

Teses sobre a Revolta do Buzu

Manolo¹

“Destá vez puxamos um movimento apartidário, mesmo que ele não seja totalmente assim. Une e Ubes estão arraigadas a partido político. E o que é pior: eles usam uma classe inteira para defender uma causa política. Quando estamos nas ruas, lutamos por um sistema inteiro. Não interessa o partido político do prefeito. Não queremos fazer parte de Une ou Ubes. Estamos pensando por fora, com uma nova perspectiva, um novo movimento. Deve haver consciência política, mas nada é verdade absoluta e não podemos nos entregar a um partido e pronto. Isso é muito simples na minha cabeça”

Raphael Labussiere, estudante do CEFET-BA.

Em agosto de 2003, a prefeitura de Salvador anunciou um aumento da tarifa de ônibus, que passaria de R\$ 1,30 a R\$ 1,50. Desde o dia 14 de agosto até meados de setembro, com alguns ecos e últimos movimentos no começo de outubro, os estudantes soteropolitanos saíram às ruas para protestar contra o aumento, num evento que passou à memória da cidade e do movimento estudantil como REVOLTA DO BUZU. As táticas mais utilizadas nas manifestações foram impedir a circulação do tráfego nas principais vias da cidade através de bloqueios e entrar pela porta da frente nos ônibus, para não pagar pelo transporte. Apesar das proporções que o movimento tomou, a passagem não foi reduzida de volta para R\$ 1,30. O que os estudantes conseguiram foi o congelamento da tarifa no valor de R\$ 1,50 por um ano (até setembro de 2004); extensão da meia-passagem para domingos, feriados e férias; aumento da cota de uso diária da meia-passagem (quatro para secundaristas, seis para universitários); concessão de meia-passagem para estudantes de pós-graduação; admissão da meia-passagem no sistema de transporte complementar (vans que rodam em linhas curtas, geralmente em subúrbios); reabertura do Conselho Municipal de Transportes; criação de uma Comissão para Estudos da Desoneração da Tarifa. O passe livre para estudantes de escolas públicas foi proposto em assembléias, mas jamais encampado por quem quer que fosse. Este artigo é um apanhado de juízos sobre os acontecimentos na forma de teses e escólios, e trata especialmente dos fatos relativos à organização do movimento estudantil e seus problemas frente a um evento de dimensões jamais imaginadas por quem quer que fosse.

I

O transporte urbano é simultaneamente bem de consumo coletivo e um dos instrumentos para a reprodução do capital, e por isso mesmo é objeto de disputa entre capitalistas e trabalhadores.

A Revolta do Buzu muda de aspecto quando vista por uma perspectiva de classe: transforma-se de uma *manifestação estudantil* num *ensaio de revolta popular*, abortada antes que todo seu potencial pudesse ser desenvolvido. Apenas o aspecto estudantil será tratado neste artigo, por escassez de espaço, e ainda assim por um viés de classe; mas para compreender esse viés de classe é preciso, anteriormente, expor de maneira bastante esquemática o papel do transporte coletivo urbano numa sociedade capitalista. Qualquer pessoa que sofre na pele o problema do deslocamento pendular diário da periferia para os centros econômicos das cidades grandes nem precisa destas explicações, mas é preciso estabelecer a trilha sobre a qual caminhamos, para que ninguém se perca no meio do caminho. Ou, para simplificar, nas palavras de uma estudante: “quem mora no subúrbio não pode pagar três reais por dia, o prefeito vai ter que voltar atrás.”²

O transporte coletivo urbano é um dos componentes necessários para o funcionamento da economia capitalista: serve, especificamente, para fazer com que pessoas amontoadas nas periferias por força do processo histórico de concentração dos meios de produção e dos postos de trabalho nas cidades possam chegar ao(s) centro(s) econômico(s) onde vão trabalhar, seja como trabalhadores assalariados, seja como autônomos. Na esfera do trabalho, a mesma linha Fazenda Grande 2/3 –

¹ Com colaborações decisivas de xplagiox, Marco Fernandes, Enxadão Man, Graziela Kunsch, Guilherme Figueiredo e Pablo Ortellado.

² LEAL, Cláudio. “Chame o ladrão!” *Província da Bahia*, 7 out. 2003, n. 30, p. 7.

Lapa/Barra serve tanto ao eletricitista que sai de Fazenda Grande 2 para rever a instalação elétrica de um apartamento na Barra quanto ao garçom de Fazenda Grande 3 que vai trabalhar num restaurante chinês no mesmo bairro. Qualquer que fosse a forma do trabalho assalariado (garçons, soldadores, costureiras, atendentes de telemarketing, técnicos de laboratório, mecânicos, etc.), ou mesmo do trabalho autônomo (eletricistas, manicures, pintores, etc.), o resultado não se alteraria: *o transporte coletivo urbano é o seu meio de transporte por excelência*. Tanto o salário do garçom quanto a renda mensal do eletricitista lhes permitem no máximo comprar, com certo grau de esforço, digamos, um carro popular com seus sete a dez anos de idade.

Mais especificamente no caso do trabalhador assalariado, ou seja, daquele que *vende sua força de trabalho a capitalistas num lugar determinado por estes últimos*, a pontualidade é fator essencial para que os patrões possam extrair o máximo possível da força de trabalho – ou seja, dos trabalhadores – que exploram durante o tempo em que esta força de trabalho – melhor dizendo, os trabalhadores – se encontra à sua disposição. O trabalhador precisa – além, obviamente, do deslocamento até o local de trabalho – chegar sempre no horário que lhe é determinado, sob pena de redução no pagamento, compensação em horário fora de expediente e até mesmo corte de ponto no dia. Para piorar a situação, a jornada de trabalho nos vários setores da economia é geralmente coincidente, iniciando-se e encerrando-se em horário semelhante. O sistema de transporte tem, assim, *horários de pico condicionados pelas jornadas de trabalho*; nestes horários de pico o transporte coletivo urbano recebe, como toda a malha viária urbana, o grosso de seu público – eis a origem da situação bem conhecida da *metamorfose da pessoa em sardinha nos ônibus, trens e metrô*s.

O trabalhador nas cidades, como visto, precisa *consumir transporte urbano* para chegar ao local onde trabalhará. O consumo de transporte urbano, assim como o de quaisquer outros bens de consumo coletivo num sistema capitalista, aparentemente, não se diferencia do consumo de qualquer outro bem posto à disposição no mercado: o consumidor, posto diante de várias opções, escolhe dentre a melhor delas e satisfaz sua necessidade com o produto. Mas *justamente por ser necessário o consumo de transporte urbano para que o trabalhador possa trabalhar é que este consumo entra na conta do valor de sua mão-de-obra*. Quanto mais caro é o deslocamento do trabalhador de sua casa para o lugar onde trabalha, mais despesa ele precisa fazer para trabalhar; conseqüentemente, *precisa ganhar mais para que possa se deslocar usando o transporte coletivo urbano*. O consumo de bens coletivos, como o transporte coletivo urbano, serviços médico-hospitalares, centros culturais etc., influi diretamente no preço da mão-de-obra para torná-la mais cara ou barata, a depender do custo deste consumo.

Por outro lado, não há capitalista que queira reduzir seu lucro em favor do que quer que seja, muito pelo contrário; isso arriscaria sua própria atividade empresarial. Ou seja: quando direciona sua empresa no sentido contrário das condições necessárias de sua sustentação, reduzindo os lucros, *inviabiliza a sua própria reprodução*. Um aumento na tarifa de transporte faz com que o salário do trabalhador precise aumentar, para que ele possa se deslocar a mesma quantidade de vezes sem ter que reduzir outros gastos; o capitalista evita este aumento nos custos de sua empresa deixando de contratar quem tem maiores despesas com transportes. É assim que nas grandes cidades *o aumento da distancia entre a moradia do trabalhador e o local de trabalho termina por se tornar um fator de desemprego e precarização do trabalho*, pois o capitalista, por pretender reduzir custos e aumentar ou manter seu lucro, prefere comprar a força de trabalho do trabalhador que more mais perto de sua empresa – o que desde já reduz as chances de quem mora na periferia de ocupar um posto de trabalho formal.

Existem, obviamente, outros usos para o transporte coletivo urbano. Analisei aqui um dos aspectos do transporte urbano que me parece ter preferência frente aos outros, por ser aquele através do qual se conseguem recursos para o consumo de transporte urbano necessário a outras atividades.

O mesmo ônibus que o trabalhador usa para chegar a seu local de trabalho também conduz pagodeiros para a praia, transporta as compras feitas nos supermercados para as casas dos consumidores, leva e traz o *punk* de periferia nas noites de *show*, desloca o estudante de casa para a escola e vice-versa, etc., mas é através do uso de transporte para chegar ao local de trabalho que se conseguem os meios para comprar o cavaquinho do pagode, para fazer as compras, para conseguir o ingresso para o *show* e o sabão pra espetar o moicano, para comprar a farda e o material escolar...

