MOBILIDADE URBANA EM COMENDADOR SOARES: REFLEXÕES A PARTIR DAS EXPERIÊNCIAIS DE CURITIBA E BOGOTÁ

URBAN MOBILITY IN COMENDADOR SOARES: REFLECTIONS BASED ON THE EXPERIENCES OF CURITIBA AND BOGOTÁ

Yasmim de Melo Silva dos Santos.

Arquiteta e Urbanista | yasmimmelo.arq@gmail.com | PMNI | Nova Iguaçu, Brasil.

Resumo:
O crescimento acelerado dos centros urbanos tem ampliado os desafios relacionados à mobilidade, acessibilidade e caminhabilidade, exigindo soluções que conciliem a eficiência da infraestrutura urbana com a perspectiva de maior inclusão socioespacial e, assim, garantir a desejada sustentabilidade ambiental. Diante disso, o presente artigo objetiva analisar o papel das redes de transporte público como elementos fundamentais para a promoção de uma mobilidade urbana mais equitativa e resiliente. A pesquisa teve como objeto de estudo a estação ferroviária de Comendador Soares e seu entorno, localizada na cidade de Nova Iguaçu, na Baixada Fluminense, estado do Rio de Janeiro. Neste estudo, adotou-se uma abordagem qualitativa, incluindo revisão bibliográfica e breve exposição relativa aos casos de Curitiba e Bogotá, que demonstram como investimentos em infraestrutura, eletrificação, gestão inteligente e políticas integradas são fundamentais para o sucesso da mobilidade urbana. Conclui-se que fortalecer o transporte público sustentável é crucial para a redução da dependência do automóvel, a mitigação dos impactos ambientais e a melhoria da qualidade de vida urbana, especialmente em áreas periféricas e vulneráveis.

Palavras-chave:
Mobilidade urbana; Integração de modais; Inclusão socioespacial; Sustentabilidade ambiental.

Abstract:
The rapid growth of urban centers has intensified challenges related to mobility, accessibility, and walkability, requiring solutions that balance the efficiency of urban infrastructure with a greater degree of socio-spatial inclusion, thereby ensuring the desired environmental sustainability. In this context, the present article aims to analyze the role of public transportation networks as key elements in promoting a more equitable and resilient urban mobility system. The research focused on the Comendador Soares railway station and its surroundings, located in the city of Nova Iguaçu, in the Baixada Fluminense region of the state of Rio de Janeiro. This study adopted a qualitative approach, including a literature review and a brief discussion of the cases of Curitiba and Bogotá, which demonstrate how investments in infrastructure, fleet electrification, smart management, and integrated public policies are essential to the success of urban mobility systems. The study concludes that strengthening sustainable public transport is crucial to reducing automobile dependence, mitigating environmental impacts, and improving urban quality of life, especially in peripheral and vulnerable áreas.

Keywords:
Urban mobility; Modal integration; Socio-spatial inclusion; Environmental sustainability.

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana, enquanto prática social e necessidade humana, tem evoluído ao longo da história conforme as transformações tecnológicas, econômicas e culturais das sociedades. Nos primeiros assentamentos urbanos, deslocar-se a pé era a principal forma de locomoção, ou seja: a escala e o desenho das cidades, ainda sem qualquer tipo de rigor urbanístico que a era industrial moderna impôs, facilitavam os percursos das pessoas. Com o passar do tempo, que resultou no crescimento populacional e na expansão física do espaço urbano, os meios de transporte com animais à tração — cavalos, burros e carroças — passaram a ser utilizados, ampliando os limites de circulação e contribuído para o transporte de cargas e pessoas.

Durante a Revolução Industrial, após meados do século XIX, surgiram os primeiros meios de transporte coletivo mecanizados, como os bondes puxados a cavalo e, posteriormente, os bondes elétricos e os sistemas ferroviários urbanos, que marcaram uma nova era nos deslocamentos urbanos. Com o tempo, especialmente a partir das primeiras décadas do século XX, a massificação do automóvel passou a dominar o planejamento das cidades, gerando, como apontam Rubim e Leitão (2013), efeitos negativos como congestionamentos, poluição, desigualdade de acesso e degradação dos espaços públicos.

