial do Tejuco, parte do Caminho de João Gonçalves do Prado se estava consolidada como o Caminho para o Distrito Diamantino, e uma série de variantes mais ao norte as ligações com a rede urbana da Capitania da Bahia.

Fonte: Adaptado de Moraes (2005).

Com base na estrutura ocupacional da população dos núcleos urbanos, a partir das listas nominativas da década de 1830 e no recenseamento da população do Império de 1872, Rodarte (1999) identificou os lugares centrais de Minas Gerais no século XIX, de maneira que foi possível distinguir outros arraiais que, apesar de sua centralidade na rede urbana mineira, não eram detentores de autonomia política. Assim, a Figura 7 demonstra os diferentes níveis de centralidade e desenvolvimento de Minas Gerais, na terceira década do século XIX. Diamantina foi classificada como um centro urbano de nível dois, sendo que os únicos centros de nível um eram Ouro Preto e Serro.

As regiões de maior nível de desenvolvimento correspondiam à área de mineração, situada na porção central da capitania, e ao longo do eixo de ligação terrestre com o Rio de Janeiro, ou seja, na área de influência do Caminho Novo da Estrada Real<sup>7</sup>. Conforme constado por Monte-Mór (2001), anteriormente citado, Rodarte (2008) identificou que os núcleos mineradores constituíam não apenas os principais nódulos da rede urbana do século XIX, mas foram indutores do desenvolvimento de regiões adjacentes, ou hinterlândias.

Em linhas gerais, o rápido povoamento movido pelo boom minerador nos primeiros núcleos urbanos que cresceram e se formaram entre as décadas de 1690 e 1770 gerou as condições demográficas e econômicas para que, no século seguinte, a população seguisse em acelerado ritmo de crescimento. Esse crescimento demográfico no século XIX ocorria não mais nos grandes centros exclusivamente, mas também nas diversas outras áreas nas regiões periféricas e de atividade econômica incipiente. (RODARTE, 2008, p. 268).

Se, por um lado, as cidades mineradoras se consolidaram rapidamente durante o século XVIII, por outro, durante o século XIX, o maior crescimento populacional ocorreu nas demais áreas da Capitania; ou seja, com o arrefecimento da produção mineral durante o último quartel do século XVIII, a região central apresentou as menores taxas de crescimento populacional, mas não deixou de manter a sua posição de comando, incitando outras regiões a diversificarem suas atividades econômicas. “Deu-se assim uma curiosa combinação de movimentos, com o crescimento centrífugo da população, concomitante a um movimento centrípeto da riqueza gerada, pela ação do capital mercantil situado, principalmente, no centro mais urbanizado” (RODARTE, 2008, p. 268-269). Embora Diamantina tenha experimentado uma exploração mineral mais duradoura que a maior parte dos centros<sup>8</sup>, pode-se inferir que esta importante centralidade urbana foi responsável pela indução de um diversificado mercado em sua hinterlândia, principalmente sobre o Vale do Jequitinhonha, em um processo mais tardio que se estendeu até o século XX.

Em 1832, a Vila Diamantina contava com 12.354 habitantes (SOUZA, 1993). Nesse período, ocorreu a extinção da Real Extração e um grande contingente de escravos, antes alugados à Coroa Portuguesa para o trabalho nas minas, foi transferido para outras

<sup>7</sup> “Em 1698, por indicação do governador Arthur de Sá e Menezes, a Coroa Portuguesa contratou Garcia Rodrigues Pais Leme, filho de Fernão Dias, para empreitar a construção de um caminho que ligasse o Rio de Janeiro diretamente às minas” (MARTONI; VARAJÃO, 2009, p. 46). “(...) o caminho aberto por Garcia Rodrigues Pais que veio a constituir, sob o ponto de vista econômico, a via mais importante entre as três grandes rotas coloniais de acesso às minas de ouro” (SANTOS, 2001, p. 15).

<sup>8</sup> As primeiras décadas do século XIX foram marcadas pelos sinais de esgotamento do monopólio da produção de diamantes realizada pela Real Extração, desde 1771. Nessa forma de exploração, muitas pessoas trabalhavam na administração e outras, em maior número, dependiam do aluguel de escravos para a Coroa Portuguesa. A partir da década de 1830, houve um desmantelamento progressivo do monopólio estatal, de modo que, sob um novo regime de concessão, ocupação e arrendamento, ainda que plenamente colocado em execução somente em 1853, a mineração experimentou um período de euforia (FURTADO, 2008; MARTINS, 2004).

atividades, como a agropecuária, desenvolvidas em regiões adjacentes à terra diamantífera (FERNANDES, 2005).

Onde as terras eram agricultáveis como Rio Manso, São Gonçalo do Rio Preto, Campinas de São Sebastião, Nossa Senhora das Mercês de Araçuaí, Gouveia, Nossa Senhora da Glória, Nossa Senhora da Conceição de Curimataí e Inhaí, um contingente significativo de cativos passou a se dedicar à agricultura da cana-de-açúcar, feijão e milho, além da pecuária bovina e produção de toucinho. (FERNANDES, 2005, p. 69).

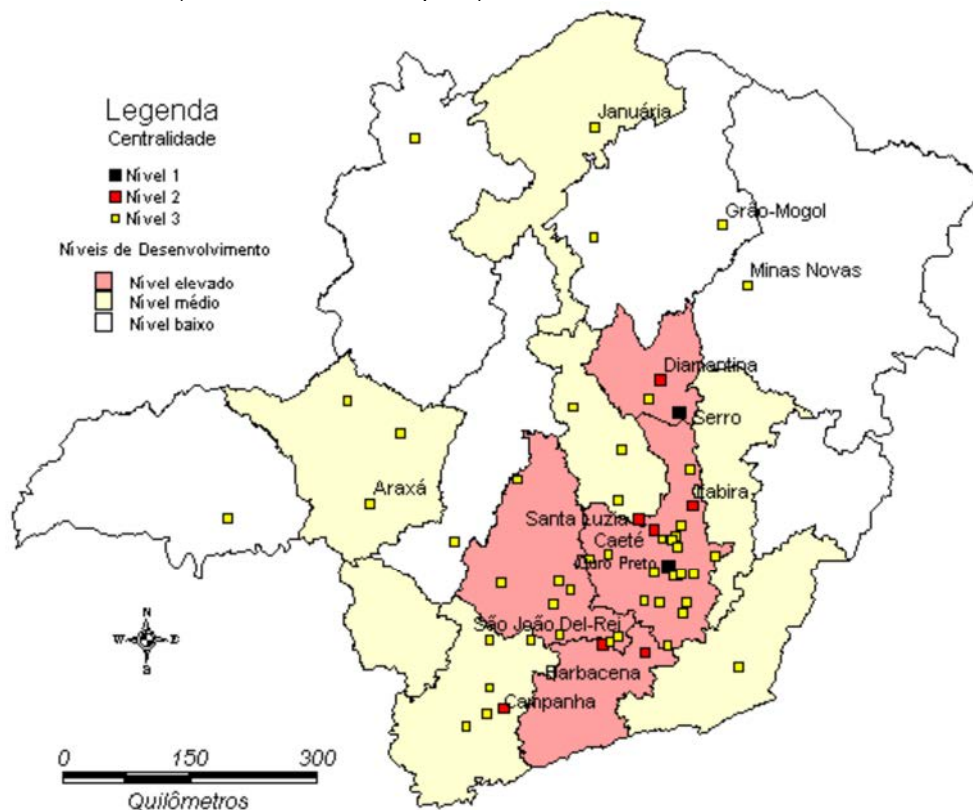


Figura 7 - Níveis de centralidade e desenvolvimento. Minas Gerais, em 1831-40.  
Fonte: Rodarte (1999, p. 93).