Todos estes usos, hegemônicos ou não, são componentes do sistema de transporte coletivo urbano. Acontece que *este sistema, inserido como está numa sociedade capitalista, funciona também de forma capitalista: é gerido por capitalistas, sob a forma de empresas de transportes. Não importa que o empresário em questão seja o Estado ou um grupo de capitalistas, pois a empresa de transporte funciona como qualquer outra: à base de trabalhadores que vendem sua força de trabalho num local determinado (ônibus, metrô, vans, escritórios, trólebus, oficinas, etc.) por um preço que não está sob seu controle imediato.*

O sistema de transporte coletivo urbano, entretanto, atende a interesses extremamente conflitantes, já esboçados anteriormente. Por um lado, o trabalhador, que precisa consumir o transporte coletivo urbano como qualquer outro usuário, pretende conseguir transporte ao menor preço possível, para que o custo proibitivo dos transportes não viole seu “sagrado direito de ir e vir” — tão valioso para as autoridades em tempo de protestos populares, mas sempre desrespeitado na hora de aumentar as tarifas abusivamente — e para que possa transportar-se mais vezes com a menor despesa possível. Por outro lado, a redução no preço do transporte afeta diretamente o lucro das empresas de transporte, pois seu produto (*transporte coletivo urbano*) passaria a ser vendido a um preço proibitivo para a viabilidade da manutenção do negócio, por não cobrir nem as despesas com equipamentos e sua manutenção (*manutenção dos veículos, contas de telefone, água e luz, compra de novos veículos, limpeza e manutenção das garagens, etc.*) e nem muito menos as despesas com pessoal (*salários dos rodoviários, do pessoal de escritório e das oficinas, etc.*) — isto segundo seus demonstrativos e relatórios financeiros oficiais, preparados exatamente para demonstrar essa baixa no lucro e resguardar-se contra qualquer comentário ou exigência dos sindicatos dos trabalhadores que contratam, e da população em geral.

É dentro deste quadro que surgem as *revoltas populares contra as condições do transporte coletivo urbano*. Como visto, os empresários de transporte não pretendem abrir mão de seus lucros e reduzir o preço do transporte. Se for necessário, abrem mão inclusive de despesas com capital fixo (manutenção dos veículos, principalmente) para mantê-la em patamares que considerem aceitáveis — daí a degradação dos ônibus, a decadência dos trens suburbanos, a baixa renovação ou a redução de frota, etc. Devido à falta de manutenção adequada, os ônibus quebram com mais frequência, os trens descarrilam com maior facilidade, o reduzido número de veículos em circulação determina maiores intervalos entre dois horários da mesma linha... São problemas que afetam diretamente os usuários do transporte coletivo urbano: passam a atrasar-se com frequência, perdem compromissos, irritam-se. No caso específico do trabalhador, a redução do número de veículos em circulação, por exemplo, significa ter que acordar mais cedo para pegar um transporte que o leve ao trabalho, e às vezes esperar até mais tarde por um outro que o leve para casa — situação que resulta numa redução do seu horário de descanso, com conseqüências das piores. Chegam mesmo a perder seus empregos por conta dos freqüentes atrasos, e perdem a preferência na venda de sua força de trabalho — ou seja, *deixam de conseguir emprego* — por causa da ineficiência do sistema de transporte coletivo urbano.

Esta situação, aparentemente simulada e apresentada num esquema quase completamente abstrato como introdução a um artigo que pretende apresentar e provocar a análise de uma situação histórica, parece ser nada mais que um esquema de justificação ideológica, uma moldura “de classe” na qual seria encaixado um movimento massivamente estudantil, como o que aconteceu

durante as duas últimas semanas de agosto e as três primeiras semanas de setembro de 2003 em Salvador, conhecido como *Revolta do Buzu*. Na verdade, nada aqui foi inventado. Esta é a análise concreta de um evento histórico específico que tomamos como parâmetro de comparação com a Revolta do Buzu, devido à quantidade de analogias entre ambos: *a onda de quebra-quebras de ônibus e trens suburbanos que aconteceu entre 1974 e 1981 no Rio de Janeiro, em São Paulo, na Baixada Fluminense, em Salvador, nas “cidades-satélite” de Brasília e em outros centros urbanos*. Centenas, milhares de trabalhadores, levados aos últimos limites da superexploração, que sequer tinham às vezes condição de pagar pelo seu próprio transporte, perdiam emprego por causa dos atrasos, e morriam ou ficavam aleijados nos acidentes freqüentes. Em Salvador – precedente que muito nos interessa, pois os pais dos atuais estudantes tinham, na época, idade próxima à que seus filhos revoltados têm hoje – o quebra-quebra de agosto de 1981, durante quase uma semana, ultrapassou os limites da questão específica do transporte coletivo urbano, detonada por um aumento de 64% do preço da passagem dos ônibus; os alvos imediatos, além dos ônibus virados e incendiados, eram os mercados e lojas, de onde a população revoltada trazia gêneros alimentícios depois de botar a segurança pra correr e arrombar suas portas, como na greve da PM em 2001. *As grandes características deste movimento, então como agora, foram a ultrapassagem das entidades que o promoveram pela multidão revoltada, a radicalização inesperada e a impossibilidade de localizar uma “liderança” que respondesse por ele*. No caso dos quebra-quebras no Rio de Janeiro, Distrito Federal e São Paulo, era mesmo impossível encontrar a multidão responsável pela destruição dos trens e estações: desapareciam antes da chegada da Polícia, a quem cabia apenas cuidar do inventário das perdas.³

II

A Revolta do Buzu não foi apenas um movimento estudantil, mas um movimento social, de classe, radicalizado até onde foi possível dentro da conjuntura, no qual a demanda por transporte catalisou várias insatisfações sociais.

Salvador é uma cidade cuja maioria da população trabalha sem carteira assinada, em que o índice de desemprego é muito alto e a classe média passou por um penoso processo de empobrecimento na última década, como no resto do país. *Os filhos e filhas desta população afetada pelo desemprego, pelo trabalho precário ou pelo empobrecimento progressivo foram os principais protagonistas da Revolta do Buzu*.

A maioria dos estudantes que estiveram nas ruas é de escolas públicas (João Florêncio, Costa e Silva, Landulpho Alves, Hamilton de Jesus Lopes, Severino Vieira, ICEIA, CEFET, Odorico Tavares, Davi Mendes, Anísio Teixeira, Central, Pedro Calmon, Teixeira de Freitas, Thales de Azevedo, Ypiranga, Luiza Mahim, Bertholdo Cirilo, Cupertino de Lacerda, Carlos Santana, Euricles de Matos, etc., etc., etc....). Digo que a maioria deles É de escolas públicas, no presente, e não no passado; muitos deles ainda estudam, continuam nas escolas, e – para bem ou mal – permanecem em atividade no movimento estudantil. São os mesmos estudantes que andam *de galera* pelas praças e parques fazendo farra fora da escola, batendo o baba, tocando pagode, jogando capoeira, namorando, bebendo, conversando, em suma, evitando o local degradado onde lhe impõem ficar por um turno inteiro – a *sala de aula*. Reconhecem que precisam aprender alguma coisa para “ser alguém na vida”, mas ao mesmo tempo entendem que a escola pública não tem condições de educar ninguém para o que quer que seja. Os estudantes de escolas particulares (Portinari, ISBA, 2 de Julho, Antônio Vieira, Sartre, Anchieta, etc.) que participaram do movimento

³ Para maiores detalhes sobre estes movimentos, v. MOISÉS, José Álvaro e outros. *Contradições urbanas e movimentos sociais*. Rio de Janeiro: Paz e Terra/CEDEC, 1977; FILGUEIRAS, Oto. “O quebra-quebra de Salvador”. *Cadernos do CEAS*, 76: 18-26. Salvador: Centro de Estudos e Ação Social, nov./dez. 1981.

sentiram na pele o que é separação entre classes. No momento em que se propôs a implementação do passe livre (reivindicação não , foi feita a ressalva de que apenas os estudantes de escolas públicas seriam beneficiados, porque “tem um monte de filhinho de papai que anda de carro e vai se aproveitar disso”. Por mais que estes estudantes de colégios particulares pertençam, em sua maioria, a uma classe média empobrecida que mal tem condição de mantê-los nas escolas em que estudam, ainda são vistos pelos estudantes de escolas públicas como de classe alta, “bando de barão”, “um monte de filhinho de papai”. Apesar do estranhamento, os estudantes de escolas particulares e públicas integraram-se nas ruas, especialmente nos bloqueios do Centro e da região da Pituba/Costa Azul. Estudantes de universidades participaram, embora em muito menor medida que secundaristas; em sua maioria, os universitários que participaram das manifestações eram justamente aqueles ligados a partidos e organizações políticas, entidades estudantis e correntes de opinião do movimento estudantil universitário.

