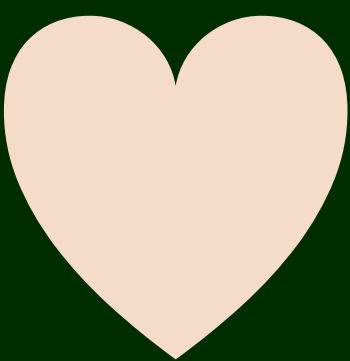


OBSERVATÓRIOS DE MOBILIDADE URBANA

ANÁLISE QUALITATIVA DAS FERRAMENTAS EXISTENTES E PROPOSTA DE UNIDADE DENTRO DESSE UNIVERSO

GREENPEACE



Decorative border at the top of the central graphic area featuring icons for various modes of transport: roller skates, bicycle, skateboard, kick scooter, roller skates, bicycle, skateboard, kick scooter, roller skates, bicycle, skateboard, kick scooter.

#####

UUUUUUU
RRRRRRR
BBBBBBB
AAAAAAA
NNNNNNN

Icons: person with wheelchair, person walking, person pushing a stroller, person with a backpack, person with a shopping bag, person with a suitcase, person with a bicycle, person with a roller skates, person with a skateboard, person with a kick scooter.

Icons: smiley face, sad face, neutral face, trees, star, person with a backpack, person with a shopping bag, person with a suitcase, person with a bicycle, person with a roller skates, person with a skateboard, person with a kick scooter.

#####

RRRREEEEVVVVOOOOLLUUUUTTTIIIIIOOONNNN

Decorative border at the bottom of the central graphic area featuring icons for various modes of transport: bicycle, roller skates, house, bus, location pin, #URBANREVOLUTION, bicycle, roller skates, house, bus, location pin, #URBANREVOLUTION, bicycle, roller skates, house, bus, location pin, #URBANREVOLUTION.

UUUUUUU
RRRRRRR
BBBBBBB
AAAAAAA
NNNNNNN

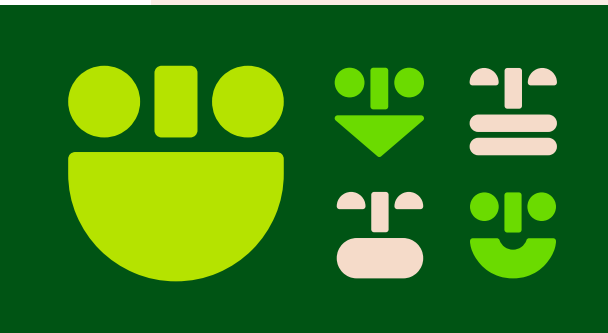
Icons: person with wheelchair, person walking, person pushing a stroller, person with a backpack, person with a shopping bag, person with a suitcase, person with a bicycle, person with a roller skates, person with a skateboard, person with a kick scooter.

Icons: smiley face, sad face, neutral face, trees, star, person with a backpack, person with a shopping bag, person with a suitcase, person with a bicycle, person with a roller skates, person with a skateboard, person with a kick scooter.

#####

RRRREEEEVVVVOOOOLLUUUUTTTIIIIIOOONNNN

Decorative border at the bottom of the page featuring icons for various modes of transport: bicycle, roller skates, house, bus, location pin, #URBANREVOLUTION, bicycle, roller skates, house, bus, location pin, #URBANREVOLUTION, bicycle, roller skates, house, bus, location pin, #URBANREVOLUTION.



São Paulo
Novembro de 2019

EXPEDIENTE

Greenpeace Brasil

Coordenação de projeto: Davi de Souza Martins

Consultoria e Entrevistas: Flavio Soares de Freitas

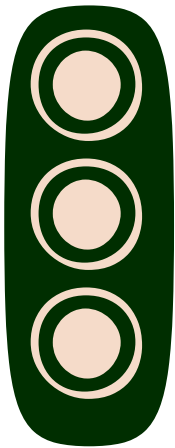
Edição: Davi de Souza Martins

Identidade Visual: Maquina de Imagens

Diagramação: W5 Publicidade

ÍNDICE

Sumário executivo	03
Justificativa	05
Levantamento.....	06
Observatórios e iniciativas pesquisadas	08
O que extraímos do levantamento?.....	14
Reações iniciais à proposta de um observatório nacional de mobilidade urbana	30
Principais potencialidades a serem desenvolvidas.....	33
Conclusão e proposta	36
Referências	38
Anexos.....	39



SUMÁRIO EXECUTIVO

Este relatório é o produto de um projeto entre O Instituto Clima e Sociedade (ICS) e Greenpeace Brasil.

O Brasil passa por uma verdadeira transformação na sua gestão de políticas públicas para a mobilidade urbana. Marcos regulatórios importantes como a Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Estatuto das Metrôpoles têm como prerrogativa moldar a forma como os municípios pensam e priorizam os diferentes modos de transporte dentro de seus limites. Já a Lei de Acesso à Informação disponibiliza o acesso às bases de dados de serviços públicos que podem direta ou indiretamente auxiliar a gestão da mobilidade urbana; além, é claro, de abrir a oportunidade de agentes externos aos governos - i.e. academia, sociedade civil, etc - fazerem uso dessas bases.

Segundo o BNDES¹, “não é possível enfrentar a agenda da mobilidade urbana sem entendê-la sob duas perspectivas. A primeira está ligada à capacidade de se ampliar a oferta de infraestrutura, de modo a expandir a rede de transportes públicos, garantindo eficiência energética e ambiental, usando tecnologias adequadas às características da demanda a ser atendida, com qualidade na prestação de serviço e respeito ao princípio da modicidade tarifária. A segunda consiste em **repensar as cidades, tornando-as mais compactas, estimulando a ocupação mista do espaço urbano, tanto no que se refere às atividades**

quanto na mescla de estratos sociais, e investindo na requalificação urbana das áreas já dotadas de infraestrutura.”

Ações de monitoramento das políticas de mobilidade urbana, aquisição e produção de base de dados, além de inúmeras outras iniciativas de plataformas², vem surgindo para responder aos desafios que municípios de médio e grande porte têm enfrentado com a aplicação de planos de mobilidade urbana e com planos diretores; algumas vezes aplicados em conjunto. Este monitoramento vem sendo feito por diferentes atores - governos, institutos, sociedade civil organizada e academia - com atuações variadas, tanto na finalidade da ferramenta desenvolvida quanto no propósito e na qualidade da aquisição e tratamento dos dados.

Por conta deste cenário, o Greenpeace Brasil iniciou ao final de 2018 a realização de estudo de viabilidade e benchmarking para criação da proposta de um Observatório Nacional de Mobilidade Urbana. Esta iniciativa teve como objetivo inicial a apresentação de forma estruturada de informações que pudessem subsidiar a criação de uma proposta de observatório. No entanto, como o trabalho previa um levantamento inicial das ferramentas e plataformas existentes - tanto nacionais quanto internacionais - e uma rodada de discussão com as plataformas entrevistadas e parceiros, o que se apresenta neste relatório é uma proposta aberta e ampliada para um trabalho mais profundo e duradouro.

1 - Demanda por Investimentos em Mobilidade Urbana no Brasil, BNDES Setorial, Vol. 41, 2015. (grifos do autor)

2 - Entende-se por plataformas as diferentes iniciativas estudadas neste trabalho. Os modelos de plataformas podem variar de sites com conteúdo informativo, acadêmico, base de dados ou monitores usados como ferramentas de ativismo/mobilização.

Ao final desse relatório será apresentada uma proposta que, apesar de fugir do objetivo inicial, só foi possível de ser feita após um amplo estudo e uma rodada de escuta com atores envolvidos nessa pauta. O que de forma alguma desmerece a proposta inicial ou, até mesmo, prejudica o trabalho proposto. Pelo contrário! O resultado obtido e desenhado após entrevistas individuais e discussão ampliada é o que se propõe como fiel aos interesses coletivos e individuais das iniciativas e organizações que trabalham com o tema da mobilidade urbana. Ainda, o impacto de uma proposta que se apresenta com a premissa inicial de vir tanto de uma inquietação inicial do Greenpeace, mas também de conversas que retrataram um cenário muito mais amplo, o qual seria impossível observar a não ser pelos olhos de todas as pessoas que participaram deste trabalho.

Sendo assim, o objeto final deste trabalho deve ser lido como um resultado de escuta ativa por parte do Greenpeace com uma proposta de plataforma a ser desenvolvida e aperfeiçoada. Tal proposta tem uma visão da organização que realiza este documento, mas que não deve ser interpretada como o fim, mas sim o começo de uma longa jornada em direção à ferramentas e plataformas que auxiliem o Brasil a se colocar no rumo certo da mobilidade urbana. Um rumo onde as pessoas estejam em primeiro plano, onde as mortes no trânsito recuem drasticamente e onde a emissão de gases poluentes oriundas do transporte seja uma coisa do passado.





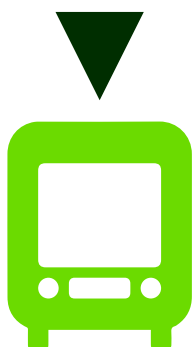
JUSTIFICATIVA



Desde 2012 atuando de forma estruturada com o tema mobilidade urbana, e desde 2015 participando de ações junto a diferentes organizações e institutos parceiros, o Greenpeace Brasil identifica que existe uma importante interdependência entre a pauta de mobilidade e como os problemas de mobilidade do Brasil estão ligados às causas de poluição, saúde e mudanças climáticas.

Apesar do Brasil viver um momento de crescimento na geração de informação e dados sobre questões de mobilidade urbana e meio ambiente nas cidades brasileiras, esse conteúdo ainda é disponibilizado de forma desconexa e dispersa. Se somarmos ainda a abertura de dados pelas gestões municipais, acadêmicos e organizações da sociedade civil, é provável que haja um acúmulo ainda mais desordenado desse conhecimento. Um conteúdo disperso em uma constelação de dados e notícias que pode ser melhor aproveitado com um trabalho em conjunto que exerça o papel de articulação ou ligação entre os diversos pontos que compõem essa constelação.

Seria, então, possível pensarmos na criação de um ambiente único que sirva como base para a tomada de decisões estratégicas sobre mobilidade urbana, diminuindo seus impactos negativos na vida das pessoas e sobre o meio ambiente? Uma plataforma que exerça, num único espaço, as funções de articulação, monitoramento, coleta e produção de dados e comunicação periódica, administrada por fortes alianças de organizações e de forma dinâmica. Essa é uma ação possível diante do atual cenário político e das organizações?



LEVANTAMENTO

SOBRE O LEVANTAMENTO

O levantamento, realizado por consultoria externa, teve como objetivo principal mapear e conversar com representantes de observatórios de mobilidade urbana existentes no território nacional, observatórios citados como referência no âmbito internacional e iniciativas que não se identificam nominalmente como tal, mas cuja atuação - ou parte de suas ações - se aproxima das praticadas em observatórios de mobilidade urbana.

O rigor descritivo dessa fase faz-se necessário para posicionar o presente trabalho e deixar clara a metodologia usada, a qual exercerá impacto direto na conclusão e encaminhamentos propostos.

PRIMEIRA ETAPA

Inicialmente, 10 iniciativas haviam sido previamente mapeadas, ao final o escopo fôra ampliado para 18 iniciativas - das quais 4 já estavam desativadas e 2 ainda estavam em fase de projeto (embora possuam financiamento aprovado). Foi possível entrevistar a 14 destas iniciativas, todas as ativas ou em fase de projeto, em conversas que variaram de 30 a 90 minutos de duração cada.

Para as entrevistas, a seleção da pessoa entrevistada priorizou àquela que possuía reconhecida vivência no desenvolvimento de cada empreendimento, de forma a entender melhor os seguintes aspectos: (I) os objetivos e o histórico de criação de cada observatório/iniciativa; (II) como se deu a escolha do formato e do escopo de atuação adotados; (III) a estrutura existente para sua execução (equipe, financiamento); (IV) análise de público e relação com comunidades usuárias dos materiais produzidos; e (V) perspectivas de futuro.

Em especial, buscou-se entender melhor a atuação de cada observatório, o tamanho da estrutura para mantê-los e sua perspectiva de durabilidade. A linha adotada partiu da preocupação de que é imprescindível se perguntar, já neste momento, se o modelo a ser adotado - ou, mais especificamente, como o modelo a ser adotado - possibilitaria maior ou menor longevidade de um observatório nacional.

O preparo das entrevistas se deu a partir de leituras nos sites e de publicações relacionadas a cada iniciativa.

SEGUNDA ETAPA

Uma vez sistematizadas as informações do levantamento, um encontro presencial com 8 das iniciativas mapeadas e outros representantes de organizações atuantes no tema mobilidade urbana - junto à presença do consultor e do Greenpeace - aconteceu no dia 27 de junho de 2019, em São Paulo. Este encontro contou com um relatório preliminar e apresentação do presente trabalho, que serviu de base para as discussões realizadas durante o encontro e para a devida conclusão desse relatório.

Diversas sugestões à equipe foram feitas pelas pessoas presentes no encontro. Dentre outras foi surgido ampliar o mapeamento para incluir mais iniciativas fora do eixo Sul-Sudeste; incluir números relativos a mídias sociais e downloads das plataformas que hospedam dados; e levantar quais das iniciativas estão relacionadas a legislação específica.

TERCEIRA ETAPA

A terceira etapa constituiu em incorporar as revisões propostas e em encaminhar as sugestões vindas do encontro presencial. De 18, as iniciativas mapeadas passaram para 39 - incluindo neste número 14 observatórios cujo marco legal já está publicado, mas não estão implantados ainda. Não foram realizadas novas entrevistas durante esta etapa.

OBSERVAÇÕES IMPORTANTES

Os sites e pessoas entrevistadas podem ser consultados na Tabela 1 no Anexo 1. As publicações acessadas constam na seção de Referências, ao final do relatório. Há que se notar que o tema 'mobilidade urbana' é amplo e dialoga com diversas frentes. A frente de segurança viária, por exemplo, possui alguns observatórios próprios que não estão considerados neste levantamento. O mesmo vale para observatórios de clima.

Ainda assim, existem outros observatórios de mobilidade urbana que não foram pesquisados por não possuírem registros online. Importante lembrar que, com este levantamento não buscou-se fazer um estudo exaustivo de todos os observatórios existentes, mas sim das iniciativas presentes principalmente nas capitais e, com isso, chegar a uma amostragem significativa que levasse à visão necessária para embasar uma proposta de observatório.



OBSERVATÓRIOS E INICIATIVAS PESQUISADAS

ATUAÇÃO MUNICIPAL

OBSERVASAMPA

Criado em 2016 pela Prefeitura de São Paulo, agrega indicadores de desempenho e mensuração de diversos temas relacionados à qualidade de vida dos paulistanos, sendo mobilidade urbana um deles. Possui também um espaço para publicação de estudos e pesquisas. Há grande esforço para conseguir dados de secretarias distintas, realizado no âmbito de um Comitê Intersecretarial, e em manter indicadores que ultrapassem gestões de diferentes prefeitos. Atualmente, buscam atualizar a plataforma online para poder começar uma discussão sobre a melhor forma de rever os indicadores, talvez aproximando-os aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), da ONU.

O ObservaSampa está inserido na iniciativa de Governo Aberto da Cidade de São Paulo, que conta também com as plataformas GeoSampa (repositório de dados e mapas digitais abertos da cidade); Portal da Transparência (repositório de dados abertos e de respostas de pedidos de Lei de Acesso à Informação); Planeja Sampa (acompanhamento do Programa de Metas da Prefeitura); e Gestão Urbana SP (plataforma de notícias e participação social relacionada a projetos urbanísticos da cidade).

Legislação relacionada: Lei municipal 14.173/2006, que estabelece indicadores de desempenho relativos à qualidade dos serviços públicos no Município de São Paulo

Pessoas entrevistadas: Marília Roggero, coordenadora do observatório; Rossella Rossetto, arquiteta doutora integrante do Observatório e da Secretaria Municipal de Licenciamento (SMUL)

OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA (IFAL)

Criado em 2017 no campus Marechal Deodoro do Instituto Federal de Alagoas (IFAL), o Observatório da Mobilidade Urbana era inicialmente uma iniciativa de orientação sobre as ferramentas de controle social existentes, como a Lei de Acesso à Informação ou as ouvidorias. Em 2018, passou a promover a conscientização sobre o compartilhamento de avenidas e rodovias por diferentes modos de transporte, além de fazer mobilização em ruas e escolas com abordagens educativas.

Pessoas entrevistadas: Não realizamos entrevistas sobre esta iniciativa.

OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE - OBSBH

Lançado em setembro de 2013, pertence à BHTrans mas conta com expressiva participação social por meio da figura dos



“Observadores” (cerca de 120 pessoas, de 60 entidades). Ao mesmo tempo que cria e mantém indicadores, hospeda dados brutos no mesmo site (BHTrans). A abertura para a sociedade civil, empresas privadas e academia faz do ObsBH uma das iniciativas mais híbridas e completas das mapeadas. Tal hibridismo fez com que fosse também uma instância de advocacy, com o observatório tirando posicionamentos sobre determinados temas e encaminhando-os a secretários de governo.

Legislação relacionada: Decreto municipal 15.317/2013, que institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH), com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana (Lei municipal 10.134/2011)

Pessoas entrevistadas: Marcelo Cintra do Amaral, um dos criadores do ObsBH e coordenador de projetos da Nossa BH

OBSERVATÓRIO DO RECIFE - ODR

Junto com o Observatório de BH, é um dos mais híbridos, contendo governo, sociedade civil, empresas e academia. Funciona com uma estrutura horizontal de tomada de decisões. A tentativa de atuar sobre muitos temas, com muitos grupos temáticos e muitos indicadores ao mesmo tempo, mostrou-se difícil de manter e hoje o ODR faz uso de projetos/campanhas mais pontuais para focar sua atuação. Atualmente, quer rever os indicadores com que trabalham e aproximar-se de indicadores que sirvam para monitorar e acompanhar o plano de metas da Prefeitura.

Pessoas entrevistadas: Marcelo Negromonte, assessor de comunicação da ODR

OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA DE FORTALEZA - OBMOB (DESATIVADO)



Criado em outubro de 2018 por um professor e três alunos da Universidade Federal do Ceará, o ObMob parece ter sido apenas um esboço, não chegando a ser efetivamente implantado. Há um site com três indicadores comparativos e nada mais.

OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA DE PELOTAS (DESATIVADO)



Criado em setembro de 2013, tomou a forma de um blog na internet e chegou a participar de um encontro com um vereador da região. Como blog, chegou a ter apenas 3 posts publicados naquele mês e foi desativado.

OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA POA (DESATIVADO)



Criado no meio dos protestos de junho de 2013 por três acadêmicos ativistas, a iniciativa se baseava na utilização de mapas colaborativos de denúncias relacionadas à mobilidade e posts de blog sobre o tema. O Observatório durou menos de um ano e, embora esteja no ar, permanece desativado.

OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE E SAÚDE (DESATIVADO)



Em 2014, a Prefeitura de São Paulo e a Faculdade Paulista de Medicina da USP assinaram um termo de cooperação técnica, voltado para ações de mobilidade para preservação da saúde. O que seria um observatório, no entanto, parece ter durado pouco e não há outros registros online de atividades relacionadas - nem do lado da Prefeitura, nem do lado da academia.

OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE URBANA DO RIO DE JANEIRO – UFRJ (DESATIVADO)



Surgiu possivelmente como um exercício dentro de um contexto de oficinas de inclusão digital. Tratava-se de uma iniciativa que tinha como objetivo agregar informações sobre alguns aspectos da mobilidade urbana do Rio de Janeiro, tais como os sistemas de ônibus, barcas e bilhetagem. Embora esteja no ar, permanece desativado.



RIO COMO VAMOS (DESATIVADO)



Inspirado no movimento Bogotá Como Vamos, foi fundado em 2007. Parece ter sido desativado entre 2017 e 2018. Teve uma atuação baseada em promover e divulgar anualmente o Sistema de Indicadores da Cidade, com 80 indicadores, e complementá-los com outros, de atualização mais constantes. O Rio Como Vamos fez um extenso levantamento sobre indicadores de mobilidade urbana que pode ser acessado pelo link, na seção Referências.

ObservaSP / LabCidade (Desativado para a área de mobilidade urbana)
Desenvolvido em São Paulo pelo Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade (LabCidade), da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, chegou a pesquisar mobilidade urbana a partir de 2014, momento em que o Plano Diretor Estratégico e a Lei de Uso e Ocupação do Solo da cidade estavam sendo revistos. Atualmente trata de temas mais relacionados a reestruturação territorial, desigualdades e resistências.

OBSERVASP / LABCIDADE (DESATIVADO PARA A ÁREA DE MOBILIDADE URBANA)



Desenvolvido em São Paulo pelo Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade (LabCidade), da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, chegou a pesquisar mobilidade urbana a partir de 2014, momento em que o Plano Diretor Estratégico e a Lei de Uso e Ocupação do Solo da cidade estavam sendo revistos. Atualmente trata de temas mais relacionados a reestruturação territorial, desigualdades e resistências.

ATUAÇÃO METROPOLITANA

OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA UFSC

Em 2014/2015, com o apoio a fundo perdido do BNDES, o Governo de Santa Catarina executou o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis - PLAMUS, um estudo que tinha por objetivo propor soluções para a melhoria da mobilidade urbana em 13 municípios da Região Metropolitana de Florianópolis (RMF). Com o envolvimento da UFSC no estudo e o receio de que somente o poder público não seria capaz de levar as descobertas do plano para frente, surgiu o Observatório da Mobilidade Urbana UFSC. A missão inicial era acompanhar a evolução das políticas públicas na Região Metropolitana de Florianópolis, mas uma vez envolvido, o Observatório passou a ter mais: a de fazer estudos e projetos com vistas a ajudar na implementação de uma rede integrada de ônibus intermunicipais para a RMF. Uma vez que Florianópolis possui licitação de ônibus vigente, está fora do escopo de atuação.

Pessoas entrevistadas: Werner Kraus, professor do Departamento de Automação e Sistemas da UFSC

OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE URBANA - UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR (DESATIVADO)



O observatório da Universidade Católica do Salvador seria resultado do amadurecimento do processo de pesquisas no âmbito do programa de pós-graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, mas há dúvidas se realmente chegou a ser implantado. O site parece não ter sido finalizado e não há outras informações online sobre a iniciativa.



OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE URBANA DA PUC MINAS (DESATIVADO)



Com muito pouca informação online, o objetivo deste observatório seria o de gerar e divulgar conhecimento sobre a mobilidade urbana na região metropolitana de Belo Horizonte. Iniciado em 2014, teria durado alguns meses ou 1 ano dentro da PUC-Minas, mas não é possível saber ao certo.

ATUAÇÃO NACIONAL

CENTRO DE ESTUDOS DA METRÓPOLE (ÁREA DE TRANSFERÊNCIA DE TECNOLOGIA)

Fundado no ano 2000, o Centro de Estudos da Metrópole (CEM) é um dos Centros de Pesquisa, Inovação e Difusão (CEPIDS) da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Fica sediado tanto na USP como no Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP). A Área de Transferência de Tecnologia é a mais recente, com pouco mais de 6 anos, e lida principalmente com formas de visualizar os dados das pesquisas de maneira interativa, por meio de plataformas online. A disponibilização de dados brutos também é uma preocupação de atuação do CEM.

Entrevistada: Mariana Giannotti, professora doutora da Escola Politécnica da USP e coordenadora da Área de Transferência de Tecnologia do CEM/USP

COMO ANDA

O como Anda é um projeto que desde 2016 vem sendo realizado pelas organizações Cidade Ativa e Corrida Amiga. Inicialmente, a iniciativa procurou entender a estado da arte da mobilidade a pé no Brasil, por meio do mapeamento de organizações que trabalham com o tema, de um extenso levantamento

sobre os marcos legais existentes e de um estudo da rede de mobilidade a pé. Como forma de dar mais destaque às atuações dos grupos mapeados, criou o Caminhos Cruzados - um debate online entre duas/dois representantes de diferentes organizações sobre um tema pré-determinado. A partir de 2019, o projeto começa a mapear, facilitar a replicabilidade e apoiar as boas práticas em advocacy, para contribuir com o fortalecimento das organizações que atuam em incidência política.

Entrevistada: Gabriela Callejas, cofundadora da Cidade Ativa

IPEA - PROJETO ACESSO A OPORTUNIDADES

O projeto Acesso a Oportunidades parte da tese de doutorado de Rafael Pereira, do IPEA, sobre como a implantação dos BRTs durante a Copa do Mundo geraram (ou não) maior acesso a empregos, educação pública e serviços públicos de saúde à população. Em paralelo, faz uma modelagem sobre como a implantação da linha ainda não finalizada pode impactar positivamente, dependendo de seu trajeto. Mantido por Rafael e outro funcionário do IPEA, o projeto pretende levar esta análise para outras cidades do Brasil, estimando um índice de acesso à educação, emprego e saúde por face de quadra das cidades para quem anda a pé, de transporte público, bicicleta ou carro.

Entrevistado: Rafael Pereira, líder do projeto sobre o acesso a oportunidades nas grandes cidades do Brasil, pelo IPEA

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL (EX-MINISTÉRIO DAS CIDADES)

A Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos foi instituída no antigo Ministério das Cidades com a finalidade de formular e implementar uma política de mobilidade urbana sustentável. Desde a publicação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em 2012, existe um esforço para a criação de um sistema de informação de mobilidade urbana, que por sua vez depende da definição e



acompanhamento de indicadores. Um primeiro Grupo de Trabalho (GT) foi criado em 2015 contando principalmente com a participação do ITDP, WRI, IEMA e IPEA. O trabalho desse primeiro GT gerou a publicação de um relatório, em 2016, com uma lista preliminar de indicadores que foram classificados por eixo temático e por prazo de consolidação e apuração (curto, médio e longo prazo), além de dados já apurados para uma série de outros indicadores. Um segundo Grupo de Trabalho, criado em 2016 e com a duração de um ano, realizou a atualização e revisão do relatório inicial e publicou um segundo, com os indicadores já apurados.

Legislação relacionada: Lei Federal 12.587/2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU

Entrevistadas: Ludmila Ferreira Bandeira, coordenadora de Articulação e Gestão da Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos; Claudio Alves Ferreira Júnior, coordenador de Articulação e Gestão da Coordenação-Geral de Articulação e Gestão do Departamento de Planejamento e Gestão de Mobilidade e Serviços Urbanos da Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos; Anna Fernandes, assistente da Coordenação-Geral de Articulação e Gestão do Departamento de Planejamento e Gestão da Mobilidade e Serviços Urbanos da Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos

MOBILIDADOS (ITDP)

Mais do que uma plataforma de publicação e comparação de dados e indicadores de diferentes capitais e regiões metropolitanas, o Mobilidados é também uma iniciativa que faz advocacy pela definição desses indicadores. Participou dos grupos de trabalho para a criação de dados de monitoramento da PNMU no Ministério das Cidades, colabora com o IPEA e com o ObsBH. Uma das principais preocupações do Mobilidados é a definição de indicadores que possam ser usados em diferentes cidades/regiões. Para isso, é preciso haver regularidade na atualização dos dados, além de torná-los abertos/acessíveis para que possam ser comparáveis.

Entrevistado: Bernardo Serra, Gerente de Políticas Públicas do ITDP Brasil

MOBILIZE - MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Criado em 2011 como um portal de notícias de mobilidade, o Mobilize possui hoje uma equipe enxuta, mas que conta com uma boa rede de voluntários espalhados pelo país (e alguns fora dele). É um portal que busca traduzir as publicações e pesquisas na forma de notícias, abrigando estudos e indicadores dentro do site como forma de usá-los como referência em suas matérias. Eventualmente também se envolve em campanhas, como o levantamento feito para avaliar a situação das calçadas em várias cidades.

Entrevistado: Marcos de Souza, jornalista diretor de jornalismo do Mobilize Brasil

SISTEMA DE INFORMAÇÕES DA MOBILIDADE URBANA – SIMU (DESATIVADO)



Desenvolvido pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) entre os anos de 2014 e 2016, consistiu na consolidação de dados, criação de indicadores específicos e criação de séries históricas relacionados ao transporte público de 533 cidades com mais de 60 mil habitantes. Chegou a ser conhecido como Projeto Observatório da Mobilidade Cidadã em 2011.

INICIATIVAS EM FASE DE PROJETO (COM RECURSOS APROVADOS)

OBSERVATÓRIO DA BICICLETA (UCB - PROJETO)



O Observatório da Bicicleta (nome provisório) é um projeto da União de Ciclistas do Brasil que possui financiamento inicial para começar a operar. A ideia é montar uma plataforma



aberta onde uma rede de colaboradores voluntários formada por organizações associadas à UCB e à rede da bicicleta possa publicar seus mapeamentos relacionados a marcos legais, pesquisas e dados sobre bicicleta. O material ajudará a UCB a fazer advocacy principalmente no Legislativo nacional.

Entrevistado: André Soares, diretor presidente da União de Ciclistas do Brasil

OBSERVATÓRIO DA BICICLETA (UFRJ/LABMOB - PROJETO)



O Observatório da Bicicleta (nome provisório) é um projeto do LabMob-UFRJ de criar um endereço online onde informações sobre os sistemas de bicicletas compartilhadas possam ser agregadas. Embora esse projeto esteja no relatório com este nome, muito provavelmente será alterado, pois a iniciativa não almeja ser um observatório e sim uma plataforma de informações. A ideia é que tenha um conteúdo enxuto, que vá direto ao ponto e, com isso, possa manter-se útil por bastante tempo.

Entrevistado: Victor Andrade, coordenador do Laboratório de Mobilidade Sustentável (LabMob-UFRJ)

smartphones e sensores propriamente ditos (de temperatura, de emissões etc) espalhados pelo mundo, quase tudo passaria a ser passível de observação em tempo real. Isso, por sua vez, possibilitaria um planejamento muito mais dinâmico das cidades.

Entrevistado: Carlo Ratti, diretor do MIT Senseable City Lab

OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE URBANA PARA A AMÉRICA LATINA (CAF)

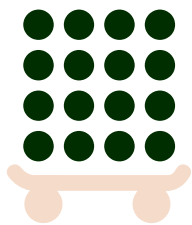
O Observatório de Mobilidade Urbana para a América Latina, mantido pelo Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), é uma grande iniciativa que busca criar e acompanhar indicadores relacionados às principais cidades e regiões metropolitanas, de modo a complementar o apoio técnico e financeiro dado pelo banco a governos da região. A ideia surgiu a partir da constatação de que havia falta de informações sólidas, confiáveis e atualizadas sobre mobilidade na América Latina. Em sua primeira publicação (2010), 15 das maiores cidades haviam sido mapeadas - número que subiu para 29 áreas metropolitanas no segundo volume (2016). A coordenação técnica do trabalho é do brasileiro Eduardo Vasconcellos. Os indicadores regionais foram levantados por diversos atores, que poderiam ser governos, ONGS ou mesmo o corpo técnico central da publicação.

Entrevistada: Lina Quiñones, assessora da ONG Despacio, responsável pelo levantamento de indicadores do observatório na Colômbia.

ATUAÇÃO INTERNACIONAL

MIT SENSEABLE CITY LAB

Criado em 2004, o MIT Senseable City Lab busca lidar com informações disponíveis por meio de “sensores” presentes nas cidades. Diferentemente de indicadores, que possuem demorado trabalho de levantamento e ciclo de atualização lento, os sensores possibilitam a geração de informações em tempo real sobre diferentes aspectos das cidades. Entram no escopo desses sensores os dados de GPS vindos das frotas de táxi, aplicativos, ônibus e sistemas de bicicletas compartilhadas, por exemplo, mas dentro de um espectro muito mais amplo. Afinal, com câmeras,



O QUE EXTRAÍMOS DO LEVANTAMENTO?

RESUMO DO LEVANTAMENTO

PLURALIDADE

O principal resultado do levantamento é perceber a heterogeneidade das iniciativas existentes - estejam elas ativas ou não. Tal pluralidade fica evidente a todo momento, seja em sua composição, na forma como escolhem atuar, nos temas que acompanham, quantas pessoas envolvem, no horizonte de financiamento, dentre outros aspectos.

Há iniciativas que vêm do poder público e, portanto, tendem a ser de médio/longo prazo. Há as vindas da academia, com financiamento garantido para o médio prazo. E há iniciativas da sociedade civil, muitas com ótimos trabalhos, mas com pouca capacidade de se manterem além do curto prazo. É um cenário rico, visto como um todo.

O mosaico de possibilidades é tão grande que a própria definição de 'observatório' deve entendida dentro de uma conceituação ampla. Há iniciativas que se autodenominam dessa forma, quando na prática são outra coisa, assim como há as que não se intitulam como observatório, mas atuam como tal ou mesmo interagem com diferentes outras iniciativas, sendo, na prática, transversais a elas.

CARÊNCIA DE OBSERVATÓRIOS METROPOLITANOS

A maioria dos observatórios pesquisados possui escopo municipal ou nacional de atuação. Isso se dá tanto com relação às iniciativas já implantadas quanto às cujo marco legal está publicado (normalmente relacionado a um Plano Municipal de Mobilidade) mas ainda não estão implantadas.

