



REVISITANDO O
“NÃO-TRANSPORTE”
A TESE DA RUA HUMANIZADA

Nazareno Stanislaw Affonso

Em maio de 1989, no Rio de Janeiro, durante o VII Congresso Brasileiro de Transporte Público, sob a presidência do ambientalista Fernando Gabeira, uma tese muito simples questionava, no seio da comunidade técnica, se os problemas de mobilidade urbana poderiam ser realmente solucionados mantendo-se o atual modelo: proporcionar cada vez mais transporte para atender demandas cada vez maiores, não interessando os custos, pois os desperdícios são pagos pela própria sociedade. Ao questionamento se contrapunha a reconquista do espaço-tempo social pela adoção do “princípio do não-transporte”. Na época, a proposta causou inquietação, mas foi tida como uma simpática utopia. Passados mais de dez anos, a tese permanece atual e viável, conforme demonstram estudos posteriores realizados por órgãos do governo e a implementação de algumas das sugestões por certas cidades brasileiras.

Opção brasileira pela mobilidade da exclusão

Cidades congestionadas, queda progressiva na qualidade de vida, mortos e feridos no trânsito, crescimento do transporte clandestino, transporte público sem prioridade nos investimentos federais, estaduais e municipais são algumas das causas da grave crise de mobilidade por que passa o país. Infelizmente, o futuro aponta para uma piora desse quadro, com a frota de automóveis já atingindo 50 milhões no ano de 2008. Esse número é, por certo, conseqüência da política federal de incentivo ao uso do automóvel através da gasolina a preços subsidiados, dos inúmeros subsídios públicos federais e estaduais para implantação de fábricas ou repassados diretamente às montadoras – o que reduz os impostos para os chamados “carros populares” –, das facilidades de importação de veículos e dos financiamentos extremamente acessíveis a várias classes sociais, entre outros fatores.

No Brasil, optou-se por uma solução de mercado para o transporte público de passageiro urbano, diferentemente do que é praticado na saúde e educação, que são, também, serviços essenciais prestados pelo Estado. Assim, para o Estado, o usuário é um consumidor que deve pagar pela totalidade do serviço, desde o momento em que entra no ônibus, no metrô, ou na ferrovia. No transporte metroviário, por exemplo, por meio da tarifa, os usuários pagam a operação, excluindo-se o investimento. No caso dos ônibus, estão inclusos os investimentos em veículos, garagem e reposição da frota, quando fica velha.

Essa opção fez com que o transporte coletivo se tornasse um luxo ao qual 37 milhões de brasileiros não têm acesso por falta de dinheiro. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), esse é o contingente de pessoas que vivem nos centros urbanos e não podem usar serviços públicos de forma cotidiana. Como conseqüência, o serviço encareceu e perdeu 30% de passageiros nos últimos dez anos, equivalendo à perda de 20 bilhões de usuários, o que corresponde a 29 bilhões de reais, segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). A população mais pobre é a que subsidia os custos do transportes para idosos, estudantes e portadores de deficiência, através das gratuidades, além de pagar na tarifa o preço do veículo, dos pneus e do combustível, que são regulados pelo mercado mundial. Essa população paga também os salários dos trabalhadores, só que esse não é indexado internacionalmente.

A crise de mobilidade pode ser exemplificada por São Paulo, onde circulam 3,5 milhões de veículos, sendo a grande maioria automóveis. Rodam no horário de pico apenas 700 mil (ANTP). Portanto, se 10% dos que estão parados resolverem sair em um dia de chuva ou numa greve de metrô, o tráfego nas ruas pode aumentar, no pico, 40% ou mais. Esse caos, criado pela política de mobilidade dominante, privilegia os usuários de automóvel, promovendo isenções de impostos para a indústria automobilística que somam anualmente entre 3 a 7 bilhões (ANTP). A esses subsídios se acrescenta o lucro conseguido pelo “aumento de produtividade nos anos 1990, expressa em números de unidades produzidas por trabalhador”, que “saltou de 7,8 para 19,1. Com isso a indústria, que era empregadora de mão de obra nos anos 1980, vai trocando trabalhadores por robôs na linha de produção”¹. Em consequência, emprega cerca de 120 mil trabalhadores diretos contra quase um milhão do setor de transporte público.