Por outro lado, embora este protagonismo de estudantes pobres ou da classe média empobrecida nas manifestações seja inegável pela sua impressionante evidência, *a participação da população nos bloqueios de Itapuã, da Av. Suburbana, de Cajazeiras, Pirajá, Liberdade – enfim, da periferia e dos bairros pobres da cidade – ainda não foi compreendida em seus pormenores*; a imprensa concentrou-se em regiões centrais da cidade, seja por opção editorial, seja por falta de condições operacionais – problema que afetou principalmente a imprensa independente, como o jornal *Província da Bahia* e o *Centro de Mídia Independente*. (Antes que eu me esqueça: *bloqueio* é, como se convencionou chamar em alguns meios militantes, a aglomeração de pessoas num só lugar, geralmente uma via pública, que tem como objetivo paralisar algum fluxo de trânsito.) As declarações de apoio da Central Única dos Trabalhadores (CUT) e da Federação de Associações de Bairro de Salvador (FABS) no começo das mobilizações dizem muito pouco quanto à participação *real* de trabalhadores e da população dos bairros de periferia. Embora existam notícias da participação de representantes de associações de bairro em alguns bloqueios (Rio Vermelho), não existe até o momento nenhuma análise ou estudo que compreenda esta deficiência e tente ultrapassá-la. Aquilo que conhecemos dos bloqueios de periferia está em algumas poucas palavras de estudantes captadas no vídeo *A Revolta do Buzu* e em algumas notas esparsas da grande imprensa, e mesmo nestas poucas notícias a separação de classe fica evidente: fora dos holofotes da imprensa e na área da cidade onde ela é elemento indissociável do cotidiano, onde é de fato institucionalizada, a repressão policial foi muito mais violenta que nas áreas centrais da cidade.

Vários fatores conjunturais e históricos contribuíram tanto para seu surgimento quanto para o estabelecimento de certos limites ao movimento; alguns serão apresentados aqui, outros na análise de aspectos particulares do movimento. Os fatores mais recentes – sua lista jamais poderia ser exaustiva – se relacionaram diretamente com a *crise do transporte coletivo urbano em Salvador*, como a ultrapassagem do limite de sustentabilidade econômica do sistema (segundo alegações do presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador – SETPS) e a suspensão das obras do metrô de Salvador.

Retomando a história da crise do transporte coletivo urbano em Salvador para aprofundá-la um pouco, a situação que se apresentava em 2003 era, como ainda é, *crítica*. O presidente do SETPS, Horácio Brasil, numa crise de Maria Antonieta, insultava a inteligência da população nos jornais: para ele, o aumento das passagens de R\$ 1,30 para R\$ 1,50 não afetaria quem ganhava salário mínimo, pois estas pessoas ou andam a pé ou ganham vale-transporte do patrão. O secretário municipal de transportes, Ivan Barbosa, descartava qualquer hipótese de subsídio aos transportes por parte da Prefeitura. Enquanto isso, no mundo real, grande parte dos cerca de 2.400 ônibus da cidade em 2003 andava com pneus carecas, e sua parte mecânica ainda hoje é comprometida pela idade ou pelo excesso de uso; o interior dos *carros* é sujo, e muitos deles têm baratas que passeiam inocentemente sobre seu certificado de dedetização. A passagem de ônibus em Salvador, que antes da Revolta do Buzu custava R\$ 1,30, representava então 28% do salário mínimo de quem pegava

dois transportes por dia de segunda a sábado; hoje, a passagem aumentada (R\$ 1,50) representa 30% deste mesmo salário.

A população soteropolitana reconhecia a péssima qualidade dos transportes urbanos por ser a principal afetada, e ferroava os empresários sem perdão. Uma usuária chegou a referir-se assim à Estação Pirajá: “*o inferno começa às seis horas.*”⁴ Outro usuário percebeu que os empresários estavam *modificando as cadeiras dos ônibus, que passaram a ter menos espaço* – causa de grandes incômodos, como a necessidade de sentar com as pernas para fora do espaço das cadeiras⁵ e, no caso de pessoas com mais de 1,85m, dores e incômodos nos joelhos. De um modo geral, houve uma brutal redução da quantidade de viagens realizadas – falava-se, depois do aumento, de uma redução de dois milhões de passageiros entre 2002 e 2003. Não se pode deduzir disso um aumento do uso de transportes alternativos (bicicleta, *skate*, patins, etc.) ou o aumento das caronas, mas com certeza um número maior de pessoas anda a pé na cidade por falta de condições de pagar passagens, e para muitas outras, impossibilitadas de andar longos trajetos (que em Salvador podem chegar a 32km, a depender de onde se saia e para onde se queira ir), restou uma opção nem sempre bem aceita: *traseirar*.

A *traseiragem* é uma antiga e interessantíssima prática dos usuários de ônibus de Salvador, especialmente de estudantes e moradores de periferia. Ela é facilitada pela disposição da roleta no interior do veículo, instalada bem próximo à porta traseira, à qual se liga por um estreito corredor de barras de ferro chamado de *traseira* ou – com bastante propriedade – de *curral*. Nas primeiras horas da manhã, quando todos saem para o trabalho, o ônibus lota, e o *curral* fica cheio. É bastante comum nestes horários encontrar pessoas andando penduradas nas portas dos veículos. Como muitas vezes é mesmo impossível nesta situação passar da *traseira* para a *frente do carro*, muita gente fica por ali mesmo e desce pelo fundo quando chega seu ponto – *sem pagar a passagem*. A prática não se restringe a horários de pico; é possível encontrar *traseiristas* nos ônibus em qualquer horário, a depender do trajeto do veículo. São estudantes, baleiros, mendigos, bêbados, meninos de rua, desempregados, e mesmo trabalhadores. Pode-se dizer que entre as empresas de ônibus e os grupos inorganizados de *traseiristas* existe uma espécie de conflito particular, pois nestes horários de menor fluxo a *traseiragem* depende de força física para abrir a porta traseira. Daí os empresários terem instalado macacos hidráulicos que segurassem as portas fechadas; eles apareciam quebrados em poucos meses. Trocaram a borracha que une as duas metades da porta traseira por aço puro, mas os *traseiristas* passaram a andar com tocos de madeira, pedaços serrados de cabo de vassoura, que colocavam entre as bandas da porta como garantia do espaço para as mãos no vão aberto pelo toco. Trata-se da mais antiga e sistemática *crítica prática* dos usuários de ônibus de Salvador contra o preço das passagens, constantemente vigiada pelos fiscais da empresa colocados ao longo do trajeto dos veículos, que pode acarretar suspensão para os cobradores e motoristas que a permitem – mas alguns deles reconhecem a dificuldade da situação econômica da população e colaboram com os *traseiristas* até onde podem.

A *política nacional* também teve grande influência no ânimo popular: era a época da *reforma da previdência*, que aumentou a desconfiança popular nos partidos de esquerda, especialmente nos partido da base de apoio do Governo Federal (PT, PCdoB, etc.). A *conjuntura econômica* era conturbada: 4,3% de queda de vendas em julho de 2003 em Salvador, dólar acima de R\$ 3,00 em agosto com alta de 2,22%, mercado “nervoso” por causa dos impactos negativos das reformas e com a crise social que apelidava de “Agosto Negro”, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) derrubara Salvador da 11.^a para a 20.^a melhor cidade para se trabalhar no Brasil, etc. Pelo lado dos movimentos populares, mesmo que não se possa fazer uma relação direta entre um fator e outro, a insatisfação popular generalizada crescia ao mesmo tempo em que o movimento

⁴ Ivonilda Queiroz, em 27 de agosto, se referindo à Estação Pirajá. Em: *A Tarde*, 27 ago. 2003, cad. Local,

⁵ *A Tarde*, Espaço do Leitor, 26 ago. 2003.

estudantil recrudescia. O *Movimento dos Sem-Teto de Salvador (MSTS)* fez sua primeira grande manifestação no dia 20 de julho, mesma data em que estudantes anarquistas e apartidários ocuparam a antiga sede da União Municipal e Metropolitana de Estudantes Secundaristas (UMES) para transformá-la na *Casa do Estudante*. Ainda no começo de agosto, servidores estaduais e federais protestaram no Centro contra a reforma da previdência. Na Av. Suburbana, cerca de 400 pessoas foram às ruas no dia 1.º de agosto para reivindicar mais sinaleiras para o local, e estudantes do Comitê Pró-Cotas da UFBA ocuparam a Reitoria da instituição para acelerar o processo de implementação de cotas para negros no vestibular. Em meados de agosto, camelôs do Porto da Barra protestaram contra a Prefeitura, que queria impedi-los de trabalhar na areia da praia, e no dia 21, além da primeira caminhada do MSTS de seu acampamento até a Prefeitura – um trajeto de cerca de 32 quilômetros – alunos da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS) bloquearam a BR-116 contra o aumento de transportes em sua cidade.