As afirmações de Fernandes (2005) são corroboradas pelo memorialista Joaquim Felício dos Santos (1868), que descreveu as repercussões do dinamismo econômico de Diamantina em seu espaço regional de influência, como sugere o relatório da Junta Diamantina, enviado ao presidente da província em 1840:

Cumprir observar que além da numerosa população, que tira sua subsistência imediatamente da mineração, um número muito mais considerável a obtem indiretamente. Sem fallar na classe do comércio, que põe em giro n'este paíz avultada somma de capitaes, a agricultura não tem outro fiador, que não seja a mineração; e o município de Diamantina consome além de seus próprios productos agricolas, o excesso de producção que superabunda no município da cidade do Serro, habitado por mais de cem mil almas, e consideraveis exportações de outros municipios limitofes, como os de Formigas [Montes Claros], Curvello e Minas Novas. (SANTOS, 1868, p. 425).

A região de Diamantina apresenta sobremaneira restrições às atividades agropecuárias<sup>9</sup>, uma vez que o quartzito, embasamento rochoso predominante do Supergrupo Espinhaço, está geralmente associado a solos rasos e pouco desenvolvidos (neossolos e cambissolos). Nesse sentido, Diamantina sempre dependeu de regiões complementares para o seu abastecimento, sendo que o Vale do Jequitinhonha adquiriu crescente importância durante o século XIX, principalmente após a diminuição do controle da Coroa Portuguesa e o recuo dos índios botocudos que dominavam a região a leste do Espinhaço, no embasamento cristalino coberto pela Mata Atlântica (NUNES, 2001).

A abertura do Rio Jequitinhonha para a navegação contribuiu para a expansão da frente agropecuária para além do médio vale, associada ao surgimento de novos centros urbanos no seu baixo curso, durante o século XIX. Segundo Velloso e Matos (1998), houve uma consolidação da rede urbana preexistente, que articulava Diamantina à Minas Novas e à via da Bahia, além do surgimento de outra que incorporou as novas centralidades que surgiram à jusante de Araçuaí. Diversas fazendas, capelas e povoados já existentes em pontos estratégicos se destacaram hierarquicamente e assumiram a condição de lugares urbanos. Diamantina manteve a sua posição privilegiada, uma vez que, com o desenvolvimento econômico de São Paulo e Rio de Janeiro<sup>10</sup>, figurou como uma das melhores alternativas de passagem das tropas que levavam víveres do Vale do Jequitinhonha para o sul, principalmente algodão, tabaco e gado.

No final do Império e no início da República, Diamantina projetava-se sobre as vastas regiões do Norte mineiro, devido à sua condição de um dos mais importantes centros urbanos de Minas Gerais. Entre as décadas de 1890 e 1910, Diamantina compunha com Ouro Preto, Juiz de Fora, Barbacena, São João Del Rei, Uberaba e Belo Horizonte a lista dos poucos pólos que galvanizavam a vida urbana, política e cultural nas terras mineiras (MARTINS, 2008, p. 02).

A posição de Diamantina na rede urbana mineira, na virada do século XX, possibilitou alternativas econômicas à exploração do diamante, que experimentava uma forte crise gerada pela concorrência Sul Africana desde a década de 1870<sup>11</sup> (MARTINS, 2004). Apesar da crise, a população de Diamantina continuou crescendo, passando de 19.910, em 1872, a 31.048 habitantes em 1900 (SOUZA, 1993), em parte explicado pelo processo de industrialização iniciado na cidade.

Havia uma grande disponibilidade de algodão cultivado no Norte de Minas, comercializado a baixos preços, tendo em vista que a sua exportação ficou comprometida com a retomada da produção norte americana, após o fim da guerra de secessão (MOREIRA; SANTOS, 1994). De porte razoável, o mercado mineiro demandava tecidos que deviam ser importados, ocasionando um alto custo de transporte, estimado elevar entre 15 e 20% o valor dos produtos (MARTINS, 2008). Assim, a elite diamantinense, detentora de capital acumulado nas décadas anteriores por meio das atividades de garimpo, teve condições de investir em indústrias têxteis<sup>12</sup>. A abolição do regime

<sup>9</sup> De acordo com Carneiro et al. (2004) o Alto Vale do Jequitinhonha apresenta baixa aptidão agrícola, com terras de maior relevância para a preservação da fauna e da flora, ao contrário do Médio e Baixo Vale.

<sup>10</sup> O sudeste brasileiro ganhou crescente importância a partir do século XVIII, com a transferência da sede do governo de Salvador para o Rio de Janeiro (1763), e no século XIX com a vinda da família real portuguesa (1808), além do desenvolvimento da atividade cafeeira no Sul de Minas e, principalmente, em São Paulo (PRADO JÚNIOR, 2004).

<sup>11</sup> Segundo Fernandes (2005), com a guerra Franco-Prussiana na década de 1870 houve, também, uma importante queda na demanda por pedras preciosas, com a desestabilização de um dos maiores mercados consumidores, o francês.

<sup>12</sup> Instalada em 1876 pela Santos & Cia Ltda., a fábrica de Biribiri contava com a participação acionária do bispo de Diamantina, Dom João, sendo um modelo seguido por várias outras fábricas instaladas na região (FERNANDES, 2005). Em 1908, empregava 140 operários e possuía tinturaria e fornos para fundição de bronze e ferro, somando um capital de 600 contos de réis (MARTINS, 2000). Em 1893, foram iniciadas as

escravocrata coincidiu com esse período, abrindo o caminho para a livre mão de obra assalariada se inserir no regime de produção industrial (VELLOSO; MATOS, 1998).

Porém, essas indústrias prosperaram por pouco tempo. Segundo Martins (2008, p. 17), “Diamantina experimentou apenas um breve surto industrial alimentado pela ousadia dos Mata Machado, dos Felício dos Santos, dos Neves, dos Alves e dos Mota, nomes de empreendedores exaltados (...)”. A água necessária para as rodas energizarem os teares era insuficiente no período de estiagem, além do suprimento de algodão advindo do norte mineiro não ser perene, de modo que a produção sofria constantes interrupções. O estabelecimento do eixo industrial no sudeste também se configurou como uma concorrência difícil de ser superada pela incipiente indústria diamantinense, distante dos grandes mercados e com precário acesso viário. Situações adversas que foram amenizadas graças aos investimentos públicos que foram canalizados pela influência política da capital dos diamantes.