No caso das iniciativas nacionais, é preciso definir o que se entende por 'nacional'. A preocupação por uma definição apareceu mais claramente nas entrevistas com o ObservaSampa e o Labmob/UFRJ, mas permeia quase todas as conversas e uma proposta de criação de um Observatório Nacional de Mobilidade inevitavelmente passará por ter de endereçá-la. Algumas das iniciativas, ao atuar, definem "nacional" como (a) as principais cidades e/ou (b) as principais regiões metropolitanas. É a abordagem adotada pelo CAF, pelo MobiliDADOS e pelo IPEA, por exemplo. Tal definição costuma ter como base um número mínimo de habitantes.

Ainda assim, por mais que este 'nacional' englobe o metropolitano, vemos poucos registros de observatórios exclusivamente metropolitanos, sendo o Observatório da Mobilidade Urbana UFSC o único caso ainda ativo no momento.

ALTO NÚMERO DE INICIATIVAS DESATIVADAS OU NÃO IMPLANTADAS

Chamam a atenção o alto número de iniciativas que foram desativadas após menos de 1 ano de atuação e as que possuem um marco regulatório publicado (lei ou decreto) mas não estão implantadas.

O primeiro caso deve ser compreendido dentro da amplitude com a qual o termo 'observatório' é usado. Várias iniciativas da sociedade civil adotaram o nome dentro de diferentes contextos, criaram uma interface online e não tiveram pernas para dar continuidade. Uma vez que o registro histórico está na internet, a iniciativa aparece no mapeamento. Este é também o caso de algumas iniciativas vindas de instituições, como o Observatório de Mobilidade e Saúde de São Paulo ou Observatório de Mobilidade Urbana da PUC Minas - o registro pode ser encontrado em algumas notícias, mas some sem deixar vestígios.

Já no segundo, parece ter havido uma proliferação de criação de observatórios a partir de 2015. Uma vez que a Política Nacional de Mobilidade Urbana requer a criação de planos municipais de mobilidade, algumas cidades têm aproveitado sua publicação para indicar a criação das instâncias de observatório (novamente, com escopos distintos), os quais demoram a ser implantados.

ATUAÇÃO, IDADE E COMPOSIÇÃO DAS INICIATIVAS PESQUISADAS

Das iniciativas pesquisadas, há uma alta predominância das que possuem escopo de atuação municipal (24) sobre as de escopo nacional (9), metropolitano (3), internacional (2) ou de atuação no Distrito Federal (1). A explicação para o resultado está no fato de que diversos municípios passaram, a partir de 2015-2016, a aprovar leis ou a publicar

decretos nos quais instituem seus Planos de Mobilidade Urbana, obrigatórios pela política nacional para municípios com mais de 20 mil habitantes que querem acessar recursos federais. Em alguns desses PlanMobs, um observatório de mobilidade urbana é criado junto. Entretanto, muitas dessas iniciativas ainda não saíram do papel. Quando avaliamos os observatórios efetivamente implantados, o escopo municipal ainda é maioria (11), mas com proximidade maior às iniciativas nacionais (7). Observatórios metropolitanos permanecem sendo 3 e internacionais 2.

Uma observação se faz necessária ao caso do Mobilidades do ITDP, que possui indicadores voltados tanto para as grandes capitais quanto a regiões metropolitanas - para o gráfico 01, a maior escala (nacional) está considerada.

Quase todas as iniciativas que já haviam sido desativadas no momento do levantamento (9) tinham escopo de atuação municipal (7), sendo o Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU) da ANTP (de escopo nacional) e o Observatório de Mobilidade Urbana da PUC Minas (de escopo metropolitano) as únicas exceções. Das 23 iniciativas implantadas, 13 permanecem ativas.

No caso das iniciativas internacionais, a seleção se deu ou por se tratar de uma referência em indicadores internacionais (Observatório da CAF) ou por trazer uma abordagem de pesquisa e comunicação consideravelmente diferente do usual, caso do website Senseable, do MIT.

ATENÇÃO:

Com exceção do gráfico 01, todos os seguintes referem-se às iniciativas que chegaram a ser implantadas (23) e não à totalidade das pesquisadas (39).

ESCOPO DE ATUAÇÃO (TODAS AS INICIATIVAS)

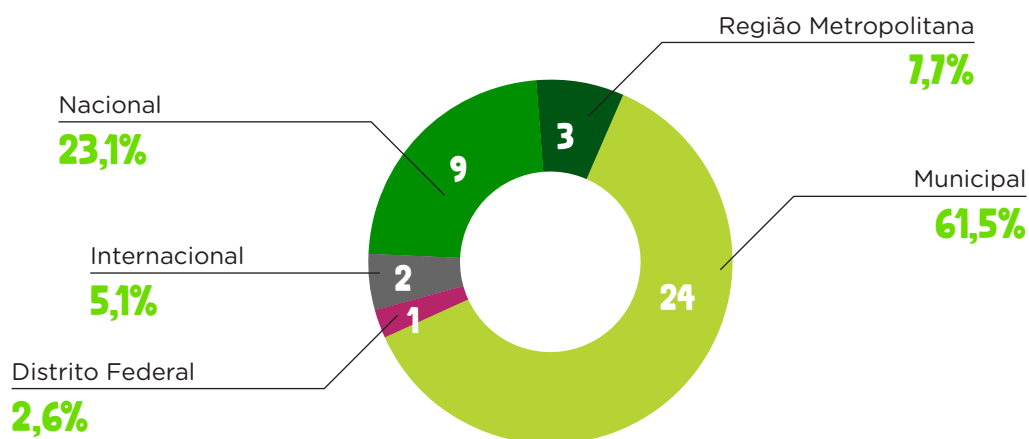


Gráfico 01: Escopo de atuação de todas as iniciativas

ESCOPO DE ATUAÇÃO (INICIATIVAS IMPLANTADAS)

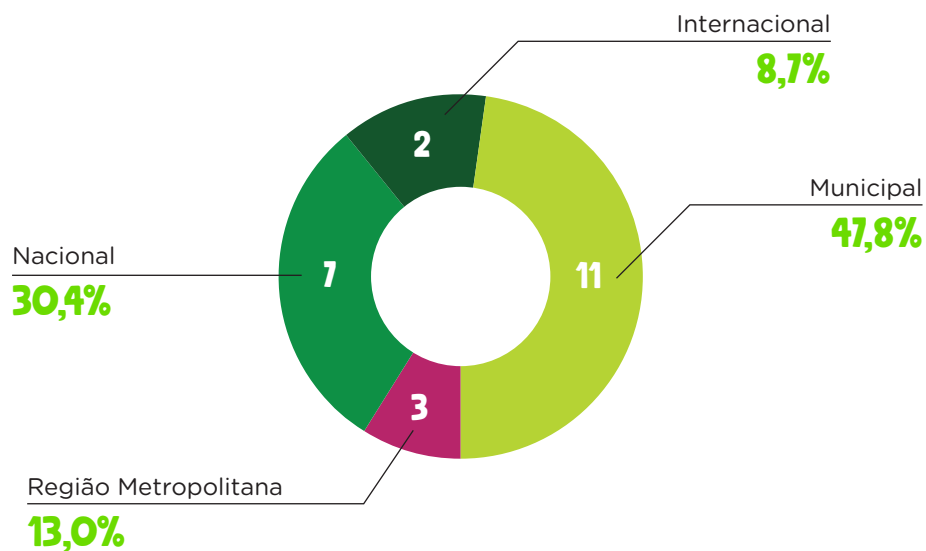


Gráfico 02: Escopo de atuação das iniciativas implantadas

Com relação à duração das iniciativas que efetivamente chegaram a ser implantadas, vemos que há ocorrência ligeiramente maior de iniciativas incipientes, com menos de 1 ano (8). Deve-se observar que a maior parte delas (5) é de sites que chegaram a ser criados pela sociedade civil ou academia e que duraram poucos meses. A única iniciativa abaixo de 1 ano e que está ativa é o Projeto Acesso a Oportunidades, do IPEA.

Iniciativas jovens (com até 5 anos) e experientes (com mais de 5 anos e com mais de 10 anos) somam 5 cada uma.

Uma observação deve ser feita com relação ao Centro de Estudos da Metrópole (CEM). O Centro possui mais de 10 anos de atividades. Porém, a área de Transferência de Tecnologia, que se relaciona mais diretamente com este levantamento, possui pouco mais de 6 anos. Desta forma, a classificação do CEM está como “entre 5 e 10 anos”.

ANOS DE ATIVIDADE (INICIATIVAS IMPLANTADAS)



Gráfico 03: Anos em Atividade

A listagem completa das iniciativas, seus respectivos status, idades e escopos de atuação podem ser vistos na Tabela 2, no Anexo 01.

Com relação à composição, é possível perceber que a grande maioria das iniciativas (19) é composta apenas por um segmento da sociedade. Ao fazer a distinção dos segmentos, o que mais aparece é a Academia (11), seguida pela sociedade civil (10), poder público (7) e, finalmente, empresas (3).

COMPOSIÇÃO (NÚMERO DE SEGMENTOS DA SOCIEDADE)

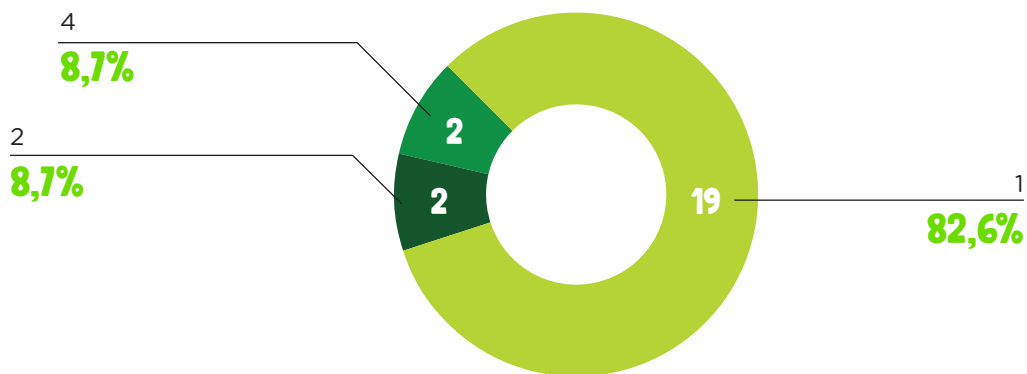


Gráfico 04: Composição das iniciativas

SEGMENTOS MAIS PRESENTES NAS INICIATIVAS MAPEADAS

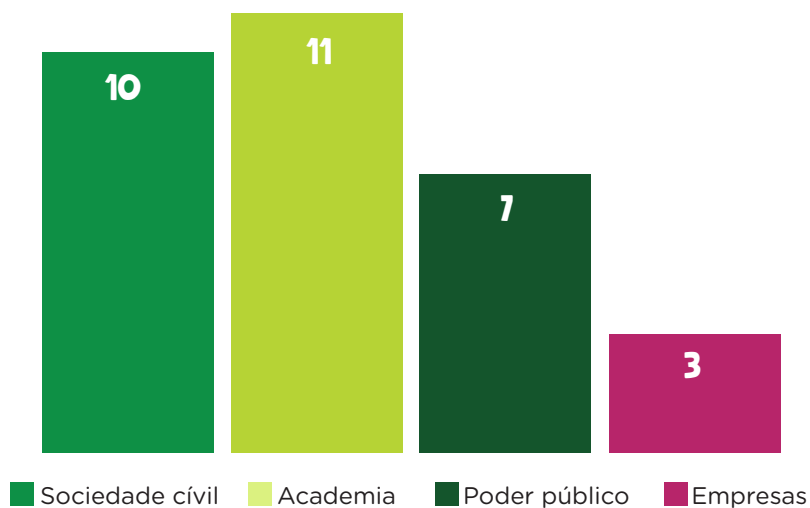


Gráfico 05: Segmentos mais presentes

INICIATIVAS PESQUISADAS: FORMAS DE ATUAÇÃO

De forma a agrupar e sistematizar as formas de atuação das diferentes iniciativas, alguns eixos principais foram delineados como “guarda-chuvas” de atividades. Não se trata de uma definição dura ou fechada, mas uma tentativa de mapear como cada iniciativa escolheu atuar. São eles: comunicação, pesquisa, relação com o poder público, mobilização/advocacy e relação com dados brutos.

COMUNICAÇÃO

O eixo de Comunicação é composto de algumas atividades comumente usadas para complementar a atuação da iniciativa e facilitar a compreensão do tema mobilidade urbana a um público maior.

Estariam dentro deste eixo a funcionalidade de agregar informações no site (hospedar pesquisas, artigos e publicações de terceiros); gerar notícias ou boletins (newsletters) que falem tanto sobre as atividades do observatório como as relacionadas aos temas com os quais trabalha; promover eventos tais como seminários, cursos, rodas de debate ou de conversas, reuniões abertas e/ou amplas, e mesmo grandes eventos; e elaborar publicações, periódicas ou não, relacionadas ao material gerado pela iniciativa.

Praticamente todos os observatórios e iniciativas pesquisados fazem uso de alguma das atividades elencadas. Apenas 4 não fazem nenhuma, sendo que 1 é muito recente (Projeto Acesso a Oportunidades do IPEA), 1 talvez não tenha passado de um protótipo (Observatório da Mobilidade Urbana de Fortaleza) e 2 não chegaram a criar canais de comunicação - sua existência é registrada por terceiros, por meio de notícias.

COMUNICAÇÃO - RESUMO

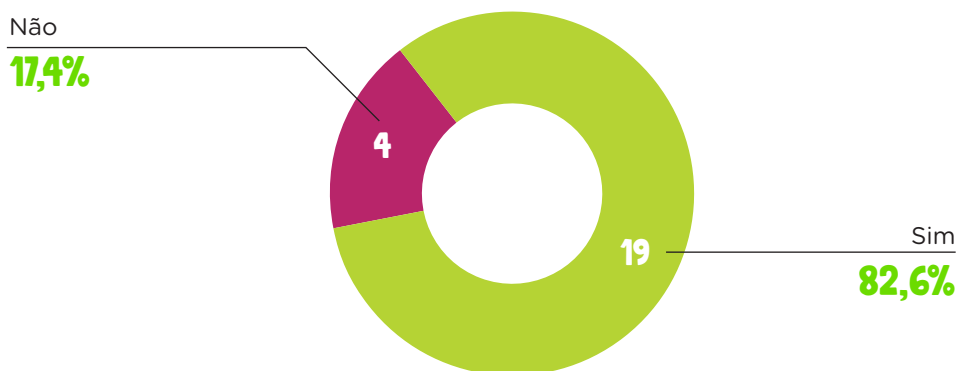
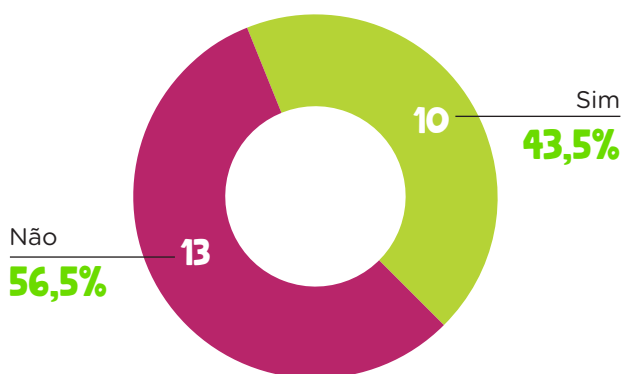


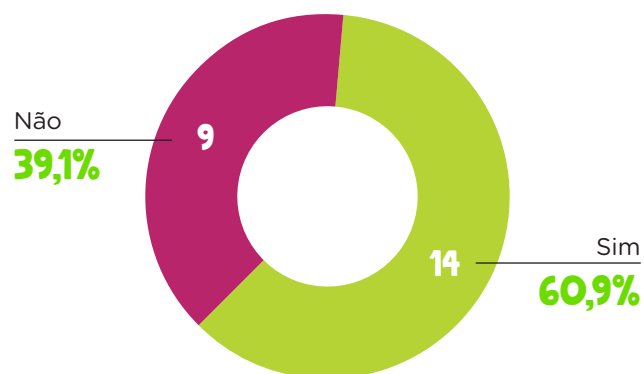
Gráfico 06: Resumo da comunicação

Se olharmos o desmembramento por atividades, vemos que há um equilíbrio entre as formas de comunicar-se, sendo o menos comum hospedar pesquisas ou publicações de terceiros.