Durante as duas últimas semanas de agosto e as três primeiras de setembro de 2003, esta insatisfação popular generalizada, assim como a revolta com o aumento das passagens e a situação do transporte coletivo, encontrou seu principal veículo de expressão nos estudantes quando eles paralisaram as ruas da cidade. *Apesar das pautas apresentadas pelo movimento serem especificamente estudantis, elas surgiram a partir de sua relação com a situação econômica familiar.* Não faltaram depoimentos de estudantes no sentido de justificar a redução da passagem porque “minha família não tem condição de pagar um preço desses”, porque “quem ganha salário mínimo não tem condições de pagar isso tudo”, dentre outros. A redução do preço da passagem dos ônibus, única dentre as reivindicações que foi além dos limites estudantis, enquadrava-se nas mesmas justificativas. Famílias com filhos são mais atingidas pelo aumento dos transportes e outros custos ligados à reprodução do trabalho, pois para cada salário há um tanto a mais de custos com crianças em idade escolar, quando estão na escola e não trabalhando, e o custo com transporte multiplica-se com o número de filhos.

III

As demandas da Revolta do Buzu não foram alcançadas em sua totalidade, mas a vivência dos bloqueios teve efeitos duradouros em seus participantes.

A Revolta do Buzu foi um evento tão conflitivo, onde interesses tão diversos e dispersos se encontraram, que mesmo suas pautas se entrecrocavam. As pichações nos ônibus e telefones públicos indicavam, além das frases de efeito (“R\$ 0,50 é o do pão”, “fora Imbassahy”, “é R\$ 1,00 nesta desgraça”, “viva aos estudantes” (*sic*), “hoje é de graça”, etc.), o desejo que certamente era o de todos: passagem a R\$ 1,00 e meia-passagem o ano inteiro. A pauta levada por uma comissão autoconstituída ao Prefeito, ao Secretário de Transportes e aos vereadores no dia 02 de setembro resgatou algumas demandas históricas do movimento estudantil soteropolitano (meia passagem o ano inteiro, extensão da meia passagem aos cursos de pós-graduação) e levantou pontos ligados à democratização do transporte coletivo urbano em geral (constituição de uma Comissão para Estudos da Desoneração da Tarifa e a reabertura do Conselho Municipal de Transportes). As assembleias dos dias 4 (que destituiu a comissão do dia 02), 5 e 9 de setembro definiram os pontos de pauta do movimento, que eram então bem claros: redução da passagem para R\$ 1,30; congelamento da tarifa neste valor por um ano; passe livre para estudantes de escolas públicas – este último, um ponto de pauta marginalizado, não encampado pelas comissões de negociação e abafado com o decorrer do movimento.

O que a comissão autoconstituída do dia 02 de setembro conseguiu em seu acordo com a Prefeitura foi a extensão da meia-passagem para domingos, feriados e férias; congelamento da tarifa até setembro de 2004; aumento da cota de uso diária da meia-passagem (quatro para secundaristas,

seis para universitários); concessão de meia-passageira para estudantes de pós-graduação; admissão da meia-passageira no sistema de transporte complementar (vans que rodam em linhas curtas, geralmente em subúrbios); reabertura do Conselho Municipal de Transportes; criação de uma Comissão para Estudos da Desoneração da Tarifa. Estas conquistas, para além dos benefícios mais que evidentes, serviram como evidência, na história do movimento, da *incapacidade das entidades estudantis de fazer qualquer forma de movimentação política radicalizada de grande porte, e de seu distanciamento do cotidiano do estudante*. Desde que em 1996 foi implementado o cartão eletrônico de meia-passageira – o famoso “smart-card” – que as entidades estudantis brigam pelo aumento de sua cota, pelo seu uso aos domingos e feriados e pelo seu uso nas férias. As conquistas são, sim, justas e válidas, até porque aliviam – e muito – a situação financeira dos estudantes e de suas famílias; *não se pode, entretanto, chamá-las de grandes vitórias, porque a conjuntura em que elas foram conseguidas é outra, muito mais radical*, que abria novas possibilidades para o crescimento de um movimento popular radicalizado.

Garantir o uso da meia passageira o ano inteiro foi ótimo, apesar, infelizmente, de ter sido a única coisa que as entidades conseguiram de fato da Prefeitura a partir de um movimento extremamente radicalizado como foi a Revolta do Buzu – *e não pela sua própria força, mas porque já existiam projetos de lei neste sentido tramitando na Câmara*, em especial o do então vereador Gilmar Santiago (PT). Este fato gerou inclusive a hipótese levantada pelo secretário de transportes Ivan Barbosa, de que o movimento teria sido causado para aproveitar o tema do aumento das passagens e forçar a aprovação deste projeto de lei – o que, à primeira análise e do ponto de vista dos diretores de entidades estudantis, é bem possível. Fica a pergunta: *o movimento conseguiria alguma coisa na ausência destes projetos de lei?*

Não há notícias de reuniões do Conselho Municipal de Transportes, e a Comissão de Desoneração da Tarifa, nas reuniões que fez com a presença da burocracia estudantil de “entidades estudantis credenciadas” e alguns raros estudantes surgidos do movimento, chegou apenas à conclusão óbvia de que não é possível reduzir o preço das passagens sem conseguir recursos de outra fonte – ou seja, pela instituição de privilégios para os empresários de transporte coletivo na compra de diesel e isenção de impostos. Os outros pontos levantados pelo movimento (redução da tarifa para R\$ 1,00 ou 1,30, congelamento neste valor por um ano e passe livre para estudantes de escolas públicas) nem sequer foram pautados – e houve mesmo “lideranças” que, diante do Prefeito, do Secretário de Transportes e de vereadores reunidos para assinar o “acordão do dia 2”, manifestaram seu desejo em ver terminada a manifestação naquele mesmo instante.

Mas estas considerações sobre a eficácia da Revolta do Buzu, sobre a capacidade que teve uma multidão estudantil e popular de conseguir seus objetivos através de uma longa ação radicalizada, devem neste momento ceder lugar a considerações de outra ordem: *os efeitos das mobilizações sobre seus participantes*. À primeira vista, grande parte dos estudantes que participaram das manifestações jamais teve participação alguma em mobilizações políticas de qualquer forma. Sua capacidade de organização foi admirável – afinal, mesmo militantes tarimbados se encontraram sem ter muita noção do que fazer diante das proporções que o movimento tomou. Ainda que tivessem pouco sucesso em manter a mobilização em alta, devido à intensidade das manifestações e ao desgaste causado pelas pressões combinadas da mídia, do Poder Público e da crescente repressão policial, a experiência da Revolta do Buzu parece ter sido marcante, pois estes estudantes mantiveram o apreço pela autonomia do movimento – o que se viu em parte na recente greve estudantil da UFBA, em que os estudantes *quase* atropelaram a diretoria do DCE com seu movimento, mas foram contidos por estarem fora de um terreno propício, pouco informados sobre as pautas da greve e contidos por um forte aparato institucional.

Foi muito gratificante, também, observar *crianças e pré-adolescentes dando lições de organização aos mais velhos*. Na assembléia do dia 04 de setembro, uma das cenas mais marcantes,

no meio da guerra pelo microfone, foi ver um menino que devia ter entre dez a doze anos gritando: “ENQUANTO VOCÊS TÃO AQUI BRIGANDO IMBASSAHY TÁ LÁ FORA AUMENTANDO A PASSAGEM, RUMBORA PRA RUA!!” De acordo com relatos da imprensa, ele não foi o único. A presença mais marcante no bloqueio de 1.º de setembro no Rio Vermelho foi um grupo de estudantes que tinha entre 11 a 12 anos; um deles disse que veio “protestar também, pois minha mãe está gastando muito com o transporte”. Não se sabe ainda qual o efeito da Revolta do Buzu sobre gente tão jovem, mas a experiência de ter quase todo o trânsito da cidade sob seu controle imediato e de reivindicar através de meios radicalizados, tão marcante para estudantes mais velhos, certamente mostrará seus efeitos com o passar dos anos.

Os mecanismos de participação no movimento estudantil definiram-se na Revolta do Buzu de uma forma *ad hoc* e improvisada, no sentido de *evitar a formação de uma nova burocracia estudantil nas ruas*: as múltiplas assembléias nos bloqueios, o localismo de algumas reuniões, a recusa às entidades gerais, a deslegitimação de comissões formadas pelos aparelhadores do movimento, são sinais do que poderia acontecer nas próximas oportunidades. Percebem-se ainda ecos distantes destes dispositivos antiburocráticos em alguns grêmios estudantis (Manoel Novaes, CEFET) e no vacilante Movimento Estudantil Independente (MEI), embrião de entidade surgido no movimento secundarista, cuja relação com o Movimento Estudantil Unificado (MEU) criado nas últimas assembléias da Revolta do Buzu se faz necessário investigar.

IV

A Revolta do Buzu expôs ao país uma nova fase do movimento estudantil e uma nova cultura organizacional deste mesmo movimento – que prima pela recusa à burocratização, mas nem sempre consegue o que pretende.

