

## O QUEBRA-QUEBRA DE SALVADOR

Oto Filgueiras

Quando, naquela tarde de quinta-feira, do dia 19 de agosto, a passeata convocada pelo Movimento Contra a Carestia - MCC, saiu do Campo Grande em direção à Prefeitura, para exigir a revogação do aumento de 61% no preço das tarifas de ônibus, ninguém podia supor que a partir daí surgiria a maior explosão popular que aconteceu em Salvador nas últimas décadas. Uma verdadeira rebelião popular que nasceu de um pequeno movimento organizado, mas que se prolongou de forma espontânea por mais duas semanas.

Numa fúria incontrolável, a população pobre da cidade, faminta e insatisfeita com o precário sistema de transporte, danificou com pedradas mais de 500 ônibus e incendiou 10 coletivos; segundo dados oficiais. O "Quebra-quebra de Salvador", como ficou conhecido, surpreendeu a todos: de um lado provocou desespero no governador Antônio Carlos

Magalhães e no Prefeito Mário Kertész, que foram expulsos da praça pública a pedradas; de outro, provocou surpresas nos partidos políticos de oposição e em todas as forças políticas de esquerda e até mesmo na própria coordenação do MCC. Ficaram todos meio perdidos, tentando canalizar e dar direção, sem muito sucesso, ao ímpeto da ira popular.

No começo, a luta contra o aumento do transporte parecia apenas mais uma das muitas lutas que a oposição organizava sem conseguir respaldo ativo na comunidade. De repente, meio de surpresa, a bandeira pela revogação dos 61% de aumento parece transformar-se na bandeira levantada por toda a população. O Movimento Contra a Carestia, no momento certo, soube entender o sentimento de revolta da comunidade com o precário sistema de transporte e sua aversão a qualquer majoração de tarifas.

Naquele momento da luta do transporte, O Movimento Contra a Carestia praticamente não tinha expressão política na cidade e sua penetração e atuação estava restrita a quatro bairros. Porém, nos primeiros momentos depois de sua criação, em 1978, quando surge a campanha nacional pelo congelamento dos preços dos produtos alimentícios, o movimento teve maior importância e base popular. Na época, o MCC era parte integrante do Trabalho Conjunto dos Bairros (uma entidade que aglutinava dezenas de grupos de bairros de Salvador) e representava uma bandeira que começava a ser levantada pelas organizações populares.

Em 1979, durante a comemoração do 1º de Maio, organizada pelo Trabalho Conjunto, na Fazenda Grande, e que contou com a participação de uns mil moradores de bairros pobres, foi lançado o primeiro manifesto anunciando a luta contra a carestia. Em seguida, com apoio da Igreja, corre um abaixo assinado entre a população (entregue posteriormente ao General Figueiredo) quando se recolheu 60 mil assinaturas. Algumas mobilizações foram articuladas. A principal, na colina da Igreja do Bonfim, que contou com apoio do Cardela Dom Avelar Brandão Vilela e a participação de duas mil pessoas de bairros periféricos.

A luta contra a carestia, porém, não prosseguiu, em Salvador, com a mesma força do período inicial, principalmente por causa do baixo nível da organização popular. Afinal, a bandeira da panela vazia só podia vingar com o avanço do movimento popular. É neste contexto, e em função de divergências internas, que o Trabalho Conjunto dos Bairros se desarticulou. Mesmo assim, algumas pessoas, como a médica Jane Vasconcelos e o vigilante Laurentino Alves que participava anteriormente da comissão da Carestia no Trabalho Conjunto, decidiram continuar a luta da panela vazia. Das forças políticas, a única que sustenta a idéia é a *Tribuna da Luta Operária*.

Só no final de 1980 é que o Movimento Contra a Carestia passou a existir formalmente, quando realizou uma assembléia no bairro do IAPI, com a participação de 40 pessoas representando quatro bairros que elegeram a primeira e atual coordenação provisória. A psicóloga Sandra Soares, o estudante Ney Jorge, o funcionário público Vivaldo Félix, uma secretária, dois representantes do bairro do Maciel, e mais Jane Vasconcelos e Laurentino Alves foram eleitos para dirigir o MCC.

Depois disso até a luta do transporte quase não se ouve falar do MCC, em Salvador. Em fevereiro passado, os empresários de ônibus conseguiram que o prefeito Mário Kertész aumentasse de 30% o preço das tarifas sem que o pessoal da carestia conseguisse articular alguma resistência. A atuação do MCC limitou-se à distribuição de panfletos e a reuniões em poucos bairros. A partir de junho, com as notícias do novo aumento, a luta do transporte ganhou mais força. A Federação dos Bairros, que aglutina 20 associações de bairros, passou a apoiar o MCC nesta luta específica. Em julho ocorre uma manifestação no Terminal do Barroquinha e, no final desse mês, um abaixo assinado contendo oito mil assinaturas é entregue na Prefeitura pedindo ao Prefeito que não conceda o novo aumento.

