

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
BACHARELADO INTERDISCIPLINAR EM CIÊNCIAS HUMANAS

Layza Dos Santos Modesto

**MOBILIDADE URBANA COMO EXPRESSÃO DO DIREITO À CIDADE -
O CASO DE JUIZ DE FORA**

Artigo apresentado ao Bacharelado Interdisciplinar em Ciências Humanas, da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel (Trabalho de Conclusão de Curso). Orientador: Helena Rizzatti Fonseca

Juiz de Fora
2026

DECLARAÇÃO DE AUTORIA PRÓPRIA E AUTORIZAÇÃO DE PUBLICAÇÃO

Eu, **LAYZA DOS SANTOS MODESTO**, acadêmico do Curso de Graduação Bacharelado Interdisciplinar em Ciências Humanas, da Universidade Federal de Juiz de Fora, regularmente matriculado sob o número 202372036, declaro que sou autor do Trabalho de Conclusão de Curso intitulado **MOBILIDADE URBANA COMO EXPRESSÃO DO DIREITO À CIDADE - O CASO DE JUIZ DE FORA**, desenvolvido durante o período de 16/03/2026 a 13/07/2026 sob a orientação de HELENA RIZZATTI FONSECA, ora entregue à UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA (UFJF) como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel, e que o mesmo foi por mim elaborado e integralmente redigido, não tendo sido copiado ou extraído, seja parcial ou integralmente, de forma ilícita de nenhuma fonte além daquelas públicas consultadas e corretamente referenciadas ao longo do trabalho ou daquelas cujos dados resultaram de investigações empíricas por mim realizadas para fins de produção deste trabalho.

Assim, firmo a presente declaração, demonstrando minha plena consciência dos seus efeitos civis, penais e administrativos, e assumindo total responsabilidade caso se configure o crime de plágio ou violação aos direitos autorais.

Desta forma, na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Juiz de Fora a publicar, durante tempo indeterminado, o texto integral da obra acima citada, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação do curso de Bacharelado Interdisciplinar em Ciências Humanas e ou da produção científica brasileira, a partir desta data.

Por ser verdade, firmo a presente.

Juiz de Fora, ____ 13 ____ de ____ Julho ____ de ____ 2026 ____.

LAYZA DOS SANTOS MODESTO

Marcar abaixo, caso se aplique:

Solicito aguardar o período de () 1 ano, ou () 6 meses, a partir da data da entrega deste TCC, antes de publicar este TCC.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu pai, que sacrificou muito de si para que eu pudesse ser.

As minhas irmãs que desde sempre caminham comigo, mesmo quando afastadas.

Aos meus amigos que estão fazendo a graduação ser o momento mais bonito da minha vida com trocas imensuráveis.

A minha melhor amiga, Rebeca, que tem sido um raio de luz em minha vida, agradeço o apoio e a delicadeza.

A minha namorada, Caroline, que passou um ano ouvindo cada ideia de tese que passava pela minha cabeça e me fez acreditar que todas eram mágicas. Não tenho dúvidas de que sem seu carinho e incentivo, não teria chegado tão longe.

Por fim, agradeço também aqueles que infelizmente não poderão ler esse texto, mas que me apoiaram e me incentivaram enquanto o tempo lhes permitiu.

MOBILIDADE URBANA COMO EXPRESSÃO DO DIREITO À CIDADE - O CASO DE JUIZ DE FORA

Layza Dos Santos Modesto¹

RESUMO

O presente trabalho pretende debater a mobilidade urbana na cidade de Juiz de Fora, conforme ela se estabelece no trajeto trabalho-casa e no trajeto casa-entorno. A pesquisa destaca quatro regiões urbanas, sendo: Benfica, Distrito Industrial, Santa Cruz e o centro da cidade, a partir delas foi simulado trajetos trabalho-casa e o trajeto casa-entorno. O texto parte do pressuposto de que apesar do trajeto trabalho-casa, pelo transporte público, ser de baixa qualidade, o trajeto está melhor organizado em relação ao trajeto casa-entorno que está desfavorecido pelas implicações do deslocamento. Nesse sentido, o trabalho buscou analisar os trajetos, suas semelhanças, diferenças, impactos na civilização, relacionando com a mobilidade urbana ofertada pelo município. Para obter resultados, foi utilizado os recursos do Google Maps, além do site da prefeitura municipal que apresenta as linhas de ônibus e seus itinerários. Ao decorrer do trabalho foi percebido que o trajeto casa-trabalho apresenta uma maior estrutura de mobilidade urbana que consegue oferecer mais opções de deslocamentos pelo transporte público, enquanto isso o trajeto casa-entorno, não oferece a mesma condição, percebendo assim, o contraste de mobilidade oferecida pelo município em cada trajeto.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade urbana. Transporte coletivo. Planejamento Urbano.