Diamantina possuía longa tradição em contar com representantes políticos, tanto no período Imperial quanto na República, uma vez que sediava eleições<sup>13</sup>. No início do século XX, os líderes políticos diamantinenses encamparam como ações prioritárias a abertura de estradas de rodagem no Vale do Jequitinhonha e o estabelecimento de uma ligação com a rede ferroviária que se expandia. A influência política de Diamantina também foi fundamental para que a cidade atraísse órgãos públicos estaduais e federais, mantendo-a na condição de polo do Norte de Minas<sup>14</sup> (MARTINS, 2000).

A virada do século XX também foi marcada por novas tecnologias empregadas na extração do diamante pelas grandes companhias estrangeiras. Segundo Machado Filho (1980), em 1897, a *Compagnie de Boa Vista Societé Anonime* possuía uma hidrelétrica no córrego Junta-Junta<sup>15</sup>, de maneira a poder lançar água pressurizada nos solos. Assim, separava o diamante nas grandes caixas de decantação, que recebiam o material particulado erodido artificialmente pelos jatos d’água. Muitas outras empresas atuavam, com técnicas similares, nos arredores de Diamantina, de maneira que, em 1909, foram contabilizadas quinze, sendo a maioria norte-americana (MARTINS, 2000).

Após reformulações nos projetos iniciais, Diamantina foi incluída como ponto terminal da ferrovia Vitória a Minas (MONTE-MÓR et al., 1997), iniciada em 1903. Os trilhos atingiram Minas Gerais em 1907, mas foram alcançar Diamantina somente em 1914, de modo que a responsabilidade do trecho de Curalinho a Diamantina (148 km) passou a ser da Central do Brasil (BATISTA et al., 2012). Esta, posteriormente, expandiu seus trilhos de Buenópolis a Montes Claros. Para Moraes (2012, p. 07), o sistema ferroviário “chegou a gerar alguns impactos, trazendo novidades, propiciando

---

atividades da fábrica Perpétua, da Oliveira Neves & Companhia, sediada em Diamantina. Outras fábricas também surgiram nos distritos do município diamantífero, como a Fábrica Santa Bárbara (Curimataí) da Matta Machado Moreira & Companhia, em 1886, e a fábrica São Roberto (Gouveia) da Alves, Ribas, Ribeiro & Companhia, em 1888 (FERNANDES, 2005).

<sup>13</sup> “Na primeira República, a cidade comandava a sexta circunscrição (eleições estaduais) e o nono distrito (eleições federais). Por esta razão, Diamantina dirigia a escolha de seis deputados estaduais, compondo boa parte da representação norte-mineira na Assembléia Estadual. No plano das eleições federais, todo o Norte de Minas era comandado por apenas dois distritos: o de Diamantina (9.º) e o de Montes Claros (11.º). Por conseguinte, os diamantinenses acostumaram-se a contar sempre com representantes na Câmara Federal.” (MARTINS, 2008, p. 02-03).

<sup>14</sup> Sede de Comarca criada em 1873, Diamantina sediava diversos órgãos públicos, como o 3º Batalhão de Polícia, a Repartição dos Telégrafos, a Subadministração dos Correios e as Coletorias Federal e Estadual. Além destes, a cidade ainda contava com variados serviços e equipamentos de alcance regional, a exemplo a sede da Arquidiocese, instalada em 1864, além do Seminário Episcopal e o Colégio Nossa Senhora das Dores, ambos criados na década de 1850 e 1860, respectivamente. Na virada do século XX, havia o Hospital de Alienados, a Santa Casa de Caridade de Santa Izabel e o Hospital de Nossa Senhora da Saúde (MARTINS, 2000).

<sup>15</sup> O córrego Junta-Junta é formado pelos córregos da Prata, da Palha e Ponte Quebrada, sendo um importante afluente do Ribeirão do Inferno que, por sua vez, deságua no Jequitinhonha.

mobilidades, incrementando o comércio e condicionando a ocupação, sobretudo no vetor constituído pela implantação das estações”.

Conforme se pode observar na Figura 8, a malha ferroviária proporcionou uma importante articulação inter-regional, apesar de ter sido instalada no território de maneira não uniforme, com uma densidade e capilaridade muito maior no sudeste. Assim, os espaços intersticiais dessa malha foram muito mais vastos na região norte e, logo, a estação terminal de Diamantina se tornou uma referência para muitas outras cidades, especialmente para aquelas situadas no Vale do Jequitinhonha. De acordo com Martins (2000, p. 292) “os grandes comerciantes da cidade saudaram o fato, considerando-o a consolidação definitiva de Diamantina como “boca do sertão” e entreposto comercial do nordeste mineiro”.

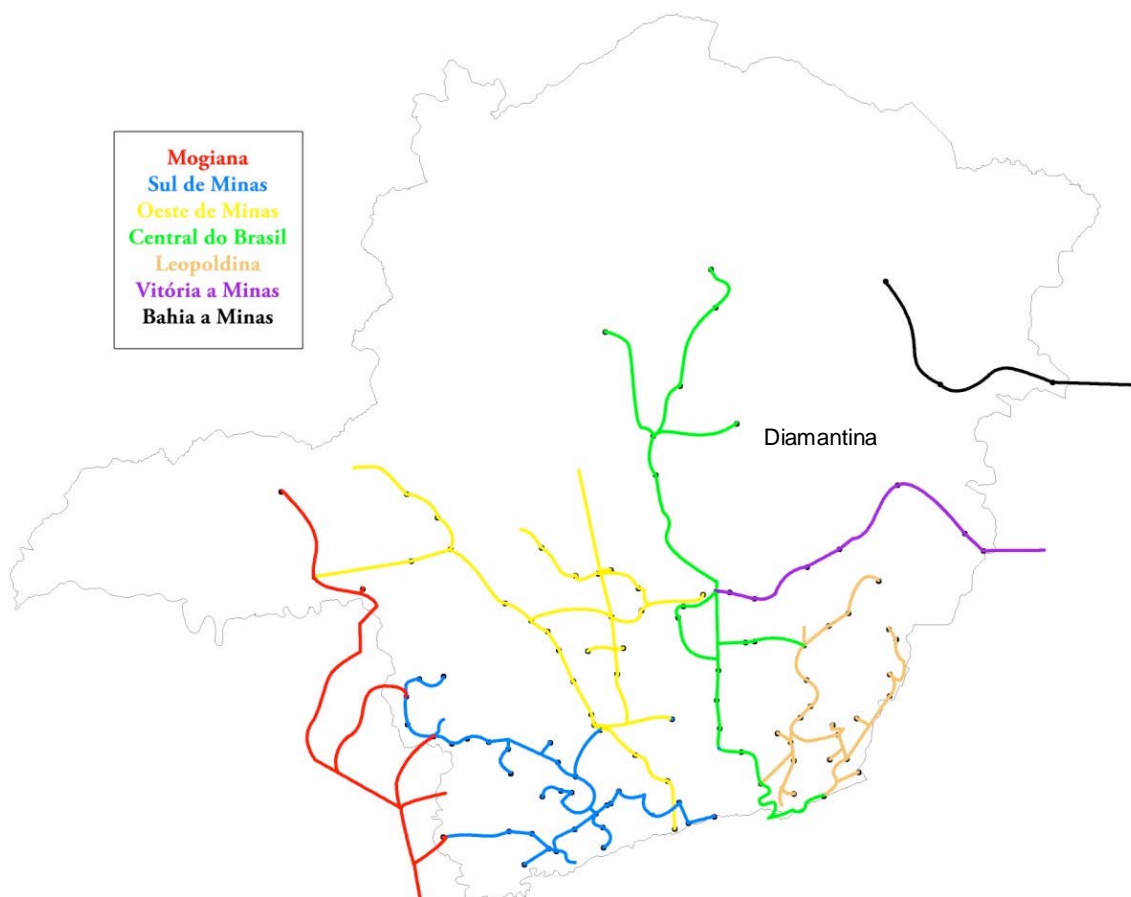


Figura 8 - Malha ferroviária mineira discriminada por companhias, 1940.  
Fonte: Batista et al. (2012, p. 34).