¹ OKUBARO, Jorge. *O automóvel, um condenado?* São Paulo: SENAC, 2000. 144 p.

O reino do automóvel

A mundialização e democratização do uso do automóvel foram adaptando as cidades às necessidades do veículo, principalmente em relação às classes médias, formando verdadeiros dependentes de seu uso através de uma cultura automobilística que tem seu próprio modo de vida. Isso encarece os custos urbanos, pois as cidades gastam muito mais em combustível, além de poluir o ambiente, matar os que realizam menos de 30% das viagens, e ainda promover a exclusão social nos espaços públicos.

A mobilidade custa ao Brasil R\$ 82 bilhões, dos quais R\$ 66 bilhões, ou 86%, são consumidos pelo automóvel (ANTP), enquanto na França são 60 milhões de euros, equivalentes a R\$ 160 milhões.² Nessa lógica, a via, antes pública, foi privatizada pelo automóvel, que ocupa de 30 a 90% só naquelas em que circulam os ônibus.

Quanto aos acidentes no trânsito, os automóveis são responsáveis por mais de 80% das 350 mil vítimas por ano (DENATRAN), das quais 36 mil são mortas (Ministério da Saúde) e 120 mil, aproximadamente, ficam portadoras de deficiência permanente. Essa tragédia custa à saúde, e computadas as perdas materiais e de horas trabalhadas, o prejuízo atinge anualmente R\$ 5 bilhões nas cidades, e mais R\$ 23 bilhões nas estradas, segundo estudos da ANTP/IPEA. Todos esses custos são rateados com toda a sociedade que, majoritariamente (quase 80%), se desloca a pé, de bicicleta e em transportes públicos.

² OKUBARO, Jorge. *Op. cit.*

Outra discrepância é que a população de baixa renda gasta 26% do seu ganho com o transporte contra apenas 10% dos mais ricos, que utilizam os automóveis (ANTP).

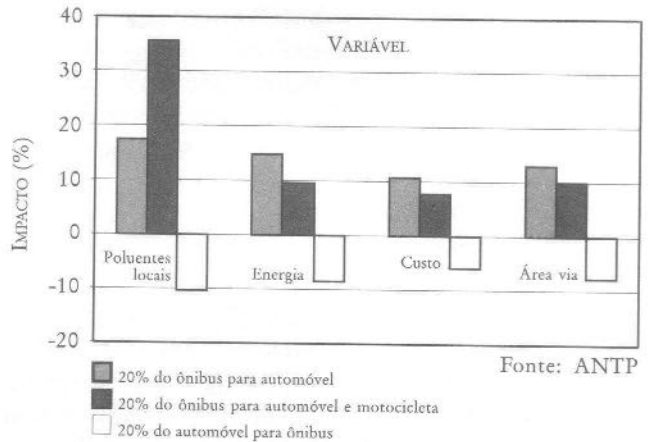


Figura 1: Não-transportes, uma proposta conseqüente.

Revisitando a tese: "Não-transporte, a reconquista do espaço-tempo social".

Maio de 1989, cidade do Rio de Janeiro, VII Congresso Brasileiro de Transporte Público, organizado pela ANTP. A tese da Comissão de Circulação e Urbanismo estava sendo apresentada para um público que lotava o salão, sob a presidência do ambientalista Fernando Gabeira.

O ambiente era de inquietação, defendia-se no seio da comunidade técnica de transporte uma tese que apresentava um novo paradigma. A tese, muito simples, questionava se a solução para os problemas de mobilidade seria, de fato, proporcionar cada vez mais transporte para atender demandas cada vez maiores, não interessando os custos, pois os desperdícios seriam pagos pela sociedade.

O questionamento já começava pelo título: "Não-Transportes: a reconquista do espaço-tempo social". Apresentava como proposta de base que a solução de se fazer uma via ligando dois pontos não poderia ser apenas uma reta, mas várias curvas que evitassem destruir patrimônios históricos, natureza, parques ou bairros com vida social, reconhecendo tratar-se de valores que se sobrepõem aos interesses econômicos. Mais ainda, afirmava que os transportes urbanos, ao contrário do que acredita o senso comum, contribuem para a fragmentação do tecido urbano, criando com isso distâncias e obstáculos e, conseqüente-

mente, gerando necessidade de mais transportes. Em suma, produzir mais transporte, em vez de contribuir para a resolução dos problemas da falta de acesso à cidade e de comunicação entre as pessoas, agravava os problemas de forma decisiva.

