



**MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO**

**DIRLA MARA DOS SANTOS MENEZES**

**REVOLTA DO BUZU: TRANSPORTE PÚBLICO E DIREITO SOCIAL, EM  
SALVADOR - 2003**

Salvador  
2017

**DIRLA MARA DOS SANTOS MENEZES**

**REVOLTA DO BUZU: TRANSPORTE PÚBLICO E DIREITO SOCIAL, EM  
SALVADOR - 2003**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano - PPDRU, Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano da Universidade Salvador – UNIFACS, Laureate International Universities como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup>. Márcia Maria Couto Mello.

Salvador  
2017

FICHA CATALOGRÁFICA  
(Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da UNIFACS Universidade Salvador,  
Laureate International Universities).

Menezes, Dirla Mara dos Santos.

Revolta do Buzu: Transporte Público e Direito Social, em Salvador - 2003/ Dirla Mara dos Santos Menezes. – Salvador: Unifacs 2017.

137 f.: il.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU) da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Desenvolvimento Regional e Urbano.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Márcia Maria Couto Mello.

1. Transporte urbano – Salvador (Ba). 2. Multidão e Manifestações sociais. I. Mello, Márcia Maria Couto, orient. II. Título.

CDD: 656.12198142

DIRLA MARA DOS SANTOS MENEZES

REVOLTA BUZU: TRANSPORTE PÚBLICO E DIREITO SOCIAL, EM SALVADOR -  
2003

Dissertação aprovada como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Desenvolvimento Regional e Urbano do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU) da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities, pela seguinte banca examinadora:

Márcia Maria Couto Mello - Orientadora \_\_\_\_\_  
Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia - UFBA  
UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities

Ana Licks Almeida Silva \_\_\_\_\_  
Doutora em Saúde pela Universidade Federal da Bahia - UFBA  
UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities

Ariadne Moraes Silva \_\_\_\_\_  
Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia - UFBA  
Universidade Federal da Bahia – UFBA

Salvador, 14 de setembro de 2017.

Aos  
Jovens brasileiros, porque somente suas  
lutas entusiásticas conquistam direitos de  
fato.

## **AGRADECIMENTOS**

Muitos e tantos são especiais...

À DEUS, por me proporcionar sabedoria e perseverança para seguir em frente, já que Ele é o condutor das causas ditas impossíveis.

Ao Prof. Dr. Laumar Neves, coordenador do Programa de Pós-graduação de Desenvolvimento Regional e Urbano, da UNIFACS, pelo apoio nas horas mais difíceis. E foram muitos, os momentos difíceis. Agradeço o olhar atencioso e as sinceras atenções nas horas de desabafos. Suas palavras de incentivos foram fundamentais para impulsionar a conclusão deste trabalho.

À Prof.<sup>a</sup> Dra. Márcia Mello, orientadora querida, sempre atenciosa e competente. Agradeço por acreditar que seria possível e pelo poder em transformar o complexo em simples.

À banca examinadora, Prof.<sup>a</sup> Dra. Ariadne Moraes e Prof.<sup>a</sup> Dra. Ana Licks, por participarem desse momento e por compartilhar comigo conhecimentos e experiências.

Aos professores do Programa de Pós-graduação de Desenvolvimento Regional e Urbano, da UNIFACS, por terem, simplesmente, transformado a minha vida.

Aos meus pais, Edna e Raimundo, por me proporcionarem a melhor educação e princípios ético-morais que tanto me orgulho em tê-los.

Ao meu esposo, Charles Silva, por estar perto, mesmo quando estive longe.

Aos meus familiares e amigos que estão sempre comigo. Agradeço especialmente à minha irmã Tatiana; aos meus sogros Edna e Carlos e aos meus eternos amigos, Paulo Sérgio, Vanessa e Arivaldo.

Aos jovens que constantemente lutam pelos direitos sociais e mudam a história do País. Em especial agradeço a entrevista do Sr. Augusto Vasconcelos que, mesmo diante de seus compromissos, gentilmente concedeu depoimento sobre sua participação na Revolta do Buzu.

*Ao fugir de qualquer receituário pronto, a revolta deixava em aberto o sentido das mobilizações, tanto no que se refere à organização do transporte quanto à do próprio movimento.*

*Comissão Movimento Passe Livre, 2013*

## RESUMO

Este estudo tem por objetivo analisar os impactos da Revolta do Buzu, que aconteceu em 2003, na cidade de Salvador. Importante manifesto social que se deflagrou a partir do aumento das tarifas cobradas para os ônibus urbanos, este movimento teve uma participação efetiva dos estudantes da capital baiana, reivindicando melhoria na qualidade dos serviços dos transportes públicos. As multidões que paralisaram a cidade por vários dias, transformaram o sistema de transportes públicos locais, além de revelarem a importância das lutas nas ruas visando garantir os direitos dos cidadãos. Refletida em outras capitais, a Revolta do Buzu pode ser considerada uma das ações coletivas que transformaram efetivamente o transporte público brasileiro em direito social. Para que o objetivo proposto neste trabalho fosse atingido, desenvolveu-se uma pesquisa de caráter exploratório, que adotou o método dedutivo para as análises qualitativas que se basearam em dados coletados a partir de fontes diversas.

**Palavras-chave:** Transporte público. Multidões. Direito Social. Revolta do Buzu.



## **ABSTRACT**

This study aims to analyze the impacts of the Revolta do Buzu (Revolt of Buzu, in reference to buses), which happened in 2003, in the city of Salvador. An important social movement that emerged from the increase in the rates charged for urban buses, this movement had an effective participation of the students of the capital of Bahia, demanding an improvement in the quality of public transport services. The crowds that paralyzed the city for several days transformed the local public transport system and revealed the importance of popular uprisings to guarantee citizens' rights. Reflected in other capitals, the Revolta do Buzu (Revolt of Buzu) can be considered as one of the collective actions that effectively transformed Brazilian public transport into social right. In order to achieve the objective proposed in this study, an exploratory research was developed, which adopted the deductive method for qualitative analyzes that were based on data collected from different sources.

**Keywords:** Public transport. Crowds. Social rights. Revolt of Buzu.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Jornal mostra a crise do transporte em 1930 .....	14
Figura 2 - Jovens nas marchas da Revolta do Buzu. ....	15
Figura 3 - Manifestos nas ruas em 1981 .....	19
Figura 4 - Impactos do transporte urbano sobre a pobreza. ....	40
Quadro 1 - Entrevistados no Congresso Nacional .....	43
Quadro 2 - Entrevistados nos Setores de Influência .....	44
Figura 5 - Avaliação do Transporte Público no Brasil.....	45
Figura 6 - Impactos da Emenda Constitucional: Avaliação dos parlamentares.....	46
Figura 7 - Impactos da Emenda Constitucional: Avaliação dos influenciadores .....	47
Figura 8 - Transporte público urbano por ônibus no Brasil.....	49
Quadro 3 - Serviço de Transporte Intermunicipal do Estado da Bahia.....	53
Quadro 4 - Estações de ônibus – Salvador/BA .....	55
Figura 9 - Áreas de integração do sistema de transporte - Salvador .....	58
Quadro 5 - Quadro comparativo - Conselho Municipal de Transporte .....	64
Gráfico 1 - Transformação do transporte no Brasil (1944 – 1976) .....	66
Quadro 6 - Índice de Mobilidade no Brasil (2003-2012) .....	67
Figura 10 – Audiência de Mobilidade recebe proposta para bicicletas .....	69
Figura 11 - Decreto-lei 8.463 de 27 de dezembro de 1945 .....	73
Figura 12 - Destaque do Quebra-quebra dos bondes, devido aumento da tarifa.....	75
Figura 13 - Destaque dos prejuízos – Quebra-quebra dos bondes.....	77
Figura 14 - Mobilização dos professores no Acre em 1981 .....	79
Figura 15 – Jovens nas ruas em 1981 .....	80
Figura 16 - Prisões e combates entre policiais e manifestantes.....	80
Figura 17 - Repressão policial nas ruas de Salvador .....	81
Figura 18 - Manifestantes depredaram os ônibus no Quebra-quebra em 1981 .....	81
Figura 19 - Ônibus depredados no Quebra-quebra em 1981 .....	82
Figura 20 - Manifestos foram proibidos na capital baiana .....	83
Figura 21 - Entidades estudantis apoiam o Quebra-quebra dos ônibus.....	85
Figura 22 - Salvador retorna a sua normalidade .....	87
Gráfico 2 - Evolução mensal da tarifa de ônibus urbanos (1994 - 2004).....	93
Figura 23 - Notícia sobre o anúncio do aumento da tarifa de ônibus .....	96
Figura 24 - Sigilo da nova tarifa de ônibus na capital baiana .....	97
Figura 25 - Encontro dos estudantes em frente ao Colégio Central.....	101
Figura 26 - Participação dos estudantes de escolas particulares.....	101

Figura 27 - A Revolta do Buzu mobiliza o trânsito de Salvador.....	102
Figura 28 - Salvador pára com a Revolta do Buzu.....	102
Figura 29 - Engarrafamento motivado pelos protestos estudantis .....	103
Quadro 7 - Solicitações estudantis discutidas na Câmara de Vereadores.....	106
Quadro 8 - Outras solicitações estudantis.....	107
Figura 30 - Estudantes bloqueiam o trânsito na cidade .....	110
Figura 31 - Invasão à Câmara de Vereadores de Salvador .....	110
Figura 32 - Manifestos em frente à Câmara de Vereadores de Salvador .....	111
Figura 33 - Protestos contra a desigualdade social.....	112
Figura 34 - Nova tarifa foi anunciada nos jornais .....	112
Figura 35 - Jovens marcam presença nas ruas nas Jornadas de Junho .....	115
Figura 36 - Protestos das Jornadas de Junho - 2013.....	116
Figura 37 - Estudantes mobilização a Estação da Lapa em Salvador .....	118
Figura 38 - Jornais anunciam aumento da tarifa de ônibus, em Salvador.....	120
Figura 39 - Protestos em São Paulo nas Jornadas de Junho - 2013 .....	121

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Indicadores 2003 – Transporte urbano de Salvador .....	89
Tabela 2 - Evolução da tarifa de ônibus urbanos (1994 – 2003) .....	92
Tabela 3 - Defasagem dos custos do transporte público .....	93
Tabela 4 - Pedido de aumento da tarifa (27% de acréscimo) .....	94
Tabela 5 - Maior concentração dos custos, segundo as empresas de ônibus .....	94

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABES	Associação Baiana Estudantil Secundarista
AGERBA	Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia
CTB	Companhia de Transportes do Estado da Bahia
CUT	Central Única dos Trabalhadores
DCE	Diretório Central dos Estudantes
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
EC	Emenda à Constituição
FEEB	Federação dos Bancários Bahia e Sergipe
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IGHB	Instituto Geográfico e Histórico da Bahia
IGP	Índice Geral de Preço
INPC	Índice Nacional de Preços ao Consumidor
IPC	Índice de Preços ao Consumidor
MCC	Movimento Contra a Carestia
MPL	Movimento Passe Livre
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
OAB/BA	Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Estado da Bahia
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PEC	Proposta de Emenda Constitucional
SEMOB	Secretaria Municipal de Mobilidade
SETPS	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador
SMPE	Sistema de Meia Passagem Escolar
SMS	<i>Short Message Service</i>
SMTU	Secretaria Municipal de Transportes Urbanos
TRANSALVADOR	Superintendência de Trânsito de Salvador
UBES	União Brasileira dos Estudantes Secundaristas
UJS	União da Juventude Socialista
UNE	União Nacional dos Estudantes
USES	União Soteropolitana dos Estudantes Secundaristas

## SUMÁRIO

---

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>14</b>
<b>2 MULTIDÃO, MOVIMENTOS SOCIAIS E DEMOCRACIA</b> .....	<b>20</b>
2.1 SOBRE A MULTIDÃO E OS MOVIMENTOS SOCIAIS .....	20
2.2 DIREITO À PARTICIPAÇÃO POPULAR.....	30
<b>3 TRANSPORTE PÚBLICO COMO UM DIREITO SOCIAL</b> .....	<b>37</b>
3.1 AVALIAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO BRASILEIRO .....	42
3.2 COMPETÊNCIAS DO DIREITO AO TRANSPORTE .....	48
<b>3.2.1 Transporte e Mobilidade – Competências da União</b> .....	<b>50</b>
<b>3.2.2 Transporte Intermunicipal - Competência Estadual</b> .....	<b>52</b>
<b>3.2.3 Transporte urbano - Competência Municipal</b> .....	<b>54</b>
<b>3.2.3.1 Conselho Municipal de Transporte da capital baiana</b> .....	<b>63</b>
<b>3.2.3.2 Modalidade e deslocamentos urbanos</b> .....	<b>65</b>
<b>4 PARALISAÇÕES DOS TRANSPORTES EM SALVADOR</b> .....	<b>70</b>
4.1 GREVE GERAL DE 1919 NA BAHIA .....	70
4.2 QUEBRA-QUEBRA DOS BONDES DE 1930 .....	72
4.3 QUEBRA-QUEBRA DOS ÔNIBUS DE 1981.....	78
4.4 REVOLTA DO BUZU, O QUE MUDOU?.....	88
<b>4.4.1 Manifestos paralisam Salvador</b> .....	<b>97</b>
<b>4.4.2 Invasão à Câmara dos Vereadores</b> .....	<b>103</b>
<b>4.4.3 Manifestos prosseguem após negociações</b> .....	<b>108</b>
<b>4.4.4 Reflexos da Revolta do Buzu</b> .....	<b>113</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>117</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>122</b>
<b>ANEXO A - ENTREVISTA – SALVADOR, 21 DE JULHO DE 2017</b> .....	<b>133</b>

## 1 INTRODUÇÃO

---

Na história das manifestações populares relacionadas ao transporte urbano, é possível identificar que a capital baiana protagonizou, pelo menos, três grandes mobilizações (Greve Geral de 1919; Quebra-quebra dos Bondes, em 1930 (Figura 1), e dos Ônibus, 1981), que tinham em suas pautas o transporte e a carestia. Da mesma forma, em agosto de 2003, os múltiplos protestos que ocorreram da Cidade Baixa à Cidade Alta, não só evidenciaram a precariedade do sistema do transporte, como também os problemas da pobreza e da desigualdade social. O grande número de participantes nos protestos de Salvador, além de desencadear manifestos em todo o Brasil, deixou um importante evento de luta popular registrado como a Revolta do Buzu.<sup>1</sup>

Figura 1 - Jornal mostra a crise do transporte em 1930



Fonte: Diário de Notícias (1930).

A Revolta do Buzu, representada na Figura 2, aconteceu mediante aos rumores sobre o aumento da passagem de ônibus, quando jovens soteropolitanos foram às ruas para protestar contra um novo reajuste. Movidos pela insatisfação, as multidões e os movimentos sociais lutaram por melhores condições dos transportes públicos, infraestrutura das estações e dos terminais, ampliação das garantias estudantis e outras causas afins. Em aproximadamente duas semanas consecutivas de

---

<sup>1</sup> Cabe esclarecer que devido à relevância e a reverberação do movimento ocorrido inicialmente em 2003, outra manifestação popular, em 2013, adotou o mesmo nome. Todavia, neste estudo, todas as citações feitas à Revolta do Buzu, estarão se referindo à primeira vez que o movimento recebeu essa denominação (2003).

manifestações populares, os jovens paralisaram as ruas de Salvador, situação que impôs o poder público municipal a tomar medidas não programadas.

Figura 2 - Jovens nas marchas da Revolta do Buzu



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs>). Fotógrafo: PORTO, Manoel, 2013/FEEB.

O interesse de trabalhar esta temática, que visa compreender o significado e a verdadeira importância da Revolta do Buzu, impulsionou uma investigação aprofundada, gerando uma confrontação de entendimentos sobre o transporte público e a gestão participativa. Ainda que influenciada por estudos acadêmicos anteriores da autora, oriundos dos cursos de Turismo e de Direito, a busca incessante por fontes que relatassem os detalhes dos manifestos se tornou um desafio pessoal, para que se tornasse possível relatar os acontecimentos de um evento social significativo para todo o País. Ademais, não seria possível abordar assuntos relacionados ao transporte urbano, sem que se apropriasse das competências e das responsabilidades de cada ente federado (União, Estados, Distrito Federal e Municípios), sob a ótica da gestão democrática participativa.

A convergência entre diferentes vertentes de pesquisa deu suporte para compreender os anseios sociais e também o papel do governo municipal, diante do direito ao transporte público, que, além de promover a mobilidade urbana, possibilita o acesso aos demais direitos sociais, como à educação, ao trabalho, à saúde e tantos outros.



Tomando por base os pensamentos supraexpostos, formulou-se a problematização deste estudo, questionando-se a contribuição da luta social, denominada Revolta do Buzu, para a facilitação de acesso da população soteropolitana ao transporte público.

Uma vez que não foram detectados trabalhos acadêmicos versando sobre o tema com ótica aqui proposta, foi constatado o ineditismo desta pesquisa que tem por objetivo geral analisar os impactos da Revolta do Buzu, em relação ao processo de desenvolvimento do transporte urbano na Cidade de Salvador. Como objetivos específicos foram definidos: efetuar pesquisa bibliográfica e legislativa sobre as ações sociais e os transportes urbanos; levantar dados que historicem os transportes públicos da Cidade de Salvador, em fontes de pesquisas diversas; identificar as lutas e protestos ocorridos em Salvador, envolvendo os usuários dos ônibus, no recorte temporal proposto nesta pesquisa e compreender o contexto da primeira Revolta do Buzu, ocorrida no ano de 2003, e os seus rebatimentos.

Optou-se, portanto, em utilizar como abordagem para o desenvolvimento deste estudo o contexto histórico, sob o método dedutivo, uma vez que premissas resultantes de uma observação generalizada provocaram a percepção de questões específicas. Considerando os seus objetivos, a pesquisa se classifica como exploratória e as análises feitas se baseiam em alguns dados coletados em fontes diversas para uma análise qualitativa.

No que tange à coleta de dados para o desenvolvimento deste estudo, vale registrar que muitos percalços foram encontrados na trajetória desse trabalho envolvem características de ausências e precariedades. Apesar do direito de transparência dos atos públicos, instituído pela Lei nº 12.527/2011,<sup>2</sup> os órgãos estaduais e municipais não disponibilizam dados, ou simplesmente não dispõem de informações completas. Muitas vezes, se limitam dar informações parciais e incorretas, sob a justificativa de que os quesitos questionados pertencem às gestões anteriores.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> A Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 regula o acesso a informações, previsto na Constituição Federal de 1988 e demais leis correlatas, e dá outras providências.

<sup>3</sup> Foi solicitado à Câmara de Vereadores de Salvador uma cópia do acordo firmado entre estudantes, vereadores e o Secretário de Transportes que marcou a concessão de várias conquistas estudantis requeridas na Revolta do Buzu de 2003, e, em resposta, curiosamente foi cedida apenas uma ata de um outro evento social ocorrido na cidade. Quando informado de que o documento estava incorreto, o servidor argumentou que não havia registro na Câmara, e por esse motivo, foi disponibilizado apenas um documento que tinha a data mais próxima ao que havia sido inicialmente solicitado.

Inclusive, cabe também registrar que não existem ambientes virtuais oficiais que disponibilizem as legislações unificadas.

Face às dificuldades acima descritas, foi necessário recorrer a outras fontes de pesquisa, a exemplo das notícias veiculadas pela imprensa jornalística, para que se construísse um histórico das manifestações populares que reivindicaram melhorias nos serviços de transportes públicos em Salvador. Todavia, pode-se dizer que as dificuldades no acesso às informações foram somente atenuadas, uma vez que só é possível fazer este tipo de pesquisa na Biblioteca Ruy Barbosa, do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia (IGHB), que sequer dispõe de um sistema de busca digital.<sup>4</sup>

Considerando a relevância de obter informações mais próximas da realidade dos fatos, também foram feitos contatos com entidades estudantis que não retornaram as diversas solicitações: União Brasileira dos Estudantes Secundaristas (UBES); União Nacional dos Estudantes (UNE); Associação Baiana Estudantil Secundarista (ABES); União Soteropolitana dos Estudantes Secundaristas (USES); Movimento Passe Livre Nacional e o Movimento Passe Livre Salvador.

Ao mesmo tempo, foram contactados, através das redes sociais, alguns militantes que haviam sido citados pela imprensa, visando o agendamento de entrevistas ou disponibilização de documentos e iconografias que contribuíssem para o desenvolvimento desta pesquisa.<sup>5</sup> Após insistentes solicitações, só se obteve resposta da União da Juventude Socialista (UJS), que indicou o Sr. Augusto Vasconcelos, dirigente daquela entidade em 2003, que atualmente ocupa o cargo de Presidente do Sindicato dos Bancários do Estado da Bahia.

Em relação aos transportes urbanos, foram efetuadas pesquisas em bibliografias específicas sobre o tema, além de levantar as leis e normatizações federais, estaduais e municipais que se relacionavam à abordagem proposta neste trabalho. Também se fez necessário conhecer os dados quantitativos e qualitativos das

---

<sup>4</sup> Órgão do Governo do Estado da Bahia, o IGHB atualmente é o único acervo jornalístico disponível à pesquisa nesta capital. Não dispõe de um sistema informatizado de busca e as coleções encadernadas dos jornais veiculados em Salvador precisam ser manuseadas para as pesquisas. Além da necessidade de folhear cada exemplar dos anuários, são cobradas taxas para escaneamento ou fotografia registrada nos equipamentos pessoais do pesquisador (o IGHB sequer disponibiliza serviços de reprografia).

<sup>5</sup> Foram inutilmente solicitadas informações que contribuíssem para este estudo aos senhores: Manoel Porto (jornalista que elaborou um vídeo de fotografias do Quebra-quebra dos ônibus em 1981 e da Revolta do Buzu de 2003); Carlos Pronzato (diretor do documentário Revolta do Buzu); Marcelo Gavião (dirigente da União Nacional dos Estudantes (UNE), em 2003); Walter Takemoto e Hilton Coelho e (participantes ativos da Revolta do Buzu).

pesquisas realizadas sobre o transporte público no Brasil, incluindo estudos sobre as cobranças de tarifas dos usuários.

Justifica-se a importância de discutir sobre este tema, pelo fato de cerca de 34,4 milhões de passageiros dependerem diariamente desse sistema de transporte no Brasil, conforme dados cedidos pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU, 2016). Além do mais, ressalta-se o seu caráter atual, ao refletir sobre as forças que emanam das multidões, já que o Brasil está vivendo um momento de lutas e questionamentos da sociedade em relação ao real sentimento de apropriação de seus direitos.

Visando atender os objetivos propostos e respeitando os critérios metodológicos estabelecidos, essa dissertação foi estruturada em quatro capítulos, além do primeiro capítulo que equivale a esta introdução: no capítulo 2, intitulado **Multidão, Movimentos Sociais e Democracia**, as discussões giram entorno dos conceitos engendrados sobre a multidão, as manifestações sociais e a democracia. Sem o designo de enquadrar à Revolta do Buzu em uma das ações sociais, pois nota-se que o evento possui características de ambas; o capítulo 3, **Transporte Público como um Direito Social**, história os transportes urbanos de uso coletivo no Brasil e o seu reconhecimento como um direito dos cidadãos, que utilizam o sistema diariamente; no capítulo 4, **Paralisações dos Transportes em Salvador**, contextualizam-se os principais movimentos populares em relação ao setor, como a Greve Geral de 1919, o Quebra-quebra dos bondes em 1930 e o Quebra-quebra dos ônibus em 1981 (figura 03). Em seguida, relata a história da Revolta do Buzu, movimento sob a iniciativa dos estudantes em protestar o aumento da tarifa de ônibus, quando os soteropolitanos deixam claro que as despesas com deslocamento trazem impactos negativos na renda familiar e paralisam a cidade, exigindo respostas dos governantes. Articulando fundamentações teóricas, informações e pensamentos que surgiram no decorrer deste trabalho, as **Considerações Finais** apresentam uma reflexão sobre as análises feitas nos capítulos anteriores.

Figura 3 - Manifestos nas ruas em 1981



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs>) Fotógrafo: PORTO, Manoel, 2013/FEEB.

## 2 MULTIDÃO, MOVIMENTOS SOCIAIS E DEMOCRACIA

---

Para conhecer a Revolta do Buzu, que ocorreu na capital baiana, é relevante compreender a distinção existente entre os conceitos de multidão e dos movimentos sociais, levando em consideração que ambos apontam a necessidade de ajustes das decisões públicas, seja por meio de uma multiplicidade de vontades dos indivíduos ou mediante ações sociais organizadas. Por sua vez, essa discussão não teria sentido se o regime político brasileiro fosse distinto da democracia. Mesmo diante de uma crise e constantes barreiras que impedem o alcance da implementação dos fundamentos democráticos, as lutas sociais acontecem nas ruas de forma direta em busca de transformações. O Brasil inicia o processo de redemocratização de sua estrutura política e governamental, mas os cidadãos, em especial os jovens, querem mudanças outras e imediatas.

### 2.1 SOBRE A MULTIDÃO E OS MOVIMENTOS SOCIAIS

Rumores e notícias jornalísticas evidenciaram a insatisfação dos empresários atuantes no transporte urbano, em agosto de 2003, na Cidade de Salvador. Segundo eles, a tarifa vigente não era suficiente para suprir os custos operacionais do sistema de transporte público, por ônibus, mesmo após os sucessivos aumentos que ocorreram nos anos anteriores.

Por outro lado, os soteropolitanos demonstraram descontentamento com a proposta de aumento da tarifa, já que a infraestrutura e a prestação do serviço de transporte eram precárias. Uma semana anterior ao estopim que marcou a Revolta do Buzu de 2003, um pequeno grupo de estudantes fechou os acessos da Estação da Lapa, no centro da cidade (VASCONCELOS, A., 2017).

Mas enfim, o que foi a Revolta do Buzu, um protesto da multidão ou um movimento social organizado? Para melhor entendimento deste evento coletivo, porém sem a intensão de enquadrá-lo numa classificação rígida, é relevante dispor o suporte teórico do filósofo político italiano Antônio Negri e do filósofo político estadunidense Michael Hardt (2014) que conceituam a multidão.

Segundo Negri e Hardt (2014), a multidão institui uma soberania livre, já que possui uma característica heterogênea, formada por singularidades potentes. A

multiplicidade de desejos, em suas variadas direções, desobriga até mesmo a definição irrefutável de uma luta. A multidão promove novos comportamentos e uma nova expressão de lutas por direitos, sem a representação de líderes e parâmetros preestabelecidos. Todos que integram a multidão são líderes e sabem o que desejam.

Neste sentido, pode-se constatar a crise da democracia representativa, pois os governantes se mostram incapazes de governar e de solucionar os problemas sociais, além de participar de um jogo de interesses políticos. Os governados, por sua vez, são diferentes e não estão obrigados a seguir o mesmo caminho, isso porque, nem sempre o desejo da maioria é o ideal para todos, daí nasce a dificuldade de entender a legitimidade de um povo global e soberano.

O fracasso da democracia clássica, segundo o filósofo chileno-brasileiro Vladimir Safatle (2017), se dá a partir do momento que os processos de gestão e de decisões públicas deixam de passar, verdadeiramente, pela apreciação social. A massa se torna impotente para agir ou cobrar aos governantes em nome todos. Daí a soberania do povo freia a diversidade dos indivíduos. Assim, segundo Negri (2014), todos são iguais, porque a legislação assim define, mas em verdade, os indivíduos não são todos igualmente povo.

O filósofo húngaro Peter Pál Pelbart (2013) complementa o estudo da multidão, ao questionar os anseios e o que há de novo nesses manifestos pragmáticos. A força da multidão é marcada por vários desejos, sob diversos rumos, como a melhoria da saúde, da educação, dos transportes e dos serviços públicos, em geral. Há uma busca também por mais transparência pública, reforma da política e pelo fim da corrupção. Ocorre que, mesmo em busca de uma multiplicidade de anseios, existe um desejo em comum da multidão, que é garantir uma mudança mais radical, um novo modo de pensar a relação social com os poderes institucionais. Em verdade, a multidão reconstrói uma política digna e mais próxima da verdadeira democracia direta, com as vozes nas ruas.

No mesmo sentido, a compreensão da desobediência civil do historiador e filósofo estadunidense Henry David Thoreau (1849) mostra a força dos libertários que buscavam o controle do império, em um outro momento histórico. Em 1849, a desobediência civil, foi considerada uma forma perfeita de convivência coletiva.

Assim, “o melhor governo é o que absolutamente não governa, e quando os homens estiverem preparados para ele, será o tipo de governo que terão.” (THOREAU, 2013, p. 7). Efetivamente, melhor seria ter o poder sob o domínio social, do que sob o controle de representantes, posicionamento que reforça o desejo político da multidão.

Ao se falar de multidão é necessário compreender o entendimento clássico de democracia, que autoriza a dinâmica do povo governar para o próprio povo (BOBBIO, 1986). A Constituição Federal de 1988 prevê que “todos são iguais perante a lei, sem distinção de natureza [...]”, sob a ótica de uma soberania plena. Mas quem é o povo soberano? O povo é reconhecido como uma unidade, uma massa homogênea, que possui um único direcionamento, sob o poder do representante escolhido. Os integrantes de uma dada sociedade são tratados como se todos tivessem as mesmas vontades (NEGRI apud PELBART, 2013).

O fato da maioria governar por um longo tempo, continuamente, não significa dizer que as decisões são tomadas, de forma, acertadas e justas para a sociedade, mas significa dizer que a força física é mais forte quando se concentra nas mãos desta maioria.

O governo, instituído por vontade da maioria, cria leis para condução da vida social, contudo, “leis injustas existem: devemos contentar-nos em obedecer a elas ou esforçar-nos em corrigi-las, obedecer-lhes até triunfamos ou transgredi-las desde logo?” (THOREAU, 2013, p. 24). Muitas vezes, as leis cometem injustiças e agridem os direitos sociais e até mesmo a soberania definida para o Estado.

Neste sentido, a resistência civil torna-se uma forma de mostrar a insatisfação às ações do governo autoritário e deixar claro que é possível alcançar o bem-estar social, levando em consideração o interesse de cada indivíduo. Apesar do termo desobediência denotar resistência à uma ordem estabelecida, o libertário Mahatma Gandhi conquistou a independência indiana do domínio britânico, mediante lutas sem violência, que representavam a “força da verdade.” (LELYVELD, 2012, p. 39). Não que as guerras foram evitadas, mas a força da desobediência dos indianos foi utilizada com o propósito de transformar não só aquele Estado, mas o mundo.

Assim sendo, o governo edifica conveniências para os envolvidos, que podem ser destruídas pela multidão. Essa destruição representa a defesa das diferenças e da

multiplicidade de ideias que pertencem aos indivíduos que compõe uma sociedade. (THOREAU, 2013)

Uma multidão pode virar massa, se transformar em movimento e vice-versa, já as ações sociais<sup>6</sup> oportunizam o ingresso das multidões e também de grupos institucionalizados. Em uma matéria jornalística, integrantes da União Nacional dos Estudantes (UNE) declararam que cerca de seis mil estudantes se reuniram na marcha da Praça da Piedade até a Praça Municipal, na Revolta do Buzu (TRIBUNA DA BAHIA, 2003).

Rumores sobre o aumento da tarifa de ônibus de Salvador, fez com que líderes estudantis que estavam em Brasília, retornassem a capital baiana para organizar manifestos contra a decisão do governo municipal (VASCONCELOS, A., 2017). Mas será que a convocação de grêmios, diretórios e entidades estudantis estes foram decisivas para as mobilizações da Revolta do Buzu? Ou existiu um movimento contagiante que alcançou estudantes antes dos chamamentos institucionais? Não é fácil líderes institucionalizados dominarem a resistência de cada integrante uma multidão, já que existem interesses heterogêneos que seguem rumos diferentes.

No documentário a Revolta do Buzu<sup>7</sup>, de Carlos Pronzato (2003), muitos jovens entrevistados demonstraram insatisfações com o acordo firmado entre alguns estudantes, vereadores e prefeito, na Câmara de Vereadores de Salvador. Nos depoimentos, a legitimidade do grupo que participou da reunião foi questionada e os entrevistados evidenciaram que o objetivo principal, que era a revogação do aumento da tarifa de ônibus, não tinha sido alcançado.

No que se refere ao conceito de movimentos sociais, o assunto possui abordagem clássica desenvolvida nos Estados Unidos, desde à década de 1960. Conforme as teorias apresentadas nos estudos da socióloga Maria da Glória Gohn (1997), os autores clássicos investigavam o processo evolutivo dos movimentos sociais, desde o aparecimento, até chegar a sua proliferação, sob uma análise concomitante da

---

<sup>6</sup> Max Weber define os tipos puros de ação social, quais sejam: ação afetiva, ação tradicional, ação social com relação à valores e ação racional com relação à fins. No contexto abordado, as ações sociais tem características do tipo racional, pois tem fundamentos de dominação em estatutos legais e regras estabelecidas racionalmente.