INTRODUÇÃO

Para começar, a cidade de Juiz de Fora percorreu um longo caminho até se consolidar como um município. Na década de 1830, o povoado de Santo Antônio do Paraibuna iniciou seu desenvolvimento com a inauguração da Estrada União Indústria, que se fez necessária para encurtar a viagem entre a corte e a Província de Minas. Ainda no século XIX, o povoado destacou-se devido à produção cafeeira da região, uma produção ascendente de em média 20% da produção nacional do café, (LAMAS et al., 2003) Nesse sentido, em 1853, o povoado recebeu a nomenclatura de município e então, em 1865 passou a denominar-se Juiz de Fora. Na segunda metade do século XIX, Juiz de Fora já registrava atividades industriais com a abertura da primeira fábrica, e em 1889 a cidade adquire destaque na inauguração da primeira usina hidrelétrica da América do Sul, a usina de Marmelos, que para sua construção atraiu mão de obra de imigrantes alemães. Na sequência, a cidade foi incluída no aprimoramento de cartografias, luz elétrica, e a imigração europeia permitiu o conhecimento de novas culturas e técnicas, tais fatos colocaram Juiz de Fora no parâmetro de uma das cidades mais relevantes de Minas Gerais (AMARAL 2016, p. 75).

De acordo com José Ángel Terán (2013), a mobilidade urbana é definida como a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, segundo ele tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura. Sob essa ótica, pode-se afirmar que Juiz de Fora iniciava seu processo de mobilidade urbana em 15 de novembro de 1881, com a elaboração de bondes movidos a tração animal que eram dedicados ao transporte coletivo. Após vinte e cinco anos, a cidade substituiu o modelo de bonde animal para bondes elétricos, que continuaram a percorrer os trilhos existentes, e em continuidade, na era de 1940, ocorre a instalação do primeiro ônibus urbano da cidade, que traçava a rota de Benfica até Vila Ideal, em virtude da grande demanda sem acesso (SILVEIRA 2018, p.40).

No cenário nacional, a mobilidade urbana, voltada para veículos motorizados, se intensificou na década de 1950 por meio de uma política pública do Estado que priorizou o investimento na indústria automobilística, ocasionando assim, no aumento do uso de veículos motorizados (IPEA, 2011), e na sequência, década de 1960, muitas cidades passaram a apresentar sistemas de mobilidade.

¹ Graduando em Ciências Humanas pela Universidade Federal de Juiz de Fora – UFJF. Artigo apresentado ao Bacharelado Interdisciplinar em Ciências Humanas como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel. Orientador: Helena Rizzatti Fonseca.

Juiz de Fora conta com 567.730 habitantes (IBGE, 2025) e 8 regiões sendo: Norte, Nordeste, Leste, Sudeste, Sul, Oeste, Centro Oeste e Centro. O presente trabalho pretende evidenciar a região Norte da cidade que contempla 16 regiões urbanas e diversos bairros/loteamentos complementares que totalizam

91.967 habitantes (PJF 2000). A região urbana de Benfca é consolidada hoje como um subcentro da cidade, a região abrange os bairros vizinhos, como também cidades vizinhas, como Santos Dumont e Lima Duarte. Além disso, a região vem sendo estimulada ao crescimento pela prefeitura de Juiz de Fora desde o século passado, a Legislação Urbana de 1989, por exemplo, visava explicitamente induzir o crescimento da cidade no sentido norte, outrossim, o poder público utilizou incentivos fiscais para atrair empresas como a Siderúrgica Mendes Júnior e Mercedes-Benz (PAULA 2014, p. 75). Com início na década de 1970 foram implementados diversos ramos fabris nascendo, assim, o Distrito Industrial, ademais loteamentos no entorno de Benfca também surgiram, tais ocorrências foram essenciais para o crescimento da região. Diante deste cenário, pode-se dizer que os bairros da zona norte surgiram em razão dos incentivos da rede municipal. Adicionalmente, a região de Benfca está a aproximadamente 15 quilômetros do centro principal, por conseguinte, desenvolveu uma autonomia própria para atender a população local.