Se houve um marco na participação estudantil dentro da Revolta do Buzu foi a recusa às entidades representativas e a partidos políticos – e mesmo aos anarquistas, em alguns momentos, como na Av. Contorno, no dia 5 de setembro. Em todo caso, é importante notar que *dirigentes de entidades estudantis e militantes partidários participaram das manifestações*. Muitos deles estiveram nas primeiras manifestações de agosto (dia 13) e nas paralisações subseqüentes, e pode-se dizer mesmo que foram *diretamente responsáveis pelas primeiras manifestações*, boladas ainda nas manifestações contra a reforma da previdência em Brasília. Na verdade, como bons militantes, participaram de quase todos os eventos da Revolta do Buzu. Acontece que *desde o dia 29 estas entidades foram ultrapassadas na prática pelo gigantismo do movimento, para a qual os integrantes de suas diretorias não estavam nem um pouco preparados*. Fazendo uma comparação do movimento estudantil com o movimento operário, as manifestações assumiram desde então caráter semelhante ao de uma “greve selvagem”, aquela greve que é feita sem o conhecimento dos dirigentes sindicais, ou até mesmo contra eles. *A tão falada “espontaneidade” do movimento, que ainda hoje é capaz de provocar brigas entre militantes, reside no fato dos estudantes recusarem a liderança das entidades gerais (UNE, UBES, ABES, DCEs), e mesmo às vezes das entidades de representação local, como CAs, DAs e grêmios, e partirem para fazer com suas próprias mãos aquilo que aparentemente elas não tinham condições de fazer: abaixar a tarifa.*

Há quem diga que estas entidades estavam *pouco enraizadas no movimento*; a observação prática de uma bandeira da UNE sendo arrancada da parede da quadra do Sindicato dos Bancários no dia 04 de setembro aos gritos de “rasga, rasga” me faz pensar se o caso é de *pouco enraizamento*, como quem coloca a multidão estudantil no papel passivo de um solo inerte no qual se enraizaria uma entidade qualquer, como uma semente lançada ao vento, ou da *recusa ativa a entidades que não acompanham as necessidades reais do movimento*, que parece ser a análise mais apropriada da situação. Ninguém duvidava que algumas das *entidades locais*, como os grêmios,

CAs e DAs, conseguissem ainda alguma legitimidade para falar em nome de seus filiados; eram e ainda são bastante próximas da vida estudantil cotidiana para que seus componentes perdessem de vista as questões mais urgentes e locais do movimento, de muito maior visibilidade que questões macropolíticas infelizmente pouco compreensíveis para o estudantado, aparentemente – e só aparentemente – dissociadas de qualquer ligação com sua realidade escolar e social.

Talvez por esta mesma recusa às entidades gerais, o movimento tenha tido uma dinâmica tão peculiar. Depois de recusarem as entidades que agiam em seu nome, os estudantes – coisa rara no movimento estudantil – *passaram a tomar decisões por conta própria, sem qualquer mediação, em torno de tarefas comuns a todos*. Grupos de estudantes saíam de sala em sala nas escolas chamando colegas para saírem às ruas, e estes grupos corriam os outros colégios em busca de mais apoio; de um pequeno grupo de 10 a 20 estudantes, era possível chegar a 200 ou 300 fazendo arrastões pelos colégios. As manifestações e bloqueios reuniam número considerável de estudantes: entre 200 a 2000 no mesmo local, a depender do horário e da importância da via para o trânsito da cidade; daí, às vezes, a impossibilidade de se decidir qualquer coisa que fosse além do consenso tácito de *parar a rua e liberar quem estivesse passando mal*. Instaurou-se então uma espécie de *democracia pelo grito*: o som de “gente, gente, me ouve aqui, presta atenção, por favor!!” era o indicativo de mais uma reunião no bloqueio, que *poderia, a depender do tamanho do bloqueio, ser secundada por mais outras duas, três reuniões simultâneas*. O *jogral*, na falta de carros de som, foi usado intensivamente, e houve mesmo dias em que o gogó valeu mais que o microfone. No dia 02 de setembro, por exemplo: uma das “lideranças” estudantis que fechou o acordo com o Prefeito, ao sair da Câmara dos Vereadores, caiu na besteira de dizer no carro de som que “não tinha conseguido baixar a passagem, mas que tinha conseguido coisa ainda melhor”, e foi imediatamente vaiado; um estudante subiu nos ombros de outro para gritar “não, não, a gente não vai ouvir, ‘bora pra Lapa, ‘bora fechar a Lapa!!”, enquanto a “liderança”, resignada, limitava-se a pedir silêncio para que todos soubessem “o que é que a gente conseguiu que é melhor que baixar a passagem”. Venceu o grito: saímos para fechar a Lapa, mais uma vez.

Num mesmo bloqueio, estudantes secundaristas de colégios diferentes decidiam junto com estudantes universitários o que fazer quanto ao trânsito, negociavam com a Polícia, abriam passagem para carros com pessoas que passavam mal (eu mesmo, no dia 24 de setembro, consegui abrir espaço para um tio-avô que coincidentemente saía de uma cirurgia e me encontrou por acaso bloqueando a Av. Bonocô), corriam de colégio em colégio chamando os colegas para as ruas. Outros grupos se responsabilizavam por fazer a comunicação do movimento, mesmo que informalmente; chegou a ser criado um canal de chat específico para o movimento na rede BrasNET chamado *#contratarifa*. Tudo isto, obviamente, sem maiores deliberações ou votações; talvez devido ao grande número de pessoas nas ruas, ou pela heterogeneidade destas mesmas pessoas, *não se conseguia, nas tumultuadas assembléias gerais do movimento, discutir qualquer coisa que ultrapassasse os consensos tácitos do movimento ou questões práticas, como a liberação de presos*.

Apesar de toda a alegria que me deu a criação de tantos dispositivos antiburocráticos nas ruas, e que em grande medida me inspira a escrever este artigo, pode-se dizer que *aquilo que o movimento conseguiu nas ruas, perdeu no terreno institucional*. Embora nas ruas os estudantes houvessem criado todos os dispositivos necessários para evitar a submissão a quem quer que fosse (entidades estudantis, partidos políticos, Prefeitura, motoristas em fúria, etc.), não se pode falar que conseguiram fazer o mesmo na frente institucional aberta pelo movimento. Depois de destituída a comissão responsável pelo “acordão do dia 2”, tentou-se algumas vezes criar outras comissões. Uma delas foi eleita diante de milhares de estudantes na escadaria da Prefeitura, a pedido do próprio prefeito; a eleição demorou tanto que Imbassahy aproveitou a demora para sair de fininho e abandonar os oito eleitos – dentre os quais se encontrava Jaqueson Silva, candidato derrotado a vereador nas eleições de 2003 pelo PSDB com 200 votos. Mesmo nas assembléias do movimento, o

que nas ruas era totalmente horizontalizado e aberto passou pelo filtro da representação, especialmente depois da tumultuada assembléia do dia 4 de setembro; eram admitidos nas reuniões subsequentes apenas estudantes eleitos para as entidades representativas de suas escolas ou faculdades.

Partindo do diagnóstico para a crítica, talvez fosse possível sair deste impasse através da realização de reuniões locais, em cada colégio e escola, para a definição dos rumos do movimento. Insistia-se, entretanto, no formato da grande assembléia, das reuniões de massa, que, por melhores que fossem as intenções, certamente contribuíram para o desgaste do movimento e para a sua “domesticação”. Basta lembrar, por exemplo, da “confusão” generalizada dos posicionamentos divergentes em conflito aberto que tomou conta da assembléia do dia 04 de setembro, e compará-la com a relativa “ordem” das assembléias acontecidas depois do dia 09, depois de instalado o filtro da representação por grêmio, DA e CA. De igual maneira, a reunião preparatória da Comissão de Desoneração da Tarifa, criada pelo “acordão do dia 2”, foi realizada no dia 8 de setembro com representantes de “entidades credenciadas”, ou, mais especificamente, com representantes da UNE e da UBES, já recusadas pelo movimento; suas reuniões seguintes foram realizadas sem a presença de entidades estudantis. É mesmo difícil ultrapassar o nível da mera constatação no que diz respeito aos impasses organizacionais e institucionais do movimento, pois, por exemplo, era possível perceber no movimento tanto uma vontade de formar comissões e ir ao prefeito quanto outra, confirmada por vários depoimentos, no sentido da recusa frontal ou velada a qualquer negociação com a Prefeitura.