<sup>7</sup> Documentário apresenta os protestos estudantis que parou Salvador-BA por mais de uma semana em 2003. Direção: Carlos Pronzato. Dados extraídos do site: <https://www.youtube.com/watch?v=dQASaJ3WgTA>



influência da comunicação como forma disseminadora das ideias e propósitos das reivindicações. Assim, ao ocorrer uma transformação no meio social, as insatisfações eram rapidamente manifestadas, com posterior desordem coletiva. Não existia uma análise dos motivos que geravam os movimentos sociais, os participantes sem organização prévia, simplesmente aderiam às lutas contra as mudanças que ocorriam no âmbito social.

Dentre os variados estudos e teorias disponíveis, nota-se que os conceitos de movimentos sociais sofrem alterações, pois são construídos com base nos aspectos políticos, sociais, culturais e econômicos de um determinado momento histórico. Neste sentido e sem levar em consideração influências espaciais, temporais e motivacionais, os movimentos sociais podem ser compreendidos como:

[...] ações sociopolíticas construídas por atores sociais coletivos pertencentes a diferentes classes e camadas sociais, articuladas em certos cenários da conjuntura socioeconômica e política de um país, criando um campo de força social na sociedade civil. As ações se estruturam a partir de repertórios criados sobre temas e problemas em conflitos, litígios e disputas vivenciados pelo grupo na sociedade. (GOHN, 1997, p. 251).

Para Gohn (2015), diante da experiência adquirida em cada luta, os movimentos sociais passam a ter relação com a educação e devem ser vistos como fontes do saber coletivo. Assim, os movimentos sociais legítimos não surgem de eventos isolados, são aqueles organizados por grupos de pessoas que, diante das necessidades e fruto de experiências já vividas, ordenam suas demandas e sugerem propostas de soluções.

No mesmo sentido, o educador Paulo Reglus Neves Freire (1993) considera que os grupos populares, que se dedicavam aos movimentos, no decorrer da história, constroem entendimentos que permitem uma concepção dirigida da educação. Nessa perspectiva, o aprendizado pode ocorrer fora das salas de aula, pois nem sempre há tempo de estudar de maneira tradicional para obter conhecimentos. De tal modo, após compreender os movimentos sociais como forma de mobilização e organização popular, entende-se que os movimentos constroem um saber próprio dos grupos populares organizados.

Com o objetivo de corroborar com os entendimentos apresentados, cita-se o conceito de manifestações sociais de outros autores. Nessa ótica, para o sociólogo e

economista Pedro Roberto Jacobi (1983), os movimentos sociais podem ser vistos como reflexos das desigualdades sociais, que são fortalecidos, não só pelo fator econômico, mas como também pela aplicação desigual dos recursos públicos destinados à evolução da vida urbana.

Para o sociólogo e economista espanhol Manuel Castells Oliván (1999), os movimentos sociais são compreendidos pelos significados dos próprios termos, assim, “[...] tal enfoque nos afasta da pretensão de interpretar a ‘verdadeira’ consciência dos movimentos, como se somente pudessem existir revelando as contradições estruturais ‘reais.’” (CASTELLS, 1999, p. 94). Consequente, cabe aqui citar as definições dos verbetes dicionarizados, Houaiss, (2015). Manifestar significa tornar público ou declarar uma intenção e social, por sua vez, constitui aquilo que é coletivo. No entanto, os manifestantes visam requer ou reivindicar algo que está ligado aos direitos de fato ou pretendido que pertencem a todos.

Assim, a transformação social gerada por fenômenos globais e econômicos minimizam o acesso da sociedade aos direitos coletivos, fazendo com que a sociedade reivindique perante o poder público. Segundo Castells (1999), o processo evolutivo social decorre de uma luta entre a resistência social e a dominação do poder que geram modificações das ordens, desconstitui a ordem global. Essa resistência social é vista de forma criminalizada, como tumultos, que de fato são marcados por lutas que acontecem de forma diversificada e imprevisíveis.

No que se refere aos meios de comunicação, existem redes que impulsionam as lutas sociais, ao organizar conexões entre pessoas, objetivando expor, discutir e defender ideias e posicionamentos sobre assuntos variados. As redes de comunicação podem ocorrer presencialmente ou por meio das ações sociais virtuais.

Mesmo com o suporte limitado da *internet* na época, a Revolta do Buzu revolucionou ao convocar a participação dos militantes por *Short Message Service - SMS* e através de chamadas nos sites de portais jornalísticos da *internet*. As divulgações presenciais, com a distribuição de panfletos nas escolas e em faculdades, foram essenciais para o fortalecimento da Revolta do Buzu (VASCONCELOS, A., 2017).

Mesmo com os transtornos no tráfego, alguns motoristas de carros particulares, motoristas e cobradores de ônibus e até certos policiais militares, mesmo que silente, compreenderam os manifestos de 2003. Assim é possível considerar que, “não há

paz ou guerra que se sustente sem a comunicação.” (SZANIECKI, 2012, p. 4). A cidade foi o espaço escolhido para conectar as pessoas e provar que os impulsos da comunicação transformam a vida social, política e econômica em grandes dimensões. Além disso, os novos meios relacionaram os manifestos no Brasil.

Com base nos estudos da comunicóloga Barbara Peccei Szaniecki (2007), pode-se observar que avanços das comunicações na contemporaneidade, superaram as forças soberanas governamentais e constrói uma nova ordem que atinge o espaço local, nacional e até mesmo internacional. Neste sentido, torna-se finalidade constante dos sistemas contemporâneos de comunicação dissolver a soberania, não só com o intuito de enfraquecer o sistema tradicional, mas visando estabelecer nova ordem de poder globalizado.

A *internet*, por seu turno, surge como uma nova ferramenta de comunicação que amplia as discussões entre as pessoas, com a troca de experiências que ultrapassam fronteiras. Com o uso dela, os movimentos horizontais são fortalecidos, porém não tem a mesma articulação que os manifestos de décadas atrás (GOHN, 2015), pois o compartilhamento de ideias movimenta o ambiente virtual e cria oportunidades para discussões políticas bem mais amplas. Diante dessa nova ordem, a multidão se mantém firme com a garantia de dar voz para todos.

Dentre os atributos da multidão, vale salientar os aspectos econômico e político que formam um único corpo condutor do império de redes. Assim, este “‘corpo’ entendido como uma organização hierarquizante e tendencialmente centralizadora [...], pode atravessar redes sociais e tecnológicas”. (SZANIECKI, 2012, p. 9).

A sociedade passou a viver sob uma economia voltada para a informação que, mesmo sob o desenvolvimento embaraçado e complexo, substituiu as economias tradicionais, a industrial por exemplo. No entanto, a valorização do setor de serviços se tornou tão significativa, que alterou a relação entre produção e consumo, o que tornou o setor da informação na economia propriamente dita.

Já o aspecto político é inerente ao aparelhamento democrático, com o objetivo de expandir a participação de pessoas nos sistemas de comunicações. O poder imperialista sai do seu perfil clássico e alcança relações entre centro e periferias, com o objetivo de inovar as articulações em redes subdividas, de acordo com interesses diversos.

Contudo vale dispor que, ambos aspectos passam por forças de resistências que visam trazer alternativas para a ordem contemporânea, com tentativas de estabelecer produções econômicas cooperativas e políticas de representação ou de centralização. Isso significa dizer que, mesmo com o enfraquecimento do poder vertical, estimulado pelo controle em redes, existem forças que buscam controlar as situações. No entanto,

A carne da multidão é puro potencial, uma força informe de vida e, nesse sentido, um elemento do ser social, constantemente voltado para a plenitude da vida. Dessa perspectiva ontológica, a carne da multidão é uma força elementar que constantemente expande o ser social, produzindo além de qualquer medida de valor político-econômico tradicional. (HARDT; NEGRI, 2005 apud SZANIECKI, 2012, p. 9).

Além de toda complexidade que envolve as relações sociais, o poder público e as leis geram um desafio para a multidão, que precisa escolher formas de comunicação para lutar contra as precariedades da vida, já que “uma verdadeira democracia não pode se assentar numa comunicação baseada em monopólio ou concessões a uma minoria”. (SZANIECKI, 2012, p. 11).

Contudo, a comunicação tem funções bem mais amplas que simplesmente transmitir informações. É um meio, canal aberto, pelo qual as multidões podem unir forças para se opor às ordens e decisões governamentais incoerentes aos anseios sociais.

Ao mesmo tempo, não há como abordar o tema a Revolta do Buzu sem tratar a democracia, uma vez que as bases das lutas coletivas são estruturadas nos fundamentos da participação popular. Os bloqueios e paralisações nas ruas de Salvador representaram um protesto contra a imposição do governo em definir aumento da passagem de ônibus, sem considerar os limites dos usuários.

Partindo desse pressuposto, para o filósofo político italiano, Norberto Bobbio (1986), a democracia, no sentido clássico, “é um conjunto de regras de procedimento para a formação de decisões coletivas, em que está prevista e facilitada a participação mais ampla possível dos interessados.” (BOBBIO, 1986, p. 12). É uma forma direta do povo exercer o poder político, com a aplicabilidade de soluções cabíveis nas questões de seu interesse.

Fortalecido, após as Revoluções Americana (1775 - 1783) e Francesa (1789 - 1799), o regime democrático passa por transformações, tendo em vista os confrontos entre os princípios abstratos e a aplicabilidade na vida real. Ressalta-se que, a terminologia transformação não pode ser confundida com crise, já que o regime está a um “[...] colapso iminente. A democracia não goza no mundo de ótima saúde, como de resto jamais gozou no passado, mas não está à beira do túmulo”. (BOBBIO, 1998, p. 9)

Nos termos ideais, aplicar a democracia é uma tarefa difícil, isso porque seu processo requer a dedicação aos negócios públicos de todos os integrantes da sociedade. Segundo o filósofo suíço Jean-Jaques Rousseau (2003, p. 2), mesmo que fosse possível a ampla participação social, algumas pessoas não estariam autorizadas a decidir. No entanto,

Se tomarmos o termo no rigor da aceção, nunca existiu verdadeira democracia, nem jamais existirá. É contra a ordem natural que o grande número governe e o pequeno seja governado. Não se pode imaginar que o povo permaneça constantemente reunido para ocupar-se dos negócios públicos; e vê-se facilmente que não seria possível estabelecer comissões para isso sem mudar a forma da administração. (ROUSSEAU, 2001 apud PEDRA, 2003, p. 2).

Diante do desafio de atingir o modelo ideal, não se pode desconsiderar às barreiras que dificultam à aplicabilidade dos princípios abstratamente propostos pelo regime democrático. Para Bobbio (1998), a sociedade pluralista, a democracia representativa e a oligarquia são características que desconstroem a democracia em seu formato ideal.

Ao reconhecer a diversidade popular, a sociedade pluralista cria vários centros de poderes, liderados por “sujeitos politicamente relevantes” (BOBBIO, 1986, p. 23), que impedem a tomada de decisões por todos os cidadãos. O povo deixa de ter unicidade da vida política, para intermediar e atender os interesses de grupos, organizações, associações, sindicatos e partidos políticos que pertence.

No entanto, o pluralismo na política autoriza a composição de uma sociedade formada por mais de um grupo ou centro de poder, mesmo com a defesa de posicionamentos contrários. O pluralismo tem como objetivo erradicar o poder

dominante centralizado de um dado Estado. Assim, por mais que a sociedade pluralista represente vários segmentos sociais, geralmente os líderes buscam atingir interesses próprios. Focar no interesse daqueles que tem poder, muitas vezes, com o intuito de impedir o atendimento de direitos para todo o grupo, prevalecendo nessa ordem, os anseios de parte de seus integrantes (BOBBIO, 1998, p. 23).

A democracia representativa, por sua vez, também chamada de democracia indireta, é o segundo desafio que impossibilita o firmamento da proposta de um modelo ideal do regime democrático. Sendo assim, o nascimento da democracia se deu “[...] quando a burguesia, em primeiro lugar, e depois o povo inteiro se tornaram conscientes de ser os protagonistas do desenvolvimento social e quiseram nele influir participando do controle do poder”. (BOBBIO, 1998, p. 1082).

Contudo, o jurista constitucionalista José Afonso da Silva (2005, p. 125-126) afirma que a representatividade surge com o desígnio de solucionar problemas no qual o povo, não consegue resolver diretamente, devido a extensão territorial, a densidade demográfica e as adversidades complexas sociais. Mas, será que o representante consulta o povo para tomar toda e qualquer decisão política?

Para o sociólogo Doacir Gonçalves de Quadros (2016, p. 2), mesmo a população escolhendo seus representantes nas urnas, a massa popular tem a necessidade de ir às ruas para reivindicar o cumprimento de seus direitos e garantias.

Por fim, tem a oligarquia que é compreendida de forma tradicional, como uma forma de governo que concentra o poder nas mãos de poucos. Esses poucos são destacados dos outros integrantes da sociedade pela riqueza, pela nobreza. Assim, “[...] a mesma palavra tem muitas vezes o significado mais específico e eticamente negativo de ‘Governo dos ricos’, para o qual se usa hoje um termo de origem igualmente grega, “plutocracia”. (BOBBIO, 1998, p. 835).

Os chamados de elites usurpam o poder e a liberdade do povo. O cidadão perde sua liberdade para aqueles que ficarão à frente do poder. Rousseau (2002, p. 2) destaca que “o mais forte não é nunca assaz forte para ser sempre o senhor, se não transforma essa força em direito e a obediência em dever”. Também, não se pode esquecer que a maior premissa da democracia é tratar a liberdade com autonomia, no qual o povo tem o direito de decidir e expressar sua opinião.

Por outro lado, a dificuldade de implantar a democracia, não impede a criação de um governo que siga suas bases axiológicas de ampliação da participação popular nas decisões públicas. Neste sentido, a participação popular pode ser concretizada através da implementação de audiências públicas, conferências, conselhos públicos e outros meios que efetivamente garantam maior participação popular.

## 2.2 DIREITO À PARTICIPAÇÃO POPULAR

Os manifestos sociais em busca dos direitos democráticos brasileiros foram destaques no mesmo período “[...] que se instalou o golpe de 1964 e especialmente após o AI5, que foi o instrumento mais autoritário da história política do Brasil” (SILVA, J. A., 2005, p. 88). Os sucessivos governos militares que passaram a administrar o Brasil, de forma rígida e violenta, surpreenderam os próprios aliados, sob a justificativa de extinguir os grupos de oposição e restabelecer a economia do País.

Conforme o cientista político e historiador José Murilo de Carvalho (2008), o golpe político ocasionou medidas repressivas tão severas que atingiram os direitos civis e políticos da população brasileira. Com o intuito de reprimir a liberdade de expressão de cada indivíduo, o governo impediu o exercício de certas profissões, determinou o exílio político de vários brasileiros, além de proceder torturas e mortes daqueles que ameaçavam os ditos do governo militar.

Apesar das manifestações e passeatas serem declaradamente proibidas, pelo governo militar, a população da década de 1970 não deixava de lutar todos os dias por liberdade e dignidade. Diante dessa difícil situação, as lutas populares ocorreram em vários seguimentos sociais e trabalhistas, destacando-se as greves do ABC paulista<sup>8</sup> que, além de exigir uma nova ordem social para os trabalhadores, protestavam por melhorias salariais e condições de trabalho, pela redução do desemprego e pela verdadeira força sindical (BRASIL, 2014, p. 19).

No entanto, diante da carestia e da dificuldade de implementar a normatização democrática no País, as pessoas se organizaram e passaram a tomar decisões

---

<sup>8</sup> Trabalhadores do ABC paulista (Santo André, São Bernardo e São Caetano), entre os anos de 1978 e 1980, organizaram greves que mobilizaram e influenciaram o País, em busca de melhores condições de trabalho e em defesa da democracia. O cunho político deu origem ao Partido dos Trabalhadores – PT.

através de ações sociais, como dispõe o sociólogo Eder Simão Sader (1988 apud DE PAULA, 2013, p. 148).

Tomara, porém, as ruas, a partir da eleição dos Governadores em 1982. Intensificara-se, quando, no início de 1984, as multidões acorreram entusiásticas e ordeiras aos comércios em prol da eleição direta do Presidente da República, interpretando o sentimento da Nação, em busca do reequilíbrio da vida nacional, que só poderia consubstanciar-se numa nova ordem constitucional que refizesse o pacto político-social. (SILVA, J. A., 2005, p. 88).

Sem desânimo, a população apoiou Tancredo Neves para a implementação de proposta de construção da Nova República, rumo à tentativa de instituir princípios democráticos no Brasil. Mesmo diante da trágica e inesperada, morte do mais novo representante popular, a sociedade civil manteve sua supremacia com o estabelecimento da constituição mais democrática e liberal do Brasil, a denominada Constituição Cidadã (CARVALHO, 2008, p. 199).

Neste contexto, a Constituição Federal do Brasil de 1988 foi promulgada, sendo a base de orientação de todas as normas existentes no Ordenamento Jurídico Brasileiro. O texto trouxe dispositivos legais que prevê a participação da sociedade nas ações do poder público. Com a definição de princípios democráticos, a Constituição Cidadã garantiu a instituição de políticas públicas voltadas para à saúde, assistência social, questões urbanas e outras, com a participação popular (BRASIL, 2014, p. 29).

Assim sendo, a normatização democrática prevista na Constituição brasileira foi resultado de uma grande luta, que passa a ter o desafio de instituir, colocar em prática os seus fundamentos. Para o jurista e economista José Cláudio Rocha (2015), uma democracia verdadeiramente implantada deve permitir que a sociedade tenha acesso às informações públicas e meios que permitam solicitar ou reivindicar direitos ao poder público competente.

A partir dessa ordem, os poderes públicos municipais, estaduais e, especialmente, federais, criaram mecanismos institucionalizados de participação, que impulsionam o processo de implementação da gestão democrática. Além desses mecanismos, Maria da Glória Gohn (2015) destaca que a sociedade civil organizada também contribui com esse processo, ao criar ações por meio das associações voluntárias,



movimentos sociais, fundações e organizações do terceiro setor, redes sociais, conferências nacionais, conselhos gestores, dentre outros.

A Revolta do Buzu, por sua vez, além de ser um evento social autorizado pelos novos mecanismos de participação popular brasileiro, é um direito fundamental da pessoa humana, já que, o direito de reunião foi previsto expressamente no artigo 5º, da Constituição de 1988. Assim, “todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização [...]”. (BRASIL, 1988).

O livre poder de realizar reunião previsto na Constituição de 1988 é um direito fundamental assegurado à brasileiros e estrangeiros residentes no Brasil, desde que seja de forma harmoniosa e ordeira. Neste sentido, o jurista administrativista Marcio Cammarosado (2015, p. 1) reconhece que o direito de reunião é um direito fundamental que se impõe a todos cidadãos, agentes públicos e até mesmo pessoas jurídicas em geral, não podendo estes frustrar, impedir, desrespeitar o exercício regular deste direito.

Por outro lado, o direito de reunião possui limites, no qual em certas ocasiões, os cidadãos devem formalizar prévia comunicação ao ente local (município), a fim de evitar que o evento não prejudique outra reunião já constituída. Assim, “[...] os direitos de uns vão até onde começam os direitos dos outros, e é na própria ordem jurídica posta vigente, que vamos encontrar os limites dos direitos [...]”. (CAMMAROSANO, 2015, p. 1).

As reuniões podem ser utilizadas para motivos variados, já que são manifestações, passeatas e ações sociais que ocorrem em vias públicas, que ao aglomerar pessoas exprime desejos de mudanças, ou até mesmo, de criação de novos direitos, sejam eles comuns ou não. Nessa ótica, as caminhadas, os cartazes e os gritos dos envolvidos exprimem não só apelos, como também colocam em prática o exercício de outros direitos essenciais para a pessoa humana, como a liberdade de locomoção e de expressão.

A participação popular, também conhecida como participação política, é uma forma de contribuição direta do cidadão no processo de gestão do Estado. Para Bobbio (1998, p. 888), a participação política é reconhecida por meio de variadas atividades

como o exercício do direito do voto, a atuação em partidos políticos, a participação em ações sociais e outros.

Na década de 1980, o processo de redemocratização brasileira contou com manifesto que suscitou a previsão de normas legais fundamentadas nos princípios democráticos. Nesse sentido, a economista e socióloga Enid Rocha Andrade da Silva (2008, p. 135) salienta que, a proposta que solicitou garantia de iniciativa popular, contou com quatrocentas mil assinaturas, sendo vista como uma eficaz reivindicação democrática.

Após o processo de redemocratização, o povo passou a ter o direito de “efetiva interferência na gestão dos bens e serviços públicos.” (ROCHA, J. C., 2015, p. 2). O espaço para opinar e negociar melhorias para as ações públicas foram definidas na própria Constituição Federal de 1988, como também nas leis e normas específicas.

Assim, a Constituição Cidadã anuncia a política urbana em dois momentos do seu texto. No primeiro, refere-se à competência da União em estabelecer diretrizes para o desenvolvimento urbano, considerando a habitação, o saneamento básico e os transportes urbanos. No entanto, pode-se observar que a União é o único ente federado responsável para instituir as regras gerais urbanas, inclusive quando se tratar de transportes públicos. O objetivo é garantir a criação de uma política nacional, que seja ratificada pelos Estados, Distrito Federal e Municípios, no que for relacionado a suas competências.

No segundo momento, a Constituição de 1988 reservou o Capítulo II – Da Política Urbana, para regulamentar os aspectos mais peculiares do tema, como “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.” (BRASIL, 1988). Neste capítulo ficou definido que, as diretrizes gerais da política de desenvolvimento urbano devem ser instituídas por lei federal específica. Já a execução de seus requisitos fica sob a responsabilidade do Poder Público Municipal.

Conforme dispõe José Afonso da Silva (2005), a maior responsabilidade do desenvolvimento urbano foi atribuída aos municípios, já que a Constituição de 1988 reservou-lhes o cumprimento de funções sociais da cidade e garantia do bem-estar dos cidadãos. Ocorre que, definir objetivos intra-urbanos, cuja competência de execução é tão-somente do ente municipal, dificulta a ampliação dos objetivos

necessários à instituição de políticas urbanas eficientes. Há o empobrecimento da política urbana, visto que os demais entes federados (União e Estados) se sejam desobrigados de contribuir com o processo de desenvolvimento urbano, circunstância que pode impedir uma implementação bem-sucedida.

Neste seguimento, já que a cidade é o centro de maiores questionamentos dos cidadãos, a União, os Estados e os Municípios devem unir forças para a implantação de políticas públicas que visem melhorar suas funcionalidades, não só urbanas como também outras funções correlatas a ela.

Em cumprimento a exigência constitucional de criar leis específicas sobre o direito urbanístico, a União instituiu a Lei nº. 10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade. A Lei surge como um alicerce à Administração Pública Municipal, devido às rápidas transformações que passaram a ocorrer nas cidades, que desestabilizaram as organizações e as estruturas urbanas. Além disso, segundo Maricato (BRASIL; MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2010, p. 5), o Estatuto da Cidade é resultado de uma história de lutas de movimentos sociais, entidades profissionais, sindicais e outros que buscaram por muitos anos atingir o objetivo de maior participação social organizada, mesmo quando o contexto político era totalmente contrário.

Com as atenções são voltadas para a cidade democrática, dentre as diretrizes do Estatuto da Cidade, pode-se destacar a previsão expressa de implementação de uma gestão participativa para a condução da vida urbana. Nesse contexto, “a gestão democrática da cidade pressupõe a organização da sociedade civil para interferir no processo em nome das demandas sociais [...]”. (BRASIL, 2001, p. 33).

O texto legal dispõe que o objetivo da política urbana é promover o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, sob uma gestão democrática que garanta a participação popular, bem como de todas as formas de ações sociais. A política deve também incrementar a infraestrutura local, com o aperfeiçoamento dos serviços públicos, transporte urbano, visando alcançar a sustentabilidade das cidades.

De tal modo, o objetivo principal do Estatuto da Cidade é desenvolver políticas urbanas, por meio dos instrumentos e mecanismos contidos em seu próprio texto, que viabilizem a ordem pública e o bom uso da propriedade urbana. Sob essa ótica, salienta o jurista especialista em urbanismo Edesio Fernandes (BRASIL; MIISTÉRIO

DAS CIDADES, 2010, p. 61) que, o Estatuto da Cidade, além de regulamentar e ampliar previsões constitucionais relacionadas à política urbana, garantiu expressamente o direito à cidade sustentável no Brasil.

Prevê também, a criação do Plano Diretor Participativo, que tem como objetivo traçar a realidade de cada cidade e planejar as decisões, mediante técnicas especializadas e a participação popular. Sendo assim, compreende-se como a lei mais importante para prevê a organização e ocupação territorial das cidades.

Por fim, o Estatuto da Cidade dispõe diretrizes, objetivos e princípios específicos para a implementação de uma política pública urbana. Conforme entendimento da jurista e cientista política Celina Souza (2006), a participação social coopera para a eficiência desse processo. Neste sentido, a construção de políticas públicas “constitui-se no estágio em que os governos democráticos traduzem seus propósitos e plataformas eleitorais em programas e ações que produzirão resultados ou mudanças no mundo real”. (SOUZA, C., 2006, p. 26).

Em 2015, o Estatuto da Metrópole (Lei Federal nº 13.089) foi instituído com a proposta de ampliação da política de desenvolvimento urbano, com a inclusão de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e, no que couber, as “microrregiões instituídas pelos Estados. O objetivo é instituir um plano de desenvolvimento urbano integrado, considerando os termos da Constituição Federal, sem excluir nenhuma unidade territorial.

Em 2014, o Governo Federal criou o Decreto 8.243, que instituiu a Política Nacional de Participação Social (PNPS) e o Sistema Nacional de Participação Social (SNPS), com o objetivo de incentivar a participação de toda e qualquer pessoa na gestão pública. Assim, o governo federal criou instâncias permanentes de diálogo, com o intuito de “incentivar a participação da sociedade na elaboração, na implementação e no acompanhamento das políticas públicas.” (PORTAL BRASIL, 2014). Com este incentivo, entre os anos de 2003 e 2012, cerca de 7 milhões de brasileiros participaram de conferências nacionais, compreendendo 40 áreas setoriais. A União conta com 120 conselhos e 270 ouvidorias públicas que estão ativos e funcionam para auxiliar os cidadãos nas questões públicas.

A implantação de políticas urbanas, além de ter como princípios basilares o direito à cidade; à função social; à propriedade, bem como à gestão democrática, visa agregar ações de desenvolvimento urbano e interação com as políticas públicas sociais, sob a ótica das diretrizes da Política Nacional de Participação Social.

### 3 TRANSPORTE PÚBLICO COMO UM DIREITO SOCIAL

---

Só em 2015, o transporte público foi reconhecido legalmente como um direito social, *status* que exige maior dedicação do poder público, no desenvolvimento do sistema, para garantir a emancipação e o dinamismo social. Mediante uma divisão de competências, a Constituição Federal de 1988 define o Sistema Brasileiro de Transportes, com a distribuição de responsabilidades federal, estaduais e municipais.

Sob influências históricas e sociais, o direito surge para regular a vida e o comportamento do mundo civilizado. Muitos são os interesses individuais e, com o propósito de promover justiça e minimizar os conflitos sociais, o direito estabelece leis e normas com a instituição de regras, segundo o filósofo austríaco Hans Kelsen (1999, p. 4). Assim, as normas jurídicas se comportam como uma ordem institucional dinâmica e estrutural, que conduz o direito nas relações públicas e privadas.

A partir do momento que houve a emancipação do indivíduo dos núcleos familiar e religioso, por exemplo, os direitos sociais passam a ser compreendidos como direito público. Essa independência do indivíduo concedeu o amadurecimento no âmbito coletivo, que passou a ser protegido por leis. Assim, os direitos sociais são reconhecidos como garantias fundamentais, que tem como finalidade atingir a justiça social e o fomento de direitos, por meio de ações dirigidas pelo Estado.

No Brasil, os direitos sociais têm suas primeiras aparições legais, na Constituição Republicana de 1934, “sob a influência da Constituição alemã de Weimar, o que continuou nas posteriores.” (SILVA, J. A., 2005, p. 285). De tal modo, o seu conteúdo era mencionado nessas constituições, juntamente com os dispositivos da ordem econômica.

Já na Constituição Federal de 1988, o Poder Constituinte reservou capítulo próprio para a ordem social e “ampliou também, mais do que qualquer de seus antecedentes, os direitos sociais.” (CARVALHO, 2008, p. 206). Assim, foram reconhecidos como direitos sociais: a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância e a assistência aos desamparados.

Os fundamentos dos direitos sociais buscam proteger os indivíduos, menos favorecidos economicamente, de todas e quaisquer desigualdades da vida coletiva. A previsão constitucional dá origem a outras leis específicas que buscam a garantia de melhores condições de vida para a população, especialmente carentes, sob uma tentativa de reduzir as desigualdades.

Na mesma direção, Comparato (2010, p. 77) considera que os direitos sociais visam atingir o cumprimento do direito de igualdade para todos os cidadãos, pois são concretizados através das políticas públicas, com o objetivo de amparar as pessoas menos favorecidas economicamente, já que estes não possuem recursos para ter uma vida digna.

A partir de 1988, as mudanças realizadas nos direitos sociais trouxeram melhorias no âmbito trabalhista, da saúde, da educação e outros. Conforme Carvalho (2008), a melhoria significativa se deu na educação fundamental, no qual o analfabetismo de pessoas de 15 anos ou mais, na década de 1980, caiu de 25,4% para 14,7% em 1996. Ocorre que, paralelo a este progresso, o Brasil vem acumulando, persistentemente, as desigualdades sociais formadas, desde o período da independência até os dias atuais.

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do Brasil poderia ter melhores resultados em comparação aos índices de outros países latino-americanos. Segundo o economista André César Médici e o administrador Antônio Celso Agune (1994, p. 459), entre os anos de 1980 e 1990, apesar dos progressos no indicador de esperança de vida, o Brasil ocupou posição inferior à Cuba, ao Paraguai e ao Equador, por exemplo, que possuem o IDH menor.

Para o economista Alexandre de Ávila Gomide (2003), outro grave problema que afeta o Brasil, ao ponto de refletir as questões urbanas, é a pobreza. A miserabilidade não é somente uma incapacidade econômica que impede o atendimento das necessidades fundamentais das famílias, é também uma limitação do acesso aos serviços e direitos sociais como o transporte público.

O Brasil enfrenta dificuldades para a criação de políticas interligadas que minimizem a crise social, os prejuízos ligados à sustentabilidade ambiental e os obstáculos que impedem o crescimento econômico. Apesar da Política de Mobilidade brasileira

prever em seu texto, princípios, diretrizes e instrumentos que contribuam com a efetiva implementação de política urbana, na prática não é tão simples assim.

No entanto, a condição de pobreza está diretamente ligada à exclusão social que limita o indivíduo a ter acesso aos serviços coletivos. As pessoas de baixa renda, sob condições informais de trabalho e moradia, vivem de forma segregada e apartados dos direitos à cidadania.

Em se tratando do transporte urbano, as condições de pobreza geram impactos diretos e indiretos. Os impactos indiretos estão relacionados a economia no âmbito urbano. Por outro lado, os impactos diretos referem-se às limitações de acesso aos direitos sociais. Nessa ótica, o Brasil além de manter a desigualdade da renda e oportunidades, limita o acesso aos serviços públicos, como ocorre nos transportes urbanos. Assim,

Os mais pobres têm menor acessibilidade urbana, já que o raio de alcance físico dos equipamentos sociais e oportunidades de trabalho ficam restritos à sua capacidade diária de custeio do transporte coletivo ou de caminhada. (GOMIDE, 2006 apud ARAÚJO et. al., 2011, p. 578).

Nesta ótica, a Revolta do Buzu levou estudantes para as ruas, mas a manifestação não deixou de ter reclames de miserabilidade. A desigualdade social foi apontada como um dos problemas que seria agravado com o aumento da tarifa do transporte. Essa situação fortaleceu a revolta, a partir do momento que os trabalhadores de baixa renda, se viram impossibilitados de gastar mais com deslocamento pessoal e de seus filhos.

Com base no documentário de Carlos Pronzato (2003), em frente à Câmara Municipal dos Vereados, uma faixa nas mãos dos jovens dizia: “As tarifas aumentando e a barriga do povo roncando. Diga não à isso”. Outra faixa pronunciava o seguinte: “Salvador capital da desigualdade social. Vamos tirar a Bahia das trevas”. Muitos estudantes para ir à escola ou à faculdade tinham que pegar quatro ônibus, tendo impactos significativos na renda familiar dos soteropolitanos (VASCONCELOS, A., 2017).

