

1. MESTRE EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO PELA UNIVERSIDADE SALVADOR/UNIFACS.

<http://lattes.cnpq.br/2512561819395885>.

2. DOUTORA EM ARQUITETURA E URBANISMO PELA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA/UFBA. PROFESSORA TITULAR DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO/PPDRU/UNIFACS. PESQUISADORA DO GRUPO DE PESQUISA CIDADE, URBANISMO E URBANIDADES/CIDURB/CNPQ

<http://lattes.cnpq.br/6676449118410506>.

3. DOUTORA EM SAÚDE PÚBLICA/UFBA. PROFESSORA ADJUNTA DO PPDRU/UNIFACS. PESQUISADORA DO CIDURB/CNPQ.

<http://lattes.cnpq.br/0835021665181833>.

4. DOUTOR EM CIÊNCIAS SOCIAIS/UFBA. PROFESSOR TITULAR DO PPDRU/UNIFACS. PESQUISADOR DO GRUPO DE ESTUDOS REGIONAIS E URBANOS/GERURB/CNPQ

<http://lattes.cnpq.br/5346746386335834>.

Recebido: Julho de 2019

Aprovado: Novembro de 2019

A Influência da Revolta do buzú para os movimentos populares em defesa do transporte público no Brasil

THE INFLUENCE OF THE REVOLT OF BUZU FOR POPULAR MOVEMENTS IN DEFENSE OF PUBLIC TRANSPORT IN BRAZIL

Dirla Mara dos Santos Menezes¹

Márcia Maria Couto Mello²

Ana Licks Almeida Silva³

Laumar Neves de Souza⁴

RESUMO

O objetivo deste artigo é apresentar uma discussão sobre a repercussão da Revolta do Buzú, ocorrida em 2003, na cidade de Salvador, em decorrência do aumento das tarifas cobradas para os ônibus e da necessidade de melhoria na qualidade dos serviços dos transportes públicos. Uma vasta pesquisa bibliográfica, em fontes diversas, constatou que as multidões, constituídas principalmente pelos estudantes, paralisaram a cidade e impuseram providências do poder público, contribuindo efetivamente para a melhoria do sistema de transportes públicos locais, além de revelarem a importância das lutas nas ruas para garantir os direitos dos cidadãos. Refletida em outras capitais, a Revolta do Buzú pode ser considerada uma das ações coletivas que transformaram o transporte público brasileiro em direito social.

Palavras-chave: transporte público; multidões; direito social; Revolta do Buzú.

ABSTRACT

The aim of this article is to present a discussion about the repercussion of the Revolta do Buzu (Revolt of Buzu, in reference to buses) in 2003, in Salvador, due to the increase in the rates charged for buses and the need to improve the quality of the public transportation services. A large bibliographical research, from diverse sources, found that the crowds, mainly made up of the students, paralyzed the city and imposed measures of the state, effectively contributing to the improvement of the local public transport system, besides revealing the importance of street fights to guarantee the rights of the citizens. Reflected in other capitals, the Revolt of Buzu can be considered as one of the collective actions that

have transformed Brazilian public transport into social law.

Keywords: public transport; crowds; social rights; Revolt of Buzu.

INTRODUÇÃO

Imagina-se que o problema com o transporte público nas grandes cidades brasileiras é uma questão recente, advinda do crescimento desordenado, da falta de planejamento urbano e de políticas públicas eficientes. Observa-se, entretanto, que a cidade de Salvador já enfrentava problemas dessa natureza desde a primeira metade do século passado, quando foram registradas manifestações populares (a Greve Geral de 1919 na Bahia e o Quebra-quebra dos Bondes, na década de 1930), organizadas para reivindicar melhorias dos serviços e a cobrança de tarifas razoáveis pelo seu uso.

Algumas décadas depois, a capital baiana voltou a conviver com a ocorrência de movimentos congêneres e que, de igual modo, apresentavam uma pauta de reivindicações semelhante àqueles outros que o precederam. Primeiro, em 1981, por ocasião do Quebra-quebra dos ônibus, e, posteriormente, já no alvorecer deste século, em 2003, em função da detonação da chamada Revolta do Buzú.

Com efeito, a deflagração dessa Revolta foi ativada em virtude das notícias que ganharam as ruas da cidade acerca do aumento das passagens de ônibus. Como

reação aos rumores, iniciou-se uma onda de protestos, encabeçados principalmente pela parcela mais jovem da população, que invadiu as principais vias de Salvador.

A mobilização ganhou corpo com a adesão de diferentes movimentos sociais, fato que agregou poder e força suficientes ao processo para paralisar as ruas da cidade ao lançarem mão de diferentes estratégias, que incluíam desde manifestações organizadas até aquelas que escaparam do controle como depredações e invasões a órgãos públicos.

Indubitavelmente, não é possível ignorar que esses protestos contribuíram efetivamente para o despertar da necessidade da implantação de uma gestão participativa no que tange à administração do transporte urbano soteropolitano, além de reverberar em outras capitais brasileiras, incentivando o surgimento de movimentos semelhantes.

