

*Nossa BH*

#OBSERVAMOSBH  
OBSERVATÓRIO SOCIAL DA MOBILIDADE  
URBANA DE BELO HORIZONTE



Relatório de estudo de caso do  
**Observatório da Mobilidade Urbana**  
de Belo Horizonte

#OBSMOBBH > > > > > >

BELO HORIZONTE, 2017

## #OBSERVAMOSBH

OBSERVATÓRIO SOCIAL DA MOBILIDADE URBANA DE  
BELO HORIZONTE

---

**Relatório de estudo de caso do Observatório da  
Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH**

---

NOVEMBRO DE 2017

## Sumário

<b>Apresentação</b>	<b>3</b>
<b>1. Introdução</b>	<b>5</b>
<b>2. Histórico (linha do tempo)</b>	<b>6</b>
2.1 Da inspiração à proposição: Planos, Observatórios e Pactos de Mobilidade Urbana Sustentável (2005 a 2011)	6
2.2 Do surgimento da proposta ao Decreto de sua criação - 2011 a 2013	7
2.3 Da institucionalização aos desafios da transição política - 2013 a 2016	10
<b>3. Como funciona o Observatório</b>	<b>16</b>
3.1 Grupo de Observadores	17
3.2 Grupo Executivo	17
3.3 Balanços da Mobilidade Urbana	18
3.4 SisMob-BH - Sistema de informações da Mobilidade urbana de Belo Horizonte	19
3.5 Comunicação	20
<b>4. Avaliação crítica do ObsMob-BH</b>	<b>22</b>
4.1 Análise crítica dos instrumentos de funcionamento	22
a) Grupo de observadores: dinâmica das reuniões e temas debatidos	22
b) Grupo Executivo	25
c) Balanços da mobilidade	25
d) SisMob-BH	26
e) Comunicação	26
4.2 Análise da dinâmica de funcionamento e da participação efetiva dos setores da sociedade	27
a) Regimento Interno	27
b) Formas de comunicação entre observadores e destes com BHTRANS	27
Participação	28
4.3 Análise de pontos fortes e oportunidades de melhoria.	30
<b>5. Desafios e perspectivas</b>	<b>31</b>
<b>6. Outros observatórios pelo mundo</b>	<b>34</b>
a) Internacionais	34
b) Brasil	44
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>49</b>

## Apresentação

Desde 2009, o Movimento Nossa BH - **MNBH** vem trabalhando de várias maneiras com a mobilidade urbana em Belo Horizonte. Uma delas foi a escolha de participar formalmente de três importantes organizações que discutem essa temática direta ou indiretamente: Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - **Comurb**; Observatório da Mobilidade Urbana - **ObsMob-BH**; e Comitê de Mudanças Climáticas e Ecoeficiência - **CMMCE**.

A partir dessa atuação, o MNBH adquiriu experiência e respeitabilidade junto ao poder público e a outros atores sociais da cidade. Recentemente, ele foi eleito para ocupar uma vaga dentro de um importante espaço de discussão e deliberação a respeito da mobilidade urbana: o Conselho Municipal de Política Urbana - **Compur**. Além disso, ele foi eleito em três Comissões Regionais de Transporte e Trânsito - **CRTTs**.

Em 2016, o Nossa BH desenvolveu a **Campanha #D1Passo** em parceria com três coletivos da cidade – Movimento Tarifa Zero BH, Bike Anjo BH e Associação de Ciclistas de Belo Horizonte - BH em Ciclo – e contou com o apoio de outros tantos coletivos. O objetivo foi colocar o tema da mobilidade urbana sustentável, durante o período eleitoral, na agenda das candidaturas ao Executivo Municipal.

A esses processos locais, soma-se uma sólida participação em redes colaborativas a nível nacional. Um exemplo é a atuação no Projeto de Incidência da Sociedade Civil na Sustentabilidade Urbana - **PISCSU** proposto pela Rede Social Brasileira por Cidades Justas, Democráticas e Sustentáveis, do Programa Cidades Sustentáveis. Desde 2009, o MNBH também trabalha com a análise da execução do orçamento público municipal – com foco especial nas rubricas destinadas à mobilidade urbana e aos resíduos sólidos – e acompanha a formulação das normativas orçamentárias (PPAG, LDO e LOA).

A partir desses acúmulos locais e nacionais, em 2017, o Movimento foi convidado a participar do Projeto de Orçamento e Direito à Cidade - **MOB-Cidades**. Esse projeto, que tem duração de três anos, acontece em parceria com o INESC, de Brasília, e conta com a participação de mais nove cidades.

Com a experiência acumulada em processos de planejamento, gestão, monitoramento e revisão das políticas de mobilidade na cidade, o Movimento Nossa BH propôs a criação do Observatório Social de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - **#OBSERVAMOS-BH**. A criação desse projeto levou em consideração o cenário de transição de governo e buscou contribuir para mudanças institucionais que permitam consolidar avanços na abordagem da mobilidade urbana, em especial a participação da sociedade civil no desenvolvimento de políticas públicas nessa área.

Com foco na atuação local, mas também levando em consideração a questão metropolitana, o **#OBSERVAMOS BH** tem quatro grandes objetivos:

1. apoiar o Observatório de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (ObsMob-BH) no processo de transição política em direção a uma gestão compartilhada por diversos setores da sociedade;

2. articular e contribuir para a criação do Observatório de Mobilidade Urbana Metropolitano;
3. articular, potencializar e sensibilizar a sociedade civil para incidir na política pública de mobilidade urbana no nível municipal e metropolitano;
4. divulgar e comunicar para promover a mobilidade urbana sustentável.

Em paralelo à atuação na política pública, o #OBSERVAMOSBH buscará articulação e sensibilização de diversos atores, de forma a estimular que participem do ObsMob-BH e de modo a garantir que as questões tratadas no Observatório sejam debatidas dentro das demais institucionalidades. Para isso, é fundamental a produção de conteúdos e produtos de comunicação, com temas diversos e se valendo de vários formatos.

O presente **Relatório de estudo de caso do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH** é um produto do **#OBSERVAMOS-BH**. Ele tem como objetivo registrar o funcionamento do Observatório e contribuir para a disseminação de sua experiência a partir de uma análise propositiva com vistas à sua melhoria. O Relatório apresenta um histórico (com linha do tempo) do ObsMob-BH, de seu funcionamento (grupos e instrumentos), uma avaliação crítica do seu funcionamento, identificando pontos fortes e oportunidades de melhoria, e traz algumas referências de outros observatórios pelo mundo.

**Movimento Nossa BH, Novembro de 2017.**



## 1. Introdução

Em 2013, através do Decreto Municipal 15.317/13, foi instituído o **Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – ObsMob-BH**, ou simplesmente Observatório. Trata-se de um projeto que se pretende inovador, sendo o primeiro a ser implantado no Brasil, e que converge com a Lei Federal 12.587/12, a qual instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU. Seu principal objetivo é a avaliação e monitoramento das políticas públicas de mobilidade urbana, especialmente o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH. Com ele, espera-se criar um ambiente favorável à implantação de uma política de mobilidade urbana de baixas emissões e promover uma cidade sustentável.

O ObsMob-BH foi proposto pelo órgão gestor de mobilidade, Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte - BHTRANS, durante a etapa de implantação e monitoramento do PlanMob-BH. Para a BHTRANS, o PlanMob-BH não deveria ser algo que se encerra na etapa de detalhamento da sua implantação, mas sim um processo em contínuo monitoramento e controle da efetividade de seus resultados. A construção desse plano procurou envolver, em cada uma de suas etapas, as pessoas e instituições interessadas e teve como meta final criar alguma instância de monitoramento.

Essa instância é o Observatório, um instrumento de controle social de natureza consultiva que permite que instituições e organizações envolvidas direta ou indiretamente com a mobilidade urbana – da sociedade civil, do setor privado e do setor público de diversas instâncias – se engajem no monitoramento e avaliação da implementação e da revisão do PlanMob-BH. Cada instituição adere de forma voluntária ao Observatório, preenchendo um termo em que concorda com os princípios, as diretrizes e os objetivos da política de mobilidade e indicando duas pessoas para representá-la, nomeadas **observadores**.

Por estarem envolvidos e interessados na mobilidade urbana, os observadores são formadores de opinião e/ou tomadores de decisão, provenientes de movimentos sociais, do setor produtivo, de universidades e de órgãos da administração municipal e estadual, além dos cidadãos em geral (através do site e das reuniões abertas). Por isso, regularmente, são (re)convidados a se envolverem nas políticas públicas, recebendo informação, participando de reuniões, criando análises críticas com base em indicadores, podendo participar e se comprometer com resultados para a cidade.

Apesar de suas aspirações inovadoras e democráticas, o ObsMob-BH ainda apresenta limites para cumprir suas funções, muitos deles advindos de um desequilíbrio de forças entre os quatro setores necessários para um adequado instrumento de controle social: poder público, setor produtivo, universidades e sociedade civil organizada.

O presente estudo de caso pretende facilitar e promover a replicabilidade do ObsMob-BH em outras realidades, com as devidas adaptações locais, além de trazer um olhar crítico à sua forma de atuação. Seu objetivo principal é a identificação de possibilidades de melhorias futuras do ObsMob-BH para atuar tanto na promoção da mobilidade urbana quanto na promoção do desenvolvimento sustentável.



## 2. Histórico

### 2.1. Da inspiração à proposição: Planos, Observatórios e Pactos de Mobilidade Urbana Sustentável (2005 a 2011)

Em Belo Horizonte, desde 2003 foi constatada a necessidade de mudança de visão do setor de transporte e trânsito no âmbito municipal, constatação essa reforçada por ações do Governo Federal que culminaram na adoção do conceito de **mobilidade urbana**. Os planos de transporte e trânsito<sup>1</sup>, desenvolvidos em meados da década de 1990, estavam desatualizados e exigiam um novo processo de planejamento, que foi iniciado na gestão da administração municipal 2005-2008.

Até 2007, foram desenvolvidas ações de forma articulada para construir uma nova visão de mobilidade urbana na cidade, com base na sustentabilidade urbana, que serviram de referência para o processo de planejamento e elaboração do Plano de Mobilidade Municipal. Esse processo se encontrava em sintonia com o Projeto de Lei Federal do marco regulatório de mobilidade urbana (PL 1.687/07), que estava sendo debatido nacionalmente e que tinha por objetivo instituir as diretrizes do que seria a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A ideia de criação de um Observatório de Mobilidade Urbana para monitorar o Plano de Mobilidade surge antes mesmo do desenvolvimento do Plano, inspirado por duas boas práticas internacionais: observatórios de deslocamentos baseado em indicadores (Paris e Bogotá) e pactos pela mobilidade sustentável (Madri e Barcelona).

O Observatório de Deslocamentos de Paris e, posteriormente, o Observatório da Mobilidade de Bogotá, apresentados com mais detalhes ao final deste Estudo de Caso, quando lançados traziam a inovação de disponibilizar publicamente indicadores e dados, possibilitando o monitoramento da mobilidade urbana por quaisquer atores sociais. Com

---

<sup>1</sup> O BHBUS - Plano de Reestruturação do Transporte Coletivo em Belo Horizonte foi finalizado em 1996 e desenvolvido em sintonia com o PACE/97 - Plano de Circulação da Área Central, que tinham o ano de 2005 como seu horizonte máximo, exigindo nova rodada de planejamento.

isso, estimulava-se o planejamento como um processo dinâmico e cíclico e não apenas um plano com lista de boas intenções. Os números levantados e organizados em formato de relatórios, publicados nos balanços anuais, permitiam ainda a apropriação pelos diversos setores sociais envolvidos e afetados pela mobilidade urbana, cada um com seu olhar e interesses específicos.

Por outro lado, os Pactos pela Mobilidade Urbana Sustentável de cidades da Espanha traziam a importante inovação de alinhar os agentes à avaliação crítica do desempenho da mobilidade. Com isso, criavam compromissos prévios similares ao modelo de governança colaborativa, no qual atores aderem espontaneamente a princípios e metas focadas em encargos mais difusos e sistêmicos e não apenas em seus próprios interesses.

Entre 2007 e 2010, foi desenvolvido o Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH, com caráter de plano diretor temático. Ele trouxe o desafio de mudança de paradigma em direção à mobilidade urbana sustentável, sempre com tentativas de envolver setores da sociedade civil na identificação de problemas e com propostas de solução e monitoramento.

Ao longo da elaboração do PlanMob-BH, as duas ideias (observatório e pacto) se fundiram em uma só, expressa no relatório do Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento do PlanMob-BH (BHTRANS, 2010) e desdobrada em um projeto estratégico da BHTRANS.

O PlanMob-BH foi finalizado em agosto de 2010, mas apenas em julho de 2011 é que foi realizado o Seminário Final do PlanMob-BH, momento em que os agentes (formadores de opinião e tomadores de decisão) foram convidados para contribuir na formatação do que viria a ser o Observatório.

## **2.2. Do surgimento da proposta ao Decreto de sua criação - 2011 a 2013**

Em 2011, com o PlanMob-BH finalizado, a BHTRANS elaborou o primeiro **Balanço da Mobilidade**, um relatório que apresenta o resultado de indicadores selecionados para monitoramento, e que, nessa primeira edição, explicitava a proposta de objetivo para o Observatório: "garantir a obtenção de resultados na implantação das políticas e projetos de mobilidade (...), utilizando-se de metas estabelecidas e comparação com sistemas considerados referências internacionais" (BHTRANS, 2011, p. 3).

O Observatório se propunha a monitorar o PlanMob-BH e, adicionalmente, o BH 2030, um Plano Estratégico para Belo Horizonte desenvolvido pela administração municipal entre 2009 e 2010 (BELO HORIZONTE, 2009) e que definia três grandes objetivos para a mobilidade urbana: (i) gerenciamento da mobilidade, (ii) melhoria de qualidade do transporte coletivo e (iii) melhoria do desempenho do sistema de mobilidade. O **Balanço 2011** explicava ainda que:

No contexto atual, um dos desafios principais para o planejamento da mobilidade urbana é o de buscar a sustentabilidade socioambiental, o que foi

considerado nas atividades desenvolvidas nos últimos anos pela BHTRANS, especialmente na visão de futuro contemplada no Planejamento Estratégico da Prefeitura de Belo Horizonte (BH 2030) e da empresa (BHTRANS 2020), além de ser um dos pilares da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH, com horizonte no ano de 2020. (BHTRANS, 2011, p. 2)

Tendo esses objetivos como referência e após o convite feito no Seminário Final do PlanMob-BH, no dia 2 de setembro de 2011 foi realizada a primeira reunião do que se passaria a chamar Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, com pouco mais de vinte pessoas que passaram a debater temas que mereceriam ser discutidos pelo grupo. Em 30 de setembro, foi realizada a segunda reunião que se desdobrou em novos encontros até junho de 2012, que marcaram, de certa forma, um funcionamento em caráter preliminar do Observatório.

Nessa **fase preliminar**, não havia um arranjo institucional que dava legitimidade ao Observatório além das ações da BHTRANS em busca da consolidação do PlanMob-BH. Nas reuniões realizadas, houve participação de mais de vinte instituições da sociedade civil e do poder público, que trataram de diversos temas, em especial da realização de um Seminário sobre temas afeitos ao PlanMob-BH. As reuniões realizadas no período tiveram como sede a Câmara dos Dirigentes Lojistas - CDL e serviram de espaço para que os agentes se conhecessem, debatessem alguns problemas da mobilidade e formatassem uma proposta de um seminário Público que seria o momento de difusão do Observatório e sua ampliação.