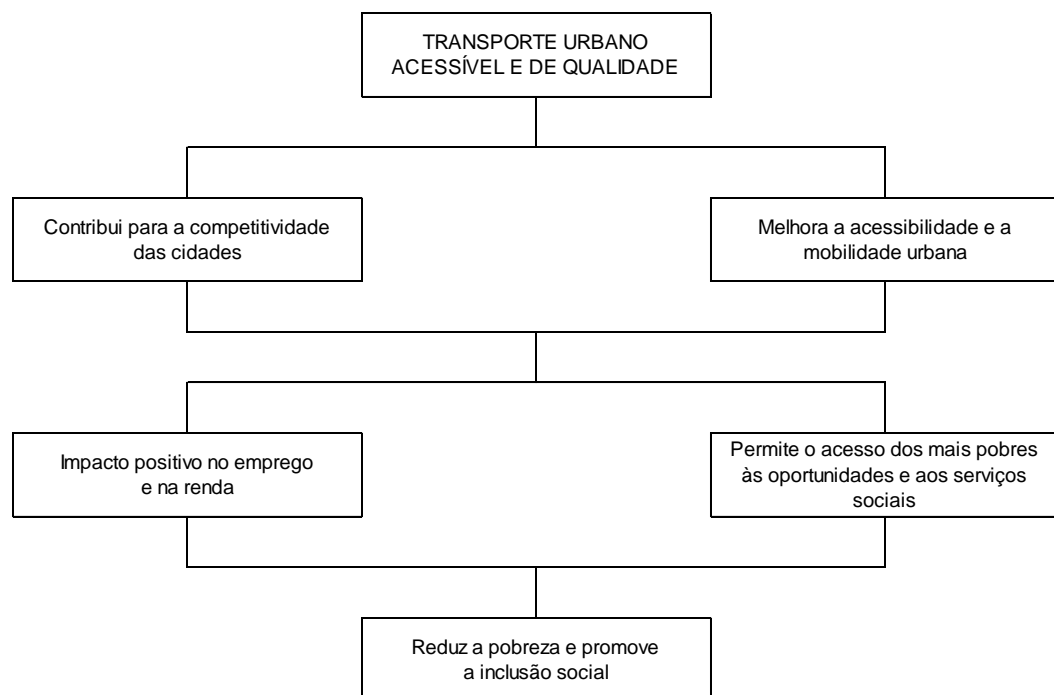


Para melhorar a qualidade da prestação do serviço de transporte urbano e, conseqüentemente, promover melhorias na mobilidade urbana, ampliar os negócios locais, aumentar a renda dos indivíduos e garantir o acesso de pessoas carentes aos serviços sociais, o Poder Público deve propor ajustes nas relações entre os cidadãos e a cidade, por meio da instituição de políticas públicas integradas e dos arranjos institucionais.

Além disso, conforme Rolnik (2010), é necessário organizar momentos que estimulem a criação de políticas públicas alternativas que visem solucionar problemas dos transportes públicos no Brasil, como as viagens superlotadas, a precariedade do setor e também meios de reduzir o uso do veículo particular.

Conforme esquema representada na Figura 4, disponibilizar um transporte urbano com qualidade, promove medidas positivas que contribuem com o desenvolvimento local, garantindo a inclusão social e a redução da pobreza.

Figura 4 - Impactos do transporte urbano sobre a pobreza



Fonte: Gomide (2003).

Mediante o exposto, nota-se que para atingir a qualidade de vida social, o processo dependerá de infraestrutura urbana disponível para os indivíduos, de políticas públicas integradas, além de ações que estimulem a sustentabilidade local e a participação popular.

Apesar dos direitos sociais terem sido anunciados em constituições anteriores e, estarem previstos, em capítulo próprio no texto constitucional de 1988, o direito ao transporte foi incluído no rol, posteriormente, através da Proposta de Emenda Constitucional – PEC 90/2011, que se tornou a Emenda à Constituição - EC 90/2015. Neste sentido, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU<sup>9</sup> (2016) salientou que, a PEC foi aprovada por unanimidade e sem quaisquer oposições.

A justificação da PEC reconhece o transporte como um direito social que contribui com o justo desenvolvimento social, com a erradicação da pobreza, além de promover o bem comum, princípios fundamentais da pessoa humana. Sendo assim, o transporte no rol dos direitos sociais é um garantidor dos direitos humanos e fundamentais. No entanto,

Vetor de desenvolvimento relacionado à produtividade e à qualidade de vida da população, sobretudo do contingente urbano, o transporte destaca-se na sociedade moderna pela relação com a mobilidade das pessoas, a oferta e o acesso aos bens e serviços. Como é de amplo conhecimento, a economia de qualquer país fundamenta-se na produção e no consumo de bens e serviços, como também no deslocamento das pessoas, ações que são mediadas pelo transporte. (BRASIL, 2011).

A alteração do texto constitucional dá destaque ao transporte público, por considerar que a prestação deste serviço com qualidade, promove o desenvolvimento e bem-estar na vida urbana. Neste sentido, o transporte público se tornou direito social, com a promulgação pelo Congresso Nacional da Emenda Constitucional 90, em

---

<sup>9</sup> Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) é uma entidade de classe nacional que representa as operadoras de ônibus urbanos e metropolitanos perante o Poder Público e a sociedade civil. Sua fundação foi em 29 de julho de 1987. Dentre suas atuações a NTU visa buscar melhoria da qualidade dos serviços do transporte público; disseminar estudos e projetos para o desenvolvimento sustentável do setor; desenvolver a capacitação empresarial para atuação no mercado de transporte e outros. Dados extraídos do site: [www.ntu.org.br](http://www.ntu.org.br).

atendimento aos protestos nas ruas que clamavam por melhor mobilidade urbana nas cidades brasileiras.

Limitar o acesso ao transporte público, seja pela escassez, seja pela má qualidade da prestação do serviço público, minimiza “à própria emancipação social e o bem-estar daqueles segmentos que não possuem meios próprios de locomoção” (BRASIL, 2011), já que este é um dos meios de mobilidade da população.

### 3.1 AVALIAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO BRASILEIRO

O direito ao transporte ao ser aperfeiçoado e tratado como direito social tem a possibilidade de garantir maior interação com os demais direitos fundamentais da pessoa humana, dando-lhes acesso aos serviços de saúde, aos estabelecimentos educacionais, ao trabalho e outros.

Neste sentido, o direito ao transporte assegura também o atendimento às necessidades básicas de idosos e pessoas com deficiência e possui um papel fundamental na economia do país. De tal modo, “a/o doente necessita deste para chegar ao hospital, a/o estudante precisa deste para chegar à escola, o povo todo precisa deste para chegar ao trabalho, ao retorno para a casa, ao lazer”. (ALFONSIN, 2015, p. 4).

Incluir o direito ao transporte no rol de direitos sociais visa consagrar um novo momento da mobilidade urbana no Brasil. Neste sentido, a NTU (2016) encomendou pesquisa ao Instituto FSB Pesquisa<sup>10</sup>, com o objetivo de conhecer a opinião dos principais e relevantes atores que contribuem nas tomadas de decisões e criação e implementação de políticas públicas relacionadas ao transporte público.

Visando obter um diagnóstico qualitativo sobre o mais novo direito social, o Instituto FSB entrevistou um grupo de parlamentares (Quadro 1) e outro grupo de influenciadores (Quadro 2), sobre os variados assuntos que norteiam o transporte público. A obtenção de resultados foi representativa e a “margem de erro de 5 pontos percentuais e intervalo de confiança de 95%” (NTU, 2016, p. 11). Os quadros

---

<sup>10</sup> A FSB Pesquisa é um instituto especializado em estudos para decisões estratégicas, objetivando garantir resultados de alto valor. Dentre os produtos da FSB tem a pesquisa com autoridades (gestores públicos e parlamentares) que visa conhecer o que pensam, para tomadas de decisões estratégicas. Dados extraídos do site: [http://www.institutofsbpesquisa.com.br\\_](http://www.institutofsbpesquisa.com.br_)

que seguem apresentam os grupos de atores e os respectivos quantitativos de entrevistados na pesquisa.

Vale ressaltar que, apesar de ser uma pesquisa de opinião, o estudo revela conhecimentos que contribuem, não só para o sistema de transporte público brasileiro, como também para enxergar o perfil dos parlamentares e influenciadores que estão à frente das decisões públicas do País.

Quadro 1 - Entrevistados no Congresso Nacional

<b>GRUPO - PARLAMENTARES</b>	
224	Deputados Federais
25	Senadores
Os entrevistados pertencem à 27 partidos diferentes. A quantidade de parlamentares ouvidos em cada partido é definida proporcionalmente ao tamanho da representação de sua legenda na Câmara dos Deputados e no Senado. Entrevistas realizadas presencialmente, entre os dias 17 e 31 de maio de 2016.	

Fonte: NTU (2016).

Quadro 2 - Entrevistados nos Setores de Influência

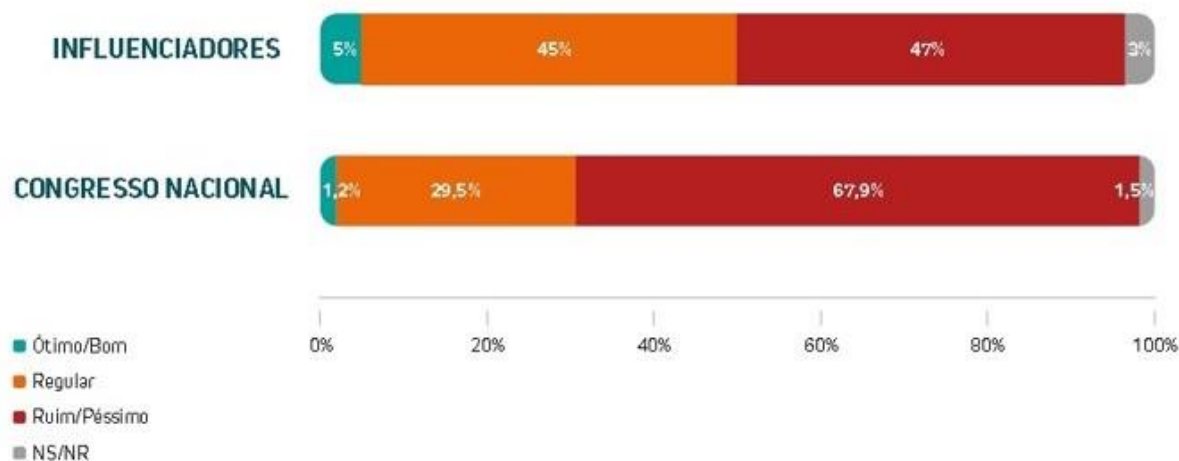
<b>GRUPO - INFLUENCIADORES</b>	
20	Poder Executivo Federal
20	Poderes Executivos Estaduais
20	Poderes Executivos Municipais
20	Economistas
20	Representantes de setores econômicos (indústria, comércio e serviço) e acadêmicos especialistas em transporte público urbano.
Os entrevistados pertencem à cinco setores diferentes. Entrevistas realizadas, entre os dias 25 de maio e 19 de junho de 2016.	

Fonte: NTU (2016).

Um dos questionamentos realizados na pesquisa foi a opinião dos entrevistados quanto à avaliação do serviço de transporte público coletivo do Brasil (Figura 5).

Entre os entrevistados, cerca de 67,9% e 47%, dos parlamentares e influenciadores, respectivamente, consideram o transporte público no Brasil ruim/péssimo. E apenas 1,2% dos parlamentares e 5% dos influenciadores consideram o serviço ótimo/bom, conforme representação a seguir:

Figura 5 - Avaliação do Transporte Público no Brasil



Fonte: NTU (2016).

Foi investigado também a opinião dos entrevistados, acerca do maior responsável pela melhoria da qualidade dos serviços de transporte público no Brasil. Para responder o questionamento, os entrevistados tiveram como alternativas: o poder público; as empresas operadoras; todos; sociedade em geral; não respondeu; passageiros; outros e não sabe (NTU, 2016, p. 17).

Após análise do questionamento aqui posto, em torno de 65% dos entrevistados responderam que o poder público é o maior responsável pela qualidade do serviço de transporte público.

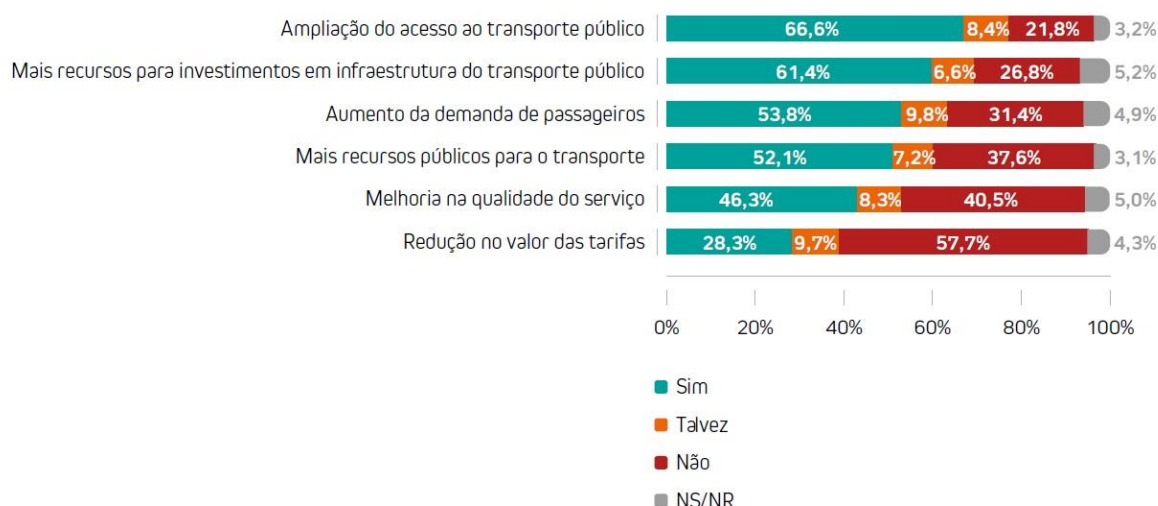
Por outro lado, em torno de 13% dos entrevistados, de ambos grupos, opinaram que todos sujeitos são responsáveis pela melhoria da qualidade do transporte público no Brasil.

Ao questionar os parlamentares e influenciadores sobre o conhecimento da Emenda Constitucional 90/2011 que incluiu o transporte nos direitos sociais, a pesquisa teve como resultado o “conhecimento de 8 em cada 10 parlamentares (78% na Câmara a 100% no Senado).” (NTU, 2016, p. 22). E, 64% dos influenciadores responderam ter conhecimento da Ementa Constitucional. A inclusão do direito ao transporte contou com a aprovação dos dois grupos de entrevistados.

No que tange as possibilidades de melhorais do setor de transporte, após alteração constitucional, na opinião dos parlamentares (Figura 6), 66,6% consideram que a Emenda Constitucional promove a ampliação do acesso ao transporte público.

Em torno de 9,8% acreditam no aumento da demanda ao setor. E, cerca de 57,7%, ou seja, a maioria dos entrevistados consideram que a inclusão do transporte nos direitos sociais não promoverá a redução do valor da tarifa do transporte público.

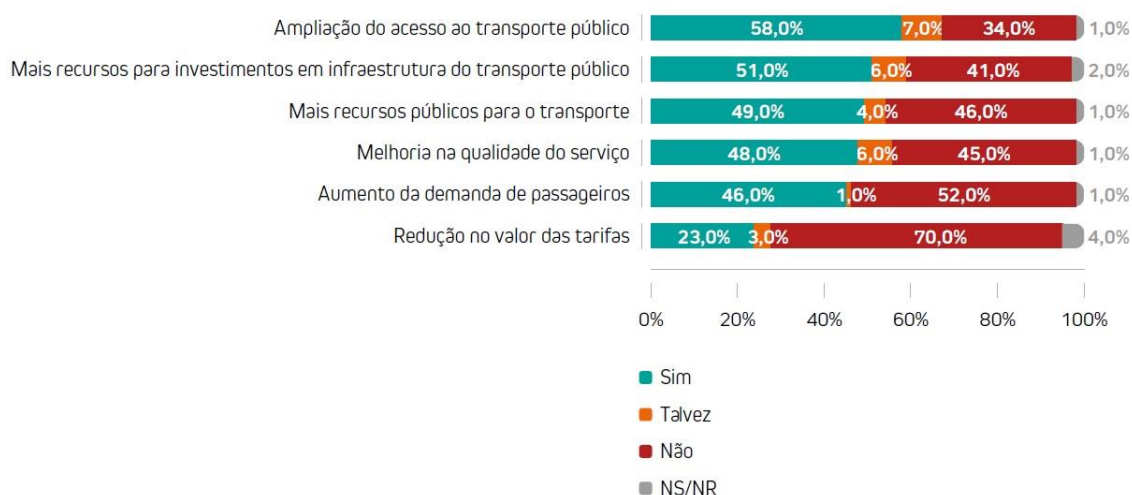
Figura 6 - Impactos da Emenda Constitucional: Avaliação dos parlamentares



Fonte: NTU (2016).

Considerando a opinião dos influenciadores (Figura 7), de forma bem equilibrada, 48% dos entrevistados opinaram que a Emenda pode proporcionar melhorias na qualidade do serviço. Já 45,0% defendem posicionamento contrário, e 6% consideram que talvez ocorram mudanças. Além disso, pode-se observar que 23% dos entrevistados consideram possível a redução do valor da tarifa do transporte público.

Figura 7 - Impactos da Emenda Constitucional: Avaliação dos influenciadores



Fonte: NTU (2016).

Com base no estudo apresentado, entende-se que o transporte público no Brasil foi considerado mal avaliado. Avaliar o transporte público como ruim/péssimo significa dizer que a mobilidade não está cumprindo sua função nas cidades brasileiras. Assim, além de impossibilitar a locomoção de pessoas nos variados meios de transportes urbanos, o transporte público, segundo resultado da pesquisa, não contribui com o desenvolvimento local. Em seu turno, a mobilidade urbana

[...] não configura um fim em si mesmo, mas sim o requisito essencial para que se concretizem a liberdade de iniciativa, a liberdade de manifestação, o direito ao lazer e à cultura, o direito ao trabalho, o direito ao mínimo de bem-estar por meio do acesso a serviços públicos sociais e econômicos etc. (MARRARA, 2015, p. 123).

Esse resultado revela também, a necessidade de informação dos fundamentos democráticos, tanto para a sociedade em geral, como para os atores envolvidos na execução das políticas públicas urbanas. Além disso, é imperioso maior incentivo da participação popular nas decisões públicas, com base nas legislações que compõem



o sistema normativo brasileiro, já que a responsabilidade pela qualidade dos serviços públicos depende de ações conjuntas do poder público, com a participação da sociedade em audiências públicas, conselhos e utilização das ouvidorias públicas.

Como bem diz o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (2013), elaborado pelo Ministério das Cidades, uma política urbana elaborada com excelência é aquela que estimula e reconhece a importância da participação popular nas políticas públicas como um direito dos cidadãos. Então, minimizar a crise urbana depende da integração de forças dos governos federal, estadual e municipal, com o suporte dos diferentes segmentos da sociedade.

Desta forma, o simples do fato do transporte público compor o rol de direitos sociais previstos na Constituição Federal, não significa dizer o setor se desenvolverá instantaneamente. É necessário a criação de medidas que ampliem o acesso aos transportes públicos, estimulem o aumento da demanda nos variados meios de transportes públicos, promova estudos para a redução do valor da tarifa, dentre outras providências.

### 3.2 COMPETÊNCIAS DO DIREITO AO TRANSPORTE

Ao definir as competências dos entes federados, a Constituição Federal de 1988 estabeleceu atribuições relacionadas aos transportes para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios. Para jurista Raul Machado Horta (1964 apud SILVA, J. A., 2005, p. 477) “a autonomia das entidades federativas pressupõe repartição de competências para o exercício e desenvolvimento de sua atividade normativa.” Neste sentido, os entes federativos, nos limites de suas responsabilidades, criam mecanismos de mobilidade urbana sob os fundamentos de gestão democrática.

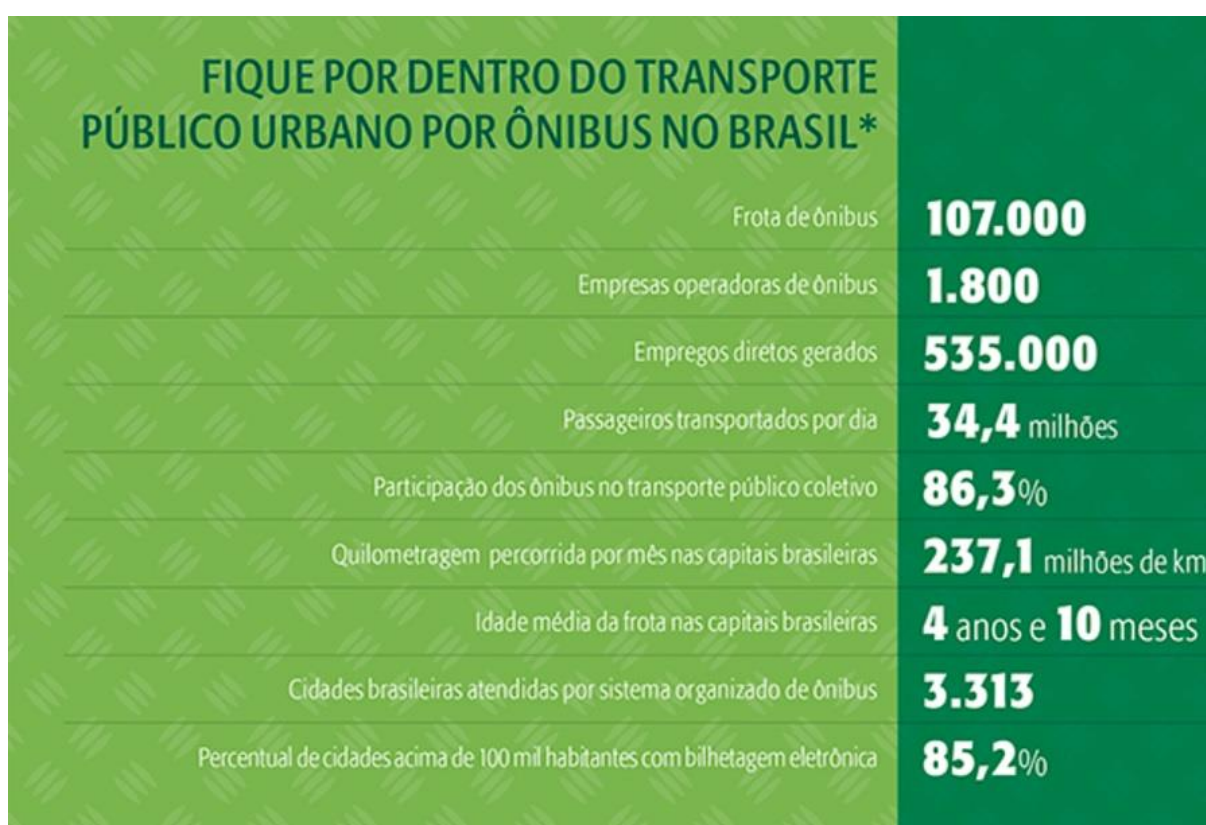
Segundo a psicóloga Marley Rosana Melo de Araújo (2011, p. 577), esses mecanismos devem permitir a interligação entre as cidades e estas com diversas partes do mundo, além de ampliar a circulação de pessoas, ideias, mercadorias e capitais.

A normatização brasileira visa atender a demanda do sistema de transporte como todo, que entre os anos de 2012 e 2013, atingiu cerca de 34,4 milhões de passageiros de ônibus, por dia (NTU, 2016) (Figura 8). Daí a relevância em

apresentar os fundamentos legais que envolvem o transporte público das esferas federal, distrital, estadual e municipal.

Independente da divisão de competências relacionadas ao transporte público, vale dispor que o sistema organizado de ônibus atende um pouco mais da metade das cidades brasileiras, cerca de 59,48% (NTU, 2016). Isso significa dizer que, aproximadamente 40,5% das cidades não tem cobertura organizada de transporte por ônibus, situação que agrava ainda mais o cenário de mobilidade e desenvolvimento social do País.

Figura 8 - Transporte público urbano por ônibus no Brasil



Fonte: NTU, dados de dezembro de 2016.

A ausência de transporte coletivo organizado nas cidades, estimula o transporte irregular de passageiros, prática que além de contribuir com as infrações de trânsito, coloca em risco a vida e dignidade dos passageiros. Na capital baiana, o serviço de transporte clandestino de passageiros é identificado facilmente nas proximidades da Rodoviária e na BR-324. Assim, “ontem, um acidente grave na

BR-324 deixou cinco mortos e três feridos, na altura do município de Candeias. Um dos envolvidos fazia transporte clandestino (CORREIO DA BAHIA, 2016).

O transporte clandestino é um problema que ocorre em muitas cidades brasileiras. Conforme notícia do Correio Braziliense (PARANAIBA.; RIBEIRO; SILVA, 2017), em Minas Gerais, 10 pessoas morreram em acidente com ônibus clandestino. Frequentemente ocorrem acidentes com transportes clandestinos nas cidades brasileiras.

Sob essa ótica, a Revolta do Buzu, foi umas das expressões sociais que retratou a ineficiência do transporte urbano e a falta de integração entre os entes para criação de políticas públicas que viabilizem melhorias do setor. Assim, discutir a melhoria do sistema de transporte urbano no Brasil, ultrapassa os limites de abordagem da precariedade e da onerosidade das tarifas nas grandes capitais, já que existem municípios que não possuem qualquer tipo de transporte regular organizado para os deslocamentos básicos.

### **3.2.1 Transporte e Mobilidade – Competências da União**

Com a promulgação da Constituição de 1988, a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios receberam poderes, para conduzir as ações em suas respectivas áreas de competência e esferas de governo. As competências, por sua vez, “são as diversas modalidades de poder de que se servem os órgãos ou entidades estatais para realizar suas funções”. (SILVA, J. A., 2005, p. 496).

No que se refere aos direitos urbanísticos, a União adquiriu competência de legislar, com a finalidade de criar políticas e diretrizes, voltadas para habitação, saneamento básico e transportes urbanos. Assim, legislações federais foram criadas com o intuito de garantir o bom exercício do transporte público urbano.

A Lei Federal 10.257/2001, denominada de Estatuto da Cidade, além de estimular a gestão democrática por meio da participação popular, criou instrumentos para o incremento urbano, dentre eles, o plano diretor (art. 4º).

O plano diretor é instrumento da política de desenvolvimento que propõe implementar melhorias e reforma urbana. É “obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes [...]”. (BRASIL, 1988)

O Plano Diretor Participativo, publicado pelo Ministério das Cidades desmistifica a ideia de que, este instrumento trazido pelo Estatuto da Cidade, é “[...] exclusivamente técnico, dominado somente por engenheiros, arquitetos, geógrafos e ‘sábios’ que com seus conhecimentos iriam organizar a cidade ideal” (BRASIL; MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 16). O plano diretor surge com características democráticas que visam atender todo o território municipal, levando em consideração as necessidades e particularidades locais, trazidas pela sociedade.

No que tange ao transporte urbano, o Estatuto da Cidade indica a criação de um plano específico que atenda ao princípio de transporte urbano integrado, para as cidades com população superior a quinhentos mil habitantes (art. 41, § 2º). Além de promover o incentivo de participação social nas decisões das coisas públicas, como orçamentos participativos e análise de impacto de vizinhança, esse Estatuto inclui soluções de problemas urbanos que refletem no transporte público. Assim,

É importante ressaltar que a necessidade de deslocamento é consequência da distribuição e densidade de ocupação das diversas atividades pela malha urbana e que, por outro lado, o sistema viário e de transporte é um forte indutor dessa distribuição, o que deve ser considerado na formulação dessa legislação. (BRASIL; MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, p. 86).

Diante do exposto, um dos propósitos do plano diretor é estabelecer políticas de transporte e circulação que possibilitem a melhoria da mobilidade urbana, com acessibilidade ampla e democratização dos espaços das cidades (BRASIL; MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, p. 86). Com base nesse fundamento, o sistema integrado de transporte público passa ter o real *status* de direito social.

A Lei Federal 12.587/2012 que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, visa integrar os variados modais de transportes, para garantir melhorias de acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

De forma integrada, os poderes executivos federais, estaduais e municipais buscam cumprir suas atribuições mínimas do sistema de mobilidade urbana, para planejar, implantar e fiscalizar os serviços de transporte público coletivo.

### 3.2.2 Transporte Intermunicipal - Competência Estadual

Localizado na região Nordeste do Brasil, o Estado da Bahia é uma unidade federativa, composta por 417 municípios, com extensão territorial de 564.732,642 km<sup>2</sup>. Em 2010, sua população foi estimada em 15,2 milhões de habitantes e a densidade demográfica foi estimada em 24,82 hab/km<sup>2</sup>. (IBGE, 2016).

No que se refere ao transporte, a Bahia é responsável pelo transporte rodoviário e hidroviário intermunicipal de passageiros, que objetiva “atender às necessidades de deslocamento da população entre as divisas do estado, sendo outorgado à iniciativa privada através de concessão ou permissão, precedida de licitação.” (BAHIA; AGERBA, 2016). Além dessa competência, o Estado da Bahia, através da Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB), é responsável pelo transporte de passageiros sobre trilhos, metroviário e ferroviário.

A Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA) é o órgão responsável para atender o deslocamento, por meio do transporte rodoviário da população entre regiões do Estado da Bahia. Suas atividades visam planejar, regular, conceder, controlar e fiscalizar os serviços do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, além do transporte hidroviário intermunicipal; distribuição e comercialização de gás canalizado; administração de terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários de passageiros e concessão de rodovias pedagiadas (BAHIA; AGERBA, 2016).

Para atender as demandas rodoviárias intermunicipais, o Estado da Bahia conta com “12 Pólos Regionais e 14 Postos em todo o Estado” (BAHIA; AGERBA, 2016) e a seguinte estrutura, conforme Quadro 3:

Quadro 3 - Serviço de Transporte Intermunicipal do Estado da Bahia

<b>DADOS</b>	<b>QUANTIDADE</b>
Empresas concessionárias e permissionárias	53
Veículos cadastrados	Cerca de 3.350
Linhas de transporte intermunicipal de passageiros	Cerca de 1.357
Passageiros que utilizam o transporte intermunicipal	Cerca de 10 milhões

Fonte: BAHIA, AGERBA – Dados de 2016.

A Constituição Federal de 1988 definiu que a administração dos transportes intermunicipais compete aos Estados. No mesmo sentido, a Constituição baiana (1989) fez previsão em seu texto, reconhecendo a competência do Estado em criar e implantar o plano viário estadual, exercer a política viária e executar os serviços de transporte intermunicipal, de forma direta ou por concessão e permissão.

Visando ratificar entendimentos, o jurista e juiz de direito Hely Lopes Meirelles (1995 apud MOREAS, 1995, p. 95) relata que de modo geral, a União é o ente responsável por legislar sobre os assuntos de diretrizes e política nacional de mobilidade urbana e ao Estado-membro foi reservado a competência de regular e prover a circulação regionais e intermunicipal em seu território.

O transporte intermunicipal de passageiros visa atender as necessidades de mobilidade da população entre as regiões de um Estado. A Constituição da Bahia considera o transporte como serviço público essencial, sob a observância dos princípios da preservação da vida humana, da garantia da segurança das pessoas, além da preservação do ambiente e do patrimônio urbano (BAHIA, 1989).

Em 2001, a AGERBA aprovou normatização que estabelece o “Regulamento do serviço público de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado da Bahia [...]” (BAHIA, 2001). Nessa Resolução, o Estado define a administração e

institui todas características, planejamento, forma de controle e execução do serviço de transporte intermunicipal.

Dentre outras resoluções, foi regulamentado também “a implantação da meia-passageira escolar no serviço público de transporte rodoviário intermunicipal na Região Metropolitana de Salvador”. (BAHIA, 2004).

Já em 2016, novas resoluções foram instituídas para incluir linhas intermunicipais no processo de integração dos transportes de passageiros. A finalidade principal é ampliar os deslocamentos e atender às pessoas economicamente desfavorecidas.

No que se refere a acessibilidade nos transportes coletivos intermunicipais, o Estado da Bahia instituiu a Lei Estadual nº. 12.575/2012, que garante a gratuidade para pessoas com deficiência. Essa garantia é uma forma de ampliar a acessibilidade das pessoas necessitadas na vida urbana e, conseqüentemente permitir que estes usufruam de outros direitos fundamentais como a saúde, a educação, o lazer e outros.

Destaca-se também que, benefício abrange viagens entre os municípios da Bahia, não só nos transportes rodoviários, mais também nos metroviários, *ferry boat* e ferroviários, além de incluir crianças, idosos e outras categorias definidas pelo Poder Público (BAHIA, 2012).