Com base nesse cenário, procurou-se investigar a influência desse movimento, a Revolta do Buzú, na consecução das lutas populares em defesa do transporte urbano no contexto da sociedade brasileira. Vale enfatizar que um estudo com esse viés revela-se importante por pelo menos dois motivos: o primeiro

tem a ver com o fato de que cerca de 34,4 milhões de passageiros dependem diariamente desse sistema de transporte no país (NTU, 2016); o segundo relaciona-se à atualidade que ele encerra, haja vista que a sociedade brasileira, em gradações variadas, está vivendo, nos dias atuais, um período de lutas e questionamentos em relação ao real sentimento de apropriação de seus direitos.

Nesse ponto, vale enfatizar que esta pesquisa, de ordem qualitativa, baseia-se em dados coletados a partir de fontes diversas, incluindo os jornais impressos veiculados na capital baiana. Dessa forma, esta investigação foi realizada numa perspectiva histórica. Por essa razão, ela contempla, além desta Introdução e das

BREVE HISTÓRICO DAS PARALISAÇÕES DOS TRANSPORTES EM SALVADOR-BA (1919-1981)

Em 1907, conforme declaração de Ricardo Machado, um dos fundadores da Associação dos Empregados do Comércio da Bahia, o problema dos transportes no Estado ultrapassava os limites da capital e suas ruas mal conservadas. O enfrentamento dessa realidade foi muito bem descrito por Santos (2009), que expunha que os meios de acesso à Salvador também eram precários devido ao abandono e falta de investimento em outros modais tais como as estradas de

Considerações (que ao invés de serem denominadas de Finais foram designadas pela alcunha de Transitórias), mais duas seções. Uma que abarca o resgate de alguns fatos que marcaram a trajetória dos transportes públicos na maior metrópole nordestina e que detonaram, cada um a seu tempo, as lutas sociais com vistas a melhorá-los, ao longo do século passado, mais precisamente entre os anos de 1919 e 1981; e outra que tem como escopo a recuperação de certas ocorrências que, de igual modo, servem para esclarecer de que maneira as lutas encampadas no contexto da Revolta do Buzú deixaram marcas indeléveis em movimentos análogos disparados fora dos limites soteropolitanos, notadamente em outras cidades do país.

ferro ou a navegação no Rio São Francisco, fazendo com que os estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais funcionassem como os principais escoadouros dos produtos baianos. Além disso, a navegação para o litoral foi desmantelada e o transporte tornou-se arriscado.

Dito isso, é importante registrar que o período entre 1914 e 1920 foi marcado pela inaptidão do setor industrial em atender as necessidades sociais, no que tange à alimentação, ao transporte, à moradia, em larga produção, comprometendo assim a qualidade de vida na Bahia. As atividades econômicas, por estarem em desenvolvimento, não eram

suficientes para superar as dificuldades e a carestia enfrentadas pela população (LINHARES, 1979 *apud* CASTELLUCCI, 2001).

Pontue-se aqui que não só o Estado da Bahia, mas o Brasil como um todo passou por uma grave crise econômica, pontuada pela inflação que atingia um dos mais altos índices da história, conforme registrou Castellucci (2001). Os preços eram elevados constantemente e as dificuldades de transportes nacionais e internacionais agravavam ainda mais a situação (SANTOS, 2009).

O cenário que se esboçava, portanto, ainda no início do século passado, contribuiu para o fortalecimento das revoltas sociais que, paulatinamente, ganhavam mais adeptos e ficavam ainda mais expressivas. Nos maiores e mais expressivos centros urbanos brasileiros – São Paulo e Rio de Janeiro, as greves de trabalhadores cresceram rapidamente em clima de grande agitação, segundo a historiadora Cristina Hebling Campos (1983). No Estado da Bahia, a adesão às greves foi posterior, embora tenham ocorrido com intensidade, conforme noticiou um dos principais jornais da época, o Diário de Notícias de 03 de junho de 1919: [...] “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” (DIÁRIO

DE NOTÍCIAS, 1919 *apud* CASTELLUCCI, 2001, p. 100).

De forma associativa e independente, ou seja, com o apoio de representantes de classes ou mediante ações isoladas da população, as manifestações sociais alcançaram variados setores econômicos. Contudo, observa-se que o movimento grevista alcançou o seu ápice quando atingiu o sistema de transportes, com a interrupção dos modais disponíveis (terrestres, ferroviários e marítimos).

Instalada a Greve Geral de 1919, em Salvador, os trabalhadores do setor de transporte paralisaram as atividades. A impossibilidade de deslocamento fortaleceu o movimento e, em certas situações, uniu interesses de diferentes atores sociais (trabalhadores, patrões, sindicatos e a população em geral), com a interrupção da circulação dos bondes que funcionavam sob a proteção policial. O fim da greve se deu mediante o firmamento de acordos que foram acompanhados pelos líderes dos movimentos.

Com efeito, o movimento social ocorrido em 1919 garantiu vitórias irreversíveis, além de se tornar referência para outros protestos, contribuiu para a construção de novos valores e saberes na perspectiva pedagógica freiriana que entende as lutas sociais como um poderoso veículo de transformação e educação (FREIRE, 1993). Castellucci (2001, p.

108) concorda com esse ponto de vista,

[...] 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.