Diante dos desafios ambientais, sociais e de infraestrutura, cresce a urgência por modelos de mobilidade mais sustentáveis, baseados no fortalecimento do transporte coletivo, na acessibilidade e na caminhabilidade. Este estudo parte da hipótese de que redes de transporte público eficientes dependem da integração entre planejamento urbano, inovação tecnológica e políticas públicas inclusivas. Para investigar a articulação entre modais a partir da estação de Comendador Soares em Nova Iguaçu, na Baixada Fluminense, adotou-se uma abordagem qualitativa com revisão bibliográfica e análise comparativa com os casos de Curitiba (Brasil) e Bogotá (Colômbia), com o objetivo de identificar estratégias replicáveis para a construção de cidades mais justas e sustentáveis.

2. REVISÃO DE LITERATURA

2.1. O CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

A mobilidade urbana sustentável vai além do simples deslocamento de pessoas, articulando uso do solo, transporte e preservação ambiental. Estudos em planejamento urbano indicam que a sustentabilidade nas cidades depende da diversificação dos modais, priorizando opções coletivas e ambientalmente eficientes, como ônibus, metrô, além da mobilidade ativa por meio de bicicletas e caminhadas.

A organização do espaço urbano deve promover acessibilidade e conectividade, reduzindo desigualdades no acesso a serviços, empregos e infraestrutura. Nesse sentido, a mobilidade integra-se ao planejamento territorial, contribuindo para a qualidade de vida, a redução das emissões de poluentes e a construção de cidades mais inclusivas e resilientes.

Conforme Rubim e Leitão (2013), em O Plano de Mobilidade Urbana e o Futuro das Cidades, o planejamento urbano sustentável deve abranger não apenas a eficiência do transporte público, mas também a segurança e conforto para pedestres e ciclistas. Assim, a mobilidade deve ser compreendida como um direito social, exigindo acesso universal aos modais e sua integração como elemento fundamental do sistema urbano.

2.2. A CAMINHABILIDADE COMO ELEMENTO FUNDAMENTAL

Jeff Speck (2016), em *Cidade Caminhável*, afirma que o desenho urbano deve priorizar o pedestre para promover cidades mais sustentáveis, além de calçadas seguras para criar uma experiência urbana agradável, com áreas de lazer e fácil acesso a serviços, o que reduz a dependência do automóvel e promove estilos de vida saudáveis.

Complementando essa perspectiva, Raquel Rolnik (2019), em *A Guerra dos Lugares*, discute a segregação e a desigualdade urbana nas grandes cidades brasileiras, ressaltando que, embora a caminhabilidade seja desejável, a realidade é marcada por espaços excludentes, onde populações de baixa renda carecem de infraestrutura adequada para a mobilidade a pé.

Apesar dos avanços conceituais e exemplos bem-sucedidos, a implementação de políticas de mobilidade sustentável ainda enfrenta entraves como a resistência política e a escassez de investimentos. Segundo Rolnik (2019), a prioridade ao transporte privado nas políticas públicas mantém o ciclo de exclusão. Romper com esse modelo exige uma reorientação que valorize a integração dos modais e a inclusão social.

2.3. O TRANSPORTE PÚBLICO SUSTENTÁVEL

O transporte público é um dos pilares da mobilidade urbana sustentável, sendo essencial para reduzir impactos ambientais e promover a justiça social. A eficiência dos sistemas e a integração entre diferentes modais são fundamentais para garantir acessibilidade e qualidade de vida à população. Cidades que priorizam o transporte coletivo e os modos de deslocamento não motorizados, como a bicicleta e a caminhada, conseguem reduzir a emissão de poluentes, diminuir o trânsito e promover uma distribuição urbana mais inclusiva, conforme observado por Rubim e Leitão (2013).