A esses polêmicos argumentos a reação dos técnicos foi de perplexidade. A tese foi tida como uma utopia “simpática” e, como toda utopia, por falta das chamadas “condições ideais”, foi relegada ao futuro, tendo-se incorporado poucas modificações nas políticas e práticas estabelecidas. Com isso permaneceram dois graves erros. Primeiro o de se manter e agravar o ciclo: “necessidade de mais transportes” ⇒ mais desintegração do espaço urbano ⇒ ampliação das distâncias e obstáculos a serem superados ⇒ necessidade de mais transportes”. Segundo, o de se deixar de implantar medidas simples (mas contra o senso comum), de baixo e alto custo, que trazem benefícios sociais e políticos a curto, médio e longo prazo.

As ações de não-transporte visam basicamente diminuir a dependência do cidadão com relação ao transporte motorizado, incentivar a circulação a pé e de bicicleta, com segurança e conforto, reduzir o tempo de deslocamentos, melhorar as condições ambientais e recompor os espaços urbanos, permitindo sua utilização mais democrática. Indiretamente, objetivam também a diminuição dos custos da cidade e a conseqüente redução dos investimentos utilizados para viabilizar a circulação dos automóveis. Enfim, transitam pelo terreno das possibilidades concretas e das necessidades imediatas, com impacto positivo junto à população, para que comece agora a construção de cidades com qualidade de vida, controladas e recriadas pelo conjunto dos seus habitantes.

Um conceito não desenvolvido na tese diz respeito ao desperdício e à improdutividade do sistema urbano de nossas cidades. Tanto pelo senso comum como pela comunidade técnica, é aceita a existência de ruas congestionadas em um sentido e vazias no sentido inverso, bem como de ruas que, nos bairros, permanecem subutilizadas. O mesmo acontece quanto a ônibus, trens e metrô.

As “soluções” do senso comum aos congestionamentos são “naturalmente” construir mais vias, a um custo ainda mais alto, ampliando portanto o desperdício. Surgem também novas “soluções” urbanas, defendendo que se tem de garantir acessibilidade porque as áreas são valorizadas, com vantagens locais fantásticas, justificando a destrui-

ção de bairros populares, a expulsão do comércio "decadente" e das indústrias "mal" localizadas. Nesses lugares se fazem reurbanizações, implantam-se artérias e vias expressas que atraem investimentos imobiliários, produzindo, em pouco tempo, mais congestionamento.

Nossas cidades apresentam desertos de vida social e econômica durante boa parte do dia, por não terem usos compartilhados. Assim, existem bairros sem serviços e centros, bem como áreas industriais vazias à noite e fins de semana. Está na hora de os urbanistas superarem as teorias que privilegiam áreas com especialização de uso, destruindo patrimônios históricos, bairros, centros de serviço e comércio, para construir "novos espaços urbanos" que pretendem substituir a vida social e os valores culturais. Nosso país não pode mais afundar seu futuro comprometendo suas riquezas, destruindo para reconstruir.

O presente é o único tempo em que podemos interferir objetivamente. O futuro desejado só acontecerá a partir de uma ação realizada agora. Nesse sentido, partindo do princípio básico de redução da quantidade de viagens motorizadas, revisitamos as propostas do não-transporte:

a) Romper radicalmente com as soluções que se restrinjam ao compartimento transporte, e voltar a respostas globais comprometidas com a reforma urbana de nossas cidades.

b) "Romper radicalmente com as práticas usuais que reproduzem o atual modelo de produção de mais transporte como solução para os problemas dos transportes urbanos."³

c) "Promover um reordenamento profundo das atividades urbanas, ocupando os espaços vazios e descentralizando as atividades econômicas e serviços, de forma a permitir a redução das distâncias, dos tempos de deslocamento e incrementar a autonomia de cada região".⁴ Seriam ilhas interligadas e imbricadas no tecido urbano que, remetendo ao paradigma "Descentralização e Autonomia", constituem regiões com a maior independência possível em termos de serviços, empregos, infra-estrutura, comércio, indústria, abastecimento, escolas, lazer etc. O objetivo é propiciar a seus habitantes alternativas de qualidade de vida sem a necessidade de serem obrigados à "sobrevivência" em outros locais, reduzindo a dependência do transporte e permitindo espaços de convivência em bairros autônomos. Esse modelo não implica redução da acessibilidade a outros locais, o "viver" localmente não compromete a capacidade de integração cosmopolita.

