

#OBSERVAMOSBH

OBSERVATÓRIO SOCIAL DE MOVILIDAD URBANA DE
BELO HORIZONTE

Informe de estudio de caso del observatorio de
Movilidad Urbana Belo Horizonte- ObsMob-BH

Febrero 2018

Sumario

Presentación	5
1. Introducción	7
2. Histórico (línea del tiempo)	9
2.1 Desde la inspiración a la proposición: Planes; Observatorio y Pactos de Movilidad Urbana Sostenible (2005 a 2011)	9
2.2 Desde el surgimiento de la propuesta al Decreto de su creación	10
2.3 Desde la institucionalización a los desafíos de la transición política – 2013 a 2016	15
3. Cómo funciona el Observatorio	21
3.1 Grupo de observadores	22
3.2 Grupo ejecutivo	22
3.3 Balances de la Movilidad Urbana	23
3.4 SisMob-BH- Sistema de informaciones de la Movilidad Urbana de Belo Horizonte	1825
3.5 Comunicación	26
4. Evaluación crítica del ObsMob-BH	28
4.1 Análisis crítica de los instrumentos de funcionamiento	28
a) Grupo de observadores: dinámica de las reuniones y temas debatidos	28
b) Grupo Ejecutivo	31
c) Balance de la Movilidad	32
d) SisMob-BH	33
e) Comunicación	33
4.2 Análisis de la dinámica de funcionamiento y de la participación efectiva de los sectores de la sociedad	34
a) Reglamento interno	34
b) Formas de comunicación entre los observadores y de estos con BHTRANS	34
c) Participación	35
4.3 Análisis de los puntos fuertes y la oportunidad de mejoría	36
5. Desafíos y perspectivas	38
6. Otros observatorios por el mundo	41
a) Internacionales	41
b) Brasil	52
REFERENCIAS	57

Presentación

Desde 2009, el Movimiento *Nossa BH* – **MNBH** viene trabajando de varias maneras con la movilidad Urbana en Belo Horizonte. Una de ellas fue la elección de participar formalmente de tres importantes organizaciones que discuten esa temática, directa o indirectamente: Consejo Municipal de Movilidad Urbana – **Comurb**; Observatorio de la Movilidad Urbana-**ObsMob-BH**; y el Comité de Cambios Climáticos y Ecoeficiencia- **CMMCE**.

A partir de esa actuación, el MNBH adquirió experiencia y respetabilidad junto al poder público y a otros grupos sociales de la ciudad. Recientemente, fue escogido para ocupar una vacante dentro de un importante espacio de discusión y deliberación con respecto a la Movilidad Urbana: El Consejo Municipal de Política Urbana – **Compur**. Además de eso fue elegido en tres Comisiones Regionales de Transporte y Transito-**CRTTs**.

En 2016, MNBH desarrolló la **campaña #D1Passo** en sociedad con tres colectivos de la ciudad - *Movimiento Tarifa Zero BH*, *Bike Anjo BH* y Asociación de Ciclistas de Belo Horizonte - *BH em Ciclo*¹ – y contó con el apoyo de otros tantos transportes colectivos. El objetivo fue colocar el tema de Movilidad Urbana sostenible, durante el periodo electoral, en la agenda de las candidaturas al Ejecutivo Municipal.

A esos procesos locales, se suma una sólida participación en las redes colaborativas a nivel nacional. Un ejemplo es la actuación en el Proyecto de Incidencia de la Sociedad Civil en la Sostenibilidad Urbana- **PISCSU** propuesta por la Red Social Brasileira por Ciudades Justas, Democráticas y Sostenibles del Programa Ciudades Sostenibles. Desde 2009 el **MNBH** también trabaja con el análisis de la ejecución del presupuesto público municipal, con enfoque especial en las notas destinadas a la movilidad urbana y a los residuos sólidos- y acompaña la fórmula de las normas del presupuesto (PPAG, LDO y LOA).

Con la experiencia acumulada en procesos de planificación, gestión, inspección y revisión de las políticas de movilidad en la ciudad, el Movimiento *Nossa BH* propuso crear el Observatorio Social de Movilidad Urbana de Belo Horizonte- **#OBSERVAMOS-BH**. **En el momento de crear ese proyecto**, se llevó en consideración el escenario de transición del gobierno y buscamos contribuir para

¹ El movimiento *Tarifa Zero BH* es un movimiento social de la ciudad de Belo Horizonte (Brasil), surgido en Junio de 2013, que lucha por la Implementación del transporte público como un derecho social, por lo tanto, por la democratización del acceso al transporte; La Asociación de Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte – *BH em Ciclo* – promueve el uso de bicicletas como medio de transporte, centrándose en las cuestiones de políticas públicas y planeamiento urbano, entre otros factores; *Bike Anjo BH*, es una red de ciclistas que promueven, movilizan y enseñan a la gente cómo utilizar la bicicleta y usarla como medio de transporte.

cambios institucionales que permitan consolidar avances en el abordaje de la movilidad urbana, en especial la participación de la sociedad civil en el desarrollo de políticas públicas en esa área. Con enfoque en la actuación local, pero también llevando en consideración la cuestión metropolitana el **#OBSERVAMOS BH** tiene cuatro grandes objetivos:

- Apoyar el Observatorio de Movilidad Urbana de Belo Horizonte (OBSMOB-BH) en el proceso de transición política en dirección a una gestión compartida por diversos sectores de la ciudad.
- Articular y contribuir para la creación del Observatorio de Movilidad Urbana Metropolitana;
- Articular, potencializar y sensibilizar la sociedad civil, para incidir en la política pública de movilidad urbana al nivel municipal y metropolitano.
- Divulgar y comunicar para promover la movilidad urbana sostenible.

A partir de esos acúmulos locales y nacionales, en 2017 el Movimiento fue convidado a participar del Proyecto de Presupuesto y Derecho a la Ciudad - **MOBCidades**. Ese proyecto, que tiene duración de tres años, ocurre en asociación con el **INESC²**, de Brasilia y más nueve ciudades.

Paralelamente a la actuación en la política pública, el **#OBSERVAMOS BH**, buscará la articulación y sensibilización de diversos grupos, de manera a estimular la participación del OBSMOB-BH y de manera que sean garantizadas las cuestiones tratadas en el Observatorio y sean debatidas dentro de las demás institucionalidades. Para eso, es fundamental la producción de contenidos y productos de comunicación, con temas diversos y valiéndose de varios formatos.

El presente **Informe de estudios de caso del Observatorio de la Movilidad Urbana de Belo Horizonte-ObsMob-BH** es un producto del **#OBSERVAMOS BH**. Él tiene como objetivo registrar el funcionamiento del Observatorio y contribuir para la diseminación de su experiencia a partir de un análisis proposicional con vistas a su mejoría. El informe presenta un histórico (con línea de tiempo) del ObsMob-BH, de su funcionamiento (grupos e instrumentos) una evaluación crítica de su funcionamiento, identificando puntos fuertes y oportunidades de mejorar, y traer algunas referencias de otros observatorios por el mundo.

La traducción en español está destinada a difundir esta experiencia, principalmente, a los países latinoamericanos, contribuyendo a la formación de una red de intercambios y conocimientos entre las ciudades de la misma formación histórica.

Movimiento Nossa BH, febrero de 2018.

² Instituto de estudios socioeconómicos es una ONG dedicada a la ampliación de la participación social en los espacios de decisión de políticas públicas, en particular, el ciclo presupuestario.



En 2013, a través del Decreto Municipal 15.317/13, fue instituido el **Observatorio de la Movilidad Urbana de Belo Horizonte-ObsMob-BH**, o simplemente Observatorio. Se trata de un proyecto que se pretende sea innovador, siendo el primero a ser implantado en Brasil, y que converge con la Ley Federal 12.587/12 la cual instituye la Política Nacional de Movilidad Urbana - PNMU. Su principal objetivo es la evaluación e inspección de las Políticas Públicas de Movilidad Urbana, especialmente el Plano Director de Movilidad Urbana de Belo Horizonte-PlanMob-BH. Con él se esperaba crear un ambiente favorable a la implantación de una política de movilidad urbana de bajas emisiones y promover una ciudad sostenible.

El ObsMob-BH fue propuesto por el órgano gestor de movilidad, Empresa de transporte y Transito de Belo Horizonte - BHTRANS, durante la etapa de implantación y monitoreo del plan PlanMob-BH. Para la BHTRANS, el PlanMOB-BH no debería ser algo que se encierra en la etapa de los detalles de su implantación, pero si un proceso en continuo monitoreo y control de actividad de sus resultados. La construcción de ese plano procuró involucrar, en cada una de sus etapas, las personas e instituciones interesadas y tuvo como meta final crear algunas instancias de monitoreo.

En esa instancia es el Observatorio, un instrumento de control social, de naturaleza consultiva que permite que instituciones y organizaciones involucradas directa o indirectamente con la movilidad urbana - de la sociedad civil, del sector privado y del sector público de diversas instancias estén comprometidos con el monitoreo y evaluación de la implantación y de la revisión del PlanMob-BH. Cada institución se adhiere de forma voluntaria al Observatorio llenando un término en que está de acuerdo con los principios, las directrices y los objetivos de la política de movilidad e indicando dos personas para representarlas nominadas **observadoras**.

Por estar involucrados e interesados en la movilidad urbana, los observadores son formadores de opinión y/o tomadores de decisión provenientes de movimientos sociales, del sector productivo, de universidades y de órganos de la administración municipal y estadual, además de los ciudadanos en general (a través del sitio y de las reuniones abiertas). Por eso, regularmente, son nuevamente convidados a involucrarse en las políticas públicas, recibiendo

información, participando de reuniones, creando análisis críticas con base a indicadores, pudiendo participar y comprometerse con resultados para la ciudad.

A pesar de sus aspiraciones innovadoras y democráticas, el ObsMob BH aun presenta limitaciones para cumplir sus funciones, muchos de ellos viniendo de un desequilibrio de fuerzas entre los cuatro sectores necesarios para un instrumento adecuado de control social, poder público, sector productivo, universidades y sociedad civil organizada.

El presente estudio de caso pretende facilitar y promover la réplica del ObsMob-BH y otras realidades, con las debidas adaptaciones locales, además de traer una mirada crítica a su forma de actuación. Su objetivo principal es la identificación de posibilidades de mejoras futuras del ObsMob-BH para actuar tanto en la promoción de la movilidad urbana como la promoción del desarrollo sostenible.

2.

2. Histórico

2.1. Desde la inspiración a la proposición: Plan, Observatorios y Pactos de Movilidad Urbana Sostenible (2005 a 2011)

En Belo Horizonte, desde 2003 fue constatada la necesidad de cambios de enfoque del sector de transporte y tránsito en el ámbito municipal, constatación esa, reforzada por acciones del Gobierno Federal que culminaron en la adopción del concepto de **movilidad urbana**. Los planes de transporte y tránsito³, desarrollados a mediados de la década del 1990, estaban desactualizados y exigían un nuevo proceso de planificación, que fue iniciado en la gestión de la administración municipal 2005-2008.

Hasta 2007, fueron desarrolladas acciones de forma articulada para construir una nueva visión de movilidad urbana en la ciudad, con base en la sostenibilidad urbana, que sirven de referencia para el proceso de planificación y elaboración del Plan de Movilidad Municipal. Ese proceso se encontraba en sintonía con el proyecto de Ley Federal del marco regulatorio de movilidad urbana (PL 1.687/07), que estaba siendo debatido nacionalmente y que tenía por objetivo instituir las directrices de lo que sería la Política Nacional de Movilidad Urbana.

La idea de crear un Observatorio de Movilidad Urbana para monitorear el plan de Movilidad, surge antes del desarrollo del Plan, inspirado por dos buenas prácticas internacionales: observatorios de desplazamientos basados en indicadores (Paris y Bogotá) y pactos por la movilidad sostenible (Madrid y Barcelona).

El Observatorio de Desplazamiento de Paris, y posteriormente el observatorio de Movilidad de Bogotá presentados con más detalles al final de este Estudio de Caso, cuando fueron lanzados traían la innovación de poner a disposición públicamente indicadores y datos, posibilitando el monitoreo de la movilidad urbana por cualquier grupo social.

Se estimulaba así la planificación como un proceso dinámico y cíclico, y no apenas un plan con lista de buenas intenciones. Los números levantados y organizados como informes, publicados en los balances anuales, permitían aun la

³ El BHBUS- Plano de Restructuración del Transporte Colectivo en Belo Horizonte fue finalizado en 1996 y desarrollado en sintonía con el PACE/97-Plan de Circulación del área Central que tenían en el año 2005 como su horizonte máximo exigiendo nuevas rodadas de planificación.

apropiación por los diversos sectores sociales involucrados y afectados por la movilidad urbana, cada uno con sus enfoque e intereses específicos.

Por otro lado, los pactos por la Movilidad Urbana Sostenible de ciudades de España traían la importante innovación de alinear a los involucrados para la evaluación crítica del desempeño de la movilidad. Con eso, creaban compromisos previos similares al modelo de gobernanza de forma colaborativa, para lo cual estas personas se adhieren espontáneamente a principios y metas enfocadas en encargos más difusos y sistémicos y no apenas en sus propios intereses.

Entre 2007 y 2010 fue desarrollado el Plan de Movilidad Urbana de Belo Horizonte-PlanMob-BH, Con carácter de plan director temático. El trajo el desafío de cambios de paradigmas en dirección a la movilidad urbana sostenible, siempre con la intención de involucrar sectores de la sociedad civil en la identificación de problemas y con propuestas de soluciones y monitoreo.

A lo largo de la elaboración del PlanMob-BH, las dos ideas (observatorio y pacto) se fundieron en una sola, que esta expresa en el informe del plan de implantación, Gestión y Monitoreo del PlanMob-Bh (BHTRANS,2010) y desplegado en un proyecto estratégico de la BHTRANS.

El PlanMob-BH fue finalizado en agosto de 2010 pero apenas en Julio de 2011 fue realizado el Seminario Final del PlanMob-BH en el momento en que estas personas (formadoras de opinión y tomadoras de decisión) fueron convidadas para contribuir en el formato que vendría a ser el Observatorio.