### **3.2.3 Transporte urbano - Competência Municipal**

Após o descobrimento do Brasil e diante da sua localização privilegiada, Salvador foi fundada em 1549, sendo capital do Brasil até o ano de 1673. A Cidade de Salvador, capital do Estado da Bahia, tem uma população estimada de 2.938.092 habitantes e estende-se por uma área territorial de 692,819 km<sup>2</sup>, com densidade demográfica de 3.859,44 km<sup>2</sup> (IBGE, 2016).

Considerando a divisão territorial realizada em 1991, Salvador é constituída pelo distrito sede e mais 22 sub-distritos, quais sejam: Amaralina, Brotas, Conceição da Praia, Itapoá, Maré, Mares, Nazaré, Brotas, Candeias, Conceição da Praia, Cotegipe, Itapuã, Maré, Mares, Nazaré, Paripe, Passo, Penha, Periperi, Pilar, Pirajá, Plataforma, Santana, Santo Antônio, São Caetano, São Cristóvão, São Pedro, Sé, Valéria e Vitória.

O sistema de transporte coletivo de passageiros que realizam o deslocamento de passageiros no âmbito intra-municipal, conta com o serviço dos ônibus e ascensores (elevador Lacerda, Plano Inclinado Gonçalves e Liberdade/Calçada). A capital baiana conta também com o transporte complementar de passageiros, que é prestado através de vans e micro-ônibus (SALVADOR; TRANSALVADOR, 2017).

A capital baiana possui seis estações, que estão localizadas em bairros estratégicos, entre pontos de paradas e finais de linhas, com base no Quadro 4.

Quadro 4 - Estações de ônibus – Salvador/BA

<b>ESTAÇÕES</b>	<b>HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO</b>	<b>DATA DE INAUGURAÇÃO</b>	<b>ÁREA (m<sup>2</sup>)</b>
Barroquinha	24 horas/dia	Novembro 1982	7.050
Iguatemi	24 horas/dia	Setembro 1997	3.050
Lapa	24 horas/dia	Novembro 1982	150.000
Mussurunga	24 horas/dia	Novembro 2001	11.000
Pirajá	24 horas/dia	Novembro 1994	22.000
Rodoviária	24 horas/dia	Janeiro 1981	9.900

Fonte: Salvador; Transalvador (2017).

A Superintendência de Trânsito de Salvador – Transalvador foi criada o objetivo de abrigar, numa mesma estrutura, as áreas de trânsito e transporte do Município de Salvador. A missão da Transalvador é garantir mobilidade urbana à população, através do trânsito e do serviço de transporte público, com segurança e qualidade (SALVADOR; TRANSALVADOR, 2017).

O serviço de transporte pode ser realizado de forma direta, pela Administração Pública ou por meio de concessão. Nesse sentido, a Constituição Federal de 1988 estabelece no artigo 30 que “compete ao município: [...] organizar e prestar,



diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços de interesse local, incluído o transporte coletivo, que tem caráter essencial (BRASIL, 1988).

Para tanto, a Lei Federal nº 8.987/1995 ao regular o regime, define concessão pública:

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

[...]

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado. (BRASIL, 1995).

Conforme o jurista administrativista Celso Antônio Bandeira de Mello (2011, p. 709-710), o Poder Público transfere a prestação do serviço público para a concessionária, visando que esta execute o serviço em nome próprio e sob total responsabilidade, remunerando-se através das tarifas cobradas diretamente aos usuários do serviço.

No caso das concessões, o poder concedente deve realizar licitação para formalização do contrato administrativo. A empresa concessionária, por sua vez, deve respeitar as exigências legais prevista para esse regime de contratação e atuar como se fosse o próprio poder público, sob pena de rescisão contratual e cumprimento de sanções cabíveis.

Em muitas cidades brasileiras, as prestadoras de serviços de transporte de passageiros atuavam mediante permissões e autorizações, sem licitação. Essas relações firmadas geralmente não definem deveres e direitos, situação que reflete diretamente na má prestação de serviços de transporte para a coletividade. Em 2013, foi noticiado no Globo que, 50% das capitais brasileiras o transporte urbano não é licitado. Assim, as cidades que fizeram licitação, o processo é recente.

Em 2014, o Município de Salvador publicou o aviso de licitação da Concorrência, para “seleção de empresas para a prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros em ônibus urbanos do Município do Salvador.” (SALVADOR;

TRANSALVADOR, 2013). A licitação teve como objetivo regularizar as relações contratuais entre o Poder Público e as empresas de ônibus.

Para iniciar o processo foi definida equipe técnica para elaborar os estudos, mapeamentos e criação do projeto básico. No entanto, na Capital baiana, foi “[...] a primeira tentativa, em 50 anos, de regulamentar o setor”. (G1 BAHIA, 2012)

Dentre as variadas exigências editalícias foi previsto: a redução da idade da frota de ônibus, de 10 anos para 3,5 anos; a adaptação dos veículos para possibilitar a mobilidade de pessoas com deficiência e “os novos ônibus deverão ter ainda motorização padrão Euro V, o que reduz a emissão de gases poluentes”. (SALVADOR, 2013).

Concluída a licitação, os três consórcios de ônibus que venceram a licitação iniciaram a exploração do serviço, no ano de 2015. Sem possibilidade de renovação contratual, a concessão foi definida para operacionalizar por prazo de 25 anos. Após as contratações firmadas com as empresas de consórcios, foi implantado na Cidade de Salvador sistema de transporte público, com inovações tecnológicas de integração (SALVADOR; TRANSALVADOR, 2017).

Para fins de facilitar a gestão do sistema de transporte, a Cidade de Salvador foi dividida por regiões, denominadas de áreas operacionais que são identificadas por cores diferentes, conforme Figura 9.

Figura 9 - Áreas de integração do sistema de transporte - Salvador



Fonte: INTEGRA (2017).

**Área Amarela:** Área Operacional do Subúrbio – Integra Plataforma, que atende do bairro São Tomé de Paripé ao Comércio.

**Área Verde:** Área Operacional do Miolo – Integra OT Trans, que atende do bairro de Mussurunga até Pernambuco, incluindo os bairros de Cajazeiras e Pau da Lima.

**Área Azul:** Área Operacional da Orla – Integra Salvador Norte, que atende da Praça da Sé até o bairro de Itapuã

Em se tratando das legislações relativas ao transporte urbano, inicialmente vale dispor a evolução do ente federado. A Constituição Federal de 1988 ampliou a competência do ente municipal, no qual foi concedido autonomia econômica,

político-administrativa, equiparando-o aos outros entes federados (União, Estados e Distrito Federal) (SILVA, J. A., 2005, p. 479).

O arquiteto e urbanista Witold Zmitrowicz (2013) ressalta que os municípios não possuem qualquer tipo de subordinação ou dependência em relação aos órgãos da União e Estados. Além disso, executam suas funções, por meio do Poder Executivo (Prefeitura) e do Poder Legislativo (Câmara de Vereadores), cada um com suas atribuições específicas e definidas pela Constituição Federal.

O município passou a ter também a “competência para legislar sobre assuntos de interesse local, para suplementar a legislação federal e estadual.” (IBAM, 2009, p. 9). E foi, por meio da lei orgânica que os municípios reuniram regras legais para reger as atribuições locais.

Apesar da União ter a competência em “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos” (BRASIL, 1988), compete ao município “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”. (BRASIL, 1988).

E dentro dessa dinâmica que acontece na vida urbana, o Município de Salvador define o transporte público de passageiros como “serviço público essencial a que todo cidadão tem direito, sendo de responsabilidade do Poder Público Municipal o planejamento, o gerenciamento, e a operação do mesmo”. (SALVADOR, 1990).

Sendo assim, a lei municipal dispõe a competência de planejar e controlar os serviços relacionados ao transporte coletivo e, ratifica também que, dentre os planos de transportes, o serviço deve atender à população de baixa renda, com a cobrança de tarifa compatível com o poder aquisitivo da população, resguardando a justa remuneração para fins de aplicação de melhorias na qualidade dos serviços. (SALVADOR, 1990).

Um dos destaques do transporte coletivo soteropolitano é o sistema de meia passagem estudantil, que, ao longo do tempo, passou por muitas mudanças, oriundas de lutas que foram promovidas por estudantes.

A previsão legal da meia passagem para os transportes coletivos urbanos se deu com a Lei Municipal nº 3.263, de 20 de junho de 1983. Esse direito foi assegurado aos “alunos de quaisquer estabelecimentos de ensino, localizados no Município de

Salvador.” (SALVADOR, 1983). Além de reconhecer o direito, a lei autorizou o Poder Executivo Municipal regulamentar os termos e limites do benefício.

Por intermédio do Decreto Municipal nº 6.957/83, o Município de Salvador-BA instituiu o Sistema de Meia Passagem Escolar (SMPE,) regulamentação esta que foi implementada antes da promulgação da Constituição Federativa do Brasil de 1988.

O SMPE foi programado para atender os estudantes “através de passes escolares com o valor de 50% da tarifa normal de ônibus, tipo urbano convencional, para transporte de ida e volta à respectiva escola”. (SALVADOR, 1983).

O uso da meia passagem foi permitido para os estudantes de 1º e 2º graus de instituições de ensino público e particulares, inclusive de ensino superior. Contudo, os alunos de pós-graduação, de qualquer natureza, eram excluídos do benefício. O Regulamento instituiu, expressamente, outras restrições ligadas utilização do benefício, nestes termos:

Art. 2º. Os passes escolares terão validade nos dias úteis, de segunda a sábado, durante os períodos letivos.

Parágrafo único. Entendem-se como letivos, os períodos compreendidos de 1º de março a 30 de junho e de 1º de agosto a 15 de dezembro.

[...]

Art. 4º A meia passagem escolar será concedida, apenas, aos estudantes que residam a mais de 01 km (um quilômetro) de distância do estabelecimento de ensino em que for matriculado. (SALVADOR, 1983).

O período anual e os dias da semana foram determinados e, também a delimitação espacial, conforme o artigo 4º. O Regulamento estipulou também, uma quantidade mensal fixa, de cinquenta passes escolares para cada estudante (SALVADOR, 1983).

Para realizar o controle do Sistema de Meia Passagem Escolar, a Secretaria de Transportes Urbanos, instituiu o cadastramento dos estudantes e fiscalização do uso.

O Decreto 7.438/1985 foi instituído e revogou as disposições em contrário do Decreto 6.957/83. O Regulamento do Sistema de Meia Passagem Escolar sofreu ajustes, com destaque do novo conceito de períodos letivos, a saber:

Entendem-se como letivos os períodos informados pelos estabelecimentos de ensino, conforme relação enviada à STU, com a respectiva indicação, desde que estejam compreendidos entre 1º de março e 15 de dezembro. (SALVADOR, 1985).

No Decreto anterior, o conceito considerava o período letivo por limite de datas entre 1º de março e 15 de dezembro, com a exclusão do mês de julho.

Outra modificação trazida está relacionada ao tratamento diferenciado dado aos estudantes da Universidade Federal da Bahia. No decreto revogado, para obter o benefício, todos estudantes tinham que residir a mais de 01 km (um quilômetro) de distância da instituição de ensino. Já no Decreto 7.438/1985, os estudantes da Universidade Federal foram resguardados de tal restrição. (SALVADOR, 1985)

Após a promulgação da Constituição Federal de 1988, sob a ótica democrática, a Lei Orgânica dispõe que a tarifa do transporte coletivo deve ser compatível com o “poder aquisitivo da população.” (SALVADOR, 1990). No mesmo capítulo da Lei, é previsto que os serviços de transportes coletivos podem ser executados por meio de concessão ou permissão, contratações estas que dificultam o controle do aumento do valor da tarifa.

Para tanto, ficou instituído que o poder executivo, conforme artigo 244, teria que obrigatoriamente, “[...] encaminhar à Câmara Municipal a planilha de custos antes de decretar qualquer aumento de tarifa.” (SALVADOR, 1990). Isso significa dizer que o aumento da tarifa de ônibus passaria a ser avalizado, tanto pelo Poder Executivo como pelo Poder Legislativo Municipal.

A Lei Orgânica garantiu a manutenção do direito à meia passagem escolar a classe estudantil. O texto legal diz, “fica mantida a meia passagem para os estudantes regularmente matriculados nos estabelecimentos das redes pública e privada, devidamente reconhecidos”. (SALVADOR, 1990).

Em 1992, o Decreto nº 9.294 manteve as regras do Sistema de Meia Passagem Escolar, com a alteração das quotas mensais de passes para os estudantes, que

passam de 50, para 75 e 100 passes mensais, para os estudantes secundaristas e universitários, respectivamente (SALVADOR, 1992).

O Decreto nº 10.111/1993 altera o Regulamento, com a indicação de atribuição para o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Salvador (SETPS), que se tornou responsável pela confecção, distribuição e controle dos bônus dos estudantes, com base na “cota mínima de passes que vier a ser fixada pela Secretaria Municipal de Transportes Urbanos (SMTU)”. (SALVADOR, 1993).

O Decreto nº 10.595/1994, com mais uma atualização do Sistema de Meia Passagem Escolar dispõe novo conceito para período letivo. Desta vez, as datas indicadas no Decreto anterior foram retiradas, compreendendo-se que o período letivo é aquele indicado pelos estabelecimentos de ensino (SALVADOR, 1994).

Conforme o estabelecimento de novos decretos e alteração legislativa, em 2000, foi sancionada a Lei 5.699, que altera a legislação que concede o benefício da Meia Passagem Escolar nos transportes coletivos na Cidade do Salvador. As regras sobre a meia passagem escolar foram mantidas e, sob uma nova redação, a lei passou a ter uma organização estrutural mais precisa e objetiva.

Dentre as reivindicações da Revolta do Buzu, o sistema de meia passagem estudantil foi questionado, quanto à sua utilização aos domingos, feriados e férias escolares; permissão de acesso em transportes públicos alternativos (vans e micro-ônibus) e quanto à sua utilização por estudantes de curso pré-vestibular, supletivo e pós-graduação (mestrado e doutorado).

Após 3 anos da instituição da Lei 5.699/2000, foi sancionada a Lei 6.324/2003 com a alteração do artigo 1º. A alteração exclui o entendimento de período letivo anteriormente definido, assegurando aos estudantes o direito ao pagamento de meia passagem, durante todo o ano, exceto aos domingos e feriados. Outra alteração significativa refere-se ao aumento do rol de beneficiários. “Fica assegurado aos alunos dos estabelecimentos de curso de suplência e de pós-graduação, a nível de mestrado e doutorado, o disposto no caput deste artigo.” (SALVADOR, 2003). Neste sentido, fica autorizado a utilização de meia passagem aos estudantes de outras categorias não contempladas anteriormente, porém que possuem exigência de frequência diária durante o ano letivo.

Os Decretos nº 14.516/2003 e nº 15.435/2004 promoveram alterações significativas para a classe estudantil. O primeiro decreto aumentou o número de passes mensais, que passou de 75 e 100, para 85 e 110 unidades por estudante, considerando as categorias definidas em Lei. A utilização dos passes é limitada ao máximo de quatro meias passagens por dia. O Decreto passou a admitir a utilização da meia passagem escolar em outros meios de transportes coletivos (vans e micro-ônibus), que compõem o sistema convencional ou subsistema complementar de transportes.

Posteriormente, o Município de Salvador instituiu novos decretos, com o objetivo de modernizar o Sistema de Meia Passagem Escolar e efetivar controles e fiscalizações mais rigorosos da utilização do benefício.

### **3.2.3.1 Conselho Municipal de Transporte da capital baiana**

A reativação do Conselho Municipal de Transporte foi uma das reivindicações da Revolta do Buzu. O conselho funciona como um canal de participação social que visa propor ajustes e controlar as ações governamentais praticadas pelo poder público.

A Lei Orgânica do Município de Salvador, sob os fundamentos democráticos, fez previsão da criação do conselho municipal como instrumento de participação popular e controle dos atos administrativos. Assim, o poder público municipal ficou incumbido de criar mecanismos de estímulo à participação popular, por meio de conselhos, colegiados, audiências públicas e outros.

Diante da previsão legal, o capítulo da Lei Orgânica que regulamenta o transporte municipal, menciona a instituição de conselho especializado no segmento de transporte público, com caráter consultivo, fiscalizador e deliberativo da política de transporte. Ao analisar o histórico legislativo de Salvador, desde 1975 já existiam leis e atos normativos com o intuito de regulamentar o conselho municipal de desenvolvimento urbano.

Em 1995, foi instituída a Lei 4.971 que dispõe sobre a regulamentação do Conselho Municipal de Transporte, assegurado pelo art. 250 da Lei Orgânica do Município de Salvador. Em 2003, a Lei 6.323 deu nova redação ao texto legal, ao ampliar a composição do Conselho Municipal de Transporte (SALVADOR; SEMUT, 1995). Entretanto, o quadro comparativo dessas leis tem o objetivo de demonstrar a



alteração realizada na composição do Conselho Municipal de Transporte, no que tange a inclusão de mais uma categoria, que passou de 20 para 21 membros (Quadro 5).

Quadro 5 - Quadro comparativo - Conselho Municipal de Transporte

LEI 4.971/1995	LEI 6.323/2003
Art. 1º O Conselho Municipal de Transporte, com caráter consultivo, fiscalizador e deliberativo na discussão da política de transporte da Cidade do Salvador são compostos por 20 membros de seguinte forma:	Art. 1º O Conselho Municipal de Transporte, com caráter consultivo, fiscalizador e deliberativo na discussão da política de transporte da Cidade do Salvador é composto de 21 (vinte e um) membros da seguinte forma:
I. 1/4 pelo Executivo Municipal; II. 1/4 pelo Legislativo Municipal; III. 2/4 pelas Entidades Representativas dos Trabalhadores e da Sociedade Civil, a saber:	I. 5 pelo Executivo Municipal; II. 5 pelo Legislativo Municipal; III. 11 pelas Entidades Representantes dos Trabalhadores e da Sociedade Civil, a saber:
1.OAB - Ordem dos Advogados 2.CUT- Central Única dos Trabalhadores 3.FABS - Federação da Associação de Bairros de Salvador 4.Movimento em Defesa dos Favelados 5.UMES - União Metropolitana dos Estudantes Secundaristas 6. Associação Comercial da Bahia 7.Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários 8.Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador 9.Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura 10.FETRABASE - Federação das Empresas de Transporte dos Estados da Bahia e Sergipe. Parágrafo Único - De 02 em 02 anos, cessará o mandato da metade dos membros do Conselho, indicado pelo Legislativo Municipal e pelas entidades representativas dos trabalhadores e da sociedade civil, permitida a recondução por uma só vez.	1.OAB - Ordem dos Advogados do Brasil - Seção Bahia; 2.CUT - Central Única dos Trabalhadores; 3.FABS - Federação das Associações de Bairros de Salvador; 4. Movimento em Defesa dos Favelados; 5.UMES - União Metropolitana dos Estudantes Secundaristas; 6. Associação Comercial da Bahia; 7.Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários; 8.Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador; 9.CREA - Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura; 10.FETRABASE - Federação das Empresas de Transporte dos Estados da Bahia e Sergipe; e <b>11.Movimento estudantil, devidamente credenciado perante a Câmara Municipal do Salvador, no prazo de até 60 (sessenta) dias (grifo nosso).</b>

Fonte: Salvador (1995, 2003).

A partir desta alteração, a classe estudantil ficou autorizada a credenciar movimento estudantil, na Câmara Municipal para participar, de forma ativa, das atividades do Conselho Municipal de Transporte.

Em 06 de setembro de 2013, foi celebrada uma assembleia para reativação do Conselho, que ocorreu no auditório da Secretaria Municipal de Gestão, com a participação do Secretário Municipal de Urbanismo e Transporte, representantes dos movimentos sociais e dos Poderes Executivo e Legislativo (CORREIO DA BAHIA, 2013).

De acordo com informações disponibilizadas pela Secretaria Municipal de Mobilidade (SEMOB), o Conselho de Transporte realiza reuniões no último dia útil de cada mês, com sessões abertas para toda a sociedade (SALVADOR; SEMOB, 2017).

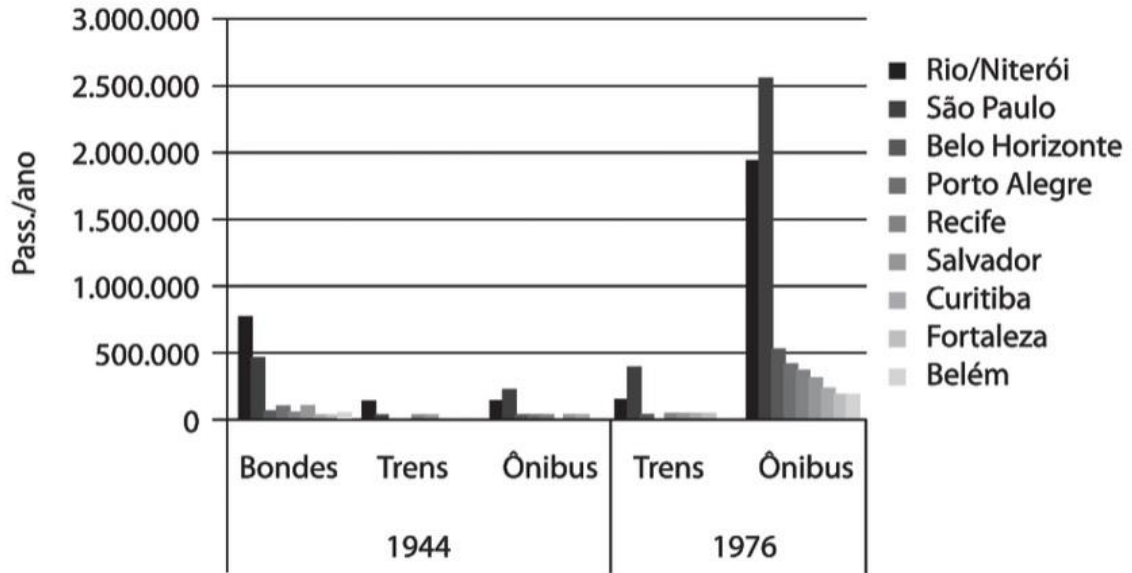
### **3.2.3.2 Modalidade e deslocamentos urbanos**

Em 1944, os trens e bondes eram os principais meios de transportes de passageiros e mercadorias no Brasil. Mas, o serviço de transporte nos trilhos limitava às viagens e, conseqüentemente, minimizavam os negócios comerciais e industriais.

De acordo com Eduardo Vasconcellos (2013), o crescimento populacional e, conseqüentemente, o desenvolvimento urbano, ampliaram as necessidades de locomoção das pessoas e deram origem a um novo setor econômico, a indústria automotiva. Além disso, os investimentos governamentais voltados para a construção de rodovias, permitia maiores acessos e interligações entre as regiões brasileiras.

A década de 1970 foi marcada pela transformação que ocorreu no transporte público no Brasil, no qual o ônibus se tornou o veículo de grande relevância do cotidiano social. De tal modo, o administrador e engenheiro de produção Edelvino Razzolini Filho (2012, p. 44) confirma que o transporte rodoviário se tornou a primeira opção de deslocamento, o que levou a inércia do setor ferroviário. Neste sentido, o Gráfico 1, demonstra a evolução do transporte urbano, por ônibus nas principais cidades do Brasil, inclusive Salvador.

Gráfico 1 - Transformação do transporte no Brasil (1944 – 1976)



Fonte: Vasconcellos, E. (2013).

No que se refere a indústria automobilística, em 50 anos, foram produzidos veículos (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus), de forma tão acelerada que marcou o crescimento da motorização brasileira. Assim, entre os anos de 1960 até 2009, enquanto a produção de ônibus foi multiplicada por oito vezes, a produção de automóveis foi multiplicada por 60 vezes (VASCONCELLOS, E., 2013).

De modo geral, entre os anos de 2003 a 2012, as cidades brasileiras obtiveram aumento no número de viagens por habitantes, em todos modos de transportes pesquisados, segundo o Relatório de Sistema de Informação da Mobilidade Urbana, da ANTP, como dispõe dados do Quadro 6, a seguir:

Quadro 6 - Índice de Mobilidade no Brasil (2003-2012)

MODOS DE TRANSPORTES		PERCENTUAL DE AUMENTO
Individuais motorizados	Automóvel	18%
	Motocicleta	
Coletivo	Ônibus	6%
	Trilhos	
Não motorizados	A pé	6%
	Bicicleta	

Fonte: NTU (2014).

O uso do veículo particular pelos brasileiros de classe alta e média, foi superior aos demais modos, levando em consideração inclusive o aumento populacional, no mesmo período. Assim, “[...] enquanto a população aumentou 16% a quantidade de automóveis aumentou 70% e a quantidade de motocicletas aumentou 209%”. (NTU, 214)

Os altos índices contribuíram com os congestionamentos nas grandes capitais, situação que dificulta a criação de estratégias de melhorias da mobilidade urbana. Segundo os estudos de Raquel Rolnik e Danielle Klintowitz (2011), os congestionamentos e a lentidão do trânsito em São Paulo, por exemplo, chegou a uma média diária de 118 km, considerando a última década. Nesta ótica, o principal assunto relacionado à cidade de São Paulo é a crise de mobilidade urbana que, frequentemente, é pauta de notícias jornalísticas e, também, uma das maiores preocupações dos paulistanos.

Assim como ocorre em São Paulo, a cidade de Salvador tem um dos piores congestionamentos do mundo, segundo estudo britânico desenvolvido pelas empresas Castrol e TomTom<sup>11</sup>. Os dados foram extraídos anonimamente dos aparelhos de GPS, que foi possível detectar “a quantidade de paradas e partidas

<sup>11</sup> A Empresa TomTom é uma empresa da Europa Ocidental, fundada em 1991, que fabrica sistemas de navegação para automóveis, motocicletas e navegação no painel. Além dos serviços disponíveis, a Empresa disponibiliza os estudos e mapas a nível mundial. Dados extraídos do site: [https://www.tomtom.com/pt\\_br/drive/maps-services](https://www.tomtom.com/pt_br/drive/maps-services)

que um veículo realiza por quilômetro rodado e obter a média anual para cada uma das cidades avaliadas”. (RUIC, 2015).

O mapa mundi do congestionamento apresentou os índices das cidades que gastam tempo adicional além do estimado em condições de trânsito livre. Dentre as cidades com mais de 800 mil habitantes, em 2014, a cidade de Salvador ocupou a segunda e quinta posições do ranking brasileiro e mundial, respectivamente (O GLOBO, 2014).

Em 2003, ano que ocorreu a Revolta do Buzu, a capital baiana já possuía infraestrutura legislativa e operacional para promover os deslocamentos da população, através do transporte coletivo, por ônibus. Dos 3,7 milhões deslocamentos realizados por dia, 54,5% da população soteropolitana utilizava o ônibus como meio de transporte. E, não menos importante, as modalidades de deslocamentos a pé, por veículo particular e por outros modos, representavam em torno de 28,3%, 13,8% e 2,9%, respectivamente, do total de deslocamentos realizados em Salvador (TCBR, 1997 apud ROCHA, 2003).

Apesar da capital baiana possuir em 2003, um alto índice de deslocamentos a pé, a criação de políticas públicas para a melhoria das condições das ruas e calçadas para pedestres ocorrem de forma desproporcional aos investimentos que viabilizam novas rotas e melhorias do trânsito para os veículos motorizados. Essa modalidade é a mais antiga do mundo, além de ser o meio de locomoção natural do ser humano. Contudo, visando alcançar localidades mais distantes, em curto prazo de tempo, o homem criou veículos, em busca de novos desafios.

Outra forma de deslocamento que contribui com o desenvolvimento da mobilidade urbana é o sistema cicloviário. Vários países no mundo, como a China, Holanda e Japão possuem as bicicletas como os principais meios de transportes individuais. Além de promover a mobilidade sustentável, o uso de bicicletas como meio de transporte reduz os impactos negativos ao meio ambiente, diminui congestionamentos no trânsito e promove qualidade de vida dos usuários. (SILVEIRA, 2010).

Em 2016, a Prefeitura de Salvador promoveu debates sobre a revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU). Na audiência, conforme Figura 10, que teve como tema a Mobilidade e Centralidades Urbanas, representantes dos ciclistas

compareceram, como foto a seguir, para “pautar as bicicletas, ciclovias, redução de velocidade e alternativas para pensar com mais compromisso e responsabilidade a ciclomobilidade em Salvador”. (PARTICIPA SALVADOR, 2016).

Os itens da Proposta<sup>12</sup> apresentada para o sistema cicloviário, foram inviabilizados tanto pela Prefeitura de Salvador, como pela equipe técnica da Câmara Municipal, sob a justificativa de inexistência de previsão orçamentária destinada o sistema cicloviário municipal e violação à regra geral de política de desenvolvimento urbano, prevista no artigo 182, da Constituição Federal de 1988. Compromisso de novas discussões foram indicadas, porém sem promessa de aquiescência dos pedidos (PARTICIPA SALVADOR, 2017).

Figura 10 – Audiência de Mobilidade recepciona proposta para bicicletas



Fonte: Participa Salvador (2016).

<sup>12</sup> Proposta apresentada pelo Fórum Ciclo Salvador / Coletivo Mobicidade, na audiência pública que teve como tema Mobilidade e Centralidades Urbanas, que ocorreu no dia 29 de fevereiro de 2016. A proposta contou com o apoio de mais de 600 pessoas (abaixo-assinados). A proposta solicitava melhorias para o sistema cicloviário de Salvador. Dados extraídos do site: <http://www.cms.ba.gov.br/pddu/005.pdf>

## 4 PARALISAÇÕES DOS TRANSPORTES EM SALVADOR

---

Apropriar-se do contexto histórico das manifestações sociais voltadas aos transportes públicos, da Cidade de Salvador, inclui conhecer a Greve Geral de 1919 na Bahia; o Quebra-quebra dos Bondes, na década de 1930 e o Quebra-quebra dos Ônibus em 1981. A carestia foi um dos motivadores dos protestos que atingiu a mobilidade urbana.

Há dezenas de anos atrás, os jornais impressos eram um dos poucos meios de comunicação que relatavam as histórias que, atualmente, os jornais não contam mais, com diz o jornalista Anélio Barreto (2013). Para tanto, foi necessário buscar as notícias em jornais impressos, para e estar mais próximo da realidade dos fatos. A Revolta do Buzu marcou a história dos protestos dos ônibus urbanos, mas independe da época, a população soteropolitana sempre clamou por melhorias e deixou evidente a relevância do direito ao transporte no contexto econômico e social da capital baiana.

Paralisações em terminais, congestionamentos, invasão de estudantes em órgãos públicos, essas foram algumas das ações da Revolta do Buzu, que transformou a história dos protestos e movimentos sociais no Brasil. Em 2003, a capital baiana foi cenário de mais um protesto relacionado ao transporte urbano. Mas enfim, o que mudou? Muitas foram as solicitações de melhorias do transporte público, em especial a revogação do aumento da tarifa. Solicitações aceitas ou não, a Revolta do Buzu de Salvador foi mais uma demonstração de gestão participativa que contribuiu, não só para o desenvolvimento das lutas sociais ligadas ao transporte urbano soteropolitano, como também para o estímulo de novos protestos nas em outras cidades brasileiras.

### 4.1 GREVE GERAL DE 1919 NA BAHIA

As dificuldades da vida urbana oriundas da Primeira Guerra Mundial, além de atingir diversas localidades mundiais, chegaram fortemente ao Brasil e, setor de transportes também passou por momentos conturbados, uma verdadeira decomposição social.

Em 1907, conforme declaração de Ricardo Machado (apud SANTOS, M., 2009, p. 102), um dos fundadores da Associação dos Empregados do Comércio da Bahia, além das estradas de ferro estarem abandonadas, com estruturas precárias, as ruas estavam esburacadas, situação que ocasionou acidentes e mortes. No mesmo sentido, as navegações do Rio São Francisco foram totalmente desprezadas, fazendo com que os estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais dominassem os escoadouros das energias baianas. Além disso, a navegação para o litoral foi desmantelada e o transporte tornou-se arriscado.

A inaptidão do setor industrial, entre os anos de 1914 e 1920, foi um dos motivadores que comprometeu a qualidade de vida social, no que tange à alimentação, ao transporte, à moradia, em larga produção. As atividades econômicas por estarem em desenvolvimento, não eram satisfatórias para superar as dificuldades e a carestia da população (LINHARES, 1979 apud CASTELLUCCI, 2001, p. 43).

Não só o Estado da Bahia, mas o Brasil como um todo, passou por uma crise econômica grave, no qual a inflação foi um dos mais altos da história, salienta o historiador social Aldrin Armstrong Silva Castellucci (2001, p. 10). Os preços eram elevados constantemente, e as dificuldades de transportes nacionais e internacionais agravavam ainda mais a situação (SANTOS, M., 2009, p. 17).