Ocorre que, apesar dos percalços, *este tipo de movimento dissociado de entidades iniciado em Salvador tomou corpo a partir de outras manifestações estudantis em outras cidades, com variados graus de sucesso*. O tema central dos transportes os une, e o estudo da experiência da Revolta do Buzu aparece como elemento catalisador em cidades como Florianópolis, onde o movimento pelo passe livre vem sendo organizado há mais de quatro anos por um fórum municipal pelo passe livre que reúne várias correntes do movimento, dentre as quais a Juventude Revolução Independente (JRI) – responsável em grande parte pela radicalização do movimento que levou à paralisação quase completa da cidade por mais de dez dias e conseguiu, por meios semelhantes aos da Revolta do Buzu, aquilo que não se conseguiu em Salvador: *manter a tarifa do ônibus num patamar menos escorchantes*. Em outras cidades (Rio de Janeiro, São Paulo, Fortaleza, Belo Horizonte, Brasília, Maceió) estão sendo organizados ou já funcionam comitês de luta pelo passe livre, que ultrapassam os limites das entidades gerais e reúnem tanto militantes de longa data dentro do movimento quanto gente que nunca havia feito uma passeata na vida; tanto militantes partidários quanto estudantes apartidários, e mesmo antipartidários. Isto demonstra que *a percepção da inadequação das entidades ao movimento estudantil não ocorre apenas em Salvador, mas em outros centros urbanos*; esta nova forma de fazer movimento estudantil já vem sendo notada pela imprensa corporativa, que lhe dedica sucessivas notas e reportagens, como se os repórteres e editores pretendessem dar visibilidade ou analisar o que acontece com os estudantes, seja para dar visibilidade a uma tentativa de autonomização do movimento da qual também foram parte em seu tempo de escola, seja para aproveitarem-se politicamente destes movimentos – ou, em última análise, para esquadrihar suas atividades para a repressão, o que pode acontecer a partir daquilo que escrevem, independentemente de sua vontade.

Surgem aí novas questões para serem respondidas na prática pelo próprio movimento estudantil, e não mais por mim. Quais os elementos conjunturais que conduzem ao sucesso ou ao fracasso desta nova tática no movimento estudantil recente? Quais as conclusões a que se pode chegar de cada mobilização específica? Até que ponto a explosão da Revolta do Buzu aconteceu pelo *baixo nível de organização política* dos estudantes de Salvador? Seriam necessárias a estes movimentos apartidários pequenas organizações de caráter horizontalizado para que suas metas sejam alcançadas? Pequenas organizações de indivíduos muito próximos que criam ou participam

de entidades maiores ou movimentos de massa para radicalizá-los, como a JRI de Florianópolis? A dificuldade de lidar com a institucionalidade, identificada na Revolta do Buzu, é incidental, localizada, ou é característica deste novo movimento? Como é possível – se realmente for possível – recusar as entidades gerais e simultaneamente preencher seus espaços?

V

A Revolta do Buzu indica a recuperação das formas radicalizadas de protesto pelos movimentos sociais soteropolitanos, que infelizmente não as têm conseguido usar a contento.

Talvez a Revolta do Buzu tenha sido o mais radicalizado dos protestos sociais em Salvador desde o quebra-quebra de agosto de 1981; esta tem sido a opinião mais difundida entre a imprensa e analistas acadêmicos e independentes. Ocorre que esta radicalização foi possível em grande parte porque aquele que até o momento tem surgido como o sujeito principal das manifestações (o estudantado soteropolitano) tinha quase total liberdade de ação relativamente ao sujeito principal do quebra-quebra de 1981 (a classe trabalhadora submetida a um regime de superexploração), que aparentemente pouco participou das manifestações pela cidade. Digo “aparentemente” porque, como visto, a cobertura de imprensa foi muito fraca na periferia da cidade, onde a participação popular certamente foi maior; enquanto não surgem informações sobre estes locais, o direcionamento da imprensa às manifestações do Centro de Salvador faz com que esta seja a única conclusão possível para quem tem nela a sua principal fonte, e ainda assim com muitas ressalvas.

Quase um ano e meio depois, é possível dizer que *todo movimento que se pretenda fazer ouvir em Salvador concentra sua atenção em dois pontos específicos: a Estação da Lapa e o Iguatemi; respectivamente, a maior estação de transbordo do Centro da cidade e o centro econômico e principal entroncamento viário da cidade.* A radicalização e difusão espacial dos protestos estudantis retirou o foco geográfico das manifestações da região compreendida entre o Campo Grande, Av. Sete de Setembro, Praça Castro Alves e Praça Municipal (que, por uma estranha coincidência, é o mesmo circuito tradicional do carnaval baiano) e abriu outras possibilidades de uso das vias e espaços urbanos por movimentos sociais. Uma das primeiras ações conjuntas entre os professores estaduais em greve e seus alunos foi tentar paralisar a Lapa, sem muito sucesso. Igualmente, durante a greve estudantil da UFBA de 2004 (que durou algo em torno de três meses ou pouco mais), duas manifestações foram marcadas na Lapa (uma delas severamente reprimida) e outra para o Iguatemi (cercada por um contingente policial que praticamente igualava o número de manifestantes). A maior parte destas manifestações, infelizmente, não tem conseguido apoio para realizar o feito de agosto e setembro de 2003, por razões ainda a se investigar – incluídas aqui a falta de conexão imediata entre a paralisação das vias e as reivindicações apresentadas, a baixa propagação dos questionamentos sociais na cidade, e mesmo a total impropriedade de se utilizar os métodos de um movimento apartidário na conjuntura de um ano eleitoral (2004), métodos estes que “vacinaram” o estudantado contra qualquer penetração oportunista.

VI

As novas formas de protesto apresentadas na Revolta do Buzu condicionaram o surgimento de formas complementares de repressão e controle, como numa espécie de “estado de sítio preventivo” declarado em algumas regiões da cidade.

O governador Paulo Souto deu a idéia no dia 3 de setembro: “é preciso dizer que, embora eles tenham o direito à manifestação, não podem parar o trânsito.” Foi justamente quando a PM abandonou as “boas maneiras” com que vinha tratando o movimento nas áreas centrais da cidade,

justificada pela postura do prefeito Antonio Imbassahy: “bom prefeito é mandar dar porrada em menino de dez anos?” A mesma repressão que já havia prendido Ibsen dos Reis no dia 1.º de setembro (desfalcando a equipe do CMI que cobria as manifestações) seria reforçada pelo histórico editorial do Correio da Bahia de 3 de setembro (“Chega de Desordem”), que se reputa escrito pelo próprio Antonio Carlos Magalhães, que criticava o prefeito por “não impor sua autoridade para por fim à desordem e não denunciar a manipulação dos estudantes adolescentes por parte de políticos oportunistas e inescrupulosos, que imaginam ganhos político-eleitorais com o caos”. As prisões e espancamentos gratuitos aumentariam: bodes expiatórios como Elder Souza e Lucas (estudante de computação da UFBA) eram arrastados para as delegacias como exemplo, e este último chegou a ser indiciado por “crime contra a organização do trabalho”.

Na cabeça dos ativistas mais desavisados, apenas as organizações realmente revolucionárias estudam os métodos dos movimentos sociais para aprender com seus erros e acertos. Esquecem-se que *esta revisão constante da eficácia dos métodos e do estudo da sua adequação a conjunturas determinadas é emprestada da teoria militar, da prática da guerra, e que as forças da repressão, especialmente as militares, são mais bem treinadas neste aspecto do que eles mesmos, e conseguem apreender bem mais rápido as mudanças no modo de protestar*. Veja-se, por exemplo, a postura da Polícia Militar com relação aos protestos estudantis mais recentes em Salvador: basta que estudantes coloquem seus pés na rua para encontrar entre 30 a 100 policiais da tropa de choque à espera na Estação da Lapa, e o efetivo destacado para acompanhar as manifestações aumentou numa proporção que precisa ser analisada com mais calma – embora seja visível que o número de policiais nestes eventos é bastante próximo ao dos manifestantes. As manifestações no Iguatemi recebem tratamento especial: já preparados com capacetes e cacetetes, policiais da tropa comum, geralmente entre 30 a 100, aguardam qualquer manifestação no local e, a depender de seu tamanho, fazem um cordão de isolamento em torno dela, para impedir qualquer movimentação no sentido de paralisar as ruas.

Mas a análise do movimento não foi apenas posterior: medidas de desmobilização já eram tomadas durante a Revolta do Buzu. As diretorias das escolas e colégios contribuíram para a desmobilização, suspendendo as aulas e evitando que os estudantes pudessem ter a desculpa de sair de casa, se agrupar e tomar decisões no espaço privilegiado que é a escola. Não que os estudantes não pudessem se organizar em outro local ou mesmo que gostassem de estar na escola em situação normal, mas *a escola, bem ou mal, é a instituição que os aproxima, que impõe a formação de relações sociais entre si e que os reúne num só espaço físico*. É na escola que quantidades determinadas de estudantes, escolhidas através de critérios que variam (comportamento, idade, série, sexo, etc.), são socadas no mesmo espaço físico; é a partir da convivência na escola, da resistência conjunta ou aceitação de regimes comuns de disciplina, que se formam relações sociais que duram às vezes uma vida inteira. A escola, seus prédios, tornaram-se durante a Revolta do Buzu espaços onde os estudantes encontravam outros indivíduos em situação semelhante à sua, e que sabiam estar sensíveis às reivindicações do movimento; igualmente, era lá onde tratavam rapidamente dos métodos de ação a serem empregados imediatamente antes da ocupação das ruas. O *lock out* docente – mais um paralelo com o movimento operário, para indicar a paralisação realizada por patrões, gerentes, etc., com o fim de desmobilizar ou pressionar os trabalhadores organizados – iniciado nas escolas públicas na primeira semana de setembro foi adotado pelas escolas particulares na segunda semana de setembro; é possível medir a força do movimento pelo fato de estudantes terem conseguido superar este *lock out* e manter o movimento com gás por mais uma semana mesmo sob a vigilância estreita da PM, que plantou tropas em frente aos colégios mais importantes desde o dia 8 de setembro.