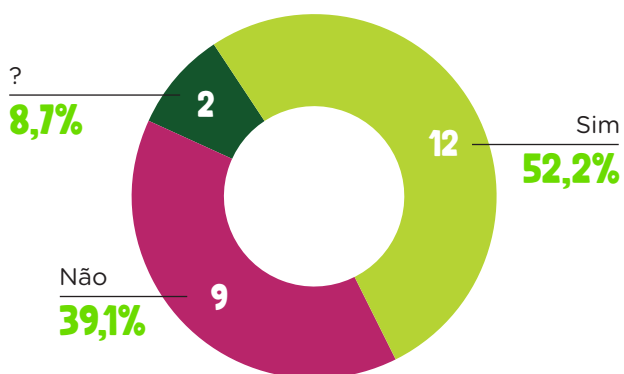
HOSPEDA PESQUISAS, ARTIGOS, PUBLICAÇÕES



COMUNICA POR MEIO DE NOTÍCIAS



PROMOVE EVENTOS PARA COMUNICAR TEMA



FAZ PUBLICAÇÕES

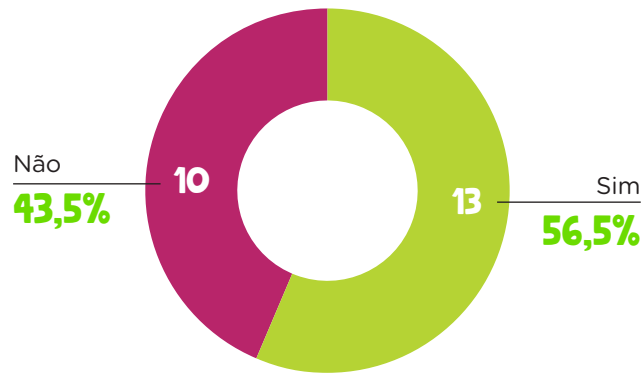


Gráfico 07: Desmembramento por atividade

A **Tabela 4** traz o detalhamento das atuações de cada iniciativa relacionada à Comunicação. As células em verde destacam as atividades principais desenvolvidas pelos observatórios ativos e as em azul claro as de observatórios inativos (sendo que alguns possuem mais de uma atividade principal). Pode-se dizer que tais células compõem o core de atuação da iniciativa listada.

Dos 14 observatórios ativos, portanto, 7 possuem atividades de comunicação como uma de suas atividades principais.

PESQUISA

O eixo de Pesquisa foi identificado quando as iniciativas fazem levantamentos ou pesquisas simples por conta própria e as publica; quando se executa pesquisas avançadas (acadêmicas); quando se escreve artigos acadêmicos a partir dos resultados de suas pesquisas. Aqui não estão consideradas iniciativas que apenas agrupam informações de terceiros em seus domínios.

A diferenciação entre pesquisas simples e avançadas é considerada da seguinte forma; pesquisas simples ou levantamentos não teriam o rigor científico acadêmico (seria o caso dos levantamentos dos estados das calçadas realizado pelo portal Mobilize, levantamento de indicadores para diferentes cidades ou mesmo de sistematizações de dados existentes); pesquisas avançadas tendem a estar associadas a centros acadêmicos e possuem maior rigor científico.

A associação entre a elaboração de artigos acadêmicos relacionados às pesquisas complexas aparece em todos os casos levantados e pode ser levada como um bom indicador sobre o diferencial entre ambas.

De forma geral, a grande maioria das iniciativas (19) faz algum tipo de pesquisa. Ao olhar o desmembramento dos eixos, identifica-se que o número é alto pois muitas (15) fazem algum tipo de levantamento ou pesquisa simples própria, normalmente para embasar alguma ação de advocacy ou campanha. Quando olhamos o número de observatórios que têm a característica de fazer pesquisa avançada e escrever artigos, o número é menor (6).

PESQUISA T- RESUMO

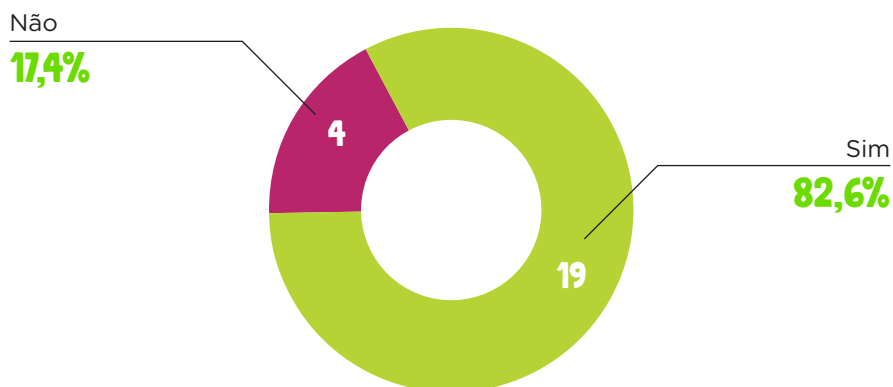
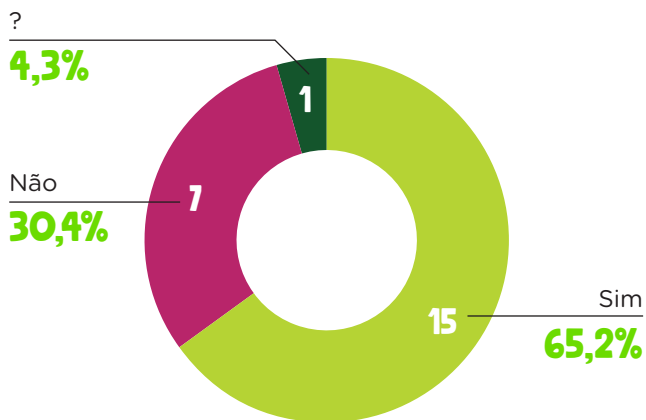
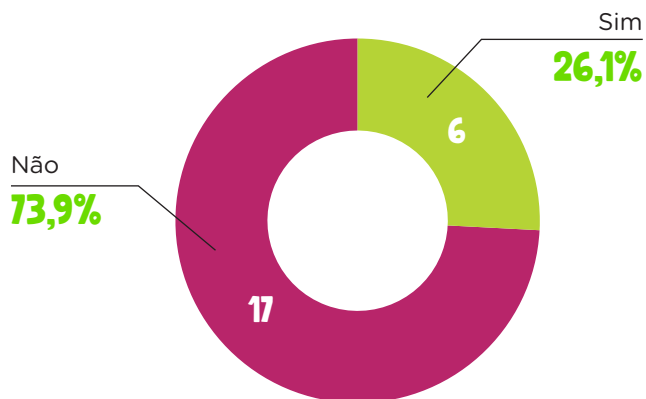


Gráfico 08: Resumo pesquisa

PESQUISA SIMPLES/LEVANTAMENTOS



FAZ PESQUISA AVANÇADA (ACADÊMICA)



ESCREVE ARTIGOS ACADÊMICOS

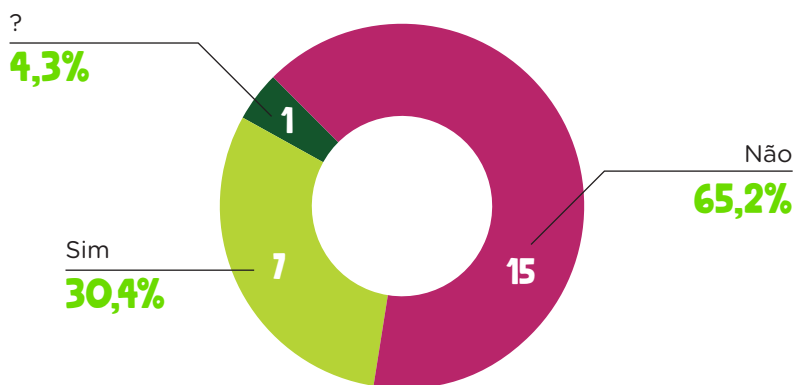


Gráfico 07: Desmembramento por atividade

A **Tabela 5** traz o detalhamento das atuações de cada iniciativa relacionada à Pesquisa. As células em verde destacam as atividades principais desenvolvidas pelos observatórios ativos e as em azul claro as de observatórios inativos (sendo que alguns possuem mais de uma atividade principal). Pode-se dizer que tais células compõem o core de atuação da iniciativa listada.

Dos 14 observatórios ativos, portanto, 8 possuem atividades de pesquisa como uma de suas atividades principais.

USO DE INDICADORES E RELAÇÃO AO PODER PÚBLICO

O eixo de Uso de indicadores e relação com o Poder Público identifica se a iniciativa trabalha especificamente com indicadores, como tais indicadores foram definidos e se faz colaboração técnica com o Poder Público. Iniciativas que fazer levantamentos de indicadores apareceram no eixo “Pesquisa”, mas como esta é uma especificidade importante em observatórios, cabe isolá-la aqui para ter uma visão melhor sobre ela.

A colaboração técnica não precisa estar vinculada ao uso de indicadores. É o caso do Centro de Estudos da Metrópole, que não necessariamente cria ou acompanha indicadores, mas cujas pesquisas podem servir como suporte a políticas públicas.

A maioria dos observatórios (12) cria ou acompanha indicadores e boa parte deles (9) possui algum tipo de colaboração com o Poder Público - para este caso, os dois observatórios que são o próprio Poder Público (ObservaSampa e Observatório de Mobilidade Urbana de BH) aparecem como N/A (não se aplica).

CRIA/ACOMPANHA INDICADORES

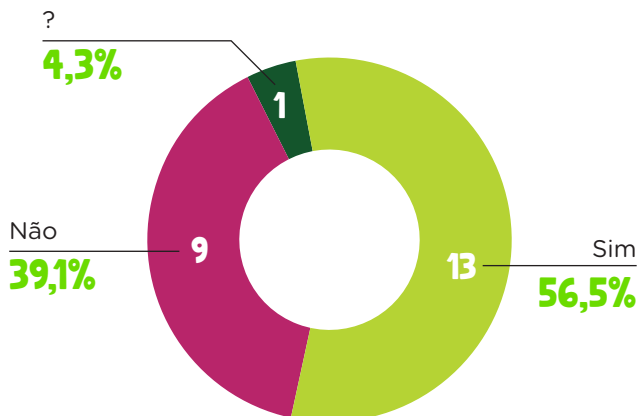
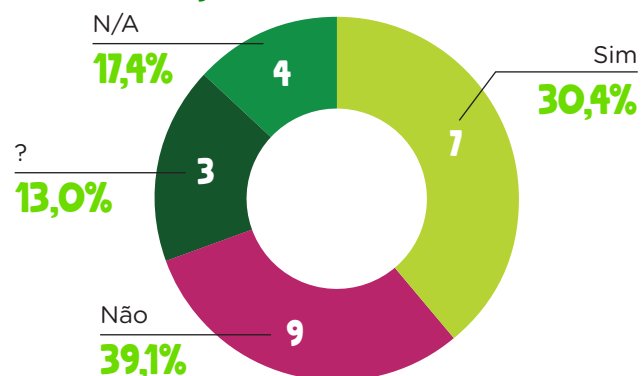


Gráfico 10: Desmembramento Indicadores

COLABORAÇÃO COM PODER PÚBLICO



A **Tabela 6** traz o detalhamento das atuações de cada iniciativa relacionada ao **Uso de indicadores e relação com o Poder Público**. As células em verde destacam as atividades principais desenvolvidas pelos observatórios ativos e as em azul claro as de observatórios inativos (sendo que alguns possuem mais de uma atividade principal). Pode-se dizer que tais células compõem o core de atuação da iniciativa listada.

Dos 14 observatórios ativos, portanto, 6 possuem atividades relacionadas ao acompanhamento/criação de indicadores e outros 6 (não necessariamente os mesmos) possuem a colaboração técnica com o Poder Público como uma de suas atividades principais.

MOBILIZAÇÃO E ADVOCACY

O eixo de **Mobilização e Advocacy** identifica se a iniciativa busca aglomerar simpatizantes de modo a agir em prol da causa trabalhada pela iniciativa (normalmente de modo temporário) ou defendê-la junto ao Poder Público.

Devido ao escopo de atuação dos observatórios, quase a totalidade do advocacy realizado é feito junto ao corpo técnico dos órgãos de Estado.

MOBILIZAÇÃO/ADVOCACY - RESUMO

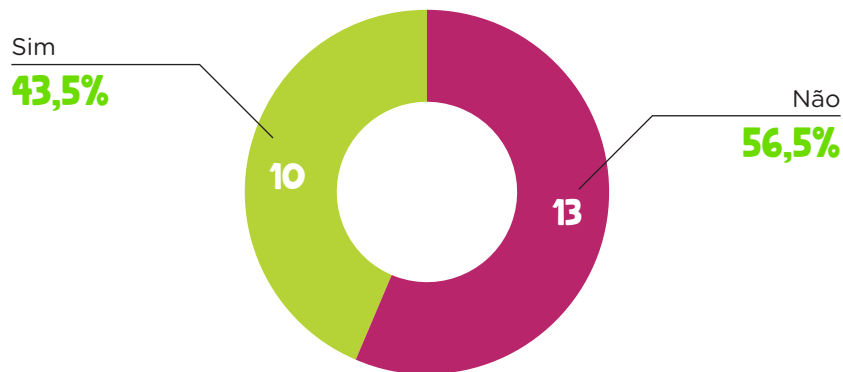
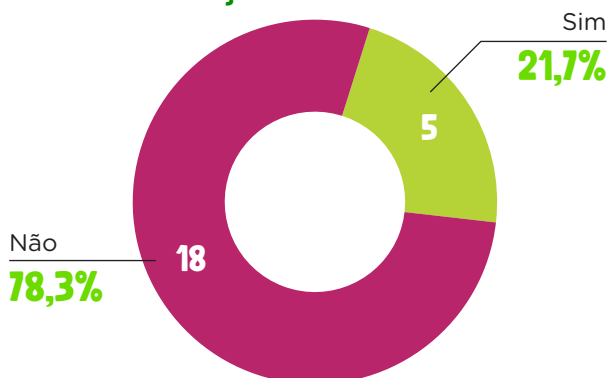


Gráfico 11: Mobilização e Advocacy

FAZ MOBILIZAÇÃO



FAZ ADVOCACY

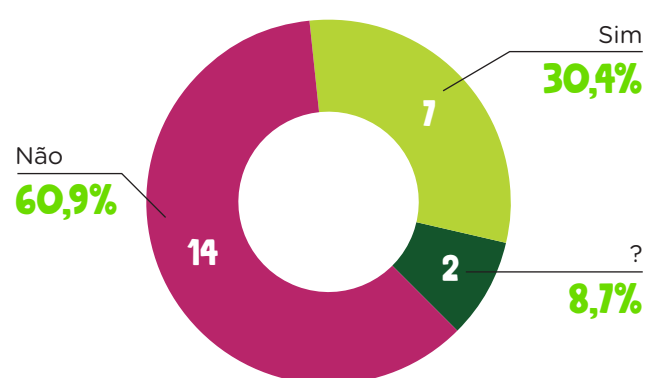


Gráfico 12: Decomposição Iniciativas por Mobilização e Advocacy

Dos 14 observatórios ativos, nenhum possui mobilização como atividade principal e apenas 3 têm o advocacy como uma de suas atividades principais.

É interessante notar ainda que das 3 iniciativas que têm o advocacy como core, duas são

compostas pelo Poder Público em conjunto com a sociedade civil (Observatório da Mobilidade Urbana de BH e Observatório do Recife), o que dá origem a vários dilemas e conflitos internos. Sobre este ponto, vale resgatar os trechos das entrevistas onde este tema é abordado:



Promovemos debates temáticos entre o Poder Público, a sociedade civil e a academia. Nos últimos anos, quase todos foram sobre mobilidade. A Assembleia do Observatório do Recife vem para essa reunião e o tema é aberto para debate, já que dessas reuniões saem encaminhamentos. Se o Poder Público desmarcar, remarcamos para outro dia. Os debates têm funcionado, mas a pessoa técnica que fazia essa mediação pediu para sair do trabalho porque internamente avaliavam que ela estava levando os técnicos para a fogueira. Então tem vezes que é difícil, há resistência grande por parte da Prefeitura. O normal é fazer um follow up para fazer um plano de trabalho, mas para alguns desses debates não conseguíamos fazer porque os técnicos se sentiam ameaçados.



Trecho da entrevista com o Observatório do Recife



O desejo inicial é que fosse também um espaço de advocacy - em vários sentidos: de receber a incidência, como porta de entrada para receber o advocacy desses observadores. Mas foi também e ainda é um espaço de advocacy para dentro do poder público - o observatório tirar posicionamentos e a prefeitura fazer parte faz disso é uma contradição em si. Em um dado momento, queria-se que os textos de posicionamento saíssem de cada reunião e fossem enviados para os secretários. Era um advocacy interno também. Qual o grande problema disso? Isso funcionou no momento que a prefeitura e BHTrans entenderam e defendiam que o observatório e, em algum grau, o Conselho eram as válvulas de escape que concentravam as disputas. Na gestão atual, já enxergo um medo grande. O prefeito e o secretário não dão muita bola, o presidente da BHTrans não vai na reunião. Então há um certo esvaziamento. Não sai nada de lá. Na última reunião tinham 4 diretores técnicos da BHTrans ouvindo, mas foi conduzida de um jeito para ouvir o mínimo possível as pessoas. Então sim, de forma bagunçada e pouco estruturada é um espaço de incidência - é ocupado e entendido dessa forma, apesar de não ser o espaço principal dele.