Considerando o desenvolvimento histórico da cidade e da zona norte, existem questionamentos acerca da eficiência do transporte público urbano em relação à mobilidade urbana. Dessa forma, o trabalho se inicia com a hipótese de que a mobilidade urbana de Juiz de Fora demonstra dificuldade ao assegurar aos moradores das regiões trabalhadas o direito ao entorno, via transporte público, quando comparado ao transporte privado. Posteriormente, o trabalho pretende analisar como a mobilidade urbana se comporta nos trajetos casa-trabalho e casa-entorno.

Com a finalidade de avaliar esta hipótese, foi realizada a pesquisa de linhas de ônibus que atendem a cada região urbana e por quais ruas perpassam. Posteriormente, foram feitas simulações digitais para estimar o tempo e a distância dos deslocamentos. As regiões de Benfca, Distrito Industrial e Santa Cruz, foram escolhidas por serem as maiores da zona a ser trabalhada, seguidamente, o centro da cidade foi escolhido por se apresentar como alvo de diversos comércios e corporações. Ainda, a escolha de trabalhar mais de um bairro se tornou necessária para considerar as probabilidades de trajetos, como também comparar os resultados. Em adição, para realizar o trabalho, foi feita uma revisão de bibliografias que adentram os seguintes temas abarcados: a cidade de Juiz de Fora, mobilidade urbana, direito ao entorno, trajeto casa-trabalho, e as regiões a serem desenvolvidas, os bairros Benfca, Santa Cruz, Distrito Industrial e o Centro da cidade.

Adiante, o trabalho irá abordar a mobilidade urbana da zona norte e apresentar dois casos estudados considerando o trajeto casa-entorno e suas especificidades. Em seguida, pretende articular o conceito Direito ao Entorno elaborado pelo geógrafo Milton Santos, visto os dados apresentados, depois irá abordar o trajeto casa-trabalho juntamente com mais dois casos, e então irá pretender tensionar as divergências dos trajetos pesquisados. Por fim, o trabalho será concluído retomando os temas abordados.

MOBILIDADE URBANA

A região urbana de Santa Cruz engloba sete bairros/loteamentos, sendo: Santa Cruz, São Judas Tadeu, Verbo Divino, Jardim dos Alfeneiros, Santa Clara, Morada Nova e São Francisco de Paula. Já a região urbana de Benfca engloba: Benfca, Distrito Industrial, São Damião, Araújo, Ponte Preta, Vila do Sapê, Nova Benfca e Vila Esperança I e II, totalizando oito bairros/loteamentos. As duas regiões juntas ocupam uma área de aproximadamente 1.209 hectares e somam uma população habitacional de 33.625 pessoas (PJF 2000), características que evidenciam sua relevância para a análise das condições de acesso aos equipamentos urbanos e do exercício do direito ao entorno. A fim de analisar as possibilidades de deslocamento dentro dessas regiões, foram traçados, de forma digital, o deslocamento entre casa-trabalho e o deslocamento casa-entorno. Em um primeiro momento, nas tabelas 1 e 2, iremos analisar o deslocamento casa-entorno.

Cabe destacar que todos os casos foram traçados de forma digital via Google Maps, que pode alterar a estimativa de deslocamento conforme a mudança de horário e as condições de trânsito, entretanto, os dados obtidos são capazes de fornecer um parâmetro geral para comparar a acessibilidade entre diferentes meios de transporte.