Movimento similar a esse voltou a ocorrer alguns anos depois, mais precisamente em 1930. Desta feita, a insatisfação advinha das classes do comércio, da indústria e da agricultura em relação ao aumento de 10% das tarifas cobradas pelas empresas de bondes e ferrovias. Como bem noticiado por um periódico da época,

A gravidade de tal passo é tamanha, e de tal porte, que as classes do comércio, da indústria e da agricultura, neste instante, cumprem tomar, sem tardança, uma iniciativa imediata, a propósito da sua defesa comum, porque se não

pois segundo o seu olhar

o fizerem, podem desde já contar com a agravação da escorcha, dificilmente obstada, depois de consummada a majoração (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1930).

Indiscutivelmente, a matéria veiculada, em outubro de 1930, reflete claramente o nível de insatisfação e revolta dos comerciantes em relação ao aumento do tarifário dos transportes para pessoas e mercadorias (Figura 1). Os novos valores incidiriam não só sobre as passagens, mas sobre os fretes, impactando diretamente diversos setores da economia baiana. Nesse ponto, vale a pena ressaltar que nesse período o transporte coletivo era o meio de locomoção mais utilizado, inclusive pelas classes médias. Apenas os mais abastados possuíam automóvel, que só veio a se popularizar mais tarde, quando do período de consolidação do capitalismo industrial no Brasil.

Figura 1: Destaque do Quebra-quebra dos bondes, devido aumento da tarifa



Fonte: Jornal Diário de Notícias, 04 de outubro de 1930.

Nessa oportunidade, o aumento dos fretes foi considerado proibitivo e desproporcional, situação que estimulou

um movimento de oposição pelos usuários dos serviços, que exigiram a revisão das tarifas. De forma impositiva, comerciantes

e trabalhadores solicitaram apoio e providências do Governo Estadual e de altos poderes da República, sob o argumento de prejuízo econômico para o país (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 04 de outubro de 1930).

No dia 07 de outubro de 1930, a Companhia Linha Circular de Cárriis da Bahia¹ noticiou os esforços para restabelecer os serviços de viação e de ascensores. Apesar da satisfação dada aos usuários, a Companhia deixava evidente as dificuldades para o restabelecimento dos serviços de transportes. Em seguida, a Companhia deu prazo imediato para disponibilizar o serviço para atender os deslocamentos da população, de forma emergencial.

Em 08 de outubro de 1930, o jornal Diário de Notícias publicou, em uma pequena nota, que a Companhia Linha Circular de Cárriis da Bahia, com o apoio da Associação Commercial, havia tomado providências administrativas e judiciais para voltar com o serviço de transporte por bondes, ainda que de forma reduzida. A nota supracitada deixava claro o envolvimento do Prefeito, do Governador,

¹ 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.

assim como o empenho de outras autoridades para normalizar o transporte na cidade, mesmo que não fosse uma regularização plena, tendo em vista a pouca quantidade de bondes em bom estado.

Mediante a pressão das autoridades foram restabelecidos os serviços prestados apenas pelos bondes na parte alta da cidade, uma opção de transporte com tarifas menos onerosas 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, 08 de outubro de 1930). Observa-se que os protestos foram significativos, pois causaram prejuízo empresa de transportes, além de ocasionar transtornos na mobilidade urbana.

Em 09 de outubro de 1930, foi publicada matéria no Diário de Notícias (Figura 2) que confirmava o retorno parcial dos serviços de viação na cidade de Salvador. Além da circulação de alguns bondes na Cidade Alta, os ascensores que fazem o transporte vertical de passageiros entre os dois planos da cidade voltaram a funcionar, mesmo que de forma precária. Reformado parcialmente, o Elevador Lacerda, mesmo sem totais condições, retomou as atividades.

Figura 2: 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 condução 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

Um anito automatico | A luta interna na

INFOR C
 RIO, 8 do do cal Entrar ram 10.9 306.887.
 RIO, t do do as tem frac tes prec Crysta tras qua Entrar ram 78/ 376.661
 RIO, t do algo fraco, c Serid 266500, 284500; paulist Nto ram 1 stock :
 Mini 6, 11.a col De manc

Fonte: Jornal Diário de Notícias, 9 de outubro de 1930.

Entende-se que os protestos ocorreram de forma intensa e resultaram no restabelecimento das atividades garantidas pela empresa de transportes coletivos e pelo Poder Público. Embora o aumento da tarifa não tenha sido esclarecido, as notícias informavam acerca dos prejuízos e os danos causados a veículos e instalações. Só aos poucos, o transporte coletivo na cidade voltou à normalidade (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 08 de outubro de 1930).

Quase meio século depois, em 1981, Salvador voltou a ser palco de mais um protesto, denominado Quebra-quebra dos Ônibus, uma reação genuína a um reajuste de 61% sobre as tarifas do transporte coletivo.

Naquele momento, o Movimento Contra a Carestia (MCC) questionava as precárias condições de moradia, saúde e saneamento básico, dentre outras dificuldades que envolviam a vida urbana. A luta buscava erradicar ou, pelo menos, minimizar as dificuldades econômicas dos segmentos populacionais menos favorecidos economicamente. As condições de miserabilidade da população brasileira, conjugadas as deficientes participações da sociedade junto a sindicatos, partidos e decisões governamentais, estimularam os protestos urbanos (GOHN, 1985 *apud* FERREIRA, 2008, p. 30).