2.2 Desde el surgimiento de la propuesta al Decreto de su creación-2011 a 2013

En 2011, con el PlanMob-BH finalizado la BHTRANS elaboro el primer balance de **Movilidad** un informe que presenta el resultado de indicadores seleccionados para el monitoreo, y que en esa primera edición dejaba explícito los objetivos propuestos para el Observatorio: "garantizar la obtención de resultados en la implantación de políticas y proyectos de movilidad (...), utilizando metas establecidas y comparándolas con sistemas considerados referencias internacionales" (BHTRANS, 2011, p. 3).

El Observatorio se proponía monitorear el PlanMob-BH y además el BH 2030 un plan estratégico para Belo Horizonte desarrollado por la administración municipal entre 2009 y 2010 (BELO HORIZONTE 2009) y que definía tres grandes objetivos para la movilidad urbana (i) administración de la movilidad, (ii) mejora de calidad

del transporte colectivo y (iii) mejoría y desempeño del sistema de movilidad. **El balance 2011** explica aun que:

En el contexto actual, uno de los desafíos principales para la planificación de la movilidad urbana es el de buscar la sostenibilidad socio-ambiental , lo que fue considerado en las actividades desarrolladas en los últimos años por la BHTRANS especialmente con la visión de futuro, contempladas en el plan estratégico de la Municipalidad de Belo Horizonte (BH 2030) y de la empresa (BHTRANS 2020), además de ser uno de los pilares de la elaboración del Plan de Movilidad Urbana de Belo Horizonte - PlanMob -BH, con perspectivas para el año 2020 (Traducción libre, BHTRANS 2011, p.2).

Con ese objetivo como referencia y después la invitación hecha en el Seminario Final del PlanMob-BH, en el día 2 de septiembre de 2011 fue realizada la primera reunión en que se pasaría a llamar Observatorio de la Movilidad Urbana de Belo Horizonte, con un poco más de 20 personas que pasaron a debatir temas que merecen ser discutidos por el grupo. El 30 de septiembre, fue realizada la segunda reunión en que se multiplico en nuevos acuerdos hasta Julio de 2012, que marcaron de cierta forma, un funcionamiento en carácter preliminar del Observatorio.

En esa **fase preliminar**, no había un arreglo institucional en que se diera legitimidad al Observatorio, además de las acciones de la BHTRANS en que buscaba la consolidación del PlanMob-BH. En las reuniones realizadas hubo la participación de más de 20 instituciones de la sociedad civil y del poder público, que trataron de diversos temas, en especial el de la realización de un Seminario sobre temas habitados al PlanMob-BH. Las reuniones realizadas en el periodo tuvieron como sede la Cámara de Dirigentes del Comercio – CDL y sirvieron de espacio para que las personas se conocieran, debatieran algunos problemas de la movilidad y confeccionaran una propuesta de un Seminario Publico que sería el momento de difusión del Observatorio y su ampliación.

BOX: FASE PRELIMINAR DEL OBSERVATORIO



Imágenes de las capas del balance de la Movilidad de 2012 y 2011

Fuente: <http://bit.ly/2xNORYg>. entrada en 04/09/2017

En este periodo se dio continuidad a la elaboración y publicación del balance de la Movilidad 2011(año-base:2010) y 2012 (año-base 2011) y fueron realizadas seis reuniones involucrando 23 entidades, siendo ellas del sector productivo (*Câmara de Dirigentes Lojistas* y *Associação Comercial de Minas*, por ejemplo) universidades (como *Izabela Hendrix* y *CEFET-MG*) sector público municipal (*Secretaria Municipal de Planejamento Urbano-SMAPU* y el *Comitê Municipal de Mudanças Climáticas e Ecoeficiencia - CMMCE*) y estadual (*ARMBH* y *DETRAN*) y sociedad civil(*Associação Nacional de Transportes Públicos*, *Instituto Rua Viva* y *Mountain Bike BH*).

El PlanMob-Bh fue finalizado en agosto de 2010; antes de la aprobación de la ley municipal N° 10.134/2011, que instituyó la Política Municipal de Movilidad Urbana; en enero de 2012 fue aprobada la Ley Federal N° 12.587, que instituyó las Directrices de la Política Nacional de Movilidad Urbana (PNMU) y determinó la obligación de la elaboración de Planos de Movilidad. Esas dos leyes colocaron en pauta la necesidad de una institucionalización del PlanMob-Bh, para que atendiese principalmente la exigencia de elaboración de un plan conforme el artículo 24 de la PNMU. La ley dio plazo de tres años para su elaboración⁴; en el caso de Belo Horizonte, que ya disponía de un plan, ese plan debería ser integrado y debería ser compatible con los Planes Directores (o en ellos inseridos).

En ese contexto, una propuesta de reglamentación del PlanMob-BH fue desarrollada entre diciembre de 2011 y mayo de 2012, considerando las orientaciones de la Ley Municipal y Federal y las determinaciones de las demás Leyes Municipales, especialmente: Plan Director de la Ley de uso y gestión del suelo; Código de Posturas; Ley de Mitigación Ambiental y Ley del Sistema Ciclo viario. Esa propuesta de institucionalización del PlanMob-BH y del propio observatorio, tuvieron apoyo del Instituto de Energía y Medio Ambiente - IEMA. Ese apoyo se dio a través de un convenio de colaboración técnica, que partió de un análisis jurídico-institucional para elaborar la minuta del texto del propio decreto, teniendo como base la Ley Nacional de Movilidad Urbana (Ley 12.587-12) y la Ley Municipal de Movilidad Urbana (Ley 10.134/11) como base.

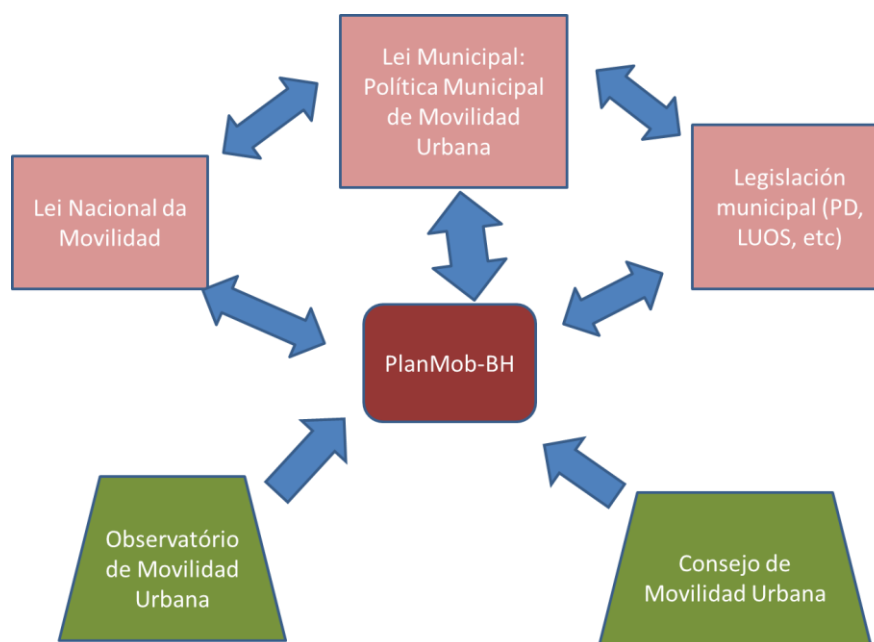
Fue una acción extremadamente relevante por institucionalizar las directrices y metas definidas por el Plan Estratégico de Belo Horizonte-BH 2030, del Plan Estratégico BHTRANS y del PlanMob-BH, considerando los avances ya obtenidos, y por garantizar la posibilidad de la aplicación de los instrumentos de la Ley Federal y de otras leyes municipales como parte de la Política de Movilidad Urbana. Y también propuso la creación del Observatorio de Movilidad para auxiliar en la aceptación política de los proyectos y políticas de movilidad, compartiendo los compromisos con la sociedad civil organizada (stakeholders).

En 2012, la propuesta de la BHTRANS para la institucionalización del ObsMob-BH, fue debatida con el grupo preliminar del observatorio. En junio de ese mismo año, se interrumpieron las reuniones, que solo fueron retomadas al final de 2013, después de la publicación del Decreto Municipal 15.1317/13, con lo cual se instituyó el PlanMob-BH y creó el ObsMob-Bh, dándole las directrices de actuación. Entre la aprobación y la entrega al Alcalde de la propuesta del decreto y su publicación en septiembre de 2013 pasaron 15 meses. Tal vez esa propuesta

⁴ El gobierno Federal editó la Medida Provisoria (MP) 748/16, que amplía para siete años el plazo para que los Municipios elaboren los Planes de Movilidad Urbana (PMU), teniendo como base el año 2012.

hubiese sido abandonada sino hubiesen existido *las jornadas de Julio de 2013*⁵. Esas *jornadas* demandaron una respuesta política al deseo de mayor control popular sobre la Movilidad Urbana, esa respuesta materializada tanto por la publicación del Decreto 15.317/13 como el Decreto 15.318/13 que creó el Consejo Municipal de Movilidad Urbana - COMURB.

BOX: INSTITUCIONALIZACION DEL OBSERVATORIO



Esquema de control duplo social sobre el PlanMob-BH

Fuente: Elaboración propia

El ObsMob-BH junto con el COMURB, son dos instrumentos de control social existentes en Belo Horizonte para monitoreo del PlanMob-BH tiene por finalidad orientar las acciones del Municipio de Belo Horizonte en lo que se refiere a la manera, servicios e infraestructura viaria y de transporte que garantizan los desplazamientos de personas y cargas en su territorio, con el fin de satisfacer las necesidades actuales y futuras de Movilidad de la población de Belo Horizonte (Art.1°).

El PlanMob-BH considera las orientaciones de la Ley Municipal y Federal y las determinaciones de las demás leyes municipales, especialmente: Plan Director y Ley de Uso y gestión del Suelo; Código de Posturas; Ley de Mitigación Ambiental; Ley de sistema Ciclo Viario.

⁵ Las *Jornadas de Junho* em 2013 fueron un período en que surgieron grandes manifestaciones populares espontáneas en la mayoría de las ciudades de Brasil. El factor político que inició este proceso fueron las luchas en Porto Alegre y São Paulo contra el aumento de la tarifa de autobús, donde la movilidad urbana fue el tema principal que se llevó a las calles en esas semanas

2.3 Desde la institucionalización a los desafíos de transición política - 2013 a 2016

Con la intención de mejorar la planificación de Movilidad Urbana expreso en el Plan Director de Movilidad Urbana - PlanMob-BH, fue creado el Observatorio de Movilidad Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-Bh, a través del decreto N° 15.317 del 02 de septiembre de 2003. Seguidamente en diciembre de 2013, el ObsMob-BH fue presentado en la reunión de institución del COMURB, pero solamente en 2014 fue de hecho constituido.

En febrero de 2014, hubo otro importante proceso político en la ciudad: la realización de la IV Conferencia de Política Urbana - IV CMPU. De febrero a agosto, uno de los temas de la IV CMPU fue el PlanMob-BH. A través del Grupo de Trabajo del eje de Movilidad Urbana, compuesto por delegados del sector técnico, empresarial y popular interesados en el tema y que debatió y aprobó lo que vendría a ser denominado "Revisión Política del PlanMob-BH", ahora con la participación de la sociedad civil, conforme previsto en la Política Nacional de Movilidad Urbana. Sobre ese proceso es importante decir que más o menos septiembre de 2017 el Proyecto de Ley del nuevo Plan Director de Belo Horizonte, que contiene los resultados de la IV conferencia y aun no fue aprobado por la Cámara Municipal.

Por causa de ese intenso proceso, que duró seis meses, fueron realizadas algunas reuniones del COMURB, pero se juzgó que no había espacio para colocar en práctica un instrumento más de control social como el ObsMob-BH. Por eso, la BHTRANS decidió postergar las reuniones del Grupo de Observadores del ObsMob-BH, realizando apenas encuentros en los que se formó el Grupo Ejecutivo. Ese grupo realizó diversos encuentros, decidiendo en ellos temas a ser tratados por el Observatorio y dando cierta continuidad a las reuniones del grupo preliminar que ocurrieron en 2012 y 2013.

La 1° reunión del Observatorio de Movilidad Urbana de Belo Horizonte, ocurrió efectivamente en Julio de 2014, ya en la fase final de la IV Conferencia de Política Urbana, con la presencia de 126 personas, teniendo como temas: "Acceso y calidad del transporte colectivo y de las veredas de Belo Horizonte" y "Economía Urbana, la prioridad para la cuestión social y la política de precios de transporte colectivo".

En el segundo semestre, una nueva rodada de reuniones del grupo Ejecutivo hizo válidos los temas y la dinámica de la próxima reunión ampliada y también hizo una propuesta de reglamento interno. En diciembre de 2014 fue realizada la **2° reunión del Grupo de Observadores**, con 90 participantes y los mismos temas de la primera reunión, más la discusión sobre la Gestión Metropolitana. En ese encuentro, fueron realizados trabajos en grupo, los cuales produjeron un

documento de referencia que representa la contribución de los observadores para las políticas públicas.

En **febrero de 2015**, fue convocada una **Reunión Extraordinaria** para discutir y aprobar el reglamento interno que había sido propuesto por el Grupo Ejecutivo de manera participativa y horizontal. En seguida hubo una nueva rodada de reuniones del Grupo Ejecutivo. En junio de 2015, fue realizada la **3ª Reunión del Grupo de Observadores**, con 117 participantes teniendo como temas: (1) Redes Sociales y Movilidad y (2) Movilidad medio ambiente y salud.

BOX: Primeras reuniones del ObsMob-BH



Fuente: <http://bit.ly/2xNORYg>. Acceso em 04/09/2017

De Julio de 2014 a Julio de 2015, fueron realizadas 8 reuniones del Grupo Ejecutivo, con una media de 20 participantes cada vez, y que definirían los temas y las dinámicas de las reuniones amplias, debatieron los indicadores del balance de Movilidad 2014 y 2015 y elaboraron propuestas del reglamento interno, siempre de forma participativa y horizontal

A partir del segundo semestre de 2015, la BHTRANS inicia la actualización técnica del PlanMob-BH considerando los resultados de la IV Conferencia de Política Urbana como orientación política. Respetando ese importante proceso político de la ciudad, se propone que las reuniones del Observatorio, a partir de aquel momento, se enfocaran en acompañar esa revisión, lo que de hecho se realizó hasta el primer semestre de 2017.