Tabela 1 - Trajeto na região de Benfica			
De: Avenida Pedro Timponi. Para: Avenida Marginal. Distância: 2,7Km	Deslocamento por ônibus: 37 minutos;	Deslocamento por carro: 6 minutos	Deslocamento a pé: 40 minutos.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Tabela 2 - Trajeto de Benfica à Santa Cruz			
De: Rua Afonso Barra. Para: Rua Major Ivan Figueiredo Distância: 2,7km	Deslocamento por ônibus: 29 minutos.	Deslocamento por carro: 6 minutos	Deslocamento a pé: 40 minutos.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Na tabela 1, o endereço Avenida Pedro Timponi foi escolhido por estar no referencial de uma área residencial, enquanto a Avenida Marginal foi escolhida por corresponder ao endereço de uma escola municipal. O trajeto está incluso em uma área comercial diversa, com dois supermercados de âmbito regional, além de pontos comerciais locais que oferecem serviços básicos, como drogarias, hortifruti e restaurantes. Na tabela 2, a Rua Afonso Barra foi selecionada por estar localizada em uma área predominantemente residencial se igualando a Rua Major Ivan Figueiredo, que contempla diversos domicílios, além de apresentar estabelecimentos ao seu redor. Desse modo, os dois trajetos conseguem ser usados como representação das necessidades dos visitantes, mas principalmente dos moradores locais, visto que abrangem áreas comerciais, áreas de lazer e corporações diversas. Destaca-se, por exemplo, a praça de São Judas Tadeus que está localizada na rua Major Ivan Figueiredo, além dos locais educacionais no espaçamento entre a Avenida Pedro Timponi e a Avenida Marginal, além de várias residências. De acordo com os resultados, é notável que nos dois casos o menor tempo de deslocamento se encontra no transporte individual, além do mais, em algumas simulações de horários diferentes o cidadão está sujeito a necessitar de baldeação de uma linha a outra, caminhada a pé após o uso do transporte, e em alguns casos, as duas opções. Isso ocorre pela jornada de cada linha. Por exemplo, a linha 727 - Bairro Araújo, a única que circula pela rua Afonso Barra, exerce o percurso no sentido de ida ao centro, a cada duas horas em dias úteis, no sábado, domingo e feriados, varia entre duas e três horas. O cenário da linha saindo do centro é praticamente idêntico. Os moradores do bairro Araújo que pretendem circular de uma região a outra, se deparam com o longo tempo no transporte público, além disso, podem precisar fazer parte do trajeto a pé por causa da ausência da linha. Por isso, é possível identificar que o uso de transporte público dificulta a jornada do usuário, limitando-o ao acesso à educação, lazer, pontos comerciais e, em determinadas situações, aos serviços públicos essenciais, enquanto isso, o indivíduo que consegue utilizar o transporte individual não conhece tal dificuldade.

DIREITO AO ENTORNO

O geógrafo Milton Santos em sua obra 'O Espaço do cidadão' (2007) realiza uma discussão sobre o cidadão e o espaço sob uma ótica do desenvolvimento econômico brasileiro, no tópico 'Modernização Capitalista, Terra e Migrações' ele escreve::

'Mas as migrações brasileiras, vistas pelo ângulo da sua causa, são verdadeiras migrações forçadas, provocadas pelo fato de que o jogo do mercado não encontra qualquer contrapeso nos direitos dos cidadãos. São, freqüentemente, também migrações ligadas ao consumo e à inacessibilidade a bens e serviços essenciais.'(Santos, 2007, p. 60)

Conforme essa citação é possível perceber que o autor argumenta que as migrações brasileiras se tornam necessárias à medida que o cidadão se afasta dos serviços essenciais, tal distanciamento pode ocorrer por diversos motivos. Como foi visto, o cenário das tabelas 1 e 2, o afastamento na região urbana de Benfica e Santa Cruz ocorre devido a infraestrutura para mobilidade da zona norte da cidade de Juiz de Fora que não oferece uma mobilidade urbana favorável, no transporte coletivo, para seus usuários.

A mobilidade urbana constitui um dos principais elementos do direito ao entorno, uma vez que a existência de equipamentos públicos ou privados próximos da residência não garante, por si só, sua fruição. Dessa forma, o direito ao entorno não se limita à existência física de equipamentos urbanos próximos à residência. Seu exercício depende da possibilidade concreta de alcançá-los em tempo razoável, mediante um sistema de mobilidade acessível, eficiente e compatível com as necessidades da população. É evidente que o habitante dos casos 1 e 2 têm dificuldades em circular pelo seu entorno, existem limitações de itinerários quando se trata do transporte público, limitação socioeconômica, quando pensado no transporte individual, além da limitação na caminhada, que pode não ser uma opção pela distância a ser percorrida. Diante disso, o debate sobre a mobilidade urbana sob o tópico direito ao entorno, se torna pertinente, visto a exemplificação que a região de Santa Cruz e Benfica nos oferece.