Os jornais, rádios e televisões, principalmente a TV Aratu (normalmente avessa a esse tipo de noticiário) passam a dar todos os passos da luta do transporte. Uma semana antes do aumento entrar em vigor, e mesmo depois, a televisão Aratu divulga diariamente no Jornal das Sete e no Jornal Nacional reportagens sobre a indignação da população diante desse novo aumento. Interessado em desgastar o Prefeito Mário Kertész e "de tabela" o governador Antônio Carlos Magalhães, em razão da luta pela sucessão ao governo do Estado, o principal diretor da Aratu, o Vice-governador Luiz Viana Neto (filho do senador Luiz Viana), possivelmente abre espaço no noticiário para que o lí-

deres do MCC possam falar através do mais poderoso veículo de comunicação de massa: a televisão "global".

No dia 16 de agosto, os ônibus amanhecem com as tarifas reajustadas por ordem

## O POVO EXPLODE

A passeata do dia 19 sai do Campo Grande com umas 800 pessoas, a maioria estuantes. Gritando "Abaixo a carestia que a panela está vazia" e palavras de ordem contra o aumento do transporte, os manifestantes foram ganhando adesões de populares. Na Prefeitura, depois que o Prefeito Mário Kertész mandou dizer que não receberia a coordenação do MCC, os ânimos ficam agitados. Um abaixo-assinado, com mais de oito mil assinaturas, é entregue ao secretário do prefeito, Pedro Gordilho, reivindicando a revogação do aumento das tarifas, a instituição de meia passagem para estudantes e operários e o passe livre para desempregados. Fica acertada uma audiência para a quarta-feira da semana seguinte. Entretanto, um comício é improvisado na Praça Municipal. Falam, além do pessoal da carestia, representantes dos partidos de oposição, PT e PMDB.

No fim, os manifestantes não atendem à palavra de ordem da coordenação para que todos fossem para casa. O descaso de Mário Kertész, negando-se a receber a comissão, foi a gota d'água que fez transbordar a insatisfação popular. As primeiras pedras são atiradas nos ônibus do Terminal da Praça da Sé. Nas filas, populares descontentes com o aumento e impacientes com a demora costumeira dos coletivos, vão aderindo ao quebra-quebra, que explode rapidamente em outros pontos da cidade. Da Sé, os manifestantes descem para o terminal da Barroquinha apedrejando ônibus. De lá, deslocaram-se rapidamente para o Campo da Pólvora, Nazaré e avenida Joana Angélica.

As pedras agora partem de tudo quanto é lugar, atingindo ônibus vazios... e superlotados de passageiros. Pouco importam os

do Prefeito. O novo aumento de 61% é visto como uma afronta pela população. No dia 18, uma manifestação de 600 pessoas no bairro da Ribeira termina com o apedrejamento de quatro ônibus. É o primeiro sinal da insatisfação.

feridos; o negócio é quebrar. As ruas iluminadas pelas chamas dos ônibus incendiados certamente poderiam parecer ao militante ingênuo um "processo revolucionário em curso". Em bairros populares, como Vasco da Gama, Barros Reis, Retiro, Liberdade, São Caetano, IAPI e Suburbana, onde mora a população mais pobre, o quadro se repete: quase simultaneamente ao quebra-quebra que está ocorrendo no centro da cidade, também aí dezenas de coletivos são apedrejados. Por coincidência, na maioria das vezes, os incidentes ocorrem nas proximidades de colégios públicos.

A intervenção da Tropa de Choque da Polícia Militar é imediata. Apesar de violenta, a repressão determinada pessoalmente, por telefone, pelo Governador Antônio Carlos Magalhães que estava em Brasília, não consegue deter o povo revoltado. No final da noite, mais de duas centenas de ônibus estão com os vidros danificados por pedradas e alguns literalmente destruídos pelo fogo. No Pronto Socorro Getúlio Vargas, quase uma centena de pessoas são atendidas vítimas da violência policial e feridas pelos estilhaços de vidros. Quarenta pessoas são presas, acusadas de participarem dos tumultos. Nenhum militante estudantil ou político entre os detidos. No Colégio Central, que foi invadido pela Tropa de Choque a pretexto de se procurar "agitadores" o estudante Edno Sena que se escondeu no banheiro para não ser espancado, é ferido por um policial com um tiro no abdômen.