O contexto político da época, em Salvador, bem como em muitas cidades

brasileiras, 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 (IBAHIA, 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. Em função disso, deflagrou-se um momento histórico que permitiu repensar a política nacional, diante da grande insatisfação em relação à ditadura militar (1974-1985) (FERREIRA, 2008).

O Quebra-quebra dos ônibus teve seu início na Praça Dois de Julho, também conhecida como Campo Grande, com a presença de aproximadamente 600 pessoas. Cartazes e faixas ocupavam as mãos dos manifestantes que exigiam falar com o prefeito. Uma comissão formada para representar a manifestação, em contato com secretários municipais, agendou a reunião. Mas, os protestos se estenderam ao centro da cidade e

permaneceram em frente ao Palácio da Prefeitura até o anoitecer (A TARDE, 21 de agosto de 1981).

Segundo Guimarães (2007), as manifestações ocorreram de forma pacífica por 50 minutos na Praça Municipal, contudo, ao anoitecer as luzes do Prédio da Prefeitura foram desligadas, gerando mais revolta aos manifestantes. Os ônibus em circulação foram depredados e rapidamente os protestos se expandiram para os bairros periféricos da capital baiana.

Tropas de choque tentaram coibir os protestos, já que o governo exigia reprimir toda e qualquer ação que perturbasse a ordem pública (Figura 3). Em nota, a Assessoria de Imprensa da Secretaria de Segurança Pública justificava que diante da gravidade da situação a “Polícia Militar foi forçada a usar a força” (A TARDE, 27 de agosto de 1981). Ainda assim o movimento se manteve, também associado a grande insatisfação em relação à ditadura militar (1974-1985) (FERREIRA, 2008).

Figura 3: Repressão policial nas ruas de Salvador



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

Nas ruas estreitas do bairro do Barbalho, localizado no Centro Histórico de Salvador (CHS), três ônibus foram incendiados e os passageiros e trabalhadores; na Avenida Joana Angélica ônibus foram apedrejados. Ao longo da Avenida Barros Reis era possível ver coletivos depredados e abandonados por motoristas e cobradores. Vários conflitos entre policiais e a população marcaram o evento (A TARDE, 21 de agosto de 1981).

Tensão e insegurança estavam presentes na manhã do dia 22 de agosto de 1981. Comércio fechado, lojas saqueadas e diversos ônibus depredados e incendiados davam a dimensão da 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 a população se afastasse das ruas durante quase uma semana ininterrupta” (GUIMARÃES, 2007, p. 5).

Conforme os noticiários dos jornais impressos da época, a manifestação teve repercussão na capital do Brasil e nas demais cidades brasileiras. O Governo do Estado considerava os protestos um ato de vandalismo e de oposição e a ordem era reprimir a ação dos manifestantes. Mesmo com a Polícia Militar, Polícia Civil, Polícia Federal e Forças Armadas nas ruas, o dia 26 de outubro de 1981 foi de agitação e violência em vários bairros. Conforme noticiou o Jornal A Tarde, naquela data, “antes das 17 horas, quase todo o comércio do centro da cidade fechou as portas” devido aos assaltos que ocorreram, apesar das ações repressivas das polícias.

Estudantes universitários e secundaristas aderiram aos protestos, e muitos foram presos durante as manifestações. Insatisfeitos, estudantes universitários, sob a coordenação dos diretórios estudantis, realizaram uma manifestação ao lado da reitoria da Universidade Federal da Bahia (UFBA).

No mesmo dia, o prefeito reuniu-se com a comissão representante do Movimento contra a Carestia, deputados e representantes de entidades democráticas. Foi solicitado então a revogação do aumento da tarifa de ônibus, bem como pagamento de “meia passagem para os estudantes e trabalhadores que recebiam até dois salários mínimos e passe livre para os desempregados” (A TARDE, 27 de outubro de 1981).

Discutia-se um aumento que, segundo o Chefe do Poder Executivo, fora concedido num percentual menor ao que havia sido solicitado pelas empresas. Foi informado ainda que, em Salvador, as empresas de ônibus solicitaram, inicialmente, 81% de aumento da tarifa e, após o acordo, chegaram ao aumento de 61%. As autoridades defenderam uma única proposta, pautada na “redução do preço do óleo combustível” (A TARDE, 27 de outubro de 1981).

As notícias que estampavam as manchetes dos jornais no dia 28 de outubro de 1981, oito dias após o início das manifestações, informavam que a cidade parecia retornar a sua normalidade. Com a redução dos protestos, os estudantes detidos começaram a ser soltos e a frota de ônibus voltava às ruas quase na sua totalidade, mesmo que alguns ônibus ainda exibissem as marcas deixadas pelo confronto.

A redução dos preços das passagens de ônibus não foi concedida,

mas certamente o Quebra-quebra dos ônibus de 1981 contribuiu com o processo de participação popular no período histórico em que o Brasil buscava a concretização da democracia. 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).