TRAJETO CASA-TRABALHO

Neste item será exposto, nas tabelas 3 e 4, para análise a região de Benfica e Santa Cruz sob outra ótica, elas serão trabalhadas junto a outras duas regiões: o Distrito Industrial (DI) e o Centro de Juiz de Fora. O bairro DI, como já dito, teve sua origem devido aos investimentos municipais e posteriormente teve a instalação de indústrias de diversos ramos, como: colchões, indústria de remédios e fabricação de estruturas metálicas (PAULA 2014, p. 117). Enquanto isso, o Centro de Juiz de Fora é uma área chamativa para a produção trabalhista que envolve múltiplos ramos. Sob esse ponto de vista, as duas regiões foram selecionadas para traçar o caminho casa-trabalho, sendo articuladas com os pontos já experimentados anteriormente.

Como é possível visualizar na tabela 3 foi simulado como ponto de partida a Avenida Pedro Timponi e como ponto final a Avenida Getúlio Vargas, ou seja, neste momento foi analisado o percurso entre a região de Benfica e o centro de Juiz de Fora. Em seguida, na tabela 4, foi simulado como ponto de partida a Rua Major Ivan Figueiredo e como ponto final a Avenida Antônio Simão Firjam, sendo assim, neste contexto foi realizado o percurso entre a região de Santa Cruz e o Distrito Industrial.

Tabela 3 - Trajeto Benfica ao Centro do município		
De: Avenida Pedro Timponi. Para: Avenida Getúlio Vargas. Distância: 14,4km	Deslocamento por ônibus: 49 minutos.	Deslocamento por carro: 27 minutos

Fonte: Elaborado pelo autor.

Tabela 4 - Trajeto Santa Cruz à Distrito Industrial		
De: Rua Major Ivan Figueiredo	Deslocamento por ônibus: 20 minutos.	Deslocamento por carro: 8 minutos
Para: Avenida Antônio Simão Firjam		
Distância: 4,0 km		

Fonte: Elaborado pelo autor.

De acordo com os dados apresentados, é notório que o tempo de deslocamento de ônibus é superior ao deslocamento de carro em ambas situações, semelhante aos trajetos de casa-entorno, apresentados nas tabelas 1 e 2, entretanto, no trajeto casa-trabalho, constata-se uma maior quantidade de linhas de ônibus oferecidas, como por exemplo no trajeto da tabela 3. Neste, existem as linhas 755 - Zona Norte / UFJF / CAS, 757 - Benfica / Jardim Bom Jesus, 717 - Benfica e a linha 766 -Zona Norte / Av. Rio Branco, no caso de não realização de baldeação e/ou caminhadas. Já na tabela 4 o cenário é praticamente idêntico, mais linhas são oferecidas, sem a necessidade de baldeações e/ou caminhadas. Nesse sentido, os resultados sugerem que a oferta de transporte coletivo é superior nos deslocamentos casa-trabalho do que nos deslocamentos casa-entorno.

Ainda que a mobilidade aparente ser mais eficaz quando pensada no trajeto casa-trabalho, é importante ressaltar que ainda é uma mobilidade de menor qualidade, pois permanece com limitações em relação ao tempo de deslocamento.

Os resultados da pesquisa, juntamente com a análise teórica, sugerem que o Estado prioriza investimentos em infraestrutura (como vias expressas e sistemas de fluidez), facilitando a logística corporativa. A zona norte de Juiz de Fora é um exemplo claro deste modelo de desenvolvimento urbano, visto que seu nascimento se deu desta maneira. Em contrapartida, observa-se que o Estado não faz o mesmo investimento para o deslocamento do cidadão no seu entorno, de modo que o cidadão encontra maior facilidade para acessar o trabalho, enquanto os deslocamentos destinados ao acesso ao entorno urbano permanecem menos favorecidos, dificultando o acesso da população aos equipamentos públicos. A forma como a cidade é geograficamente organizada nos mostra como o espaço geográfico é um fator ativo e de como os serviços serão postos e como os grupos sociais irão utilizá-los (SANTOS, 2009 p. 99). Diante disso e os dados expostos, torna-se plausível discutir que a mobilidade urbana não é distribuída de maneira neutra, mas estruturada conforme as prioridades do planejamento urbano, privilegiando determinados fluxos em detrimento de outros.