Concomitantes ao período industrial e à expansão ferroviária, na primeira metade do século XX, as tropas de muares se mantiveram como o principal meio de comunicação para a maior parte das cidades do nordeste mineiro. Destarte, Diamantina representava um meio de ligação, ou *relais*, entre as extensas regiões esparsamente povoadas do nordeste e as regiões com economias mais dinâmicas do sudeste. Cotidianamente, Diamantina recebia tropas oriundas de todas as regiões do Vale do Jequitinhonha, com destaque para o seu alto e médio curso.

Na cidade, eram bastante frequentes tropeiros de Capelinha, do Serro, Rio Vermelho, Serra Azul de Minas, Santo Antônio do Itambé e localidades vizinhas. As tropas da região de Araçuaí e Minas Novas eram bastante regulares. Menos comuns, mas relativamente presentes, eram as tropas do Norte de Minas:

chegavam de Engenheiro Dolabela, de Bocaiúva e até de Montes Claros. (MARTINS, 2010, p. 171).

O Mercado Velho, antiga Intendência do Lage (SOUZA, 1993), era um dos espaços de maior vitalidade econômica da sede de Diamantina, pois recebia as mercadorias de todas as tropas que percorriam os árduos caminhos das chapadas e dos grotões do nordeste mineiro. O paulatino desaparecimento das tropas ocorreu somente com a expansão das rodovias e a introdução dos veículos automotivos. Estas transformações redefiniram boa parte da rede urbana do Vale do Jequitinhonha. A ocupação dessa região havia ocorrido de maneira vagarosa ao longo do século XIX e início do século XX, com a fronteira agrícola se expandindo lentamente<sup>16</sup> em direção ao Baixo Vale e sobre parte do Vale do Mucurí. A partir da abertura das estradas de rodagem, houve um novo dinamismo acompanhado por movimentos migratórios para as novas regiões servidas, principalmente, de pessoas oriundas de outras partes do território mineiro e do estado baiano, o que engendrou um processo de emancipação de vários municípios (NUNES, 2001).

Assim, a abertura da Rio-Bahia (BR-116), na década de 1940 (SANTIAGO, 2009), forneceu melhor alternativa de articulação dos núcleos urbanos do médio e baixo Jequitinhonha com a capital, Belo Horizonte, ao mesmo tempo em que consolidou Teófilo Otoni como polo desses núcleos (VELLOSO; MATOS, 1998). A rede urbana do nordeste mineiro passou a ter um vetor mais dinâmico no eixo da BR 116 e deixou de depender demasiadamente de Diamantina para a sua tessitura com o sudeste. Ao longo do século XX, Diamantina também perdeu continuamente a sua importância para os municípios e localidades do norte mineiro, à medida que Montes Claros se desenvolveu e tornou-se polarizador desta região setentrional (PEREIRA, 2007).

Os principais investimentos mineiros em infraestrutura foram concentrados em outras regiões, como a região central, com o processo de industrialização da região metropolitana de Belo Horizonte, centro metalúrgico e especializado em bens intermediários, além de outras regiões industriais, como o Vale do Aço (Ipatinga, Timóteo, Coronel Fabriciano e Santana do Paraíso) e o polo de ferro-gusa (Sete Lagoas). O governo Kubitschek ampliou consideravelmente a malha rodoviária, especialmente com a melhoria dos acessos à capital do estado e suas adjacências.

Assim, de acordo com Martins (2000, p. 302), “as indústrias de Diamantina não resistiram à concorrência dos produtos importados por meio das rodovias”. Deslocados dos principais eixos econômicos, a partir de meados do século XX, “Diamantina e o Vale do Jequitinhonha, como segmentos inseridos em uma mesma geopolítica em Minas Gerais, passaram a ser conhecidos como periferia deprimida e estagnada economicamente” (NUNES, 2001, p. 55). Como uma área menos dinâmica, a região do Jequitinhonha apresentou uma constante desaceleração do seu crescimento demográfico, às vezes tendo exibido crescimento negativo (1920-1940) com as emigrações, e sempre a taxas inferiores à média do estado, acarretando em uma perda da sua participação relativa a Minas Gerais (NUNES, 2001).

Se o Alto Jequitinhonha chegou a ser uma das mais importantes áreas de atração de população no século XVIII, por força da extração do diamante e ouro, o Baixo e o Médio Jequitinhonha tornaram-se áreas de imigração no século XIX e primeiras décadas do século XX, quando a expansão da pecuária de corte propiciou a vinda de mineiros de outras regiões, nordestinos e, principalmente baianos. Nas últimas

---

<sup>16</sup> “A sul do médio-baixo Jequitinhonha, a presença de grandes extensões de florestas da Mata Atlântica, onde se localizavam tribos indígenas (Botocudos) constituía ainda um obstáculo de difícil transposição, conquanto já existissem incursões ocupacionais que viriam, a partir da segunda metade do século XIX, desalojar os indígenas, liquidar com a floresta e pulverizar a rede urbana em direção ao que se esboçava ser, em breve, Philadelphia, atual Teófilo Otoni” (VELLOSO; MATOS, 1998, p. 84).

décadas, contudo, essas sub-regiões tornaram-se áreas economicamente estagnadas e expulsoras de população, notadamente o Baixo e Médio Jequitinhonha. (MATOS, 2000, p. 890).

Portanto, durante a segunda metade do século XX, o Vale do Jequitinhonha teve uma dilatação dos seus problemas econômicos e sociais. Estes, que já eram refletidos nas migrações perenes e sazonais<sup>17</sup> para as regiões economicamente aquecidas, também estavam associados à reduzida urbanização e baixa densidade demográfica da região como um todo. Estigmatizada como “região problema” ou “bolsão de pobreza” (SERVILHA, 2012), o Vale foi alvo de uma série de iniciativas governamentais que estimularam as atividades agropecuárias, sobretudo, a cultura do café e a silvicultura do eucalipto (década de 1970), com incentivos fiscais que beneficiaram as grandes empresas rurais em detrimento das pequenas propriedades, deixadas em último plano com programas bem mais modestos (MATOS, 2000).

As transformações estruturais incitadas pela intervenção estatal, ou seja, as tecnologias agrícolas e a concentração fundiária, foram consideradas por Nunes (2001) como uma “modernização conservadora” da região, que não acarretou em ganhos econômicos e sociais para a maior parte dos habitantes. Muitos latifúndios, com monoculturas em larga escala, foram implantados nas chapadas, ou em áreas de recargas de aquíferos. Assim, as comunidades localizadas nos vales e nas baixadas têm sofrido com a paulatina diminuição das vazões médias dos cursos d’água desde a década de 1960 (FERREIRA, 2007); quadro que agravou a situação de estresse hídrico que a região já apresentava, com longos períodos de estiagem e precipitações mal distribuídas.