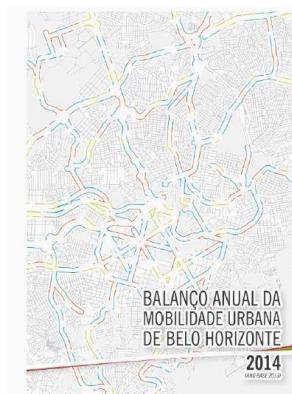
Teniendo como tema la revisión técnica del PlanMob-BH, fueron realizadas las siguientes reuniones **del Grupo de Observadores**.

- 4ª Reunión (noviembre de 2015) con enfoque en la presentación del diagnóstico actualizado por la BHTRANS y directrices para el Plan de Gestión de la Demanda;
- 5ª Reunión (febrero de 2016) realizada en forma de taller para recoger sugerencias para el Plan de Gestión de Demanda Integrado al Plan de Mejorías de la Oferta;
- 6ª Reunión (junio de 2016) con la participación de la empresa LOGIT y con enfoque en la evaluación de medidas ligadas a Estrategia de gestión de la Demanda – EGD;
- 7ª Reunión (noviembre de 2016), presentando los resultados de la EGD y la minuta del informe del Plan de Gestión de Demanda y Mejoría de la Oferta, que fue publicado en el sitio de la BHTRANS.
- 8ª Reunión (Julio de 2017) que presento los Informes de Gestión y Monitoreo, las estimativas de costes y los indicadores propuestos para monitoreo del PlanMob-BH.



BOX: Revisión técnica del PlanMob-BH

De Julio de 2015 a Julio de 2017, fueron realizadas cinco Reuniones del ObsMob-Bh para debatir la revisión Técnica del PlanMob-BH y publicadas otras dos versiones del Balance de Movilidad.



Fuente: <http://bit.ly/2xNORY9> acceso en 04/09/2017

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

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

26 de novembro de 2015, 8h30 às 17h

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

PROGRAMA

8h30 às 9h - Credenciamento

9h às 9h30 - Abertura

9h30 às 10h30 - Painel: 1ª etapa do processo de revisão do PlanMob-BH

Assunto: Diagnóstico e Tendências da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte

Almoço: 10h30 às 14h

14h às 15h30 - Painel: 2ª etapa do processo de revisão do PlanMob-BH

Assunto: Instrumentos de Gestão da Demanda

Encaminhamentos: 15h30 às 17h

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

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

O evento será gratuito em LIBRAS.

5ª 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, 30130-193.

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

PROGRAMA

8h30 - Credenciamento

9h - Abertura

9h30 - Palestra "Perspectivas para a Mobilidade Urbana de Belo Horizonte" - Mateus Silveira (FAT)

10h30 - Apresentação das Propostas para Plano de Gestão da Demanda, seguida de debate com o conselho consultivo do IBMEC e com o público

11h30 - Apresentação das Propostas para Diretrizes do Plano de Melhoria da Oferta, seguida de debate com o conselho consultivo do IBMEC e com o público

12h30 - Orientação para o trabalho dos Grupos de Trabalho de trabalho

13h30 - Intervalo para Almoço

14h30 - Debates em Grupos de Trabalho

• Transporte coletivo: ações, estratégias e táticas para gestão da demanda e melhoria da oferta

• Transporte individual: ações, estratégias e táticas para gestão da demanda e melhoria da oferta

• Transporte ativo: 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

15h30 - Coffee Break

16h30 - Apresentação dos resultados dos Grupos de Trabalho

17h30 - Encerramento

Inscrições pelo endereço eletrônico: <http://bit.ly/ObsMobBH> até as 15 horas do dia 14 de novembro de 2015.

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

6ª 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 às pessoas e instituições interessadas em contribuir com a política de mobilidade urbana sustentável da nossa cidade.

PROGRAMA

8h30 às 9h30 - Credenciamento

9h30 às 10h30 - Dinâmica de avaliação da aceitabilidade da Gestão da Demanda (LOGIT)

10h30 às 11h30 - Almoço

11h30 às 12h30 - Apresentação dos resultados da dinâmica (LOGIT)

12h30 às 13h30 - Discussão relativa ao texto da minuta da revisão do PlanMob-BH (BETTRANS)

13h30 às 14h30 - Encerramento e encaminhamentos finais.

Inscrições pelo endereço eletrônico: <http://bit.ly/ObsMobBH> até as 15 horas do dia 13 de junho de 2016. (as inscrições para a reunião do dia 13 não precisam ser renovadas novamente).

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

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

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

19 de novembro de 2016 (terça-feira)

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

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

PROGRAMA

8h30 às 9h30 - Credenciamento

9h30 às 10h30 - Abertura

10h30 às 11h30 - Revisão técnica do PlanMob-BH

11h30 às 12h30 - Estratégia de Gestão da Demanda

12h30 às 13h30 - Debate e esclarecimentos

13h30 às 14h30 - Almoço

14h30 às 15h30 - Balanço das ações do ObsMob-BH

15h30 às 17h30 - Perspectivas e desafios

Inscrições pelo endereço eletrônico: <http://bit.ly/ObsMobBH> até as 15 horas do dia 18 de novembro de 2016.

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

8ª 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 às 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-BH

10h às 11h - Apresentação do Relatório de Monitoramento, Gestão e Organização

11h às 12h - Debate

12h às 13h30 - Intervalo para almoço

13h30 às 14h - Apresentação PPG Mobilidade

14h às 15h30 - Apresentação da proposta de validação das indicações - TDP

15h30 às 16h - Trabalho em grupo: Indicações Técnicas no PPG por parte do PlanMob-BH

16h às 17h30 - Apresentação dos resultados dos trabalhos em grupo

17h30 às 18h - Apresentação do Plano de Trabalho do Conselho

18h às 19h30 - Encerramento

Inscrições pelo endereço eletrônico: <http://bit.ly/ObsMobBH> até as 15 horas do dia 11 de julho de 2017.

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

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

La Revisión Técnica del PlanMob-BH contempla el desarrollo de la Estrategia de Gestión de la Demanda de Viajes de Belo Horizonte - EGDV, a partir de la participación de Belo Horizonte en el Programa Movilidad Urbana de Bajo Carbono de Grandes Ciudades -PMUBC, asociaciones entre el BID (Banco Internacional de Desarrollo), MCidades (Ministerio de las ciudades) e IEMA (Instituto de Energía y Medio Ambiente). La EGDV tiene como uno de sus temas seleccionados y destacados la gestión **de la demanda de viajes**, objeto de un

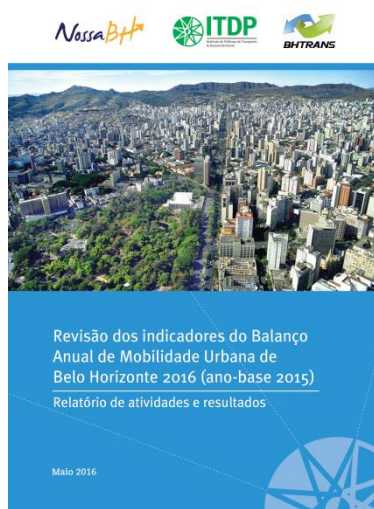
Cuaderno Técnico de Referencia y de una aplicación práctica para lo cual, entre las ciudades brasileras fue escogido Belo Horizonte, por ser referencia en las cuestiones ligadas a la **gestión de la demanda**.

Teniendo como referencia los instrumentos de estímulo o no ya adoptados y consolidados en ciudades en el mundo entero, la EGDV fue desarrollada a partir de un proceso de **evaluación, priorización y selección de las medidas** que utilizó como punto de partida las cuales ya habían sido propuestas durante las actividades de revisión del PlanMob-BH. Tales medidas fueron resultado de largo proceso de discusión de la BHTRANS con otros órganos del municipio y con los representantes de la sociedad civil y también con participantes del Observatorio durante las reuniones del ObsMob-BH.

Paralelamente sirviendo de insumo para las reuniones ampliadas, el Grupo Ejecutivo realizó un trabajo de validación de los indicadores del Balance de la Movilidad a través de un apoyo técnico ITDP y del *Nossa BH* (ITDP, NOSSA BH, BHTRANS, 2016). De ese trabajo finalizado en marzo de 2016 resultaron sugerencias para retirar alguno de los indicadores, la indicación de lagunas y la proposición de nuevos indicadores para acompañar la implantación del PlanMob-BH.



BOX: Revisión de los indicadores del balance de 2016



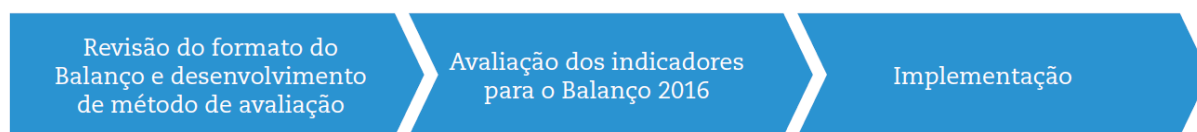
Después de la publicación de tres ediciones del balance de la Movilidad Urbana de Belo Horizonte, se identificó la necesidad de revisar de forma participativa los indicadores y el formato de esos documentos para la edición de 2016, de manera de hacerlos más efectivos en la evaluación de la implementación del PlanMob-BH.

La coordinación de ese proceso de revisión fue realizada en una asociación entre la BHTRANS, Movimiento *Nossa BH* y el Instituto de Políticas de Transporte y Desarrollo (ITDP Brasil). Todas las discusiones y deliberaciones sobre los indicadores y formato del Balance fueron realizadas en el ámbito de las reuniones del Grupo Ejecutivo del ObsMob-BH, para tal hecho fueron convidados todos los observadores que componen esa instancia.

El principal objetivo de ese proceso fue apoyar los miembros del Observatorio de la Movilidad Urbana de Belo Horizonte en la realización colaborativa de la selección, construcción y análisis de un conjunto de indicadores de desempeño que componen el Balance Anual de Movilidad Urbana. El método adoptado para cumplir esos objetivos siguió las premisas de considerar los indicadores que permitan evaluar los objetivos estratégicos definidos en el PlanMob-BH, el involucramiento y participación de los observadores en las discusiones y toma de decisión sobre indicadores. En la práctica ese trabajo ocurrió en tres principales etapas conforme la figura 1

Figura 1- resumen de las etapas y actividades realizadas en la Revisión de Indicadores.

Revisión del formato del Balance y desarrollo De métodos de Evaluación.
Evaluación de los para el balance 2016
Implementación



Fuente: <http://bit.ly/2yvUL1X>, acceso día 04/09/17

Este proceso de revisión de los indicadores fue tema de discusión de tres reuniones del periodo integral del Grupo Ejecutivo del ObsMob-BH. Antes y después de cada reunión, el grupo de coordinación de ese proceso se reunía para elaborar propuestas de agenda dinámica y material que facilitasen las discusiones con el Grupo Ejecutivo

El proceso de revisión de los indicadores para el Balance 2016 contó con la participación de 25 observadores, que fueron de gran importancia para construir un proceso que contemplase una diversidad mínima de opiniones y percepciones presentes en el municipio. Esas discusiones y debates también contribuirían para ampliar comprensiones y visiones sobre diversos aspectos en torno del tema de la movilidad urbana en particular, y en torno de los desafíos en el municipio de Belo Horizonte. Recientemente el método fue replicado en nuevas revisiones de indicadores por parte de los observadores, obteniendo el mismo suceso al generar un proceso de debate.





Hasta 2016, el ObsMob-BH funcionó como un instrumento de control social de la política de movilidad urbana creado y coordinado por el poder público. La BHTRANS es responsable por su coordinación, según su Decreto de creación y posee aún las siguientes atribuciones definidas por su régimen interno.

- Consolidar y permitir un amplio y democrático acceso a las informaciones del sistema de Movilidad Urbana en el Municipio;
- Mantener la página electrónica actualizada, con informaciones consolidadas, indicadores gráficos, artículos y todo el material producido por los observadores y/o por la BHTRANS, proponiendo, procesando y publicando contenidos e informaciones;
- Convocar, coordinar y dar soporte a las reuniones;
- Comprobar la veracidad y la consistencia de todas las informaciones e indicadores que serán disponibles en la página electrónica del ObsMob-BH; preparar, en conjunto con el Grupo de Observadores el balance anual para su divulgación de acuerdo con el Art.18, Inciso III, del Decreto nº15.317, de 02 de septiembre de 2013;
- Promover el intercambio de informaciones y buenas prácticas entre el sistema de transporte de otras ciudades, brasileiras o no, que puedan ser aplicadas a Belo Horizonte.
- Proponer y dar soporte a las acciones que contribuyan para el monitoreo de la implementación del PlanMob-BH, en lo que corresponde a la operación de sus estrategias y buscas de resultados en relación con las metas de corto, medio y largo plazo, siempre con base en los indicadores de desempeño.

Aunque muy dependiente de la BHTRANS el ObsMob-BH funciona con cinco instrumentos básicos detallados en los siguientes ítems. El Grupo de Observadores (i) y el Grupo Ejecutivo (ii) son fundamentales para el curso y resultado efectivo del Observatorio como instrumento de control social. Fuera de eso el precisa de informaciones e indicadores presentados y sistematizado por los Balances de la Movilidad (iii) que por su vez se basan en un Sistema de Informaciones (iv). Y, por fin posee herramientas de Comunicación (v) para dar visibilidad a las personas e instituciones interesadas en la movilidad urbana.

3.1 Grupo de Observadores

El Grupo de Observadores es compuesto por los observadores, personas indicadas por instituciones que se adhieren al ObsMob-BH, de acuerdo con lo previsto en el Decreto y que se proponen acompañar los resultados del PlanMob-BH y contribuir para los estudios y acciones volcados para la construcción de la política de movilidad urbana sostenible. Cada institución podrá indicar dos representantes para participar del grupo de observadores, que tendrán acceso amplio y democrático a las reuniones y eventos del ObsMob-BH, también como tendrán acceso a las informaciones sobre el sistema de movilidad urbana del Municipio.