No entanto, as cidades contemporâneas enfrentam desafios significativos na implementação e operação de sistemas de transporte público que sejam, de fato, eficientes e acessíveis. Fatores como o crescimento urbano desordenado, as limitações orçamentárias, a precariedade da infraestrutura e a falta de articulação entre os modais comprometem diretamente o direito à mobilidade. Esses problemas afetam de forma mais severa os grupos socialmente vulneráveis, como moradores das periferias, mulheres e trabalhadores informais — para os quais o transporte coletivo é essencial ao acesso ao trabalho, aos serviços públicos e à vida urbana como um todo.

Somam-se a isso as barreiras de acessibilidade, que não se limitam ao aspecto físico, como calçadas irregulares ou ônibus sem adaptação, mas também incluem obstáculos ao acesso a oportunidades como tempo, previsibilidade, segurança e informação. Nesse contexto, Susan Fainstein (2010), em The Just City, defende que a mobilidade deve ser encarada como uma política de justiça social, e não apenas como uma questão técnica.

2.4. O PLANEJAMENTO URBANO E A MOBILIDADE INTEGRADA

O planejamento urbano é um dos aspectos mais discutidos na literatura sobre mobilidade urbana sustentável. A integração entre o uso do solo e a infraestrutura de transporte é vista como um elemento essencial para garantir a sustentabilidade e a equidade nas cidades. Silva e Portugal (2010) argumentam que essa integração deve ultrapassar a lógica da simples construção de vias e terminais, incorporando estratégias como a densificação urbana, a articulação entre moradia e trabalho e a coordenação da intermodalidade. Em complemento, Rubim e Leitão (2013) enfatizam a necessidade de uma abordagem integrada que contemple, além do transporte coletivo, o estímulo à mobilidade ativa — como o uso da bicicleta e os deslocamentos a pé — e a priorização da acessibilidade como princípio orientador.

A promoção da mobilidade integrada demanda uma abordagem sistêmica que articule planejamento urbano, transporte, habitação e tecnologia. Iniciativas como integração tarifária, corredores exclusivos, bicicletas compartilhadas e uso de dados para gestão inteligente têm se mostrado eficazes para melhorar o serviço e ampliar o acesso. No entanto, segundo o ITDP Brasil (2023), seu sucesso depende de investimentos públicos consistentes, capacidade técnica e vontade política para mudanças estruturais. Assim, fortalecer a mobilidade integrada requer não só infraestrutura adequada, mas também governança eficiente e políticas públicas focadas na equidade territorial, garantindo que o transporte urbano atenda suas funções sociais, ambientais e econômicas para cidades mais inclusivas e justa.

3. OBJETO DE ESTUDO: COMENDADOR SOARES

Comendador Soares é um bairro do município de Nova Iguaçu que corresponde à Unidade Regional de Governo III (URG III), abrangendo uma área de 13,089 km² e oito bairros. De acordo com o Censo de 2022, a URG III possui 112.545 habitantes e se destaca como uma centralidade urbana. Historicamente visto como uma cidade-dormitório, sua localização permite uma importante conexão entre a Baixada Fluminense, a Capital do Rio de Janeiro e outras áreas metropolitanas, principalmente por meio dos transportes ferroviário e rodoviário.



Figura 1: Localização da URG Comendador Soares. Fonte: Autoria própria, 2025.