Os estudantes, apesar dos percalços, souberam compreender rapidamente a lógica da repressão e criar novas formas de manifestação que contornaram as dificuldades colocadas, às vezes vencendo aqueles que eram – e são – treinados para responder a mudanças táticas com

maior rapidez. A partir do momento em que a PM passou a atacar mais duramente os bloqueios, abandonaram momentaneamente esta forma de manifestação e voltaram às passeatas, reapropriadas e subvertidas. A passeata, desde a Idade Média, tem sua razão de ser na relação entre os manifestantes e uma autoridade qualquer, à qual os manifestantes pretendem dirigir-se para entregar alguma petição com reivindicações, ou fazê-las oralmente. De igual maneira, tem como objetivo não declarado impressionar a autoridade com a qual os manifestantes se relacionam através de uma demonstração de força pelo número. No caso da Revolta do Buzu, os estudantes não usaram a passeata com nenhuma destas finalidades: pretendiam apenas *dar voltas pela cidade, interrompendo o tráfego e mantendo a Polícia ocupada em persegui-los sem saber jamais para onde ir.* Chegaram, por vezes, a despistar a Polícia, escapando de sua perseguição; as passeatas passaram, assim, de meio ultrapassado e ineficaz de protesto a forma conjuntural de manter a manifestação longe da repressão policial. Os estudantes, mesmo sem fazer este tipo de reflexão histórica, *retiraram a passeata das circunstâncias em que normalmente é empregada e colocaram-na para funcionar em outra situação, na qual se provou extremamente eficaz.*

VII

Apropriar-se da Revolta do Buzu é palavra de ordem de todas as correntes políticas; a disputa que se deu nas ruas agora se dá na escrita da História.

Como aconteceu no quebra-quebra de 1981, a “maternidade” da Revolta do Buzu agora se torna alvo de disputas. O prefeito Antonio Imbassahy lançou a palavra de ordem numa entrevista: “espero tirar proveito de tudo isto”. Ele mesmo que, no dia 2 de setembro, soltara uma nota onde se lia que, quanto ao aumento das passagens, “não há a hipótese de voltarmos atrás”; logo ele que, no mesmo dia, afirmou em programa de televisão que “a população não pode ficar sem o direito de ir e vir”, e pedia que “os pais conversem com os filhos”, pois “esta é uma cidade tolerante”...

O Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos – MDT veio logo na seqüência: participam dele, dentre outras entidades, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU); a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer); a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte (CNTT/CUT); o Fórum Nacional dos Secretários de Transporte Urbano e Trânsito; o Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU); a Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô-SP); a Federação das Empresas de Transporte da Bahia e Sergipe (FETRABASE); a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Este movimento eminentemente patronal e burocrático lançou um manifesto ainda nos últimos dias de setembro de 2003, e pretendia “repartir o custo das gratuidades com toda a sociedade, criando fontes extra-tarifárias para seu custeio” e a “implantação de uma política especial de preços de óleo diesel para o transporte público de passageiros”. Este manifesto ganhou uma edição especial em Salvador, no qual se afirmava que os estudantes haviam dado o primeiro passo em sua luta pela redução dos preços das passagens – numa tentativa de se apropriar de um movimento ao qual o MDT, pela própria posição da maioria de seus membros, seria radicalmente contrário se o sentisse na pele.

Juventudes partidárias espalham terem sido as reais protagonistas das mobilizações estudantis; seus militantes de fora de Salvador propagam que o movimento não teve nada de espontâneo, e brigam para saber quem, de fato, deu início e hegemonizou o movimento. Quando estive em Brasília para acompanhar o Encontro de Grupos Autônomos do Distrito Federal (18 e 19 de setembro de 2004), participei da exibição do videodocumentário *A Revolta do Buzu* em frente ao espaço Dois Candangos, na UnB; logo no início da exibição, apareceram militantes da UJS, que entusiasmaram-se ao ver as primeiras bandeiras de sua organização no início do vídeo e repetiam o tempo inteiro: “ta vendo aí? Disseram que esse negócio foi espontâneo, e tal, mas quem fez tudo lá

foi a gente!” Reconheciam alguns colegas seus (Augusto, Marcelo Gavião) e felicitavam-se. Foram desmentidos pelas cenas imediatamente posteriores, que mostravam, na assembléia do dia 04 de setembro, a deslegitimação da autoconstituída comissão de negociação. Irritaram-se e começaram a discutir. Mas uma dúvida fica no ar: até que ponto esta falsificação do real caráter da Revolta do Buzu surge por iniciativa individual sua, e não das entidades de que são membros? Panfletos assinados por “UNE, UBES, ABES, grêmios, DAs e CAs” destinados a convocar uma manifestação pelo passe livre em Salvador no dia 02 de setembro de 2004 dão conta deste mesmo protagonismo das entidades na Revolta do Buzu, coisa que nem mesmo os analistas que lhes são mais favoráveis apontam.

Como visto anteriormente, é inegável a participação de militantes de organizações de juventude, partidos e juventudes partidárias nas manifestações estudantis; mais uma vez, é possível dizer que foram diretamente responsáveis pelo começo do movimento no dia 13 de agosto, uma manifestação pensada desde a caravana a Brasília contra a reforma da previdência. No vídeo *A Revolta do Buzu* é possível reconhecer vários militantes do PdoB, PT, UJS, PSTU, anarquistas e anarco-punks. Mas *o crescimento do movimento e a rejeição destes partidos e entidades pela multidão estudantil fez com que abandonassem a Revolta do Buzu à sua própria exaustão*. Já mencionamos a fala de uma das “lideranças” que assinou o “acordão do dia 2”, para quem o movimento, a depender de sua vontade e não fosse ele representante de uma maioria, cessaria imediatamente. Ainda na noite do dia 4 de setembro, depois da assembléia que destituiu a comissão de negociação responsável pelo “acordão do dia 2”, militantes do PT atribuíam os protestos radicalizados ao “PSTU, anarquistas e ao PFL Jovem”⁶ – numa paráfrase “de esquerda” do editorial do Correio da Bahia publicado do dia 3 de setembro. Uma destacada militante da UJS baiana ainda diria no dia 11 de setembro: “não devemos retomar as paralisações de ônibus sob pena de perdermos o apoio popular”⁷ – num momento em que o jornal *A Tarde* apresentava pesquisa em que 88,7% da população apoiava o movimento, e a Rádio Metrôpole veiculava outra pesquisa em que 70% da população era favorável aos estudantes. Estes militantes, todavia, se perdem na multidão de milhares de estudantes não-vinculados a qualquer partido ou organização sentados nas ruas bloqueando o tráfego – que, se tomarmos como válidos os números apresentados pela imprensa na época, chegavam a *vinte mil*. Foi mais acertada a posição de uma militante do PSTU: “Como um partido que não tem nem 30 militantes em toda a Bahia vai orientar 19 focos de protestos?”⁸

A quantidade de tentativas de apropriação da Revolta do Buzu, do prefeito ao militante, não se explica apenas pela sua novidade. *Fundamenta-se, sobretudo, na grande atração que esta manifestação da revolta popular contra a dominação capitalista exerce sobre as pessoas*. Um popular dizia, ainda em 23 de agosto: “é chato ter que caminhar, mas eles [os estudantes] têm razão. Nós que somos pais, arcamos com o custo do transporte deles”.⁹ Um electricista desempregado disse, na mesma ocasião: “podem ser desordenados, mas demonstram aquilo que sentimos.”¹⁰ No dia 3 de setembro, uma moradora do Alto do Peru era ainda mais enfática: “eu tive vontade de descer do ônibus e me juntar a eles.”¹¹ E eis aqui a chave de todo o problema: *por que ela não desceu do ônibus? O que afasta tanto a população da conquista de seus direitos mais básicos através de meios radicais?* Durante a Revolta do Buzu, vários sindicatos, e mesmo a CUT, manifestaram seu apoio ao movimento em panfletos e cartazes. Há quem – como eu mesmo – tenha formado bons

⁶ LEAL, Cláudio. “Estudantes levam prefeito dizer agora o oposto do que disse antes”. *Província da Bahia*, 7 out. 2003, n.º 30, p. 8.

⁷ BONFIM, José. “Vítimas da PM terão apoio jurídico”. *A Tarde*, 11 set. 2003, cad. Local, p. 5.