Sin embargo, de forma innovadora, fue propuesto en el Reglamento Interno un funcionamiento más horizontal y abierto en el cual el Grupo tiene como atribuciones principales:

- monitorear la implantación del PlanMob-Bh siempre con base en los indicadores de desempeño;
- definir y rever los indicadores que harán parte del balance anual;
- *elaborar el balance anual de forma colectiva;
- promover acciones individuales y colectivas de reconocimiento, volcadas para estudios, investigación y divulgación de los resultados;
- contribuir para la realización de los diagnósticos y pronósticos a ser desarrollados con vistas a la elaboración de las revisiones del PlanMob-BH.

Conscientes de la dificultad de haber reuniones periódicas y productivas de un grupo tan grande, fue propuesto y aprobado que las atribuciones del Grupo de Observadores pudiesen ser delegadas al grupo Ejecutivo. Por vía de regla las reuniones del Grupo de Observadores son semestralmente y son usados espacios cedidos por las instituciones privadas o edificios públicos, con temas y dinámicas definidas en el ámbito del Grupo Ejecutivo, a partir de las propuestas del BHTRANS.

3.2 Grupo Ejecutivo

Inspirado en el funcionamiento de colectivos de movimiento social, fue aprobada la formación de un grupo Ejecutivo con la función de poner las acciones del Grupo de Observadores, también actuando de forma horizontal y que tiene como atribuciones principales:

- Preparar y dar soporte a las reuniones del grupo de Observadores, consolidando los temas y andamios a ser llevado a las reuniones;

- Promover la movilización permanente de los observadores y demás interesados con el objetivo de fomentar la participación, la producción de conocimiento y la realización de cualquier actividad sobre los temas tratados por el ObsMob-BH.

De la misma manera que las reuniones del Grupo de Observadores, todas las reuniones del Grupo Ejecutivo son públicas, abiertas a la participación, con derecho a voz para cualquier persona y divulgadas por medio del sitio del Observatorio⁶. Además, se quiere que los documentos, memorias, indicadores y todas las informaciones referentes al trabajo del ObsMob-BH también sean divulgados en su página electrónica.

El ejercicio de la función de cada observador es considerado de interés público relevante y todos tienen como atribución:

- Acompañar los resultados y contribuir para los estudios y acciones volcadas para la construcción de una política de movilidad urbana sostenible, por medio de la selección y producción de análisis, artículos, investigaciones e informaciones diversas para enriquecimientos de las discusiones y para publicación en el sitio de ObsMob-BH;
- Sugerir temas y pautas para discusiones con el ObsMob-BH;
- Participar activamente de las reuniones del ObsMob-BH;
- Proponer indicadores para el ObsMob-BH;
- Proponer acciones que contribuyan para el monitoreo de la implantación del PlanMob-BH, en lo que se refiere a las operaciones de sus estrategias y busca de resultados, en relación con metas de corto, medio y largo plazo, siempre con base en indicadores de desempeño.

3.3 Balance de la Movilidad Urbana

El Balance de Movilidad Urbana consiste en un informe anual con indicadores y análisis relativos a la implantación del PlanMob-BH y sus resultados. El objetivo que consta en el balance es de ser un documento de fácil lectura y aprobación por personas interesadas, a pesar de que no estén habituadas a los términos del sector, como forma de fomentar el debate entre campos diferentes.

Hasta ahora fueron publicados 4 balances (2011, 2012, 2014 y 2016), que pueden ser encontrados en el sitio del Observatorio. En las primeras tres ediciones, el balance fue hecho dentro de BHTRANS, pero, en la edición de 2016, se avanzó en el análisis concomitantemente en la movilidad urbana Belo Horizonte y en la implantación del PlanMob-BH. El documento de 2016 contó con textos críticos que contemplaron las visiones a veces antagónicas, de personas diferentes sobre

⁶ www.bhtrans.pbh.gov.br/observatorio.

la implantación del PlanMob-BH en relación con cada uno de sus seis objetivos estratégicos:

1. Tornar el transporte colectivo más atractivo frente al transporte individual;
2. Promover y dar un salto de calidad de los servicios, equipos e instalaciones relacionadas a la movilidad;
3. Promover la seguridad del tránsito para mejoría de la salud y garantía de la vida
4. Asegurar que las intervenciones en el sistema de Movilidad Urbana contribuyan para la mejoría de calidad ambiental y los estímulos de los modos no motorizados;
5. Tornar la Movilidad urbana un factor positivo para el ambiente de negocios de la ciudad;
6. Tornar la movilidad factor de inclusión social

Se considera que esa interacción y producción de textos va a efectuar unos avances concretos en la comprensión, por parte de los observadores, de las dificultades y de las contradicciones que son inherentes a las políticas públicas que articulan gestores, operadores empresas y sociedad civil en un único espacio.

Figura 2 – Capa de balance de la Movilidad Urbana de Belo Horizonte de 2016 (año base 2015)



Fuente <http://bit.ly/2xNORY9>. Acceso en 04/09/2017.

3.4 SisMob-BH - Sistema de Informaciones de Movilidad Urbana de Belo Horizonte.

El SisMob-BH fue instituido en 2011 para auxiliar permanentemente el PlanMob-BH. La elaboración y mantención del sistema es fruto de la necesidad de organizar los indicadores controlados por la BHTRANS. El objetivo es que ellos se tornen accesibles al Grupo de Observadores o a cualquier grupo social y puedan ser evaluados.

Según la página del BHTRANS destinadas al sistema ⁷, en 2016, el SisMob-BH se tornó el Sistema de Informaciones de Acceso y Sostenibilidad de Belo Horizonte. Ese cambio tuvo como intención apoyar las acciones de sensibilidad de la empresa y facilitar el monitoreo del Plan Municipal de Reducción de las Emisiones de Gases de Efecto Estufa PREGEE que es coordinado por el Comité de cambios Climáticas y Ecoeficiencia CMMCE.

Las informaciones sobre el SisMob-BH están estructuradas en un árbol de asuntos y cada uno de sus ítems posee un conjunto de informaciones en forma de gráficos. Existe aún una planilla actualizada con datos abiertos que procura atender a lo dispuesto en la Ley de Acceso a la Información. Los ítems y sub-ítems del árbol de asuntos del SisMob-BH ⁸ son los siguientes:

- Aspecto social y relación con la sociedad: acciones educativas, atención al usuario en general, cortesías y descuentos, solicitudes urbanísticas.
- Belo Horizonte regiones y otras ciudades: distribución modal en investigación de opinión, flota y conductores de vehículos automotores, red viaria, población, distribución de formas en investigaciones, origen-destino, región metropolitana (RMBH).
- La BHTRANS y otras ciudades: Investigaciones extremas de opinión, calidad de información, recursos humanos.
- Fiscalización y operación del sistema de Movilidad: Fiscalización urbanística integrada, infracciones de tránsito.
- Medio ambiente: gases de efecto estufa y polución del aire.
- Sistema de transportes activos (no motorizados) veredas y pasarelas y sistema de bicicletas.
- Sistema de transporte motorizado público: BRT, taxi, transporte convencional transporte escolar, transporte de baja capacidad,

⁷ <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013>. Acceso en 04/09/2017

⁸ Se enumeran apenas los asuntos con informaciones activas en septiembre de 2017. Como el SisMob-BH es actualizado permanentemente, algunos asuntos enumerados aun no disponen de informaciones.

transporte en Villas y poblaciones, metro, sistema de transporte colectivo como un todo.

- Tránsito y sistema viario: accidentes del tránsito, estacionamiento, señalización de semáforo, velocidad, tiempos y volúmenes.

De forma resumida, el SisMob-BH puede ser entendido como un depósito de informaciones e indicadores ligados a la movilidad urbana, oriundos de las bases de datos del BHTRANS y de otros órganos de la municipalidad, que están a disposición de la sociedad. Con ese perfil, el SisMob-BH se presenta como una importante herramienta pública que subsidia y alimenta el Observatorio.

3.5 Comunicación

Durante la elaboración del PlanMob-BH fue mantenido un hotsite (sitio provisorio) que cumplió la función de divulgación de los informes y materiales (clipping) de relevancia, además de promover un debate de temas. Al final del PlanMob-BH, la BHTRANS creó páginas en su propio sitio para disponer a todos y a cualquier grupo social las informaciones relativas a su funcionamiento: indicadores, los documentos del PlanMob-BH, textos e investigaciones académicas además de otras informaciones relevantes-como agenda de las reuniones.

Una llamada para la página del Observatorio aparece en la página inicial del portal BHTRANS. Y, con estética específica, posee las siguientes secciones:

En la página inicial del portal de la BHTRANS, hay una llamada para el Observatorio. Pinchando en ella y entrando en su página, es posible ver link para las siguientes secciones:

- **PLANMOB-BH** presentación básica sobre el Plan y sus informes, cuyo acompañamiento es el principal objetivo del ObsMob-BH;
- **El Observatorio:**
 - Presentación: informes generales sobre el ObsMob-BH;
 - movilidad urbana: concepto que sirve de referencia al Plan y al Observatorio;
 - composición del Observatorio: lista de los participantes;
 - haga su adhesión: con instrucciones de como adherirse y con posibilidades de download del documento de adhesión;
 - reglamento interno: importante instrumento para explicar el funcionamiento del ObsMob-BH.
- **INDICADORES:** presentación general del Balance de la Movilidad. En esta página, hay links para seis grupos de indicadores:

- División Modal y Flota;
 - TRANSEUNTES;
 - Bicicletas;
 - Transporte Colectivo;
 - Tránsito y Seguridad;
 - Urbano y Ambiental.
- **OBSERVADORES:** página creada para dejar disponibles textos firmados por los Observadores, creando posibilidades de diálogo y evaluación crítica de la movilidad urbana.
 - **BIBLIOTECA:** Informe digital con Presentaciones, Legislación, Informes del PlanMob-BH y publicaciones de investigaciones (artículos, tesis, disertaciones y monografías).
 - **INFORMESE:** sección con noticias, siendo que las últimas tres son colocadas en destaque en la página inicial.

El Observatorio se preocupa en realizar una divulgación constante de informaciones y documentos en su sitio y grupos de e-mail, con el fin de promover diálogos y comunicación. Este proceso permite involucrar y en algún grado articular formadores de opinión y tomadores de decisión en torno de las evaluaciones críticas de la política de movilidad. Esas evaluaciones sirven para realimentar las políticas, creando un ambiente de aceptación política de las acciones propuestas y la mejoría continua de los instrumentos de planificación.

- Análisis del funcionamiento de los instrumentos;
- Análisis de la dinámica de funcionamiento y de la participación efectiva de los sectores de la sociedad;
- Análisis de los puntos fuertes y oportunidades de mejora.

a) **Grupo de Observadores:** Dinámicas de las reuniones y temas debatidos. Las reuniones semestrales del Observatorio de Movilidad Urbana ya acontecieron sobre diversos formatos y a veces, fue debatida la importancia de la existencia dinámica. Cuando la reunión transcurre en un día completo, es separada en dos turnos con formas diferentes:

- Con respecto a la parte de las presentaciones, fue constatado que, por la propia lógica de gestión de la movilidad urbana verificada en la ciudad, los debates de la mañana se tornaron una especie de preguntas y respuestas direccionadas a la BHTRANS, principalmente cuando el presidente del órgano está presente. De hecho, como esta entrelazado en el cotidiano de todos, el debate sobre movilidad urbana puede fácilmente transformarse en una especie de "muro de lamentaciones" siempre y cuando cuestiones más amplias sobre la estructura y la responsabilidad de los involucrados no fuesen levantadas.

28

llamados representantes de sectores técnicos, empresarial y popular para debatir con el BHTRANS y convidados externos, el debate se mostró más interesante y fluido. Parece que ese formato da más uniformidad a las conversaciones y esto debe ser considerado.

Otros importantes destaques se refieren al tiempo de debate con los observadores presentes. Las reuniones de Observatorio no fueron pensadas para ser seminarios donde las personas van apenas a oír. El Grupo Ejecutivo siempre solicitó un tiempo mayor para el debate y cuando fue posible dar voz a más personas, sin la necesidad de ser rebatidas con la BHTRANS, los debates se mostraron mucho más ricos e interesantes. Se debe siempre entender que se trata de una reunión en que todos son observadores, evitándose las jerarquías.

Las dinámicas de la tarde por costumbre tienen menos presencia de personas, pero de manera general son oportunidades muy importantes para intercambio y nivelación de información entre los participantes. Una buena conducción facilita y es fundamental para el suceso de esa parte, por eso es necesario un tiempo de preparación de las personas que cumplen esa función.

La lección que quedó de los primeros seminarios es la necesidad de sensibilizar y hacer que los tomadores de decisión participen de los eventos para que escuchen y perciban el apelo popular. Otra lección importante fue que la realización del seminario en más de un día dificulta la participación de las personas, ya que transcurre en horario comercial y no siempre es posible acompañar todo el evento. Utilizamos dinámicas de grupo que permitan profundización en los temas y posibiliten un registro sistematizado de la discusión.

A pesar de las posibles críticas y mejoras, las primeras reuniones del ObsMob-BH obtuvieron muy buena evaluación de parte de sus participantes. La evaluación general de la segunda reunión, por los participantes fue muy positiva, con 96,5% de las personas, considerando muy bueno o bueno, siendo que los grupos de trabajo tuvieron una evaluación más positiva aun 98,1% muy bueno o bueno. En la tercera reunión, la evaluación general de encuentro tuvo 97,2 % de las personas considerando bueno o muy bueno.

Otro destaque sobre el informe de las reuniones. No fueron hechos informes ni actas sobre las reuniones, y eso debería ser obligatorio para poder dar más transparencia al ObsMob-BH. En dos oportunidades, fue tentado por el Grupo Ejecutivo, a posteriori, transformar lo que fue debatido en un Relato formal a ser divulgado, una especie de "carta" del encuentro que iría a ser enviada a los sectores públicos competentes y esto debería ser mejor preparado y ejecutado, facilitando inclusive la comunicación a los que no pudieron comparecer a las reuniones.