Segundo Paula e Simões (2006), a segunda metade do século XX foi marcada pela decadência da pecuária na região e a piora das condições de vida da população do Vale do Jequitinhonha. Nesse período, Diamantina manteve-se como referência para muitos municípios dessa região deprimida, uma vez que já sediava equipamentos importantes e ainda recebeu novas instituições, graças à influência do presidente Juscelino Kubitschek na década de 1950, como a Comissão para o Desenvolvimento do Vale do Jequitinhonha (CODEVALE) e a Faculdade de Odontologia de Diamantina (FAOD)<sup>18</sup> (NEVES; RESENDE, 2006). Carvalho e Barbi (1998) evidenciaram que a mesorregião do Jequitinhonha era a menos urbanizada do estado, sem cidades com mais de 20 mil habitantes até a década de 1970, sendo que apenas Diamantina ultrapassou este número na década de 1980.

A segunda metade do século XX também correspondeu ao período em que diversos estudos, que classificaram a hierarquia urbana e a região de influência das cidades, se multiplicaram, conforme exposto a seguir.

## **A POSIÇÃO DE DIAMANTINA NOS ESTUDOS SOBRE A HIERARQUIA URBANA MINEIRA E AS REGIÕES DE INFLUÊNCIA DAS CIDADES**

Conforme se pode observar na Tabela 1, ao longo da segunda metade do século XX, os trabalhos, que atribuíram uma hierarquia às cidades mineira e determinaram as regiões de influência das cidades, se tornaram cada vez mais numerosos. Diamantina foi, assim, comparada com outros centros urbanos, nos mais diversos estudos que contaram

<sup>17</sup> Mendonça (2008) identificou que as migrações sazonais da região do Vale do Jequitinhonha ocorreram intensamente ao longo da segunda metade do século XX, tendo como destino diferentes frentes agrícolas, mas com maior grau para o estado de São Paulo, especialmente a partir da década de 1970, com as demandas da construção civil e das plantações de cana-de-açúcar.

<sup>18</sup> Em 1953 foi criada a Faculdade de Odontologia de Diamantina (FAOD) que, em 1960, passou a se chamar Faculdade Federal de Odontologia de Diamantina (FAFEOD). Em 2002 a FAFEOD transformou-se na FAFEID (Faculdades Federais Integradas de Diamantina) e contava com oito cursos de graduação. Em setembro de 2005, a FAFEID foi transformada em Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM).

com metodologias diferenciadas. A despeito das diferentes classificações que Diamantina obteve, pôde-se identificar, de uma forma geral, que os trabalhos indicaram uma paulatina perda da sua importância regional até o início do século XXI. As primeiras classificações apontam Diamantina como uma cidade que ainda desfrutava do legado da mineração, com uma posição média ou intermediária na rede urbana mineira. Em 1966, o IBGE a classificou como um Centro Sub-regional (IBGE, 2008), de modo que, em 1972, o trabalho do IBGE “Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas” identificou 19 cidades sob a influência de Diamantina, sendo seis<sup>19</sup> sob sua região funcional imediata e as demais abrangidas pelos três centros de 4º Nível a ela subordinados: Capelinha<sup>20</sup>, Serro<sup>21</sup> e Gouveia<sup>22</sup>.

<b>ANO</b>	<b>AUTORES DA PESQUISA</b>	<b>CLASSIFICAÇÃO</b>
1950	Leloup	Centro intermediário
1960	Leloup	Centro de serviços intermediários
1970	IGA	Centro sub-regional
1972	IBGE	Centro de 3º Nível
1982	Amorim Filho, Bueno e Abreu	Cidade média propriamente dita.
1987	IBGE	Centro Sub-Regional
1988	Fundação João Pinheiro	Sexto nível
1993	IBGE	Centralidade Média
1999	Amorim Filho e Abreu	Centro emergente
2001	Sá	21º lugar no ranking de centros emergentes de MG
2007	Amorim Filho, Rigotti e Campos	Centro emergente
2007	IBGE	Centro de Zona A

Tabela 1 – Posição de Diamantina nos estudos sobre a hierarquia urbana de Minas Gerais e das regiões de influência das cidades.

Fonte: Elaborado a partir de Amorim Filho e Arruda (2002), Sá (2001), Amorim Filho, Rigotti e Campos (2007) e IBGE (2008).

Entretanto, após a década de 1980, Diamantina passou a ser classificada por diversos estudos como um Centro Emergente (AMORIM FILHO; ABREU, 1999; SÁ, 2001; AMORIM FILHO et al., 2007). Outros autores, como Alvim (2009), indicaram uma queda da posição de Diamantina entre 1990 e 2000 na rede urbana mineira. A última classificação do IBGE (2008) a considerou como um Centro de Zona A<sup>23</sup>, ou seja,

<sup>19</sup> A influência direta de Diamantina abrangia os municípios de Chapada do Norte, Couto de Magalhães de Minas, Felício dos Santos, Felisberto Caldeira, Monjolos e Senador Modestino Gonçalves.

<sup>20</sup> Capelinha influenciava os municípios de Carbonita, Itamarandiba, Minas Novas e Turmalina.

<sup>21</sup> Serro possuía Rio Vermelho, Santo Antônio do Itambé, Serra Azul de Minas e Alvorada de Minas, como municípios da sua região funcional.

<sup>22</sup> Gouveia estava ligada a Datas e Presidente Kubitschek.

<sup>23</sup> A classificação do IBGE (2008) possui nove categorias: Metrópole (Belo Horizonte), Capital Regional A, Capital Regional B (ex: Montes Claros), Capital Regional C (ex: Teófilo Otoni), Centro SubRegional A (ex: Ponte Nova), Centro Sub Regional B (ex: Conselheiro Lafaiete), Centro de Zona A (ex: Diamantina, Curvelo e Capelinha), Centro de Zona B (ex: Serro) e Centro Local

influenciando apenas 11 outras cidades, sendo que, diretamente, oito<sup>24</sup> e outras duas<sup>25</sup> por intermédio do Serro, Centro de Zona B. A branda perda da importância relativa de Diamantina nesse período deve-se, fundamentalmente, a dois fatores.

Em primeiro lugar, conforme já indicado, outros centros urbanos adquiriram um maior dinamismo econômico no período, a exemplo de Capelinha que, diminuindo a sua dependência em relação à Diamantina, passou a influenciar a sua própria região imediata e estreitou as suas relações com Teófilo Otoni (BATTELLA, 2013). As classificações do IBGE (1972; 2008) explicitaram esta mudança, demonstrando como vários outros centros médios e emergentes<sup>26</sup> se consolidaram na metade norte do estado de Minas Gerais, dividindo a importância de Diamantina. Ao mesmo tempo, também foram reforçadas as centralidades de Montes Claros, Teófilo Otoni e Governador Valadares. Estes centros se configuraram como exceções nos extensos espaços vazios do norte mineiro, quer dizer, espaços desprovidos das condições de infraestrutura observadas no sudeste, a exemplo da desigual oferta de serviços de saúde, identificada por Simões *et al.* (2004). Montes Claros, que se desenvolveu a partir de recursos viabilizados com os programas e projetos governamentais de desenvolvimento, se destacou, nas últimas décadas, econômica, infraestrutural e demograficamente (FRANÇA; SOARES, 2007).