Trecho da entrevista com a Rede Nossa BH, sobre o Observatório da Mobilidade Urbana de BH



Uma circunstância similar foi enfrentada pelo Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC. Por possuir convênio com o Estado, a iniciativa se sente um pouco “chapa branca”. Mas durante uma troca de governos, recentemente, para não perder o trabalho que vem sendo desenvolvido há alguns anos tiveram de se posicionar nos jornais locais para ganhar a atenção e, com ela, reativar o trabalho que perigava ser suspenso.

A **Tabela 7** traz o detalhamento das atuações de cada iniciativa relacionada à **Mobilização e Advocacy**. As células em verde destacam as atividades principais desenvolvidas pelos observatórios ativos e as em azul claro as de observatórios inativos (sendo que alguns possuem mais de uma atividade principal). Pode-se dizer que tais células compõem o core de atuação da iniciativa listada.

DADOS BRUTOS E VISUALIZAÇÃO

O eixo de Dados brutos e Visualização busca mapear como (e se) a iniciativa com a publicação de dados brutos e se possui alguma plataforma de visualização de dados, por mais simples que seja.

No caso da publicação de dados brutos, há uma diferenciação entre os dados brutos originários - que costumam ser as grandes tabelas que dão origem aos indicadores - e os dados dos próprios indicadores - já processados em pequenas tabelas. Vemos que quem se preocupa mais em fornecer os dados brutos originários é quem detém ou é fonte dos dados (Poder Público ou Academia) e, ao mesmo tempo, compõe um observatório.

Isso parece fazer com que dar acesso a tais fontes seja uma forma de transparência e/ou legitimação dentro da iniciativa/observatório.

Nota-se que embora metade (12) dos observatórios não possua uma plataforma de visualização de dados, quase todos tentam compensar esta carência publicando os gráficos e dados em formato PDF ou em HTML simples, evidenciando a importância que a apresentação de gráficos tem para este público.

DADOS BRUTOS E VISUALIZAÇÃO - RESUMO

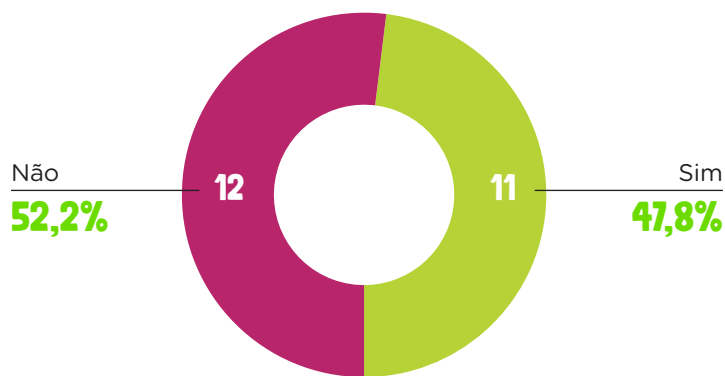
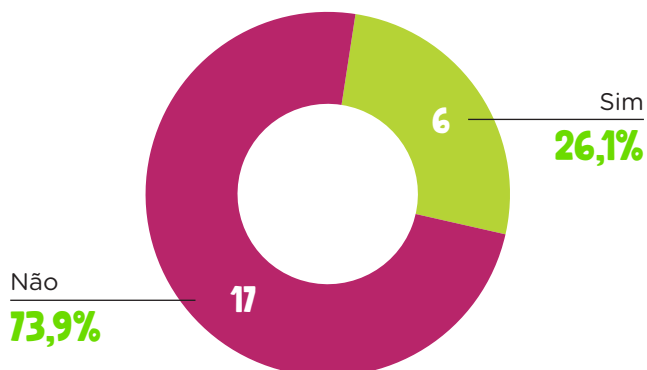
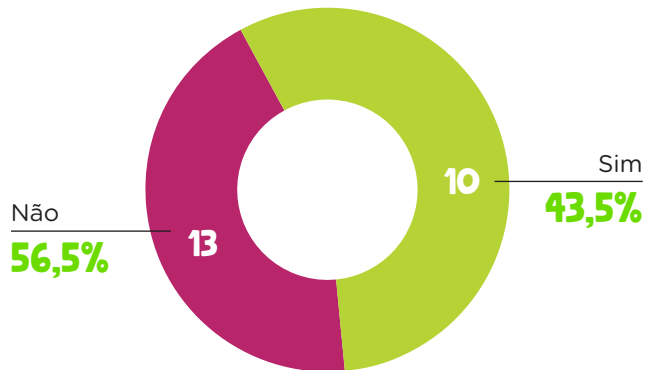


Gráfico 13: Publicação de Dados

PUBLICA DADOS BRUTOS (FONTE)



PUBLICA DADOS QUE COMPÕEM INDICADORES



PLATAFORMA DE VISUALIZAÇÃO DE DADOS

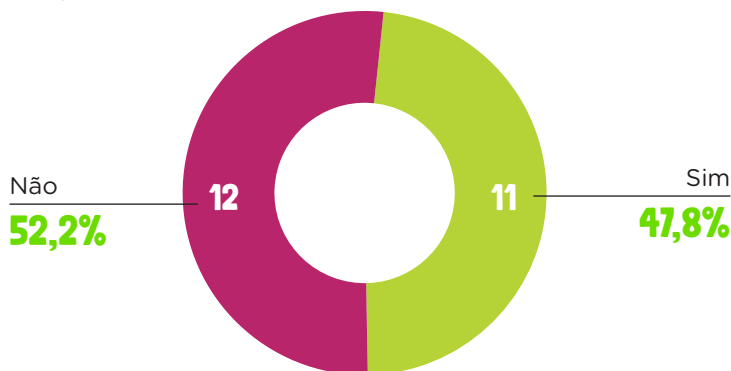


Gráfico 14: Decomposição da Publicação de Dados

A **Tabela 8** traz o detalhamento das atuações de cada iniciativa relacionada a Dados brutos e Visualização. As células em verde destacam as atividades principais desenvolvidas pelos observatórios ativos e as em azul claro as de observatórios inativos (sendo que alguns possuem mais de uma atividade principal). Pode-se dizer que tais células compõem o core de atuação da iniciativa listada.

Dos 14 observatórios ativos, nenhum possui a política de publicar os dados brutos fonte dos indicadores como preocupação central - isso porque tais dados costumam ser melhor referenciados por suas fontes originais, tais como IBGE, SUS, dentre outras. Já a publicação dos dados que compõem os indicadores e a preocupação em criar uma plataforma de visualização é tida como atividade principal para 5 das iniciativas em atividade.

ESTRUTURA

O eixo de **Estrutura** busca entender qual a estrutura necessária para manter as iniciativas funcionando - seja em termos de **equipe dedicada**, seja em termos de **horizonte de financiamento**.

Excetuando-se as iniciativas que estão desativadas (10) e que, portanto, não possuem equipe, vemos que a maioria dos observatórios

possui equipe enxuta, de uma ou duas pessoas (4) ou de até 5 pessoas (5). Iniciativas que mantêm equipes acima de 6 pessoas (5) são os projetos de pesquisa avançada bancados pela Fapesp/Fapesc (Área de Transferência de Tecnologia do Centro de Estudos da Metrópole e Observatório da Mobilidade Urbana UFSC), o MIT Senseable Lab e os grandes observatórios (Ministério das Cidades e CAF).

NÚMERO DE PESSOAS DEDICADAS

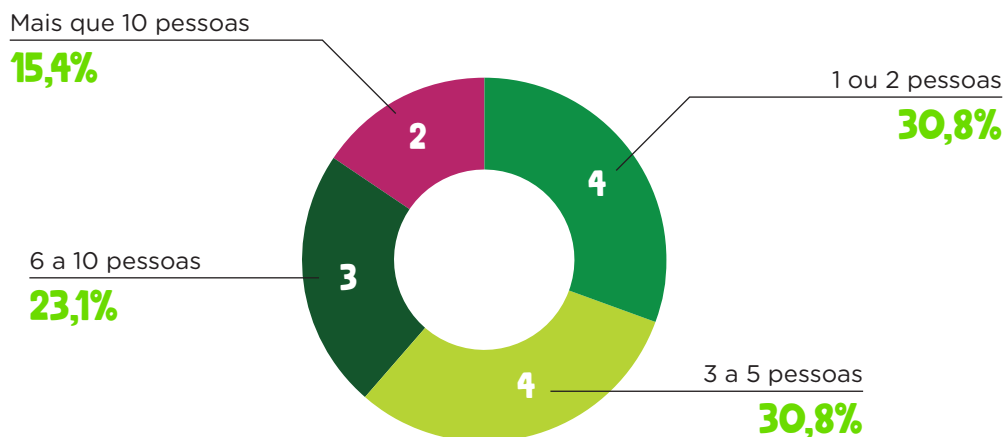


Gráfico 15: Equipe Dedicada

Com relação ao horizonte financeiro, os observatórios que são do Poder Público (ObservaSampa, Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte e Ministério das Cidades), de banco (CAF) e os centros de pesquisa avançada (Área de Transferência de Tecnologia do Centro de Estudos da Metrópole, Observatório da Mobilidade Urbana UFSC e MIT Senseable Lab) possuem financiamento de médio prazo. Fora desse perfil, o mais comum é encontrar iniciativas com financiamento de curto prazo, dependentes de projetos de 1-2 anos.

HORIZONTE DE RECURSOS FINANCEIROS

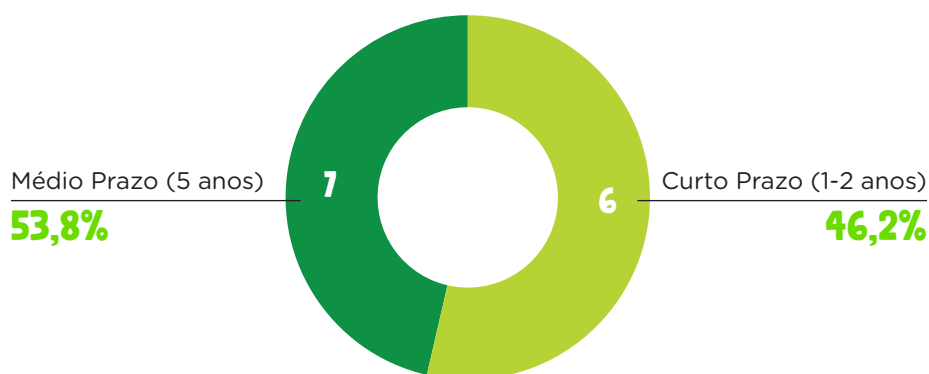


Gráfico 16: Prazo Recursos Financeiros

Finalmente, boa parte dos observatórios implantados (7) já atua em rede, por mais que o tamanho dessa rede possa variar. Outros parecem bastar-se por si mesmos (1-5).

ATUAÇÃO EM REDE

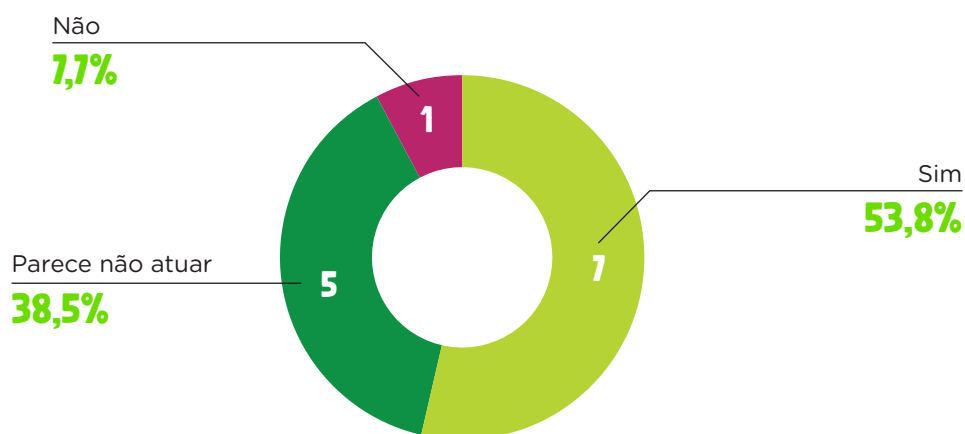


Gráfico 17: Atuação em Rede

A **Tabela 9** traz o detalhamento da estrutura de cada iniciativa, relacionada à Equipe fixa que mantém o observatório, estrutura (hierárquica ou não) dentro da qual tal equipe está inserida, recursos financeiros existentes (quando há) e rede de relacionamento.



REAÇÕES INICIAIS À PROPOSTA DE UM OBSERVATÓRIO NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Como parte das entrevistas, uma das perguntas buscava captar a reação inicial à proposta, ainda que abstrata, de criação de um Observatório Nacional de Mobilidade Urbana. Abaixo, seguem os registros coletados por iniciativa, com a essência das ideias contidas do depoimento em destaque.

OBSERVASAMPA

Um observatório nacional **fortaleceria essa parte de ter os dados nacionais**. Fortaleceria cada vez mais entender esse universo de dados abertos. Mas sempre que trabalhei com o universo Brasil, são pontos de vista muito diferentes - trabalhar com grandes cidades e áreas metropolitanas pode ser uma saída. No Brasil, a realidade das cidades pode ser completamente outra: pode não ter transporte coletivo, por exemplo. Vejo a ideia com curiosidade, pois é um desafio pensar essa realidade tão complexa. O que é mobilidade em Belém, com igarapés, barcos? Interessa pegar indicadores disso? Porém, para as megalópoles há indicadores importantes que precisamos olhar, e que esses recortes sejam claros do que seria falado no observatório. Que parâmetros temos para dizer se o que está acontecendo aqui é muito ou é pouco? Um observatório assim **seria útil para comparar**. A questão da análise está implícita ao pensar em um observatório - a gente aqui ainda quer ampliar, queremos fazer mais, como disponibilizar dados e informações.

OBSERVATÓRIO DO RECIFE

Como ideia, é incrível. Precisaria ver, em paralelo, como criar a rede pois manter a rede na base só de voluntários não seria viável. Precisa ter pelo menos uma estrutura animadora dessas unidades - uma parte da rede que consegue ser financiada e anime os outros pontos, outras cidades. Sem alguém fazendo essa animação, puxando, ficamos muito voltados para os nossos projetos apenas. Ter alguém fazendo o papel de secretariado, de fazer encaminhamentos e cobrar esses encaminhamentos. **Se houvesse duas pessoas - secretariado e alguém de comunicação/imprensa - seria o Santo Graal**, pois conseguiriam pegar o material produzido e vender para a imprensa, fazê-lo ir para a rua. As organizações poderiam ter algo alinhado em âmbito nacional para suas atuações - hoje falta isso. Podemos contribuir sendo fonte de dados locais - com isso vocês podem contar 100%. Fazer produtos também, reuniões periódicas, mas outras formas de atuação precisaríamos conversar.

CENTRO DE ESTUDOS DA METRÓPOLE (ÁREA DE TRANSFERÊNCIA DE TECNOLOGIA)

Acho a ideia super interessante. Institucionalmente teríamos que conversar com a diretoria do CEM para entender o que podemos fazer junto, em colaboração, e o que o CEM faria em separado. Não dependeria

também tanto de mim, mas da minha parte super interessante e fazer esse negócio virar. Pessoalmente, prefiro fazer junto para não duplicar esforços - acho perfeitamente possível **identificar competências complementares e trabalhar junto**, porque o IPEA está fazendo, o ITDP está fazendo. No CEM, não estamos falando em um observatório e o tema mobilidade é bem pequeno perto do todo. Então, acho que é interessante e podemos colaborar com o desenvolvimento.

COMO ANDA

O próximo passo natural do projeto Como Anda seria fazer uma plataforma de projetos para **reunir experiências de ações mais práticas** dos grupos mapeados. Estou um pouco frustrada de não poder avançar nessa questão, acho que isso não vai rolar. Então fico super curiosa para saber o que poderia ser esse observatório.