Otro punto para ser destacado en el análisis crítico son los temas abordados a lo largo de las reuniones del Observatorio. Cada uno de ellos fue debatido por personas e instituciones capaces de promoverlos, defenderlos y contradecirlos por medio de argumentos técnicos y también políticos. Abajo siguen algunos de los principales asuntos:

- Acceso al transporte y a las veredas;
- Economía urbana y aspectos sociales;
- Contextos y conceptos de la movilidad urbana;
- Movilidad y la cuestión metropolitana;
- Comunicación, redes sociales y movilidad;
- Gestión de demanda;
- Movilidad y medio ambiente;
- Movilidad y salud.

En las tres primeras reuniones, los temas fueron escogidos para promover un debate más analítico del PlanMob-BH y la participación de los observadores fue más intensa, tanto en la preparación como en las reuniones. Se buscó contemplar para cada mesa un representante de cada grupo (técnico, empresarial y popular). En su mayoría, el tiempo de debate fue extenso y permitió la participación de los observadores y de otras personas presentes, lo que fue citado como un punto fuerte de las reuniones.

A partir de la 4ª reunión, los encuentros pasaron a concentrarse en la revisión técnica del PlanMob-BH, traída por el BHTRANS. Y en las aplicaciones de las metodologías propuestas por la consultoría contratada para desarrollar la Estrategia de Gestión de Demanda. A pesar de haber representado un reconocimiento de la importancia del Observatorio, se esperaba que la realización de tantos encuentros en torno de un único tema haya sido una excepción. El Observatorio puede y debe ser un espacio de debate de las revisiones de cuatro en cuatro años del PlanMob-BH, pero ese tema debe ser intercalado con temas más libres y complementarios, sugeridos por los observadores.

Otro papel por consolidarse es el de monitoreo de PlanMob-BH por el ObsMob-BH a partir de la propuesta de estructura de gestión (Figura 3) hecha por la BHTRANS que contiene el informe del Plan de Implantación, Gestión y Monitoreo (BHTRANS 2017), de acuerdo con lo presentado en la octava reunión del ObsMob-Bh. La nueva versión del PlanMob-BH, con metas claras para sus objetivos ejes y programas, exige y permite un acompañamiento más rutinario, colocando el ObsMob-BH en una posición de destaque como instrumento de control social.

Figura 3 – Estructura de Gestión del PlanMob-BH (propuesta por la BHTRANS).



Fuente: BHTRANS, 2017, p.118.

b) Grupo Ejecutivo

El Grupo Ejecutivo del ObsMob-BH fue en verdad el núcleo que garantizó el funcionamiento del Observatorio durante los últimos años. Constituidos por los miembros observadores que se dispusieron a comparecer a sus reuniones, el Grupo Ejecutivo es convocado y conducido por funcionarios de la BHTRANS. Y es el que debate la cantidad, validez y alcance de los indicadores seleccionados no solo para el Balance de Movilidad, pero también para el análisis y disponibilidad pública. Además de eso, en el espacio del Grupo Ejecutivo en que son discutidas las reuniones semestrales de los observadores en ella los temas serán debatidos, los propósitos y el formato de conducción.

El Grupo Ejecutivo es un espacio en el cual el debate es libre y todos tienen voz y oportunidad de hablar, si así lo desearan. Entre tanto, cabe resaltar que la convocatoria y la operación de las reuniones, tanto como su conducción, es hecha por la BHTRANS, que asume de ese modo, el papel central en la existencia del Observatorio. Como fue destacado varias veces en este estudio de

Caso, es necesario que el propio formato del ObsMob- BH fomente la participación de un gran número y una gran variedad de personas en su proceso. Siendo así, es necesario distribuir y substituir alternadamente encargos entre sus diferentes observadores para que la sociedad civil se sienta también capaz de conducir el debate técnico con respecto a las políticas públicas de movilidad urbana en Belo Horizonte.

c) Balance de Movilidad

Los cuatro balances de movilidad urbana ya elaborados y publicados son ricos en informaciones que nos ayudan a comprender la evolución del escenario Belo Horizonte. Es posible hacerles críticas a ellos: refiriéndose a su permanencia en el tiempo, su capacidad de medir la realidad por parte de uno o más indicadores o su facilidad en calcular. Por lo tanto, lo que debe ser evaluado aquí es la incidencia que ellos tienen en el poder público y en la sociedad civil. A pesar de que estén en constante evaluación y perfeccionamiento, el Balance de la Movilidad Urbana es la publicación más vasta sobre la política municipal de movilidad urbana, su trayectoria, efectividad o ausencia. Por esa razón, el debería ser considerado un subsidio fundamental para acciones del poder público y de la sociedad civil.

En ese sentido se constata en primer lugar la baja diseminación de los balances entre los órganos del poder ejecutivo, legislativo y judicial de Belo Horizonte. Eso puede ser verificado en acciones y decisiones políticas que, no raro, demuestran profundo desconocimiento sobre el estado de movilidad urbana en el municipio. Además de eso, el Balance de Movilidad Urbana está bien menor en su potencial de diseminación en la sociedad civil. El no repercutió propiamente en espacios en los cuales podría generar acumulo de conocimientos y subsidios para la toma de decisiones, como las universidades y las asociaciones del sector productivo.

Una de las consecuencias de esa divulgación escasa es la vinculación superficial de los balances con las políticas públicas de movilidad urbana del municipio. Siendo así, se verifica que grandes instrumentos de alteración de la realidad de la movilidad urbana, como la construcción de nuevas vías y la gestión del sistema de transportes colectivos por ómnibus, ignoran en gran medida las constataciones de los indicadores sistematizados por el Balance de la Movilidad Urbana.

Todavía tratándose evidentemente, de toma de decisiones políticas, se sabe que los aspectos técnicos son fundamentales para darle crédito a ese camino. Además de eso, es necesario recordar que el ObsMob-BH, es por tanto el balance de la movilidad urbana, y fue constituido como principal instrumento de

monitoreo de la política municipal de movilidad urbana, teóricamente sancionado por la sociedad de Belo Horizonte.

Las discusiones basadas en los resultados de los indicadores y el interés de cada participante del observatorio pueden representar las necesidades de los ciudadanos. Identificar y registrar ese resultado para transformarlo en un documento que sea útil para los que toman decisiones, es el gran desafío.

d) SisMob-BH

El Sistema de Información de Movilidad Urbana de Belo Horizonte, que pasó a llamarse Sistema de Información de Accesibilidad y Sostenibilidad de Belo Horizonte a partir de 2016 tiene un importante papel de apoyo a la formación de indicadores y a la divulgación de informaciones. El ofrece buenos procesos de refinación y actualización. Permite una rápida ejecución de indicadores para el Balance de Movilidad y presenta una posibilidad de detalles, en el caso que sea de interés de la persona que lo consulte. Otro punto positivo es el cuidado técnico en mostrar las fórmulas y permitir acceso a datos abiertos.

Sin embargo, el SisMob-BH aun no presenta todos los temas deseado y aspectos que podrían tornarlos más útiles. Además de eso, el Sistema no está totalmente sintonizado con los indicadores del Balance de Movilidad. Al observar la accesibilidad y sostenibilidad (dos de los ejes adoptados por la Revisión Técnica del PlanMob-BH), el sistema SisMob-BH hace una importante elección ya que esos dos temas carecen de datos de análisis de la capital minera. Sin embargo, el ideal sería que la BHTRANS destinase más recursos al SisMob-BH con el fin de ampliar sus recursos para los ocho ejes del PlanMob-BH, lo que facilitaría la consulta de datos y daría mayor visibilidad al propio sistema

e) Comunicación

La simple existencia de un sitio con contenido como: presentaciones, informes y bibliografías seleccionadas es un punto positivo para la comunicación del ObsMob-BH. La página del Observatorio da de hecho, acceso a varios documentos e informaciones relevantes para la evaluación del Plan de Movilidad Urbana de BH, estando visible en la página inicial del portal BHTRANS.

Sin embargo, las páginas como se presentan actualmente tienen navegabilidad limitada, además de pequeña divulgación, dado a su potencial de uso. Ningún contenido antiguo o nuevo del Observatorio es colocado como noticia en el sitio de la BHTRANS o en sus cuentas en las redes sociales, en especial en el Facebook y Twitter - en el cual la empresa tiene más de doscientos mil seguidores. Nuevamente, se verifica una limitación en la cuestión de la divulgación condicionada a la institución.

Además de eso, un instrumento con potencial de ObsMob-BH no se debe limitar apenas a una página de internet, donde el acceso depende exclusivamente de la acción e interés del usuario. El observatorio merecería tener una comunicación activa en las redes sociales, pautando y debatiendo temas y funcionando de hecho como una referencia para consultas públicas. La página de la biblioteca digital por ejemplo se presenta como una forma dura y de difícil uso, con eso, tiene su potencial desperdiciado.

Otras estrategias de comunicación fueron pensadas por la BHTRANS, pero parece que fueron tímidamente ejecutadas. En las páginas del ObsMob-BH por ejemplo, existe una sección donde cada observador puede colocar sus opiniones y compartirlas en las redes sociales. Pero, de hecho, apenas algunos pocos y desactualizados textos están disponibles.

4.2 Análisis de la Dinámica de funcionamiento y de la participación de los sectores de la sociedad

a) Reglamento interno

Para atender al Decreto 15.317/13 que instituyó el ObsMob-BH, fue elaborado un reglamento interno para el Observatorio. Su contenido fue debatido a lo largo del segundo semestre de 2014, en las reuniones del Grupo Ejecutivo y aprobado en febrero de 2015, en una reunión general de los Observadores.

El texto consolida la forma de funcionamiento y organización adoptado por el Observatorio ya en sus primeros años de actuación. En ese sentido, funcionó como una especie de referendo para él y para el propio Observatorio. Entre tanto, es posible constatar que ese reglamento interno no es llevado en cuenta regularmente en las rutinas de funcionamiento del Observatorio, lo que consideramos un factor positivo. Eso significa que su funcionamiento aun ha sido fluido y abierto lo suficiente para prescindir de la utilización de apoyos regimentales, a pesar de que estos deben existir para casos en que el diálogo no fuera suficiente.

b) Formas de comunicación entre observadores y de estos con la BHTRANS

La principal forma de comunicación entre los participantes y el ObsMob-BH es el grupo de e-mails del Grupo Ejecutivo. Aún hay una lista de contactos para los cuales son enviados correos de divulgación, en especial sobre las reuniones semestrales de observadores y sobre eventos e informaciones relevantes.

El Grupo de e-mails hasta este momento ha servido principalmente como herramienta de divulgación de la Municipalidad. Hay publicaciones esporádicas de otros miembros del ObsMob-BH y pocos debates y discusiones.

Siendo así percibimos nuevamente la concentración de atribuciones junto a la BHTRANS y una relativa falta de ajuste y de participación de los demás miembros. De manera general, esos participantes no realizan preposiciones ni asumen la conducción de tareas y debate justamente por sentirse conducidos por el órgano municipal.

c) Participación

Los dos principales medios de monitorear la participación de las instituciones y de las personas en el ObsMob-BH es el cálculo de los números de instituciones que ya adhirieron a él y a las listas de presencia de las reuniones.

De acuerdo con el sitio de Observatorio, en 2016, eran 63 instituciones observadoras, según la composición de la lista más abajo.

Cuadro 1– Composición del Observatorio

	Instituciones	%	Observadores	%
Sociedad 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%
TOTAL	63	100%	126	100%

Fuente: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/observatorio>. Acceso en 04/09/2017

Las instituciones participantes del ObsMob-BH están involucradas directa o indirectamente con la movilidad urbana de la ciudad y/o la región metropolitana de BH. Ellas hacen parte de la sociedad civil y de diversas instancias del poder público. A pesar de la participación de la sociedad civil ser significativa, constituyendo casi la mitad de los observadores, al verificarse la lista completa y detallada se percibe que esa gran categoría abarca operadores del sector productivo, sector técnico y organizaciones de la sociedad civil. La gran

participación del poder público es positiva, con la representación de diversos sectores de actuación. Sin embargo, hay poca participación de las universidades.

Las instituciones del poder público municipal que ya participaron del observatorio son las siguientes: Consejo Municipal de los Derechos de la Persona con discapacidad; Comité sobre Cambios Climáticos y Eco eficiencia; La Secretarias de Administración Regional Municipal Barreiro, Centro-Sur, Este, Norte, Nordeste, Pampulha y Venda Nova; Secretaria Municipal adjunta de Gestión Compartida; Secretaria Municipal Adjunta de la Planificación Urbana; secretaria Municipal Adjunta de Regulación Urbana; secretaria Municipal del medio Ambiente; Secretaria Municipal de Planificación, presupuestos e Información; Secretaria Municipal de Políticas Sociales; Secretaria Municipal de Salud; secretaria Municipal de Servicios Urbanos (Urbel).

Con respecto a las universidades, ya participaron: CEFET-MG, Escuela de Arquitectura de la UFMG, Centro Universitario Metodista Izabela Hendrix, Universidad de Medicina de la UFMG.

Las entidades del gobierno estadual que ya participaron fueron: Agencia de Desenvolvimento de la Regional Municipal de BH, Fundación João Pinheiro, Secretaria de Estado de Desarrollo Regional, Política Urbana y Gestión Metropolitana y secretaria de Estado de obras Públicas.

4.3 Análisis de los puntos fuertes y oportunidades de mejoras.

Para presentar de forma más resumida y sistemática nuestra evaluación crítica del ObsMob-BH, fue elaborado el cuadro 2 que presenta los puntos positivos y las sugerencias de mejoras de cada uno de los elementos abordados anteriormente.

Cuadro 2 – Principales puntos fuertes y oportunidades de mejora en el ObsMob-BH

Ítem	Puntos Fuertes	Oportunidades
Grupo de Observadores	- Debates largos con participación horizontal de los observadores; - Dinámica con observadores.	-Debates entre los presentes y BHTRANS -Pasar a registrar de forma sistemática y amplia, en formatos diversos las reuniones Y divulgar más los resultados; -Tener mediadores externos a la BHTRANS; -Traer experiencias de monitoreo de Políticas públicas en otras áreas y de otros locales
Grupo Ejecutivo	- Reuniones horizontales y Participativas.	-Tener mayor participación de los observadores y menor centralidad de BHTRANS.
Balance de Movilidad	- Textos de análisis críticas del Balance 2016.	-Divulgar en el sitio y disponer una busca por indicadores; -Realizar divulgación física entre las instituciones participantes y la Municipalidad.
SisMob-BH	- Base para formar Indicadores y sus - Detalles; - Datos abiertos.	-Enfocar su estructura en los ocho ejes del PlanMob-BH; -Posibilitar el cruzamiento de los indicadores por medio de aplicativos
Comunicación	- Existencia del sitio	-Mejoras del funcionamiento y la visitas al sitio -Implantar comunicación activa en redes sociales; -Tener mejor inserción en el sitio de la municipalidad.
Dinámica de funcionamiento	- Reglamento Interno poco impositivo y bien flexible - Egroup del Grupo Ejecutivo en Funcionamiento.	- Convidar/articular instituciones identificadas como relevantes, inclusive de áreas correlatas a la movilidad (salud, educación, habitación, etc.). - Mejorar la participación de la Universidad.