Em segundo lugar, nas décadas de 1980 e 1990, a extração do diamante sofreu outra importante crise, devido às novas tecnologias de extração monopolizadas pelas grandes empresas (NEVES; RESENDE, 2006) e às mudanças dos marcos regulatórios da mineração, com uma maior fiscalização ambiental (MARTINS, 2009). Concomitantemente à estagnação ou esvaziamento demográfico das áreas rurais do Vale do Jequitinhonha, considerado por Veiga (2006) como um “êxodo”, na década de 1990, a região experimentou, de maneira geral, um substancial incremento da sua população urbana, em específico de alguns de seus principais municípios, como Diamantina, Salinas e Almenara (MATOS, 2000) (Tabela 2).

		Ano				
		1970	1980	1991	2000	2010
Brasil	Pop. Urbana	52.097.260	80.437.327	110.990.990	137.925.238	160.934.649
	Pop. Rural	41.037.586	38.573.725	35.834.485	31.947.618	29.821.150
	Pop. Total	<b>93.134.846</b>	<b>119.011.052</b>	<b>146.825.475</b>	<b>169.872.856</b>	<b>190.755.799</b>
Minas Gerais	Pop. Urbana	6.063.298	8.983.371	11.786.893	14.658.502	16.714.976
	Pop. Rural	5.422.365	4.396.734	3.956.259	3.246.631	2.882.354
	Pop. Total	<b>11.485.663</b>	<b>13.380.105</b>	<b>15.743.152</b>	<b>17.905.134</b>	<b>19.597.330</b>
Diamantina	Pop. Urbana	23.829	26.549	34.609	37.774	40.064
	Pop. Rural	10.843	9.376	9.690	6.485	5.816
	Pop. Total	<b>34.672</b>	<b>35.925</b>	<b>44.299</b>	<b>44.259</b>	<b>45.880</b>

Tabela 2 - Dados Populacionais do Brasil, de Minas Gerais e do Município de Diamantina.  
Fonte: Elaborado a partir dos Censos Demográficos do IBGE (1970; 1980; 1991; 2000; 2010).

<sup>24</sup> Congonhas do Norte, Couto de Magalhães de Minas, Datas, Felício dos Santos, São Gonçalo do Rio Preto, Gouveia, Presidente Kubitschek e Senador Modestino Gonçalves.

<sup>25</sup> Alvorada de Minas e Santo Antônio do Itambé.

<sup>26</sup> Segundo o estudo de Sá (2001), que hierarquizou os 80 centros emergentes de Minas Gerais, as mesorregiões Norte de Minas e Jequitinhonha possuem 21 centros emergentes. Nestas duas regiões setentrionais, apenas Pirapora, em sétimo lugar, e Diamantina, na vigésima primeira posição, estão mais bem situadas na classificação geral do estado. Dos oito centros do Jequitinhonha tratados nesse trabalho, cinco estão entre as doze últimas posições gerais em termos hierárquicos (Pedra Azul, Capelinha, Itaobim, Itamarandiba e Jequitinhonha).

Sendo assim, no início do século XXI, Diamantina completou uma inflexão importante em sua economia. Cada vez menos dependente da mineração, a cidade tem contado com uma participação crescente das atividades turísticas e educacionais (NEVES; RESENDE, 2006). O título de patrimônio da humanidade, conferido pela UNESCO, trouxe uma visibilidade ímpar para Diamantina no cenário turístico nacional e internacional (COSTA, 2009). A acelerada expansão da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri foi não menos importante para a economia local. Se, em 2005, a UFVJM possuía oito cursos de graduação e 1.393 alunos, em 2012, já contava com 35 cursos presenciais, de graduação e pós-graduação, e 4.519 alunos. A estas duas importantes atividades são acrescidos vários outros equipamentos e serviços, sediados em Diamantina, que atendem a diversos municípios, dentre os quais se deve ressaltar os serviços de saúde. Com um longo alcance regional, os serviços de saúde sediados em Diamantina estão em constante ampliação para atender uma maior demanda externa, a exemplo do consórcio intermunicipal (CISAJE) e do Núcleo de Reabilitação Nossa Senhora da Saúde, preparados para atenderem 23 e 73 municípios, respectivamente (VARAJÃO; FERNANDES, 2013).

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Este trabalho evidenciou a importância de se estudar o contexto regional das cidades, uma vez que as atividades econômicas de um centro urbano, analisadas isoladamente, pouco esclarecem as complexas configurações espaciais humanas ao longo do tempo. Portanto, o caminho percorrido por esta pesquisa transcendeu os limites administrativos regionais, de maneira que diversos elos inter e intrarregionais foram estabelecidos, conforme cada momento e situação específica, culminando nesta análise geográfica conjuntural sobre a evolução do contexto humano de Diamantina.

A consolidação do Arraial do Tejuco se deve à sua proximidade das jazidas minerais, sendo que foi necessária, para a ocupação humana da região, a superação de adversidades proporcionadas pelas ásperas condições naturais, desfavoráveis aos assentamentos e sobremaneira limitantes para as práticas agropecuárias. À medida que esteve integrada a uma rede de caminhos, intra e inter-regional, para o abastecimento e escoamento da sua produção, Diamantina adquiriu diferentes posições na hierarquia urbana ao longo do tempo. Fortemente embasada na economia mineradora, Diamantina foi uma das maiores centralidades urbanas de Minas Gerais nos séculos XVIII e XIX. No entanto, não obteve o mesmo ritmo de crescimento que outros centros urbanos apresentaram nos períodos posteriores, de maneira que observou uma perda da sua importância relativa nos séculos XIX e, principalmente, XX.

A despeito de um curto período de industrialização, acompanhado pela sua inserção na malha ferroviária brasileira, Diamantina não teve um expressivo crescimento demográfico e econômico. A cidade foi influenciada pela estagnação econômica da sua principal hinterlândia, o Alto e Médio Vale do Jequitinhonha, e experimentou uma perda da sua influência regional, explicado em parte pelo maior dinamismo de outros centros e pelas várias crises da exploração do diamante. Foi graças aos serviços raros, que sedia, que Diamantina ainda se mantém como referência para outros centros adjacentes, conforme indicado pelos estudos sobre as regiões de influência das cidades.

Assim, o atual espaço regional da cidade objeto deste estudo possui uma forma irregular, conseqüente de um legado histórico, ao mesmo tempo limitado por condicionantes naturais e influenciado pela área de atuação de outros centros urbanos médios e superiores. O dinamismo atual de algumas de suas atividades, especialmente, a educação, a saúde e o turismo, sugere a possível futura ampliação do espaço de influência regional de Diamantina, diminuído ao longo do século XX. Em um prognóstico alternativo, acredita-se que, no mínimo, haverá a manutenção da sua área de influência

nos próximos anos, considerando que outros centros também podem crescer nesse entretempo.