Era o primeiro dia de batalha em Salvador. Uma batalha que se prolongaria por mais duas semanas. A Cidade virou uma

verdadeira praça de guerra. Curiosamente, um quadro de guerra inverso do que ocorreu em março durante a greve da PM, quando as Forças Armadas foram às ruas. Agora, ao invés da solidariedade que a população lhe tinha prestado na época, a PM atua reprimindo e espancando o povo por ordem do governador.

Nos dias subsequentes, o MCC divulga nota oficial dizendo que não tem nada a ver com os incidentes, mas solidarizando-se com a população que "indignada recorreu aos métodos justos para descontar toda opressão a que é submetida". O quebra-quebra prossegue. Os estudantes do Colégio Central, revoltados com a invasão da escola e com o ferimento do colega, organizam passeatas-relâmpagos pela cidade. Novos confrontos com a polícia e mais ônibus apedrejados. Só que agora o alvo das pedras são também os supermercados e as agências do Banco do Estado da Bahia, cujo presidente, Cleriston Andrade, é o candidato do governador Antônio Carlos Magalhães para a sucessão estadual.

No final da noite de sexta-feira os empresários informam desesperados: os prejuízos ultrapassam a Cr\$ 200 milhões; são 343 veículos danificados e pelo menos 10 incendiados. Esses dados são contestados logo pelo governador, que calcula os prejuízos em torno de Cr\$ 10 milhões apenas. Antônio Carlos Magalhães fez questão de diminuir a dimensão do quebra-quebra. O tumulto, pelo menos na proporção a que chegou, seguramente não estava nos planos do governador. Até que poderia ter sido útil uma agitação na cidade, para servir de argumento aos "duros" do regime que querem acabar de vez com a "abertura". Mas, no pé em que chegaram as coisas, sua imagem ficava inevitavelmente desgastada; principalmente, naquele momento, quando estava sendo lançado à presidência da República pelo governador de Alagoas, Guilherme Palmeiras.

Da mesma forma autoritária com que procedeu durante a greve da PM, Antônio Carlos Magalhães atribuiu logo à "subversão" o que estava acontecendo na cidade. "Meia dúzia de comunistas, agitadores e baderneiros estão fazendo isso", esbravejava o governador, que tratou logo de fazer uma aliança. "São os comunistas responsáveis por tudo. Não os do PCB, mas os que querem a desordem, os do PC do B e MR". A tática era evidente. O governador fazia eco aos setores mais reacionários do regime que haviam identificado, recentemente, o PCdoB e MR8 como inimigos da "democracia". No mesmo dia que chegou de Brasília, Antônio Carlos Magalhães mandou prender Haroldo Lima, membro do diretório regional do PMDB e tido como dirigente do PCdoB, e Jairo Santos, também do PMDB e chefe da Sursussal do jornal *Hora do Povo*. Os dois foram literalmente sequestrados sem mandado de prisão e ficaram incomunicáveis e desaparecidos por alguns dias, unicamente por terem falado durante o comício na praça Municipal.

A tática do governador de responsabilizar a "subversão" não deu certo. Isso é contestado inclusive nos meios militares. O General Florimar Campelo declara que o quebra-quebra na Bahia não era um problema de Segurança Nacional — como pretendia ACM — e sim de segurança pública. Tão pouco dão certo as medidas militares do governador. Os ônibus haviam sido recolhidos às garagens, por falta de segurança; quando voltam a circular, em comboios, protegidos por viaturas da PM, são atacados de surpresa, numa espécie de guerra de guerrilha. Em bairros de encostas como Vasco da Gama, Barroquinha, Barros Reis, Suburbana, pequenas multidões saem do escuro atirando pedras contra os vidros dos ônibus.

- NO DO MCC  
- TELEVISÃO

## A REALIDADE DA POPULAÇÃO POBRE

Em seus editoriais, mesmo jornais conservadores como a *Tarde*, contestam a versão do Governador de que meia dúzia de "agitadores" pudessem fazer tamanho estrago. De repente a imprensa burguesa descobre que a população de Salvador está sofrendo... mais do que pode suportar. A realidade nua e crua é admitida por todos. As condições de vida da população de Salvador são das piores do Brasil. Numa pesquisa realizada entre 1979 e 1980 em bairros pobres da cidade, onde moram 80% dos 1.700.000 habitantes, a socióloga Inaiá Carvalho constatou que a jornada de trabalho dos assalariados baianos é cada vez maior. O trabalhador faz cada vez mais horas-extra, trabalha nos sábados, domingos e feriados e vende suas férias. Os velhos, mulheres e crianças são incorporados na geração da renda familiar através dos biscates. É a única forma para poder sobreviver.