5. Desafíos y perspectivas

El principal resultado esperado con la creación de un observatorio como el de Belo Horizonte es que el promueva, de forma perenne y participativa, insumos para la mejoría del Plan de Movilidad Urbana de la ciudad y de las respectivas acciones que brotaron de su implantación.

Para que se llegue a ese resultado, es preciso superar algunos desafíos. El mayor de ellos es la necesidad de consolidar los avances de los últimos años con relación a los instrumentos y proyectos de control social de la movilidad urbana. Otro desafío es superar la falta de diálogo y conexión entre entidades municipales y metropolitanas, así como entre los diversos sectores públicos (movilidad, medio ambiente, salud, habitación, etc.) Este último torna particularmente difícil enfrentarse con la importante relación entre la movilidad urbana y los cambios climáticos que acontecen a nivel local. Por fin, los cortes en el presupuesto público para inversión en políticas de áreas diversas también se presentan como desafíos.

Lo que algunos participantes de la ObsMob-BH han buscado es la garantía de su continuidad en bases más democráticas que sean asumidas progresivamente por la sociedad civil en articulación con espacios supra institucionales, como el Comité Municipal de Cambios Climáticos y Ecoeficiencia (CMMCE). Ellos también buscan la mejoría de sus indicadores para alinearlos a los objetivos del Desarrollo Sostenible de la ONU-ODS y a los desafíos traídos por la nueva agenda urbana (N.A.U.). Esa aproximación de las cuestiones urbanas y ambientales, inclusive comprendiéndolas, como parte de un mismo contexto, busca contribuir para la resolución de problemas en tres instancias: En la forma de conducción del observatorio municipal, en el papel que los observadores han ejercido y en la ausencia de planificación a nivel metropolitano. La integración temática que sobrepasa esos tres niveles de forma tangencial e integrada también fue identificada como un desafío a ser enfrentado.

En el ámbito de la conducción del actual ObsMob-BH, los problemas y lagunas específicas identificadas fueron:

- Ausencia de articulaciones entre los indicadores adaptados y los resultados efectivos de las políticas públicas en un proceso más participativo en su formulación;
- El actual observatorio de la movilidad es coordinado por el poder público (BHTRANS) lo que limita su actuación crítica con relación a las diversas instancias de la gestión municipal, además de colocar en riesgo la transparencia que un órgano de esa naturaleza debe tener;
- Actualmente, la lógica de producción y publicación de los indicadores está completamente subordinada a la municipalidad. En ese sentido, varios órganos públicos e instancias de la sociedad civil que poseen base de informaciones relevantes para el tema (CDL, SETCEMG, BH, en Ciclo) no reciben apoyo técnico ni instrumental para la producción y publicación de indicadores que puedan contribuir con otros puntos de vista sobre la movilidad urbana;
- Necesidad de mayor eficiencia en la reducción de emisiones (monitoreo de como los actuales y futuros proyectos de movilidad consiguen reducir emisiones de gases de efecto estufa y de contaminantes locales).
- Baja articulación del ObsMob-BH con los instrumentos creados para la política de mitigación de los efectos de los cambios climáticos, como el CMMCE, el PREGEE y también los instrumentos internacionales con objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS y la Nueva Agenda Urbana - N.A.U.

Los principales problemas y espacios identificados con relación a la actuación de los observadores actuales y potenciales fueron:

- Falta de comunicación en varios niveles, tanto en la relación interna con el ObsMob-BH como también en relación con el CMMCE y COMURB;
- La estructura actual no estimula a los observadores que ya se adhirieron al Observatorio para que sean más actuante y virtuales y/o presentes;
- Baja diversidad de fuentes de producción de indicadores que están relacionados a la movilidad urbana;
- Pocos son los observadores dispuestos a producir textos de opinión usando los indicadores existentes sobre la movilidad urbana en la ciudad y cruzándolos con otros;
- Poco atractivo para potenciales observadores entre instituciones que seguramente podrían contribuir mucho, especialmente sectores de la universidad y técnicos;
- La actual estructura del ObsMob-BH también no estimula la participación de nuevos movimientos sociales y otros órganos de la sociedad civil organizada, que no vislumbran el Observatorio como espacio de cambios.

En el perímetro metropolitano los problemas y espacios identificados con relación a la política de movilidad urbana y su articulación con la sociedad civil son:

- Hasta 2017, no había un plan de movilidad metropolitano;
- La demanda de un mecanismo de control social de ámbito metropolitano para hacer el acompañamiento de la movilidad y de la planificación en curso;
- Incertidumbre en la articulación institucional entre el SETOP (Secretaria de Estado de Transporte y Obras Públicas) y Agencia Metropolitana;
- Falta de grupos, organizaciones y movimientos que trabajan con la movilidad urbana de manera colectiva (existen personas actuantes que participan de eventos, pero sin caracterización como movimiento social, asociación u organización);
- Ausencia de un mapa amplio y sistematizado sobre grupos potenciales, individuales y colectivos, que trabajan con la movilidad urbana y temas que se asemejan, a nivel local y metropolitano.

Con el término de la revisión técnica del PlanMob-BH se espera un papel más decisivo del Observatorio como instancia que subsidiará la toma de decisión rumbo a la movilidad urbana en las bajas emisiones en Belo Horizonte. A pesar de tener carácter apenas consultivo, compartiendo los resultados de los indicadores y la existencia de metas claras para el PlanMob-BH, sus ejes y programas, permitirán a los observadores, entre los sectores hacer análisis mucho más objetivos para favorecer las decisiones que tornará el PlanMob-BH más efectivo en términos de implantación y también en su monitoreo.



a) Internacionales

_Paris

En Francia, los planes de desplazamientos urbanos (en francés, *Plans de Déplacements Urbains* - PDU), equivalente a nuestros planes de movilidad, los que fueron formalizados por primera vez en 1982, pero pasaron a ser obligatorios apenas en 1996 con la aprobación de una Ley ambiental (Ley LAURE, sobre el aire y la utilización racional de la energía). A partir de entonces la elaboración de los planes de movilidad pasó a ser obligatorios en aglomeraciones de más de 100.000 habitantes. El PDU debe estar integrado al Plan local de urbanismo (equivalente a nuestro plan director) y debe tener evaluación de la emisión de gases de efecto estufa y de la contaminación atmosférica.

Paris, capital francesa está situada en la región metropolitana denominada *Île-de-France*, que inició la elaboración del *Plans de Déplacements* de Paris (Plan de Movilidad metropolitano en nuestra traducción) en 2000, pero su aprobación aconteció en 2007. Como parte de las estrategias definidas por el PDP, fue creado el *Observatoire de Déplacements* de Paris (Observatorio de Movilidad de Paris⁹, en traducción nuestra) que pasó a publicar datos sobre el sistema de movilidad antes de la evaluación del PDP, por medio del *Le bilan des déplacements* (Balance de la Movilidad, en traducción nuestra), siendo el primero publicado en 2006 con datos de 2005. A partir de 2007 el balance pasó a ser anual siendo coordinado por la municipalidad de la ciudad, en colaboración con algunas instituciones ligadas a la movilidad y transporte, sindicatos de transporte, consejos regionales, Cámara de Comercio y de Industria de Paris, órgano de turismo y otros.

⁹ https://www.actu-environnement.com/ae/news/plan_deplacement_paris_2262.php4 Acceso 00/09/2017.

Figura 4. Capa de los Balances de Movilidad de Paris (2007 y 2015)



Fuente: <https://api-site-cdn.paris.fr/images/88047> acceso en 04/09/2017.

El Balance, cuya última edición disponible es la del 2015 ¹⁰, es la principal actividad del Observatorio y posee datos, informaciones e indicadores sobre temas de movilidad en general, transporte colectivo, uso de bicicleta, de motocicletas, estacionamientos, taxis, los desplazamientos turísticos en la ciudad, la contaminación atmosférica (calidad del aire), la contaminación sonora y también sobre el contexto económico. La mayoría de las informaciones son presentadas en periodos anuales, siendo algunas detalladas mensualmente y otras con periodos mayores, ya que dependen de investigaciones más amplias (tipo Investigaciones de Origen y Destinos). Sus principales contribuciones son:

- Al entrar en detalles, el Balance de Paris trae la cantidad de viajes del transporte colectivo por un tipo de sistema (ómnibus, VLT, tren metropolitano y metro), la cantidad de desplazamientos hechos en el sistema de bicicletas compartidas, la cantidad de vacantes de estacionamiento para autos, motos y bicicletas, el número total de víctimas

¹⁰ Download disponible en <https://api-site-cdn.paris.fr/images/88047>. Acceso en 25/09/2017

de tránsito, las concentraciones medias de determinados locales contaminados y otros.

- Para cada sistema de transporte de la ciudad, el Balance presenta datos aún más detallados, la evaluación de un año para otro (o involución) y también las tendencias ya presentadas. Además de eso, están las definiciones que ayudan la comprensión de los datos presentados.
- Para la bicicleta, por ejemplo, presenta un número de ciclistas en algunos corredores de la ciudad, la cantidad de ciclistas por horario (de hora en hora), evolución de la estructura ciclo viaria a lo largo de los años, kilometraje de estructuras construidas en el año, ciclo vías, franjas de ciclo vías, corredores compartidos con ómnibus, duración media de los desplazamientos del sistema de bicicletas compartidas, el perfil de los ciclistas de la ciudad por género, local de origen, edad, el kilometraje de los desplazamientos, infracciones cometidas por choferes contra ciclo viarias y otras tantas.

ObsMob-BH X Observatorio de los desplazamientos de Paris		
¿En qué Paris inspiró a BH?	¿Qué aún puede aprender BH?	¿Cómo BH podría inspirar a Paris?
- Los dos Observatorios fueron propuestos para acompañar la efectividad (o no) del Plan Movilidad; - Fueron iniciativas del poder público; - Publican balances anuales de la Movilidad con datos e indicadores.	- Tener mayor articulación en la producción de contenidos del Balance, incluyendo otros órganos en la producción de indicadores. En Paris son doce entidades. - Abarcar más temas, como en Paris, y otros órganos en la producción de los indicadores.	- Incluir textos de evaluación producidos por grupos locales, en el Balance; - Poseer un grupo de observadores acompañando el Balance.

Mayores informaciones pueden ser encontradas en <http://bit.ly/2ywYSNo>. Acceso en 04/09/2017

Île-de-France (Región Metropolitana de Paris)

Además del Observatorio de Paris, existe también el Observatorio de la Movilidad de la *île-de-France* (Omnil) que tiene la misión de reunir los grupos que den datos y experiencias de personas y cargas sobre la Movilidad Metropolitana. Para su ejecución, y aplicación se hará un cuestionario sobre Movilidad urbana de

personas y cargas en la región *Île-de-France*, para mejorar el análisis y el conocimiento de la Movilidad y promover la difusión de las informaciones.

El Omnil inició sus trabajos en 2009 y fue de forma gradual asumiendo mayores funciones, habiendo realizado la Pesquisa Global de Transporte (equivalente a la Pesquisa de Origen y Destino), en periodo de 2009-2011. Creó su sitio en 2012, con el objetivo de ampliar su alcance, y actúa en las siguientes áreas:

- En la movilidad de personas y bienes en la región de la *île-de-France*;
- En todos los modos de desplazamiento de personas (autos particulares, transporte público, dos ruedas motorizadas, bicicletas, caminadas, transporte fluvial) y bienes (camino, línea de tren y vías navegables);
- En la observación de la situación actual de movilidad y su evolución;
- En los análisis prospectivos;
- En la organización de la recopilación de datos para toda la región, para los diferentes modos de transportes, en particular para alimentar los paneles que monitorean la implantación de su plan de movilidad urbana;
- En la realización de nuevas investigaciones con el fin de mejorar el análisis y el conocimiento de la movilidad en su evolución;
- En la promoción de abordajes de varios modos de transportes entendiendo e interpretando las evoluciones observadas;
- En la promoción de flujo de información, publicando estudios y notas;
- En la organización de talleres de entrenamiento y la conducción de seminarios y simposios.

Figura 5. Socios que componen el Omnil



Fuente: <http://www.omnil.fr/spip.php?rubrique7> Acceso en 04/09/2017

Una de las funciones básicas del Omnil es acompañar la realización del Plan de Movilidad Urbana de la Región de Île-de-France (Plan de Île-de-France -PDUIF) que fue realizado en 2007 por *Île-de-France Mobilités* en asociación con grupos de Movilidad de la región. Como parte del propio PDUIF, fue propuesta la creación de un Observatorio sobre la Movilidad el cual sería compuesto por muchos asociados. El Omnil produce entonces varios informes diferentes, como el Transporte Público en Cifras y la Cuenta de desplazamiento de viajeros en la Île-de-France, ilustrados a seguir.

Figura 6. Publicaciones diversificadas sobre movilidad urbana en Île-de-France.