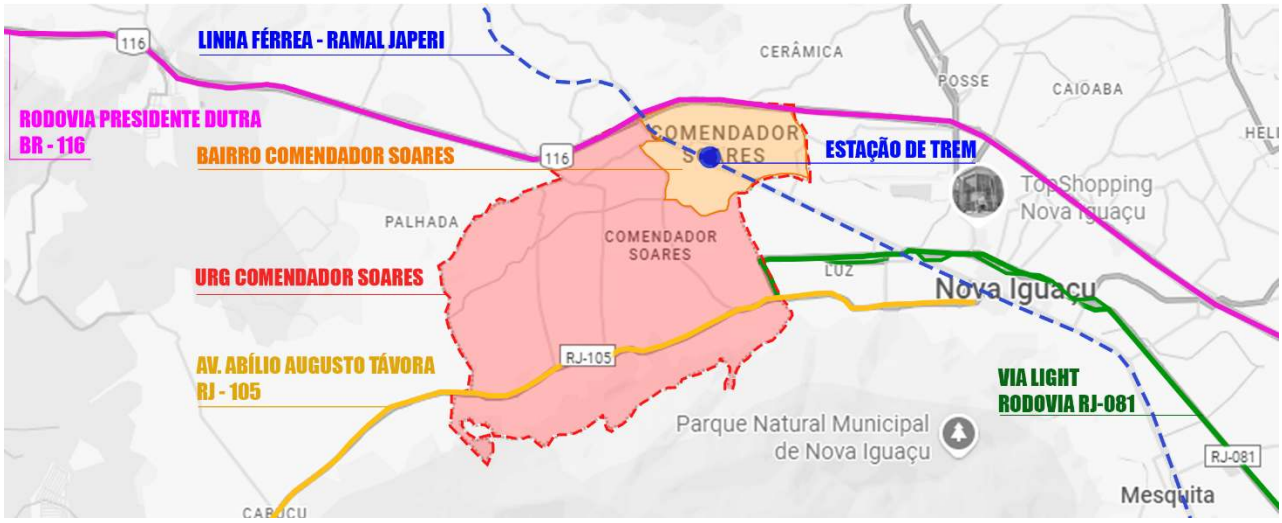

Figura 2: Delimitação da URG e Bairro de Comendador Soares, sinalizando as principais vias próximas. Fonte: Autoria própria, 2025.

A presença da linha férrea na região de Nova Iguaçu, especialmente em Comendador Soares, remonta um processo histórico de ocupação vinculado à infraestrutura de transporte de longa distância. A implantação da Estrada de Ferro Mauá, em 1854, consolidou a vocação da região como eixo estratégico para a interiorização nacional, impulsionando a ocupação ao longo da linha férrea. No início do século XX, esse traçado contribuiu diretamente para o adensamento da Baixada Fluminense e para a formação de bairros como Morro Agudo (atual Comendador Soares), cuja expansão urbana seguiu a lógica de desenvolvimento orientado pelo transporte ferroviário (DUTRA, 2014).

Compreender a herança ferroviária como elemento estruturador da urbanização local é fundamental para analisar os desafios contemporâneos de mobilidade em Comendador Soares. A infraestrutura implantada não foi acompanhada por um processo contínuo de modernização e integração, resultando em uma rede hoje fragmentada, pouco acessível e com baixa capacidade de articulação

com os demais modais, o que impõe à população longos deslocamentos, baixa eficiência no transporte e vulnerabilidades diárias.

Além disso, a malha ferroviária, ao invés de funcionar como eixo de requalificação urbana ou como elemento de ordenamento territorial, atua como fator segregador, dividindo o bairro ao meio e sendo cercada por usos informais. A falta de conexões adequadas entre os lados reforça a concentração desigual de recursos e investimentos, evidenciando a fragmentação urbana e as desigualdades socioespaciais.



Figura 3: Estação ferroviária de Comendador Soares. Fonte: Autoria própria, 2025.

Apesar do uso significativo do trem, a ausência de sistemas complementares — como BRTs, ônibus alimentadores, ciclovias e calçadas qualificadas — compromete a mobilidade integrada e sustentável. Essa deficiência se agrava pela falta de planejamento urbano no entorno da estação, configurando um cenário típico de áreas periféricas da metrópole fluminense.

Mesmo com grande fluxo de usuários, a infraestrutura ferroviária apresenta sérias deficiências, como acessos precários, superlotação, atrasos, falta de segurança e baixa acessibilidade. O transporte rodoviário, que atende o bairro com oito linhas diretas e outras vinte nas proximidades, enfrenta problemas similares, especialmente na sinalização e infraestrutura dos pontos de parada. A ausência de integração entre modais intensifica os desafios da mobilidade urbana, reforçando a necessidade de um planejamento mais eficiente e articulado.

4. MÉTODOS

A metodologia adotada nesta pesquisa a partir de uma abordagem qualitativa, de caráter exploratório e comparativo, com foco na análise de redes de transporte público urbano sustentáveis e eficientes em face da precariedade infraestrutural em Comendador Soares e seu entorno. Para isso, foram selecionados como estudos de caso os sistemas de BRT (Bus Rapid Transit) das cidades de Curitiba, no Brasil, e Bogotá, na Colômbia.