REVOLTA DO BUZÚ: REVERBERAÇÕES PARA ALÉM DAS FRONTEIRAS DE SALVADOR

Nos anos 2000, mais precisamente em 2003, Salvador volta a se agitar com mais uma manifestação popular, a Revolta do Buzú, que visava frear a pretensão do governo municipal de aumentar a tarifa do transporte público. Diferentemente das manifestações congêneres que a capital baiana já havia experimentado, essa Revolta derradeira foi, por assim dizer, expressiva além dos limites territoriais. Naquele ano, um grupo de estudantes baianos se dirigiu para Brasília com o propósito de participar das passeatas que tinham como motivação refutar os termos da Reforma Tributária (Emenda Constitucional nº 41/2003).

Todavia, assim que tomaram conhecimento da disposição do Poder Executivo Municipal de majorar a tarifa do transporte público, bateram em retirada de Brasília, retornando a Salvador com o intuito de realizar reuniões com a

participação de Grêmios Estudantis e de Diretórios Centrais dos Estudantes (DCE's), e, por via de consequência, organizar as manifestações contra o referido aumento.

De acordo com o relato de Augusto Vasconcelos, atual Presidente dos Sindicatos dos Bancários do Estado Bahia, e na época, dirigente da União da Juventude Socialista da Bahia (UJS), pouco mais de dez grêmios estudantis iniciaram os protestos após reunião realizada na Central Única dos Trabalhadores (CUT), localizada na Ladeira da Independência, no bairro de Nazaré, no CHS. Esse não era, verdadeiramente, um contingente satisfatório para iniciar um movimento de tamanha envergadura e importância, especialmente quando se toma como parâmetro as manifestações ocorridas em épocas pretéritas na cidade. Mesmo assim, optou-se por não postergar as lutas e se partiu para as manifestações.

Destarte, uma semana após a reunião dos estudantes na CUT, em 20 de agosto de 2003, ocorreu uma das primeiras manifestações da Revolta do Buzú, nas imediações da Praça da Piedade, que resultou na paralisação da Estação da Lapa. Nessa primeira investida, um grupo de cerca de 300 estudantes conseguiu causar um grande transtorno na cidade ao fecharem a referida estação de transbordo por meia hora. Seguiram com novas manifestações pelas ruas do Centro

Histórico da cidade (CORREIO DA BAHIA, 28 de agosto de 2003).

Assim como nas manifestações anteriores, ocorridas no século passado, a causa dos estudantes na Revolta do Buzú foi abraçada pelos trabalhadores, bem como por um conjunto de outros atores que integravam a sociedade soteropolitana. Segundo o próprio Augusto Vasconcelos, ter esse apoio foi um fato decisivo para dar robustez ao movimento e fazer com que as manifestações que viriam em sequência assumissem proporções gigantescas.

Essa comoção gerada em torno da Revolta do Buzú não tinha origem apenas no aumento da tarifa do transporte público, mas também na precariedade das duas maiores estações de transbordo da cidade, Lapa e Pirajá, que apresentavam péssimas condições de uso, com banheiros fétidos, má iluminação, filas intermináveis e desorganizadas e falta de segurança.

No dia 29 de agosto de 2003, o movimento ocupou as ruas soteropolitanas, provocando uma série de transtornos para o trânsito da cidade. A Polícia Militar interviu e como os ânimos estavam exaltados, o que se viu foi a instalação do conflito e violência.

Ainda no dia 29 de agosto, na parte da noite, as reivindicações se concentraram na região do Shopping Iguatemi (atual Shopping da Bahia), espaço estratégico, enquanto nó górdio, no sistema viário da cidade, e por isso capaz de influenciar outras áreas da cidade, especificamente no

que tange a fluidez do tráfego. O impacto desse ato, mesmo depois de findado, se fez sentir nas vias de toda a cidade. O trânsito permaneceu congestionado na Cidade Baixa, túnel Américo Simas, Vale de Nazaré, Avenida Bonocô, San Martin, Soledade, Liberdade, Mares, Barão do Cotegipe, Roma e Avenida Suburbana, de acordo com o jornal Tribuna da Bahia (30 de agosto de 2003).

Nos dias que se seguiram, ocorreram novas formas de enfrentamento, para além das paralisações das estações de transbordo e/ou manifestações em pontos nevrálgicos. Entre 3,5 e 5 mil estudantes secundaristas e universitários reuniram-se na Praça da Piedade e de lá saíram em passeata até a sede da Prefeitura numa tentativa das lideranças de realizar um encontro com o então prefeito Antônio Imbassahy, o que não ocorreu. O conflito havia se instalado.

Após analisar as reivindicações, o Chefe do Poder Executivo da Secretaria Municipal divulgou o reajuste de 15% na tarifa dos ônibus, o que a fez elevar-se de R\$ 1,30 para R\$ 1,50. Ressalte-se que este era o segundo aumento de preço das passagens de ônibus só no ano de 2003. A estratégia utilizada pelo poder público para minorar o impacto da notícia, foi associá-la a uma série de melhorias tanto do sistema urbano de transporte coletivo quanto nos seus instrumentos e infraestrutura.