## REFERÊNCIAS

- ALVIM, A. M. M. **Análise da rede urbana de Minas Gerais a partir dos fluxos migratórios nos períodos 1986-1991 e 1995-2000**. 2009, 187 f. Tese (Doutorado em Geografia) Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.
- AMORIM FILHO, O. B.; BUENO, M. E. T.; ABREU, J. F. Cidades de porte médio e programa de ações sócio-educativo-culturais para as populações carentes do meio urbano de Minas Gerais. **Boletim de Geografia Teórica**, Rio Claro, v. 12, n. 23/24, p. 33-46, 1982.
- AMORIM FILHO, O. B.; RIGOTTI, J. I. R.; CAMPOS, J. **Os níveis hierárquicos das cidades médias de Minas Gerais**. R.RA'E GA, Editora UFPR, Curitiba, n.13 p.7-18, 2007.
- AMORIM FILHO, O. B.; ABREU, J. F. Ciudades intermédias y tecnópolis potenciales em Minas Gerais - Brasil. **Tiempo y Espacio**, Chillán, Universidad del Bío-Bío, v. 8, n. 9-10, p. 23-32, 2000.
- AMORIM FILHO, O. B.; ARRUDA, M. A. Sistemas Urbanos. In: BANCO DE DESENVOLVIMENTO DE MINAS GERAIS. **Minas Gerais do século XXI: reinterpretando o espaço mineiro**. Belo Horizonte: Rona Editora, 2002. v. 2, cap. 5, p. 185-248.
- ANTONIL, A. J. **Cultura e opulência do Brasil**. 3. ed. Belo Horizonte: Itatiaia, 1982.
- BATISTA, F. A.; BARBOSA, L. S.; MAGALHÃES, M. **Transportes, modernização e formação regional: subsídios a história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940**. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2012. 40 p. (Texto para discussão, 458).
- BATTELLA, W. B. **Os limiares das cidades médias: reflexões a partir da cidade de Teófilo Otoni-MG**. 2013, 228 f. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2013.
- BEAUJEU-GARNIER, J.; CHABOT, G. **Tratado de Geografia Urbana**. Trad. Rosa Ascon e Teresa Juni. Barcelona: 1970. 587 p.
- BOXER, C. R. **A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial**. Trad. de Nair de Lacerda. 3. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.
- BUENO, E. **Náufragos, traficantes e degredados: as primeiras expedições ao Brasil, 1500-1531**. Rio de Janeiro: Objetiva, 1998.
- CARNEIRO, P. A. S.; FONTES, M. P. F.; KER, J. C.; Fontes, R. Análise Espacial de Variáveis Ambientais, Agrícolas e Tecnológicas na Mesorregião do Jequitinhonha, como Suporte ao Planejamento Regional. In: XI Seminário Sobre a Economia Mineira, 2004, Diamantina, **Anais...** Belo Horizonte: CEDEPLAR/FACE/UFMG, 2004.
- CARTER, H. **The Study of Urban Geography**. London: Edward Arnold, 1976. 398p.
- CARVALHO, A. M.; BARBI, F. N. Avaliação espacial e temporal da rede urbana de Minas Gerais no período de 1960 a 1991. **Geonomos**, Belo Horizonte- UFMG, v. 6, n.2, p. 1-15, 1998.
- CHRISTALLER, W. **Central Places in southern Germany**. Trad. Carlishe W. Baskin. Englewood Cliffs: Prentice Hall, 1966. 230p.
- CORRÊA, R. L. **A rede urbana**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1994. 96p.
- COSTA, A. G. Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real para as Minas. In: COSTA, A. G. (org). **Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005. p. 28 a 151.
- COSTA, E. B. **A dialética da construção destrutiva na consagração do Patrimônio Mundial: o caso de Diamantina (MG)**. 2009, 281 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.
- D'ASSUMPCÃO, L. Considerações sobre a formação do espaço urbano setecentista nas Minas. **Revista do departamento de História**, Belo Horizonte, n. 9, p.130-140, 1989.

DEAN, W. **A ferro e fogo**: a história da devastação da Mata Atlântica brasileira. Trad. Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. 484p.

FERNANDES, A. C. **O turíbulo e a chaminé** - A ação do bispado no processo de constituição da modernidade em Diamantina - 1864-1917. 2005, 210 f. Dissertação (Mestrado em História) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2005.

FERREIRA, V. O. **Paisagem, Recursos Hídricos e Desenvolvimento Econômico na Bacia do Rio Jequitinhonha, em Minas Gerais**. 2007, 291 f. Tese (Doutorado em Geografia) Departamento de Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

FLORES, M. O tropeirismo e a economia colonial. In: SANTOS et al. **Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional**. Porto Alegre: EST, 1995.

FONSECA, C. D. Funções, hierarquias e privilégios urbanos: a concessão dos títulos de vila e cidade na capitania de Minas Gerais. **Varia Historia**, Belo Horizonte, n. 29, p. 39-51, jan. de 2003. Disponível em: <<http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00156949>>. Acesso em: 26 de nov. 2013.

FRANÇA, I. S.; SOARES, B. R. O espaço intra-urbano de uma cidade média e suas centralidades: uma análise de Montes Claros no norte de Minas Gerais. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 8, n. 24, p. 75-94, 2007.

FURTADO, J. F. **O livro da capa verde**: o regimento diamantino de 1771 e a vida no distrito diamantino no período da real extração. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2008. 234p.

GEIGER, P. P. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, 1963. 462p.

GEORGE, P. **Geografia Urbana**. Trad. Eni Tenório dos Santos. São Paulo: DIFEL, 1983.

HARTSHORN, T. A. **Interpreting the City**: An Urban Geography. New York: Wiley, 1980. 498 p.

HOLANDA, S. B. **Caminhos e Fronteiras**. 3.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br>>. Acesso em 25 jan. 2014.

\_\_\_\_\_. **Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas**. Rio de Janeiro, 1972. 110p.

\_\_\_\_\_. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro, 2008.

\_\_\_\_\_. **Divisão Regional**. Disponível em:

<[http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/default\\_div\\_int.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/default_div_int.shtm)>. Acesso em: 18 nov. 2013.

LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana**. Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999. 178p.

MACHADO FILHO, A. M. **Arraial do Tijuco, cidade Diamantina**. 3. ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1980. 306p.

MARTINS, M. L. A Presença da fábrica no “Grande Empório do Norte”: surto Industrial em Diamantina entre 1870 E 1930. In: IX Seminário Sobre a Economia Mineira. **Anais...** Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2000.

\_\_\_\_\_. A crise da mineração e os negócios do diamante no Nordeste de Minas, 1870-1910. In: XI Seminário Sobre a Economia Mineira, 2004, Diamantina. **Anais...** Belo Horizonte: CEDEPLAR/FACE/UFMG, 2004.

\_\_\_\_\_. Os Mata Machado de Diamantina: Negócios e política na virada do século XIX para o século XX. In: XIII Seminário Sobre a Economia Mineira, 2008, Diamantina. **Anais...** Belo Horizonte: CEDEPLAR-UFMG, 2008.

\_\_\_\_\_. As mudanças nos marcos regulatórios da mineração diamantífera e as reações dos garimpeiros: o caso da Região do Alto Jequitinhonha. **Geografias** (UFMG), v. 5, p. 37-49, 2009.