O trabalho foi desenvolvido a partir de uma revisão bibliográfica e documental sobre os principais conceitos relacionados à mobilidade urbana sustentável, acessibilidade, eficiência operacional e integração modal. Foram consultados autores que discutem políticas públicas de transporte e planejamento urbano, assim como documentos institucionais produzidos por órgãos gestores dos sistemas estudados.

Além disso, fez-se o levantamento de dados secundários referentes às características técnicas, operacionais e territoriais dos dois sistemas. Esses dados foram obtidos em fontes públicas, como relatórios oficiais, bancos de dados internacionais e estudos acadêmicos sobre o desempenho e os impactos dos sistemas BRT em cada cidade.

O estudo busca compreender como essas cidades integraram o sistema de transporte às políticas urbanas, ambientais e sociais, visando extrair lições que possam ser adaptadas à realidade de Comendador Soares. Essa abordagem estratégica orienta a comparação e o entendimento das melhores práticas em mobilidade urbana integrada.

5. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise das experiências urbanas selecionadas revelou um conjunto de estratégias efetivas para o aprimoramento da mobilidade urbana por meio do transporte coletivo. Os estudos de caso de Curitiba (Brasil) e Bogotá (Colômbia), examinados à luz do referencial teórico, evidenciam que intervenções bem planejadas, mesmo com recursos financeiros limitados, podem transformar significativamente os padrões de deslocamento urbano, promover inclusão social e reduzir a dependência do automóvel.

5.1. CURITIBA: PLANEJAMENTO URBANO INTEGRADO E PRIORIDADE AO TRANSPORTE COLETIVO

Desde a década de 1970, Curitiba se destaca pela integração entre planejamento urbano e transporte, com a criação da Rede Integrada de Transporte (RIT) em 1974, o primeiro sistema BRT do mundo. Alinhado ao Plano Diretor, o RIT foi projetado para articular o uso do solo com o transporte coletivo, resultando em deslocamentos mais eficientes e maior acesso ao transporte público, especialmente nas periferias. A cidade também prioriza o transporte coletivo, com integração de modais, padronização dos veículos e inovações como embarque em nível e estações tubulares, que aumentaram a agilidade e o conforto do sistema. Além disso, Curitiba apresenta baixos índices de emissão de carbono no transporte, evidenciando seu compromisso com a sustentabilidade ambiental.

Atualmente, RIT de Curitiba conta com sete corredores de BRT, totalizando 74,1 km de extensão. O sistema é responsável por transportar cerca de 721.500 passageiros por dia, representando cerca de 46% das viagens realizadas na cidade. A frota é composta por 179 ônibus, sendo 145 biarticulados e 34 articulados. A infraestrutura inclui 15 terminais de integração, 8 estações de transferência e um total de 106 estações de embarque e desembarque. (BRTDATA, S/D)

Curitiba tem investido em sustentabilidade no transporte público desde 2012, com a introdução de 30 ônibus híbridos, reduzindo em 35% o consumo de combustível e emissões de poluentes. Desde 2014, promove o uso de ônibus 100% elétricos, incluindo modelos da BYD, com autonomia de 250 km e consumo 75% menor que os a diesel. (C40 CITIES, 2015). Em 2019, Curitiba planejou integrar o transporte público à rede de ciclovias com a criação do Plano de Estrutura Cicloviária, disponível no site do IPPUC (CURITIBA, 2019).

5.2. BOGOTÁ: TRANSMILENIO E A DEMOCRATIZAÇÃO DO TRANSPORTE DE MASSA

O sistema TransMilenio de Bogotá, inaugurado em 2000, foi estruturado para atender uma metrópole com alto grau de desigualdade socioespacial. Com um modelo de BRT de alta capacidade, o sistema conseguiu oferecer transporte eficiente a milhões de pessoas diariamente, utilizando ônibus articulados, corredores exclusivos e integração modal com ciclovias e linhas alimentadoras.