³ Citação da tese do "não-transporte, a reconquista do espaço tempo social", publicada na Revista ANTP, n. 41, junho de 1989, p. 25.

⁴ Citação da tese do "não-transporte, a reconquista do espaço tempo social". *Op. cit.*

d) “Priorizar o transporte coletivo em relação ao automóvel, cuja circulação deve sofrer restrições. O transporte coletivo deve ter um padrão de serviço que constitua alternativa de fato ao transporte individual”.⁵

O transporte coletivo no Brasil tem todas as condições para poder prestar atendimento de qualidade aos usuários, reduzindo o tempo de viagem com faixas e vias exclusivas e diversificando os serviços para atingir os vários públicos. Com um transporte coletivo seletivo também é possível atender os usuários de automóveis ou criar estacionamentos públicos ou privados junto às estações de metrô e ferrovias e nas paradas de ônibus, de preferência longe dos centros urbanos.

Segundo a lógica do não-transporte, as obras de metrô e de ferrovias não poderiam parar. Os trolebus e as vias exclusivas de ônibus, controlando o uso irregular pelos automóveis, deveriam ter prioridade nos investimentos públicos. Além disso, reivindica-se o reordenamento profundo do espaço urbano através de políticas que obriguem a ocupação dos espaços vazios, retidos pela especulação imobiliária, e que se descentalizem as atividades econômicas e de serviço, de forma que distâncias e tempos de deslocamentos sejam reduzidos.

Outro ponto essencial à proposta é que se restrinja drasticamente a médio e longo prazo o uso dos automóveis, limitando sua acessibilidade, nos horários de pico, às áreas centrais e a determinadas ruas dos bairros, restituindo o uso social aos espaços públicos de mobilidade.

Nos fins de semana, principalmente nos bairros populares, o poder público definiria quais ruas em que podem circular os carros, ônibus e veículos de carga, deixando as demais para o uso dos moradores. Essa proposta poderia institucionalizar-se durante a semana, segundo regras acordadas entre o poder público e os moradores. Assim, a rua possivelmente tornaria a ser local de encontro, de lazer e de paz, onde talvez pudéssemos ver novamente a “pelada” dos meninos e as cadeiras nas calçadas. Enfim, a idéia é “recompor os espaços urbanos, partindo da redução do tráfego de passagem e criando áreas de convívio, onde a população possa voltar a se apropriar do que foi privatizado pelo uso indiscriminado do automóvel”.⁶

e) “Romper com a atual política tarifária do transporte coletivo, pela qual o usuário paga todos os custos do serviço. Alterar a lógica do “paga quem utiliza” para “paga quem se beneficia”. Assim, o setor produtivo e os proprietários de imóveis urbanos e de automóveis devem participar

⁵ Citação da tese do “não-transporte, a reconquista do espaço tempo social”. *Op. cit.*

⁶ Citação da tese do “não-transporte, a reconquista do espaço tempo social”. *Op. cit.*

⁷ Citação da tese do “não-transporte, a reconquista do espaço tempo social”. *Op. cit.*

⁸ Citação da tese do “não-transporte, a reconquista do espaço tempo social”. *Op. cit.*

⁹ Citação da tese do “não-transporte, a reconquista do espaço tempo social”. *Op. cit.*

do pagamento do serviço de transporte coletivo”⁷. Acrescentaríamos que é preciso ter vontade política para negociar com o capital e com a sociedade para efetivar o escalonamento de horários das atividades, de modo a estender o horário de pico, reduzindo os congestionamentos, as frotas de ônibus, a poluição e, conseqüentemente, os custos para os usuários.

f) “Desenvolver ações para substituição dos combustíveis atuais por fontes alternativas menos poluentes e para a redução dos níveis de ruído dos transportes urbanos”⁸.

g) “Priorizar os modos de transportes a pé e em bicicleta, garantindo o conforto e a segurança de circulação”⁹.