⁸ LEAL, Cláudio. “Estudantes levam prefeito dizer agora o oposto do que disse antes”. *Província da Bahia*, 7 out. 2003, n.º 30, p. 8.

⁹ *A Tarde*, 23 ago. 2003, cad. Local, p. 3.

¹⁰ *A Tarde*, 23 ago. 2003, cad. Local, p. 3.

¹¹ LEAL, Cláudio. “Estudantes levam prefeito dizer agora o oposto do que disse antes”. *Província da Bahia*, 7 out. 2003, n.º 30, p. 8.

arquivos deste material, mas ele pouco ou nada significa; a participação dos sindicatos nas manifestações se resumiu a papel, tinta e à cessão de espaços físicos para reuniões, como a quadra do Sindicato dos Bancários. A conjuntura econômica e política de então impedia que organizassem qualquer tipo de mobilização de apoio ou solidariedade à paralisação da cidade pelos estudantes. Além do tremendo arrocho que atinge os trabalhadores, as entidades sindicais estão há certo tempo nas mãos dos mesmos partidos que hegemonomizam as entidades deslegitimadas do movimento estudantil. Havia na época inúmeros trabalhadores que apoiaram individualmente o movimento, mas eles estavam igualmente impotentes. O trabalhador que resolvesse abandonar o serviço para manifestar-se com os estudantes tomaria logo um bruto corte de ponto, algo extremamente temido em tempos de arrocho, e seu sindicato, como visto, talvez não se dispusesse a amparar-lhe nestes casos individuais. Os rodoviários – não o sindicato, mas os trabalhadores individualmente – apoiaram ativamente o movimento, e por sua condição particular foram de imensa ajuda nos primeiros dias do movimento, pois muitos deles atravessaram seus veículos nas pistas bloqueadas.

Sobrou para os *estudantes pobres*; coube-lhes o papel de dar corpo à revolta contra o sistema de transportes – e contra a baixa qualidade de vida em geral, como afirmaram em vários depoimentos. *É a eles que pertence todo o mérito da Revolta do Buzu*. Eles estão submetidos a dispositivos disciplinares cuja violação não traz conseqüências para além de uma suspensão ou transferência *ex officio*; ainda que sujem seus currículos escolares e *queimem o filme* em casa, a punição que sofrem por qualquer motivo não afeta ninguém mais além de si mesmos, não gera conseqüências tão graves quanto um corte de ponto ou uma demissão. Na sala de aula da escola pública, o estudante não se sente bem, esgota-se, vive infeliz, não desenvolve livremente suas energias físicas e mentais; é perfeitamente possível dizer que *o estudante foge da sala de aula como quem foge da peste*, mesmo se se fizer necessário enfrentar um sistema organizado de coerções que lhe impõem a permanência na escola (muros, grades, fiscais de corredor, supervisores, chamadas, etc.). Nos pontos e estações de ônibus, aglomeram-se para entrar pelas janelas sem pagar, para *traseirar*, fazer batuque nas cadeiras e laterais da parte do fundo dos ônibus, onde a ausência de um corredor lhes permite agrupar-se para *perturbar*. Ocupar as ruas pode ter sido uma grande festa, como demonstram os incontáveis grupos com cavaquinhos e instrumentos de percussão que povoavam os bloqueios. Foi, sem embargo, uma festa movida a muita *indignação*, a muito *desgosto*: pela situação dos pais, desempregados ou em trabalho precário, e pela sua pouca perspectiva de futuro. A ocupação das ruas, a constituição dos bloqueios, muitas vezes passou de ato político a ato de desespero catártico: “o movimento está enfraquecendo. Todo mundo quer liderar, mas dizem que não. Infelizmente está se desfazendo, mas eu quero continuar indo para a rua.”¹²

Tal como os estudantes que a construíram e da forma como se apresenta na História, *a Revolta do Buzu não se presta a apropriações de quem quer que seja*. *Selvagem, indômita, não permite reduzir seu conteúdo à “lição de cidadania” na qual pretendem enclausurá-la sem que se perca com isto toda a riqueza e conflituosidade da experiência prática da ação direta, onde reside sua força*. Ao contar sua história, é impossível escapar de um elogio de sua *autonomia*, que passa muito perto, embora criticamente, da apologia da sua *espontaneidade* – dois fantasmas que perturbam o sono dos empresários de transportes e da burocracia do movimento estudantil. *Autonomia*, entendida como a busca e uso de formas organizacionais que, se deixaram a desejar no âmbito institucional daquele momento histórico, abriram a pessoas de fora dos círculos da militância a possibilidade de tomar em suas mãos o seu próprio destino; *espontaneidade*, entendida como a imprevisibilidade, criatividade e entrega próprias daquele “despertar das más paixões” de que falava um velho libertário russo. Uma vastidão de problemas perde de imediato qualquer sentido diante da Revolta do Buzu; um sem-número de discussões é inutilizada por ela de um só

¹² R.C.D., 17 anos, estudante do Colégio Estadual Severino Vieira, em OLIVEIRA, Cláudia & BOCHICCHIO, Regina. “Sintomas de uma crise anunciada”. *A Tarde*, 11 set. 2003, cad. Local, p. 3.

tapa. Graças a ela, a época das sutilezas e elucubrações no movimento estudantil agora é passado. A Revolta do Buzu – assim como a recente greve dos bancários e outras lutas sociais de base pelo mundo afora – extirpa todas estas questúnculas, varre toda toxina imobilista e nos coloca outras, simultaneamente simples e profundas: *você é a favor ou contra a ação, os métodos e o programa dos estudantes de Salvador? É a favor ou contra a radicalização do movimento estudantil – e dos movimentos sociais – pela ação direta?*

OBRAS CONSULTADAS

- BAKUNIN, Mikhail. *Conceito de liberdade*. Porto: Rés, 1975.
- _____. *Textos anarquistas*. Porto Alegre: L&PM, 1999.
- _____. *La libertad*. Madrid: Jucar, 1977.
- BORGES, Ângela. “A desestruturação do mercado de trabalho de uma metrópole periférica”. *Cadernos do CEAS*, 208: 43-61. Salvador: Centro de Estudos e Ação Social, nov./dez. 2003.
- CASTELLS, Manuel. *Cidade, democracia e socialismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.
- _____. *Lutas urbanas e poder político*. Porto: Afrontamento, 1976.
- CASTORIADIS, Cornelius. “La revolución proletaria contra la burocracia”. Em: *La sociedad burocrática, vol. 2: la revolución contra la burocracia*. Barcelona: Tusquets, 1976.
- CARVALHO NETO, Joviniano Soares de. “Mobilização estudantil e transporte público: a ocupação das ruas”. *Cadernos do CEAS*, 208: 11-42. Salvador: Centro de Estudos e Ação Social, nov./dez. 2003.
- DELEUZE, Gilles & GUATTARI, Félix. “1933 – Micropolítica e segmentaridade”. Em: *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia, vol. 3*. Rio de Janeiro: 34, 1999, pp. 83-115.
- FILGUEIRAS, Oto. “O quebra-quebra de Salvador”. *Cadernos do CEAS*, 76: 18-26. Salvador: Centro de Estudos e Ação Social, nov./dez. 1981.
- FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. Edição digitalizada pelo Coletivo Sabotagem. Disponível na internet: <http://www.sabotagem.cjb.net>.
- LUXEMBURGO, Rosa. *Greve de massas, partido e sindicatos*. Coimbra: Centelha, 1974.
- _____. “A greve geral”. Em: *Reforma, revisionismo e oportunismo*. Rio de Janeiro: Laemmert, 1970.
- MANOEL. “Uma análise do movimento em Salvador”. Disponível na internet: <http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2003/09/263120.shtml>. Acesso em 09 jun. 2004.
- MARX, Karl. “A guerra civil na França”. Em: _____. ENGELS, Friedrich. *Obras escolhidas, vol. 2*. São Paulo: Alfa-Ômega, s/d, pp. 39-103.
- _____. *Manuscritos econômico-filosóficos*. Trad. Alex Martins. São Paulo: Martin Claret, 2001.
- MOISÉS, José Álvaro e outros. *Contradições urbanas e movimentos sociais*. Rio de Janeiro: Paz e Terra/CEDEC, 1977.
- NEGRI, Antonio. *O poder constituinte: ensaio sobre as alternativas da modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.
- PRONZATO, Carlos. *A Revolta do Buzu*. Documentário. Salvador: La Mestiza Produções, 70 min.
- VANEIGEM, Raoul. *A arte de viver para as novas gerações*. São Paulo: Conrad, 2002.
- Jornal “A Tarde”, edições de 1.º de agosto a 30 de setembro.
- Jornal “Tribuna da Bahia”, edições de 1.º a 12 de setembro.
- Jornal “Província da Bahia” n.º 30, 7 out. 2003.
- Centro de Mídia Independente, editorial em em
<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2003/09/262484.shtml>.