Esse cenário contribuiu com o fortalecimento das revoltas sociais que, ao passar do tempo ficaram ainda mais fortalecidas. Em dois centros urbanos brasileiros (São Paulo e Rio de Janeiro), as greves de trabalhadores cresceram rapidamente e o clima era de grande agitação, segundo a historiadora Cristina Hebling Campos (1983, p. 30). Já no Estado da Bahia a adesão às greves foi posterior, mas ocorreram com intensidade, como notícia no Diário de Notícias (1919 apud CASTELLUCCI, 2001, p. 100):

[...] os operários baianos que até hoje se tinham conservado inativos e impassíveis ante o movimento de protesto que se nota em todo o mundo, levantaram-se agora para defender os seus direitos, pugnar por suas reivindicações.



De forma associativas e independentes, ou seja, com apoio de representantes de classes ou mediante ações isoladas da população, o movimento atingiu variados os setores econômicos da época. Registra-se, que a greve teve o seu ápice, quando atingiu o sistema de transporte, com a interrupção de todos meios disponíveis (terrestres, ferroviários e marítimos).

Diante da greve geral instalada, trabalhadores do setor de transporte (operários de bondes da Linha Circular, os choferes e os carroceiros) paralisaram as atividades. A impossibilidade de deslocamento fortaleceu o movimento e, em certas situações, uniu interesses das classes trabalhadoras, patrões, sindicatos e da população. A greve geral no Rio de Janeiro e em São Paulo também foi altamente reprimida pela polícia, com a disseminação de violência e resistência dos grevistas. Do mesmo modo, a população lutou para interromper a circulação dos bondes que funcionavam com a proteção policial.

O fim da greve de 1919 se deu mediante o firmamento de acordos que foram acompanhados pelos líderes dos movimentos. Diante das conquistas,

Entretanto, a conjuntura e a greve geral de 1919 haviam desencadeado forças incontroláveis e muito do que foi conquistado não desapareceria totalmente, apesar do caráter profundamente reacionário das elites políticas e econômicas da Bahia. (CASTELLUCCI, 2001, p. 108).

Assim sendo, o movimento social de 1919 garantiu vitórias irreversíveis, além de se tornar referência para outros protestos, com a construção de valores e saberes que tornam as lutas essencialmente a educação popular propriamente dita (FREIRE, 1993, p. 19).

#### 4.2 QUEBRA-QUEBRA DOS BONDES DE 1930

Período de transição da economia agrícola para a base industrial, a década de 1930 foi marcada por fortes influências de políticas públicas nas cidades brasileiras, que refletem até os dias atuais. No que se refere a circulação, o economista Josef Barat (1986) salienta as dificuldades de desenvolvimento econômico, já que “o Brasil tinha 32.478 km de ferrovias e apenas 830 km de rodovias pavimentadas interestaduais. (BARAT, 1986 apud VASCONCELLOS, 2013, p. 28)

No entanto, o engenheiro e sociólogo Eduardo Alcântara de Vasconcellos (2013) ratifica a limitação inter-regional ocasionada pela precariedade do transporte, situação que agravou a preocupação com o processo industrial do Brasil, bem como o mercado interno. Diante dessas dificuldades de expansão, a Constituição de 1934, elencou como uma das competências privativas da União “estabelecer o plano nacional de viação férrea e o de estradas de rodagem, e regulamentar o tráfego rodoviário interestadual”. (BRASIL, 1934).

Mesmo diante da criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – (DNER), em 1937, somente em 1945, por iniciativa de Maurício Joppert da Silva, ministro da Viação e Obras Públicas, houve à sanção presidencial do Decreto-lei 8.463 (Figura 11), que conferiu autonomia técnica e financeira ao DNER. Assim, com o Fundo Rodoviário Nacional, verba específica para o setor de transporte, iniciou-se o processo de expansão das rodovias brasileiras.

Figura 11 - Decreto-lei 8.463 de 27 de dezembro de 1945



Fonte: Brasil; DNIT (2017).

Em 04 de outubro de 1930, foi noticiado no jornal Diário de Notícias uma matéria que demonstra a indignação das classes do comércio, da indústria e da agricultura quanto ao aumento da tarifa pelas empresas de bondes e ferrovias.

O aumento fixado foi de 10% sobre a tabela tarifária vigente. A informação foi comunicada após a votação, que autorizou a entrega de novo trecho de estrada de ferro, no Estado da Bahia. Assim,

A gravidade de tal passo é tamanha, e de tal porte, que às classes do commercio, da indústria e da agricultura, neste instante, cumpre tomar, sem tardança, uma iniciativa imediata, a proposito da sua defesa comum, porque se não o fizerem, podem desde já contar com a agravação da escorcha, difficilmente obstada, depois de consummada a majoração. (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1930).

A matéria jornalística contada de forma bem diferente das noticiadas atualmente, demonstra a revolta e insatisfação dos comerciantes com o aumento tarifário do transporte (Figura 12). Além do aumento da tarifa para deslocamento de pessoas, a notícia deixa evidente a ocorrência de alta dos fretes, que consequente impactava na lucratividade dos empresários.

Figura 12 - Destaque do Quebra-quebra dos bondes, devido aumento da tarifa



Fonte: Diário de Notícias (1930).

O aumento dos fretes foi considerado proibitivo e desproporcional, situação que estimulou movimento de oposição pelos usuários do serviço. Neste momento, ocorre um pedido de revisão das tarifas. E de forma impositiva, comerciantes e industriários solicitaram apoio e providências do Governo, altos poderes da República, sob o argumento de prejuízo econômico para o país (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1930).

No dia 07 de outubro de 1930, a Companhia Linha Circular de Cárreis da Bahia<sup>13</sup> noticia os esforços para restabelecer os serviços de viação e ascensores. Apesar da satisfação dada aos usuários, a Companhia deixa evidente ter dificuldades para o restabelecimento dos serviços de transportes. No entanto, “[...] a extensão dos danos sofridos não lhe permite fazel-os com regularidade, como era de seu desejo.” (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1930). Em seguida, a Companhia dá prazo imediato para disponibilizar serviço de emergência para atender os deslocamentos da população.

<sup>13</sup> Segundo o engenheiro elétrico Armando Coutinho do Rio (2008, p. 33-48), a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, fundada em 1887, foi uma das empresas produtoras e distribuidoras de eletrificação, que além de promover a tração elétrica de transportes, tinha como atividades: recepcionar e entregar cargas em terminais ferroviários, construir desvios para melhoria do transporte de cargas, dentre outras. É importante ressaltar que, o primeiro trecho bonde elétrico na capital baiana (de Roma à Itapagipe) foi inaugurado em 1897.

Em 08 de outubro de 1930, o jornal Diário de Notícias informou em uma pequena nota que a Companhia Linha Circular, com o apoio da Associação Commercial tomou providências administrativas e judiciais para voltar com o serviço de transporte por bondes, apesar de ser em pequeno número. A nota deixa claro o envolvimento do Prefeito, do Governador, assim como de outras autoridades para normalizar o transporte na cidade, mesmo que não fosse uma regularização plena, tendo em vista a quantidade de bondes em bom estado.

Ressalta-se que, os ajustes firmados entre a Companhia, a Associação Comercial e o Poder Público garantiam medidas de segurança para o restabelecimento do transporte por bondes. Isso porque o quebra-bondes foi o nome apropriado para o evento que marcou a problemática do transporte, na década de 30 (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1930).

Ainda na matéria jornalística do dia 8 foi comunicado que o serviço de transporte por bondes teria sido restabelecido, após a vistoria policial dos bens danificados nos protestos. Sem condições de dispor de 83 bondes, aproximadamente 30 carros foram colocados em funcionamento, para, mesmo que parcialmente, satisfazer as necessidades da população, “particularmente das classes menos abastadas, residentes em pontos distanciados, e cujos afazeres diários impunham a sua locomoção para o centro da cidade”. (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1930).

Restabelecer os bondes da cidade alta ocorreu, não só pela regularidade do horário dos transportes, como também, por ser uma opção de transporte com tarifas menos onerosa que os ônibus. Os ascensores, incluído o Elevador Lacerda, como também os bondes da zona baixa permaneciam paralisados. “A razão disso é, exclusivamente, o não ter escapado das depredações.” (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1930). Os protestos não foram detalhados, contudo, observa-se que foram significativos, ao ponto de trazer prejuízos à empresa de transportes, como ocasionar transtornos na mobilidade urbana.

Em uma nota da Companhia Linha Circular de Cárreis da Bahia foi publicado aviso de satisfação à sociedade, quanto à paralisação do serviço de transporte. Ao salientar os prejuízos, a Companhia informa a implantação do serviço de emergência, conforme acordo firmado com o Prefeito. Diferentemente da primeira, do dia 04 de outubro de 1930, a Companhia mostra a participação do Poder Público na causa.

Além disso, a Companhia se compromete em “[...] logo que fôr possível conseguir no equipamento, fará um serviço mais completo” [...] (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1930). Foi ratificado a impossibilidade de restabelecer o transporte na Cidade Baixa, devido falta de infraestrutura. Diante disso, nem mesmo o serviço de emergência foi disponibilizado para essa área.

Em 09 de outubro, foi publicada matéria no Diário de Notícias (1930) que indicou o retorno parcial dos serviços de viação. Além do funcionamento, ainda precário, dos bondes na Cidade Alta, os ascensores voltaram a funcionar (Figura 13). Reformado parcialmente, o Elevador Lacerda, mesmo sem totais condições, retorna os serviços. Logo,

Os novos torniquetes, inaugurados com os ascensores, em virtude dos grandes estragos sofridos, que os tornaram imprestáveis, foram substituídos pelas antigas borboletas, ao lado das quaes ficaram os estacionários para a cobrança das passagens. (DIÁRIO DAS NOTÍCIAS, 1930).

Figura 13 - Destaque dos prejuízos – Quebra-quebra dos bondes

## Companhia Linha Circular de Carris da Bahia

### AVISO AO PUBLICO

A Companhia avisa que, não obstante os enormes prejuizos soffridos com a destruição da maior parte do seu Material Rodante, será estabelecido, como foi acordado com o Prefeito, um serviço de emergencia para os pontos principaes, a partir de 6.00 até as 22.00 horas. E, logo que fôr possível conseguir novo equipamento, fará um serviço mais completo, esperando que a População comprehenda os seus esforços para attender aos seus interesses e remediar a falta existente de conducção e dispense aos empregados a maior benevolencia, dada a situação anormal em que estão operando.

A Companhia declara que este serviço de emergencia não será feito já na Cidade Baixa, por falta absoluta de material, mas está envidando esforços para restabelecer o trafego o mais breve possível.

O serviço nos ascensores será também restabelecido, o mais breve possível.

18303

**INFOR**  
**C**

RIO, 8  
do do cal  
Entrar  
ram 10.9  
306.887.

RIO, 1  
do do as  
tem frac  
tes preç  
Crysta  
tras qua  
Entrar  
ram 78  
376.661

RIO, 1  
do algo  
fraco, c  
Serid  
26/500,  
28/500,  
paulist  
Não  
ram 1  
stock :

**Mini**

**6.**

**11.a**

**col**

De  
manc

Um anito automatico | **A luta interna na**

Fonte: Diário de Notícias (1930).

E assim, os protestos ocorreram de forma intensa, acompanhadas dos atos de vandalismo. Nota-se que diante da situação, a empresa prestadora dos serviços de transportes coletivos, juntamente com o Poder Público resolveram rapidamente restabelecer a prestação dos serviços. O aumento da tarifa não foi esclarecido. Todas as notícias se voltaram para informar os prejuízos e danos do veículos e instalações. Em 9 de outubro, o jornal informou que a população da Cidade de Salvador voltou à normalidade da sua rotina urbana (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1930).

#### 4.3 QUEBRA-QUEBRA DOS ÔNIBUS DE 1981

Entre 1974 e 1981, as cidades brasileiras sofreram com a falta de infraestrutura do transporte público, quando ocorreu 50 quebra-quebras nas áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo (NUNES, 1982 apud VASCONCELLOS, 2013, p. 217).

Em 1981, a Cidade de Salvador foi palco de mais um protesto social, denominada quebra-quebra dos ônibus, contra o reajuste de 61% da tarifa do transporte coletivo.

O Movimento Contra a Carestia (MCC), questionava as precárias condições de moradia, saúde, saneamento básico dentre outras dificuldades que envolvem a vida urbana. A luta buscava erradicar ou, pelo menos, minimizar as dificuldades econômicas. As condições de miserabilidade da população brasileira, nas décadas de 1970 e 1980, conjugadas com as deficientes participações da sociedade com sindicatos, partidos e questões governamentais, estimularam o acontecimento de protestos urbano (GOHN, 1985 apud FERREIRA, 2008, p. 30).

O contexto político e transitório da época, não só em Salvador, como em muitas cidades do Brasil, foi marcado por greves e manifestações sociais em vários segmentos (queixas trabalhistas; direitos estudantis e outros). Segundo o publicitário e jornalista colombiano Nelson Varón Cadena (2013), o aumento do preço da passagem de ônibus, na capital baiana seria um absurdo, tendo em vista a grave crise econômica vivida pela população.

Nessa ótica, é possível compreender a onda de protestos nacionais, já que o regime militar estava em processo de enfraquecimento. Assim, “o momento político nacional trazia a pauta da abertura política e o fim da ditadura militar, que começou com o Presidente Geisel (1974 - 1979) e continuou sob o comando do General João Figueiredo (1979 - 1985).” (FERREIRA, 2008, p. 22). Para exemplificar a crise

nacional, a Figura 14 mostra a mobilização dos professores no Estado do Acre e noticia o protesto nacional da categoria (UFPE, 2017).

Figura 14 - Mobilização dos professores no Acre em 1981



## *Protesto contra o governo brasileiro*

Fonte: UFPE (2017).

O quebra-quebra dos ônibus teve seu início no bairro de Campo Grande com a presença de aproximadamente 600 pessoas. Cartazes e faixas ocupavam as mãos dos manifestantes que queriam falar com o prefeito. Uma comissão formada para representar a manifestação, em contato com secretários municipais, agendou reunião com prefeito. Mas, os protestos permaneceram em frente ao Palácio da Prefeitura até o anoitecer (CORREIO DA BAHIA, 1981).

Segundo o comunicólogo Gabriel Guimarães (2007), os manifestos permaneceram de forma pacífica por 50 minutos, contudo, ao anoitecer as luzes do Palácio da Prefeitura foram desligadas, situação que gerou revolta. Os ônibus que circulavam nas ruas foram depredados e rapidamente os protestos se expandiram para os



bairros periféricos da capital baiana, mesmo sem o apoio de compartilhamentos em rede sociais por meio da *internet*, que se tem atualmente.

O protesto tinha apoio da população e era legítimo (Figura 15), porque Salvador não estava bem, sendo considerada do capital do desemprego (FERREIRA, 2008, p. 37).

Figura 15 – Jovens nas ruas em 1981



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs> Fotógrafo: PORTO, Manoel, 2013/FEEB. Tropas de choque, tentaram finalizar os protestos, já que o governo exigia reprimir toda e qualquer ação que perturbasse a ordem pública (Figuras 16 e 17). Em nota da Assessoria de Imprensa da Secretaria de Segurança Pública, diante da gravidade da situação, a “Polícia Militar foi forçada a usar a força”. (DESORDEM..., 1981). A justificativa para agredir e calar os estudantes deixou feridos, mas mesmo assim, o manifesto ganhou força e prosseguiu.

Figura 16 - Prisões e combates entre policiais e manifestantes



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs> Fotógrafo: PORTO, Manoel, 2013/FEEB.

Figura 17 - Repressão policial nas ruas de Salvador



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs> Fotógrafo: PORTO, Manoel, 2013/FEEB.

Nas ruas estreitas do bairro do Barbalho, três ônibus foram incendiados e os passageiros e trabalhadores tiveram que sair dos coletivos para não serem atingidos. Na Avenida Joana Angélica, por sua vez, os ônibus foram apedrejados (figuras 18 e 19). Assim, ao longo da Avenida Barros Reis era possível ver coletivos depredados e que foram abandonados por motoristas e cobradores. A população, que reunia crianças, adultos e idosos, demonstrava fúria e chateação com o aumento da tarifa dos ônibus. Vários conflitos entre policiais e a população marcaram o evento (A ATRDE, 1981).

Figura 18 - Manifestantes depredaram os ônibus no Quebra-quebra em 1981



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs>). Fotógrafo: PORTO, Manoel, 2013/FEEB.

Figura 19 - Ônibus depredados no Quebra-quebra em 1981



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs> Fotografia: PORTO, Manoel, 2013/FEEB.

Tensão e insegurança foram sensações sentidas na manhã do dia 22 de agosto de 1981. Comércio fechado, lojas saqueadas e diversos ônibus quebrados e incendiados marcaram a revolta contra o sistema de transporte dos soteropolitanos. A eficácia do movimento foi tão forte que o “medo de andar de ônibus e ser atingido por uma pedrada fez com que população se afastasse das ruas durante quase uma semana ininterrupta”. (GUIMARÃES, 2007, p. 5).

Sem ônibus nas ruas, ir ao trabalho, à escola ou resolver qualquer questão do cotidiano urbano, se tornou tarefa difícil para os soteropolitanos. Com “um terço dos ônibus depredados” (A TARDE, 1981), as empresas retiram os ônibus de circulação para evitar maiores prejuízos. O caos se instalou em Salvador.

Conforme os noticiários dos jornais impressos da época, a manifestação chegou a ter repercussão na capital do Brasil e nas demais cidades brasileiras. O Governo do Estado considerava os protestos um ato de vandalismo e de oposição. A ordem era reprimir a ação dos manifestantes.

Ao tempo que, os jornais opinavam a favor da legitimidade do movimento, reprimiam os atos de violência e desordem na cidade. Assim,

A verdade é que o povo está fazendo justiça com suas próprias mãos. Condenem-se os excessos, e os condenamos com veemência, embora não estejamos em condições de julgar quem atirou a primeira pedra. [...] aceitemos todos, governantes e governados, baianos e brasileiros, a lição deste momento. Restabeleçamos a ordem, com toda a energia necessária, mas



O quebra-quebra dos ônibus promoveu ações importantes. Foi instituída uma comissão parlamentar na Câmara Municipal de Salvador, com o objetivo de analisar o valor real da tarifa de ônibus. Por outro lado, o Prefeito da cidade de Salvador participava de reunião em Curitiba, com gestores de outras cidades brasileiras, com a finalidade de tratar do sistema de transporte urbano e demais assuntos relacionados. Uma das providências pensadas era “a eliminação da taxa de impostos sobre combustíveis para coletivos” (CORREIO DA BAHIA, 1981), para reduzir o preço das tarifas dos ônibus em até 10% do valor praticado. Essas discussões geraram conflitos entre o Poder Público e o Conselho Nacional do Petróleo.

A chuva que ocorreu na cidade era um dos motivos de calmaria dos protestos, no dia 24 de outubro de 1981. As notícias jornalísticas confirmavam o retorno da normalidade na rotina dos soteropolitanos, que além da falta de ônibus, os usuários tiveram que enfrentar também a chuva.

Mas, apesar de anunciar a calmaria, a matéria registrou também que foram formalizadas ocorrências na polícia de apedrejamento aos coletivos, que gerou vítimas. Ônibus danificados, sem vidros nas janelas, e sem garantir a segurança dos passageiros foram motivos de reclamação dos usuários que ficavam à mercê do vento e da chuva forte. Diferentemente do que parecia, os policiais do Quartel dos Aflitos informaram que a situação estava controlada.

O dia 26 de outubro de 1981 foi marcado por um dos dias de maior tensão do Quebra-quebra dos ônibus, em Salvador. Mesmo com a Polícia Militar, Civil, Federal e Forças Armadas nas ruas, o dia foi de agitação e violência em vários bairros. “Antes das 17 horas, quase todo o comércio do centro da cidade fechou as portas” (A TARDE, 1981, p. 4). Isso porque ocorreram assaltos, com respectivas ações repressivas das Polícias. Mas, “a própria Polícia teria contribuído para aumentar a tensão e a ela foi atribuído muitos dos atos de violência praticados”. (A TARDE, 1981, p. 4).

Com a autorização do Poder Público de reprimir o movimento, a polícia atuou fortemente com prisões e violência. Mediante lutas veementes, os estudantes universitários e secundaristas aderiram os protestos. Muitos foram presos durante as manifestações e insatisfeitos com as prisões dos colegas, os estudantes

universitários sob a coordenação dos DCE's, realizaram uma manifestação ao lado da reitoria (Figura 21).

Apesar de vaiar os policiais que estavam nas ruas, os estudantes protestaram pacificamente. Os diretores das universidades se manifestaram contra a violência dos policiais e as aulas foram suspensas, diante da situação local.

Figura 21 - Entidades estudantis apoiam o Quebra-quebra dos ônibus



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs>. Fotógrafo: PORTO, Manoel, 2013/FEEB.

Neste mesmo dia, o Prefeito reuniu-se com a comissão representante do Movimento contra a Carestia, deputados e representantes de entidades democráticas. Foi solicitado a revogação do aumento da tarifa de ônibus e, diante de várias reivindicações, foi requerido também “meia passagem para os estudantes e trabalhadores que recebam até dois salários mínimos e passe livre para os desempregados”. (A TARDE, 1981).

O prefeito recepcionou as reivindicações e estabeleceu prazo para analisá-las, mesmo deixando claro a impossibilidade de atendimento. Inclusive, o Prefeito descartou o argumento mais forte utilizado pelo Movimento, que se referiu a citação da revogação do aumento da passagem de ônibus pela Prefeitura curitibana. O aumento, segundo ele, foi concedido às empresas, contudo num percentual menor ao solicitado pelas empresas. Informou ainda que as empresas de ônibus, em Salvador, solicitaram inicialmente oitenta e um por cento de aumento da tarifa e, após acordo, chegaram ao aumento de sessenta e um por cento.

As autoridades defenderam uma única proposta, “a redução do preço do óleo combustível.” (A TARDE, 1981). Os prefeitos de várias cidades do Brasil estavam com reunião em Brasília para definir pontos relacionados ao transporte coletivo de pessoas.

A Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Estado da Bahia - OAB/BA, reforçou cuidados com os aspectos políticos e transitórios da época, ao divulgar nota que dizia: “os graves acontecimentos registrados na cidade não devem, sob nenhuma hipótese, servir de pretexto para justificar a interrupção do processo de redemocratização do país”. (A TARDE, 1981).

A OAB/BA direcionou nota, tanto para autoridades, como para a população soteropolitana. Ao tempo que pediu a revogação das prisões ilegais, a OAB pediu o retorno da paz e ordem urbana. Relatou também necessidade de revisão da tarifa dos ônibus, já que o transporte público tem de atender os usuários mais carentes.

As notícias jornalísticas do dia 28 de outubro 1981, oito dias após o início dos manifestos, a cidade parece retornar a sua normalidade, como demonstra a Figura 22 (A TARDE, 1981). Com a redução das depredações, a frota de ônibus já estava em circulação, em quase sua totalidade. Mesmo com alguns ônibus com sinais das depredações, as empresas colocaram os veículos nas ruas. Alguns presos foram soltos, inclusive os estudantes.

Figura 22 - Salvador retorna a sua normalidade

Fundador: Ernesto Simões Filho

SALVADOR — BAHIA, SEXTA-FEIRA, 28 DE AGOSTO DE 1981 Nº 22.866

# Leito de 82 pode ser em 2 turnos

## Cidade retorna à sua vida normal

Oito dias depois da generalizada depredação de ônibus, que alterou toda a vida funcional da cidade, com a suspensão das aulas, com o comércio fechando mais cedo e com pessoas ameaçadas de receber, a qualquer momento, uma pedrada dentro dos coletivos, Salvador parece ter começado a entrar, a partir de ontem, em sua normalidade. O prefeito Mano Kertész, por exemplo, informou que, de uma frota total de 1.400 veículos, 1.300 estão circulando, o que significa que o serviço de transporte coletivo vem funcionando satisfatoriamente, apesar de alguns destes veículos ainda se encontrarem rodando sem vidros traseiros e laterais. Os universitários realizaram uma tumultuada assembleia geral, na Escola Politécnica, que nada decidiu e a coordenadora do Movimento Contra a Carestia, Jane Vasconcelos, foi convocada para uma reunião esta manhã, na 1.ª Delegacia Regional de Saúde (Dires), acreditando ela que seja para ser demitida do cargo de médica do Estado. Por outro lado, o advogado Antônio Leite Matos denunciou, baseado em informes concedidos pelo seu constituinte, o professor Lourenço Elias dos Santos, ontem liberado, que ainda existem muitos manifestantes detidos na Casa de Detenção. Ontem alguns ônibus foram apedrejados esporadicamente, causando ferimentos aos usuários, como foi o caso de Maria da Conceição Elvavieira num coletivo e na Fazenda Grande. Foi atingida e levada para o Pronto-Socorro, onde mais cinco vítimas de pedradas estavam sendo medicadas. Segundo a Polícia, o número de pessoas atendidas no Hospital Getúlio Vargas até ontem grava em torno de 100 (Pág. 3).

ernô decidiu retardar projeto de lei fixando 5 de novembro para a das eleições gerais e que o seu partido, o PDS, sugere-las em dois turnos, um para os setores da oposição e outro para os setores do governo. O projeto estabelece a subleitura a disputa dos gozados e vagas no Senado de dois para exigência de domicílio para os candidatos minhadados ao Comente. Informações foram ontem pelo líder do exercício, na Câmara (PDS-RS), o de mais de uma ministro Ibrahim Justica.

in desgraça do Planalto conindignidade as do governador e que São Paulo mais no Palácio ites um "office-to, referindo-se a Laudo Natel. O residência, Carnou que o presi-mento "anunci

Os estudantes divergiram na forma do encaminhamento das questões

Municípios terão mais BB socorre produtores



Fonte: A Tarde (1981).

Os argumentos sobre a precariedade do transporte de Salvador, não foram suficientes para evitar o aumento da tarifa. O momento foi marcado pela insatisfação da população com a prestação do serviço de transporte.

Por outro lado, salienta-se o descontentamento dos empresários que alegavam dificuldades para arcar com os custos operacionais e sistemáticos do serviço. Pois, “[...] há quem reclame a falta de um setor institucionalizado para administrar o transporte em Salvador”. (A TARDE, 1981).

A ditadura deixou a sociedade fragilizada, até mesmo para lutar em favor de seus direitos. Os militares reprimiam as greves e as manifestações populares, tendo registrado na história do país a responsabilização por ações fortes e violentas (torturas, repressões violentas e até assassinatos), não esclarecidas até os dias atuais.



Após vários dias de conflitos entre os manifestantes, gestores públicos e as polícias, a redução dos preços das passagens de ônibus não foi concedida. Certamente o Quebra-quebra dos ônibus de 1981 contribuiu o processo de participação popular. Assim, é “possível estabelecer algum tipo de relação entre o processo de participação popular no quebra-quebra e a luta pela democracia no país [...]”. (FERREIRA, 2008, p. 104).

#### 4.4 REVOLTA DO BUZU, O QUE MUDOU?

Após levantamento das lutas sociais baianas (Greve Geral de 1919, assim como os Quebra-quebras de 1930 e 1981) é possível construir um histórico de manifestações sociais e protestos ligados ao transporte público, que possuem aspectos significativos como a experiência adquirida pela sociedade em realizar lutas que tem como o foco a garantia dos direitos sociais e a busca por respostas do Poder Público, para solucionar os problemas do cotidiano dos indivíduos (GOHN, 2015).

Com o propósito de ajustar as necessidades dos cidadãos às leis e atos normativos criados, a década de 2000 e anos seguintes foram marcados por protestos e movimentos sociais em todo o Brasil.

Ao mesmo tempo que, as insatisfações sobre o aumento da tarifa dos ônibus tomavam os soteropolitanos, em Brasília, aconteciam passeatas contra os termos da proposta de reforma tributária - Emenda Constitucional nº 41/2003<sup>15</sup>.

Após tomar conhecimento da pretensão de aumento da tarifa, por parte do governo municipal de Salvador, líderes estudantis baianos que acompanhavam as votações da Emenda no Congresso Nacional, se comprometeram abandonar as passeatas e retornar para Salvador. O intuito era realizar reunião, com a participação de grêmios estudantis e de Diretórios Centrais dos Estudantes (DCE's), para organizar as manifestações contra o aumento da tarifa de ônibus.

O atual Presidente dos Sindicatos dos Bancários do Estado Bahia, Augusto Vasconcelos, na época, ex dirigente da União da Juventude Socialista da Bahia (UJS), declarou que, pouco mais de dez grêmios estudantis, iniciaram os protestos após reunião realizada na Central Única dos Trabalhadores (CUT), que fica

---

<sup>15</sup> Emenda Constitucional nº 41, de dezembro de 2003 realiza uma Reforma Tributária do sistema de aposentadoria dos servidores (ativos e inativos), com modificação e revogação dos artigos da Constituição Federal de 1988, revogação de dispositivos da Emenda Constitucional nº 20/1998 e dá outras providências. Dados extraídos do site: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/emendas/emc/emc41.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc41.htm).

localizada na Ladeira da Independência, no bairro de Nazaré (VASCONCELOS, A., 2017). Mesmo com um número pequeno de estudantes, as manifestações iriam acontecer.

Em 2003, Salvador era uma cidade com mobilidade urbana limitada, mesmo diante de previsões legislativas sobre o tema e constantes transformações econômicas, urbanísticas e sociais.

O ônibus era o principal meio de deslocamento público dos soteropolitanos e, conforme indicadores disponibilizados pela Transalvador, cerca de 37 milhões de passageiros/ano utilizaram essa modalidade de transporte. Isso, representou em torno de 462 milhões de viagens/ano realizadas, o que totalizou cerca de 17 milhões de quilômetros percorridos (SALVADOR; TRANSALVADOR, 2017).

A Tabela 1 demonstra os quantitativos de passageiros, viagens, da capital baiana, com os seus respectivos indicadores.

Tabela 1 - Indicadores 2003 – Transporte urbano de Salvador

MÊS/2003	FROTA	LINHAS	KM	VIAGNES	PT	PE	IPK	IMF	PMM
Janeiro	2231	504	18.799.838,70	487.916,00	37400593	33344593	1,77	3,96	8.426,64
Fevereiro	2230	496	16.906.816,56	438.510,00	35382229	30979574	1,83	3,9	7.581,53
Março	2229	437	18.271.681,18	475.257,00	38229078	31951540	1,75	3,9	8.197,25
Abril	2229	435	17.489.219,24	454.430,50	37590680	31004608	1,77	3,88	7.846,22
Mai	2229	420	18.038.723,89	468.397	39338681	32002509	1,77	3,86	8.092,74
Junho	2229	420	16.834.669,70	437.654,50	34543857	28548254	1,7	3,89	7.552,57
Julho	2229	419	18.169.461,04	472.189,50	38471600	31801014	1,75	3,92	8.151,40
Agosto	2229	418	17.983.109,12	466.600,00	39550921	31648154	1,76	3,91	8.067,79
Setembro	2233	423	17.184.254,97	462.980,50	36716399	28581379	1,66	3,98	7.695,59
Outubro	2233	420	18.546.482,29	480.509,00	40380635	31286847	1,69	4,06	8.305,63
Novembro	2233	421	17.277.088,96	447.756,00	37832662	29328073	1,7	4,13	7.737,16
Dezembro	2234	421	17.659.480,44	455.241,00	39222668	31267761	1,77	4,14	7.904,87

**LEGENDA**

<b>PT:</b>	Passageiros Total
<b>PE:</b>	Passageiros Equivalentes
<b>IPK:</b>	Índice de Passageiros por quilômetro
<b>IMF:</b>	Idade Média da Frota
<b>PMM:</b>	Percurso Médio Mensal

Fonte: Salvador; Transalvador (2017).

Ao analisar os dados indicados, observa-se que, em 2003, a quantidade total de passageiros (PT) na capital baiana, que utilizou serviço de transporte por ônibus mensalmente, foi equivalente, tendo uma média de aproximadamente 37,9 milhões. No mesmo período, a capital baiana também não apresentou grandes variações mensais, no que se refere a quantidade de viagens, que gerou entorno de 46,2 milhões de viagens.

A falta de alternativas e de integração com outros meios de transportes públicos, além de limitar a livre circulação dos indivíduos, restringia o acesso aos demais direitos sociais. Neste sentido, os rumores de aumento do valor da passagem dos ônibus foi um afronto aos usuários, especialmente aqueles de baixa renda.

Considerando os aspectos tarifários do transporte urbano, a Lei 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana definiu diretrizes e uma política tarifária para os serviços do setor, com o objetivo de promover a equidade no acesso aos serviços; garantir a melhoria da eficiência e eficácia da prestação dos serviços dentre outras finalidades (BRASIL, 2012).

Neste sentido, o Ministério das Cidades (2013) considera que um dos avanços das normatizações urbanas brasileiras foi a instituição de uma política tarifária, já que o controle e justificativa do valor da tarifa, restringe ou amplia a acessibilidade das pessoas aos bens e serviços locais. Sob essa ótica, o Ministério das Cidades considera que seria mais justo compartilhar os custos dos serviços de transportes públicos entre os beneficiários diretos e indiretos, sem onerar exclusivamente os usuários pagantes.