Diante da recusa do prefeito em atendê-los, outra “opção” de combate que se colocava era buscar conversações com as lideranças da Câmara Municipal, o que não se constituía como uma opção fácil, já que nas redondezas da Câmara se encontrava a força policial de prontidão. Esta formava um cordão de isolamento em frente ao Palácio Thomé de Souza, sede da prefeitura, para garantir o pleno e bom andamento das atividades desempenhadas pelos vereadores. Mesmo em face desse contingente policial, os estudantes optaram pelo enfrentamento e contrariaram as ordens expressas para que não adentrassem nas dependências da Câmara Municipal. 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”.

Nesse clima de animosidade, os policiais insistiam em saber quem eram os responsáveis pelo movimento. Mas, os jovens responderam não ter liderança e vários tumultos aconteceram.

Aliados aos manifestantes, muitos outros jovens, trabalhadores e simpatizantes com a causa, participaram da invasão à Câmara Municipal de Salvador. Representantes de entidades estudantis, definidos previamente em plenária, se mostraram desobedientes às ordens policiais, a fim de realizar a reunião com o Poder Público. Dentre os estudantes que

participaram da invasão, tinham 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, 2017).

Essas ações de grupos diversos, com interesses múltiplos e distintos, deram à Revolta da Buzú uma característica particular, confirmando o poder da multidão. Ao mesmo tempo que lutas e reivindicações aconteciam nas ruas de

Salvador, de diversas formas, cerca de 30 estudantes se reuniram com os vereadores na Câmara Municipal e o Prefeito da capital baiana.

Aos gritos, sem microfones e com ecos formados pelos próprios companheiros de luta, os estudantes proferiam 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, 30 de agosto de 2003) (Figura 4).

Figura 4: Invasão à Câmara de Vereadores de Salvador



Fonte: Jornal A Tarde, 30 de agosto de 2003.

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 1:

Quadro 1: 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.

Ressalta-se que, além das solicitações discutidas em reunião na Câmara Municipal entre alguns estudantes, vereadores e Prefeito, os demais estudantes que ocupavam as ruas exigiam outras

melhorias distintas daquelas que foram discutidas em reunião. Estes últimos, por seu turno, também queriam as solicitações que seguem abaixo, no Quadro 2, situação que causou conflito e muito desgaste.

Quadro 2: 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: Elaboração própria.

Após debates e discussões sobre a pauta de solicitações, o Secretário de Transportes concluiu a reunião com representantes estudantis, vereadores, jornalistas e o Prefeito, com o anúncio do 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 (PRONZATO, 31 de agosto de 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” (PRONZATO, 31 de agosto de 2003).

Sob uma sensação de vitória incompleta, para uns e total derrota para outros, muitos estudantes ficaram descontentes com a representação estudantil formada para a reunião na Câmara Municipal de Vereadores. Com isso, 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, 2017).

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” (PRONZATO, 31 de agosto de 2003).

Neste sentido, o jurista Manoel Nascimento (2008) destaca que “se houve um marco na participação estudantil dentro da Revolta do Buzú 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.

Conforme salienta a geógrafa Patrícia Ponte de Freitas (2009, p. 106), só a divisão interna dos grupos estudantis fez com que o movimento fosse enfraquecido gradativamente. Os estudantes clamavam por apoio da população, mas como isso não ocorreu, já 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.

Após sumariamente narrados, os fatos que descrevem como foi forjada, no seio da sociedade soteropolitana, a Revolta do Buzú, cabe, agora, nesse estágio do estudo, procurar mostrar que os reflexos desse movimento não se reduziram aos limites da capital baiana, mas se espalharam para outros recantos do país e ajudaram a redefinir as pautas das lutas populares, notadamente aquelas relacionadas com a questão do transporte urbano.

Rolnik (2013) tem uma leitura semelhante, uma vez que ela assevera que a Revolta do Buzú torna-se referência nacional em movimentos sociais. Argumenta-se aqui, baseando-se no entendimento de Vasconcelos (2017), que isso se deve, em boa medida, ao formato que os protestos em Salvador assumiram, ocorrendo de maneira concomitante em

vários bairros da capital baiana, com ações horizontais e sem a declaração de lideranças.

Some-se a esses elementos, que se acredita já serem suficientemente fortes para assegurar o sucesso das manifestações, outros componentes absolutamente novos, como o modo de convocação dos participantes, por meio do uso de mensagens (SMS), comunicação via celular e *chats* na internet, antecipando novas formas de mobilização, tais como aquelas que ocorreram, em 2011, no âmbito do movimento Occupy Wall Street. Acrescente-se, de igual modo, a lista dos fatores que concorreram para o sucesso da Revolta do Buzú no plano da sociedade soteropolitana e, posteriormente, reverberando no plano nacional o fato de que ela teve como traço definidor a discussão do transporte público como um direito social, portanto, que devia interessar ao conjunto da sociedade.

Para comprovar o ponto de vista de que as consequências da Revolta do Buzú não se circunscreveram aos limites da capital baiana, se faz menção, nas linhas que seguem, a três acontecimentos que são evidências incontestáveis de que os valores, os ideais, a simbologia das lutas que nela se travou, ultrapassaram os limites de Salvador e se fizeram presentes em outros movimentos populares originados em outras paragens do Brasil.