Diante dos casos apresentados, é possível perceber que os moradores das zonas trabalhadas sofrem limitações no acesso aos serviços básicos oferecidos em seu entorno, como saúde e educação, enquanto o planejamento urbano concentra investimentos em infraestruturas de mobilidade que atendem, sobretudo, aos interesses das grandes corporações e à circulação de mercadorias. Desse modo, existe uma contribuição para as desigualdades socioespaciais, que como consequência, perpetua a segregação urbana e exclusão social.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No início deste trabalho, é realizada uma breve introdução sobre o surgimento da mobilidade urbana da cidade de Juiz de Fora, como também o surgimento do povoamento da zona norte, especificando a região urbana de Benfica. Posteriormente, foi levantada a hipótese de que a mobilidade urbana de Juiz de Fora apresentava algumas falhas na garantia do direito ao entorno na região de Benfica e Santa Cruz. Conforme a pesquisa se encaminhou, foi possível perceber que a hipótese se comprova, os moradores dos perímetros trabalhados estão desfavorecidos, no direito ao entorno, devido à mobilidade urbana que apresenta mais

facilidade para o transporte individual, em contrapartida demonstra limitações para o deslocamento por meio do transporte coletivo. Além disso, o trabalho buscou analisar o trajeto casa-trabalho e diante disso, realizou comparações acerca das diferenças de mobilidade oferecida nos trajetos casa-trabalho e casa-entorno. A análise evidenciou através dos dados obtidos, apresentados nas tabelas presentes, que o desfavorecimento pode limitar os moradores no seu direito ao entorno e enfatiza que isso gera limitações aos acessos básicos e essenciais. Também enfatizou que existe um planejamento urbano que favorece a logística trabalhista, mostrando, assim, que existem vantagens sobre um trajeto e desvantagens sobre o outro. Em suma, o presente trabalho introduziu a cidade de Juiz de Fora e as regiões trabalhadas, levantou hipóteses, que posteriormente foram comprovadas e articulou os dados de acordo com as pesquisas bibliográficas.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, Yuri Amaral. **Espaço, História e cidade: Uma abordagem geográfica do processo urbano de Juiz de Fora na última década do século XIX**. Orientador: Júlio César Gabrich Ambrozio. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/handle/ufjf/3611>. Acesso em 07 de maio de 2026

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo demográfico de 2025. Acesso em 16 jun. 2026.

IPEA. **Infraestrutura Social e Urbana no Brasil subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas pública: A mobilidade urbana no Brasil**. IPEA. Brasília. 2011. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/c0f6fcfb-b405-4079-abc5-e523852fab76/content>. Acesso em: 16 jun. 2026

LAMAS, Gaudereto Fernando; SARAIIVA, F. Luiz; ALMICO, S. Rita de Cássia. **A Zona da Mata Mineira: Subsídios para uma Historiografia**. Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas [Proceedings of the 5th Brazilian Congress of Economic History and the 6th International Co. 2003

PAULA, Ana Raphaela Pereira. **DESCENTRALIZAÇÃO INTRAURBANA EM JUIZ DE FORA: Surgimento e consolidação do subcentro de Benfica**. Orientador: Professor Dr. Luís Angelo dos Santos Aracri. 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/handle/ufjf/4093>. Acesso em: 07 de maio de 2026

PJF. Portal de Juiz de Fora. Mapas da cidade. Acesso em 27 abril. 2026. https://www.pjf.mg.gov.br/institucional/cidade/mapas/mapa_norte.php

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. 7. ed. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo; 2007.

SANTOS, Milton. **Metrópole Corporativa Fragmentada**. 2. ed. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo; 2009. 129 p.

SILVEIRA, Fábio Jacob da. **Mobilidade Urbana em Juiz de Fora/MG**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) Departamento de Geociências - Instituto de Ciências Humanas – Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 2018. 114 f.

TERÁN, José Ángel. **Mobilidade Urbana Sustentável**. São Paulo. Scortecci; 2013