Todavia, em 2003, antes da implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a tarifa era compreendida “como o rateio do custo total do serviço de transporte urbano por ônibus entre os usuários pagantes, sendo este dividido em custos fixos e variáveis”. (BRASIL; MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, p. 9).

A tarifa se tornava a única fonte de remuneração dos serviços transporte por ônibus. Além dos tributos que incidem sobre os serviços de transportes, os custos variáveis (combustíveis, lubrificantes, peças/acessórios e rodagem) eram baseados de acordo com a oscilação da quantidade de viagens realizadas, considerando a quilometragem percorrida. Já os custos fixos (depreciação, remuneração, pessoal (salário e encargos), administração) estão relacionados ao tempo gasto.

Diante dessa composição, os aumentos das tarifas ocorriam frequentemente e os impactos negativos refletiam nas famílias de baixa renda. Eram as principais razões das reclamações dos usuários e contribuiu com a crescente exclusão de milhares de cidadãos dos serviços de transporte público coletivo oferecidos nas cidades. Assim,

Andar de ônibus em Salvador é a única coisa que me faz ter um pouco de raiva da cidade. A tarifa é muito cara e o transporte não é decente. As linhas perto de sua casa ou do trabalho muitas vezes não levam até o local que você quer, obrigado a tomar dois, três transportes. Aqui o ônibus também só roda até a meia noite e é um sacrifício mesmo, diz a advogada Michelle Machado, 28 anos. (NASCIMENTO, 2011).

Segundo Gomide (2003), os custos de transporte também limitam o acesso às oportunidades de trabalho, influenciam na escolha da moradia, dentre outros. Neste sentido, dados do IBGE dos anos de 1995 e 1996 certificam que o transporte urbano é o principal item de despesas das famílias carentes, quanto se trata de serviços públicos.

Além da insatisfação declarada, o aumento das tarifas contribui com o crescimento do transporte informal nas áreas urbanas e com a fragilidade da fiscalização. Amplia os índices do uso dos veículos particulares e dos deslocamentos a pé, situação que é prejudicial a dinâmica urbana, por aumentar os congestionamentos no trânsito, e não apresentar infraestrutura apropriada e segurança para os pedestres (BRASIL; MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

A má prestação do serviço de transporte, assim como a carência de acesso aos outros direitos sociais, retrata a falta de garantia dos recursos públicos para pessoas carentes. Isso motiva os protestos e manifestos sociais, já que o fator econômico amplia a desigualdade social e afeta a qualidade de vida no contexto urbano (JACOBI, 1983, p. 222).

Conforme análise da Tabela 2, é possível observar a evolução da tarifa das capitais das cidades brasileiras e do Distrito Federal, entre os anos de 1994 e 2003.

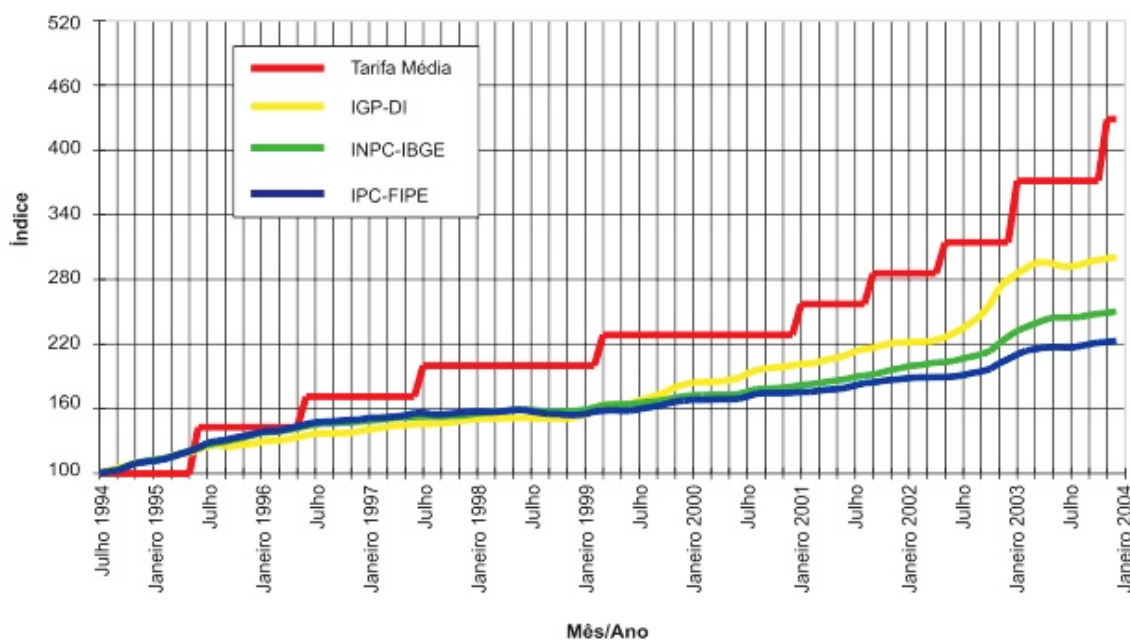
A Cidade de Salvador que praticava tarifa de R\$ 1,30, em 1994 e, passou a praticar R\$ 1,50, em 2003, teve um reajuste acumulado neste período de 328,6%. No mesmo ano, o Índice de Preços ao Consumidor (IPC); Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE), Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) IBGE e Índice Geral de Preço (IGP – DI) tiveram variações de 122,9%, 150,4% e 201,2%, respectivamente, situação que demonstra a prática de tarifa da cidade de Salvador, superior aos índices brasileiros (Tabela 2 e Gráfico 2).

Tabela 2 - Evolução da tarifa de ônibus urbanos (1994 – 2003)

Cidade	Tarifa Anterior (R\$)	Tarifa Atual (R\$)	Dif. (%)	Tar. Jul/94 (R\$)	Acum. (%)
IPC - FIPE (*)					122,9
INPC - IBGE (*)					150,4
Brasília	1,30 Nov-02	1,60 Fev-03	23,1	0,54	196,3
IGP - DI (*)					201,2
São Paulo	1,40 Mai-01	1,70 Jan-03	21,4	0,50	240,0
Belém	1,00 Nov-02	1,15 Dez-03	15,0	0,32	259,4
Aracaju	1,20 Dez-02	1,30 Dez-03	8,3	0,36	261,1
Recife	1,05 Nov-02	1,30 Abr-03	23,8	0,35	271,4
Florianópolis	1,25 Jan-03	1,50 Ago-03	20,0	0,40	275,0
Fortaleza	1,40 Jan-03	1,50 Dez-03	7,1	0,40	275,0
Manaus	1,20 Jan-02	1,50 Dez-02	25,0	0,40	275,0
São Luís	1,20 Jun-01	1,50 Dez-02	25,0	0,40	275,0
Maceió	1,00 Mai-01	1,25 Fev-03	25,0	0,33	278,8
Palmas	1,05 Mai-02	1,40 Fev-03	33,3	0,36	288,9
Porto Alegre	1,25 Dez-02	1,45 Fev-03	16,0	0,37	291,9
Goiânia	1,25 Nov-02	1,50 Mar-03	20,0	0,38	294,7
João Pessoa	1,05 Fev-03	1,15 Set-03	9,5	0,29	296,6
Macapá	1,00 Jul-02	1,25 Jan-03	25,0	0,31	303,2
Natal	1,10 Mai-02	1,30 Abr-03	18,2	0,32	306,3
Curitiba	1,70 Fev-03	1,65 Mai-03	-2,9	0,40	312,5
Belo Horizonte	1,30 Dez-02	1,45 Abr-03	11,5	0,35	314,3
Boa Vista	1,20 Jul-02	1,50 Jan-03	25,0	0,36	316,7
Salvador	1,30 Jan-03	1,50 Nov-03	15,4	0,35	328,6
Rio de Janeiro	1,40 Mar-03	1,50 Nov-03	7,1	0,35	328,6
Vitória	1,15 Mar-02	1,30 Jan-03	13,0	0,30	333,3
Campo Grande	1,35 Mai-02	1,70 Fev-03	25,9	0,39	335,9
Cuiabá	1,20 Jun-01	1,60 Mar-03	33,3	0,35	357,1
Teresina	1,10 Nov-02	1,40 Mai-03	27,3	0,29	382,8
Porto Velho	1,20 Mar-02	1,50 Jan-03	25,0	0,30	400,0
Rio Branco	1,30 Jul-02	1,50 Abr-03	15,4	0,30	400,0

Fonte: Brasil; Ministério das Cidades (2003).

Gráfico 2 - Evolução mensal da tarifa de ônibus urbanos (1994 - 2004)



Fonte: Brasil; Ministério das Cidades (2003).

Em 1º de agosto de 2003, as matérias jornalísticas noticiaram o pedido de revisão do valor da tarifa pelos empresários atuantes no sistema de transportes urbanos, por ônibus. Seria o segundo aumento da tarifa previsto para o ano de 2003.

De acordo com o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador (Setps), todos os pedidos de análise da tarifa do transporte urbano, desde 1999, foram desconsiderados pela Prefeitura, situação que acumulou a defasagem existente entre os custos para operar o serviço e o valor cobrado aos usuários, conforme Tabela 3 (CORREIO DA BAHIA, 2003).

Tabela 3 - Defasagem dos custos do transporte público

Data	Tarifa decretada	Custo Real	Defasagem
Mar/99	R\$ 0,80	R\$ 0,81	1,2%
Jan/01	R\$ 0,90	R\$ 0,97	8,3%
Set/01	R\$ 1,00	R\$ 1,11	4%
Mai/02	R\$ 1,10	R\$ 1,24	12,8%
Jan/03	R\$ 1,30	R\$ 1,43	10,8%

Fonte: Correio da Bahia (2003).

Nota: Custo real em agosto/2003-R\$1,67 dá uma defasagem, em relação ao preço vigente de 28%.

As empresas alegaram ter acumulado prejuízo em torno de 25 milhões de reais, devido os altos custos de insumos, como por exemplo, compra de pneus e combustível. Diante da situação, as 22 empresas que operacionalizavam o sistema de transporte em Salvador informaram que, sem o aumento, os ônibus não sairiam das garagens. A Cidade de Salvador correria o risco de ter a paralisação da prestação do serviço de transporte, por ônibus (ESTUDANTES, 2003).

O Setps ao representar as empresas, argumentou ter direito de revisão contratual, para garantir o equilíbrio econômico-financeiro da relação firmada com o Poder Público. A Secretaria Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), por sua vez, recepcionou a planilha de custos da prestação de serviços que, resumidamente, tinha como pedido (Tabela 4):

Tabela 4 - Pedido de aumento da tarifa (27% de acréscimo)

<b>TARIFA VIGENTE 2003</b>	<b>TARIFA COM AUMENTO</b>	<b>PERCENTUAL DE ACRÉSCIMO</b>
R\$ 1,30	R\$ 1,65	27%

Fonte: Correio da Bahia (2003).

Na planilha enviada, os maiores gastos e os mais significativos estão concentrados no pagamento das despesas com o pagamento de folha de pessoal; gastos com combustível, taxas administrativas e impostos, conforme os percentuais que seguem na Tabela 5:

Tabela 5 - Maior concentração dos custos, segundo as empresas de ônibus

<b>CUSTOS DAS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS DE ÔNIBUS</b>		
<b>Mão-de-obra</b>	<b>Combustível</b>	<b>Impostos Federais e Municipais</b>
40%	18%	Aprox. 12%

Fonte: Correio da Bahia (2003).

**Nota:** Segundo o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador – Setps, dos 12% relativos aos impostos federais e municipais, 6% referem-se às taxas administrativas, 2% ao Imposto sobre Serviços – ISS, 3% ao imposto com fim social e 0,7% PIS.

O *déficit* operacional do sistema de transportes urbanos, por ônibus vem também da alta utilização de benefícios de gratuidade, segundo o Setps. A lista de beneficiários

inclui deficientes físicos, idosos com mais de 65 anos, policiais civis e militares e outros servidores públicos, que chega em torno de 60 mil beneficiários.

Mesmo tendo consciência da necessidade da gratuidade, o presidente do Setps relatou que seria necessário criar novas formas de custear o serviço de transporte urbano, por ônibus, que não seja apenas por meio das passagens. Segundo Gomide (2003)

Pode-se identificar basicamente dois segmentos que pagam efetivamente os benefícios tarifários concedidos no Brasil – os empregadores que fornecem vale-transporte a seus funcionários e os usuários, não beneficiários de vale, que pagam integralmente a tarifa de transporte. (GOMIDE, 2003, p. 578).

Neste sentido, os trabalhadores, menos favorecidos economicamente, tornam-se responsáveis pelo funcionamento do sistema de transporte urbano, como um todo, já que muitas pessoas utilizam e poucas pagam.

A Secretaria Municipal definiu equipe técnica para estudar o pedido de acréscimo e avaliar outros fatores de que demonstrariam a viabilidade ou não do aumento da tarifa dos ônibus. Assim,

A partir dos estudos feitos pelos técnicos que elaborarão uma nova planilha, será feita uma análise comparativa com outras capitais e avaliada a capacidade de pagamento da população entre outros itens. (CORREIO DA BAHIA, 2003).

Após estudos, o Secretário comunicou que o parecer técnico seria encaminhado para o Prefeito, para posterior apresentação de decisão final. Descartado o pedido de aumento da tarifa de R\$ 1,67 solicitado pelas empresas de ônibus atuantes, a SMTU informou que iria anunciar um aumento em torno de R\$ 1,45 e 1,50. Mas, a divulgação do aumento da tarifa foi adiada, para novas análises.

Diante dos fatos explicitados, flagrantemente, evidencia-se o descumprimento da Lei Orgânica de Salvador, por parte do Poder Executivo, em dois momentos.

Em primeiro lugar, a Lei, em seu artigo 242, prevê que a responsabilização pelo ônus dos custos dos serviços de transportes coletivos deve ser assumida não só pelos usuários, mas também de forma indireta pelo setor privado (comércio e indústria) e pelos setores públicos integrados (governos federal, estadual e municipal), mediante legislação complementar (SALVADOR, 1990).



Ocorre que, não há registros que a capital baiana tenha instituído legislações complementares de incentivo aos investimentos privados para o transporte coletivo. Também não há registro de firmamento de convênios ou outros atos públicos, entre o Município e as esferas federais e estaduais, com o intuito de angariar recursos para o transporte público. Além disso, o próprio Município de Salvador não promoveu apoio ao sistema, já que a Constituição Federal de 1988 conferi a competência para sua esfera (BRASIL, 1988).

O segundo descumprimento à Lei Orgânica de Salvador, se deu no momento que o Poder Executivo recebeu e analisou a planilha de custos encaminhada pelas empresas prestadoras do serviço de transporte e não disponibilizou para avaliação da Câmara Municipal, como dispõe o artigo 244. Somente após a anuência dos dois poderes, o aumento do valor da tarifa poderia ser concedido (SALVADOR, 1990).

Esse descumprimento fere também os princípios mais amplos, já que a Constituição de 1988 conferiu ao ente municipal autonomia econômica, político-administrativa, mediante o exercício das funções e fiscalização mútua do poder executivo e legislativo (ZMITROWICZ, 2013, p. 11).

Na sexta-feira, dia 29 de agosto de 2003, a nova tarifa seria oficialmente divulgada, para iniciar no dia 1º de setembro de 2003. O aumento já estava confirmado, mas a divulgação oficial foi adiada mais uma vez, para reanálise dos cálculos da planilha de custos (Figuras 23 e 24). A Secretaria justificou que os vários adiamentos da divulgação do aumento, decorreu em virtude da necessidade de estabelecer uma “tarifa mais justa para todos” (CORREIO DA BAHIA, 2003) e compatível com a realidade dos usuários.

Figura 23 - Notícia sobre o anúncio do aumento da tarifa de ônibus



Fonte: A Tarde (2003).

Figura 24 - Sigilo da nova tarifa de ônibus na capital baiana



Fonte: Correio da Bahia (2003).

#### 4.4.1 Manifestos paralisam Salvador

Uma semana após a reunião dos estudantes na Cut, a primeira manifestação da Revolta do Buzu ocorreu nas intermediações da Praça da Piedade, que resultou na paralisação da Estação da Lapa. Em meios de chuvas e protestos, cerca de 300 estudantes “fecharam a Estação da Lapa por meia hora e, [...] prometem novas manifestações pelas ruas do Centro da cidade”. (CORREIO DA BAHIA, 2003).

O fato dos líderes estudantis organizarem reuniões para iniciar os protestos dá uma característica de movimento social organizado à Revolta do Buzu. Os movimentos sociais são atuações sócio-políticas organizadas grupos sociais, que podem até ter diferentes características de classes ou camadas sociais, que lutam por propósitos comuns a vida coletiva (GOHN, 1997, p. 251).

Nesta ótica, além da Revolta do Buzu ser marcada pela insatisfação de estudantes, os trabalhadores e a sociedade em geral apoiaram a causa, o que deu proporções gigantescas às mobilizações (VASCONCELOS, A. 2017).

Além das filas nas estações de ônibus, os usuários reclamavam da precariedade dos banheiros, iluminação e a segurança, nas duas maiores estações de ônibus de Salvador, a Estação da Lapa e a Estação Pirajá. Em 2003, a Cidade de Salvador contava com seis estações de ônibus (Barroquinha, Iguatemi, Lapa, Mussurunga, Pirajá e rodoviária), para atender uma demanda média anual entorno de 37,9 milhões de passageiros (SALVADOR; TRANSALVADOR, 2017). Sendo assim, as insatisfações dos usuários foram noticiadas:

Não temos a contrapartida em melhorias dos serviços. É só olhar o estado das filas na Estação Pirajá, diz a cozinheira Josefa Conceição Menezes, na fila do Barra- I (linha Estação Pirajá-Barra/Orla). (CORREIO DA BAHIA, 2003).

As ruas soteropolitanas ganharam mobilizações por toda parte, com a participação de estudantes e trabalhadores que formaram uma grande multidão. Além dos reclames contra o aumento da tarifa de ônibus, podia ser visto reclamações contra a pobreza, a fome, o desemprego e outros. O objetivo era resistir às decisões políticas de aumento da tarifa de ônibus em Salvador e reivindicar o cumprimento de outros direitos sociais.

Assim, mesmo antes da Secretaria de Transportes Urbanos anunciar o novo reajuste da tarifa dos ônibus, o dia 28 de agosto de 2003 foi marcado por protestos e muitos conflitos com os policiais. A notícia do segundo aumento anual estimulou os estudantes irem às ruas para mostrar a insatisfação em relação a decisão (A TARDE, 2003).

Reuniões de grêmios, conversas nos corredores das faculdades e distribuição de panfletos, foram algumas das formas utilizadas para mobilizar os estudantes para os protestos da Revolta do Buzu.

Considerando a justa causa e as ações estudantis, estima-se que a Revolta do Buzu, durante quase 20 dias consecutivos, levou para as ruas cerca de 50 a 80 mil estudantes. Não se tem dados oficiais, que informem a quantidade precisa de participantes, tendo em vista que o movimento aconteceu simultaneamente em vários bairros da cidade, situação que dificultou a obtenção de dados quantitativos.

Em cada encontro, as entidades estudantis estimulavam a ampliação das mobilizações, sem definir lideranças, “pois era necessário perder o controle, ou seja, cada grêmio, cada diretório acadêmico, cada estudante, cada escola em cada bairro organizasse sua própria passeata”. (VASCONCELOS, A., 2017).

Além das reuniões e encontros nas ruas, os estudantes convocavam novos integrantes, através das mensagens por celular e chats de *internet* que existiam na época. Assim, os Portais dos sites Uol e Terra que tinha notícias de Salvador, os estudantes anunciavam os pontos de partidas das passeatas. Gradativamente, os estudantes de escolas e faculdades particulares se solidarizaram com a luta e participaram dos manifestos ao lado dos estudantes de públicas.

A força da multidão fez com que a cidade de Salvador deixasse de ser apenas um cenário urbano, para tornar-se a referência dos manifestos sociais relacionados ao transporte coletivo do Brasil.

A juventude e sua íntima afinidade com a geração de mudanças imediatistas fez com que, antes das dez horas da manhã, os estudantes saíssem em passeata do Colégio João Florêncio Gomes e se concentraram em frente ao Centro Múltiplo Oscar Cardoso, na calçada (TRIBUNA DA BAHIA, 2003).

No percurso, os estudantes do Colégio Estadual Landulfo Alves também acompanharam os protestos que, fecharam as ruas e o trânsito da capital baiana, “com engarrafamentos monstruosos na Cidade Alta e Cidade Baixa, pela manhã, e ao longo da Avenida San Martin, Lago do Tanque e Heitor Dias, pela tarde”. (CORREIO DA BAHIA, 2003).

Considerando os caminhos percorridos, a juventude se destaca nos eventos coletivos. E diante da potencialidade juvenil em apoiar a transformação de uma sociedade melhor, foi instituída a Lei 12.852, também conhecida como Estatuto da Juventude, com a previsão de regras para jovens com idade entre quinze e vinte e nove anos. O Estatuto visa “[...] promover os direitos da juventude, reconhecendo que os jovens são atores sociais estratégicos para a transformação e melhoria do Brasil”. (BARRIENTOS-PARRA, 2004, p. 139).

A juventude, o espaço e o tempo se relacionam constantemente, já que são eles que buscam constantes inovações para o futuro. Diante das diversidades sociais, não existe apenas uma juventude, mas sim juventudes que pertencem aos variados grupos sociais existentes, como bem diz o jurista Jorge David Barrientos-Parra (2004, p. 132). Pode-se encontrar jovens que se organizam em igrejas, partidos políticos, escolas ou ainda espontaneamente em ações sociais. Sendo assim, a grandeza juvenil

[...] destaca-se pela singularidade de seu posicionamento perante a vida. Por definição, a juventude é criadora. No plano cultural, gera modismos e formas peculiares de comunicação. Renova a linguagem musical, as concepções artísticas, a ação política, a vida científica e desportiva e amíúde, negando e opondo-se aos conceitos vigentes, dialeticamente produz sínteses não vislumbradas em todas as áreas da atividade humana. (BARRIENTOS-PARRA, 2004, p. 132).

Neste sentido, o Estatuto da Juventude considera a participação social e política como princípios, com o intuito de valorizar e promover a atuação do jovem de forma direta ou por meios de suas representações nas questões relevantes. No entanto, torna-se imprescindível que o poder público incentive a livre associação dos jovens aos negócios públicos, em busca de mudanças que libertem as cidades de padrões incompatíveis com as necessidades de seus integrantes.

A polícia militar, ao buscar à normalização do trânsito entrou conflito e violência com os estudantes. Os professores tentaram controlar os ânimos dos estudantes e policiais, mas as manifestações estavam apenas no início.

Em declaração à imprensa, uma professora de uma escola próxima, intermediou as negociações, mas afirmou que os policiais “[...] vieram agredindo todo mundo, pedi calma e se não tivesse dito que era professora tinha apanhado também”. (TRIBUNA DA BAHIA, 2003).

A tarde os manifestos foram intensificados e mediante gritos de ordem, os estudantes pediram a revogação do aumento da passagem de ônibus. Na Cidade Baixa e região, centenas de estudantes (cerca de 600) sentaram nas pistas, para impedir o fluxo do trânsito da Avenida Jiquitaia, com o objetivo de fortalecer os protestos.

Os conflitos entre policiais e estudantes foram tão intensos, que os jovens feridos foram encaminhados para delegacia, com o objetivo de formalizar a ocorrência e iniciar o processo de corpo delito, juntamente com “uma representante da Secretaria da Educação”. (CORREIO DA BAHIA, 2003).

Em seguida, em reunião, os professores tentaram orientar os alunos para evitar maiores conflitos. A Polícia militar, em seu turno, informou ter a obrigação de “manter a ordem na cidade” (TRIBUNA DA BAHIA, 2003), já que a manifestação causou transtornos aos motoristas e cessou o direito de ir e vir da população em geral.

À noite, um grande grupo de estudantes chegaram em frente ao Shopping Iguatemi (atual Shopping da Bahia)<sup>16</sup>, para deixar claro a insatisfação com o aumento da tarifa

---

<sup>16</sup> Desde 08 de janeiro de 2015 o Iguatemi passou a se chamar Shopping da Bahia. Dados extraídos da matéria jornalística “Após 40 anos, Iguatemi muda de nome para ‘Shopping da Bahia’, do site do G1: <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/01/apos-40-anos-iguatemi-muda-nome-para-shopping-da-bahia.html>

de ônibus. Contudo, após o movimento encerrado, o trânsito permaneceu congestionado, com reflexos em toda a cidade, como por exemplo, no Túnel Américo Simas, no Vale de Nazaré, na Avenida Bonocô, na San Martin, em Soledade, na Liberdade, nos Mares, no Barão do Cotegipe, em Roma e na Avenida Suburbana (TRIBUNA DA BAHIA, 2003).

Segundo a União Nacional dos Estudantes (UNE) o próximo encontro reuniria aproximadamente seis mil estudantes “[...] em marcha da Praça da Piedade até a prefeitura”. (TRIBUNA DA BAHIA, 2003) (Figuras 25, 26 e 27).

Os estudantes organizaram novos protestos (Figura 28 e 29) e “pretendem conglomerar na porta da Câmara Municipal mais simpatizantes para a causa” (CORREIO DA BAHIA, 2003). Conglomerar simpatizantes reforça a ideia de que a causa não era vista como exclusiva dos estudantes, mas também de todos os usuários de transportes públicos urbano.

Figura 25 - Encontro dos estudantes em frente ao Colégio Central



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs>  
PORTO, Manoel, 2013/FEEB.

Fotógrafo:

Figura 26 - Participação dos estudantes de escolas particulares



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs>. Fotógrafo: PORTO, Manoel, 2013/FEEB

Figura 27 - A Revolta do Buzu mobiliza o trânsito de Salvador



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAFs>. Fotógrafo: PORTO, Manoel, 2013/FEEB.

Figura 28 - Salvador pára com a Revolta do Buzu



Fonte: A Tarde (2003).

Figura 29 - Engarrafamento motivado pelos protestos estudantis



Fonte: Tribuna da Bahia (2003).

#### 4.4.2 Invasão à Câmara dos Vereadores

Visto o direito de opinar nas decisões públicas, especialmente naquelas que afetavam diretamente os aspectos econômicos familiar, a Revolta do Buzu foi fortalecida com a participação de mais estudantes.

Em 29 de agosto de 2003, sexta-feira, as 8 horas da manhã, as ruas dos bairros periféricos foram ocupadas por estudantes em protesto. A Ribeira, a Península de Itapagipe até chegar ao Barbalho, o grupo estudantil ganhou adesão e prosseguiu a caminhada por outros bairros. Cerca de 800 alunos saíram das aulas e tomaram as ruas da Avenida San Martin. Outro grupo de jovens subiu a Ladeira do Curuzu e ao passar em frente aos colégios do bairro, aumentavam o número de participantes. Mais próximo ao centro da cidade, os estudantes do Colégio Central e Severino Vieira aguardavam os demais grupos para se deslocar ao ponto de encontro (Piedade) (CORREIO DA BAHIA, 2003).

As polícias (civil e militar) tiveram dificuldades em controlar os manifestos, devido a sua dimensão, já que o movimento aconteceu simultaneamente em vários pontos da cidade. Na declaração de um policial militar, a falta de liderança dificultada o controle dos manifestos e impedia a responsabilização dos transtornos que ocorriam na



cidade. Mas, contrário do que foi posto, os estudantes queriam ser ouvidos e suas solicitações acatadas (REVOLTA DO BUZU, 2003).

Paralelo aos movimentos que ocorriam na cidade, a Secretaria de Transportes anunciou oficialmente a concessão do reajuste de 15%, o que transformou a tarifa ônibus de R\$ 1,30 para R\$ 1,50. Vale dispor novamente que este foi o segundo aumento do ano.

O anúncio estimulou o aumento do preço de outros serviços de transporte urbano, como por exemplo, o microônibus que “passa a custar R\$ 1,60” (CORREIO DA BAHIA, 2003). Vale lembrar que, a concessão do aumento foi inferior ao solicitado pelas empresas de ônibus, mas ainda assim, refletiu negativamente para a população.

A divulgação do aumento da tarifa, veio acompanhada pelo comunicado de projetos de melhorias, não só do sistema de transporte urbano, por ônibus, como também de instrumentos e infraestrutura urbanas relacionadas. Neste sentido,

O secretário aproveitou o anúncio do aumento da passagem para divulgar dois novos projetos: a formação de consórcios e a modernização de 128 terminais. O primeiro projeto, a ser implantado em outubro, envolve as empresas de transporte de passageiros em três consórcios: um para atender a região da Avenida Suburbana, outro para atender a orla, outro para o “miolo” da cidade [...]. Já a modernização dos 128 terminais de bairros da capital ainda está em fase de estudos. A maioria dos terminais foi construída na década de 80 e não apresenta adequações às necessidades atuais da população e das empresas. (CORREIO DA BAHIA, 2003).

Além de anunciar o “programa de humanização dos terminais de ônibus” (CORREIO DA BAHIA, 2003), o Secretário apontou a necessidade de melhorias na pavimentação da cidade, arborização, ampliação da acessibilidade aos deficientes físicos; padronização das linhas e comunicação (sinalização, por exemplo). O pronunciamento incluiu a necessidade de melhoria no sistema de circulação dos ônibus, devido às reclamações de dos usuários que informam que existem linhas que demoram de passar nos pontos. Já outras opções de linhas passam excessivamente nos pontos de ônibus da cidade (CORREIO DA BAHIA, 2003).

Reunidos, os estudantes pararam a cidade novamente para protestar. No centro da cidade, Praça da Piedade, entre 3,5 mil e 5 mil estudantes secundaristas e

universitários iniciaram os protestos pela manhã. “Este foi o maior protesto estudantil nos últimos 10 anos”. (TRIBUNA DA BAHIA, 2003).

A divulgação do aumento da tarifa fortaleceu ainda mais a promessa de invasão à Câmara Municipal de Salvador. Os estudantes caminharam pela Avenida Sete de Setembro em direção à Praça Municipal, em frente à Prefeitura.

Diante do impedimento e da reunião frustrada com o Prefeito, o grupo decidiu ir em direção à Câmara Municipal.

A Polícia Militar bem que tentou impedir a manifestação na Praça Municipal, formando um cordão de isolamento em frente ao Palácio Thomé de Souza, sede da prefeitura, mas viu, imponente, os invadirem o prédio da Câmara Municipal [...]. (A TARDE, 2003).

Diante de um cenário complexo e dramático, os policiais insistiam em saber quem eram os responsáveis pelo movimento. Mas, os jovens responderam não ter liderança e vários tumultos aconteceram. Conforme declaração de Augusto Vasconcelos (2017), a situação foi tão crítica que em um certo momento, um policial caiu no chão, com a arma na mão, mas felizmente não houve disparos e ninguém ficou ferido.

Representantes de entidades estudantis definidos previamente em plenária, se mostraram desobedientes às ordens policiais e invadiram a Câmara Municipal de Salvador, a fim de realizar a reunião com o Poder Público (Figura 31). Dentre os estudantes que participaram da invasão, tinha representantes da União Brasileira dos Estudantes Secundaristas (UBES), da União Nacional dos Estudantes (UNE), da Associação Baiana de Estudantes Secundaristas (ABES), além de grêmios estudantis e DCE's (VASCONCELOS, A., 2017).

Desta forma, “todos os homens reconhecem o direito de revolução, isto é, o direito de recusar lealdade ao governo, e opor-lhe resistência, quando sua tirania ou sua ineficiência tornam-se insuportáveis (THOREAU, 1997, p. 14). Sem microfones e com ecos formados pelos próprios companheiros de luta, os estudantes gritavam palavras de ordem e “hastearam uma bandeira da UNE [...], em uma das janelas, e, mais tarde, eles bloquearam, por duas horas, todos os acessos de veículos à Estação da Lapa”. (A TARDE, 2003).

Na Estação da Lapa, os conflitos foram mais intensos. Estudantes paralisaram o fluxo do trânsito e, diante dos combates da Polícia de Choque, carros e ônibus foram depredados. Em torno de quatro mil alunos, com apitos, bandeiras e cartazes bloquearam a Estação da Lapa. Meio-dia, horário de grande movimento de veículos na cidade, “os estudantes sentaram na pista que fica embaixo do viaduto da estação.” (CORREIO DA BAHIA, 2003). Os ônibus, sem conseguir se deslocar, formaram um grande engarrafamento que refletiu em outros bairros de Salvador.