IPEA - PROJETO ACESSO A OPORTUNIDADES

Por um lado, acho excelente. Não acompanho o trabalho do Greenpeace de perto, mas é ótimo que estejam entrando na agenda de mobilidade urbana. Só penso que existem vários centros de estudo no Brasil e ainda não consigo ver se há uma forma de fazer uma coordenação disso tudo. **Existe uma riqueza de diferentes times fazendo diferentes análises, mas ter uma comunicação franca e aberta desses diferentes grupos ia ser super interessante.** O GP poderia ter um papel importante nisso. Para nosso projeto, só vejo impacto positivo, pois nossos resultados vão ser abertos e podem ser usados pelo observatório.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL (EX-MINISTÉRIO DAS CIDADES)

Vemos com bons olhos. Nenhum problema em haver novas iniciativas, pois a sociedade civil tem muito a contribuir. Principalmente se tiver novos dados ou análises diferenciadas, que não conseguimos fazer aqui. **Dar um**

novo olhar seria sensacional. Trabalhar com outras informações, **aprofundar análises** que a gente não tem braços para fazer, fazer comparativos internacionais sobre nosso padrão de desenvolvimento urbano... E podemos trabalhar juntos. Eventualmente, pode até ser uma fonte de informações para a gente. Conhecemos algumas iniciativas, a mais próxima é o Mobilidados. Mas **não conversamos com outros observatórios.**

Acho que isso acontece muito pela demora do poder público em viabilizar essas plataformas. A gente é mais lento, então outras entidades conseguem ir mais rápido.

MOBILIDADOS (ITDP)

Acho fundamental a ideia de um observatório. Como já estamos fazendo muitas coisas, **ter outra organização puxando essa coalizão** é ótimo. Sei que nem todo mundo tem a visão tão colaborativa quanto a gente gostaria. Às vezes tem problema de autoria. Então acho ótimo, a gente precisa agregar mais gente. O único ponto de atenção nessas milhões de redes que estão sendo criadas é se o GP vai puxar isso com outras organizações, **pensar em quem seria o núcleo duro**, pois estou cético de coalizões muito amplas. Há muita discussão e pouca capacidade de puxar para um resultado concreto. Seria interessante **pensar quem discutiria e quem de fato vai botar a mão na massa**, que são duas atividades bem diferentes.

MOBILIZE - MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

A ideia de criar um observatório é um dos nossos sonhos. Estávamos discutindo esses dias com professores universitários amigos justamente essa perspectiva, de criar um observatório que nos desse condições de entender o que está acontecendo em cada cidade, se existe uma relação com um Plano de Mobilidade Urbana. Uma das grandes fragilidades das nossas políticas públicas é a falta de informação: não se sabe qual é a demanda, qual o impacto que uma determinada linha de metrô/trem/VLT vai ter. Falta um pouco essa capacidade de entender a mobilidade como um instrumento de estímulo à ocupação de espaço, que os recursos de

mobilidade transformam os espaços urbanos. Um observatório **nos permitiria entender pequenas experiências feitas em cada cidade, se tais experiências poderiam ser replicadas** em outras. Entender quanto custa implantar (por exemplo, 1km de ciclovia, 1km de calçada), porque cada lugar tem uma especificidade. Entender que tipo de projeto seria mais adequado para cada tipo de cidade. Hoje nos baseamos muito em experiências de fora e isso não necessariamente tem a ver com o que vivemos aqui. Enquanto jornalista, seria um sonho poder recorrer a um lugar para entender quantas cidades já têm PlanMobs, se esses planos realmente orientaram projetos de mobilidade nessas cidades. Acho que seria excelente. Vamos querer estar juntos.

OBSERVATÓRIO DA BICICLETA (UCB - PROJETO)

O que estamos desenhando é que este observatório seja mais ou menos como um hub sobre dados e pesquisas que envolvam bicicleta. Não é a intenção criar nada que já não exista ou competir com algo que já existe. (...) **A UCB não vai querer ser uma aba de um observatório maior. Os problemas de ciclistas, pedestres e quem usa transporte públicos possuem suas especificidades dentro da mobilidade urbana.** Embora a gente compreenda que o tema seja amplo e que devemos incorporar, também é importante ter alguém cavando informação e atuando com relação à bicicleta.

OBSERVATÓRIO DA BICICLETA (UFRJ/LABMOB - PROJETO)

Sinceramente, não sei o que esperar de uma iniciativa de um observatório nacional de mobilidade. Todo pacote tem os seus prós e contras. **O Brasil tem uma escala continental e falar de mobilidade nele, são modais diversos, questões muito diversas.** Não consigo ter uma expectativa porque não dá para visualizar ainda o que seria.

Seria preciso refinar bem a narrativa e definir bem qual seria o escopo, porque é um tema universal e isso pode ser infinito. **A amplitude dele pode ser prejudicial para o que vocês estão desenvolvendo.** Acho que mais do que uma expectativa, é um conselho.

OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA UFSC

No mínimo, vai fazer bem para a autoestima para cada um dos observatórios locais uma perspectiva de atuar em rede. Mas não só isso, **começa a possibilitar a troca e uma frente a mais para fazer enfrentamento,** mais uma pedra nessa gestão desastrosa do Bolsonaro. Então sim, é bacana. É preciso garantir a pluralidade - não creio que seria uma coisa muito homogênea. Nós estamos mais com peso na execução de projetos, outros atores podem **trabalhar mais na parte da crítica.** É uma preocupação minha ter esse nome (de "observatório") e ao mesmo tempo estar tão próximo ao governo, me preocupa um pouco a nossa cara hoje meio chapa branca.

OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE URBANA PARA A AMÉRICA LATINA (CAF)

Me parece algo super valioso e interessante. Claro, se você não está dentro do processo não sabe que existem essas bases. Me parece uma coisa boníssima. Trabalhar com o governo, conseguir dados, às vezes é muito complicado. Pode demorar 5-6 meses. Mas a existência dos observatórios me encanta. **E poder visualizar os dados seria incrível para difundi-los,** tornar a informação acessível.



PRINCIPAIS POTENCIALIDADES A SEREM DESENVOLVIDAS

ATUAÇÃO EM REDE

Quando observamos as iniciativas ativas, vemos que há grande potencial para a atuação em rede. Quase a metade não atua ou parece não atuar em rede, enquanto as que o fazem possuem redes específicas, que parecem não conversar com as demais. Um modo de endereçar esta lacuna poderia estar na própria forma de constituir o Observatório Nacional de Mobilidade proposto.

Dentro das diferentes formas pelas quais as iniciativas se estruturam, chama a atenção o Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsBH e o Observatório do Recife - ODR. Ambos são compostos pelos quatro setores da sociedade (academia, iniciativa privada, poder público e sociedade civil) e possuem âmbitos colegiados de decisão.

Este é um formato que pode ser interessante para um Observatório Nacional de Mobilidade, pois possibilita considerar uma divisão entre uma instância de decisão, composta por múltiplos atores, e uma instância híbrida de execução - 'híbrida' pois poderia ter parte das tarefas a serem executadas centralizadas (comunicação, articulação, secretaria executiva) e parte repassada a outras iniciativas. Isso permitiria fomentar o ecossistema existente para que atinja seu máximo potencial.

Uma instância colegiada de decisão contribuiria para aproximar as diferentes iniciativas, ao mesmo tempo que as incluiria. Ajudaria a elencar temas a serem trabalhados, metas e perspectivas de médio prazo. Contribuiria para a criação de uma rede e uma articulação nacionais. Poderia entender as diferentes capacidades de forma a combiná-las para o momento de execução.

COMUNICAÇÃO VOLTADA PARA MOBILIZAÇÃO

Várias iniciativas mapeadas trouxeram relatos de que agir em comunicação é uma deficiência dentro de suas atividades. Muitas possuem canais de notícias, mas poucas têm a comunicação como pilar de atuação.

Some-se a isso o indicativo de que as iniciativas conversam pouco entre si, fazendo com que esta área seja uma deficiência que a proposta do observatório nacional possa endereçar. Algumas formas de atuar são bastante ligadas à proposta de cada observatório – exemplos seriam a publicação de dados brutos, ou a criação de artigos científicos. Porém, a comunicação tende a permear todas.

Outro indicativo é que poucas das iniciativas fazem um advocacy não voltado ao corpo técnico e muito poucas fazem mobilização. Há potencial para a criação de narrativas e/ou campanhas que alinhem as atuações de diferentes observatórios, a partir de um planejamento de médio prazo que defina quais temas seriam prioritários e quando seriam abordados.

Aqui, vale uma observação trazida pela União de Ciclistas do Brasil de que a mobilidade ativa e o transporte público possuem suas características próprias dentro do tema amplo ‘mobilidade urbana’. Manter-se fiel ao espírito da Política Nacional de Mobilidade Urbana contemplaria essa questão, ainda que o escopo do observatório abrigue diferentes políticas nacionais e regionais.

DAR MAIS AMPLITUDE À DIFUSÃO E EVITAR SOBREPOSIÇÃO DE INDICADORES

O trabalho de indicadores é profundo e extenso. Diversas iniciativas enveredaram pela linha de mapear, definir e mesmo criá-los. Todas trazem um histórico de que se trata de um esforço que por si só demanda muitos recursos - temporais, financeiros, de equipe. Mantê-los atualizados é um segundo esforço, igualmente importante e praticamente tão trabalhoso quanto o primeiro.

DO QUE PUDEMOS VER A PARTIR DOS EXEMPLOS:

- O ciclo de atualização dos indicadores pode chegar a de 5 anos, dos quais pelo menos 2 são de mapear os índices e revisá-los para a publicação (é o caso da CAF, por exemplo);
- Em observatórios municipais (ObservaSampa, ObsBH, ODR), ainda que os indicadores sejam definidos, diferentes gestões podem impactar diretamente em seu propósito de existir. Isso indica que pelo menos parte do trabalho pode mudar conforme mudam as pessoas eleitas para o Executivo;
- Tem sido difícil para iniciativas da sociedade civil enveredar por este caminho, possivelmente devido ao volume de trabalho que implica.



ALGUNS CAMINHOS QUE PODEM SER SEGUIDOS:

- Internacionalmente, os indicadores definidos pela CAF podem ser adotados de forma a comparar cidades e regiões metropolitanas latinoamericanas. Ao mesmo tempo, é preciso buscar entender se os indicadores levantados pelo banco não estão se sobrepondo aos levantados nacionalmente pelo Ministério do Desenvolvimento Regional (antigo Ministério das Cidades) e/ou pelas cidades (caso do ObservaSampa, por exemplo);
- Nacionalmente, os indicadores definidos pelo Ministério do Desenvolvimento Regional com o apoio de diferentes entidades podem ser usados de forma a comparar cidades e regiões metropolitanas brasileiras;
- Deve-se aprender com as experiências do ObservaSampa e ObsBH de tentar aproximar indicadores de algo que ultrapasse gestões. O caminho do Ministério do Desenvolvimento Regional de colá-los à Política Nacional de Mobilidade Urbana é muito interessante. Aproximá-los dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) também pode ser interessante devido à universalidade de uso assim como para a mitigar a possibilidade mudanças ao longo de diferentes gestões públicas

Com isso, o observatório proposto pode ter como uma das linhas de ação incidir nesses âmbitos já existentes - seja para ajudar a definir indicadores, seja para defendê-los ou questioná-los. Porém, o papel de criar indicadores e levantar dados para compô-los parece já ocupado por iniciativas diversas e de forma competente.



CONCLUSÃO E PROPOSTA

Realizado levantamento proposto e identificadas as potencialidades, podemos então retomar algumas das considerações iniciais. Tendo em vista que, conforme descrito anteriormente, “ações de monitoramento das políticas de mobilidade urbana, aquisição e produção de base de dados, vem surgindo para responder aos desafios que municípios de médio e grande porte têm enfrentado com a aplicação de planos de mobilidade urbana e com planos diretores.” E que, como identificado no levantamento, tal monitoramento “vem sendo feito por diferentes atores – governos, institutos, sociedade civil organizada e academia – com atuações variadas, tanto na finalidade da ferramenta desenvolvida quanto no propósito e na qualidade da aquisição e tratamento dos dados.”

Ainda, reforçando que o objetivo do levantamento realizado neste trabalho foi o de “mapear e conversar com representantes de observatórios de mobilidade urbana existentes no território nacional, observatórios citados como referência no âmbito internacional e iniciativas que não se identificam nominalmente como tal, mas cuja atuação - ou parte de suas ações - se aproxima das praticadas em observatórios de mobilidade urbana.”

Devemos então retornar às perguntas que foram norteadoras da proposta e execução desse projeto e começar a respondê-las.

- Seria, então, possível pensarmos na criação de um ambiente único que sirva como base para a tomada de decisões estratégicas sobre mobilidade urbana, diminuindo seus impactos negativos na vida das pessoas e sobre o meio ambiente?

De forma concreta, esses ambientes já existem; como foi identificado e comentado no levantamento. Porém, chegamos à conclusão de que tal ambiente pode ser criado. A grande consideração a ser feita é a de ser necessário criar um ambiente onde as iniciativas já existentes possam atuar como colaboradoras. Ou melhor dito, a criação de um espaço único deve levar em conta uma atuação similar a de um “Hub de Mobilidade”. Lugar onde o compartilhamento e a troca de conhecimento sejam facilitados, mas que também sirva para suprir as necessidades de comunicação e advocacy que algumas iniciativas não tem.

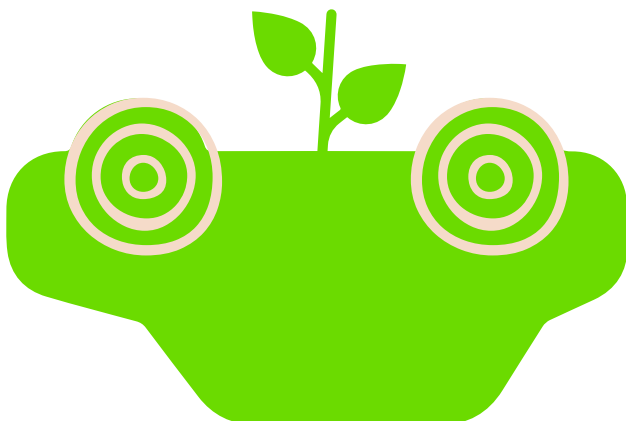
- Essa é uma ação possível diante do atual cenário político e das organizações?

Entendemos que dada a situação atual do país, com grandes cortes de orçamento nas esferas públicas e uma diminuição nos orçamentos das organizações, a parte financeira de tal empreendimento é o maior gargalo. Contudo, uma plataforma independente e com gestão executiva separada das organizações pode ser um caminho a ser seguido. Em especial ao observar que muitas das plataformas existentes tem, ou tiveram, uma vida curta (com menos de 5 anos). Desta forma, uma equipe de dedicação exclusiva à plataforma proposta, com um planejamento de médio e longo prazo e orçamento que comporte um trabalho estruturado deve ser considerado.

Sendo assim, uma plataforma que atue como uma espécie de “Hub de Mobilidade” inserida dentro da atual constelação de iniciativas existentes tem o potencial de trazer um grande avanço para a pauta de mobilidade, mas também para pautas de meio ambiente, gestão urbana e direito à cidade. É imprescindível que tal projeto inicie com uma discussão ampla entre as organizações e iniciativas levantadas neste trabalho, para que juntas moldem uma proposta definitiva. Para tanto, já é possível vislumbrar um conselho gestor dessa iniciativa com cadeiras ocupadas por academia, ministério e organizações da sociedade civil.

Os trabalhos iniciais como formato da ferramenta, tipo de narrativa, editorial de comunicação e gestão de dados devem ser detalhados entre as organizações interessadas em dar seguimento; uma vez que a ampla discussão entre os diferentes atores envolvidos poderá garantir o sucesso de tal iniciativa. Ainda, por ser imprescindível um planejamento de médio e longo prazo, as organizações com interesse em financiar essa possível plataforma devem estar cientes e preparadas para garantir a estabilidade financeira da mesma.

Como proposta então, o Greenpeace Brasil entende que a criação deste “Hub de Mobilidade” deva seguir os seguintes passos:



1.

RETOMAR AS DISCUSSÕES COM AS ENTIDADES LEVANTADAS NESTE TRABALHO COM O PROPÓSITO DE CRIAÇÃO DO HUB;

2.

IDENTIFICAR POTENCIAIS FINANCIAMENTOS E NOVOS ATORES QUE NÃO ESTÃO AQUI PRESENTES;

3.

CRIAR UM CRONOGRAMA REALISTA PARA A ELABORAÇÃO DE PROPOSTA PARA FINANCIAMENTO;

4.

ELABORAR UMA PROPOSTA ROBUSTA DE PLATAFORMA, CONSIDERANDO GESTÃO EXECUTIVA, COMUNICAÇÃO E GESTÃO DE DADOS;

5.

CRIAR O COMITÊ GESTOR, COM O MÁXIMO DE 5 CADEIRAS;

6.

IDENTIFICAR AS PRIMEIRAS PESSOAS A SEREM CONTRATADAS PARA A GESTÃO EXECUTIVA.

Reforçamos a necessidade desta plataforma ser pensada com uma vida de, pelo menos, 10 anos. Tempo suficiente para consolidar-se como fonte de notícias e dados e como atuante de advocacy dentro da realidade política brasileira.