---

### BOX: FASE PRELIMINAR DO OBSERVATÓRIO



*Imagens das capas do Balanço da Mobilidade de 2012 e 2011.*

Fonte: <http://bit.ly/2xNORYg>. Acesso em 04/09/2017

Nesse período, deu-se continuidade à elaboração e publicação do Balanço da Mobilidade 2011 (ano-base: 2010) e 2012 (ano-base 2011) e foram realizadas seis reuniões envolvendo 23 entidades, sendo elas do setor produtivo (Câmara de Dirigentes Lojistas e Associação Comercial de Minas, por exemplo), universidades (como Izabela Hendrix e CEFET-MG), setor público municipal (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano - SMAPU e o Comitê Municipal de Mudanças Climáticas e Ecoeficiência - CMMCE) e estadual (ARMBH e DETRAN) e sociedade civil (Associação Nacional de Transportes Públicos, Instituto Rua Viva e Mountain Bike BH).



O PlanMob-BH foi finalizado em agosto de 2010, antes da aprovação da Lei Municipal nº 10.134/2011, que instituiu a Política Municipal de Mobilidade Urbana. Em janeiro de 2012, foi aprovada a Lei Federal nº 12.587, que instituiu as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e determinou a obrigatoriedade de elaboração de planos de mobilidade. Essas duas leis colocaram em pauta a necessidade de uma institucionalização do PlanMob-BH que atendesse principalmente à exigência de elaboração de plano conforme o Artigo 24 da PNMU. A Lei deu prazo de três anos para sua elaboração<sup>2</sup> e, no caso de Belo Horizonte, que já dispunha de um plano, esse plano deveria ser integrado e compatível com os Planos Diretores (ou neles inserido).

Nesse contexto, uma proposta de Regulamentação do PlanMob-BH foi desenvolvida entre dezembro de 2011 e maio de 2012, considerando as orientações da Lei Municipal e Federal e as determinações das demais Leis Municipais, especialmente: Plano Diretor e Lei de Uso

---

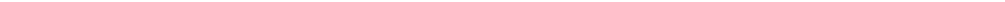
<sup>2</sup> O governo federal editou a Medida Provisória (MP) 748/16, que amplia para sete anos o prazo para os municípios elaborarem os Planos de Mobilidade Urbana (PMU), tendo como base o ano de 2012.

do Solo; Código de Posturas; Lei de Mitigação Ambiental e Lei do Sistema Cicloviário. Essa proposta de institucionalização do PlanMob-BH e do próprio Observatório tiveram apoio do Instituto de Energia e Meio Ambiente - IEMA. Esse apoio se deu através de um convênio de colaboração técnica, que partiu de uma análise jurídico-institucional para elaborar a minuta do texto do próprio Decreto, tendo a Lei Nacional da Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12) e a Lei Municipal de Mobilidade Urbana (Lei 10.134/11) como base.

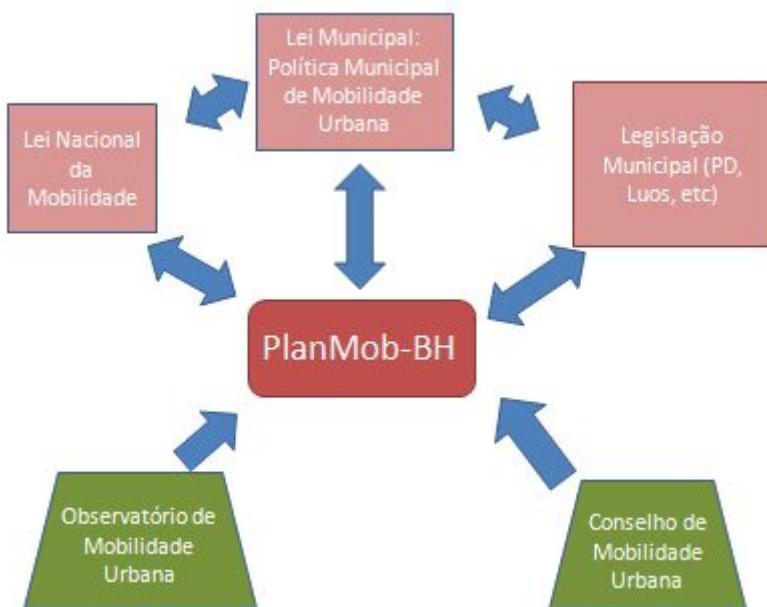
Foi uma ação extremamente relevante por institucionalizar as diretrizes e metas definidas pelo Plano Estratégico de Belo Horizonte - BH 2030, do Plano Estratégico BHTRANS e do PlanMob-BH, consolidando os avanços já obtidos, e por garantir a possibilidade de aplicação dos instrumentos da Lei Federal e de outras leis municipais como parte da Política de Mobilidade Urbana. Ainda propôs a criação do Observatório da Mobilidade para auxiliar na aceitabilidade política dos projetos e políticas de mobilidade, compartilhando compromissos com sociedade civil organizada (*stakeholders*).

Em 2012, a proposta da BHTRANS para a institucionalização do ObsMob-BH foi debatida com o grupo preliminar do Observatório. Em junho desse mesmo ano, interrompem-se as reuniões, que só foram retomadas ao final de 2013, após a publicação do Decreto Municipal 15.1317/13, o qual instituiu o PlanMob-BH e criou o ObsMob-BH, dando-lhe diretrizes de atuação.

Entre a aprovação e envio ao Prefeito da proposta de decreto e a sua publicação em setembro de 2013, passaram-se 15 meses. Talvez essa proposta tivesse sido abandonada se não tivessem ocorrido as jornadas de junho de 2013. As jornadas demandaram uma resposta política aos anseios de maior controle popular sobre a mobilidade urbana, resposta essa materializada tanto pela publicação do Decreto 15.317/13 quanto do Decreto 15.318/13 que criou o Conselho Municipal de mobilidade Urbana - COMURB.



### BOX: INSTITUCIONALIZAÇÃO DO OBSERVATÓRIO



***Esquema de duplo controle social sobre o PlanMob-BH***

Fonte: Elaboração própria

O PlanMob-BH tem por finalidade orientar as ações do Município de Belo Horizonte no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Belo Horizonte. (Art. 1º)

O PlanMob-BH considera as orientações da Lei Municipal e Federal e as determinações das demais Leis Municipais, especialmente: Plano Diretor e Lei de Uso do Solo; Código de Posturas; Lei de Mitigação Ambiental; Lei do Sistema Cicloviário.

O ObsMob-BH, juntamente com o COMURB, são dois instrumentos de controle social existentes em Belo Horizonte.



### **2.3. Da institucionalização aos desafios da transição política - 2013 a 2016**

Com intuito de aprimorar o planejamento da mobilidade urbana expresso no Plano Diretor de Mobilidade Urbana - PlanMob-BH, foi criado o Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH, através do Decreto nº 15.317 de 02 de setembro de 2013. Logo em seguida, em dezembro de 2013, o ObsMob-BH foi apresentado na reunião de instituição do COMURB, mas apenas em 2014 ele foi de fato constituído.

Em fevereiro de 2014, outro importante processo político aconteceu na cidade: a realização da IV Conferência de Política Urbana - IV CMPU. De fevereiro a agosto, um dos temas da IV CMPU foi o PlanMob-BH, através do Grupo de Trabalho do eixo Mobilidade Urbana, composto por delegados dos setores técnico, empresarial e popular interessados no tema,

e que debateu e aprovou o que viria a ser denominado “Revisão Política do PlanMob-BH”, agora com participação da sociedade civil, conforme previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana. Sobre esse processo, é importante dizer que até pelo menos setembro de 2017 o Projeto de Lei do novo Plano Diretor de Belo Horizonte, que contém os resultados da IV Conferência, ainda não foi aprovado na Câmara Municipal.

Por conta desse intenso processo, que durou 6 meses, foram realizadas algumas reuniões do COMURB, mas se julgou que não havia espaço para colocar em prática mais um instrumento de controle social como o ObsMob-BH. Por isso, a BHTRANS decidiu adiar as reuniões do Grupo de Observadores do ObsMob-BH, realizando apenas encontros do que se tornou o Grupo Executivo. Esse grupo realizou diversos encontros, decidindo temas a serem tratados pelo Observatório e dando certa continuidade às reuniões do grupo preliminar ocorridas em 2012 e 2013.

A **1ª Reunião do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte** ocorreu efetivamente em **julho de 2014**, já na fase final da IV Conferência de Política Urbana, com presença de 126 pessoas, tendo como temas: “Acessibilidade e qualidade do transporte coletivo e das calçadas de Belo Horizonte” e “Economia Urbana e a prioridade para a questão social e a política de preços do transporte coletivo”.

No segundo semestre, uma nova rodada de reuniões do Grupo Executivo validou os temas e a dinâmica da próxima reunião ampliada e fez uma proposta de Regimento Interno. Em dezembro de 2014, foi realizada a **2ª Reunião do Grupo de Observadores**, com 90 pessoas participando, com os mesmos temas da primeira reunião, acrescida a discussão sobre a Gestão Metropolitana. Nesse encontro, foram realizados trabalhos em grupos, os quais produziram um documento de referência que representa a contribuição dos observadores para as políticas públicas.

Em **fevereiro de 2015**, foi convocada uma **Reunião Extraordinária** para discutir e aprovar o Regimento Interno que havia sido proposto pelo Grupo Executivo de forma participativa e horizontal. Em seguida, aconteceu uma nova rodada de reuniões do Grupo Executivo. Em junho de 2015, foi realizada a **3ª Reunião do Grupo de Observadores**, com 117 participantes, tendo como temas: (1) Redes sociais e mobilidade e (2) Mobilidade, meio ambiente e saúde.

## BOX: Primeiras Reuniões do ObsMob-BH

**1<sup>ª</sup> REUNIÃO DO OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE - ObsMob-BH**

A Prefeitura de Belo Horizonte, por meio da BHTRANS, convoca para a 1<sup>ª</sup> Reunião do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. O evento vai reunir o Grupo de Observadores do ObsMob-BH, em conjunto com os Conselheiros de Mobilidade Urbana (Comurb) e é aberto às pessoas e instituições interessadas em contribuir com a política de mobilidade urbana sustentável da nossa cidade.

Data: 29 de julho de 2014 (terça-feira)  
 Local: Teatro Marília - Av. Alfredo Balena, n° 586, Santa Efigênia, Belo Horizonte/MG

**Programação**

- 8h30 - Recepção e café da manhã
- 8h30 - Café da boas vindas
- 9h - 12h30 - MESA DE ABERTURA:

  - Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH
  - Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH

12h30 - 14h30 - Almoço

14h30 - 15h30 - MESA 1: ACESSIBILIDADE E QUALIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO E DAS CALÇADAS DE BELO HORIZONTE

Em que medida o PlanMob-BH considerou e avançou em relação a essas questões? - Apresentações da BHTRANS, seguidas de observações críticas e proposições de representantes do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência, do Grupo Pise a Gramite e de Conselheiro especialista do Comurb.

• Debates

15h30 - 16h - Café

16h - 18h - MESA 2: ECONOMIA URBANA (RELAÇÃO ENTRE MOBILIDADE, NEGÓCIOS, EMPREGO E RENDA) E A PRIORIDADE PARA A QUESTÃO SOCIAL E A POLÍTICA DE PREÇOS DOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE

Em que medida o PlanMob-BH considerou e avançou em relação a essas questões? - Apresentações da BHTRANS, seguidas de observações críticas e proposições de representantes da Câmara dos Dirigentes Lojistas - CDL, Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de Minas Gerais - SETCEMC, Movimento Tarifa Zero e Conselheiro especialista do Comurb.

• Debates

O evento contará com tradução em libras.  
 Favor confirmar presença através de e-mail: [observatoriomobilidade@pbh.gov.br](mailto:observatoriomobilidade@pbh.gov.br).  
 Mais informações acesse: [www.bhtrans.pbh.gov.br/observatorio](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/observatorio)

**2<sup>ª</sup> REUNIÃO DO OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE - ObsMob-BH**

Auditório do IBMEC - R. Rio Grande do Norte, 300 - Belo Horizonte

**PROGRAMA**

Data: 4 de dezembro de 2014 (quinta-feira)  
 Credenciamento: 8h30 às 9h  
 Abertura: 9h às 9h30

- Mesa 1: 9h30 às 10h30  
 Assunto: Acessibilidade e qualidade do transporte coletivo e das calçadas de Belo Horizonte
- Mesa 2: 10h30 às 12h30  
 Assunto: Economia urbana e a prioridade para a questão social e a política de preços do transporte coletivo
- Grupos de Trabalho: 14h às 16h  
 Assunto: Oficinas paralelas sobre os temas das mesas 1 e 2

• Data: 5 de dezembro de 2014 (sexta-feira)

Credenciamento: 8h30 às 9h

- Mesa 3: 9h às 12h30  
 Assunto: Gestão Metropolitana da Mobilidade
- Plenária final: 14h às 18h  
 Apresentação dos resultados das oficinas, balanço da mobilidade, aprovação do regimento e ações para 2015.

Favor confirmar presença pelo e-mail [observatoriomobilidade@pbh.gov.br](mailto:observatoriomobilidade@pbh.gov.br)  
 até 3 de dezembro, 15 horas.  
 A entrada pelo bicletário será na R. Timbiras, 296.  
 Identifique-se como participante do evento.

**3<sup>ª</sup> REUNIÃO DO OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE - ObsMob-BH**

Auditório do IBMEC - R. Rio Grande do Norte, 300 - Belo Horizonte

**PROGRAMA**

Data: 10 de junho de 2015 (quarta-feira)  
 Credenciamento: 8h30 - 9h00

8h30 - 9h00: Café de boas vindas

9h00 - 10h00: Redes sociais e mobilidade: enfoque de comunicação, educação e política

- Caio César Gianini Oliveira - Faculdade de Comunicação e Artes da PUC Minas
- Ana Nassar - Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento - ITDP

10h30 - 12h00: Mobilidade, meio ambiente e saúde

- Waleska Calffa - Observatório da Saúde Urbana de BH - UFMG
- Henrique Pereira - Way Carbon

13h30 - 16h: Grupos de trabalho em paralelo

- Tema 1: Redes sociais e mobilidade: enfoque de comunicação, educação e política
- Tema 2: Mobilidade, meio ambiente e saúde

16h30 - 18h00: Plenária

Favor inscrever-se através de <http://bit.ly/inscrevaobsmob>  
 até 9 de junho, 15 horas.  
 A entrada para o bicletário é pela R. Timbiras, 296.  
 Identifique-se como participante do evento.

Fonte: <http://bit.ly/2xNORYg>. Acesso em 04/09/2017.

De julho de 2014 a julho de 2015, foram realizadas oito reuniões do Grupo Executivo, com média de 20 participantes cada, que definiram os temas e as dinâmicas das reuniões amplas, debateram os indicadores do Balanço da Mobilidade 2014 e 2015 e elaboraram proposta de Regimento Interno, sempre de forma participativa e horizontal.



A partir do segundo semestre de 2015, a BHTRANS inicia a atualização técnica do PlanMob-BH, considerando os resultados da IV Conferência de Política Urbana como orientação política. Respeitando esse importante processo político da cidade, é proposto que as reuniões do Observatório, a partir daquele momento, se focassem em acompanhar essa revisão, o que de fato se realizou até o primeiro semestre de 2017.