Ao mesmo tempo que os conflitos aconteciam nas ruas de Salvador, aproximadamente 30 estudantes se reuniram com os vereadores na Câmara Municipal. Com base na matéria jornalística publicada no Jornal Correio da Bahia, em 30 de agosto de 2003, a pauta dos estudantes foi composta pelas solicitações indicadas no Quadro 7:

Quadro 7 - Solicitações estudantis discutidas na Câmara de Vereadores

1. Revogação do aumento da passagem de ônibus
2. Ativação do Conselho Municipal de Transportes
3. Gratuidade da primeira via do cartão de meia-passagem
4. Utilização do smart card nos finais de semana e na região metropolitana
5. Renovação da frota de ônibus urbanos

Fonte: Correio da Bahia (2003).

Com base no documentário do ativista social argentino Carlos Pronzato (2003), uma grande faixa foi estendida na frente da Câmara Municipal, com o seguinte dizer: “Contra o aumento da tarifa: meia passagem o ano inteiro - DCE, Ucsal, 2003.” (Figura 32).

Ressalta-se que, além das solicitações discutidas em reunião na Câmara Municipal entre representantes estudantis e vereadores, pedidos distintos foram esparsamente identificados em notas de jornais impressos e entrevistas, conforme Quadro 8:

Quadro 8 - Outras solicitações estudantis

1. Melhoria da prestação de serviços do transporte urbano por ônibus.
2. Conhecimento da planilha de custos elaborada pelas empresas de ônibus.
3. Meia passagem para os estudantes de curso pré-vestibular, supletivo e pós-graduação em nível de mestrado e doutorado.
4. Meia passagem nos transportes alternativos.
5. Meia passagem nas linhas intermunicipais.

Fonte: Elaborado pela autora desta dissertação (2017).

O Secretário de Transportes, em reunião com representantes estudantis, vereadores, jornalistas e o Prefeito, anunciou o atendimento de algumas das solicitações dos estudantes, a saber:

Basicamente o que ficou ontem acertado seria a extensão da validade do uso da meia passagem pelos estudantes aos domingos e feriados, e que nós estendemos isso para as férias escolares. [...]. A ampliação do uso da meia passagem para o sistema especial de transporte complementar. Liberar o uso de vale transporte no sistema também complementar. Inclusão do sistema de meia passagem de estudante para o curso de suplência e pós-graduação à nível de mestrado e doutorado. A reativação e reestruturação do Conselho Municipal de Transporte. Compromisso firmado. (REVOLTA DO BUZU, 2003).

Após o pronunciamento, o Secretário e os vereadores solicitaram a finalização do movimento, já que os pontos requeridos já tinham sido aprovados. “Foram atendidas reivindicações históricas dos estudantes, mas o valor da tarifa (o que levou a multidão às ruas) não foi modificado”. (REVOLTA DO BUZU, 2003).

Os manifestos foram comprovadamente decisivos para o atendimento de direitos sociais ligados ao transporte público. Com base no entendimento de Harvey (2012), as lutas sociais “[...] mostra como o poder coletivo de corpos no espaço público continua sendo o instrumento mais efetivo de oposição quando o acesso a todos os outros meios está bloqueado”. (HARVEY et. al., 2012, p. 60-61).

Posteriormente, o Prefeito chegou à reunião e declarou estar acompanhando a mobilização de perto. Observou que as ações estudantis eram conduzidas de forma

ordeira e pacífica, considerando inclusive, que a mobilização era intensa aos padrões nacionais. Por outro lado, objetivamente, o Prefeito pediu o fim das mobilizações:

Espero que, pelo menos, essa grande mobilização, que de uma maneira, ou de outra, está perturbando a vida da cidade, que vocês possam passar uma palavra e desmobilizar porque chega também a um nível de exaustão de todos nós. Nós (governo), nós (movimento) e da cidade, que aplaudem o movimento, mas que também começa a perturbar a vida da cidade, das pessoas que querem se dirigir ao trabalho, às áreas de diversão e até hospitais. É esse o apelo que faço a todos vocês. (REVOLTA DO BUZU, 2003).

Contudo, vale ressaltar que a Revolta do Buzu foi realizada mediante protestos pacíficos e desnudos de interesses individuais, “capazes de inovar e ter criatividade política na disseminação de seus propósitos de contestação social.” (HARVEY et. al., 2012, p. 33). Neste sentido, os estudantes que estavam na reunião, informaram a impossibilidade de suspender o movimento, já que o principal pedido, a revogação do aumento da tarifa dos ônibus, não foi atendido. Assim, estudante sentado à mesa de negociação declarou que certamente, o movimento iria continuar, afinal, “[...] quem paga a orquestra escolhe a música. Se a conta vai para a população, é ela quem deve decidir o que fazer [...]”. (HARVEY et. al., 2012, p. 48).

Mesmo com a falta de atendimento da principal solicitação dos estudantes, a Revolta do Buzu teve eficiência ao reconhecer direitos necessários à população e ampliar as formas de participação popular no Conselho Municipal de Transportes para os estudantes organizados em movimentos sociais.

#### **4.4.3 Manifestos prosseguem após negociações**

Sob uma sensação de vitória incompleta, muitos estudantes ficaram descontentes com a representação estudantil formada para reunião na Câmara Municipal de Vereadores, já que o acordo firmado, não incluiu a redução da tarifa (REVOLTA DO BUZU, 2003).

Após a reunião, os estudantes foram convocados para participar de uma assembleia geral, no Ginásio dos Bancários para apresentação das negociações formalizadas com vereadores, Secretário e Prefeito. Ao declarar os termos das negociações, o movimento estudantil acabou se dividindo, já que “uma parte do movimento entendia que aquilo era uma vitória, e que era momento de recuar e, outra parte do

movimento entendia que não, tinha que prosseguir até reduzir a tarifa”. (VASCONCELOS, A., 2017) (Figura 30).

Os gritos de ordem, de alguns, deixaram evidente a divisão do movimento, pois nem mesmo a manutenção do valor da tarifa foi acatada. Assim, o clamor de muitos estudantes foi da seguinte forma: “Eu já falei, vou explicar. Só vou embora, quando a tarifa baixar”. (REVOLTA DO BUZU, 2003).

Neste sentido, o jurista Manoel Nascimento (2008) destaca que “se houve um marco na participação estudantil dentro da Revolta do Buzu foi a recusa às entidades representativas e a partidos políticos” A situação de conflito entre os grupos estudantis foi tão grave que refletiu em brigas e atos de vandalismo.

Embora estivessem protestando juntos, a falta de uma liderança e divergência entre opiniões fez com que os estudantes ocupassem a área de forma desordenada e se dividissem em grupos. (CORREIO DA BAHIA, 2003).

Alguns estudantes deram continuidade às paralisações do trânsito, no Pelourinho, Lapa, Bonocô e Costa Azul. Nos engarrafamentos, em cada meia hora, os estudantes liberavam 50 veículos particulares, por vez, para prosseguir viagem.

Além disso, mesmo em grupos menores, estudantes rasgaram *outdoor* que dizia: “Brasília queria ter o nosso preço de passagem. Salvador, uma das passagens mais baratas do Brasil – Setps”. (REVOLTA DO BUZU, 2003).

Enquanto isso, outros grupos estudantis seguiram instruções de carros de som. Ao notar que representantes políticos e de entidades estudantis queriam liderar o movimento, os jovens brigavam e tinham discussões intensas. Muitos defendiam as lutas apolíticas, já que a Revolta do Buzu foi um manifesto de iniciativa estudantil e também social.

Após concessões dadas pelo Poder Público, salienta a geógrafa Patrícia Ponte de Freitas (2009, p. 106), que certos grupos de jovens encerraram a participação no movimento a Revolta do Buzu por estarem satisfeitos com o acordo firmado na Câmara Municipal, situação que encerrou as possibilidades de negociação por parte da Prefeitura. A divisão interna dos grupos estudantis, fez com que o movimento fosse enfraquecido gradativamente. Os gritos dos estudantes pediam apoio da população, mas como isso não ocorreu e que a rotina urbana necessitava

urgentemente seguir sua normalidade, o evento foi totalmente finalizado, sem a conquista da sua principal solicitação, a redução da tarifa.

Figura 30 - Estudantes bloqueiam o trânsito na cidade



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAFs> Fotógrafo: PORTO, Manoel, 2013/FEEB.

Figura 31 - Invasão à Câmara de Vereadores de Salvador



Fonte: A Tarde (2003).

Figura 32 - Manifestos em frente à Câmara de Vereadores de Salvador



Fonte: A Tarde (2003).



Figura 33 - Protestos contra a desigualdade social



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs> Fotógrafo: PORTO, Manoel, 2013/FEEB.

Figura 34 - Nova tarifa foi anunciada nos jornais



Fonte: Correio da Bahia (2003).

#### 4.4.4 Reflexos da Revolta do Buzu

A Revolta do Buzu de Salvador foi um dos movimentos influenciadores das manifestações que ocorreram posteriormente nas cidades brasileiras. O formato dos protestos em Salvador, desencadeou características importantes, que independentemente da causa questionada, garante o sucesso dos manifestos. Assim, a Revolta do Buzu torna-se referência nacional em movimentos sociais. (ROLNIK, 2013)

De tal modo, Augusto Vasconcelos (2017) destaca que a Revolta do Buzu ocorreu concomitantemente em vários bairros da capital baiana, sob ações horizontais, sem a declaração de lideranças, postura que fortaleceu o movimento. Além disso, a Revolta do Buzu inovou ao utilizar novas formas de convocação dos participantes, como o uso das mensagens (SMS), por celular e em chats, na *internet*. Os soteropolitanos realizaram, em 2003, protestos em busca de melhorias do transporte urbano, setor público, não era reconhecido com direito social, porém demonstrou interessar a sociedade.

Em 2004, a exibição do documentário A Revolta do Buzu, de Carlos Pronzato marcou o lançamento da Campanha pelo Passe-Livre, em Florianópolis. Discutir os erros e acertos da Revolta do Buzu, transmitiu experiência para ouvintes, que meses depois promoveram a Revolta da Catraca.

Em se tratando das discussões sobre as tarifas dos transportes públicos, a Revolta da Catraca foi uma das maiores ações sociais do Brasil que, se apresentou de forma organizada, com a garantia de manifestos horizontais e versáteis. Além disso, “conciliou quantidade (adesão), formas contundentes de ação direta e um certo nível de organização e consciência”. (GUERRA, 2005)

A desobediência civil garantiu o sucesso da Revolta da Catraca, na capital catarinense, ao conquistar a revogação do aumento da tarifa, sendo mais um fundamento para o Movimento Passe Livre (MPL).

Em 2005, o Movimento Passe Livre (MPL) foi fundado na edição mundial do Fórum Social Mundial (FSM)<sup>17</sup>, que aconteceu em Porto Alegre. O evento contou com a presença de representantes de 29 cidades brasileiras.

---

<sup>17</sup> O FSM é um evento internacional que promove reflexões e constrói alternativas para favorecer o desenvolvimento humano e superar a dominação dos mercados em cada país e nas relações internacionais. Dados extraídos do site: <http://forumsocialportoalegre.org.br/forum-social-mundial>.

O MPL que é um movimento social que busca a concretização da tarifa zero para o transporte coletivo no Brasil, mediante experiência cumulativa adquirida com a Revolta do Buzu e a Revolta da Catraca, manteve as características de movimento apartidário, independente e horizontal. Desencadeou várias mobilizações nas cidades brasileiras, quando o poder público alegava necessidade de revisão das tarifas dos transportes públicos (TARIFAZERO, 2017).

Assim, entre os anos de 2004 e 2011, ocorreram várias mobilizações contra o aumento da tarifa em cidades brasileiras, como por exemplo em São Paulo, no Distrito Federal e em Teresina (ROLNIK, 2013).

Motivos não faltam para os brasileiros criarem protestos ou manifestações sociais, já que o País possui vários problemas de cunho econômico e social. Em 2011, o mundo já se mobilizava para criticar a desigualdade social, a exemplo do *Occupy Wall Street*<sup>18</sup>, na cidade de Nova York. Nos Estados Unidos, 1% da população detém e controla entorno de 25% da renda (PESCHANSKI, 2013).

E no Brasil, seria o aumento da inflação, em 2013, que fechou em 5,91%<sup>19</sup>, tendo alta em relação ao índice de 2012? Ou seria os gastos de mais de 20 bilhões com a Copa do Mundo?<sup>20</sup> Em verdade, as Jornadas de Junho de 2013 foram ações destinadas a mostrar a indignação social com o aumento de tarifas de transporte público nas cidades brasileiras.

As revoltas de junho põem fim no processo de redemocratização no Brasil, que ficou marcado por um processo de implantação do regime democrático e suas respectivas regras legais e normativas, para dar início a uma nova era, um novo período. Leis criadas, teorias prontas, mas agora a sociedade quer ter acesso e usufruir seus direitos. Assim, “como nós fazemos para aprofundar essa democracia? Por que a democracia que nós temos é muito pouco democracia? Então como que a nossa democracia se torne mais democracia?” (ALVES FILHO, 2016 apud NOBRE, 2014).

---

<sup>18</sup> Em 2011 ações sociais ocorreram simultaneamente em vários lugares no mundo tendo como reivindicação as desigualdades sociais. “Uma onda de mobilizações e protestos sociais tomou a dimensão. Começou no norte da África, derrubando ditaduras na Tunísia, no Egito, na Líbia e no Iêmen; estendeu-se à Europa, com ocupações e greves na Espanha e Grécia e revolta nos subúrbios de Londres; eclodiu no Chile e ocupou Wall Street, nos EUA, alcançando no final do ano até mesmo a Rússia”. (CARNEIRO, 2011).

<sup>19</sup> Economia: Inflação oficial fecha 2013 em leve alta ante 2012, mas dentro da meta. Dados extraídos do site: <https://www.terra.com.br/economia/inflacao-oficial-fecha-2013-em-leve-alta-ante-2012-mas-dentro-da-meta,456a8a7cb5873410VgnCLD2000000ec6eb0aRCRD.html>.

<sup>20</sup> TCU contabiliza R\$ 25,5 bilhões de gastos com a Copa do Mundo. Dados extraídos do site: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-12/tcu-contabiliza-r-255-bilhoes-de-gastos-com-copa-do-mundo>.

Após dez anos da Revolta do Buzu de Salvador, protestos e manifestações ocorreram por todo o País para contestar os aumentos nas tarifas de transporte público, especialmente nas capitais das grandes cidades. Além do aumento da tarifa, as jornadas tinham como causa a melhoria da prestação dos serviços de transporte e democratização do sistema.

Sob o mesmo formato das revoltadas bem-sucedidas de Salvador e Florianópolis, as lutas das Jornadas de Junho ocorreram de forma descentralizada e organizada em busca de um novo pensar do transporte urbano brasileiro (figuras 35 e 36). Além disso,

Vivenciou-se, nos mais variados cantos do país, a prática concreta da gestão popular. Em São Paulo, as manifestações que explodiram de noite a sul, leste a oeste, superaram qualquer possibilidade de controle, ao mesmo tempo que transformaram a cidade como um todo em um caldeirão de experiências sociais autônomas. (ROLNIK, 2013).

As Jornadas de Junho de 2013 conquistaram a revogação do aumento do transporte público em mais de cem cidades brasileiras e deixa marcado na história das lutas e manifestações sociais brasileiras.

Figura 35 - Jovens marcam presença nas ruas nas Jornadas de Junho



Fonte: Victor Moriyama/FolhaPress (<http://www1.folha.uol.com.br>).

Figura 36 - Protestos das Jornadas de Junho - 2013



Foto: Marcelo Hailer/RevistaForum (<http://www.revistaforum.com.br>).

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

Insurgir contra o aumento das tarifas e a precariedade do transporte público, possivelmente caracteriza uma sociedade norteadas de problemas urbanos e sociais. Mesmo perante os fundamentos de um conjunto de leis, denominado Constituição Cidadã, a carestia e a exclusão social continuam presentes na vida dos brasileiros, o que aponta necessidades de melhorias dos serviços que são chamados de públicos, porém são financiados pela sociedade.

As dificuldades em instituir um modelo de regime político ideal, não impediu que o poder público utilizasse os fundamentos teóricos da democracia nos governos atuantes a partir de 1988. Entretanto, o compromisso governamental em gerar obrigações legislativas e normativas sobre a mobilidade urbana e o transporte público não foram suficientes para conter a chamada Revolta do Buzu. Manifestações e lutas das multidões se consolidaram num evento social que visaram obter um novo modo de pensar a política brasileiras, como nos faz refletir Peter Pál Pelbart (2013).

Entender que a carestia fez parte dos protestos relacionados ao transporte público, como uma justificativa para os reclames dos soteropolitanos, ficou claro e evidente após conhecer a Greve Geral de 1919, o Quebra-quebra dos Bondes de 1930 e o Quebra-quebra dos ônibus de 1981. Mesmo diante de governos radicais e repressivos, a sociedade rebelou-se contra os aumentos das tarifas dos transportes urbanos e travou enfrentamentos com as autoridades e polícias de cada época.

Sob uma dinâmica consciente, a desobediência e a força da multidão construíram manifestos sociais que estouraram nas ruas de Salvador, objetivando alcançar soluções tangíveis para o sistema de ônibus em 2003, a exemplo dos estudantes organizados para a Revolta do Buzu (Figura 37).

Figura 37 - Estudantes mobilização a Estação da Lapa em Salvador



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs>. Fotógrafo: PORTO, Manoel, 2013/FEEB.

Apesar da mobilidade fazer parte do processo evolutivo da vida urbana, ao promover deslocamentos com finalidades essenciais aos indivíduos, as cidades são os espaços de evidência para clamar melhorias para o transporte coletivo. Só após uma sequência de mobilizações urbanas, o direito ao transporte público ganhou legalmente o *status* de direito social.

Independentemente de estar previsto como um direito social na Constituição Federal de 1988, governantes, influenciadores e a própria sociedade devem sair da inércia e se comprometer com as discussões para melhorias do setor. Conforme cita Gomide (2003), a evolução do sistema de transporte brasileiro estimula o desenvolvimento econômico das cidades, reduz a pobreza e promove a inclusão social. Todavia, é relevante dispor que todo esse progresso local só acontece, quando as implementações de políticas públicas são movidas pela participação popular institucionalizada ou também discutidas nas ruas através dos manifestos.

Além de significarem ambientes de reprodução da força de trabalho e reunirem setores essenciais, como transporte, moradia, saúde, educação, as cidades deixam de ser estáticas se, são compreendidas a partir de fenômenos dinâmicos, nos quais as características justificam as manifestações sociais e os protestos que ocorrem em seu âmbito. Dessa forma, a qualidade de vida coletiva passa a existir quando são implementadas políticas públicas funcionais e adequadas, que ampliam o direito à

cidade, direito este que permite transformações locais, de acordo com as aspirações de seus integrantes.

Ao confrontar os entendimentos dos capítulos dessa dissertação, pode-se constatar que, a Revolta do Buzu, além de criar um perfil de manifesto mais forte e dinâmico para os brasileiros, conquistou melhorias para o sistema de transporte público de Salvador, o que garantiu uma maior acessibilidade aos usuários.

Dentre às solicitações estudantis requeridas, a revogação do aumento de tarifa de ônibus não ocorreu sob a justificativa do poder público municipal não possuir outra forma de arrecadação para pagamento dos custos da prestação de serviços de transporte de passageiros. Assim, a passagem que custava R\$ 1,30 passou para R\$ 1,50. Contudo, as mobilizações de 2003, podem ter contribuído com o congelamento da tarifa, por dois anos consecutivos, já que o aumento subsequente só ocorreu em outubro de 2005, quando a passagem passou a custar R\$ 1,70 (SALVADOR, 2017). Outra solicitação dos estudantes foi a ativação do Conselho Municipal de Transportes e, conseqüente, estímulo à participação popular nas decisões sobre o setor. A solicitação foi atendida por meio da criação de uma legislação municipal, que incluiu o movimento estudantil como membro do colegiado.

No que se refere ao pedido de melhoria à meia passagem, o uso do benefício foi autorizado aos estudantes nos domingos, feriados e durante as férias escolares, além de ter estendido o mesmo benefício aos estudantes cursando o pré-vestibular, o supletivo e a pós-graduação *stricto sensu* (incluindo os transportes alternativos, como as vans e os micro-ônibus). Em 2004, o Governo da Bahia, diante da sua competência de gestão dos transportes intermunicipais, também instituiu uma resolução com a implementação da meia passagem escolar para os serviços de transportes intermunicipais da Região Metropolitana da capital baiana.

No que se refere ao pedido de melhorias da prestação de serviços do transporte público, o Secretário de Transportes da Prefeitura Municipal de Salvador reconheceu a necessidade apontada pelos manifestantes e criou o Programa de Humanização dos Terminais<sup>21</sup>, no mesmo dia em que anunciou o aumento da tarifa de ônibus, conforme se observa estampado como manchete no jornal Correio da Bahia, veiculado no dia 30 de agosto de 2003, reproduzido na Figura 38.

---

<sup>21</sup> Considerando a ausência de registros dos projetos do Poder Executivo Municipal de Salvador, do ano de 2003, não foi possível constatar a implantação do Projeto de Humanização dos terminais anunciada juntamente com a oficialização do aumento da tarifa.



Figura 38 - Jornais anunciam aumento da tarifa de ônibus, em Salvador



Fonte: Correio da Bahia (2003).

Na visão de Ana Clara Torres Ribeiro (2010), delinear os trajetos percorridos pelas populações que participam de movimentos sociais e lutas das multidões, apesar de não ser reconhecido oficialmente, permite um novo olhar sobre os espaços explorados. Se fosse possível redesenhar os passos trilhados pelos jovens que foram às ruas protestar os aumentos das tarifas e melhorias do transporte urbano, o mapa territorial brasileiro teria extensões semelhantes aos oficiais. Esse comentário deve-se ao fato da Revolta do Buzu ter surgido em Salvador, mas logo contaminou outros movimentos semelhantes em Florianópolis, como a Revolta da Catraca, até alcançar várias cidades brasileiras, com as Jornadas de Junho, que pode ser visualizada na Figura 39.

Figura 39 - Protestos em São Paulo nas Jornadas de Junho - 2013



Fonte: <http://www1.folha.uol.com.br>. Fotógrafo: Fabio Braga/Folhapress.

Sob a construção da cartografia de ações sociais é possível compreender que a Revolta do Buzu influenciou outras cidades brasileiras, no que tange às mobilizações que buscam melhorias dos transportes públicos. Certamente, os novos modelos de manifestos sociais formulados a partir da Revolta do Buzu, que unem entidades institucionalizadas e multidões, ao promoverem ações horizontais e apartidárias, construíram outros caminhos em busca de concretização, não só de transportes dignos e acessíveis a todos brasileiros, como também do progresso ao alcance dos demais direitos reconhecidos por sociais.

Por fim, este trabalho provoca novas reflexões ao constatar que os direitos que são previstos em leis, porém difíceis de serem efetivados nas gestões representativas, são passíveis de ser materializados através da força das multidões. Para tanto, é imprescindível que essa potência arrebatadora conquiste uma vida sem “catracas”, a ponto de se tornar um ideal que contamine a consciência de todos os brasileiros que clamam por um livre acesso à qualidade de vida, com condições mais justas de sobrevivência e existência neste país.

## REFERÊNCIAS

---

ACIDENTE na BR-324 deixa cinco pessoas mortas e três feridas. **Correio da Bahia**, 30 maio 2016. Disponível: <<http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/acidente-na-br-324-deixa-cinco-pessoas-mortas-e-tres-feridas>> Acesso em: 14 nov. 2017.

ALFONSIN, J. T. Transporte passa a ser direito humano fundamental social. **Brasil de Fato**. 2015. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/node/32974/>> Acesso em: 27 fev. 2017.

ALVES FILHO, Mário Helder de Sousa. **Movimento passe livre nas manifestações de junho de 2013**: a representação social no jornal Folha de S. Paulo. 121 f. 2016. Dissertação (Mestrado)- Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2016.

ARAÚJO, M. R. M de.; et. al. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, v.23, n.3, p. 574-582, 2011.

AUMENTO de ônibus sai na sexta. **Correio da Bahia**, Salvador, 27 ago. 2003.

BAHIA. Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transporte e Comunicação da Bahia – AGERBA. **Transporte Rodoviário**. 2016. Disponível em: <<http://www.agerba.ba.gov.br/transporteRodoviario.htm>> Acesso em: 3 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. Companhia de Transportes do Estado da Bahia - CTB. **Missão, Visão e Competências**. Bahia: Secretaria de Desenvolvimento Urbano – SEDUR. Disponível em: <<http://www.ctb.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=11>> Acesso em: 15 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. **Constituição do Estado da Bahia, de 5 de outubro de 1989**. Salvador: Assembleia Estadual Constituinte da Bahia, 1989.

\_\_\_\_\_. **Lei 12.575 de 2012. Dispõe sobre a gratuidade para pessoas com deficiência nos transportes coletivos intermunicipais do Estado da Bahia**. Salvador: Assembleia Estadual Constituinte da Bahia, 2012.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 05/2004. Regulamenta a implantação de meia-passagem escolar no serviço público de transporte rodoviário intermunicipal na Região Metropolitana de Salvador**. Salvador: Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia, 2004.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 27/2001. Aprova o regulamento do serviço público de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do estado da Bahia e dá outras providências**. Bahia: Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia, 2001.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Comunicação Social – SECOM. **Integração de ônibus metropolitano com metrô será ampliada a partir de 29 de maio**. Disponível em:

<<http://www.secom.ba.gov.br/2016/05/132656/Integracao-de-onibus-metropolitano-com-metro-sera-ampliada-a-partir-de-29-de-maio.html>> Acesso em: 28 fev. 2017.

BARRETO, Anélio. **Histórias que os jornais não contam mais**. 1. ed. São Paulo: Bela letra, 2013.

BARRIENTOS-PARRA, Jorge. O Estatuto da Juventude: instrumento para o desenvolvimento integral dos jovens. **Revista de Informação Legislativa**. Brasília, ano 41, n. 163, p. 131-152, jul./set. 2004.

BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, N. ; PASQUINO, G. **Dicionário de política**. 1909. Tradução: Carmen C, Varriale et al.; coord. trad. João Ferreira; rev. geral João Ferreira e Luis Guerreiro Pinto Cacaís. 11. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1998.

\_\_\_\_\_. **O futuro da democracia**: uma defesa das regras do jogo. Tradução de Marco Aurélio Nogueira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Estatuto da Cidade**: guia para implementação pelos municípios e cidadão. Brasília: Câmara dos Deputados; Coordenação de Publicações, 2001.

\_\_\_\_\_. **Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988.

\_\_\_\_\_. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, de 16 de julho de 1934**. Rio de Janeiro: Assembleia Nacional Constituinte, 1934.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 8.243, de 23 de maio de 2014. Institui a Política Nacional de Participação Social - PNPS e o Sistema Nacional de Participação Social – SNPS**. Brasília, DF: Presidência da República, 2014.

\_\_\_\_\_. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. **Histórico do Rodovismo**. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/historico/>> Acesso em: 16 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Brasília: Congresso Nacional, 2001.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.587, 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: Congresso Nacional, 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013. Instituiu o Estatuto da Juventude e dispõe sobre os direitos dos jovens, os princípios e diretrizes das políticas públicas de juventude e o Sistema Nacional de Juventude SINAJUVE**. Brasília: Congresso Nacional, 2013.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 13.089, 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências**. Brasília, Congresso Nacional, 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos.** Brasília: Congresso Nacional, 1995.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Evolução das tarifas de ônibus urbanos 1994 a 2003.** Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2004.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. O Estatuto da Cidade e a ordem jurídico-urbanística. In: FERNANDES, Edésio. **O Estatuto da Cidade: comentado.** Organizadores Celso Santos Carvalho, Anaclaudia Rossbach. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010. p. 55-70.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. O Estatuto da Cidade Periférica. In: MARICATO, Ermínia. **O Estatuto da Cidade: Comentado.** Organizadores Celso Santos Carvalho e Anaclaudia Rossbach. São Paulo: Aliança das Cidades, p. 5-21, 2010.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Plano Diretor Participativo: guia para elaboração pelos municípios e cidadãos.** Organizadores: Raquel Rolnik, Benny Schasberg e Otilie Macedo Pinheiro. Brasília: Ministério das Cidades, maio-jun. 2005.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Brasília: Ministério das Cidades, 2013.

\_\_\_\_\_. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas.** Brasília: Ipea, 2003. (Texto para discussão, n. 960, p.1-36).

\_\_\_\_\_. PORTAL BRASIL; PEDUZZI, Pedro. **Estudo do Ipea mostra que 65% da população usam transporte público nas capitais.** 2011. Disponível em: <<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2011-05-04/estudo-do-ipea-mostra-que-65-da-populacao-usam-transporte-publico-nas-capitais>> Acesso em: 15 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. PORTAL BRASIL. **Governo lança Política Nacional de Participação Social.** 2014. Disponível em: <<http://www.secretariadegoverno.gov.br/participacao-social/politica>> Acesso em: 7 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. **Projeto de Emenda Constitucional Original – PEC nº 90, 29 de setembro de 2011. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social.** Brasília: Câmara dos Deputados, 2011.

\_\_\_\_\_. Secretaria-Geral da Presidência da República. **Participação Social No Brasil: entre conquistas e desafios.** Brasília: Secretaria-Geral da Presidência da República, 2014.

CADENA, Nelson. **O quebra-quebra dos ônibus de Salvador em 1981. IBAHIA, Memórias da Bahia.** 12 jul. 2013. Disponível em: <<http://blogs.ibahia.com/a/blogs/memoriasdabahia/2013/07/12/o-quebra-quebra-dos-onibus-de-salvador-em-1981/>> Acesso em: 5 mar. 2017.

CAMMAROSANO, M. Direito de Reunião: limites. **Direito do Estado**. São Paulo, n. 47, p. 1-2, 2015.

CAMPOS, Cristina Hebling. **O sonhar libertário**: movimento operário nos anos de 1917 a 1920. 178 f. 1983. Dissertação (Mestrado)- Universidade Estadual de Campinas – UNICAP. Campinas, 1983.

CARVALHO, José Murilo de. 1939. **Cidadania no Brasil**: o longo caminho. 10. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

CASTELLS, Manuel. **O poder da identidade**. Tradução: Klauss Bransini Gerhardt. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTELLUCCI, Aldrin Armstrong Silva. **Salvador dos operários**: uma história da greve geral de 1919 na Bahia. 153 f. 2001. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Federal da Bahia – UFBA. Salvador, 2001.

A CIDADE vai ter restabelecido o seu serviço de viação. **Diário de Notícias**. Salvador, 8 de out. de 1930.

CIDADE está voltando à normalidade. **A Tarde**, Salvador, n. 22882, 23 ago. 1981.

CIDADE pára, de novo, contra reajuste. **A Tarde**, Salvador, n. 22887, 29 ago.2003.

CIDADE retorna à sua vida normal. **A Tarde**, Salvador, n. 22886, 28 ago. 1981.

CIDADE viveu ontem maior dia de tensão. **A Tarde**, Salvador, n. 22885, 27 ago. 1981.

COMPANHIA Linha Circular de Cárris da Bahia – Aviso ao Público. **Diário de Notícias**, Salvador, 8 out. 1930.

COMPANHIA Linha Circular de Cárris da Bahia. **Diário de Notícias**, Salvador, 7 out. 1930.

COMPARATO, Fábio Konder. **A afirmação histórica dos direitos humanos**. 7. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2010.

CONSELHO Municipal de Transporte é reinstalado na capital baiana. **Correio da Bahia**, Salvador, 6 set. 2013.

DE PAULA. C. F. S. Quando novos personagens entraram em cena. **Revista Labirinto**. Curitiba, ano XIII, n. 18, p.148-155, jun. 2013.

DESORDEM resulta em várias prisões. **A Tarde**, Salvador, n. 22880, 22 ago. 1981.

DUARTE, Alessandra; BENEVIDES, Carolina. **Ônibus funcionam sem licitação em 13 capitais do país**. 2013. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/brasil/onibus-funcionam-sem-licitacao-em-13-capitais-do-pais-9598716>> Acesso em: 15 abr. 2017.

ESTUDANTE tumultua Salvador. **Tribuna da Bahia**, Salvador, 29 ago. 2003.

ESTUDANTES ocupam Câmara Municipal de Salvador. **Correio da Bahia**, Salvador, 30 ago. 2003.

ESTUDANTES param a cidade. **Tribuna da Bahia**, Salvador, 30 e 31 ago. 2003.

ESTUDANTES querem os colegas soltos. **A Tarde, Salvador**, n. 22885, 27 ago. 1981.

ESTUDANTES se manifestam contra aumento de transporte. **Correio da Bahia**, Salvador, 29 ago. 2003.

FERREIRA, Edemir Brasil. **A multidão rouba a cena: o quebra-quebra em Salvador (1981)**. 118 f. Dissertação (Mestrado)- Programa de Pós-graduação em História – Universidade Federal da Bahia – UFBA. Salvador, 2008.

FREIRE, Paulo; NOGUEIRA, Adriano. **Que fazer: Teoria e prática em educação popular**. 4. ed. Petrópolis: Vozes, 1993.