Este sistema foi inspirado no modelo de Curitiba e adaptado às características urbanas e às necessidades da capital colombiana. Atualmente, o TransMilenio é o maior sistema de BRT em operação no mundo em termos de número de passageiros transportados, atendendo cerca de 2,3

milhões de pessoas por dia. (GLOBAL INFRASTRUCTURE HUB, 2018). Esse volume reflete a elevada densidade populacional da cidade de Bogotá.

Em 2025, o TransMilenio conta com 11 linhas principais, somando 114,4 km de corredores exclusivos e uma frota diversificada de 2.202 ônibus troncais. No total, o sistema opera com 1.486 veículos elétricos, 2.143 a gás, 258 Euro VI, 336 híbridos e 7.367 zonais, além de dispor de 27 estações de bicicletas (TRANSMILENIO, 2025). Integrado ao Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), o sistema promove a multimodalidade e amplia a cobertura urbana. Com foco em sustentabilidade, Bogotá se destaca na América Latina pela adoção de tecnologias limpas, evitando anualmente a emissão de cerca de 250 mil toneladas de CO_2 — impacto comparável à retirada de mais de 50 mil carros das ruas (BEAUCHAMP, 2025).

5.3. ANÁLISE COMPARATIVA

Os sistemas de transporte coletivo de Curitiba e Bogotá compartilham estratégias como corredores exclusivos, estações em nível e integração modal, buscando eficiência operacional e priorização do transporte público. Curitiba, pioneira no modelo BRT, tornou-se referência internacional, mas enfrenta desafios de modernização e expansão. Recentemente, foram iniciadas ações para melhorar a "legibilidade" do sistema — ou seja, torná-lo mais fácil de entender e usar para os passageiros. O objetivo dessas melhorias é aumentar a velocidade dos ônibus em até 35% e reduzir a emissão de poluentes em até 14%, de acordo com o New Development Bank (2020).

Bogotá se destaca pela escala e avanços na mobilidade elétrica. O TransMilenio utiliza como principal argumento para promover a adoção de ônibus elétricos a melhoria da saúde da população. A expectativa é evitar milhares de internações e gerar uma economia de até US$ 800 milhões em gastos com saúde pública nos próximos 30 anos. (SIQUEIRA; CORRÊA,2020). Enquanto Curitiba ainda depende de combustíveis fósseis e mantém seu sistema concentrado nos eixos estruturais, Bogotá avança na integração territorial por meio do Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) e na transição para energias limpas.

Critério	Curitiba – RIT	Bogotá – TransMilenio
N° de habitantes	1.773.718 habitantes (Censo, 2022)	48.258.494 habitantes (Censo 2018)
Início da operação	1974	2000
Extensão dos corredores	74,1 km (7 corredores)	114,4 km (11 corredores)
Passageiros/dia	721.500	2,3 milhões
Modal integrado	Ônibus alimentadores e rede cicloviária	Ônibus alimentadores e zonais (SITP)
Frota	145 biarticulados e 34 articulados, 30 híbridos	1.486 elétricos, 2.143 a gás, 258 Euro VI, 336 híbridos e 7.367 zonais
Tipo de combustível	Diesel + híbridos	Diesel + frota elétrica em expansão
Cobertura territorial	Alta densidade em eixos estruturais	Abrangência metropolitana por integração zonal
Tecnologias sustentáveis	Ônibus híbridos, faixas exclusivas, ciclovias	Ônibus elétricos, controle de emissões, integração SITP
Impacto ambiental	Redução de 35% nas emissões por híbridos	Economia de até US$ 800 mi com frota elétrica

Tabela 1: Comparativo entre os Sistemas BRT de Curitiba e Bogotá. Fonte: Autoria própria, 2025.

Ao relacionar os casos de Curitiba e Bogotá ao de Comendador Soares, percebe-se que, apesar das diferenças de escala e contexto, todas enfrentam ou já enfrentaram desafios comuns ligados à mobilidade urbana e à eficiência do transporte público. Curitiba e Bogotá se destacam por investimentos contínuos em infraestrutura e tecnologia no transporte público, como os sistemas BRT, que aumentaram a eficiência operacional, reduziram o tempo de deslocamento e ampliaram o acesso da população aos serviços urbanos.