O primeiro se deu, em 2004, quando da exibição do documentário “A

Revolta do Buzú”, de Carlos Pronzato, marcando o lançamento da Campanha pelo Passe-Livre, em Florianópolis. Nessa oportunidade, pode-se discutir os erros e acertos dessa revolta, fato que serviu para criar massa crítica e dar experiência aos envolvidos no evento, de modo que eles, meses depois, tivessem condições de promover com assertividade a Revolta da Catraca.

Indubitavelmente, essas duas revoltas constituíram-se em ações populares de grande relevância no seio da sociedade brasileira. Isso porque, ao se apresentarem de forma organizada e como manifestações horizontais, ajudaram a estabelecer, por assim dizer, certos marcos conceituais e de luta política que ajudaram a construir as bases de atuação de movimentos com amplitude nacional, como é o caso do Movimento Passe Livre (MPL), fundado na edição do Fórum Social Mundial (FSM)², que aconteceu em Porto Alegre, e que tem, desde então, como bandeira de luta a colocação em vigor da tarifa zero para o transporte coletivo no país. Este é o segundo acontecimento que se disse que seria elencado.

Mimetizando as Revoltas do Buzú e da Catraca, o MPL assumiu características de movimento apartidário,

² 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.

independente e horizontal e desencadeou mobilizações nas cidades brasileiras, quando o poder público alegava

O terceiro acontecimento, na história recente do país, ocorrido nos idos de 2013, que também se supõe que se valeu da experiência de luta acumulada nas referidas revoltas, foram as assim denominadas Jornadas de Junho. Estas, sob o mesmo formato das revoltas bem-sucedidas já citadas, ocorreram de forma descentralizada e organizada em busca de um novo pensar do transporte urbano brasileiro (Figura 5)³.

Figura 5: Protestos das Jornadas de Junho – 2013



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

Cabe lembrar os manifestos populares ocorridos durante o Movimento Passe Livre:

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,

³ Para não faltar com a verdade, também fazia parte da pauta de reivindicação desse movimento o questionamento a alta da inflação e aos gatos de mais de R\$ 20 bilhões com a Copa do Mundo que seria realizada, no país, em 2014.

necessidade de revisão das tarifas dos transportes públicos (TARIFAZERO, 2017).

superaram qualquer possibilidade de controle, ao mesmo tempo que transformaram a cidade como um todo em um caldeirão de experiências sociais autônomas. (ROLNIK, 2013, p.17).

Para se ter ideia da força e das conquistas desse movimento, foram revogados os aumentos do transporte público em mais de cem cidades brasileiras. Diante de tamanho feito, as aludidas jornadas ganharam a prerrogativa de serem registradas com letras douradas no livro que reúne as histórias das lutas e manifestações sociais brasileiras. Ademais, elas abriram, por certo, uma nova era que garante a desobediência civil (THOREAU, 2013), quando gestões e políticas estiverem em desacordo com a justiça.

CONSIDERAÇÕES TRANSITÓRIAS

Mediante ao exposto, nota-se que a Greve Geral de 1919, assim como os Quebra-quebras de 1930 e 1981 constroem um histórico de manifestações sociais e protestos ligados ao transporte público, na capital baiana. A Revolta do Buzú (2003), por sua vez, foi um dos movimentos influenciadores das manifestações bem-sucedidas que ocorreram, posteriormente, em outras cidades brasileiras. Ônibus, bondes e trens apedrejados; trânsito

paralisado e vozes nas ruas foram formas de expressão da multidão, para demonstrar a indignação com o aumento dos transportes públicos.

Tais eventos possuem aspectos significativos como a experiência adquirida pela sociedade em realizar lutas sociais que tem como o foco a garantia de direitos e a busca por respostas do poder público, para solucionar os problemas do cotidiano dos indivíduos (GONH, 2015).

As lutas da multidão representam uma forma de insatisfação contra a exclusão dos usuários, do processo de sistematização do serviço de transportes. Essa exclusão urbana restringe o direito de ir e vir e maximiza as barreiras de acesso na própria cidade. “A Revolta do Buzu exigia na prática, nas ruas, um afastamento

dos modelos hierarquizados; expunha outra maneira, ainda que embrionária, de organização” (Movimento Passe Livre, 2013, p. 13-14).

Sendo assim, além de desencadear características importantes para os protestos e manifestações no Brasil, como a horizontalidade e independência partidária das lutas, a Revolta do Buzú (2003) estabeleceu uma nova era que deseja pensar soluções práticas e permitir o acesso de direitos ao transporte. A proposta de dar voz à multidão e, conseqüentemente reduzir o controle do poder público, garantiu a Revolta soteropolitana o *status* de referência nacional em manifestações populares, que independentemente da causa questionada, alcança o sucesso das requisições sociais

REFERÊNCIAS

A Cidade vai ter restabelecido o seu serviço de viação. Diário de Notícias. Bahia – 8 de out de 1930.

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, Ceará, 2016.

Aumento de ônibus sai na sexta. Correio da Bahia. Salvador – Bahia, 27 de agosto de 2003.

BARRETO, Anélio. Histórias que os jornais não contam mais. 1.ed. – São Paulo: Belalitra Editora, 2013.

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

_____. Decreto-lei 8.463, de 27 de dezembro de 1945. Rio de Janeiro: Presidência da República, 1934.

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

_____. Emenda Constitucional nº 41, de 19 de dezembro de 2003. Brasília: Câmara dos Deputados e Senado Federal, 2003.

CAMPOS, Cristina Hebling. O Sonhar Libertário – Movimento operário nos anos de 1917 a 1920. 178 f. 1983. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1983.