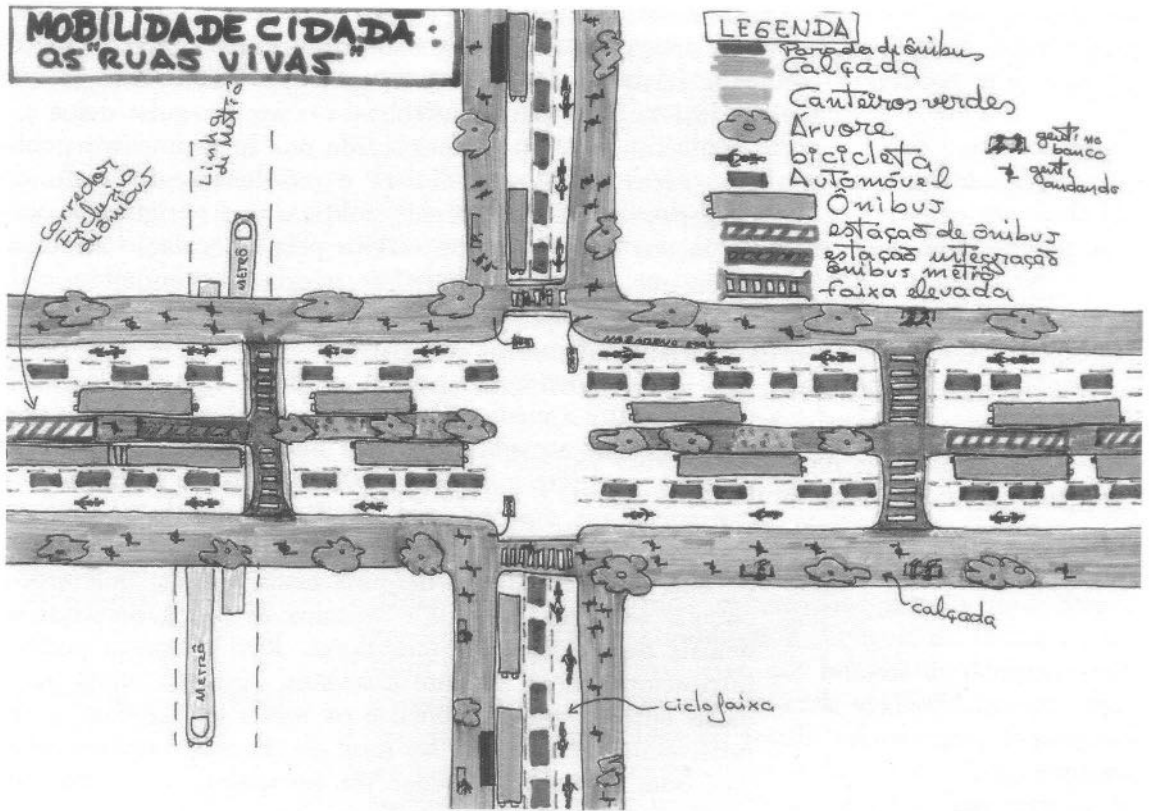


Figura 2: Mobilidade cidadã: “as ruas vivas”. Desenho: Nazareno Affonso

Ao invés de vias ociosas nos horários de pico, a tese recomenda utilizar as vias no contra fluxo, como são hoje operadas as “mãos horárias” na Via Estrutural em Brasília e na Avenida Copacabana no Rio de Janeiro, onde, nos horários críticos, ambas circulam no sentido do maior fluxo.

Os deslocamentos a pé e de bicicleta devem ser qualificados com planejamento, iluminação e orientação. A pa-

vimentação adequada exige piso de qualidade e com acessibilidade universal para as pessoas portadoras de deficiência ou de mobilidade reduzida, principalmente nas calçadas públicas em eixos de principais fluxos de pedestres. Por outro lado, a tese denuncia que os investimentos em obras viárias para os automóveis são caros e cheios de desperdícios.

Transformar os estacionamentos nas vias públicas em calçadas alargadas, implantar ciclofaixas e mesmo faixas exclusivas para ônibus constituem alternativas preciosas. Essas áreas públicas, desperdiçadas pelos automóveis, estão acessíveis a baixo custo e são de fácil implantação, sem impacto na população e nas atividades econômicas, requerendo apenas vontade política e quebra do paradigma de que o estacionamento na via é essencial para a economia da cidade.