Os jornais passam a lembrar também que o desemprego em Salvador cresce a cada dia. Segundo dados oficiais, no mês de julho o índice de desemprego chega a 10%. A segunda taxa mais alta do Brasil depois de Recife.

Nestas condições o aumento de 61% nas tarifas do transporte é inadmissível, porque é exatamente o ônibus um dos mais graves problemas da cidade. Um problema, que o prefeito Mário Kertész tinha anunciado demagogicamente que resolveria quando assumiu o mandato. As 11 empresas particulares responsáveis pelo sistema de transporte chegaram a ser aneçadas de intervenção pelo prefeito. Os empresários corrompiam funcionários públicos para não serem fiscalizados, para não terem de renovar a frota.

De 1975 a 1981 a frota de ônibus de Salvador passou de 1.100 veículos para apenas 1.400. No mesmo período a população cresceu de 1 milhão e 250 mil para 1 milhão e 700 mil. Mário Kertész chegou a criar a Transur (a empresa de transporte municipal) com planos de estatização do setor. Isso, no começo da ad-

ministração. Hoje, depois de dois anos, o Prefeito é militante ativo do PDS; e as empresas, cujos proprietários na maioria também pertencem ao partido do governo (a exemplo de Ival Figueiredo presidente do Sindicato das Empresas), não são mais pressionadas. A corrupção é muito maior e o sistema de transporte cada vez pior. Melhorou um pouco, é verdade, nos bairros ricos, como Barra e Graça que têm seus "frescos" (ônibus seletivos) e estações periféricas. Nos bairros pobres, porém, a situação só tende a piorar.

E lá, nos bairros onde vive a miséria, como a Suburbana, São Caetano, Castelo Branco, Pernambuco, Liberdade, Vasco da Gama, Retiro, Fazenda Grande, etc, onde os coletivos não circulam com frequência, porque os empresários retêm os veículos nas garagens para aumentar o lucro garantido com as superlotações, o pau quebrou. Nos bairros pobres onde a espera nas filas quilométricas é angustiante, onde os ônibus velhos vivem quebrando e obrigando o passageiro a ficar horas e horas na rua esperando o socorro, a revolta foi mais intensa. A empresa Liberdade, por exemplo, que faz exatamente a linha desses bairros, teve quase 70% de sua frota arrebitada, segundo informou o proprietário Ival Figueiredo.

Na realidade, o lucro dessas empresas é vergonhoso. Segundo a pesquisa feita pelo Geipot e pela Conder, a demanda de Transporte em Salvador permite às empresas uma arrecadação mais do que excelente: a rotatividade de passageiros nos corredores de tráfego da cidade é uma das mais altas do Brasil. Não bastasse isso, o prefeito Mário Kertész ainda deu outras vantagens aos empresários, como a isenção total do ISS desde 1980. Além de terem conseguido, só nos últimos seis meses, 100% de reajuste nas tarifas.

Um reajuste que vem onerando o bolso

do trabalhador. Segundo cálculos feitos por Armando Branco, um especialista de transporte e que já trabalhou no departamento de transporte da Conder, de 1975 até hoje o preço das tarifas aumentou 2.186%. A menor tarifa passou de Cr\$ 0,70 para Cr\$ 16,00. Nesse mesmo período, o salário mínimo cresceu apenas 1.609%. Passou de Cr\$ 417,00 para Cr\$ 7.128,00. Assim enquanto o salário subiu 17 vezes, o preço das passagens de ônibus subiu 23 vezes.

## AS OPOSIÇÕES E O QUEBRA-QUEBRA

A oposição institucional entra em cena para tentar interpretar o quebra-quebra. Alguns oposicionistas de esquerda estão eufóricos, outros assustados. Mas, a oposição, legal e não-legal, se surpreende com a ira popular. Espantadas, as forças oposicionistas tentam direcionar e canalizar sem sucesso a revolta do povo.

Os partidos oposicionistas (PP, PDT, PT e PMDB) se reúnem no auge do quebra-quebra e soltam uma nota patética: responsabilizam o governo, é verdade, "por ter sido insensível à reivindicação popular e não ter revogado o aumento", mas ao mesmo tempo qualificam o quebra-quebra como o grito de sufoco do povo que "explode cega e desordenadamente em lamentável violência". Exigem do governo que cesse a violência policial contra a população, e da mesma forma fazem "ao povo e aos jovens um grande apelo no sentido que cessem as manifestações violentas de descontentamento".