Tendo como tema a Revisão Técnica do PlanMob-BH, foram realizadas as seguintes reuniões **do Grupo de Observadores**:

- 4<sup>a</sup> Reunião (novembro de 2015), focada na apresentação do Diagnóstico atualizado pela BHTRANS e diretrizes para o Plano de Gestão da Demanda;
- 5<sup>a</sup> Reunião (fevereiro de 2016), realizada em formato de oficina para coletar sugestões para o Plano de Gestão da Demanda integrado ao Plano de Melhoria da Oferta;
- 6<sup>a</sup> Reunião (junho de 2016), com participação da empresa LOGIT e focado em validação de medidas ligadas à Estratégia de Gestão da Demanda - EGD;
- 7<sup>a</sup> Reunião (novembro de 2016), apresentando os resultados da EGD e a minuta do relatório do Plano de Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta, que foi publicado no site da BHTRANS;
- 8<sup>a</sup> Reunião (julho de 2017), que apresentou os Relatórios de Gestão e Monitoramento, as estimativas de custos e os indicadores propostos para monitoramento do PlanMob-BH.

## BOX: Revisão Técnica do PlanMob-BH

**4º REUNIÃO DO OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE – ObsMob-BH**

**Tema:** Revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH

**Auditório do IBMEC - R. Rio Grande do Norte, 300, Funcionários - Belo Horizonte**

**PROGRAMA**

Credenciamento: 8h30 às 9h  
Abertura: 9h às 9h30  
Painel 1: 9h30 às 12h30  
Assunto: Diagnóstico e Tendências da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte  
Almoço: 12h30 às 14h  
Painel 2: 14h às 16h30  
Assunto: Instrumentos de Gestão da Demanda  
Encaminhamentos: 16h30 às 17h

Inscrições pelo endereço eletrônico <http://bit.ly/Obsmobbh> até as 15 horas do dia 25 de novembro de 2015.

Entrada para o ciclista: Rua dos Timbiras, 296.  
Identifique-se como participante do evento.

O evento terá tradução em LIBRAS.

**5º REUNIÃO DO OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE – ObsMob-BH**

**Tema:** Revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH  
Validação e debate de propostas iniciais do Plano de Gestão da Demanda e Plano de Melhoria da Oferta

**Local:** IBMEC - Rua Rio Grande do Norte, 300 - Funcionários, Belo Horizonte - MG, 30130-130.

**Participar:** O evento é aberto à pessoas e instituições interessadas em contribuir com a política de mobilidade urbana sustentável da nossa cidade.

**PROGRAMA**

8:30 - Credenciamento  
9:00 - Abertura  
9:30 - Palestra "Perspectivas para a Mobilidade Urbana de Belo Horizonte" - Mateus Silveira (FIAT).  
10:00 - Apresentação das Propostas para Plano de Gestão da Demanda, seguida de debate com conselheiro especialista do COMURB e com plenário.  
10:30 - Apresentação das Propostas para BHTRANS no Plano de Melhoria da Oferta, seguida de debate com conselheiro especialista do COMURB e com plenário.  
11:30 - Orientação para dinâmicas dos Grupos de Trabalho da tarde.  
12:30 - Intervalo para Almoço  
13:30 - Debates em Grupos de Trabalho:  
• Transporte coletivo: ações, estratégias e táticas para gestão da demanda e melhoria da oferta;  
• Transporte individual motorizado: ações, estratégias e táticas para gestão da demanda e melhoria da oferta;  
• Transportes ativos: ações, estratégias e táticas para gestão da demanda e melhoria da oferta;  
• Urbano, social, ambiental e gestão: ações, estratégias e táticas para gestão da demanda e melhoria da oferta;  
13:30 - Coffee Break  
16:00 - Plenária de apresentação dos resultados dos Grupos de Trabalho.  
17:30 - Encerramento

Inscrições pelo endereço eletrônico <http://bit.ly/obsmbobhh> até as 15 horas do dia 24 de fevereiro de 2016.

Entrada para o ciclista: Rua dos Timbiras, 296.  
Identifique-se como participante do evento.

**6º REUNIÃO DO OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE – ObsMob-BH**

**Tema:** Revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH  
14 de junho de 2016 (terça-feira)

**Local:** IBMEC - Rua Rio Grande do Norte, 300 - Funcionários, Belo Horizonte - MG

**Participar:** O evento é aberto à pessoas e instituições interessadas em contribuir com a política de mobilidade urbana sustentável da nossa cidade.

**PROGRAMA**

8:30 às 9:00 - Credenciamento;  
9:00 às 12:30 - Dinâmica de avaliação da aceitabilidade da Gestão da Demanda (LOGIT);  
12:30 às 14:00 - Almoço;  
14:00 às 15:00 - Apresentação dos resultados da dinâmica (LOGIT);  
15:00 às 17:00 - Discussão relativa ao texto da minuta da revisão do PlanMob-BH (BHTRANS);  
17:00 às 17:30 - Encerramento e encaminhamentos finais.

Inscrições pelo endereço <http://bit.ly/obsmbobhh1a2> até as 15 horas do dia 13 de junho de 2016 (os inscritos para a reunião do dia 8/6 não precisam se inscrever novamente).

Entrada para o ciclista: Rua dos Timbiras, 796.  
Identifique-se como participante do evento.

**7º REUNIÃO DO OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE – ObsMob-BH**

**Apresentação da Proposta de Revisão Técnica do PlanMob-BH - 2010-2030**

**29 de novembro de 2016 (terça-feira)**

**Local:** IBMEC - Rua Rio Grande do Norte, 300 - Funcionários, Belo Horizonte - MG

**Participar:** O evento é aberto à pessoas e instituições interessadas em contribuir com a política de mobilidade urbana sustentável da nossa cidade.

**PROGRAMA**

8:30 às 9:00 - Credenciamento  
9:00 às 9:30 - Abertura  
9:30 às 10:15 - Revisão técnica do PlanMob-BH  
10:15 às 11:30 - Estratégia de Gestão da Demanda  
11:30 às 12:30 - Debate e esclarecimentos  
12:30 às 14:00 - Almoço  
14:00 às 16:00 - Balanço das ações do ObsMob-BH  
16:00 às 17:00 - Perspectivas e desafios

Inscrições pelo endereço <http://bit.ly/7obsmbobhh> até as 12 horas do dia 28 de novembro de 2016.

Entrada para o ciclista: Rua dos Timbiras, 796.  
Identifique-se como participante do evento.

**8º REUNIÃO DO OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE – ObsMob-BH**

**12 de julho de 2017, 9h às 17h30**

**Auditório do IBMEC - R. Rio Grande do Norte, 300 - Funcionários/Belo Horizonte**

**Participar:** O evento é aberto à pessoas e instituições interessadas em contribuir com a política de mobilidade urbana sustentável da nossa cidade.

**PROGRAMA**

9h às 9h30 - Credenciamento  
9h30 às 10h - Apresentação da revisão do PlanMob  
10h às 11h - Apresentação do PlanMob – Monitoramento, Gestão e Orçamento  
11h às 12h - Debate

12h às 13h30 - Intervalo para almoço

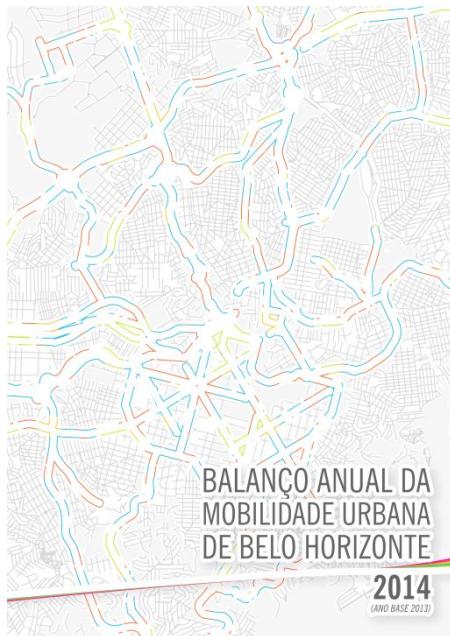
13h30 às 14h - Apresentação PMAC, Mobilidade  
14h às 14h30 - Apresentação do processo de validação dos indicadores - ITDP  
14h30 às 16h - Trabalho em grupo indicadores focados no PPAG por eixos do PlanMob  
16h às 16h30 - Apresentação do resultado dos trabalhos em grupo  
16h30 às 17h - Apresentação do Plano de Trabalho do ObsMob para o segundo semestre de 2017  
17h às 17h30 - Encaminhamentos

Inscrições pelo endereço <http://bit.ly/2tPfjea> até as 16 horas do dia 11/7/2017.

Contribua para a sustentabilidade  
vá a pé, de bicicleta\* ou de transporte público.  
\*Entrada para o ciclista: Rua dos Timbiras, 796.  
Identifique-se como participante do evento.

Fonte: <http://bit.ly/2xNORYg>, acesso em 04/09/2017

De julho de 2015 a julho de 2017, foram realizadas cinco Reuniões do ObsMob-BH para debater a Revisão Técnica do PlanMob-BH e publicadas mais duas versões do Balanço da Mobilidade.



Fonte: <http://bit.ly/2xNORYq>, acesso em 04/09/2017

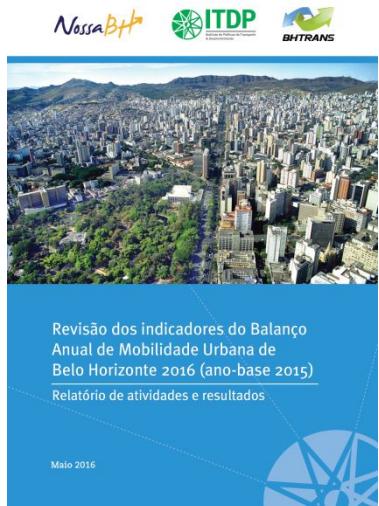


A Revisão Técnica do PlanMob-BH contemplou o desenvolvimento da *Estratégia de Gestão da Demanda de Viagens de Belo Horizonte – EGDV*, a partir da participação de Belo Horizonte no *Programa Mobilidade Urbana de Baixo Carbono de Grandes Cidades - PMUBC*, parceria entre BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), MCidades (Ministério das Cidades) e IEMA (Instituto de Energia e Meio Ambiente). A EGDV tem como um de seus temas selecionados e destacados a **gestão da demanda de viagens**, objeto de um Caderno Técnico de Referência e de uma aplicação prática para a qual, dentre as cidades brasileiras, foi escolhida Belo Horizonte, por ser referência nas questões ligadas à **gestão da demanda**.

Tendo como referência os instrumentos de estímulo e desestímulo já adotados e consolidados em cidades no mundo inteiro, a EGDV foi desenvolvida a partir de um processo de **avaliação, priorização e seleção das medidas** que utilizou como ponto de partida as que já haviam sido propostas durante as atividades de revisão do PlanMob-BH. Tais medidas foram resultado de um longo processo de discussão da BHTRANS com outros órgãos do município e com os representantes da sociedade civil e participantes do Observatório durante as reuniões do ObsMob-BH.

Em paralelo, servindo de insumo para as reuniões ampliadas, o Grupo Executivo realizou um trabalho de validação dos indicadores do Balanço da Mobilidade, através de um apoio técnico do ITDP e do Movimento Nossa BH (ITDP, NOSSA BH, BHTRANS, 2016). Desse trabalho, finalizado em março de 2016, resultaram sugestões de retirada de alguns indicadores, a identificação de lacunas e a proposição de novos indicadores para acompanhar a implantação do PlanMob-BH.

## BOX: Revisão dos Indicadores do Balanço 2016

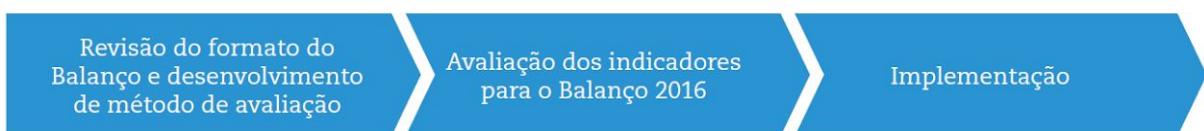


Após a publicação de três edições do Balanço da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, identificou-se a necessidade de revisar de forma participativa os indicadores e o formato desse documento para a edição de 2016, de maneira a torná-lo mais efetivo na avaliação da implementação do PlanMob-BH.

A coordenação desse processo de revisão foi realizada em uma parceria entre a BHTrans, Movimento Nossa BH e o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil). Todas as discussões e deliberações sobre os indicadores e formato do Balanço foram realizadas no âmbito das reuniões do Grupo Executivo do ObsMob-BH para as quais foram convidados todos os observadores que compõem essa instância.

O principal objetivo desse processo foi apoiar os membros do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte na realização colaborativa da seleção, construção e análise de um conjunto de indicadores de desempenho que compõem o Balanço Anual da Mobilidade Urbana. O método adotado para cumprir com esses objetivos seguiu as premissas de considerar os indicadores que permitam avaliar os objetivos estratégicos definidos no PlanMob-BH, o envolvimento e participação dos observadores nas discussões e tomada de decisão sobre indicadores. De forma prática, esse trabalho ocorreu em três principais etapas, conforme Figura 1.

**Figura 1** - Resumo das etapas e atividades realizadas na Revisão de Indicadores.



Fonte: <http://bit.ly/2yyUL1X>, acesso dia 04/09/17

Esse processo de revisão dos indicadores foi tema de discussão de três reuniões de período integral do Grupo Executivo do ObsMob-BH. Antes e depois de cada reunião, o grupo de coordenação desse processo se reunia para elaborar propostas de agenda, dinâmica e material que facilitasse as discussões com o Grupo Executivo.

O processo de revisão dos indicadores para o Balanço 2016 contou com a participação de 25 observadores, que foram de grande importância para construir um processo que contemplasse uma diversidade mínima de opiniões e percepções presentes no município. Essas discussões e debates também contribuíram para ampliar entendimentos e visões sobre diversos aspectos em torno do tema da mobilidade urbana e, em particular, em torno dos desafios no município de Belo Horizonte. Recentemente, o método foi replicado em novas revisões de indicadores por parte dos observadores, obtendo o mesmo sucesso ao gerar um processo de debate.





### 3. Como funciona o Observatório

Até 2016, o ObsMob-BH funcionou como um instrumento de controle social da política de mobilidade urbana criado e coordenado pelo poder público. A BHTRANS é responsável pela sua coordenação, segundo o seu Decreto de criação, e possui ainda as seguintes atribuições definidas pelo seu Regimento Interno:

- consolidar e permitir acesso amplo e democrático às informações sobre o sistema de mobilidade urbana no Município;
- manter a página eletrônica atualizada, com informações consolidadas, indicadores, gráficos, artigos e todo o material produzido pelos observadores e/ou pela BHTRANS, propondo, processando e publicando conteúdo e informações;
- convocar, coordenar e dar suporte às reuniões;
- checar a veracidade e a consistência de todas as informações e indicadores a serem disponibilizados na página eletrônica do ObsMob-BH;
- preparar, em conjunto com o Grupo de Observadores, o balanço anual para divulgação, conforme Art. 18, Inciso III, do Decreto nº 15.317, de 02 de setembro de 2013;
- promover a troca de informações e boas práticas entre sistemas de transporte de outras cidades, brasileiras ou não, que possam ser aplicadas em Belo Horizonte;
- propor e dar suporte a ações que contribuam para o monitoramento da implementação do PlanMob-BH, no que toca à operacionalização de suas estratégias e busca de resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, sempre com base em indicadores de desempenho.

Mesmo que ainda muito dependente da BHTRANS, o ObsMob-BH funciona com cinco instrumentos básicos, detalhados nos itens a seguir. O Grupo de Observadores (i) e o Grupo Executivo (ii) são fundamentais para o andamento e resultado efetivo do Observatório como instrumento de controle social. Além disso, ele precisa de informações e indicadores apresentados e sistematizados pelos Balanços da Mobilidade (iii) que, por sua vez, se baseiam em um Sistema de Informações (iv). E, por fim, possui ferramentas de Comunicação (v) para dar visibilidade às pessoas e instituições interessadas na mobilidade urbana.