Figura 3: Carro segregado em calçadas (Madrid).
Fotografia: Nazareno Affonso

Defender hoje a tese do não-transporte significa também ter uso compartilhado no tempo e no espaço entre pedestres, ônibus, carros e bicicletas. É possível uma rua ser usada por pedestres e veículos, desde que os carros andem a no máximo 6 quilômetros por hora e o tráfego de bicicleta seja demarcado por um desenho na via. Isso já acontece em cidades européias, onde também as vias de automóveis têm seus leitos reduzidos para ceder espaço às bicicletas, e, nas áreas centrais, são reservadas exclusivamente aos pedestres durante o dia e devolvidas à noite aos automóveis, bares e restaurantes.

Uma revolução de valores acontece quando a calçada atravessa a rua e o carro é obrigado a pedir licença ao pedestre. Assim, as crianças podem voltar a ser crianças, os velhos e portadores de mobilidade reduzida podem seguir seu ritmo como cidadãos, enquanto a grama deixa de ser estacionamento de automóveis.

As teses do não-transporte, hoje também chamadas de mobilidade sustentável, têm ainda um longo caminho para se tornarem hegemônicas em nosso país. Felizmente, já



Figura 4: Ciclovía em Paris.
Fotografia: Nazareno Affonso

há mobilização social por mudanças do atual modelo. É o caso do sucesso do programa Paz no Trânsito de Brasília, em 1997, promovido pela imprensa cidadã, pelo governo e por entidades da sociedade civil que organizaram a Marcha pela Paz no Trânsito, aglutinando mais de 30 mil pessoas em um domingo, para promover uma revolução de atitudes. Esse programa reduziu em três anos mais de mil mortes e três mil vítimas do trânsito violento. Brasília, símbolo do automóvel no Brasil, mostrou ao governo federal, aos parlamentares e a todo o país, a urgência de um novo código de trânsito e o respeito à faixa de pedestres, demonstrando que o povo brasileiro pode dar lições de cidadania.

Todo administrador, a partir de agora, independente de partido, terá de investir em transporte público. Pelo menos, serão necessários quinze anos com investimentos da ordem de 2 a 3 bilhões de reais anuais e mudanças profundas nos municípios, além de campanhas de disciplinamento do uso dos automóveis, para reverter a política de mobilidade da exclusão. Mas, diante dos crescentes congestionamentos de veículos e da urgência na preservação do meio ambiente, a mobilidade cidadã há de prevalecer inevitavelmente, ou perderemos todos, inclusive os usuários de automóveis.

Desdobramentos da tese

O jornalista Washington Novaes, um dos principais articulistas especializados na área ambiental, resgatou, após dez anos, as antigas teses de 1989, em artigo intitulado “O Caminho no Não-Transporte”, publicado no dia 10 de setembro de 2000 no jornal *O Estado de São Paulo*. Em seu texto, afirma que o tempo provou a absoluta correção das teses e que, se não houver mudança radical nas políticas públicas dos setores implicados, no final da próxima década a situação será profundamente caótica. Basta ver, lembra ele, o que está ocorrendo hoje nas cidades brasileiras. E termina o artigo dizendo que “só resta, então, voltar ao diagnóstico de 1989 – que se comprovou correto – e ver o que estava ali recomendado. O caminho essencial era o do não-transporte: reduzir as necessidades das pessoas por viagens.” Reafirmando, desse modo, o que se propunha

naquela ocasião, conclui: “com o diagnóstico de uma década atrás era correto? Diante dos impasses atuais, valeria a pena considerá-las.”

Com o passar do tempo, a Comissão de Circulação e Urbanismo realizou vários estudos, dando prosseguimento à proposta do não-transporte: no IX Congresso (1993), com a tese “Cidadania de pé no chão”, elencava as várias experiências exitosas do não-transporte, mostrando que a proposta era viver a utopia desde já. Depois, durante o X Congresso (1995), “Circulação DeVida”, uma nova tese antecipava o sucesso das experiências da Paz no Trânsito de Brasília e do Novo Código Brasileiro de Trânsito.