Em contraste, Comendador Soares reflete os desafios enfrentados por muitas cidades brasileiras de médio porte, onde a carência de investimentos e de planejamento urbano compromete a qualidade do transporte público e evidencia uma infraestrutura ainda insuficiente para atender às necessidades da população.

As experiências bem-sucedidas de Curitiba e Bogotá evidenciam a importância do planejamento urbano integrado e de políticas públicas voltadas à mobilidade. Investimentos adequados podem transformar o transporte coletivo em um serviço mais eficiente, sustentável, acessível e digno, contribuindo diretamente para a melhoria da qualidade de vida da população e a inclusão social dos usuários.

5.4. FATORES CONTRIBUINTES E IMPLICAÇÕES

A análise comparativa evidencia fatores comuns ao sucesso de iniciativas de mobilidade urbana sustentável. Entre eles, destacam-se o planejamento urbano articulado ao transporte coletivo, a reorganização do uso do solo ao longo dos eixos de mobilidade e a priorização de infraestrutura dedicada. Tais estratégias aumentam a eficiência, a atratividade e a acessibilidade do transporte público. Os sistemas BRT, em especial, demonstram viabilidade econômica, oferecendo resultados expressivos com custos inferiores aos de soluções ferroviárias.

Outro fator relevante é a presença, ainda que parcial, de mecanismos de participação social e políticas de inclusão, que ampliam o impacto social das ações implementadas. Esses elementos indicam que o êxito de redes sustentáveis de transporte coletivo exige uma abordagem integrada, envolvendo planejamento urbano, governança eficaz, financiamento estável e compromisso com a equidade. Nesse cenário, a mobilidade torna-se vetor de transformação urbana, promovendo o direito à cidade e contribuindo para ambientes mais inclusivos, saudáveis e sustentáveis.

No caso de Comendador Soares, a ausência de planejamento integrado e a escassez de investimentos em infraestrutura comprometem a mobilidade urbana. A falta de corredores exclusivos, integração modal e uso eficiente do solo limita a eficácia do transporte público e acentua a sobrecarga viária. A baixa participação social e a escassez de políticas inclusivas dificultam a formulação de soluções equitativas. Assim, a região deixa de aproveitar os benefícios observados em cidades como Curitiba e Bogotá, que resultam de abordagens integradas baseadas em infraestrutura qualificada, financiamento adequado e compromisso com a sustentabilidade social e ambiental. Como consequência, perde-se a oportunidade de transformar a mobilidade em um instrumento de inclusão e melhoria da qualidade de vida.

Diante desse contexto, este trabalho não se baseia na semelhança modal, mas na capacidade demonstrada por essas cidades de estruturar o território a partir do transporte público, utilizando os como instrumento de reorganização urbana e requalificação dos espaços públicos. Em ambos os exemplos, o transporte opera de forma integrada a políticas urbanas, ambientais e sociais — abordagem que se busca adaptar à realidade de Comendador Soares.

6. CONCLUSÕES

A análise comparativa entre Curitiba, no Brasil, e Bogotá, na Colômbia, demonstrou como diferentes contextos urbanos — ainda que marcados por distintas escalas e capacidades institucionais — podem alcançar resultados expressivos na qualificação da mobilidade urbana a partir de diretrizes claras, planejamento integrado e investimentos consistentes em transporte coletivo. Em ambas as cidades, o transporte público operou como ferramenta de estruturação urbana e promoção de inclusão social, consolidando-se como um vetor ativo na produção do espaço.

Ao confrontar essas experiências com a realidade de Comendador Soares, evidencia-se um cenário que, embora limitado por deficiências infraestruturais e ausência de planejamento sistêmico, apresenta potencial para reestruturação urbana a partir de estratégias territorialmente orientadas. A estação ferroviária local, hoje subutilizada e desarticulada dos demais modais, poderia assumir

um papel central em um projeto de mobilidade integrada, capaz de qualificar conexões, reduzir desigualdades espaciais e promover um ambiente urbano mais acessível e funcional.