#### 3.1. Grupo de Observadores

O Grupo de Observadores é composto pelos observadores, pessoas indicadas por instituições que aderem ao ObsMob-BH, conforme previsto no Decreto, e que se propõem a acompanhar os resultados do PlanMob-BH e contribuir para os estudos e ações voltados para a construção da política de mobilidade urbana sustentável. Cada instituição poderá indicar dois representantes para participar do grupo de observadores, que terão acesso

amplo e democrático às reuniões e eventos do ObsMob-BH, bem como acesso às informações sobre o sistema de mobilidade urbana do Município.

No entanto, de forma inovadora, foi proposto no Regimento Interno um funcionamento mais horizontal e aberto, no qual o Grupo tem como atribuições principais:

- monitorar a implementação do PlanMob-BH, sempre com base em indicadores de desempenho;
- definir e rever os indicadores que farão parte do balanço anual;
- elaborar o balanço anual de forma coletiva;
- promover ações individuais e coletivas de reconhecimento, voltadas para estudos, pesquisas e divulgação de resultados;
- contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do PlanMob-BH.

Cientes da dificuldade de reuniões periódicas e produtivas de um grupo tão grande, foi proposto e aprovado que as atribuições do Grupo de Observadores pudessem ser delegadas ao Grupo Executivo. Via de regra, as reuniões do Grupo de Observadores acontecem semestralmente e são usados espaços cedidos por instituições privadas ou prédios públicos, com temas e dinâmica definidas no âmbito do Grupo Executivo, a partir de propostas da BHTRANS.

### **3.2. Grupo Executivo**

Inspirado no funcionamento de coletivos de movimentos sociais, foi aprovada a formação de um Grupo Executivo com função de operacionalizar as ações do Grupo de Observadores, também atuando de forma horizontal, e que tem como atribuições principais:

- preparar e dar suporte às reuniões do Grupo de Observadores, consolidando os temas e encaminhamentos a serem levados para as reuniões;
- promover a mobilização permanente dos observadores e demais interessados com o objetivo de fomentar a participação, a produção de conhecimento e a realização de quaisquer atividades sobre os temas tratados pelo ObsMob-BH.

De mesma forma que as reuniões do Grupo de Observadores, todas as reuniões do Grupo Executivo são públicas, abertas à participação, com direito à voz para qualquer pessoa e divulgadas por meio do site do Observatório<sup>3</sup>. Além disso, procura-se que os documentos, memórias, indicadores e todas as informações referentes ao trabalho do ObsMob-BH também sejam divulgadas na sua página eletrônica.

---

<sup>3</sup> [www.bhtrans.pbh.gov.br/observatorio](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/observatorio).

O exercício da função de cada observador é considerado de interesse público relevante e todos têm como atribuição:

- acompanhar os resultados e contribuir para os estudos e ações voltados para a construção de uma política de mobilidade urbana sustentável, por meio da seleção e produção de análises, artigos, pesquisas e informações diversas para enriquecimento das discussões e para publicação no site do ObsMob-BH;
- sugerir temas e pautas para discussão no ObsMob-BH;
- participar ativamente das reuniões do ObsMob-BH;
- propor indicadores para o ObsMob-BH;
- propor ações que contribuam para o monitoramento da implementação do PlanMob-BH, no que toca à operacionalização de suas estratégias e busca de resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, sempre com base em indicadores de desempenho.

### **3.3. Balanços da Mobilidade Urbana**

O Balanço da Mobilidade Urbana consiste em um relatório anual com indicadores e análises relativas à implantação do PlanMob-BH e seus resultados. O objetivo constante do Balanço é ser um documento de fácil leitura e apropriação por pessoas interessadas, mesmo que não estejam habituadas aos termos do setor, como forma de fomentar o debate entre campos diferentes.

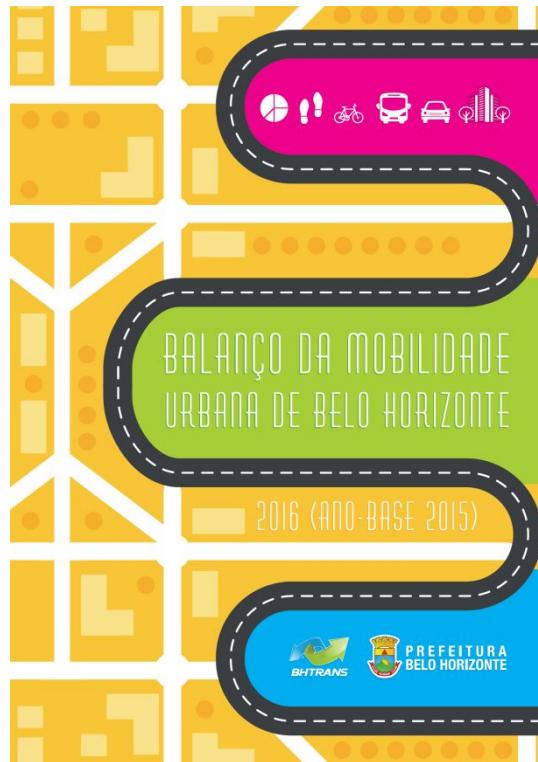
Até agora, foram publicados quatro balanços (2011, 2012, 2014 e 2016), que podem ser encontrados no site do Observatório. Nas primeiras três edições, o Balanço foi feito exclusivamente dentro da BHTRANS, mas, na edição de 2016, avançou-se substancialmente na análise conjunta da mobilidade urbana de Belo Horizonte e da implantação do PlanMob-BH. O documento de 2016 contou com textos críticos que contemplaram as visões, por vezes antagônicas, de atores distintos sobre a implantação do PlanMob-BH em relação a cada um dos seis objetivos estratégicos:

1. Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual;
2. Promover um salto de qualidade dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;
3. Promover a segurança no trânsito para melhoria da saúde e garantia da vida;
4. Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estímulo aos modos não motorizados;
5. Tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;
6. Tornar a mobilidade fator de inclusão social.

Considera-se que essa interação e produção de textos produz um avanço concreto na compreensão, por parte dos observadores, das dificuldades e contradições que são

inerentes às políticas públicas que articulam gestores, operadores, empresas e sociedade civil em um único espaço.

**Figura 2** - Capa do Balanço da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte de 2016 (ano base 2015)



Fonte: <http://bit.ly/2xNORYg>. Acesso em 04/09/2017.

### 3.4. SisMob-BH - Sistema de informações da Mobilidade urbana de Belo Horizonte

O SisMob-BH foi instituído em 2011, para auxiliar o acompanhamento permanente do PlanMob-BH. A elaboração e manutenção do sistema é fruto da necessidade de se organizar os indicadores controlados pela BHTRANS. O objetivo é que eles se tornem acessíveis ao Grupo de Observadores ou a qualquer ator social e possam, então, ser avaliados.

Segundo a página da BHTRANS destinada ao sistema<sup>4</sup>, em 2016, o SisMob-BH se tornou o Sistema de Informações de Acessibilidade e Sustentabilidade de Belo Horizonte. Essa mudança teve como intenção apoiar as ações de acessibilidade da empresa e facilitar o acompanhamento do Plano Municipal de Redução das Emissões de Gases de Efeito Estufa - PREGEE coordenado pelo Comitê Municipal sobre Mudanças Climáticas e Ecoeficiência - CMMCE.

---

<sup>4</sup> <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portalpublico/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013>. Acesso em 4/9/2017.

As informações sobre o SisMob-BH estão estruturadas em uma árvore de assuntos, e cada um dos seus itens possui um conjunto de informações na forma de gráficos. Existe ainda uma planilha atualizada com dados abertos que procura atender ao disposto na Lei de Acesso à Informação. Os itens e subitens da árvore de assuntos do SisMob-BH<sup>5</sup> são os seguintes:

- Aspecto social e relação com a sociedade: ações educativas, atendimento ao usuário em geral, gratuidades e descontos, solicitações urbanísticas.
- Belo Horizonte e outras cidades/regiões: distribuição modal em pesquisas de opinião, frota e condutores de veículos automotores, rede viária, população, distribuição modal em pesquisas origem/destino, região metropolitana (RMBH).
- BHTrans e outras cidades: Pesquisas externas de opinião, qualidade da informação, recursos humanos.
- Fiscalização e operação do sistema de mobilidade: fiscalização urbanística integrada, infrações de trânsito.
- Meio ambiente: gases de efeito estufa e poluição do ar.
- Sistema de transportes ativos (não motorizados): calçadas e passarelas e sistema de bicicleta.
- Sistema de transporte motorizado público: BRT, táxi, transporte convencional, transporte escolar, transporte de baixa capacidade, transporte em vilas e favelas, metrô, sistema de transporte coletivo com um todo.
- Trânsito e sistema viário: acidentes de trânsito, estacionamento, sinalização semafórica, velocidades, tempos e volumes.

De forma resumida, o SisMob-BH pode ser entendido como um repositório de informações e indicadores ligados à mobilidade urbana, oriundos das bases de dados da BHTRANS e de outros órgãos da Prefeitura, que estão à disposição da sociedade. Com esse perfil, o SisMob-BH apresenta-se como uma importante ferramenta pública que subsidia e alimenta o Observatório.

### **3.5. Comunicação**

Durante a elaboração do PlanMob-BH, foi mantido um hotsite (site provisório) que cumpriu a função de divulgação dos relatórios e matérias (*clipping*) de relevância, além de promover um debate de temas. Ao final do PlanMob-BH, a BHTRANS criou páginas em seu próprio site para disponibilizar a todo e qualquer ator social as informações relativas ao seu funcionamento: indicadores, os documentos do PlanMob-BH, textos e pesquisas acadêmicas, além de outras informações relevantes – como o agendamento das reuniões.

Uma chamada para a página do Observatório aparece na página inicial do portal da BHTRANS. E, com estética específica, possui as seguintes seções:

---

<sup>5</sup> Estão listados apenas os assuntos com informações ativas em setembro de 2017. Como o SisMob-BH é atualizado permanentemente, alguns assuntos listados ainda não dispõem de informação.

Na página inicial do portal da BHTRANS, há uma chamada para o Observatório. Clicando nela e entrando na sua página, é possível ver *links* para as seguintes seções:

- **PLANMOB-BH:** apresentação básica sobre o Plano e seus relatórios, cujo acompanhamento é o principal objetivo do ObsMob-BH;
- **O OBSERVATÓRIO:**
  - apresentação: informações gerais sobre o ObsMob-BH;
  - mobilidade urbana: conceituação que serve de referência ao Plano e ao Observatório;
  - composição do Observatório: lista de participantes;
  - faça sua adesão: com instruções de como aderir e com possibilidade de *download* do Termo de Adesão;
  - regimento interno: importante instrumento para explicar o funcionamento do ObsMob-BH.
- **INDICADORES:** apresentação geral do Balanço da Mobilidade. Nessa página, há *links* para seis grupos de indicadores, a saber:
  - Divisão Modal e Frota;
  - Pedestres;
  - Bicicletas;
  - Transporte Coletivo;
  - Trânsito e Segurança;
  - Urbano e Ambiental.
- **OBSERVADORES:** página criada para disponibilizar textos assinados pelos Observadores, criando possibilidades de diálogo e avaliação crítica da mobilidade urbana.
- **BIBLIOTECA:** repositório digital com Apresentações, Legislação, Relatórios do PlanMob-BH e publicações de pesquisa (artigos, teses, dissertações e monografias).
- **FIQUE POR DENTRO:** seção com notícias, sendo as últimas três colocadas em destaque na página inicial.

O Observatório se preocupa em realizar uma divulgação constante de informações e documentos em seu *site* e grupos de email, a fim de promover diálogo e comunicação. Esse processo permite envolver e, em algum grau, articular formadores de opinião e tomadores de decisão em torno de avaliações críticas da política de mobilidade. Essas avaliações servem para realimentá-la, criando um ambiente de aceitabilidade política das ações propostas e melhoramento contínuo dos instrumentos de planejamento.



Ao se elaborar um Estudo de Caso, normalmente se tem em vista dois objetivos: registrar e divulgar uma boa prática e fazer uma avaliação do seu funcionamento. Essa avaliação deve trazer um olhar crítico, apontando pontos fortes e oportunidades de melhoria e alertando sobre possíveis adaptações caso a prática venha a ser replicada. A seguir, apresentamos a avaliação crítica do ObsMob-BH considerando três dimensões:

- análise do funcionamento dos instrumentos;
- análise da dinâmica de funcionamento e da participação efetiva dos setores da sociedade;
- análise de pontos fortes e oportunidades de melhoria.

#### **4.1. Análise crítica dos instrumentos de funcionamento**

##### **a) Grupo de observadores:** dinâmica das reuniões e temas debatidos

As reuniões semestrais do Observatório de Mobilidade Urbana já ocorreram sob diversos formatos e, por vezes, foi debatida a importância da existência de dinâmicas. Quando a reunião ocorre em um dia inteiro, é separada em dois turnos com formas distintas:

- parte da manhã: geralmente, é reservada para as apresentações dos temas decididos pelo grupo executivo, que são feitas, na maior parte das vezes, por convidados com histórico de envolvimento na questão. Em seguida, abre-se para debate entre os participantes.
- parte da tarde: geralmente, ocorre uma dinâmica em grupo, seguida de plenária final e encaminhamentos.

Na parte das apresentações, foi constatado que, pela própria lógica de gestão da mobilidade urbana verificada na cidade, os debates da manhã se tornam uma espécie de pergunta-e-resposta direcionadas à BHTRANS, principalmente quando o presidente do órgão está presente. De fato, imbricado que está no cotidiano de todos, o debate sobre mobilidade urbana pode facilmente se transformar em uma espécie de “muro de lamentações” se questões mais amplas sobre a estrutura e a responsabilidade dos envolvidos não forem levantadas.

Nas vezes em que as apresentações da manhã contemplaram uma diversidade maior de pessoas, incluindo nas reuniões iniciais, quando eram chamados representantes dos setores técnico, empresarial e popular para debater com BHTRANS e convidados externos, o debate se mostrou mais interessante e fluido. Parece que esse formato dá mais horizontalidade às conversas e deve sempre ser considerado.

Outro importante destaque refere-se ao tempo de debate com os observadores presentes. As reuniões do Observatório não foram pensadas para serem seminários onde as pessoas vão apenas ouvir. O Grupo Executivo sempre solicitou um tempo maior para o debate e, nas vezes em que foi possível dar voz a mais pessoas, sem a necessidade de serem prontamente rebatidos pela BHTRANS, os debates mostraram-se muito mais ricos e interessantes. Deve-se sempre entender que se trata de uma reunião em que **todos** são observadores, evitando-se manter as hierarquias.

As dinâmicas da parte da tarde costumam ter menor presença de pessoas, mas de forma geral são oportunidades muito importantes para troca e nivelamento de informação entre os participantes. Uma boa condução e facilitação se mostraram fundamentais para o sucesso dessa parte, por isso é necessário um tempo de preparo das pessoas que cumprem essa função.

A lição que tiramos dos primeiros seminários é a necessidade de sensibilizar e fazer com que os tomadores de decisão participem dos eventos para que ouçam e percebam os apelos populares. Outra lição importante foi que a realização do seminário em mais de um dia dificulta a participação das pessoas, já que ele ocorre em horário comercial e nem sempre é possível acompanhar todo o evento. Utilizamos dinâmicas de grupos que permitiram maior aprofundamento nos temas e possibilitaram um registro sistematizado da discussão.