REFERÊNCIAS

CAF - CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO. Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina. CAF, 2010. Disponível em: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/420>. Acesso em 03/06/2019.

_____. Observatorio de Movilidad Urbana: Informe final 2015-2016. Resumen ejecutivo. CAF, 2016. Disponível em: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/981>. Acesso em 03/06/2019.

ITDP - INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT POLICY. Indicators for Sustainable Mobility. ITDP, 2019. Disponível em: <https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2019/01/Indicators-for-Sustainable-Mobility.pdf>. Acesso em 28/05/2019.

ITDP - INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO; NOSSA BH - MOVIMENTO NOSSA BH; BHTRANS - EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A. 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/wp-content/uploads/2016/05/relatorioBH.pdf>. Acesso em 28/05/2019.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Indicadores para monitoramento e avaliação da efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana - Relatório de atividades e resultados do grupo de trabalho para definição de indicadores para monitoramento e avaliação da efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Brasília: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, 2016. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/ArquivosPDF/relatorio-indicadores-efetividade-pnmu.pdf>. Acesso em 10/07/2019.

_____. Indicadores para monitoramento e avaliação da efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Brasília: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, 2018. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/publicacoes/relatorioindicadores2018.pdf>. Acesso em 10/07/2019.

NOSSA BH - MOVIMENTO NOSSA BH. Relatório de estudo de caso do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Nossa BH, 2017. Disponível em: http://nossabh.org.br/midias/FINAL_Estudo_de_caso_ObsMob-BH.pdf. Acesso em 28/05/2019.

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. Distributive Justice and Transportation Equity: Inequality in Accessibility in Rio De Janeiro. Tese (Doutorado). University of Oxford, p. 271. 2018. Disponível em: <https://ora.ox.ac.uk/objects/uuid:3552ca9f-25c0-4d2f-acdd-0649de911afc>. Acesso em 28/05/2019.

_____. Future accessibility impacts of transport policy scenarios: Equity and sensitivity to travel time thresholds for Bus Rapid Transit expansion in Rio de Janeiro. Artigo, Transport Studies Unit (TSU) - Oxford University; Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Ipea, p. 12. 2018. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692318302047>. Acesso em 28/05/2019.

RIO COMO VAMOS. Indicadores de qualidade da prestação de serviços de mobilidade urbana - Estudo de experiências nacionais e internacionais. Rio de Janeiro: Rio Como Vamos, 2014. Disponível em: http://riocomovamos.org.br/site/wp-content/uploads/2015/07/1._Experiencias_Nacionais_e_Internacionais.pdf. Acesso em 28/05/2019.

ANEXOS

Tabela 1: Listagem de iniciativas pesquisadas, websites e pessoas entrevistadas

NOME	CONTATOS	
	SITE	PESSOAS ENTREVISTADAS
ObservaSampa - Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo	http://observasampa.prefeitura.sp.gov.br/	Marília Roggero Rossella Rossetto
Observatório da Mobilidade Urbana	https://www2.ifal.edu.br/noticias/campus-marechal-leva-ao-cbeu-debates-sobre-mobilidade-urbana-libras-e-patrimonio-historico	Não fizemos entrevista
Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte	https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/participacao-popular/observatorio-mobilidade/	Marcelo Amaral
Observatório do Recife - ODR	http://www.observatoriodorecife.org.br/	Marcelo Negromonte
Observatório da Mobilidade Urbana de Fortaleza - ObMob	http://www2.det.ufc.br/obmob/	(Desativado)
Observatório da Mobilidade Urbana de Pelotas	https://observapel.wordpress.com/	(Desativado)
Observatório da Mobilidade Urbana POA	https://observatoriomobilidade.wordpress.com/	(Desativado)
Observatório de Mobilidade e Saúde	https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=176401	(Desativado)
Observatório de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro - UFRJ	https://moburb.milharal.org/	(Desativado)
Rio Como Vamos	http://riocomovamos.org.br/site/	(Desativado)
ObservaSP / LabCidade	http://www.labcidade.fau.usp.br/	(Desativado para mobilidade)
Observatório da Mobilidade Urbana UFSC	http://observatoriodamobilidadeurbana.ufsc.br/	Werner Kraus
Observatório de Mobilidade Urbana - Universidade Católica do Salvador	http://www.ofca.com.br/fg/OMU/mobilidade.html	(Desativado)
Observatório de Mobilidade Urbana da PUC Minas	http://setcemg2.izap.ws/plus/modulos/noticias/imprimir.php?cdnoticia=2396	(Desativado)
Centro de Estudos da Metrópole (Área de Transferência de Tecnologia)	http://centrodametropole.fflch.usp.br/pt-br	Mariana Giannotti
Como Anda	http://comoanda.org.br/	Gabriela Callejas
IPEA - Projeto Acesso a Oportunidades	https://github.com/ipeaGIT/acesso_oport	Rafael Pereira
MobilIDADOS (ITDP)	https://mobilidados.org.br/	Bernardo Serra
Mobilize - Mobilidade Urbana Sustentável	http://mobilize.org.br/	Marcos de Souza
Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) / Ministério do Desenvolvimento Regional (ex-Ministério das Cidades)	http://cidades.gov.br/mobilidade-e-servicos-urbanos	Ludmila Ferreira Bandeira, Cláudio Alves Ferreira Júnior, Anna Fernandes
Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU) - ANTP	http://www.antp.org.br/sistema-de-informacoes-da-mobilidade/apresentacao.html	(Desativado)
MIT Senseable City Lab	http://senseable.mit.edu/	Carlo Ratti
Observatório de Mobilidade Urbana para a América Latina (CAF)	https://www.caf.com/es/temas/o/observatorio-de-movilidad-urbana/	Lina Quiñones

Tabela 2: Iniciativas pesquisadas: Status e escopo de atuação.

NOME	STATUS	ANOS DE ATIVIDADE	ESCOPO DE ATUAÇÃO	CIDADE
ObservaSampa - Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo	Ativo	3,2	Municipal	São Paulo
Observatório da Mobilidade Urbana	Ativo	2,4	Municipal	Alagoas
Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte	Ativo	5,9	Municipal	Belo Horizonte
Observatório do Recife - ODR	Ativo	11,0	Municipal	Recife
Observatório da Mobilidade Urbana de Fortaleza - ObMob	Desativado	0,1	Municipal	Fortaleza
Observatório da Mobilidade Urbana de Pelotas	Desativado	0,1	Municipal	Pelotas
Observatório da Mobilidade Urbana POA	Desativado	0,7	Municipal	Porto Alegre
Observatório de Mobilidade e Saúde	Desativado	Menos de 1 ano (estimado)	Municipal	São Paulo
Observatório de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro - UFRJ	Desativado	0,1	Municipal	Rio de Janeiro
Rio Como Vamos	Desativado	10,1	Municipal	Rio de Janeiro
ObservaSP / LabCidade	Desativado para o tema mobilidade	5,3	Municipal	São Paulo
Observatório da Mobilidade Urbana UFSC	Ativo	3,2	Região Metropolitana	Florianópolis
Observatório de Mobilidade Urbana - Universidade Católica do Salvador	Desativado	0,3	Região Metropolitana	Salvador
Observatório de Mobilidade Urbana da PUC Minas	Desativado	Menos de 1 ano (estimado)	Região Metropolitana	Belo Horizonte
Centro de Estudos da Metrópole (Área de Transferência de Tecnologia)	Ativo	6	Nacional	-
Como Anda	Ativo	3,6	Nacional	-
IPEA - Projeto Acesso a Oportunidades	Ativo	0,4	Nacional	-
Mobilidados (ITDP)	Ativo	1,7	Nacional	-
Mobilize - Mobilidade Urbana Sustentável	Ativo	7,9	Nacional	-
Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) / Ministério do Desenvolvimento Regional (ex-Ministério das Cidades)	Ativo	6	Nacional	-
Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU) - ANTP	Desativado	12	Nacional	-
MIT Senseable City Lab	Ativo	15	Internacional	-
Observatório de Mobilidade Urbana para a América Latina (CAF)	Ativo	12	Internacional	-

Tabela 3: Iniciativas pesquisadas: Composição

NOME	COMPOSIÇÃO			
	SOCIEDADE CÍVIL	ACADEMIA	PODER PÚBLICO	EMPRESAS
ObservaSampa - Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo			✓	
Observatório da Mobilidade Urbana		✓		
Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte	✓	✓	✓	✓
Observatório do Recife - ODR	✓	✓	✓	✓
Observatório da Mobilidade Urbana de Fortaleza - ObMob		✓		
Observatório da Mobilidade Urbana de Pelotas	✓			
Observatório da Mobilidade Urbana POA	✓			
Observatório de Mobilidade e Saúde		✓	✓	
Observatório de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro - UFRJ	✓			
Rio Como Vamos	✓			
ObservaSP / LabCidade		✓		
Observatório da Mobilidade Urbana UFSC		✓	✓	
Observatório de Mobilidade Urbana - Universidade Católica do Salvador		✓		
Observatório de Mobilidade Urbana da PUC Minas		✓		
Centro de Estudos da Metrópole (Área de Transferência de Tecnologia)		✓		
Como Anda	✓			
IPEA - Projeto Acesso a Oportunidades			✓	
MobilIDADOS (ITDP)	✓			
Mobilize - Mobilidade Urbana Sustentável	✓			
Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) / Ministério do Desenvolvimento Regional (ex-Ministério das Cidades)			✓	
Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU) - ANTP	✓			
MIT Senseable City Lab		✓		
Observatório de Mobilidade Urbana para a América Latina (CAF)				✓

Tabela 4: Atuação das iniciativas em Comunicação

NOME	COMUNICAÇÃO			
	HOSPEDA PESQUISAS, ARTIGOS, PUBLICAÇÕES	COMUNICA TEMA POR MEIO DE NOTÍCIAS	PROMOVE EVENTOS PARA COMUNICAR TEMA	FAZ PUBLICAÇÕES
ObservaSampa - Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo	Publica pesquisas/artigos feitos a partir dos indicadores que possuem	Publica algumas notícias no site, mas não é o foco de atuação	Promove cursos sobre o observatório para servidores públicos	Faz publicações a partir de dados contidos no observatório
Observatório da Mobilidade Urbana	Não	Sim	Sim	Não
Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte	Mantém no site apresentações feitas no âmbito do Observatório, o que inclui estudos e pesquisas	Não	Reuniões semestrais do observatório, abertas e com grande número de participantes	Relatórios anuais "Balanço da Mobilidade Urbana"
Observatório do Recife - ODR	Publicações sobre como os indicadores se relacionam com temas	Notícias no site e em mídias sociais	Debates entre prefeitura e sociedade civil / interessados	Sim, sobre indicadores
Observatório da Mobilidade Urbana de Fortaleza - ObMob	Não	Não	Não	Não
Observatório da Mobilidade Urbana de Pelotas	Não	Site é um blog com 3 posts	Não	Não
Observatório da Mobilidade Urbana POA	Não	Posts no blog	Não	Não
Observatório de Mobilidade e Saúde	Não	Não	Não	Não
Observatório de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro - UFRJ	Agrega informações sobre alguns sistemas de transporte do RJ	Não	Não	Não
Rio Como Vamos	Não	Sim	Promovia seminários	Sim, relacionada aos indicadores (https://bit.ly/2HVOcgn)
ObservaSP / LabCidade	Não	Sim, o site/blog é a principal forma de comunicação do projeto (Desativado para mobilidade)	Sim	Sim
Observatório da Mobilidade Urbana UFSC	Publicações acadêmicas e pesquisa dos projetos (relatórios, apresentações). Possui um hot site para explicar o projeto: https://onibusrmf.org/	Dá entrevistas, escreve artigos de opinião. Portal onibusrmf.org para dar vazão aos dados	Seminários, treinamentos, reuniões técnicas	Sim, relacionadas aos projetos - relatórios, apresentações

NOME	COMUNICAÇÃO			
	HOSPEDA PESQUISAS, ARTIGOS, PUBLICAÇÕES	COMUNICA TEMA POR MEIO DE NOTÍCIAS	PROMOVE EVENTOS PARA COMUNICAR TEMA	FAZ PUBLICAÇÕES
Observatório de Mobilidade Urbana - Universidade Católica do Salvador	Não	Não	Não	Não
Observatório de Mobilidade Urbana da PUC Minas	Não	Não	Não é possível saber	Não
Centro de Estudos da Metrópole (Área de Transferência de Tecnologia)	Não	Publica algumas notícias no site, mas não é o foco de atuação	Sim, promovem workshops e seminários	Sim, livros
Como Anda	Hospeda artigos e publicações no site	Sim, mantém blog sobre as ações do projeto	Oficinas para discutir atuação em rede, promove o Caminhos cruzados, vídeos (webinars) sobre o trabalho de organizações	Publicações de relatórios sobre pesquisas
IPEA - Projeto Acesso a Oportunidades	Não	Não	Sim	Sim
MobiliDADOS (ITDP)	Não, mas passará a publicar em breve	O Boletim MobiliDADOS é publicado como newsletter e haverá em breve um espaço para a publicação de notícias	Curso online, oficinas para discutir indicadores	Sim, Boletim MobiliDADOS
Mobilize - Mobilidade Urbana Sustentável	Abriga informações sobre indicadores, abriga pesquisas, artigos, TCCS relacionados a mobilidade	É um portal de notícias e agregador de blogs de mobilidade	Não	Não
Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) / Ministério do Desenvolvimento Regional (ex-Ministério das Cidades)	Sim, hospeda publicações de referência	Não	Não	Publicações de relatórios sobre pesquisas
Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU) - ANTP	Não	Sim	Não é possível saber	Sim, relatórios com dados anuais
MIT Senseable City Lab	Não	Não	Sim, promove mostras e participa de exposições	Não
Observatório de Mobilidade Urbana para a América Latina (CAF)	Não	Sim, há um site que veicula notícias	Não	Sim, relacionadas aos relatórios ou relacionadas à CAF

Tabela 5: Atuação das iniciativas em Pesquisa

NOME	PESQUISA		
	FAZ PESQUISA SIMPLES/ LEVANTAMENTOS	ESCREVE ARTIGOS ACADÊMICOS	FAZ PESQUISA AVANÇADA (ACADÊMICA)
ObservaSampa - Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo	Sim, de indicadores	Não	Não
Observatório da Mobilidade Urbana	Sim	Não	Não
Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte	Sim, de indicadores	Não	Não
Observatório do Recife - ODR	Sim, dentro das campanhas	Não	Não
Observatório da Mobilidade Urbana de Fortaleza - ObMob	Sim, levantamento sobre indicadores de diferentes cidades	Não	Não
Observatório da Mobilidade Urbana de Pelotas	Não	Não	Não
Observatório da Mobilidade Urbana POA	Participação nos mapas colaborativos	Não	Não
Observatório de Mobilidade e Saúde	Sim, de indicadores	Não	Não
Observatório de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro - UFRJ	Não	Não	Não
Rio Como Vamos	Sim, de indicadores	Não	Não
ObservaSP / LabCidade	Não	Sim	Sim
Observatório da Mobilidade Urbana UFSC	Não	Sim	Projeto de integração do transporte público metropolitano
Observatório de Mobilidade Urbana - Universidade Católica do Salvador	Não	Não	Não
Observatório de Mobilidade Urbana da PUC Minas	Não é possível saber	Não	Não
Centro de Estudos da Metrópole (Área de Transferência de Tecnologia)	Não	Sim	Sim, mas não necessariamente voltada para mobilidade

NOME	PESQUISA		
	FAZ PESQUISA SIMPLES/ LEVANTAMENTOS	ESCREVE ARTIGOS ACADÊMICOS	FAZ PESQUISA AVANÇADA (ACADÊMICA)
Como Anda	Levantamento de legislação sobre mobilidade a pé, mapeamento de rede de organizações mobilidade a pé	Sim	Não
IPEA - Projeto Acesso a Oportunidades	Sim	Sim	Pesquisa sobre acesso a postos de trabalho, educação pública e hospitais do SUS por transporte público, automóvel, bicicleta e mobilidade a pé
Mobilidados (ITDP)	Sim	Sim	Sim
Mobilize - Mobilidade Urbana Sustentável	Sim, levantamento de condições de calçadas	Não	Não
Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) / Ministério do Desenvolvimento Regional (ex-Ministério das Cidades)	Siim, de indicadores	Não	Não
Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU) - ANTP	Sim, de indicadores	Não é possível saber	Não
MIT Senseable City Lab	Não	Sim	Sim
Observatório de Mobilidade Urbana para a América Latina (CAF)	Sim, de indicadores	Não	Não