FREITAS, Patrícia Ponte de. **As verticalidades e as horizontalidades do transporte público de Salvador-BA**. 129f. 2009. Dissertação (Mestrado)- Instituto de Geociências – Universidade Federal da Bahia–UFBA. Salvador, 2009.

G1 BAHIA. **Novo PDDU é Aprovado na Câmara Municipal de Salvador**. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2016/06/novo-pddu-e-aprovado-na-camara-municipal-de-salvador.html>> Acesso em: 3 mar. 2017.

G1, GLOBO. **Transporte Público de Salvador funciona sem contrato, afirma Setin**. 2012. Disponível em:<<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2012/05/transporte-publico-de-salvador-funciona-sem-contrato-afirma-setin.html>> Acesso em: 8 mar. 2017.

GOHN, M. G. A produção sobre movimentos sociais no Brasil no contexto da América Latina. **Política & Sociedade**, Florianópolis, v. 13, n. 28, p. 79-103. set.-dez. 2014.

\_\_\_\_\_. **A revolução será tuitada**. São Paulo: Boitempo, 2012.

\_\_\_\_\_. Movimentos sociais na contemporaneidade: a relação movimentos sociais e educação. **Revista Brasileira de Educação**, Caxambu, v.16, n. 47, p. 333-361. maio-ago. 2011.

\_\_\_\_\_. **Teoria dos Movimentos Sociais. Paradigmas clássicos e contemporâneos**. São Paulo: Edições Loyola, 1997.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**. Brasília: Ipea, 2003. (Texto para discussão, n. 960).

GUIMARÃES, Gabriel. **Quebra-quebra dos ônibus nos jornais impressos de Salvador: apolarização do jornalismo a partir da cobertura de manifestação popular**

durante período de transição política. Salvador: Faculdade Social da Bahia – FSBA, 2007.

HARVEY, David et. al. **Occupy**: movimentos de protesto que tomaram as ruas. Tradução: João Alexandre Peschanski et. al. São Paulo: Boitempo Editorial; Carta Maior, 2012.

HERALDO, José Transporte coletivo ainda sem solução. **A Tarde**, Salvador, n.22887, 29 ago. 1981.

HOUAISS, A. **Pequeno dicionário Houaiss da língua portuguesa**. 1. ed. São Paulo: Moderna, 2015.

IBAM - INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. **Manual do Prefeito**. 13 ed. ver. aum. e atual. Rio de Janeiro, 2009.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades: Dados Gerais**. Bahia – Salvador. 2016. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=292740&search=|in fogr%E1ficos:-informa%E7%F5es-completas>> Acesso em: 3 mar. 2017.

INTEGRA - ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE SALVADOR. **Regiões Atendidas**. Disponível em: <<http://www.integrasalvador.com.br/>> Acesso em: 3 mar. 2017.

JACOBI, R. P. Comentas: Movimentos sociais urbanos no Brasil. (Resenha). **Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais – BIB**, n.9, 1983.

KELSEN, Hans. **Teoria Pura do Direito**. Tradução: João Baptista Machado. 6. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

LELYVELD, Joseph. Mahatma Gandhi: **E sua luta com a Índia**. Tradução: Donaldson M. Garschagen. 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

MAIS 40 depredações em Salvador. **A Tarde**, Salvador, n. 228822, ago. 1981.

MAIS DE 100 ônibus depredados. **A Tarde**, Salvador, n. 22879, ago. 1981.

Mais prisões e feridos na cidade. **A Tarde** Salvador, n. 22885, ago. 1981.

MARICATO, E. É a questão urbana, estúpido! **Revista Fórum**. 2013. Disponível em: <<http://www.revistaforum.com.br/2013/08/22/e-a-questao-urbana-estupido/>> Acesso em: 17 fev. 2017.

MARRARA, T. Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade. **Revista Digital de Direito Administrativo**, Ribeirão Preto: Faculdade de Direito de Ribeirão Preto – Universidade de São Paulo. v.2, n. 1, p. 120-136, 2015.



MÉDICI, A. C.; AGUNE, A. C. Desigualdades sociais e desenvolvimento no Brasil: uma análise dos anos 80 ao nível regional. **Ensaio**, FEE, Porto Alegre, v.15, n. 2. p. 458-488, 1994.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 28. ed. São Paulo: Malheiros, 2011.

MORAES, A. Competência. Trânsito e transporte intermunicipal. Constituição Federal. **Revista Justitia**, ano 57, n. 172, out.-dez, 1995.

MOVIMENTO PASSE LIVRE. Disponível em: <<http://tarifazero.org/mpl/>> Acesso em: 12 jul. 2017.

MOVIMENTOS SOCIAIS E O MUNDO VIRTUAL. (TV Brasil) – Programa Debates Brasilianas.org. GOHN, Maria da Glória. Entrevistador. NASSIF, Luis. Formato: 1:06:47. Disponível em: <<https://www.youtube.com/channel/UCeT4Cepd73WjixCTa800HBQ>> Acesso em: 30 mar. 2017.

NASCIMENTO, Gilvan. **Transporte coletivo em Salvador o desafio da mobilidade**. 23 set. 2011. Disponível em: <<http://www.ibahia.com/detalhe/noticia/transporte-coletivo-em-salvador-e-o-desafio-da-mobilidade/>> Acesso em: 15 mar. 2017.

NAS RUAS, estudantes dizem não! **A Tarde**, Salvador, 30 ago. 2003.

NEGRI, Antonio. **A democracia da multidão**. 2014. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=KuKORnFqSzM>> Acesso em: 17 jun. 2017.

\_\_\_\_\_. **Diálogos com Antonio Negri** - a revolta da multidão e a constituição do bem viver. 2016. Disponível: <<https://www.youtube.com/watch?v=pw1Fa5Pv78c>> Acesso em: 17 jun de 2017.

\_\_\_\_\_. **Entrevista filósofo Antonio Negri**. 2014. Disponível: <<https://www.youtube.com/watch?v=hz2kGu7o2xc>> Acesso em: 17 de jun de 2017.

NOVA tarifa de ônibus vai ser anunciada amanhã. **Correio da Bahia** Salvador – Bahia, 1 ago. 2003.

NTU - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. **Fique por dentro do Transporte Público Urbano por Ônibus no Brasil**. 2016. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/AreasInternas.aspx?idArea=7>> Acesso em: 27 fev. 2017.

\_\_\_\_\_. Inclusão do transporte como Direito Social acirra debates. **Revista NTU urbano**. Brasília: NTU, ano IV, n. 22, jul.-ago. 2016.

\_\_\_\_\_. **Transporte público como direito social. E agora?** Brasília: NTU, 2016.

ÔNIBUS mais caro. **Correio da Bahia**, Salvador, 30 ago. 2003.

OS ASCENSORES continuam parados e não há bondes para a zona baixa. **Diário de Notícias**, Salvador, 8 out. 1930.

PARA REGULARIDADE dos serviços de transporte da cidade. **Diário de Notícias**, Salvador, 9 out. 1930.

PARANAIBA, G.; RIBEIRO, L. ; SILVA, C. **Acidente com ônibus clandestino mata 10 pessoas no norte de Minas Gerais**. Disponível em: <[http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2017/06/19/internas\\_polbraco,603282/acidente-de-onibus-no-norte-de-minas-gerais-deixa-9-mortos-e-18-ferido.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2017/06/19/internas_polbraco,603282/acidente-de-onibus-no-norte-de-minas-gerais-deixa-9-mortos-e-18-ferido.shtml)> Acesso em: 30 mar. 2017.

PARTICIPA SALVADOR. **Recurso para bicicletas é destaque na audiência sobre Mobilidade**. Disponível em: <<http://participasalvador.com.br/2016/03/01/recurso-para-bicicletas-e-destaque-na-audiencia-sobre-mobilidade/>> Acesso em: 27 jun. 2017.

PEDRA, Anderson Sant'Ana. Na Defesa de uma Democracia Participativa. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 7, n. 63, p.1-6. mar. 2003.

PELBART, Peter Pál. **Palestra "Anota aí: Eu sou ninguém"**. 2013. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=0hpveQpOWoo>> Acesso em: 17 jun. 2017.

PORTO, Manoel ; ALMEIDA, Rogério. Quebra-quebra 1981 e Revolta do Buzu 2003. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs>> Acesso em: 30 mar. 2017.

PREFEITOS querem baratear ônibus. **A Tarde**, Salvador, n.22883, 25 ago. 1981.

PREFEITURA estuda o reajuste da tarifa de ônibus. **Correio da Bahia**, Salvador, 1 ago. 2003.

PREVISÃO da semana sem agitação. **A Tarde**, Salvador, n.22881, 23 ago. 1981.

QUADROS, D. G. Os 30 anos de democracia no Brasil. **Gazeta do Povo**, 4. Mar. 2016.

QUERERÃO aumentar as tarifas da Éste? As classes conservadoras mostram-se revoltadas com tamanho absurdo. **Diário de Notícias**, Salvador, 4 out. 1930.

RAZZOLINI FILHO, Edelvino. **Transporte e modais**: com suporte de TI e SI. Curitiba: InterSaberes, 2012.

REVOLTA DO BUZU. Direção do Documentário: Carlos Pronzato. Apoio cultural: Fórum Gaúcho da Juventude, 2003. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=dQASaJ3WgTA>> Acesso em: 30 mar. 2017.

ROCHA, J. C. **A Participação Popular na Gestão Pública no Brasil**. [S.l.]: CONPED Conselho Estadual de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência, 2015. Disponível em: <<http://www.social.mg.gov.br/conped/index.php/2014-05-14-15-30-34>> Acesso em: 6 abr. 2017.

ROLNIK, R. Estatuto da Cidade e Conferência das Cidades: instrumentos para uma política urbana democrático-participativa. **Katálysis**, v.6, n. 2, p. 223-234, jul.-dez. 2003.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **Do Contrato Social**. 2001. eBookBrasil.org. Tradução: Rolando Roque da Silva. Disponível em: <<http://www.ebooksbrasil.org/eLibris/contratosocial.html>> Acesso em: 21 fev. 2017.

RUIC, Gabriela. As 20 cidades mais congestionadas do planeta (RJ em 3º). **Exame**, 2015. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/mundo/as-20-cidades-mais-congestionadas-do-planeta-rj-em-3o/>> Acesso em: 27 jun. 2017.

SAFATLE, Vladimir. **Safatle e Pinheiro da Fonseca debatem crise da democracia representativa**. Disponível: <<http://aovivo.folha.uol.com.br/2017/05/19/5189-aovivo.shtml?cmpid=urgente>> Acesso em: 17 jun . 2017.

SALVADOR começa a retornar o clima de tranquilidade. **A Tarde**, Salvador, n.22882, 24 ago. 1981.

SALVADOR viveu um dia de tensão. **A Tarde**, Salvador, n.22880, 22 ago. 1981.

SALVADOR. **Decreto nº 10.111, de 11 de maio de 1993. Altera dispositivos do regulamento do sistema de meia passagem escolar nos transportes coletivos por ônibus no município e dá outras providências**. Salvador: Gabinete do Prefeito, 1993.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 10.595, de 25 de fevereiro de 1994. Aprova o Regulamento do Sistema de Meia Passagem Escolar nos Transportes Coletivos por Ônibus no Município do Salvador e dá outras providências**. Salvador: Gabinete do Prefeito, 1994.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 14.516, de 19 de setembro de 2003. Altera dispositivo do Regulamento do Sistema de Meia Passagem Escolar nos transportes no Município do Salvador e dá outras providências**. Salvador: Gabinete do Prefeito, 2003.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 15.435 de 21 de abril de 2004. Altera dispositivos do Regulamento do Sistema de Meia Passagem Escolar nos transportes no Município do Salvador e dá outras providências**. Salvador: Gabinete do Prefeito, 2004.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 6.957, de 08 de agosto de 1983. Aprova o Regulamento do Sistema de Meia Passagem Escolar nos Transportes Coletivos por Ônibus no Âmbito do Município de Salvador e dá Outras Providências**. Salvador: Gabinete do Prefeito, 1983.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 7.438, de 27 de novembro de 1985. Aprova o Regulamento do Sistema de Meia Passagem Escolar nos Transportes Coletivos por Ônibus no Âmbito do Município de Salvador e dá Outras Providências**. Salvador: Gabinete do Prefeito, 1985.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 9.294, de 14 de janeiro de 1992. Altera o regulamento do sistema de meia passagem escolar nos transportes coletivos por ônibus no Município de Salvador e dá outras providências.** Salvador: Gabinete do Prefeito, 1992.

\_\_\_\_\_. **Edital Concorrência - Seleção de empresas para a prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros em ônibus.** 2013. Salvador: Superintendência de Trânsito de Salvador - Transalvador. Disponível em: <<http://www.transalvador.salvador.ba.gov.br/arquivos/arquivo1.pdf>> Acesso em: 2 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. **Lei 3.263, de 20 de junho de 1983. Assegura Meia Passagem nos Transportes Coletivos.** Salvador: Câmara Municipal de Salvador, 1983.

\_\_\_\_\_. **Lei 4.971, de 04 de janeiro de 1995. Dispõe sobre a regulamentação do Conselho Municipal de Transporte, assegurado pelo art. 251 da Lei Orgânica do Município de Salvador** Salvador: Câmara Municipal de Salvador, 1995.

\_\_\_\_\_. **Lei 5.699, de 11 de fevereiro de 2000. Altera a legislação que concede o benefício da meia passagem escolar nos transportes coletivos na Cidade do Salvador.** Salvador: Câmara Municipal de Salvador, 2000.

\_\_\_\_\_. **Lei 6.323, de 04 de setembro de 2003. Dá nova redação ao art. 1º da Lei nº 4.971, de 3 de janeiro de 1995 (Conselho Municipal de Transporte) e dá outras providências.** Salvador: Câmara Municipal de Salvador, 2003.

\_\_\_\_\_. **Lei 6.324, de 11 de fevereiro de 2003. Altera e acrescenta dispositivos à Lei nº 5.699 de 11 de fevereiro de 2000 (Meia Passagem escolar) que especifica e dá outras providências.** Salvador: Câmara Municipal de Salvador, 2003.

\_\_\_\_\_. **Lei Orgânica do Município de Salvador.** Salvador: Câmara Municipal de Salvador, 1990.

\_\_\_\_\_.; Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte – SEMUT. **Cadastro Organizacional – Estrutura Organizacional.** Salvador, 1995.

\_\_\_\_\_. Superintendência de Trânsito de Salvador – Transalvador. **Mobilidade de um novo tempo.** Disponível em: <<http://www.transalvador.salvador.ba.gov.br/>> Acesso em: 28 fev. 2017.

SANTOS, Mário Augusto da Silva. **Casa e balcão: os caixeiros de Salvador (1890-1930).** Salvador: EduFBA, 2009.

SILVA, Enid Rocha Andrade da. 20 anos da Constituição Cidadã: avaliação e desafio da Seguridade Social. A Constituição Cidadã e a Institucionalização dos Espaços de Participação Social: avanços e desafios. Brasília: IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2008.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo.** São Paulo: Malheiros Editores Ltda., 2005.

SITUAÇÃO foi de calma ontem em toda cidade. **A Tarde**, Salvador, n. 22886, 28 ago. 1981.

SOUZA, C. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, n. 16, p. 20-45, jul./dez. 2006.

SZANIECKI, B. P. A multidão e o comum da comunicação: Cordel dos Sam. **Eco Pós - Revista Programa de Pós-graduação da Escola de Comunicação da UFRJ**, v. 15, n. 2. p. 1-15. 2012.

\_\_\_\_\_. Cartazes políticos da contemporaneidade. **Redes.Com.**, n. 5. p. 381-390. 2013.

THOREAU, Henry David, **A Desobediência Civil**. Tradução: Sérgio Karam. São Paulo: L&PM Pocket, 2013.

UFPE - UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO. Centros Acadêmicos.

**Ditadura Militar no Brasil**. Disponível em:

<[https://www.ufpe.br/ditaduracivilmilitar/index.php?option=com\\_content&view=article&id=349&Itemid=242](https://www.ufpe.br/ditaduracivilmilitar/index.php?option=com_content&view=article&id=349&Itemid=242)> Acesso em: 16 abr.2017.

UM TERÇO dos ônibus depredados. **A Tarde**, Salvador, n. 22880, 22 ago. 1981.

VÁRIOS bairros foram atingidos pela desordem. **A Tarde**, Salvador, n. 22879, 21 ago. 1981.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Política de Transportes no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri, SP: Manole, 2013.

VASCONCELOS, Augusto. **Entrevista**. Salvador: 21 jul. 2017.

WEBER, Max. **Economia e Sociedade. Fundamentos da sociologia compreensiva**. Tradução de Regis Barbosa e Karen Elsabe Barbosa. São Paulo: Editora UNB, 2004.

ZMITROWICZ, Witold et. al. **A Organização Administrativa do Município e o Orçamento Municipal**. São Paulo: Escola Politécnica da Universidade de São Paulo – EPUSP, 2013.

## ANEXO A - ENTREVISTA – SALVADOR, 21 DE JULHO DE 2017

**Entrevistado:** Augusto Vasconcelos<sup>22</sup>

### **1. COMO SURTIU A REVOLTA DO BUZU, QUE OCORREU EM SALVADOR, EM 2003?**

A Revolta do Buzu é um dos marcos históricos da luta popular de Salvador. Ela começou, a partir do mês de julho, no final do mês de julho, início do mês de agosto. Eu me lembro que estávamos em Brasília, numa passeata contra a reforma da previdência, na época era a Emenda Constitucional 41, que estava sendo aprovada no Congresso Nacional. E eu estava com um parceiro de lutas estudantis também, que era o Jurandir. Ao lado dele, em Brasília, a gente soube que o governo Imbassahy, a Prefeitura Municipal, iria aumentar a tarifa, pela 7ª vez consecutiva. A partir disso, a gente firmou compromisso de, ao retornar para Salvador, tratarmos deste assunto, convocando uma reunião de grêmios estudantis, de DCE's, para que nós pudéssemos fazer manifestações contra o aumento de tarifas. E, assim, aconteceu. Marcamos uma primeira reunião, na sede da CUT, que funcionava na Ladeira da Independência. Participaram, pouco mais de 10 grêmios, de 10 escolas importantes de Salvador, mas era uma reunião ainda pequena. E começamos a realizar uma manifestação, logo na semana seguinte, uma manifestação nas intermediações da Praça da Piedade, que acabou descambando para uma paralisação da Estação da Lapa. Eu lembro que choveu muito, nessa manifestação e a gente desceu ali pela Ladeira dos Barris, ali, aquela que dá entrada no Shopping Piedade. E descemos pelo Shopping Piedade, aquele aglomerado de estudantes, um pouco mais de 300 estudantes e paramos a Estação da Lapa. Aquilo criou um fato, virou capa do jornal A Tarde e acabamos a partir dali marcando uma nova passeata. Salvador já tinha muito tempo eu não realizava uma passeata sobre tarifa de ônibus. Aliás, as prefeituras municipais aumentaram sucessivamente as tarifas de ônibus e não havia contestação. E a gente tratou do tema da contestação porque o transporte público afetava sobretudo, os estudantes, especialmente os mais pobres. Eu particularmente pegava 2 ônibus para chegar na faculdade. 4 ônibus, na verdade, 2 de ida e 2 de volta. E assim como eu, vários estudantes dependiam do transporte público, aliás, a maioria, e evidente que essa pauta acabou ganhando essa repercussão, que a gente não imaginava. Porque após essa pequena manifestação que acabou tendo repercussão, várias outras foram marcadas e, sucessivamente, uma atrás da outra, acabou crescendo o movimento, ganhando uma proporção gigantesca e que a gente considera uma das maiores mobilizações da história da luta dos estudantes.

### **2. QUAIS MEIOS FORAM UTILIZADOS PARA FAZER A MOBILIZAÇÃO ESTUDANTIL?**

---

<sup>22</sup> Em 2003 foi militante e dirigente da União da Juventude Socialista – UJS e, atualmente, é o Presidente do Sindicato dos Bancários do Estado da Bahia.

Inicialmente, a manifestação começou, com os meios tradicionais, passando em sala de aula, imprimindo panfletos, conversando nos corredores das faculdades e das escolas. Mas, em seguida, eu me lembro de uma reunião, de organização de uma das passeatas, que é bom ressaltar para vocês que estão nos assistindo, que essas manifestações da Revolta do Buzu, elas duraram em torno de 20 dias. Então foram, 20 dias praticamente consecutivos, com passeatas e manifestações, uma maior que a outra. A gente estima que chegamos, no ápice do movimento, a colocar de 50 a 80 mil pessoas nas ruas. Eu falo esse número que é difícil mensurar, porque as manifestações acabaram eclodindo em vários pontos da cidade. E foi uma estratégia nossa. Nós tomamos uma decisão em determinada reunião, e eu me lembro que falei isso e afirmei, que era necessário que a gente pudesse perder o controle das manifestações. E, nós éramos as entidades estudantis, mas era necessário perder o controle, ou seja, cada grêmio, cada diretório acadêmico, cada estudante, cada escola em cada bairro organizasse sua própria passeata. E assim a gente usou muito o (SMS) e também aqueles canais de *chat*, que existia na época. Na época não tinha, não tinha praticamente nem Orkut, não tinha Facebook, não tinha outras redes sociais e a rede principal era o (mIRC), que a gente usava no computador e aquele *chat* do Portal Terra, Portal Uol. Então tudo que tinha *chat* de Salvador, a gente entrava lá divulgando: 'Atenção, passeata tal hora, saindo da estação de transbordo do Iguatemi, ou então saindo da Estação da Lapa'. E a gente acabou repercutindo isso em toda a cidade. Eu me lembro que eu fui puxar uma manifestação no João Florêncio, um colégio que fica na Ribeira, e a gente puxou a manifestação saindo do João Florêncio, na Ribeira, passando ali por toda a extensão da calçada, passando pelo Largo dos Mares e caminhando por ali. A gente trouxe todo o Landúfo Alves, que era um colégio que funcionava em Água de Meninos e a partir dali a gente foi para estação da Lapa e, da Estação da Lapa a gente acabou impulsionando uma manifestação que foi até o Iguatemi. Então foi mais ou menos uma epopeia, porque a gente começou uma manifestação, praticamente 7 da manhã, 8 da manhã, saindo do João Florêncio e as 22 horas, à noite, a gente estava no Iguatemi, com esse gigantesco protesto lá e, dando nosso recado, contra o aumento do transporte. Então os meios, inicialmente, foram os tradicionais (sala de aula e panfletos), mas depois acabamos utilizando o (SMS) e os *chats*, o (mIRC) e esse meios de comunicação via *internet*.

### **3. EXISTIU ALGUM TIPO DE ESTRATÉGIA PARA INTEGRAR OS ALUNOS DE ESCOLAS PÚBLICAS E PARTICULARES?**

Isso foi acontecendo gradualmente. Claro que os estudantes das escolas públicas se mobilizaram inicialmente, até porque grêmios eram mais fortes, eram locais onde nós tínhamos maior penetração nas escolas públicas, onde a gente passava em sala de aula mais constantemente, por estar mais acostumados a mais manifestações. Mas com o passar o tempo, algumas escolas particulares passaram também a aderir ao nosso movimento. Mesmo estudantes que não iam de ônibus, se solidarizaram com a luta que dos estudantes que dependiam do transporte público. E a gente achou isso muito importante, e acabou expandindo isso para toda a cidade. Várias

escolas particulares acabaram participando também, ao lado de escolas públicas e ao lado de faculdades também.

#### **4. COMO OCORREU A INVASÃO À CÂMARA DOS VEREADORES? HOUVE PRÉVIA DEFINIÇÃO DOS ESTUDANTES QUE PARTICIPARIAM DA REUNIÃO COM VEREADORES, SECRETÁRIO E PREFEITO?**

Esse foi um episódio bastante dramático, porque a gente estava com uma multidão na porta da Câmara Municipal. Tinham policiais armados, na porta da Câmara e evidente que isso aí acabou elevando essa multidão, que queria chegar na Câmara Municipal, que é a casa do povo, para poder expressar a nossa posição contra o aumento de transporte. Infelizmente, a truculência, na época, da polícia, uma polícia ainda vinculada aos desmandos do Carlismo na Bahia e naquele momento, momento extremamente delicado. Eu me lembro que um policial, caiu no chão, sacando a arma e por sorte assim, ainda bem que não disparou para não ter acontecido uma tragédia. Mas, os estudantes ocuparam a Câmara Municipal. Tem uma imagem muito bonita, assim, que a bandeira da UNE hasteada bem na sacada da Câmara de Vereadores e aquela multidão esperando a gente poder falar alguma coisa. Sem microfone algum, a gente falava e o pessoal que estava embaixo repercutia, para que toda a multidão pudesse tomar conhecimento de quais eram as diretrizes do movimento. Então foi um momento assim, muito marcante, muito bonito e importante. Na reunião que foi convocada para a negociação com a Prefeitura e com a Câmara Municipal, ficou estabelecido, em uma plenária que seriam estudantes vinculados às entidades. Então, a União Brasileira dos Estudantes Secundaristas, a União Nacional dos Estudantes e as suas entidades estaduais (Associação Baiana de Estudantes Secundaristas, alguns grêmios estudantis e alguns DCE's). Então isso tudo foi definido em plenária e acabou acontecendo essa reunião, que levou a um processo de negociação que durou alguns dias. Nesse processo de negociação houve uma série de avanços, dos 8 itens que nós reivindicávamos, praticamente nós conquistamos 7, dentre os quais a ampliação da meia passagem para sábado, domingos, feriados e também durante as férias. Porque a gente não tinha direito a meia passagem nesse período. Além disso, nós tratamos de ampliar o direito a meia passagem, porque os estudantes tinham direito, salvo engano na época, a 2 meias passagens por dia. A gente conseguiu expandir para 6 meias passagens, então o estudante poderia pegar até 6 ônibus. Depois disso me parece que foi ampliando para 8 ônibus por dia, com meia passagem. E foi uma vitória do nosso movimento. Conseguimos congelar a tarifa por um período. Essa tarifa ficou congelada, salvo engano, por 2 anos. Tivemos a revitalização do Conselho Municipal dos Transportes e saímos com o compromisso da Prefeitura de revitalizar a frota, de ampliar a linha de ônibus em bairros populares e várias outras vitórias relacionadas a gestão do transporte.



## **5. O AUMENTO DA TARIFA DE ÔNIBUS FOI REVOGADO, MAS OUTROS DIREITOS FORAM CONCEDIDOS. POR QUE OS MANIFESTOS CONTINUARAM POR ALGUNS ESTUDANTES?**

Agora ficou uma sensação de vitória incompleta, porque a gente não conquistou a redução da tarifa. A tarifa permaneceu ampliada, o governo municipal ampliou a tarifa, mas a gente conseguiu vitórias outras, mas a redução da tarifa realmente nosso movimento acabou não conquistando. Apesar disso, eu considero que foi uma grande vitória porque pautas históricas, elas acabaram sendo atendidas, apesar dessa pauta, que tinha sido o principal instrumento de mobilização, acabou não sendo atendida. Nesse momento assim, quando você faz uma negociação como essa, que você tinha entidades estudantis que não tinham grandes estruturas, então é muito difícil você rodar um jornal, você produzir um material para explicar, esclarecer. Muita gente ficou meio desinformado do que aconteceu na negociação. E na assembleia que foi realizada, foi realizada uma gigantesca assembleia no Ginásio dos Bancários. Ai nesse momento, o movimento acaba se dividindo. Uma parte do movimento entendia que aquilo era uma vitória, e que era momento de recuar. E outra parte do movimento entendia que não, tinha que prosseguir até reduzir a tarifa. Nesse momento, acaba que algumas manifestações continuam acontecendo, pós essa negociação. E outras, outras regiões da cidade, o movimento começou a arrefecer. Então, a partir daí, acaba se dividindo o movimento e a gente entende que isso, realmente foi um fator ruim, porque você dividir o movimento com as posições. E acabou que a assembleia que aconteceu no Ginásio, ela não chegou ao final, porque uma parte dos estudantes entendia que deveria suspender o movimento e outra parte achava que deveria prosseguir. E a parte que deveria prosseguir, acabou prosseguindo, mas acabou prosseguindo não com a mesma força, com a mesma intensidade. E até a população também, já começava a dar sinais de esgotamento, porque foram vinte dias com o trânsito parado em Salvador. E isso repercutiu em toda economia da cidade. E, evidente que você faz um movimento como esse, um movimento como esse tem que ter estratégia, ele tem que ter seriedade e compromisso. E, evidente que a continuidade do movimento acabou desgastando perante a sociedade que estava apoiando. Até ali a sociedade apoiava. Depois dessa assembleia, e com a divisão do movimento, a própria sociedade acabou se afastando do movimento. Tanto assim que após essa assembleia nenhuma nova vitória foi conquistada. Mas, todas as vitórias que foram conquistadas, eu atribuo a mobilização dos estudantes, a força das ruas. Não viria nenhuma vitória dessa graça. São vitórias que existem até hoje. Esses direitos que nós conquistamos na época, meia passagem o ano inteiro, final de semana, férias, sábados, domingos e feriados e também ampliação da meia passagem, existem até hoje.

## **6. A REVOLTA DO BUZU EM SALVADOR CONTRIBUIU PARA LUTAS EM OUTRAS CIDADES BRASILEIRAS?**

Sim, a partir da Revolta do Buzu em Salvador, a gente conseguiu, inclusive, emplacar o Presidente da União Brasileira dos Estudantes Secundaristas que foi um baiano, foi o Marcelo Gavião, que era estudante de Simões Filho, estudante de

escola pública e que foi uma liderança que se projetou no período. A gente conseguiu eleger um baiano para presidir a UBES. Tanta repercussão que foi no Brasil inteiro. Eu me lembro que no congresso da UBES que aconteceu em Uberlândia, foi um congresso que a Bahia virou, na verdade, o case de sucesso de manifestações. Então todo mundo querendo estudar como foi que os baianos, o movimento estudantil de Salvador conseguiu produzir uma manifestação belíssima como aquela. E depois o Movimento Passe Livre, que dá origem as manifestações de 2013, eles reconhecem na Revolta do Buzu de Salvador, o marco histórico desse novo momento de paralisações. Porque até então, qual foi a diferença da Revolta do Buzu para todas as outras? Primeiro, essas manifestações que se espalhavam na cidade. Segundo, um certo movimento mais horizontal, sem uma liderança centralizada. Terceiro, o uso das novas tecnologias, que na época eram o (SMS) e os *chats* de bate papo que existiam na *internet*. E, sem dúvida, o quarto, o tema transporte público, que até então não era tratado como política pública. Depois da Revolta do Buzu, não teve um prefeito no Brasil que aumentou tarifa sem ter manifestação dos estudantes. Então, realmente, foi um marco, e um marco assim, que precisa ser estudado, investigado. Porque significou esse novo de manifestações e de ascensão do movimento estudantil que a gente viveu nos anos 2000, que possibilitou outras vitórias, como por exemplo o Prouni, a redução de juros do FIES, as cotas na universidade. Tudo isso fruto de um movimento que começou com o tema no transporte, mas que se espalhou no Brasil inteiro e acabou tratando de outras pautas e acho que foi importantíssimo. Eu tenho muita honra e muito orgulho de ter participado da origem, do embrião da construção dessa Revolta do Buzu. Foi um marco, assim, sem dúvida para os movimentos sociais do País.

## **7. A REVOLTA DO BUZU CONTRIBUIU PARA O SURGIMENTO OU ASCENSÃO DO MOVIMENTO PESSE LIVRE?**

Se o próprio Movimento Passe Livre, numa entrevista no Roda Viva, na TV Cultura, eles afirmam claramente: ‘De onde vem a inspiração do Movimento Passe Livre?’ Eles dizem: ‘A Revolta do Buzu de Salvador’. Depois da Revolta do Buzu de Salvador surgiram várias revoltas em relação ao transporte público de Santa Catarina, surgiram também no Rio Grande do Sul, no Espírito Santo, aqui em Estados do Nordeste (Alagoas, Pernambuco). Isso foi espalhando no Brasil inteiro, um grande movimento para discutir o transporte público. Porque o tema do transporte público, ele não é apenas, um tema que deve ser tratado sob a ótica do valor da tarifa, mas porque essa tarifa pode atrapalhar o acesso à educação, a distribuição da renda, dificultar o trabalhador chegar ao trabalho. Existem vários usuários que não tem o dinheiro para pagar o transporte e que hoje fazem do transporte, na verdade, usam bicicletas e fazem caminhadas, por extensos quilômetros. A gente conheceu uma nova realidade, uma nova realidade o Brasil conheceu, das pessoas que não tem o dinheiro para pagar o transporte. Então isso foi um momento importantíssimo e para nós foi assim, um momento marcante e acabou realmente eclodindo uma série de manifestações com mesma ideia, lutar por transporte público de qualidade e pelo passe livre para aqueles que não poderiam pagar.