Apesar das possíveis críticas e melhorias, as primeiras reuniões do ObsMob-Bh obtiveram muito boa avaliação de seus participantes. A avaliação geral da 2ª Reunião pelos participantes foi muito positiva, com 96,5% das pessoas considerando MUITO BOM ou BOM, sendo que os grupos de trabalho tiveram avaliação mais positiva ainda (98,1% de MUITO BOM ou BOM). Na 3ª Reunião, a avaliação geral do encontro teve 97,2% das pessoas considerando MUITO BOM ou BOM.

Outro destaque a ser feito é sobre as relatorias das reuniões. Não foram feitas atas e relatos de todas as reuniões, e isso deveria ser obrigatório para poder dar mais transparência ao ObsMob-BH. Em duas oportunidades, foi tentado pelo Grupo Executivo, a posteriori, transformar o que foi debatido em um Relato formal a ser divulgado, uma espécie de "carta" do encontro a ser enviada aos setores públicos competentes e isto deveria ser melhor preparado e executado, facilitando inclusive a comunicação aos que não puderam comparecer nas reuniões.

Outro ponto a ser destacado na análise crítica são os temas abordados ao longo das reuniões do Observatório. Cada um deles foi debatido por atores e instituições capazes de promovê-los, defendê-los, contrapô-los por meio de argumentos técnicos e, também, políticos. Abaixo, seguem alguns dos principais assuntos:

- Acessibilidade do transporte e das calçadas;
- Economia urbana e aspectos sociais;

- Contextos e conceitos da mobilidade urbana;
- Mobilidade e a questão metropolitana;
- Comunicação, redes sociais e mobilidade;
- Gestão da demanda;
- Mobilidade e meio ambiente;
- Mobilidade e saúde.

Nas três primeiras reuniões, os temas foram escolhidos para promover um debate mais analítico do PlanMob-BH e a participação dos observadores foi mais intensa, tanto na preparação quanto nas reuniões. Nas mesas montadas, procurou-se sempre contemplar um debatedor de cada grupo representado (técnico, empresarial e popular). Em sua maioria, os tempos de debate foram longos e permitiram participação dos observadores e demais pessoas presentes, o que foi citado como um ponto forte das reuniões.

A partir da 4<sup>a</sup> Reunião, os encontros passaram a se concentrar na Revisão Técnica do PlanMob-BH, trazida pela BHTRANS, e na aplicação das metodologias propostas pela consultoria contratada para desenvolver a Estratégia de Gestão da Demanda. Apesar de terem representado um reconhecimento da importância do Observatório, espera-se que a realização de tanto encontros em torno de um único tema tenha sido uma exceção. O Observatório pode e deve ser um espaço de debate das revisões quadriennais do PlanMob-BH, mas esse tema deve ser intercalado com temas mais livres e complementares sugeridos pelos observadores.

Outro papel a se consolidar é o de monitoramento do PlanMob-BH pelo ObsMob-BH a partir da proposta de estrutura de gestão (Figura 3) feita pela BHTRANS contida no relatório do Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento (BHTRANS, 2017), conforme apresentado na 8<sup>a</sup> Reunião do ObsMob-BH. A nova versão do PlanMob-BH, com metas claras para seus objetivos, eixos e programas exige e permite um acompanhamento mais rotineiro, colocando o ObsMob-BH em uma posição de destaque como instrumento de controle social.

**Figura 3** - Estrutura de Gestão do PlanMob-BH (proposta pela BHTRANS).



Fonte: BHTRANS, 2017, p. 118.

### b) Grupo Executivo

O Grupo Executivo do ObsMob-BH foi certamente o núcleo que garantiu o funcionamento do Observatório durante os últimos anos. Constituído pelos membros observadores que se dispõem a comparecer às suas reuniões, o grupo executivo é convocado e conduzido por funcionários da BHTRANS. É ele que debate a quantidade, validade e abrangência dos indicadores selecionados não só para o Balanço da Mobilidade, mas também para análise e disponibilização pública. Além disso, é no espaço do grupo executivo em que são discutidas as reuniões semestrais dos observadores, os temas que nela serão debatidos, os propósitos e formatos de condução.

O Grupo Executivo é um espaço no qual o debate é livre e todos têm voz e oportunidade de fala, se assim desejarem. Entretanto, cabe ressaltar que a convocação e operacionalização das reuniões, bem como sua condução, é feita pela BHTRANS, que assume, desse modo, papel central na existência do Observatório. Como destacado várias vezes neste estudo de caso, é necessário que o próprio formato do ObsMob-BH incentive o envolvimento de um grande número e de uma grande variedade de pessoas em seu processo. Sendo assim, é necessário distribuir e revezar encargos entre seus diferentes observadores para que a sociedade civil também se sinta capaz de conduzir o debate técnico a respeito das políticas públicas de mobilidade urbana em Belo Horizonte.

### c) Balanços da Mobilidade

Os quatro balanços de mobilidade urbana já elaborados e publicados são ricos em informações que nos ajudam a compreender a evolução do cenário belo-horizontino. É

possível tecer críticas a eles: quanto a sua permanência no tempo, sua capacidade de aferição da realidade por parte de um ou mais indicadores ou sua facilidade de levantamento. No entanto, o que deve ser avaliado aqui é a incidência que eles têm no poder público e na sociedade civil. Mesmo que esteja em constante reavaliação e aperfeiçoamento, o Balanço da Mobilidade Urbana é a publicação mais abrangente sobre a política municipal de mobilidade urbana, sua trajetória, efetividade e ausências. Por essa razão, ele deveria ser considerado um subsídio fundamental para ações do poder público e da sociedade civil.

Nesse sentido, constata-se, em primeiro lugar, a baixa disseminação dos balanços entre os órgãos do poder executivo, legislativo e judiciário de Belo Horizonte. Isso pode ser verificado em ações e decisões políticas que, não raro, demonstram profundo desconhecimento sobre o estado da mobilidade urbana no município. Além disso, o Balanço de Mobilidade Urbana está bastante aquém em seu potencial de disseminação na sociedade civil. Ele não foi propriamente repercutido em espaços nos quais poderia gerar acúmulo de conhecimento e subsídios para a tomada de ações, como as universidades e associações do setor produtivo.

Uma das consequências dessa divulgação escassa é a vinculação superficial dos balanços com as políticas públicas de mobilidade urbana do município. Assim sendo, verifica-se que grandes instrumentos de alteração da realidade da mobilidade urbana, como a construção de novas vias e a gestão do sistema de transporte coletivo por ônibus, ignoram em grande medida as constatações dos indicadores sistematizados pelo Balanço da Mobilidade Urbana.

Ainda que se trate, evidentemente, de tomadas de decisões políticas, sabe-se que os aspectos técnicos são fundamentais para balizar esse caminho. Além disso, é necessário lembrar que o ObsMob-BH, e portanto o Balanço da Mobilidade Urbana, foi constituído como principal instrumento de monitoramento da política municipal de mobilidade urbana, teoricamente referendada pela sociedade belo-horizontina.

As discussões baseadas nos resultados dos indicadores e no interesse de cada participante do Observatório podem representar as necessidades dos cidadãos. Identificar e registrar esse resultado para transformar em um documento que seja útil para os tomadores de decisão é o grande desafio.

#### d) SisMob-BH

O Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, que passou a se chamar Sistema de Informações de Acessibilidade e Sustentabilidade de Belo Horizonte a partir de 2016, tem um importante papel de apoio à formação de indicadores e divulgação de informações. Ele oferece bons processos de apuração e atualização, permite uma rápida execução de indicadores para o Balanço da Mobilidade e apresenta uma possibilidade de detalhamento, caso seja de interesse da pessoa que o consulte. Outro ponto positivo é o cuidado técnico em mostrar as fórmulas e permitir acesso a dados abertos.

No entanto, o SisMob-BH ainda não apresenta todos os temas desejados e aspectos que poderiam torná-lo mais útil. Além disso, o Sistema não está totalmente sintonizado com os indicadores do Balanço da Mobilidade. Ao focar em acessibilidade e sustentabilidade (dois dos eixos adotados pela Revisão Técnica do PlanMob-BH), o SisMob-BH faz uma importante escolha, já que esses dois temas carecem de dados e análises na capital mineira. No entanto, o ideal seria que a BHTRANS destinasse mais recursos ao SisMob-BH a fim de ampliar o seu escopo para os oito eixos do PlanMob-BH, o que facilitaria a consulta dos dados e daria maior visibilidade ao próprio Sistema.

#### e) Comunicação

A simples existência de um site com conteúdos como apresentações, relatórios e bibliografias selecionadas é um ponto positivo para a comunicação do ObsMob-BH. A página do Observatório dá, de fato, acesso a vários documentos e informações relevantes para a avaliação do Plano de Mobilidade Urbana de BH, estando visível na página inicial do portal da BHTRANS.

No entanto, as páginas como se apresentam atualmente têm navegabilidade limitada, além de divulgação pequena, dado o seu potencial de uso. Nenhum conteúdo antigo ou novo do Observatório é postado como notícia no site da BHTRANS ou em suas contas em redes sociais, em especial o Facebook e Twitter – no qual a empresa tem mais de 200 mil seguidores. Novamente, verifica-se uma limitação na questão da divulgação condicionada à institucionalidade.

Além disso, um instrumento com o potencial do ObsMob-BH não deve se limitar apenas a uma página de Internet, onde o acesso depende exclusivamente da ação e interesse do usuário. O Observatório merecia ter uma comunicação ativa nas redes sociais, pautando e debatendo temas e funcionando de fato como uma referência para consultas públicas. A página da biblioteca digital, por exemplo, se apresenta com uma forma dura e de difícil uso e, com isso, tem seu potencial desperdiçado.

Outras estratégias de comunicação foram pensadas pela BHTRANS, mas parece que foram timidamente executadas. Nas páginas do ObsMob-BH, por exemplo, existe uma seção onde cada observador pode postar suas opiniões e compartilhá-las nas redes sociais. Mas, de fato, apenas alguns poucos e desatualizados textos estão disponíveis.

### 4.2. Análise da dinâmica de funcionamento e da participação dos setores da sociedade

#### a) Regimento Interno

Para atender ao Decreto 15.317/13 que instituiu o ObsMob-BH, foi elaborado um Regimento Interno para o Observatório. O seu conteúdo foi debatido ao longo do segundo semestre de 2014, nas reuniões do Grupo Executivo, e aprovado em fevereiro de 2015, em reunião geral dos observadores.

O texto consolida a forma de funcionamento e organização adotada pelo Observatório já nos seus primeiros anos de atuação. Nesse sentido, funcionou como espécie de referendo do e para o próprio Observatório. Entretanto, é possível constatar que esse regimento interno não é retomado regularmente nas rotinas de funcionamento do Observatório, o que consideramos um fator positivo. Isso significa que o seu funcionamento ainda tem sido fluido e aberto o suficiente para prescindir da utilização de estes regimentos, ainda que estes devam existir para casos em que o diálogo não for o suficiente.

### **b) Formas de comunicação entre observadores e destes com BHTRANS**

A principal forma de comunicação entre os participantes do ObsMob-BH é o grupo de emails da equipe executiva. Há ainda uma lista de contatos para os quais são enviados emails de divulgação, em especial sobre as reuniões semestrais de observadores e sobre eventos e informações relevantes.

O grupo de emails, até o momento, tem servido principalmente como ferramenta de divulgação da Prefeitura. Há publicações esporádicas de outros membros do ObsMob-BH e poucos debates e discussões.

Sendo assim, novamente percebemos a concentração de atribuições junto à BHTRANS e uma relativa falta de engajamento ou pertencimento dos demais membros. De modo geral, esses participantes não realizam proposições nem assumem a condução de tarefas e debates justamente por se sentirem conduzidos pelo órgão municipal.

### **c) Participação**

Os dois principais meios de monitorar a participação das instituições e das pessoas no ObsMob-BH é a apuração do número de instituições que já aderiram a ele e as listas de presença das reuniões. Segundo o site do Observatório, em 2016, eram 63 Instituições observadoras, segundo a composição da tabela abaixo.

**Tabela 1** - Composição do Observatório.

	Instituições	%	Observadores	%
Sociedade Civil	29	46,0%	56	44,4%
Universidades	6	9,5%	12	9,5%
Poder público federal	1	1,6%	2	1,6%
Poder público estadual (MG)	6	9,5%	12	9,5%
Poder público municipal	21	33,3%	44	34,9%
<b>TOTAL</b>	<b>63</b>	<b>100,0%</b>	<b>126</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/observatorio>. Acesso em 4/9/2017.

As instituições participantes do ObsMob-BH estão envolvidas direta ou indiretamente com a mobilidade urbana na cidade e/ou na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Elas fazem parte da sociedade civil e de diversas instâncias do poder público. Apesar da participação da sociedade civil ser significativa, constituindo quase metade dos observadores, ao se verificar a lista completa e detalhada percebe-se que essa grande categoria abrange operadores, setor produtivo, setor técnico e organizações da sociedade civil. A grande participação do poder público é positiva, com representatividade de diversos setores de atuação. No entanto, há pouca participação de universidades.

As instituições do poder público municipal que já participaram do Observatório são as seguintes: Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência; Comitê sobre Mudanças Climáticas e Ecoeficiência; as Secretarias de Administração Regional Municipal Barreiro, Centro-Sul, Leste, Norte, Nordeste, Pampulha e Venda Nova; Secretaria Municipal Adjunta de Gestão Compartilhada; Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano; Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana; Secretaria Municipal de Meio Ambiente; Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Informação; Secretaria Municipal de Políticas Sociais; Secretaria Municipal de Saúde; Secretaria Municipal de Serviços Urbanos; Urbel.

Quanto às universidades, já participaram: CEFET-MG, Escola de Arquitetura da UFMG, Centro Universitário Metodista Izabela Hendrix, Faculdade de Medicina da UFMG.

As entidades do governo estadual que já participaram foram: Agência de Desenvolvimento da Regional Municipal de Belo Horizonte, Fundação João Pinheiro, Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional, Política Urbana e Gestão Metropolitana e Secretaria de Estado de Obras Públicas.

#### 4.3. Análise de pontos fortes e oportunidades de melhoria

Para apresentar de forma mais resumida e sistemática nossa avaliação crítica do ObsMob-BH, foi elaborado o quadro 1 que apresenta os pontos positivos e as sugestões de melhoria de cada um dos elementos abordados anteriormente.

**Quadro 1** - Principais pontos fortes e oportunidades de melhoria no ObsMob-BH.

Item	Pontos Fortes	Oportunidades de melhoria
<b>Grupo de observadores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Debates longos com participação horizontal dos observadores;</li> <li>- Dinâmicas com observadores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Debates pingue-pongue entre presentes e BHTRANS;</li> <li>- Passar a registrar de forma sistemática e ampla, em formatos diversos, as reuniões e divulgar mais os resultados;</li> <li>- Ter mediadores externos à BHTrans;</li> <li>- Trazer experiências de monitoramento de políticas públicas em outras áreas e de outros locais.</li> </ul>
<b>Grupo Executivo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reuniões horizontais e participativas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ter maior participação dos observadores e menor centralidade da BHTRANS.</li> </ul>
<b>Balanços da mobilidade</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Textos de análise crítica do Balanço 2016.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Divulgar no site e disponibilizar uma busca por indicadores;</li> <li>- Realizar divulgação física entre as instituições participantes e a prefeitura.</li> </ul>
<b>SisMob-BH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Base para formação de indicadores e seu detalhamento;</li> <li>- Dados abertos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Focar sua estrutura nos oito eixos do PlanMob-BH;</li> <li>- Possibilitar o cruzamento dos indicadores por meio de aplicativos.</li> </ul>
<b>Comunicação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Existência do site.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhoria das funcionalidades e visualidade do site;</li> <li>- Implantar comunicação ativa em redes sociais;</li> <li>- Ter melhor inserção no site da Prefeitura.</li> </ul>
<b>Dinâmica de funcionamento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regimento interno pouco impositivo e bem flexível;</li> <li>- Egroup do Grupo Executivo em funcionamento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Convidar/articular instituições identificadas como relevantes, inclusive de áreas correlatas à mobilidade (saúde, educação, habitação, etc);</li> <li>- Melhorar participação da universidade.</li> </ul>



## 5. Desafios e perspectivas

O principal resultado esperado com a criação de um Observatório como o de Belo Horizonte é que ele promova, de forma perene e participativa, insumos para a melhoria do Plano de Mobilidade Urbana da cidade e das respectivas ações decorrentes da sua implantação.

