



UM FIO PARA A JUSTIÇA SOCIAL: DESENVOLVIMENTO DE UMA PESQUISA COMPARATIVA SOBRE POLÍTICAS SETORIAIS E TRANSVERSALIDADE DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Adriana Moreira Dias – UnB
Jaqueline de Kássia Ribeiro de Paiva – UnirG
Stella Almeida Sarmento Aguiar Correia – UnirG

Grupo de Trabalho: GT 9 – Políticas Públicas, Movimentos Sociais e Interseccionalidade

RESUMO:

As políticas de mobilidade urbana articulam deslocamento físico e integração social, econômica e territorial, vinculando-se a direitos fundamentais como habitação e trabalho decente. O presente trabalho analisa comparativamente, as políticas setoriais de mobilidade urbana e sua relação com a transversalidade nas políticas públicas, tomando como principal estudo de caso o Teleférico do Alemão (Rio de Janeiro) com o Metrocable de Medellín (Colômbia). A pesquisa investigou como iniciativas urbanas voltadas à integração territorial podem, ao mesmo tempo, simbolizar inovação e fragilidades estruturais da governança pública brasileira. Discute-se, portanto, a transversalidade como fio condutor de políticas intersetoriais que articulam a justiça social no Direito à cidade. Os resultados apontam a compreensão sobre o teleférico como tecnologia e instrumento de justiça espacial, desde que articulado a mecanismos de participação e integração comunitária.

Palavras-chave: políticas públicas; transversalidade; mobilidade urbana; governança.

1. INTRODUÇÃO

O Teleférico do Alemão, inaugurado em 2011, surgiu como símbolo da presença do Estado nas favelas cariocas, buscando integrar o Complexo do Alemão à malha urbana. Entretanto, conforme Reiss (2017), os altos investimentos não resultaram em melhorias duradouras, enquanto demandas básicas como saneamento e habitação permaneceram negligenciadas. Já o Metrocable de Medellín, por sua vez, tornou-se eixo de integração territorial e de inclusão social, com gestão pública articulada a políticas educacionais e culturais.



A cadeia causal do problema público analisado envolve a falta de articulação entre políticas, ausência de transporte público integrado, carência de saneamento, precariedade habitacional e pouca participação comunitária no caso Brasil.

A pergunta que se buscou responder com este estudo, foi: *quais condições permitem que uma infraestrutura urbana se torne política transversal e instrumento de justiça social? Por qual motivo houve falha na implementação do teleférico no Brasil em comparação com o sucesso estrangeiro?* O objetivo geral da pesquisa é analisar comparativamente a transversalidade de políticas públicas em projetos de mobilidades em contextos de implantação diferentes.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2009), a transversalidade nas políticas públicas exige a articulação entre setores e níveis de governo, promovendo sinergia entre diferentes dimensões da vida urbana. Trata-se de uma abordagem que ultrapassa fronteiras institucionais e exige coordenação política, técnica e participativa.

Nesse contexto, a tecnologia social para o autor Dagnino (2014), a tecnologia social é resultado da ação de um coletivo sobre o processo de trabalho, visando à inclusão e à transformação social, uma inovação produzida coletivamente, voltada à transformação das condições de vida e à ampliação da autonomia das comunidades.

Essas perspectivas dialogam com o ODS 11 da Agenda 2030 da ONU, que busca tornar as cidades inclusivas, seguras e sustentáveis, e com o conceito de “Direito Achado na Rua”, ao propor uma cidadania ativa e coletiva como base da justiça urbana.

3. METODOLOGIA

Trata-se de uma pesquisa bibliográfica e documental, com abordagem qualitativa de dados, de caráter descritivo e comparativo em estudo de caso. O levantamento bibliográfico incorreu de maneira exploratória por meio da base de dados científicas. Buscou-se identificar informações sobre arranjos de



financiamento e gestão de ambos os projetos, bem como, os meios de integração e congruências com outros setores governamentais e/ou atores sociais impactados.

4. RESULTADOS/DISCUSSÃO

A partir dos anos 2000, Medellín se transformou em um laboratório urbano de transversalidade e inovação social, ao transformar territórios antes marcados pela violência em espaços de inclusão e cidadania. O Metrocable, inaugurado em 2004, simbolizou essa mudança ao integrar transporte, cultura, educação e segurança dentro de uma mesma estratégia urbana. Articulado aos *Proyectos Urbanos Integrales (PUIs)*, o teleférico conectou comunidades periféricas ao centro da cidade, associado a equipamentos como Parques-Biblioteca e centros culturais (Capillé; Reiss, 2018).

Dessa forma, a mobilidade aérea tornou-se parte de um sistema urbano transversal: integrando-se fisicamente ao metrô e ao sistema de ônibus, com uma tarifa única acessível que funciona por gestão compartilhada público-comunidade. Essa integração garantiu acessibilidade, equidade econômica e legitimidade política, ao mesmo tempo em que reconstruía laços de confiança entre Estado e população .

A transversalidade, em Medellín, não foi apenas técnica, mas cultural. O planejamento urbano incorporou o princípio da cidade para as pessoas, priorizando pedestres, ciclistas e transporte público sobre o uso individual do automóvel. Planos urbanos como o *Plan de Paseos, Calles Emblemáticas y Parques Lineales* ilustram a busca por uma mobilidade ativa, sustentável e pedagógica. As ruas e praças foram pensadas como espaços educativos, culturais e de convivência .