Dessa forma, este estudo não se restringe a uma análise descritiva, mas propõe a adaptação de princípios bem-sucedidos às condições específicas do bairro de Comendador Soares. Ao tratar a mobilidade como componente estruturante da forma urbana, o trabalho oferece fundamentos para a elaboração de diretrizes espaciais que articulem transporte, uso do solo e inclusão territorial, promovendo uma cidade mais coesa, resiliente e equitativa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BEAUCHAMP, L. **Bogotá's 50-year journey to sustainable transport.** Revolve Media, 25 março 2025. Disponível em: https://revolve.media/opinions/bogotas-50-year-journey-to-sustainable-transport. Acesso em: 15 maio 2025.

BRTDATA. Curitiba. Disponível em: https://brtdata.org/location/latin_america/brazil/curitiba. Acesso em: 14 maio 2025.

C40 CITIES. **Curitiba: Líder em Inovação em Transporte**. 30 jul. 2015. Disponível em: https://www.c40.org/pt/news/curitiba-a-leader-in-transport-innovation. Acesso em: 14 maio 2025.

CURITIBA**.** Prefeitura Municipal de Curitiba. **Plano de Estrutura Cicloviária está disponível no site do IPPUC**. 2019. Disponível em: https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/plano-de-estrutura-cicloviaria-esta-disponivel-no-site-do-ippuc/49249. Acesso em: 14 maio 2025.

DUTRA, A. N. **Morro Agudo ou Comendador Soares – O conflito de memória**. 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, 2014. Disponível em: http://rima.im.ufrrj.br:8080/jspui/handle/1235813/79. Acesso em: 18 de julho de 2025.

FAINSTEIN, S. S. **The just city.** 1. ed. Ithaca: Cornell University Press, 2010.

HISTORIA DE TRANSMILENIO. **Transmilenio, 2025**. Disponível em: https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146028/historia-de-transmilenio/. Acesso em: 15 maio 2025.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO – ITDP BRASIL. **Caderno Técnico de Referência para a Eletromobilidade nas Cidades Brasileiras (Volume I)**. São Paulo, 2023. Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2023/08/Caderno-Tecnico-de-Referencia-para-a-Eletromobilidade-nas-Cidades-Brasileiras.pdf . Acesso em: 10 jul. 2025.

NEW DEVELOPMENT BANK. **Curitiba's Bus Rapid Transit Rideability Improvement Project.** 15 dezembro 2020. Disponível em: https://www.ndb.int/project/brazil-curitibas-bus-rapid-transit-rideability-improvement-project/. Acesso em: 14 maio 2025.

ROLNIK, R. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças.** 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2019.

RUBIM, B. e LEITÃO, S. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. **Estudos avançados.** v. 27, n. 79, p. 55-66, 2013.

SIQUEIRA, E. e CORRÊA, F. **Adoção de ônibus elétricos em Bogotá pode salvar vidas e reduzir emissões e custos.** WRI Brasil, 08 maio de 2020. Disponível em: https://www.wribrasil.org.br/noticias/adocao-de-onibus-eletricos-em-bogota-pode-salvar-vidas-e-reduzir-emissoes-e-custos#:~:text=WRI%20Brasil-,Ado%C3%A7%C3%A3o%20de%20%C3%B4nibus%20el%C3%A9tricos%20em%20Bogot%C3%A1%20pode,e%20reduzir%20emiss%C3%B5es%20e%20custos&text=Bogot%C3%A1%20deu%20um%20passo%20importante,entrar%C3%A3o%20em%20opera%C3%A7%C3%A3o%20na%20cidade%20. Acesso em: 14 maio 2025.

SILVA, C. O. e PORTUGAL, E. F. **Mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade.** Revista dos Transportes Públicos. v. 32, n. 124, p. 111-124, 2010.

SPECK, J. **Cidade caminhável: como design urbano pode salvar a nossa economia e a nossa saúde.** 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016.

TRANSMILENIO BUS RAPID TRANSIT. **Global infrastructure hub, 2018**. Disponível em: https://inclusiveinfra.gihub.org/case-studies/transmilenio-bus-rapid-transit-colombia/. Acesso em: 15 maio 2025.