Para que se chegue a esse resultado, é preciso superar alguns desafios. O maior deles é a necessidade de consolidação dos avanços dos últimos anos em relação aos instrumentos e projetos de controle social da mobilidade urbana. Outro desafio é superar a falta de diálogo e conexão entre entidades municipais e metropolitanas, assim como entre os diversos setores públicos (mobilidade, meio ambiente, saúde, habitação, etc). Este último torna particularmente difícil lidar com a importante relação entre a mobilidade urbana e as mudanças climáticas que acontecem a nível local. Por fim, os cortes no orçamento público para investimentos em políticas de áreas diversas também se apresentam como desafios.

O que alguns participantes do ObsMob-BH têm buscado é a garantia de sua continuidade em bases mais democráticas, que sejam assumidas progressivamente pela sociedade civil em articulação com espaços supra institucionais, como o Comitê Municipal de Mudanças Climáticas e Ecoeficiência (CMMCE). Eles também buscam a melhoria de seus indicadores para alinhá-los aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da ONU - ODS e aos desafios trazidos pela Nova Agenda Urbana (N.A.U.). Essa aproximação das questões urbanas e ambientais, compreendendo-as, inclusive, como parte de um mesmo contexto, busca contribuir para a resolução de problemas em três instâncias: na forma de condução do observatório municipal, no papel que os observadores têm exercido e na ausência de planejamento a nível metropolitano. A integração temática, que perpassa esses três níveis de forma tangencial e integrada, também foi identificada como um desafio a ser enfrentado.

No âmbito da condução do atual ObsMob-BH, os problemas e lacunas específicas identificadas foram:

- ausência de articulação entre os indicadores adotados e os resultados efetivos das políticas públicas e um processo mais participativo em sua formulação;
- o atual Observatório da Mobilidade é coordenado pelo poder público (BHTRANS), o que limita sua atuação crítica em relação a diversas instâncias da gestão municipal, além de colocar em risco a transparência que um órgão dessa natureza deve possuir;
- atualmente, a lógica de produção e publicação dos indicadores está completamente subordinada à Prefeitura. Nesse sentido, vários órgãos públicos e instâncias da sociedade civil que possuem base de informações relevantes

para o tema (CDL, SETCEMG, BH em Ciclo) não recebem apoio técnico nem instrumental para a produção e publicação de indicadores que possam contribuir com outros pontos de vista sobre a mobilidade urbana;

- necessidade de maior eficiência na redução de emissões (monitoramento de como os atuais e futuros projetos de mobilidade conseguem reduzir emissões de gases de efeito estufa e de poluentes locais);
- baixa articulação do ObsMob-BH com os instrumentos criados para a política de mitigação dos efeitos das mudanças climáticas, como o CMMCE, o PREGEE e mesmo os instrumentos internacionais como Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS e a Nova Agenda Urbana - N.A.U.

Os principais problemas e lacunas identificados em relação à atuação dos observadores atuais e potenciais foram:

- falta comunicação em vários níveis, tanto na relação interna ao ObsMob-BH, quanto na relação com o CMMCE e COMURB;
- a estrutura atual não estimula os observadores que já aderiram ao Observatório a serem mais atuantes virtual e/ou presencialmente;
- baixa diversidade de fontes de produção de indicadores correlacionados à mobilidade urbana;
- poucos são os observadores dispostos a produzir textos de opinião usando os indicadores existentes sobre a mobilidade urbana na cidade e cruzando-os com outros;
- baixa atratividade para potenciais observadores entre instituições que seguramente poderiam contribuir muito, especialmente setores da universidade e técnicos;
- a atual estrutura do ObsMob-BH também não estimula a participação de novos movimentos sociais e outros órgãos da sociedade civil organizada, que não vislumbram o Observatório como espaço de mudança.

No âmbito metropolitano, os problemas e lacunas identificados em relação à política de mobilidade urbana e sua articulação com a sociedade civil são:

- até 2017, não havia um Plano de Mobilidade Metropolitano;
- a demanda de um mecanismo de controle social de âmbito metropolitano para fazer o acompanhamento da mobilidade e do planejamento em curso;
- incertezas na articulação institucional entre SETOP (Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas) e Agência Metropolitana;
- carência de grupos, organizações e movimentos que trabalham com a mobilidade urbana de maneira coletiva (existem pessoas atuantes que participam de eventos, mas sem caracterização como movimento social, associação ou organização);
- ausência de um mapeamento amplo e sistematizado sobre potenciais atores, individuais e coletivos, que trabalham com a mobilidade urbana e temas correlatos, a nível local e metropolitano.

Com o término da Revisão Técnica do PlanMob-BH, espera-se um papel mais decisivo do Observatório como instância que subsidiará a tomada de decisão rumo à mobilidade

urbana de baixas emissões em Belo Horizonte. Apesar de ter caráter apenas consultivo, o compartilhamento do resultado dos indicadores e a existência de metas claras para o PlanMob-BH, seus eixos e programas, permitirão aos observadores, intersetorialmente, fazer análises muito mais objetivas para favorecer as decisões que tornem o PlanMob-BH mais efetivo em termos de implantação e também no seu monitoramento.



### a. Internacionais

#### Paris

Na França, os planos de deslocamentos urbanos (em francês, Plans de Déplacements Urbains - PDU), equivalentes aos nossos planos de mobilidade, foram formalizados pela primeira vez em 1982, mas passaram a ser obrigatório apenas em 1996 com a aprovação de uma lei ambiental (Lei LAURE, sobre o ar e a utilização racional da energia). A partir de então, a elaboração de planos de mobilidade passou a ser obrigatória em aglomerações de mais de 100.000 habitantes. O PDU deve estar integrado ao plano local de urbanismo (equivalente ao nosso Plano Diretor) e deve ter avaliação da emissão de gases de efeito estufa e dos poluentes atmosféricos.

Paris, capital francesa, está situada na região metropolitana denominada Île-de-France, que iniciou a elaboração do Plans de Déplacements de Paris<sup>6</sup> (Plano de Mobilidade Metropolitano, em tradução nossa) em 2000, mas sua aprovação aconteceu em 2007. Como parte das estratégias definidas pelo PDP, foi criado o Observatoire de Déplacements de Paris (Observatório da Mobilidade de Paris, em tradução nossa) que passou a publicar dados sobre o sistema de mobilidade antes mesmo da validação do PDP, por meio do Le bilan des déplacements (Balanço da Mobilidade, em tradução nossa), sendo o primeiro publicado em 2006, com dados de 2005. A partir de 2007, o Balanço passa a ser anual, sendo coordenado pela Prefeitura da cidade, em colaboração com algumas instituições ligadas à mobilidade e transporte, sindicatos de transportes, conselhos regionais, Câmara de Comércio e de Indústria de Paris, órgão de turismo e outros.

---

<sup>6</sup> [https://www.actu-environnement.com/ae/news/plan\\_deplacement\\_paris\\_2262.php4](https://www.actu-environnement.com/ae/news/plan_deplacement_paris_2262.php4). Acesso em 4/9/2017.

**Figura 4** - Capa dos Balanços da Mobilidade de Paris (2007 e 2015).



Fonte: <https://api-site-cdn.paris.fr/images/88047> acesso em 04/09/2017

O Balanço, cuja última edição disponível é de 2015<sup>7</sup>, é a principal atividade do Observatório e possui dados, informações e indicadores sobre temas de mobilidade em geral, transporte coletivo, uso da bicicleta, de motocicletas, estacionamento, táxis, os deslocamentos turísticos na cidade, a poluição atmosférica (qualidade do ar), a poluição sonora e também sobre o contexto econômico. A maioria das informações são apresentadas com periodicidade anual, sendo algumas detalhadas mensalmente e outras com periodicidade maior, já que dependem de pesquisas mais amplas (tipo Pesquisa de Origem e Destino). Suas principais contribuições são:

- Ao entrar em detalhes, o Balanço de Paris traz a quantidade de viagens do transporte coletivo por tipo de sistema (ônibus, VLT, trem metropolitano e metrô), a quantidade de deslocamentos feitos no sistema de bicicletas compartilhadas, a quantidade de vagas de estacionamento para carros, motos e bicicletas, o número total de vítimas de trânsito, as concentrações médias de determinados poluentes locais e outros.
- Para cada sistema de transporte da cidade, o Balanço apresenta dados ainda mais detalhados, a evolução de um ano para o outro (ou involução) e também as tendências apresentadas. Além disso, tem definições que ajudam no entendimento dos dados apresentados.
- Para a bicicleta, por exemplo, apresenta número de ciclistas em alguns corredores da cidade, quantidade de ciclistas por horário (de hora em hora), evolução da estrutura cicloviária ao longo dos anos, quilometragem de estruturas construídas no ano - ciclovias, ciclofaixas, corredores compartilhados com ônibus, duração média dos deslocamentos do sistema de bicicletas compartilhadas, o perfil dos ciclistas da cidade

<sup>7</sup> Download disponível em <https://api-site-cdn.paris.fr/images/88047>. Acesso em 25/09/2017.

por gênero, local de origem, idade, a quilometragem dos deslocamentos, infrações cometidas por motoristas contra estruturas cicloviárias e outras tantas.

ObsMob-BH X Observatório dos Deslocamentos de Paris		
Em que Paris inspirou BH?	O que BH ainda pode aprender?	Como BH poderia inspirar Paris?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Os dois Observatórios foram propostos para acompanhar a efetivação (ou não) do Plano de Mobilidade;</li> <li>• Foram iniciativas do poder público;</li> <li>• Publicam balanços anuais da mobilidade com dados e indicadores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ter maior articulação na produção de conteúdos do Balanço, incluindo outros órgãos na produção de indicadores. Em Paris são 12 entidades;</li> <li>• Abranger mais temas, como em Paris, e outros órgão na produção dos indicadores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incluir textos avaliativos, produzidos por atores locais, no Balanço;</li> <li>• Possuir um Grupo de Observadores acompanhando o Balanço.</li> </ul>

Maiores informações podem ser encontradas em: <http://bit.ly/2ywYSNo>. Acesso em 4/9/2017.

### Île-de-France (Região Metropolitana de Paris)

Além do Observatório de Paris, existe também o Observatório da Mobilidade da Île-de-France (Omnil), que tem por missão agrupar atores que fornecem dados e expertise sobre a mobilidade metropolitana de pessoas e cargas. Para sua execução, é aplicado um questionário sobre a mobilidade urbana de pessoas e cargas na região Île-de-France, para melhorar a análise e o conhecimento da mobilidade e promover a difusão das informações.

O Omnil iniciou seus trabalhos em 2009 e foi gradativamente assumindo maiores funções, tendo realizado a Pesquisa Global de Transporte (equivalente à Pesquisa de Origem e Destino), no período de 2009-2011. Criou seu site em 2012, objetivando ampliar seu alcance, e atua nas seguintes áreas:

- Na mobilidade de pessoas e bens na região de Ile-de-France;
- Em todos os modos de deslocamento de pessoas (carro particular, transporte público, duas rodas motorizadas, bicicletas, caminhadas, transporte fluvial) e bens (estrada, trilho, via navegável);
- Na observação da situação atual de mobilidade e sua evolução;
- Nas análises prospectivas;
- Na organização da coleta de dados para toda a região, para os diferentes modos de transporte, em particular para alimentar os painéis que monitoram a implementação do seu plano de mobilidade urbana;
- Na realização de novas investigações a fim de melhorar a análise e o conhecimento da mobilidade e sua evolução;
- Na promoção de abordagens multimodais, compreendendo e interpretando as evoluções observadas;
- Na promoção do fluxo de informações, publicando estudos e notas;
- Na organização de oficinas de treinamento e na condução de seminários e simpósios.

**Figura 5** - Parceiros que compõem o Omnil.



Fonte: <http://www.omnil.fr/spip.php?rubrique7>. Acesso em 4/9/2017.

Uma das funções básicas do Omnil é acompanhar a efetivação do Plano de Mobilidade Urbana da Região de Île-de-France (Plan de déplacements urbains Île-de-France - PDUIF) que foi realizado em 2007 por Île-de-France Mobilités en parceria com atores de mobilidade da região. Como parte do próprio PDUIF, foi proposta a criação de um Observatório sobre a multimodalidade que seria composto por multiparceiros. O Omnil produz então vários relatórios diferentes, como o Transporte Público em Cifras e a Conta de Deslocamentos de viajantes em Île-de-France, ilustrados a seguir.

**Figura 6** - Publicações diversificadas sobre a Mobilidade Urbana em Île-de-France.



Fonte:<http://bit.ly/2logL22> e <http://www.omnil.fr/spip.php?article31> acesso em 04/09/2017

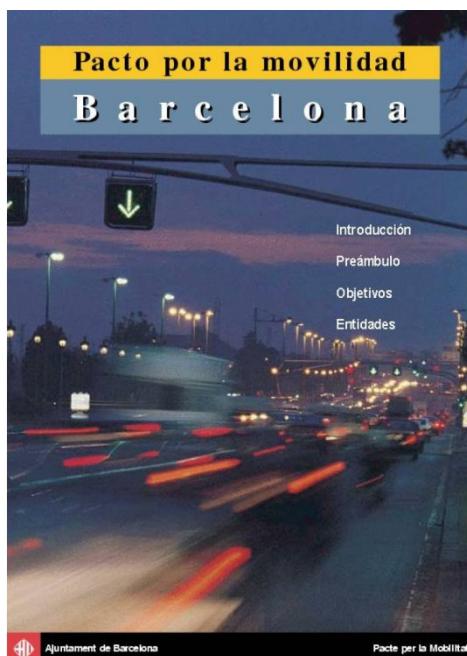
ObsMob-BH X Omnil		
O Omnil inspirou BH?	O que BH ainda pode aprender?	Como BH poderia inspirar o Omnil?
<ul style="list-style-type: none"> <li>Da mesma forma que o de Paris, os dois Observatórios foram propostos para acompanhar a evolução do Plano de Mobilidade e foram iniciativas do poder público;</li> <li>Propor a criação de um Observatório no nível metropolitano para acompanhar o Plano de Mobilidade Metropolitano desde sua preparação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maior articulação com atores institucionais metropolitanos.  <a href="http://www.omnil.fr/IMG/pdf/transports_en_commun_en_chiffres_edition_2000-2009.pdf">http://www.omnil.fr/IMG/pdf/transports_en_commun_en_chiffres_edition_2000-2009.pdf</a></li> <li>Diversificar a produção de análises para além do Balanço.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incluir textos avaliativos no Balanço;</li> <li>Possuir um Grupo de Observadores acompanhando o Balanço.</li> </ul>

Mais informações: <http://www.omnil.fr/>. Acesso em 4/9/2017.

## Pacto de Mobilidade de Barcelona

Em 1998, Barcelona, na Espanha, foi pioneira na realização de um Pacto pela Mobilidade Sustentável que buscava um compromisso social entre mais atores (*stakeholders*) na busca pela sustentabilidade da mobilidade urbana.