Tabela 6: Atuação das iniciativas em Relação com o Poder Público

NOME	USO DE INDICADORES E RELAÇÃO COM O PODER PÚBLICO		
	CRIA/ACOMPANHA INDICADORES	ORIGEM DOS INDICADORES	FAZ COLABORAÇÃO TÉCN. COM PODER PÚBLICO
ObservaSampa - Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo	Desenvolve e acompanha indicadores	Alguns indicadores vêm da Lei 14.173/2006, que rege indicadores. Criados antes de equipe atual. Hoje há um questionamento sobre eles. Indicadores sobre o Plano de Metas e sobre o PPA. Indicadores sobre acessibilidade. Gostariam de chegar a um grupo de indicadores que não mudam conforme a gestão (ODS). Instância de discussão de indicadores é o Comitê Intersecretarial.	X N/A (é o Poder Público)
Observatório da Mobilidade Urbana	Não	-	Sim, colaboração com o Ministério Público

NOME	USO DE INDICADORES E RELAÇÃO COM O PODER PÚBLICO		
	CRIA/ACOMPANHA INDICADORES	ORIGEM DOS INDICADORES	FAZ COLABORAÇÃO TÉCNICA COM PODER PÚBLICO
Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte	Desenvolve e acompanha indicadores	Conjunto de indicadores iniciais vieram do Plano de Mobilidade. Depois, revisão com sociedade civil estabelece indicadores para os eixos dos objetivos estratégicos definidos, sendo cerca de 4-5 por eixo. Instância de decisão é Grupo Executivo. Teoricamente, poderia aceitar indicadores vindos “de fora”, mas nunca aconteceu	N/A (é o Poder Público)
Observatório do Recife - ODR	Indicadores provenientes do poder público / Desejo de reformatar os indicadores	Indicadores atuais vêm do Programa Cidades Sustentáveis e de uma proposta técnica de novos indicadores. Avaliam que divisão em 10 temas não faz tanto sentido e querem reformular. Tendência é que haja indicadores com base nas metas fixadas pela Prefeitura.	Sim, relacionada aos indicadores (composta em parte pelo Poder Público)
Observatório da Mobilidade Urbana de Fortaleza - ObMob	Publica dados comparativos entre as capitais do Brasil e as cidades do Ceará	Puxa comparativos a partir de dados oficiais	Não
Observatório da Mobilidade Urbana de Pelotas	Não	-	Não
Observatório da Mobilidade Urbana POA	Não	-	Não
Observatório de Mobilidade e Saúde	Não	-	N/A (é o Poder Público)
Observatório de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro - UFRJ	Não	-	Não
Rio Como Vamos	Sim, acompanhava indicadores	Puxa comparativos a partir de dados oficiais, fez pesquisa para levantar indicadores nacionais e internacionais mais usados para mobilidade urbana	Não é possível saber
ObservaSP / LabCidade	Não	-	Não
Observatório da Mobilidade Urbana UFSC	Não	-	UFSC faz modelagem e pesquisas, incorporadas por corpo técnico
Observatório de Mobilidade Urbana - Universidade Católica do Salvador	Sim	Rede de coleta de dados (REDE-OMU), para a geração e publicação do IMU-Bi Índice de Mobilidade Urbana Bimestral	Não
Observatório de Mobilidade Urbana da PUC Minas	Não é possível saber	-	Não é possível saber
Centro de Estudos da Metrópole (Área de Transferência de Tecnologia)	Sim	-	Suporte a políticas públicas (dependente de governos)
Como Anda	Não	-	Não

NOME	USO DE INDICADORES E RELAÇÃO COM O PODER PÚBLICO		
	CRIA/ACOMPANHA INDICADORES	ORIGEM DOS INDICADORES	FAZ COLABORAÇÃO TÉCNICA COM PODER PÚBLICO
IPEA - Projeto Acesso a Oportunidades	Usa/calcula indicadores para usar na pesquisa	Calcula indicadores de acesso a oportunidades que possam ser usados em pesquisas, advocacy, planejamento e avaliação de políticas	Busca dados de GTFS de prefeituras. Resultado da pesquisa pode ser usado depois pelo poder público
Mobilidados (ITDP)	Sim	Indicadores que poderiam servir como base para a PNMU (Sistema de Informação), feitos em âmbito de Grupo de Trabalho do Ministério das Cidades + Alguns que o ITDP criou. Dados de fonte oficial, periódicos, comparáveis entre cidades/regiões metropolitanas. Dado pode até mesmo ser limitado (SUS), mas fato de ser comparável pesa	Dados como porta de entrada para sentar na mesa com poder público e discutir temas mais avançados (a partir de indicadores)
Mobilize - Mobilidade Urbana Sustentável	Seria a intenção, mas estão desatualizados	Reproduz indicadores de terceiros	Faz consultorias, mas não possui o escopo de cooperação técnica
Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) / Ministério do Desenvolvimento Regional (ex-Ministério das Cidades)	Levantamento de informações de diferentes cidades, para compor os indicadores; Cria indicadores que servirão como base para a política nacional de mobilidade	PNMU pede a criação de um sistema de informações sobre a mobilidade urbana. Desde então, Ministério das Cidades criou grupos de trabalho com organizações da sociedade civil para compor esses indicadores, com a ideia de que sejam comparativos. Os dados sobre as cidades são coletados por meio de um formulário, inicialmente enviado para cidades acima de 250 mil habitantes (são 112, cerca de metade respondeu). Atualmente, estudam uma forma de obrigar municípios a responderem	X N/A (é o Poder Público)
Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU) - ANTP	Sim, consolida dados e indicadores X	O Sistema de Informações da Mobilidade Urbana foi desenvolvido para agregar mais de 150 dados básicos dos 533 municípios, com 60.000 ou mais habitantes em 2014, obtidos por meio de questionário enviado pela ANTP e preenchidos pelos responsáveis do transporte e trânsito municipais e metropolitanos. A abrangência das áreas consideradas são as seguintes: ônibus municipais; ônibus metropolitanos; metro ferroviário; trânsito e mobilidade urbana	Não é possível saber
MIT Senseable City Lab	Não	-	Não
Observatório de Mobilidade Urbana para a América Latina (CAF)	Cria indicadores que possam ser comparáveis entre as diferentes cidades/regiões metropolitanas	Os indicadores foram escolhidos pela própria CAF possivelmente com a atuação do Eduardo Vasconcelos pela ANTP, pois ele coordena os levantamentos de dados do observatório	Não

Tabela 7: Atuação das iniciativas em Mobilização e Advocacy

NOME	MOBILIZAÇÃO / ADVOCACY	
	FAZ MOBILIZAÇÃO	FAZ ADVOCACY
ObservaSampa - Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo	Não	Entre o corpo técnico, para sensibilizar a publicarem os dados
Observatório da Mobilidade Urbana	Sim, passeata de estudantes	Sim
Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte	Não	Papel dúbio: mesmo sendo coordenado pela Prefeitura, observadores que não eram do poder público tiravam posicionamentos de suas reuniões, o que era usado para pautar corpo técnico
Observatório do Recife - ODR	Sim, promove algumas campanhas como a Basta de Mortes no Trânsito	Atua frente ao poder público para tentar mudar realidade a partir de indicadores, deve atuar em cobrar cumprimento de metas
Observatório da Mobilidade Urbana de Fortaleza - ObMob	Não	Não
Observatório da Mobilidade Urbana de Pelotas	Não	Não
Observatório da Mobilidade Urbana POA	Participação nos mapas colaborativos	Não
Observatório de Mobilidade e Saúde	Não	Não
Observatório de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro - UFRJ	Não	Não
Rio Como Vamos	Não	Não é possível saber
ObservaSP / LabCidade	Não	Sim, por meio dos textos publicados, que se relacionam às linhas de pesquisas
Observatório da Mobilidade Urbana UFSC	Não	Considera-se meio “chapa branca” devido ao convênio com o poder público, mas no momento em que há ameaças de retirar o projeto, posiciona-se
Observatório de Mobilidade Urbana - Universidade Católica do Salvador	Não	Não
Observatório de Mobilidade Urbana da PUC Minas	Não	Não é possível saber
Centro de Estudos da Metrópole (Área de Transferência de Tecnologia)	Não	Não
Como Anda	Começará a fazer mobilização nesta nova etapa do projeto (início no segundo semestre de 2019)	Não
IPEA - Projeto Acesso a Oportunidades	Não	Não
MobiliDADOS (ITDP)	Não	Dados como porta de entrada para sentar na mesa com poder público e discutir temas mais avançados (a partir de indicadores)
Mobilize - Mobilidade Urbana Sustentável	Sim, promove algumas campanhas como a de mapeamento de calçadas	Não
Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) / Ministério do Desenvolvimento Regional (ex-Ministério das Cidades)	Não	Não
Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU) - ANTP	Não	Não

NOME	MOBILIZAÇÃO / ADVOCACY	
	FAZ MOBILIZAÇÃO	FAZ ADVOCACY
MIT Senseable City Lab	Não	Não
Observatório de Mobilidade Urbana para a América Latina (CAF)	Não	Não

Tabela 8: Atuação das iniciativas em Dados brutos e Visualização

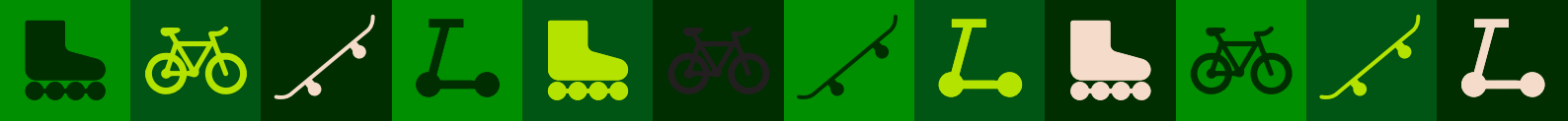
NOME	DADOS BRUTOS E VISUALIZAÇÕES		
	PUBLICA DADOS BRUTOS (FONTE DO INDICADOR)	PUBLICA DADOS QUE COMPÕE INDICADORES	POSSUI PLATAFORMA DE VISUALIZAÇÃO DE DADOS
ObservaSampa - Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo	Não	Sim	Sim
Observatório da Mobilidade Urbana	Não	Não	Não
Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte	Sim (Site BHTrans, mesmo do Observatório)	Sim, por meio do site www.mobilidadebh.org	Sim, www.mobilidadebh.org
Observatório do Recife - ODR	Sim, promove algumas campanhas como a Basta de Mortes no Trânsito	Atua frente ao poder público para tentar mudar realidade a partir de indicadores, deve atuar em cobrar cumprimento de metas	Não
Observatório da Mobilidade Urbana de Fortaleza - ObMob	Não	Não	Não
Observatório da Mobilidade Urbana de Pelotas	Não	Não	Não
Observatório da Mobilidade Urbana POA	Não	Não	Mapas colaborativos de denúncias
Observatório de Mobilidade e Saúde	Não	Não	Não
Observatório de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro - UFRJ	Não	Não	Não
Rio Como Vamos	Não	Sim	Sim, http://riocomovamos.org.br/indicadores-regionalizados/
ObservaSP / LabCidade	Não	Não	Não
Observatório da Mobilidade Urbana UFSC	Não	Não	Não
Observatório de Mobilidade Urbana - Universidade Católica do Salvador	Não	Não	Não
Observatório de Mobilidade Urbana da PUC Minas	Não	Não	Não
Centro de Estudos da Metrópole (Área de Transferência de Tecnologia)	Não	N/A	Sim, relacionadas às pesquisas do CEM
Como Anda	Sim, publica dados da pesquisa do projeto	N/A	Sim
IPEA - Projeto Acesso a Oportunidades	Sim	Sim	Ainda não, mas faz parte do projeto

NOME	DADOS BRUTOS E VISUALIZAÇÕES		
	PUBLICA DADOS BRUTOS (FONTE DO INDICADOR)	PUBLICA DADOS QUE COMPÕE INDICADORES	POSSUI PLATAFORMA DE VISUALIZAÇÃO DE DADOS
Mobilidados (ITDP)	Não	Não	Não
Mobilize - Mobilidade Urbana Sustentável	Não	Não	Sim - A iniciativa, de forma geral, busca principalmente visualizar os dados das pesquisas
Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) / Ministério do Desenvolvimento Regional (ex-Ministério das Cidades)	Sim	Sim	Ainda não, mas faz parte do projeto
Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU) - ANTP	Não	Não	Não
MIT Senseable City Lab	Não	Não	Sim - A iniciativa, de forma geral, busca principalmente visualizar os dados das pesquisas
Observatório de Mobilidade Urbana para a América Latina (CAF)	Não	Sim	Possui uma plataforma relacionada ao primeiro relatório, de 2010. O relatório mais atual, de 2016, deveria ter uma plataforma mas não chegou a ser publicada

Tabela 9: Estrutura das iniciativas mapeadas

NOME	ESTRUTURA			
	EQUIPE FIXA	ESTRUTURA	RECURSOS	REDE
ObservaSampa - Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo	4 pessoas, que também tocam outras coisas	Fixa 1 coordenadora, 2 geógrafos, 1 arquiteta	Prefeitura	Não atua em rede
Observatório da Mobilidade Urbana	3 pessoas	Fixa 1 jornalista coordenadora e 2 estudantes de cursos técnicos	Instituto Federal de Alagoas - IFAL	Não parece atuar em rede
Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte	4-5 pessoas, que também tocam outras coisas	Fixa 1 secretária, 1 articuladora, 1 comunicação (site), 1 balanço anual, 1 coordenador	Prefeitura	120 observadores (60 instituições)
Observatório do Recife - ODR	2 pessoas	Fluida (horizontal) Assembleia, Conselho, Equipe executiva, Grupos Temáticos	Dependente de projetos	20-30 organizações
Observatório da Mobilidade Urbana de Fortaleza - ObMob	1-4 pessoas (não parece ter chegado a ser implantado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)
Observatório da Mobilidade Urbana de Pelotas	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)
Observatório da Mobilidade Urbana POA	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)
Observatório de Mobilidade e Saúde	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)
Observatório de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro - UFRJ	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)

NOME	ESTRUTURA			
	EQUIPE FIXA	ESTRUTURA	RECURSOS	REDE
Rio Como Vamos	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)
ObservaSP / LabCidade	Cerca de 12 pessoas, entre coordenadores e pesquisadores	Fixa, com 2 coordenadoras, 9 pesquisadores e 1 pessoa de comunicação	Financiamento por projeto, vindo da Fundação Ford	Rede de Direito à Cidade / Urbanismo
Observatório da Mobilidade Urbana UFSC	7 pessoas - Varia de acordo com projeto	Fixa Professores coordenadores, pesquisadores, uma pessoa de comunicação	Garantidos pela FAPESC	Não parece atuar em rede
Observatório de Mobilidade Urbana - Universidade Católica do Salvador	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)
Observatório de Mobilidade Urbana da PUC Minas	Não tem (desativado)	Não é possível saber	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)
Centro de Estudos da Metrópole (Área de Transferência de Tecnologia)	7-9 pessoas, varia de acordo com o projeto	Fixa 2 geógrafos, 5 desenvolvedores, 1 comunicadora	Garantidos pela FAPESP (é um dos Centros de Pesquisa, Inovação e Difusão - CEPIDS)	Não parece atuar em rede
Como Anda	5 pessoas	Fixa 5 pesquisadores	Recursos de projeto com iCS (anuais)	Rede de mobilidade a pé
IPEA - Projeto Acesso a Oportunidades	2-3 pessoas	Fixa 2 pesquisadores (IPEA) e 1 colaborador (ITDP)	Pesquisadores mantidos com recursos do IPEA, ITDP colabora com recursos próprios pontualmente	Parcerias pontuais com centros de pesquisa e universidades e sociedade civil
MobilIDADOS (ITDP)	Não	Fixa 1 pesquisador e 1 colaborador eventual	Recursos de projeto com iCS (anuais)	Colaboração com Ministério do Desenvolvimento Regional, IPEA, UCB, IEMA, Casa Fluminense, Ameciclo, Nossa BH, BHTrans e Habitat-Geo
Mobilize - Mobilidade Urbana Sustentável	2-3 pessoas	Fixa 2 jornalistas, colaboradores voluntários	Mantém-se com poucos recursos; para executar projetos como o levantamento de calçadas, capta especificamente para isso	Colaboradores
Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) / Ministério do Desenvolvimento Regional (ex-Ministério das Cidades)	7 pessoas	Fixa 1 coordenador + 6 pessoas	Estado	Não atua em rede
Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU) - ANTP	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)	Não tem (desativado)
MIT Senseable City Lab	Grande - Provavelmente varia de acordo com projeto	Fixa, com Direção, professores pesquisadores, equipe de comunicação e pesquisadores de projetos	Financiamento por projeto, muitos vindos de iniciativas privadas	Não parece atuar em rede
Observatório de Mobilidade Urbana para a América Latina (CAF)	Não	Não		



GREENPEACE