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, Salvador, 2001.

Cidade retorna à sua vida normal. A Tarde. Salvador – Bahia, 28 de agosto de 1981 / nº 22886.

Cidade viveu ontem maior dia de tensão. A Tarde. Salvador – Bahia, 27 de agosto de 1981 / nº 22885.

Companhia Linha Circular de Cárrios da Bahia – Aviso ao Público. Diário de Notícias. Bahia – 8 de out de 1930.

Companhia Linha Circular de Cárrios da Bahia. Diário de Notícias. Bahia – 7 de out de 1930.

Estudante tumultua Salvador. Tribuna da Bahia. Salvador – Bahia, 29 de agosto de 2003.

Estudantes ocupam Câmara Municipal de Salvador. Correio da Bahia. Salvador – Bahia, 30 de agosto de 2003.

Estudantes param a cidade. Tribuna da Bahia. Salvador – Bahia, 30 e 31 de agosto de 2003.

Estudantes se manifestam contra aumento de transporte. Correio da Bahia. RIOS, Mariana. Salvador – Bahia, 29 de agosto de 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, 2008.

FREIRE, Paulo; NOGUEIRA, Adriano. Que fazer – Teoria e prática em educação popular. Petrópolis: Editora Vozes. 4ª edição, 1993.

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. Faculdade Social da Bahia – FSBA. Bahia, p. 1-12, 2007.

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

Mais de 100 ônibus depredados. A Tarde. Salvador – Bahia, 21 de agosto de 1981 / nº 22879.

MENEZES, José Euclimar Xavier de; OLIVEIRA, Waldemar. Resistência e poder constituinte dos direitos humanos.. Diálogos Possíveis, [S.l.], v. 17, n. 2, feb. 2019. ISSN 2447-9047. Disponível em: <<http://revistas.unisba.edu.br/index.php/dia-logospossiveis/article/view/511/371>>. Acesso em Set. 2019.

MOVIMENTO PASSE LIVRE – Não começo em Salvador, não vai terminar em São Paulo in Maricato, e. [et. al.] Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações

que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013.

_____. Disponível em: <<http://tarifazero.org/mpl/>> Acesso em 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: mar. 2017.

Nas ruas, estudantes dizem não! A Tarde. Salvador – Bahia, 30 de agosto de 2003.

Ônibus mais caro. Correio da Bahia. Salvador – Bahia, 30 de agosto de 2003.

Os ascensores continuam parados e não há bondes para a zona baixa. Diário de Notícias. Bahia – 8 de out de 1930.

Para regularidade dos serviços de transporte da cidade. Diário de Notícias BRAZIL Bahia – 9 de out de 1930.

Prefeito querem baratear ônibus. A Tarde. Salvador – Bahia, 25 de agosto de 1981 / nº 22883.

Prefeitura estuda o reajuste da tarifa de ônibus. Correio da Bahia. Salvador – Bahia, 1º de agosto de 2003.

Previsão da semana sem agitação. A Tarde. Salvador – Bahia, 23 de agosto de 1981 / nº 22881.

PRONZATO, Carlos. REVOLTA DO BUZÚ. Direção do Documentário: Carlos Pronzato. Apoio cultural: Fórum Gaúcho da Juventude, 2003, Formato: 1:06:47. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=dQASaJ3WgTA>> Acesso em: mar. 2017.

Quebra-quebra (1981) e Revolta do Buzú (2003). Federação dos Bancários BA e SE. Porto, Manoel e ALMEIDA, Rogério. Tempo: 9:22. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=7NsA1plxAfs>> Acesso em: mar. 2017.

Querirão aumentar as tarifas da Éste? As classes conservadoras mostram-se

revoltadas com tamanho absurdo. Diário de Notícias. Bahia – 4 de out de 1930.

Salvador começa a retornar o clima de tranqüilidade. A Tarde. Salvador – Bahia, 24 de agosto de 1981 / nº 22882.

Salvador viveu um dia de tensão. A Tarde. Salvador – Bahia, 22 de agosto de 1981 / nº 22880.

SALVADOR, Superintendência de Transito de Salvador – Transalvador. Mobilidade de um novo tempo. Disponível em:

<<http://www.transalvador.salvador.ba.gov.br/>> Acesso em: fev. 2017.

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

_____. Mário Augusto da Silva. Casa e Balcão: Os caixeiros de Salvador (1890-1930). Salvador: EduFBA, 2009.

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

Transporte coletivo ainda sem solução. A Tarde. HERALDO, José. Salvador – Bahia, 29 de agosto de 1981 / nº 22887.

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

VASCONCELOS, Augusto. Entrevista. Tempo: 15:09. 21 em julho de 2017



REVISTA DIÁLOGOS POSSÍVEIS

Editor: Professor Doutor José Euclimar Xavier Menezes

Centro Universitário Social da Bahia (UNISBA)

Avenida Oceânica 2717, CEP – 40170-010
Ondina, Salvador – Bahia.

E-mail: dialogos@unisba.edu.br

Telefone: 71- 4009-2840