**Figura 7** - Capa do Pacto de mobilidade de Barcelona.



Fonte: <http://datos.bne.es/edicion/bimo0001625318.html>, acesso em 04/09/2017

O Pacto de Barcelona foi fruto de um processo coordenado pela Prefeitura da cidade que consistiu no diálogo entre mais de 30 entidades e organizações cidadãs, que ao final assinaram um termo de compromisso com 10 objetivos claros:

1. Conseguir um transporte coletivo de qualidade e integrado;
2. Manter as velocidades de percurso e melhorar a velocidade do transporte público de superfície;
3. Aumentar a superfície e qualidade da rede viária dedicada aos pedestres;
4. Aumentar o número de vagas de estacionamento e melhorar sua qualidade;
5. Melhorar a informação e a formação da cidadania e a sinalização da via pública;
6. Conseguir uma base normativa legal adequada à mobilidade da cidade;
7. Melhorar a segurança viária e o respeito entre os usuários dos diferentes modos de transporte;
8. Promover o uso de combustíveis menos poluidores e o controle sobre a poluição do ar e o ruído causados pelo tráfego;
9. Estimular o uso da bicicleta como um modo habitual de transporte;
10. Conseguir uma distribuição urbana de mercadorias e produtos ágil e ordenada.

Na definição desses objetivos, buscou-se atender a princípios de sustentabilidade, acessibilidade e promoção da qualidade de vida, a fim de estimular uma mudança de atitudes tanto por parte das administrações quanto dos cidadãos e cidadãs. A partir desses princípios e objetivos, a dinâmica de funcionamento do Pacto se aproxima de um espaço de diálogo entre as entidades que se envolvem com ele e o poder público, com intuito de debater, buscar

consenso e promover a participação cidadã em torno de grupos de trabalho temáticos: pedestres, bicicleta, transporte público, motocicleta, carro, logística e transporte de mercadorias e segurança viária.

O Pacto de Barcelona inspirou Madri a elaborar um processo similar, com definição de objetivos, princípios e com a inovação de incluir indicadores para o acompanhamento da mobilidade urbana. Ao contrário de Barcelona, em Madri o Pacto passou por diferentes fases e dialogou com outros instrumentos de controle social, como o Fórum de Mobilidade Sustentável e o Observatório da Mobilidade Sustentável.

O sucesso da experiência de Barcelona inspirou ainda outras cidades espanholas a seguirem os mesmos passos. Sua metodologia motivou a **Rede de Cidades e Povoados pela Sustentabilidade** (RED DE CIUDADES Y PUEBLOS HACIA LA SOSTENIBILIDAD, 2001) a desenvolver um documento que apresenta um modelo de elaboração de pactos. Nesse documento, propõe-se uma tipologia composta de: Introdução, Justificativa, Princípios, Objetivos e Ações e Seguimento. Ele propõe ainda um processo de elaboração do pacto com as seguintes etapas:

- Realização de um estudo sobre a mobilidade do município;
- Constituição de um fórum de debates constituído das entidades interessadas;
- Debates para formulação e pactuação dos princípios, objetivos e ações;
- Estabelecimento concreto do compromisso, normalmente simbolizado pela assinatura do documento;
- Ações de monitoramento e acompanhamento com definição de indicadores e grupos de trabalho.

Apesar de não seguir o modelo de observatórios baseados em indicadores, que permitem o acompanhamento das políticas e planos, o Pacto pode ser compreendido como instrumento de controle social em busca da efetividade de resultados. Dessa forma, considera-se que ele inspirou o ObsMob-BH.

ObsMob-BH X Pacto da Mobilidade de Barcelona		
Em que o Pacto de Barcelona inspirou BH?	O que BH ainda pode aprender?	Como BH poderia inspirar Barcelona?
<ul style="list-style-type: none"> <li>● No envolvimento entre formadores de opinião e tomadores de decisão a fim de se construir um compromisso e a aceitabilidade política das medidas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Articular-se para que as instituições observadoras assinem de fato cartas-compromisso, com ações específicas para atores ou grupo de atores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Associar o Pacto ao Plano de Mobilidade.</li> </ul>

Mais informações:

- <http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat/es/pacto-por-la-movilidad/funcionamiento>;
- <http://www.ecologistasenaccion.org/article31811.html>;
- <http://www.observatoriomovilidad.es/es/publicaciones/informes.html>;
- <https://omusmadrid.wordpress.com/acerca-de/>. Acesso em 4/9/2017.

## Bogotá

Uma das cidades pioneiras na observação das políticas públicas foi Bogotá, especialmente com a criação do Bogotá <sup>8</sup> Cómo Vamos<sup>8</sup>, movimento criado no final dos anos 1990 e que sempre contou com a Câmara do Comércio de Bogotá como uma de suas instituições principais.

O movimento Bogotá Cómo Vamos tem como objetivo gerar um impacto positivo na qualidade de vida dos cidadãos através da construção de conhecimento sobre a cidade, algo que é feito combinando a análise de indicadores técnicos ao levantamento da opinião pública. Seus instrumentos principais são relatórios anuais: Levantamento de Percepção de Bogotá; Relatório de Qualidade de Vida em Bogotá; e Avaliação do Conselho de Administração. O movimento organiza fóruns, mesas de trabalho técnicas, debates de cidadãos, antecipa e avisa sobre possíveis problemas na cidade e desenvolve estratégias de comunicação para incluir questões-chave para Bogotá na agenda pública.

Esse processo de aproximação entre instituições de setores diferentes na incidência e observação da política pública originou o Observatório da Mobilidade de Bogotá, criado há 10 anos, em parceria com a Universidade los Andes e a Secretaria de Mobilidade de Bogotá. Sua materialização se dá através de uma **Relatório Anual da Mobilidade**, que condensa os dados e indicadores oficiais ligados à história da mobilidade urbana, subsidiando os diversos setores sociais com informações para a tomada de decisão para as políticas públicas de mobilidade.

Como metodologia, o Relatório apresenta um resumo dos principais feitos do ano anterior ao que ele é publicado, no âmbito da mobilidade e também de sua conexão com o meio ambiente (emissões de gases de efeito estufa, por exemplo). O Relatório também aponta indicadores globais de mobilidade e os caracteriza no âmbito da mobilidade ativa, transporte coletivo e transporte particular. Ao final de cada capítulo, são apresentados os avanços ligados às metas do tema em referência, destacando os objetivos vigentes.

O último relatório disponível é o de 2015, que traz resultados da pesquisa de percepção aplicada pela Câmara de Comércio em 2014 com a finalidade de conectar os indicadores quantitativos aos qualitativos. No final dos Relatórios, é apresentada uma matriz com os indicadores que resumem os principais dados históricos de todos os temas analisados.

---

<sup>8</sup>A criação do Bogotá *cómo Vamos* inspirou diversas cidades a criar grupos da sociedade civil para acompanhar as políticas públicas, como foi o caso do próprio Movimento Nossa BH.



**Figura 8** - Capa do Relatório Anual do Observatório de Bogotá: primeiro (2007) e último (2015) disponíveis.

Fontes: <http://bibliotecadigital.ccb.org.co/handle/11520/14006> e <http://bibliotecadigital.ccb.org.co/handle/11520/13882>. Acesso em 4/9/2017.

O Observatório tem como pilar três setores sociais: academia (Universidad de los Andes - [Grupo de Estudios en Sostenibilidad Urbana y Regional - SUR](#)), setor produtivo ([Camara de Comercio de Bogotá](#)) e a Prefeitura ([Secretaria Distrital de movilidad](#)). A sociedade civil organizada, representada pelo [Bogotá como Vamos](#), seria o quarto setor a acompanhar os indicadores e as ações de mobilidade

ObsMob-BH X Observatorio de movilidad de Bogotá		
Em que Bogotá inspirou BH?	O que BH ainda pode aprender?	Como BH pode inspirar Bogotá?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Envolvimento de stakeholders do setor produtivo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Basear o ObsMob em quatro setores: Universidade, Setor produtivo, Poder Público e Sociedade Civil Organizada;</li> <li>• Ter dados e pesquisas produzidos pela Organizações da Sociedade Civil, Universidade e Setor produtivo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Envolver um Pacto Social juntamente com os indicadores e dados;</li> <li>• Possuir atuação mais horizontal em grupos de acompanhamento.</li> </ul>

As informações podem ser encontradas em:

<http://www.ccb.org.co/Sala-de-prensa/Noticias-CCB/2016/Septiembre/Observatorio-de-Movilidad-2015>. Acesso em 4/9/2017.

## CAF

O Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina foi uma iniciativa da CAF, o Banco de Desenvolvimento da América Latina. O Observatório, no entanto, não funciona como uma instância colegiada, e sim como um órgão que produz informações, relatórios e pesquisas sobre mobilidade nas regiões urbanas da América Latina. O Observatório se iniciou com a publicação de um relatório de dados comparativos entre 15 regiões metropolitanas latino-americanas<sup>9</sup> de nove países em novembro de 2009.

O objetivo do levantamento de dados e do relatório foi "gerar informações relevantes para a elaboração de políticas públicas e para a gestão efetiva e eficiente dos sistemas de transportes públicos" (CAF, 2010, p.5). Suas metas de produção de informação são:

- conhecer as principais características do sistemas de transportes e de suas áreas urbanas;
- melhorar a compreensão da relação do transporte com a acessibilidade, a mobilidade e o desenvolvimento urbano;
- melhorar a capacidade de formulação de política de transporte urbano por parte dos organismos locais envolvidos na tomada de decisão sobre investimento, produção e controle social;
- promover a troca de informação e de boas práticas entre sistemas de transporte e suas cidades;
- orientar os debates na questão e permitir a participação de atores relevantes;
- atuar como catalisador de ações de apoio a cidades para financiar projetos e fortalecer suas capacidades;
- estabelecer redes de cooperação regionais entre profissionais, autoridades, associações e usuários.

O relatório levanta, para as 15 regiões metropolitanas mencionadas, dados socioeconômicos como população e frota de carro, distribuição modal dos deslocamentos diários, taxa de mobilidade, impacto das tarifas sobre o custo de vida da população, existência de subsídios ao sistema de transporte, capacidade de cada modo de transporte, existência de vias prioritárias para transporte coletivo e existência de vias exclusivas para os modos ativos (a pé e bicicleta). Além disso, há dados ambientais como a distribuição do consumo de energia por modo de transporte, consumo médio de petróleo por modo coletivo ou individual, matriz energética consumida e emissão de CO<sub>2</sub> e outros gases por modo de transporte. Por fim, há a apresentação de dados sobre o custo de oportunidade de cada modo de transporte, isto é, seu preço relativo em comparação

É preciso destacar que, nessa primeira versão, há dados cuja base de comparação é agregada a nível nacional. Há outros casos em que os dados estão disponíveis apenas para algumas cidades e estes são comparados com dados latino-americanos. Há, por fim, casos em que os dados estão agregados para a média das 15 regiões metropolitanas, e, portanto, não são comparáveis entre si.

---

<sup>9</sup> As regiões metropolitanas, por país, são: Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo (Brasil); Cidade do México, León e Guadalajara (México); Bogotá (Colômbia); Buenos Aires (Argentina); Caracas (Venezuela); Lima (Peru); Montevidéu (Uruguai); Santiago (Chile); San José (Costa Rica).

O grande ganho do relatório do Observatorio de Movilidad Urbana de América Latina é estabelecer uma linha geral de pesquisa e levantamento de dados comparativos para uma região cujo processo histórico de desenvolvimento econômico e urbanização é parecido. As semelhanças e diferenças que surgem dessas comparações são fundamentais para pensar as formas de governança da mobilidade urbana de cada cidade e quais esforços necessitam ser tomados a nível nacional ou internacional para mudar a tendência de alguns indicadores.

Por fim, ressalta-se que na última versão do Observatório (trata-se aqui da versão resumo 2015-16 disponibilizada no site), o número de áreas metropolitanas observado passou de 15 para 29 (com a inclusão de Barranquilla, Cali, Medellín, Monteria, Pereira (Colômbia); Brasília, Florianópolis, Manaus, Recife, Salvador (Brasil); Cidade do Panamá (Panamá); Quito (Equador); Rosario (Argentina); Santa Cruz de la Sierra (Bolívia). O levantamento de temas e informações permanece, em linhas gerais, o mesmo da primeira versão, fornecendo inclusive uma base de comparação entre elas.

Ao contrário das demais experiências internacionais, o Observatório da CAF não inspirou diretamente o ObsMob-BH e está registrado aqui por sua influência na formulação de indicadores que podem ser utilizados como referências.

Mais informações: <https://www.caf.com/es/temas/o/observatorio-de-movilidad-urbana/>. Acesso em 4/9/2017.

## b. Brasil

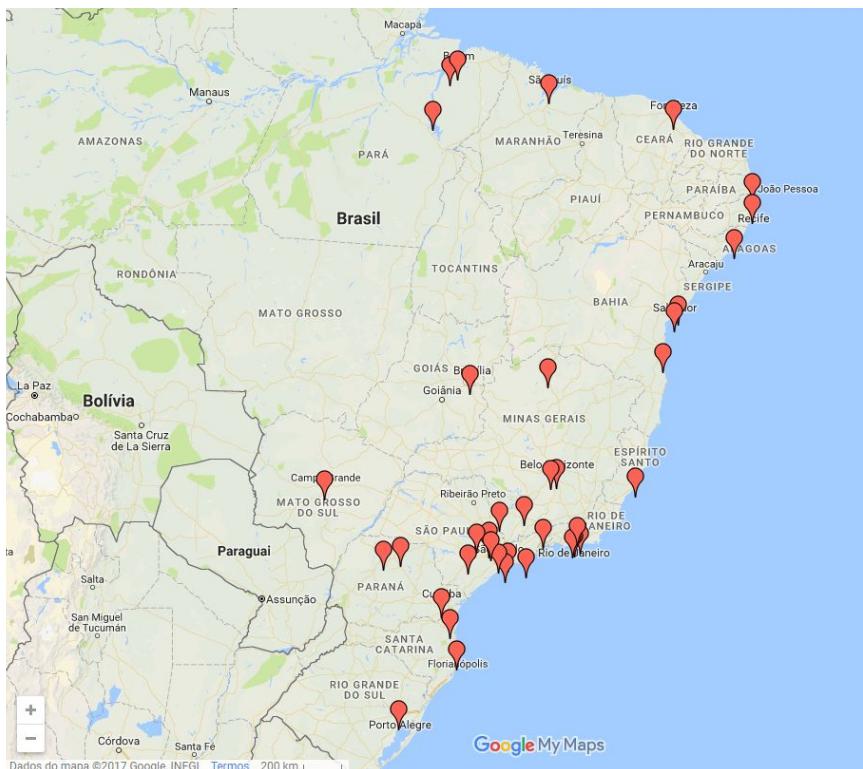
Além das experiências internacionais, é importante registrar iniciativas brasileiras de construção de observatórios (e instrumentos similares) que tenham como tema a mobilidade urbana, ainda que não de forma exclusiva e/ou direta. Nesse sentido, a partir de 2008, destaca-se a criação de diversas instituições e movimentos sociais de observação e incidência na política pública, de certa forma inspirados pelo exitoso **Bogotá Cómo Vamos**.

Exemplos desses movimentos estão em São Paulo (Rede Nossa São Paulo), em Brasília (Nossa Brasília), em Belo Horizonte (Movimento Nossa BH), em Ilhéus (Nossa Ilhéus), em Recife (Observatório do Recife) e em inúmeras outras cidades do país. Os formatos desses movimentos e organizações são diversos e combinam a sociedade civil organizada, o setor produtivo e o setor acadêmico, todos dispostos a incidir sobre a política pública, tendo a mobilidade urbana como um de seus temas.