\_\_\_\_\_. O comércio de "gêneros do país" no Mercado de Diamantina, Minas Gerais: décadas de 1880 a 1930. **Locus** (UFJF), Juiz de Fora, v. 16, n. 2, p. 157-173, 2010.

MARTINS, M. C. S.; SILVA, H. C. C. Via Bahia: a importação de escravos para Minas Gerais pelo caminho do sertão 1759/1772. In: XI Seminário Sobre a Economia Mineira, 2006, Diamantina, **Anais...** Belo Horizonte: CEDEPLAR-UFMG, 2006.

MARTONI, R. M.; VARAJÃO, G. F. D. C. **Caminhos Opostos**: Turismo nas Estradas Reais de Minas Gerais. Rio de Janeiro: Livre Expressão, 2009. 110 p.

MATOS, R. Populações do Vale do Jequitinhonha e movimentos migratórios. In: IX Seminário Sobre a Economia Mineira, 2000, Diamantina, **Anais...** Belo Horizonte: CEDEPLAR-UFMG, 2000.

MAWE, J. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978. 243p.

MENDONÇA, K. F. C. **Sucessão, formação e migração**: destinos de duas gerações de agricultores familiares do alto Jequitinhonha. 2008, 110 f. Dissertação (Mestrado em Administração) Universidade Federal de Lavras, Lavras, 2008.

MINAS GERAIS. Portal do Governo de Minas Gerais. Conheça Minas. **Regiões de Planejamento**. Disponível em: <<http://www.mg.gov.br/governomg/portal/c/governomg/conheca-minas/geografia/5671-regioes-de-planejamento/69548-as-regioes-de-planejamento/5146/5044>>. Acesso em: 18 nov. 2013.

MONTE MÓR, R. L. M. et al. Ocupação do Território e Estrutura Urbana. In: PAULA, J. A. et al. (Org.). **Biodiversidade, População e Economia**: uma Região de Mata Atlântica. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR/ECMVS, 1997. v. 1, p. 91-153.

MONTE-MÓR, R. L. M. Gênese e Estrutura da Cidade Mineradora. **Texto para Discussão, n. 163**. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 2001. Disponível em: <<http://web.cedeplar.ufmg.br/cedeplar/site/pesquisas/td/TD%20163.pdf>>. Acesso em: 03 de dez. 2013.

MORAES, F. B. **A rede urbana das Minas coloniais**: na urdidura do tempo e do espaço. 2005. vol. I/III. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

\_\_\_\_\_. A rede urbana das Minas Coloniais: potencial turístico das paisagens culturais remanescentes. In: VIII Seminário de história da cidade e do urbanismo, 2004, Niterói. **Anais...** Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2004. v. 8. N. 2 p. 1-11.

MOREIRA, J. A. N.; SANTOS, R. F. **Origem, crescimento e progresso da cotonicultura no Brasil**. Campina Grande: EMBRAPA (Centro Nacional de Pesquisa), 1994. 169 p.

NEVES, C. C.; REZENDE, S. Aspectos sócio-demográficos do município de Diamantina na transição da atividade mineradora para as atividades turística e educacional.. In: XII Seminário Sobre a Economia Mineira, 2006, Diamantina. **Anais...** Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 2006.

NUNES, M. A. **Estruturação e reestruturações territoriais da região do Jequitinhonha em Minas Gerais**. 2001, 206 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2001.

OLIVEIRA, L. D. O Caminho das Tropas. In: SANTOS et al. (org.). **Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004. p.192- 202.

PAULA, M. F. M.; SIMÕES, R. F. Estrutura agropecuária e rede urbana: uma análise multivariada do Vale do Jequitinhonha / Minas Gerais. In: XII Seminário Sobre a Economia Mineira, 2006, Diamantina. **Anais...** Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 2006.

PEREIRA, A. M. **Cidade Média e Região**: o significado de Montes Claros no Norte de Minas Gerais. 2007, 350 f. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2007.

PNUD - PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. Fundação João Pinheiro – FJP. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013**. Dados Brutos. Disponível em:

<<http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/download>>. Acesso em: 28 maio 2014.

PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil contemporâneo**: colônia. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 2004. 390 p.

RIBEIRO, C. R. V. **Espaço-vivo**: as variáveis de um espaço-vivo na cidade de Diamantina, do ponto de vista dos músicos. 2006. 287 f. Tese (Doutorado em Geografia) Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

RODARTE, M. M. S. **O caso das minas que não se esgotaram**: a pertinácia do antigo núcleo central minerador na expansão da malha urbana da Minas Gerais oitocentista. 1999, 179f. Dissertação (Mestrado em Economia) Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1999.

\_\_\_\_\_. **O Trabalho do fogo** - Perfis de domicílios enquanto unidades de produção e reprodução na Minas Gerais Oitocentista. 2008, 365 f. Tese (Doutorado em Demografia) Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.

ROMEIRO, A. A História das Minas entre o Sertão e o Império. In: COSTA, A. G. (org). **Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real**. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2005. p. 206 - 221.

SÁ, P. R. C. **Os Centros Urbanos Emergentes de Minas Gerais**. 2001. 186f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2001.

SAINT-HILAIRE, A. **Viagem pelo Distrito dos Diamantes e litoral do Brasil**. Trad. de Leam de Azeredo Penna. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia. 2004.

SANTIAGO, L. Processo tardio de colonização do Médio e Baixo Jequitinhonha. In: SOUZA, J. V.; HENRIQUES, M. S. (Org.). **Vale do Jequitinhonha**: Formação histórica, populações e movimentos. Belo Horizonte: UFMG/PROEX, 2010. v. 1, p. 71-81.

SANTOS, J. F. **Memórias do Districto Diamantino da Comarca do Serro Frio**. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1868. 438 p.

SANTOS, M. **As estradas reais**: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

SERVILHA, M. M. **O Vale Do Jequitinhonha entre a “di-visão” pela pobreza e sua resignificação pela identificação regional**. 2012, 354f. Tese (Doutorado em Geografia – Ordenamento Territorial e Ambiental) Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

SIMÕES, R. F. et al. Rede urbana da oferta de serviços de saúde: uma análise espacial multivariada para Minas Gerais. In: XI Seminário sobre a Economia Mineira, 2004, Diamantina. **Anais...** Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 2004.

SOUZA, J. M. **Cidade**: Momentos e Processos. Serro e Diamantina na formação do Norte Mineiro no século XIX. São Paulo: ANPOCS Marco Zero, 1993. 265p.

VARAJÃO, G. F. D. C.; FERNANDES, M. L. S. **A rede urbana de Diamantina-MG**: caracterização do seu espaço de relações externas e o papel desempenhado pelo turismo. Relatório Final de Bolsa de Iniciação Científica da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, out. 2013.

VEIGA, J. E. A configuração territorial de Minas Gerais. In: XII Seminário sobre a Economia Mineira, 2006, Diamantina. **Anais...** Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 2006.

VELLOSO, A.; MATOS, R. A rede de cidades do Vale do Jequitinhonha nos séculos XVIII e XIX. **Geonomos**, v. 6, n. 2, p. 73-87, 1998.