Segundo Leite (2016), o urbanismo social colombiano foi eficaz justamente porque enfrentou simultaneamente a desigualdade material e simbólica, promovendo uma cultura de pertencimento e valorização da cidadania. Nesse sentido, o Metrocable consolidou-se como tecnologia social.

Em Medellín, a transversalidade tornou-se o fio que costurou diferentes dimensões da vida urbana, transformando o território fragmentado e



ressignificando a relação entre Estado e sociedade. A presença estatal não se limitou ao policiamento ou à gestão técnica, mas assumiu forma cultural, educativa e simbólica, reconstruindo o pacto social nas áreas antes dominadas pela violência.

No Brasil, entretanto, a tentativa de replicar o modelo de Medellín resultou em uma política setorial fragmentada. O teleférico do Alemão, inaugurado em 2011, foi concebido sob lógica técnica e política verticalizada, vinculada ao PAC e às Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs), no contexto dos megaeventos esportivos (Copa de 2014 e Olimpíadas de 2016). Segundo Cavalcanti e Campos (2022), tratou-se de uma “obra da paz”, mais voltada à simbologia da pacificação do que à inclusão.

De acordo com Reiss (2016), apenas uma pequena parcela da população chegou a utilizar o teleférico regularmente, devido ao custo da tarifa, à falta de integração com outros modais e à ausência de gestão participativa. O equipamento não se conectava às redes de transporte informais (vans, kombis e moto-táxis) que representam o eixo vital da mobilidade nas favelas cariocas. Assim, o projeto não dialogou com a realidade do território, configurando-se como uma infraestrutura de sobrevoos, simbólica e distante da vida cotidiana.

Ao contrário de Medellín, onde a presença do Estado foi horizontal e participativa, no Rio o teleférico simbolizou um Estado verticalizado e distante, cuja intervenção se deu sobre o território e não a partir dele. A ausência de governança local e de fóruns comunitários de decisão contribuiu para a descontinuidade do projeto, culminando em seu abandono e desativação em 2016.

A relação entre o teleférico e a violência urbana é particularmente emblemática, ambos projetos nasceram em territórios historicamente marcados pela presença do tráfico, o que exigiria políticas públicas integradas e contínuas. Ao contrário de Medellín, onde o Estado reconstruiu confiança por meio de ações horizontais, no RJ o teleférico representou uma presença estatal episódica, incapaz de sustentar laços de confiança, o que no caso Colombiano foi diferente, o estado dialogou.



5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo demonstra que a transversalidade é condição para a efetividade das políticas públicas e para a promoção da justiça social. A comparação entre Medellín e o RJ destaca que o êxito do *Metrocable* colombiano não decorre apenas da infraestrutura física, mas da integração entre transporte, educação, cultura, segurança e participação cidadã. Essa articulação consolidou o teleférico como tecnologia social, orientada à reconstrução do pacto urbano e à produção de equidade territorial.

O Teleférico do Alemão seguiu trajetória oposta. Vinculado a políticas emergenciais, concebido como símbolo de modernização e pacificação, sem planejamento intersetorial ou continuidade institucional. A ausência de transversalidade e de diálogo comunitário limitou a intervenção à dimensão técnica, impossibilitando que se tornasse instrumento de inclusão e de justiça social.

A metáfora do teleférico como fio que atravessa os espaços ajuda a compreender a diferença entre os dois modelos. Em Medellín, o fio costurou o tecido urbano, articulando políticas e reconstruindo a confiança entre Estado e sociedade. No RJ, permaneceu suspenso entre promessas e rupturas, em um território onde a presença estatal foi episódica e a violência, persistente.

A análise comparativa evidencia que a transversalidade não é apenas um conceito técnico de gestão, mas um princípio ético e político que define a própria legitimidade da ação pública. Sua ausência explica o fracasso de políticas fragmentadas, enquanto sua presença revela o potencial transformador de um Estado capaz de atuar em sinergia com a sociedade. Transformar o fio em tecido social significa compreender a cidade como espaço de direitos, pertencimento e convivência, onde as políticas urbanas se articulam para garantir dignidade e justiça espacial.



REFERÊNCIAS

LEITE, Tiago Pereira. Violência e políticas públicas para a juventude: aproximações entre os casos de Medellín e Cascavel. **Gestão e Desenvolvimento**, Novo

Hamburgo, a. XIII, v. 13, n. 1, p. 27-44, 1º sem. 2016.

CAPILLÉ, Cauê; REISS, Camille. Formas de mobilidade, visibilidade e poder em Medellín: Metrocable e Parques-Biblioteca. **Bitácora Urbano Territorial**, 29 (3): 7990. Disponível em: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.67844>. Acesso em: 24 out. 2025.

CAVALCANTI, Mariana; CAMPOS, Marcos. A Fantástica Obra da Paz: o Teleférico do Alemão e a Produção de Infraestrutura Urbana no Rio de Janeiro. **DADOS**, Rio de Janeiro, vol.65 (2): e20200212, 2022 Disponível em: <https://doi.org/10.1590/dados.2022.65.2.259>. Acesso em: 10 ago 2025.

REISS, Camille. Acessibilidade e efetividade social das infraestruturas de transporte nos bairros informais do Rio de Janeiro.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA), “Relatório Final. Intervenção Sócio-Urbanística do Complexo do Alemão Programa de Aceleração do Crescimento – PAC”, 10º Relatório Convênio IPEA/Caixa nº 20/2009, 30 de Setembro de 2010.

DAGNINO, Renato. **A tecnologia social e seus desafios**: contribuições conceituais e metodológicas [online]. Campina Grande: EDUEPB, 2014, pp. 19-34. ISBN 978-857879-327-2.