A criação desses movimentos e organizações subsidiou a formação da **Rede Social Brasileira por Cidades Justas, Democráticas e Sustentáveis (RSBCJDS) ou Cidades em Rede**, em Belo Horizonte, no ano de 2008. O objetivo é a troca de informações e conhecimentos entre os integrantes, buscando o comprometimento da sociedade com a sustentabilidade. Sendo composta por uma rede, a formação não tem dirigentes, mas apenas encarregados escolhidos de comum acordo para realizar determinadas atividades e articular a tomada de decisões, sempre em consenso.

Atualmente, são quase 40 cidades<sup>10</sup> de diversas regiões do Brasil, como pode ser visto no mapa disponível no site da Rede Nossa São Paulo.

**Figura 9** - Cidades com organizações que compõem a Rede Social Brasileira por Cidades Justas, Democráticas e Sustentáveis.



Fonte: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/cidades>, acesso em 04/09/2017

Nos últimos anos, novos modelos de movimentos de incidência surgiram, como os grupos baseados em redes sociais ligados ao Nossas. O Nossas se denomina "um laboratório de projetos de ativismo e de mobilização" e possui um site<sup>11</sup> com Manifesto, Princípios, Ferramentas e conquistas. Alinharam-se a esse novo modelo o Meu Rio, Minha Sampa, Meu Recife, entre outros, que utilizam muitas ações de campanhas e de redes sociais.

Dentre as diversas iniciativas que surgiram recentemente, algumas se lançam em base mais colaborativa (ou em rede), como é o caso da Casa Fluminense no Rio de Janeiro. Sem pretensão de um levantamento exaustivo, o quadro a seguir apresenta algumas experiências selecionadas como exemplos da diversidade de um movimento que parece estar em crescimento à medida que a mobilidade urbana ocupa a agenda política de movimentos sociais brasileiros desde as jornadas de junho de 2013.

<sup>10</sup> Abaetetuba (PA), Belém (PA), Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Camaçari (BA), Campinas (SP), Campo Grande (MS), Curitiba (PR), Florianópolis (SC), Fortaleza (CE), Holambra (SP), Ilhabela (SP), Ilhéus (BA), Itaboraí (RJ), Itapetininga (SP), Itatiaia (RJ), Januária (MG), João Pessoa e Cabedelo (PB), Joinville (SC), Londrina (PR), Maceió (AL), Maringá (PR), Mogi das Cruzes (SP), Niterói (RJ), Piracicaba (SP), Poços de Caldas (MG), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Santos (SP), São Luís (MA), São Paulo (SP), Teresópolis (RJ), Tucuruí (PA), Varginha (MG), Vinhedo (SP), Vitória (ES). Fonte: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/cidades>.

<sup>11</sup> <https://www.nossas.org/>. Acesso em 4/9/2017.

## **Brasília: Movimento Nossa Brasília**

É um Movimento da sociedade civil que integra e põe em diálogo diferentes pessoas, iniciativas, redes, organizações e empresas que comungam de um mesmo propósito: um Distrito Federal sustentável, justo, democrático e bom para se viver. Os temas em destaque, tratados em Grupos de Trabalho, foram escolhidos por demanda da sociedade. Dentre eles, está a Mobilidade Urbana.

Ações de destaque:

- No ano de 2017, o Nossa Brasília, com apoio institucional e jurídico do INESC (Instituto de Estudos Socioeconômicos) e também de outros movimentos da Rede Social Brasileira por Cidades Justas, Democráticas e Sustentáveis, começou a desenvolver o projeto Orçamento e Direito à Cidade. Conhecido como MobCidades, ele tem por objetivo contribuir para a implementação de políticas públicas transparentes e efetivas nas cidades brasileiras, aumentando as capacidades de 50 OSC de 10 cidades integrantes da RSBCJDS por meio da metodologia Orçamento e Direitos com foco na transparência, no combate à corrupção e em ações de incidência em políticas públicas de mobilidade urbana;
- criação de um Grupo de Trabalho específico para lidar com a mobilidade urbana;
- discussão nas cidades satélites de Brasília sobre mobilidade urbana.

Saiba mais: [www.movimentonossabrasilia.org.br/](http://www.movimentonossabrasilia.org.br/).

## **Florianópolis: Observatório da Mobilidade Urbana da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)**

Numa outra perspectiva, mais acadêmica, encontra-se o Observatório da UFSC, instituição aberta à participação de professores, técnicos e estudantes interessados em temas relacionados à mobilidade. O Observatório surgiu a partir do envolvimento de uma equipe da UFSC no projeto PLAMUS - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis -, desenvolvido em 2014/2015, cujos resultados geraram diagnósticos e diretrizes sobre a estrutura da mobilidade na região metropolitana da Grande Florianópolis (RMF).

Ações de destaque:

- Acompanhou a evolução das políticas públicas na RMF (Região Metropolitana de Florianópolis) na área de mobilidade, à luz do acervo de resultados do PLAMUS. Porém, tal compromisso implica em uma missão maior: a promoção e atualização de estudos/pesquisas, debates e projetos sobre o tema da mobilidade urbana, com visão abrangente e referenciada nas melhores experiências locais, nacionais e mundiais no setor.

Saiba mais: <http://observatoriodamobilidadeurbana.ufsc.br/>.

### **Ilha Bela: Nossa Ilha Mais Bela**

Em Ilhabela o tema da Mobilidade Urbana é tratado dentro do Conselho Municipal do Plano Diretor. Além disso, o Instituto Ilhabela Sustentável, dentro do programa Observatório Cidadão, apresenta alguns indicadores relacionados à mobilidade que são utilizados para analisar a política local.

Saiba mais: <http://iis.org.br/>.

### **Recife: Observatório do Recife - ODR**

O ODR, criado em 2008 com vinte entidades, tem como proposta a mobilização e realização de discussões sobre o monitoramento das políticas públicas municipais. Agregando entidades do setor privado e da sociedade civil organizada, atua em três eixos:

1. Sensibilização e mobilização cidadã: influência sobre temas urbanos de interesse público
2. Indicadores de qualidade de vida da cidade: monitoramento e proposição de parâmetros e/ou metas.
3. Influência na gestão pública: aperfeiçoamento de políticas públicas e melhoria da gestão.

Ações de destaque:

- Olhe pelo Recife - Cidadania a Pé: nasceu das caminhadas culturais promovidas pelo ODR, com o objetivo de identificar, discutir e realizar ações de incidência no poder público em relação aos problemas e potencialidades da mobilidade à pé na capital pernambucana.
- Basta de mortes no trânsito: campanha realizada em 2016 com a parceria da Ameciclo, Rede Meu Recife e a Frente de Luta pelo Transporte Público, tem o objetivo de tornar público o número de vitimados no trânsito de Recife e sensibilizar a sociedade civil e o poder público para o tema como problema de saúde pública, considerando ser extremamente necessário que os dados estejam disponíveis ano a ano e de maneira qualificada.

Saiba mais: <http://www.observatoriodorecife.org.br/>. Acesso em 4/9/2017.

### **Rio de Janeiro: Casa Fluminense**

Formada em 2013 por ativistas, pesquisadores e cidadãos identificados com a visão de um Rio mais integrado, a Casa Fluminense articula mais de 60 instituições da sociedade civil em torno de diversos temas urbanos. A Casa foi estruturada como associação civil sem fins lucrativos, autônoma e apartidária, e tem na rede seu elemento constitutivo essencial, conseguindo permear a discussão da política pública, incidindo em temas gerais como os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável - ODS e instrumentos de política pública tradicionais como orçamentos e planos.

Ações de destaque:

- Atuação no nível metropolitano das políticas urbanas, destinada a todo o seu território e população e não apenas – ou prioritariamente – para as áreas centrais da capital, procurando criar uma identidade metropolitana;
- Capacidade de articular instrumentos tradicionais (Planos de Ação da Casa) com iniciativas mais criativas como um Painel de Monitoramento dos Instrumentos, onde levanta-se a existência ou não, em cada município, de Plano de Mobilidade, Plano de Metas, Plano Diretor, entre outros;
- Promoção e participação em debates sobre mobilidade urbana em âmbito metropolitano.

Saiba mais: <http://casafluminense.org.br/a-casa/>. Acesso em 4/9/2017. Acesso em 4/9/2017.

### **São Paulo: Rede Nossa São Paulo**

O Movimento Nossa São Paulo, de 2007, surgiu da necessidade de promover iniciativas pelo desenvolvimento sustentável, ética e democracia participativa. Em outubro de 2010, o movimento passou a se chamar Rede Nossa São Paulo.

Ações de destaque:

- Realização da Pesquisa IR BEM, desde 2009, que traz a visão dos cidadãos sobre a cidade e suas políticas públicas;
- Lançamento do [observasampa.prefeitura.sp.gov.br](http://observasampa.prefeitura.sp.gov.br) em 2014, site realizado em parceria com a Prefeitura local e que dispõe de ferramentas para acesso e manipulação de indicadores.

Saiba mais: <http://www.nossasaopaulo.org.br/novo.php>. Acesso em 4/9/2017.

## REFERÊNCIAS

BELO HORIZONTE. **BH 2030 - Plano Estratégico para Belo Horizonte** (1ª versão). Belo Horizonte: PBH, 2011.

BHTRANS - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S. A. **Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento**. Belo Horizonte: BHTRANS, 2010. Disponível em <[http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob\\_page.show?\\_docname=9614260.PDF](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=9614260.PDF)>. Acesso em 04/09/2017.

..... **Balanço Anual da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte 2011 (ano-base 2010)**. Belo Horizonte: BHTRANS, 2011.

..... Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH - REVISÃO 2015. **Relatório - Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento** (MINUTA). Belo Horizonte: BHTRANS, abril 2017. Disponível em <[http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob\\_page.show?\\_docname=10830272.PDF](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=10830272.PDF)>. Acesso em 4/9/2017.

CAF – Corporación Andina de Fomento - Banco de Desenvolvimento da América Latina. **Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina**. CAF, Santiago de Chile, 2010. Disponível em <http://bit.ly/2gO7hLN>, acesso em 04/09/2017.

ITDP - Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento; NOSSA BH - Movimento Nossa BH; BHTRANS - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. Desenvolvimento. **Revisão dos indicadores do Balanço Anual de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte 2016 (ano-base 2015)**. Relatório de atividades e resultados. Rio de Janeiro: ITDP, 2016. Disponível em :<<http://itdpbrasil.org.br/revisao-dos-indicadores-bh/>>. Acesso em 4/9/2017.

OBSMOB-BH - Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. **Regimento Interno Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte** – ObsMob-BH (Texto aprovado pelo Grupo de Observadores em 24/02/2015). Belo Horizonte: 2015. Disponível em: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Biblioteca/Legislacao%20Biblioteca>>. Acesso em 4/9/2017.

OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. **Ausências, avanços e contradições da atual política pública de mobilidade urbana de Belo Horizonte**: uma pesquisa sobre o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano. Belo Horizonte, 2014.

RED DE CIUDADES Y PUEBLOS HACIA LA SOSTENIBILIDAD. **Modelo de Pacto local para la Movilidad Sostenible y Metodología para la redacción**. Coordinación: E. Fanlo. Barcelona: Red de ciudades y pueblos hacia la sostenibilidad, 2001. Disponível em: <http://habitat.aq.upm.es/lbl/guias/es-2001-pacto-local-mov-sost.pdf>.

## **FICHA TÉCNICA**

**Elaboração:**

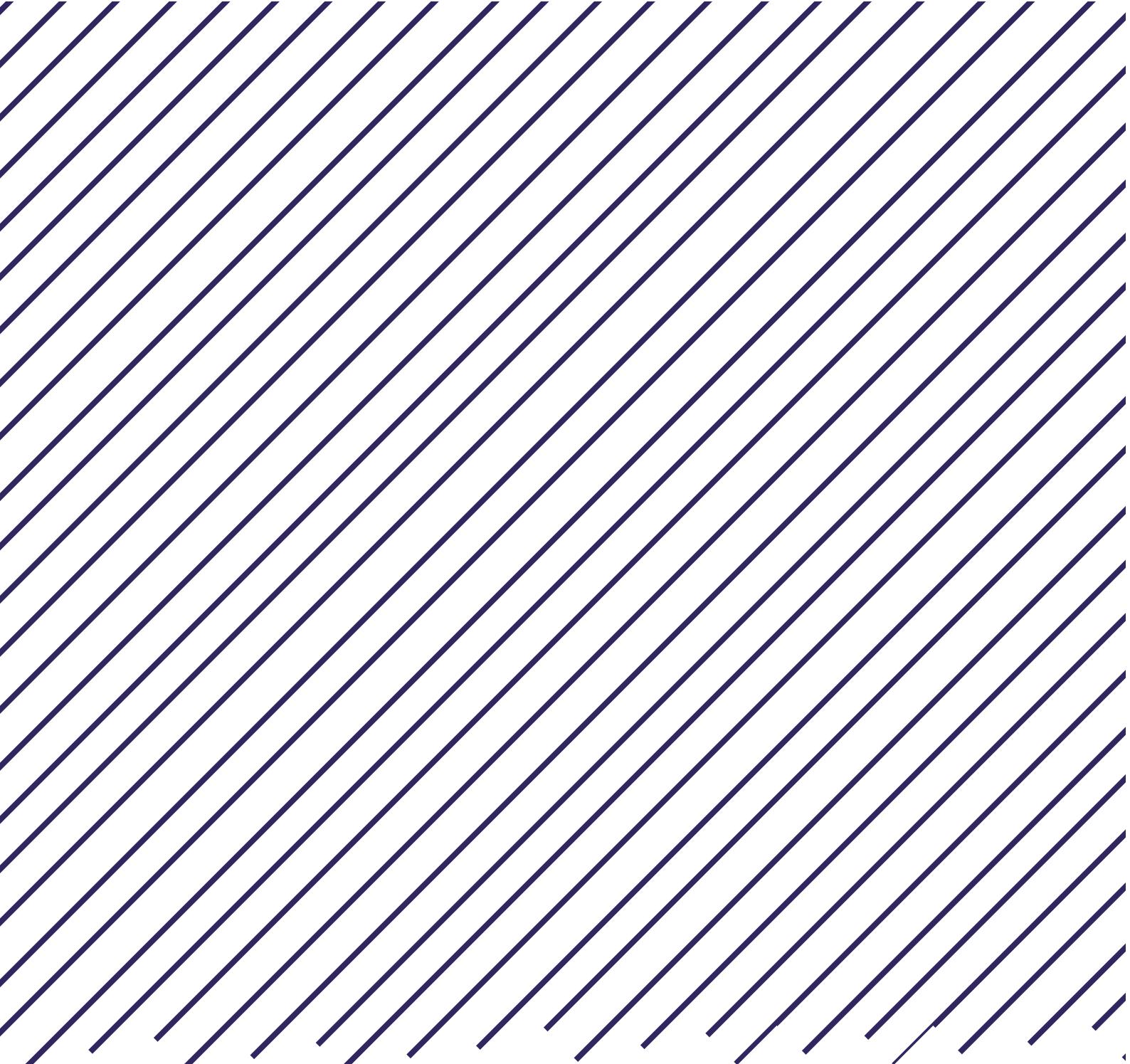
Marcelo Cintra  
Guilherme Tampieri  
André Veloso

**Revisão:**

Douglas Silva

**Diagramação:**

Yasmim Reck



*NossaBH*

[www.nossabh.org.br](http://www.nossabh.org.br)