Fuente: <http://bit.ly/2LogL22> y <http://www.omnil.fr/spip.php?article31> acceso en 04/09/2017

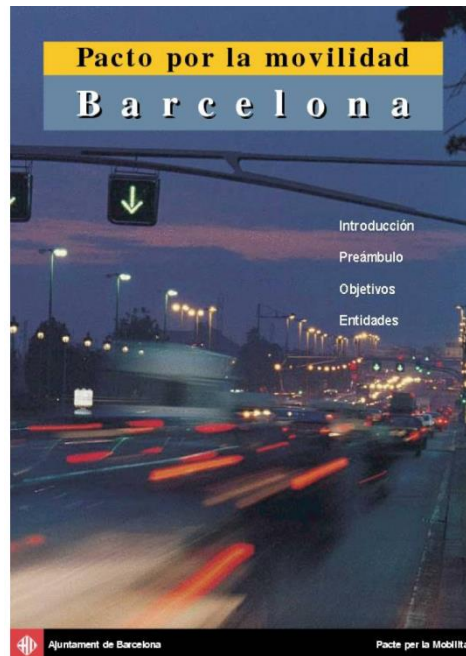
ObsMob-BH X Omnil		
¿El Omnil inspiró a BH?	¿Qué BH aún puede aprender?	¿Cómo BH podría inspirar al Omnil?
- De la misma forma que el de París, Los dos Observatorios fueron propuestos para acompañar la evolución del Plan de Movilidad y fueron iniciativas del poder público; - Proponer la creación de un Observatorio a nivel metropolitano para acompañar el Plan de Movilidad Metropolitana desde su preparación.	- Mayor articulación con los grupos institucionales metropolitanos. Http://www.omnil.fr/IMG/pdf/transports_en_commun_en_chiffres_editio_2000_2009.pdf - Diversificar la producción de análisis para más allá del Balance	- Incluyendo textos evaluativos en el Balance - Poseer un Grupo de Observadores acompañando el Balance

Más informaciones: <http://www.omnil.fr/> acceso en 4/9/2017

_Pacto de Movilidad de Barcelona

En 1998, Barcelona, en España, fue pionera en la realización de un pacto por la Movilidad Sostenible que buscaba un compromiso social entre más grupos (stakeholders) en busca por la sostenibilidad de la movilidad urbana.

Figura 7- Capa del Pacto de la Movilidad de Barcelona



Fuente: <http://datos.bne.es/edicion/bimo0001625318.html>. Acceso en 04/09/2017

El Pacto de Barcelona fue fruto de un proceso coordinado por la municipalidad de la ciudad, que consistió en el diálogo entre más de 30 entidades y organizaciones ciudadanas, que al final firmaron un término de compromiso con 10 objetivos claros:

1. Conseguir un transporte colectivo de calidad e integrado;
2. Mantener las velocidades de transcurso y mejorar la velocidad de transporte público de superficie;
3. Aumentar la superficie y calidad de la red viaria dedicada a los pedestres;
4. Aumentar el número de vacantes de estacionamiento y mejorar su calidad;
5. Mejorar la formación y la información de la ciudadanía y la señalización de la vía pública;
6. Conseguir una base normativa legal adecuada a la Movilidad de la ciudad;
7. Mejorar la seguridad viaria y el respeto entre los usuarios de los diferentes modos de transporte;

8. Promover el uso de combustibles menos contaminantes y el control sobre la contaminación del aire y el ruido causado por el tráfico;
9. Estimular el uso de la bicicleta como un modo habitual de transporte;
10. Conseguir una distribución urbana de mercaderías y productos ágil y ordenadas.

En la definición de sus objetivos, se buscó atender el principio de sostenibilidad, accesibilidad y promoción de la calidad de vida, a fin de estimular un cambio de actitudes tanto por parte de las administraciones como también de los ciudadanos y ciudadanas. A partir de esos principios y objetivos, la dinámica de funcionamiento del Pacto se aproxima de un espacio de diálogo entre las entidades que se involucran con él y el poder público, con la intención de debatir, buscar consenso y promover la participación ciudadana en torno de grupos de trabajo temático: pedestres, bicicletas, transporte público, motocicletas, autos, logística y transporte de mercaderías y seguridad diaria.

El Pacto de Barcelona inspiró a Madrid para elaborar un proceso similar, con definición de objetivos, principios y con innovación de incluir indicadores para acompañar la Movilidad Urbana. Al contrario de Barcelona, en Madrid el Pacto pasó por diferentes fases y diálogos con otros instrumentos de control social, como el Fórum de Movilidad Sostenible y el Observatorio de Movilidad Sostenible.

El suceso de la experiencia de Barcelona inspiró aún a otras ciudades españolas para seguir los mismos pasos. Su metodología motivó a la **Red de Ciudades y poblados por la sostenibilidad** (RED DE CIUDAD Y POBLADOS HACIA LA SOSTENIBILIDAD, 2001) al desarrollar un modelo de elaboración de pactos. En ese documento, se propone una tipología compuesta de: Introducción, Justificativa, Principios, Objetivos y Asociaciones y Continuidad. El propone aún un proceso de elaboración del Pacto con las siguientes etapas:

- Realización de un estudio sobre la movilidad del municipio;
- Constitución de un fórum de debates constituido por las entidades interesadas;
- Debate para formular y pactar los principios, objetivos y acciones;
- Establecimiento concreto de compromiso, normalmente simbolizado por la firma del documento;
- Acciones de monitoreo y acompañamiento con definición de indicadores y grupos de trabajo.

A pesar de no seguir los modelos de Observatorios basados en indicadores, que permiten el acompañamiento de políticas y planes, el pacto puede ser comprendido como instrumento de control social en busca de efectividad de resultados. De esa forma, se considera que el inspiró el ObsMob-BH.

ObsMob-BH X Pacto de la Movilidad de Barcelona		
¿En que el Pacto de Barcelona inspiró a BH?	¿Qué BH aún puede aprender?	¿Cómo BH podría inspirar a Barcelona?
- Se involucran formadores de opinión y tomadores de decisión a fin de construir un compromiso y la aceptación política de las medidas.	- Articularse para que las instituciones observadoras firmen de hecho cartas-compromisos, con acciones específicas para las personas o grupos de personas.	- Asociar el Pacto al Plan de Movilidad

Más informaciones:

- <http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat/es/pacto-por-la-movilidad/funcionamiento>.
- <http://www.ecologistasenaccion.org/article31811.html>;
- <http://www.observatoriomovilidad.es/es/publicaciones/informe.es.html>;
- <https://omusmadrid.wordpress.com/acerca-de>. Acceso en 0/9/2017

_Bogotá

Una de las ciudades pioneras en la observación de las políticas públicas fue Bogotá, especialmente con la creación de Bogotá Cómo Vamos¹¹, movimiento creado al final de 1990 y que siempre contó con la Cámara de Comercio de Bogotá, como una de sus instituciones principales.

El movimiento Bogotá Cómo Vamos tiene como objetivo generar un impacto positivo en la calidad de vida de los ciudadanos a través de la construcción de conocimiento sobre la ciudad, algo que es hecho combinando el análisis de indicadores técnicos al levantamiento de la opinión pública. Sus instrumentos principales son informes anuales: Levantamiento de la percepción de Bogotá; informe de calidad de vida en Bogotá; y Evaluación del Consejo de Administración. El movimiento organiza foros, mesas de trabajos técnicas, debates de ciudadanos, anticipa y avisa sobre posibles problemas en la ciudad y desarrolla estrategias de comunicación para incluir cuestiones-llaves para Bogotá en la agenda pública.

En ese proceso de aproximación entre instituciones de sectores diferentes en la incidencia y observación de políticas públicas se originó el Observatorio de Movilidad de Bogotá, creado hace 10 años en asociación con la Universidad Los Andes y la secretaría de Movilidad de Bogotá, su materialización se da a través

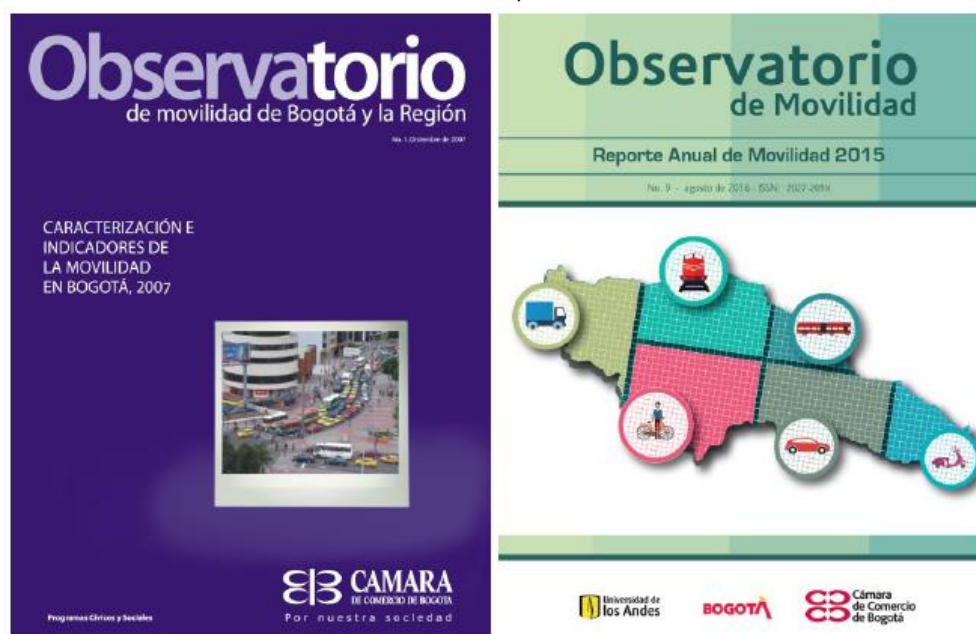
¹¹ La creación de Bogotá Como Vamos inspiró diversas ciudades para crear grupos de la sociedad civil para acompañar las políticas, como fue el caso del propio Movimiento Nossa BH.

de un **Informe Anual de Movilidad**, que condensa los datos e indicadores oficiales ligados a la historia de la movilidad urbana, subsidiando los diversos sectores sociales con informaciones para la toma de decisión para las políticas públicas de movilidad.

Como metodología, el Informe presenta un resumen de los principales hechos del año anterior lo que es publicado, en el ámbito de la movilidad y también de su conexión con el medio ambiente (emisiones de gases de efecto estufa, por ejemplo). El informe también apunta indicadores globales de movilidad y los caracteriza en el ámbito de la movilidad activa, transporte colectivo y transporte particular. Al final de cada capítulo, son presentados los avances ligados a las metas del tema en referencia destacando los objetivos vigentes.

El último informe disponible es el de 2015, que trae resultados de investigaciones de percepción aplicada por la Cámara de Comercio en 2014 con el fin de conectar los indicadores cuantitativos a los cualitativos. Al final de los informes, es presentada una matriz con los indicadores que resumen los principales datos históricos de todos los temas analizados.

Figura 8 - Capa del Informe Anual del Observatorio de Bogotá: primero (2007) y último (2015) disponibles.



Fuente: <http://bibliotecadigital.ccb.org.co/handle/11520?14096>
<http://bibliotecadigital.ccb.org.co/handle/11520/13882>. Acceso en 04/09/2017

El Observatorio tiene como pilar tres sectores sociales: Academia (Universidad de Los Andes - **Grupo de Estudios de Sostenibilidad Urbana y Regional – SUR**), sector productivo (**Cámara de Comercio de Bogotá**) y la Municipalidad (**Secretaría Distrital de Movilidad**). La sociedad civil organizada, representada

por el Bogotá Cómo Vamos, sería el cuarto sector que va a acompañar los indicadores y las acciones de movilidad.

ObsMob-BH X Observatorio de movilidad de Bogotá		
¿En qué Bogotá inspiró a BH?	¿Qué BH aún puede aprender?	¿Cómo puede BH inspirar Bogotá?
- Stakeholders involucrado del sector productivo.	- Apoyar el ObsMob en cuatro sectores: Universidad, Sector Productivo, Poder Público y Sociedad Civil Organizada. - Tener datos e investigaciones producidos por las organizaciones de la Sociedad Civil, Universidad y Sector Productivo.	- Involucrar un Pacto Social justamente con los indicadores y datos. - Poseer actuación más horizontal en grupos de acompañamiento.

Fuente: Las informaciones pueden ser encontradas en:

<http://www.ccb.org.co/Sala-de-prensa/Noticias-CCB/2016?Septiembre?Observatorio-d-Movilidad-2015>. Acceso en 04/09/2017

_CAF

El Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina fue una iniciativa de la CAF, o del Banco de Desarrollo de la América Latina. El Observatorio, sin embargo, no funciona como una instancia colegiada, y si como un órgano que produce informaciones, informes e investigaciones sobre movilidad en las regiones urbanas de América Latina. El Observatorio se inició con la publicación de un informe de datos comparativos entre quince regiones metropolitanas latinoamericanas ¹² de nueve países en noviembre de 2009.

El Objetivo de levantamientos de datos y del informe fue para "generar informaciones relevantes para la elaboración de políticas públicas y para la gestión efectiva y eficiente de los sistemas de transportes públicos" (CAF 2010,p.5). Sus metas de producción de información son:

- Conocer las principales características del sistema de transporte y de sus áreas urbanas;

¹² Las regiones metropolitanas por país: Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Rio de Janeiro y São Paulo (Brasil); Ciudad de México, León y Guadalajara (México); Bogotá (Colombia); Buenos Aires (Argentina); Caracas (Venezuela); Lima (Perú); Montevideo (Uruguay) Santiago (Chile); San José (Costa Rica).

- Mejorar la comprensión de la relación del transporte con la accesibilidad, la movilidad y el desarrollo urbano.
- Mejorar la capacidad de formulación de política de transporte urbano por parte de los organismos locales comprometidos en la toma de decisiones sobre inversiones, producción y control social;
- Promover e intercambiar informaciones y de buenas prácticas entre sistemas de transportes y sus ciudades;
- Orientar los debates en la cuestión y permitir la participación de los grupos relevantes;
- Actuar como catalizador de acciones de apoyo a las ciudades; para financiar proyectos y fortalecer sus capacidades;
- Establecer redes de cooperación regionales entre profesionales, autoridades, asociaciones y usuarios.

El informe levanta, para quince regiones metropolitanas mencionadas, datos socioeconómicos como población y flota de automóviles, distribución modal de los desplazamientos diarios, tasa de movilidad, impacto de las tarifas sobre el coste de vida de la población, existencia de subsidios al sistema de transportes, capacidad de cada modo de transporte, existencia de vías prioritarias para transporte colectivo y existencia de vías exclusivas para los modos activos (a pie y bicicleta). Además de eso, hay datos ambientales como el de la distribución del consumo de energía por modo de transporte, consumo medio de petróleo por modo colectivo o individual, matriz energética consumida y emisión de CO₂ y otros gases por modo de transporte. Por fin, hay una presentación de datos sobre el coste de oportunidad de cada modo de transporte, esto es, su precio relativo en comparación.