A Comissão apresentou em 1997, no XI Congresso Brasileiro de Transporte Público da ANTP, algo mais direto e polêmico, um conjunto de colagens em forma de transparências, como fazíamos quando crianças e na faculdade, sobre os responsáveis pela crise de mobilidade e sobre a real possibilidade de tornar viável uma utopia da mobilidade sustentável no terceiro milênio. O público reagiu vivamente, colocado-se a favor e contra a proposta.

No espaço de apresentação da Comissão de Circulação e Urbanismo, por ocasião do XII Congresso da ANTP (1999), foi organizada uma mesa para discutir as “Políticas de Restrição ao uso do automóvel em áreas congestionadas”, iniciativa que gerou grande debate, com um público de 140 pessoas para uma sala de 80.



Figura 5: Rua Verde em Belo Horizonte. Fotografia: Nazareno Affonso

Além do trabalho da Comissão de Urbanismo, a tese do não-transporte gerou a constituição, em 1999, do Instituto da Mobilidade Sustentável – Ruaviva, conhecido como ONG RUAVIVA (www.ruaviva.org.br e www.ruaviva.blogspot.com). A organização é formada por alguns membros do grupo inicial que elaborou a tese e por novos adeptos da proposta que, junto com o trabalho da ANTP, vem ampliando a discussão para um público vinculado ao meio ambiente e aos movimentos sociais comprometidos com a idéia. Essa organização desenvolve trabalhos de pesquisa, estudos, artigos, textos e eventos para apoiar iniciativas de mobilização social que difundam o novo paradigma que tem como base a Paz no Trânsito e a luta pela acessibilidade universal na mobilidade urbana. Foi, ainda, a responsável por trazer para o Brasil a Jornada Internacional “na cidade, sem meu carro”, sendo também representante oficial do Brasil nessa iniciativa, que começou em 2001.

A idéia de um dia sem carros surgiu na França, em 1997, e em poucos anos conquistou a União Européia. No ano de 2007, mobilizaram-se 1.321 cidades, em 38 países. Na Europa, em 2002, a iniciativa evoluiu para uma semana inteira dedicada à mobilidade (<http://www.mobilityweek.eu>).

As Jornadas Brasileiras “na cidade, sem meu carro”, naquele primeiro ano, conseguiram engajar 11 cidades. As pioneiras foram as gaúchas: Porto Alegre, Caxias do Sul e Pelotas; seguiram-se a paulista Piracicaba; a catarinense Joinville, e seis capitais estaduais: Vitória, Belém, Cuiabá, Goiânia, Belo Horizonte e São Luiz do Maranhão. Em 2002, o número de cidades engajadas subiu, ainda timidamente, para 17. Em 2003, alcançou 23, saltando para 33, em 2004, e para 43, em 2005. Em 2006, 51 cidades do País participaram e, entre essas, havia 17 capitais. No ano seguinte, foram 56 cidades, dentre as quais, 18 capitais. Considerando esses sete anos, mais de 60 municípios brasileiros já se envolveram pelo menos uma vez. O fato de a mídia ampliar a cobertura dos eventos relacionados com a VIII Jornada Brasileira “Na Cidade, Sem Meu Carro”, que acontece anualmente no dia 22 de setembro, constituiu uma das principais conquistas dessa iniciativa em 2008, que teve a adesão de 32 cidades devido ao rigor da justiça eleitoral durante eventos das Prefeituras.

Enfim, lembremo-nos sempre de que, “as cidades são, por definição, o espaço para a construção da cidadania, para o convívio harmonioso e fértil das diferenças, assim como para a celebração da liberdade e das fantasias”.¹⁰

¹⁰ SEVCENKO, Nicolau. Mo-saicicos movediços. In: *Pin-dorama revisitada*. São Paulo: Fundação Peirópolis, 2000.

Nazareno Stanislaw Affonso é urbanista da Mobilidade, artista plástico (www.nazarenoaffonso.arq.br), coordenador nacional do MDT – Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos, coordenador do escritório de Brasília da ANTP (www.antp.org.br) e diretor da ONG RUA VIVA. Foi secretário de Transporte de Santo André (São Paulo), Porto Alegre (Rio Grande do Sul) e Brasília (Distrito Federal).

nazarenosa@uol.com.br