Es preciso destacar que, en esa primera versión, hay datos cuya base de comparación es agregada a nivel nacional. Hay otros casos en que los datos están disponibles apenas para algunas ciudades y estos son comparados con datos latinoamericanos. Hay, por fin, caso en que los datos están agregados para la media de las quince regiones metropolitanas, y, por tanto, no son comparables entre sí.

La garantía del informe del Observatorio de Movilidad Urbana de América latina es establecer una línea general de investigación y levantamiento de datos comparativos para una región cuyo proceso histórico de desarrollo económico y urbanización es semejante. Las semejanzas y diferencias que surgen de esas comparaciones son fundamentales para pensar en las formas de gobernanza de la movilidad urbana de cada ciudad en los cuales los esfuerzos necesitan ser tomados a nivel nacional o internacional para mudar la tendencia de algunos indicadores.

Por fin, se resalta que en la última versión del observatorio (se trata aquí de la versión, resumen 2015-16 que está disponible en el sitio), el número de áreas metropolitanas observadas pasó de 15 para 29 (con la inclusión de Barranquilla, Cali, Medellín, Montería, Pereira (Colombia); Brasília, Florianópolis, Manaus, Recife, Salvador (Brasil); Ciudad de Panamá (Panamá); Quito (Ecuador); Rosario (Argentina); Santa Cruz de la Sierra (Bolivia). El levantamiento de temas e informaciones permanece, en líneas generales, el mismo de la primera versión dando inclusive una base de comparación entre ellas.

Al contrario de las demás experiencias internacionales, el Observatorio de la CAF no inspiró directamente el ObsMob-BH y está registrado aquí por su influencia en la información de indicadores que pueden ser utilizados como referencias.

Más informaciones: <https://www.caf.com/es/temas/o/observatorio-de-movilidad/urbana/>. Acceso el 4/9/2017

b) Brasil

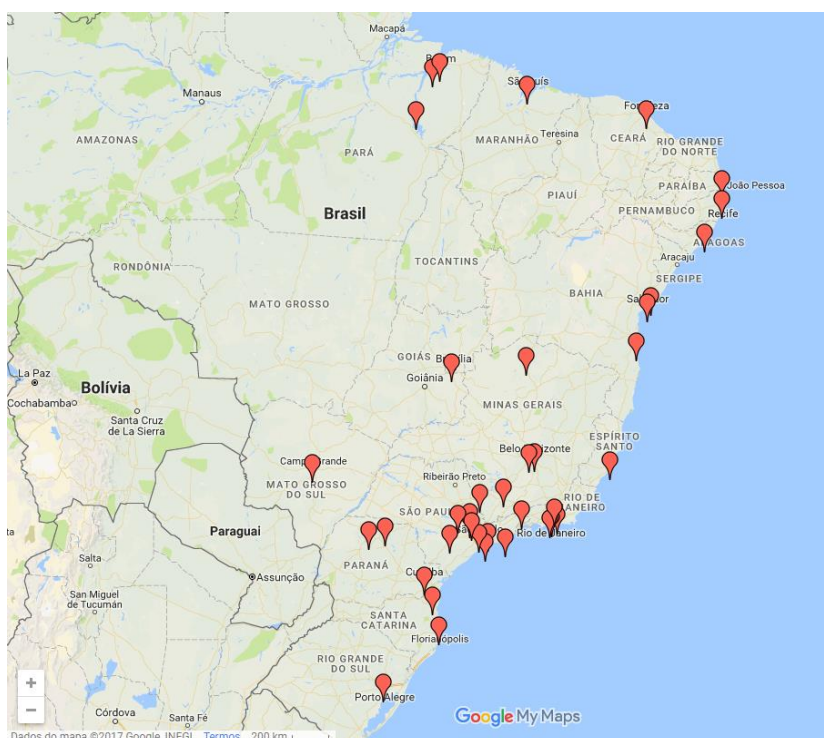
Además de las experiencias internacionales, es importante registrar iniciativas brasileras de construcción de observatorios (e instrumentos similares) que tengan como tema la movilidad urbana, aunque no de forma exclusiva y –o directa. En ese sentido, a partir de 2008, se destaca la creación de diversas instituciones y movimientos sociales de observación e incidencia en la política pública, de cierta forma inspirado por el exitoso **Bogotá Cómo Vamos**.

Ejemplo de esos movimientos están en São Paulo (Rede Nossa São Paulo), en Brasília (Nossa Brasília), en Belo Horizonte (Movimiento Nossa BH), en Ilheus (Nossa Ilheus), en Recife (Observatorio de Recife) y en inúmeras otras ciudades del país. Los formatos de esos movimientos y organizaciones son diversos y combinan a la sociedad civil organizada, el sector productivo y el sector académico, todos dispuestos a incidir sobre la política pública teniendo la movilidad urbana como uno de sus temas.

La creación de esos movimientos y organizaciones subsidió la formación de **La Red Social Brasileira por Ciudades Justas, Democráticas y Sostenibles (RSBCJDS) o ciudades en Red**, en Belo Horizonte en el año 2008. El objetivo es el intercambio de informaciones y conocimientos entre los integrantes, buscando el compromiso de la sociedad con la sostenibilidad. Estando compuesta por una red, esta formación no tiene dirigentes, pero apenas encargados escogidos de común acuerdo para realizar determinadas actividades y articular la toma de decisiones, siempre en consenso.

Actualmente, son casi 40 ciudades ¹³ de diversas regiones de Brasil, como puede ser visto en el mapa disponible en el sitio de la Red Nossa São Paulo.

Figura 9. Ciudades con organizaciones que componen La Red Social Brasileira Por Ciudades Justas, Democráticas y Sostenibles.



Fuente: <http://www.nossasaopaulo.org.br/porta/ciudades>. Acceso en 4/9/2017

En los últimos años, nuevos modelos de movimientos de incidencia surgieron, como los grupos basados en redes sociales ligados al *Nossas*. El *Nossas* se denomina “Un laboratorio de proyectos de activismo y de movilización” y posee un sitio ¹⁴ con Manifiesto, Principios, Herramientas y Conquistas. Se alinean a ese nuevo modelo el *Meu Rio*, *Minas Sampa*, *Meu Recife*, entre otros que utilizan muchas acciones de campañas y de redes sociales.

Entre las diversas iniciativas que surgieron recientemente, algunas se promueven en una base más colaborativa (o en red) como es el caso de La Casa Fluminense

¹³ Abaetetuba (PA), Belém (PA), Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Camaçari (BA), Campina (SP), Campo Grande (MS), Curitiba (PR), Florianópolis (SC), Fortaleza (CE), Holambra (SP), Ilhabela (SP), Ilhéus (BA), Itaboraí (RJ), Itapetinga (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), Poço de Caldas (MG), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Santos (SP), São Luís (MA), São Paulo (SP), Teresópolis (RG), Tucuruí (PA), Varginha (MG), Vinhedo (SP), Vitória (ES).

Fuente: <http://www.nossasaopaulo.org.br/porta/ciudades>. (11) <https://www.nossas.org/>
Acceso en 4/9/2017.

¹⁴ <https://www.nossas.org/>. Acceso en 4/9/2017.

en Rio de Janeiro sin pretensión de un levantamiento exhaustivo, el cuadro a seguir presenta algunas experiencias seleccionadas como ejemplos de la diversidad de un movimiento que parece estar en crecimiento a medida que la movilidad urbana ocupa la agenda política de movimientos sociales brasileiros desde las jornadas de junio de 2013.

_Brasilia: Movimiento *Nossa Brasília*

Es un movimiento de la sociedad civil que integra y pone en diálogo a diferentes personas, iniciativas, redes, organizaciones y empresas que comulgan en un mismo propósito: un Distrito Federal sostenible, justo, democrático y bueno para vivir. Los temas en destaque tratados en Grupos de Trabajo, fueron escogidos a pedido de la sociedad. Entre ellos, está la Movilidad Urbana.

Acciones de destaque:

- En el año 2017, el Nossa Brasília, con apoyo institucional y jurídico del INESC (instituto de estudios socioeconómico) y también de otros movimientos de la Red Social Brasileira por Ciudades Justas, democráticas y sostenibles, comenzó a desarrollar el proyecto Presupuestos y Derecho a la Ciudad. Conocido como MobCidades, él tiene por objetivo contribuir para la implantación de políticas públicas transparentes y efectivas en las ciudades brasileiras, aumentando las capacidades de 50 OSC de 10 ciudades integrantes de la RSBCJDS por medio de la metodología Presupuesto y Derechos con miras a la transparencia, en el combate a la corrupción y en acciones de incidencia en políticas públicas de movilidad urbana;
- Creación de un Grupo de Trabajo específico para lidiar con la movilidad urbana;
- Discusión en las ciudades satélites de Brasília sobre movilidad urbana.

Más informaciones: www.movimentonosabrasilia.org.br/.

_Florianópolis: Observatorio de la Movilidad Urbana de la Universidad Federal de Santa Catarina (UFSC).

En otra perspectiva más académica, se encuentra el Observatorio de la UFSC, institución abierta a la participación de profesores, técnicos y estudiantes interesados en temas relacionados a la movilidad. El Observatorio surgió a partir de la participación de un equipo de la UFSC en el proyecto PLAMUS - Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Gran Florianópolis - desarrollado en 2014-2015 cuyos resultados generaron diagnósticos y directrices sobre la estructura de la movilidad en la región metropolitana de la gran Florianópolis (RMF).

Acciones de Destaque:

Acompañó la evolución de las políticas públicas en la RMF (región Metropolitana de Florianópolis) en el área de movilidad, a la luz del acervo de resultados del PLAMUS. Sin embargo, tal compromiso implica una misión mayor: la promoción y actualización de estudios/investigaciones, debates y proyectos sobre el tema de la movilidad urbana, con una visión extensa y referenciada en las mejores experiencias locales, nacionales y mundiales en el sector.

Más informaciones: <http://observatoriodamovilidaddeurbana.ufsc.br/>.

_Ilha Bela: Nuestra Isla Más Bella

En Ilha Bela el tema de la Movilidad Urbana es tratado dentro del Consejo Municipal del Plan Director. Además de eso, el Instituto Ilha Bela Sostenible, dentro del programa Observatorio Ciudadano, presenta algunos indicadores relacionados a la movilidad que son utilizados para analizar la política local.

Infórmese: <http://iis.org.br/>.

_Recife: Observatorio de Recife-ODR

El ODR, creado en 2008 con 20 entidades, tiene como propuesta la movilización y realización de discusiones sobre el monitoreo de las Políticas Públicas Municipales. Agregando entidades del sector privado y de la sociedad civil organizada, actúa en tres ejes:

1. Sensibilización y movilización ciudadana: Influencia sobre temas urbanos de interés público.
2. Indicadores de calidad de vida de la ciudad: monitoreo y proposición de parámetros y/o metas.
3. Influencia en la gestión pública: perfeccionamiento de Políticas Públicas y mejoras de la gestión.

Acciones de destaque:

- Mire por Recife- *Cidadania a pé*: nació de las caminadas culturales promovidas por el ODR, con el objetivo de identificar, discutir y realizar acciones de incidencia en el poder público con relación a los problemas y potencialidades de la movilidad a pie en la capital Pernambucana.
- Basta de muertes en el transito: Campaña realizada en 2016 en sociedad con la asociación **Ameciclo, Rede Meu Recife y al Frente de Luta pelo Transito Público**, tiene como objetivo tornar público el número de victimados en el tránsito de Recife y sensibilizar la sociedad civil y el Poder Público para el tema como problema de la salud pública, considerando que es extremadamente necesario que los datos estén disponibles todos los años y de manera calificada.

Infórmese: <http://www.observatoriodorecife.org.br/>.

Acceso 4/9/2017

_ Rio de Janeiro: Casa Fluminense

Formada en 2013 por activistas, y ciudadanos investigadores identificados con la visión de un Rio más integrado, la Casa **Fluminense** articula más de 60 instituciones de la sociedad civil en torno de diversos temas urbanos. La Casa fue formada como asociación civil sin fines lucrativos, autónoma y sin relaciones partidarias, y tiene en la red sus elementos constitutivos esenciales, consiguiendo permear la discusión de la Política Pública, incidiendo en temas generales como los Objetivos del Desarrollo Sostenible - ODS e instrumentos de política pública tradicionales como presupuestos y planes.

Acciones de Destaque:

- Actuación a nivel metropolitano de las políticas urbanas, destinadas a todo su territorio y población y no apenas - o prioritariamente - para las áreas centrales de la capital, procurando crear una identidad metropolitana;
- Capacidad de articular instrumentos tradicionales (Plan de Acción de la Casa) con iniciativas más creativas como por ejemplo un Panel de Monitoreo de los instrumentos, donde se levanta la existencia o no, en cada municipio, de Plan de Movilidad, Plan de Metas y Plan Director, entre otros;
- Promoción y participación en debates sobre movilidad urbana en ámbito metropolitano.

Infórmese: <http://casafluminense.org.br/a-casa/>.

Acceso el 4/9/2017

_São Paulo: Rede Nossa São Paulo

El Movimiento *Nossa São Paulo*, de 2007, surgió la necesidad de promover iniciativas por el desarrollo sostenible, ética y democracia participativa. En octubre de 2010 el movimiento se pasó a llamar *Rede Nossa São Paulo*.

Acciones de destaque:

- Realización de la investigación IR BEM. Desde 2009, que trae la visión de los ciudadanos sobre la ciudad y sus políticas públicas;
- Lanzamiento del observampa.prefeitura.sp.gov.br en 2014 sitio realizado en sociedad con la municipalidad local y que dispone de herramientas para acceso y manipulación de indicadores.

Infórmese: <http://www.nossasaopaulo.org.br/novo.php>. Acceso en 4/9/2017.

REFERENCIAS

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>. 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>. 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/2gO7hIN>, 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

Elaboración:

Marcelo Cintra do Amaral

Guilherme Tampieri

André Veloso

Revisión:

Douglas Silva

Traducción:

Daniela Ponce de Leon

Diagramação:

Yasmim Reck