Pedido em vão. Antônio Carlos Magalhães continuou com sua tropa na rua prendendo, espancando e atirando. Apesar das preocupações da oposição institucional com as ameaças do governador, segundo as quais os tumultos iriam provocar endurecimento do regime (endurecimento que não veio) e apesar do esforço feito para freiar a explosão

Os meios de transporte são cada vez menos acessíveis à população. Segundo pesquisa realizada pelo Geipot, 30% da população de Salvador andam a pé porque não têm dinheiro para pagar uma passagem de ônibus. A pesquisa realizada, em 1975, constatou que apenas 19% dos deslocamentos urbanos são feitos em automóveis, enquanto 46% são feitos em ônibus. O resto, ou seja, de 2 milhões e 300 mil viagens realizadas diariamente pela população, pelo menos 30% eram feitas a pé num percurso superior a dois quilômetros.

popular, o quebra-quebra prosseguiu. A massa, aquela população miserável que habita as favelas, que vive dependurada nas encostas dos morros, que mora nas 150 invasões de Salvador, e que já não tem mais dinheiro sequer para tomar ônibus, continuou apedrejando alheia a qualquer apelo.

Os argumentos da fome eram mais fortes que qualquer outro apelo. Segundo técnicos, depois do aumento de 61% nas tarifas, é bem possível que pelo menos metade da população de Salvador não tenha mais condições de pagar ônibus. Atualmente, um pai de família que ganhe salário mínimo e que tenha três filhos em idade escolar, teria de gastar pelo menos metade do seu salário se os deslocamentos necessários fossem de ônibus. Por isso, a massa dos pobres continuou quebra-quebra.

O Partido dos Trabalhadores foi o único entre os partidos legais que considerou a explosão popular como inteiramente positiva. Seu presidente, Edval Passos, foi convencido por seus companheiros a retirar a assinatura do PT da nota dos partidos de oposição. A decisão causou mal-estar nas outras agremiações. O PT seguiu adiante, tentando interferir no processo, cumprir seu papel de partido. Fez esforço para direcionar o quebra-quebra para formas organizadas de luta. Seus militantes entenderam "que as

formas espontâneas que a massa adota para lutar são justas. O lamentável é a violência do Estado e não da população. A explosão foi a arma que a massa encontrou para exercitar a democracia de forma desorganizada. Nós é que devemos organizá-la". Uma das idéias levantadas por militante do partido é que a oposição oriente a massa "no sentido de que os ônibus sejam esvaziados antes do apedrejamento para evitar vítimas entre o próprio povo".

Embora bem intencionada, a intervenção do PT é teórica, pega o processo andando e, da mesma forma que as outras forças oposicionistas, não consegue direcionar a ira popular. Uma proposta do PT, de formar uma coordenação de todos os partidos de oposição e entidades (que extrapolaria o MCC) para dirigir a luta do transporte, é rechaçada pelas outras forças. O PT, tentou sem êxito, um saldo organizativo do quebra-quebra.

A Coordenação do Movimento Contra a Carestia ficou eufórica nas reuniões. A avaliação constante é que o movimento do transporte já está vitorioso, apesar de nenhuma reivindicação ter sido aceita. Quanto ao quebra-quebra deixa sempre claro que não tem a ver com o mesmo, embora admita que surgiu da luta do Movimento e que não cabe ao MCC impedir-lo.

## O ACORDO

Na véspera da ida da coordenação do MCC até à Prefeitura, sai um acordo. Graças à intervenção do deputado oposicionista Domingos Leonelli (o único parlamentar que tentou o tempo todo intervir no processo), consegue-se articular uma reunião das bancadas do PP e PMDB na Assembléia. A proposta dos partidos oposicionistas é que o aumento dos 61% seja revogado e que o governo liberte os presos. Antônio Carlos Magalhães não aceita, mas acena uma solução: o prefeito Mário Kertész receberá a comissão, não à tarde, como estava programado, e sim pela manhã. E se não houver

Assim a luta do transporte continuou. A chamada vanguarda intervindo nas reuniões do MCC, onde participavam principalmente estudantes, e o povo nas ruas apedrejando ônibus. A primeira fase do quebra-quebra quase termina em carnefina. A coordenação do Movimento Contra a Carestia realinha sua ida ao Prefeito na quarta-feira dia 26 de agosto. Mário Kertész diz que não atende, embora a audiência estivesse marcada. Os estudantes do Central entram em greve por causa da invasão do colégio e anunciam uma passeata em direção à Prefeitura para a quarta-feira. Os estudantes da Católica e da UFBA também anunciam greve e passeata. Todos apoiam o MCC. O resto da oposição está alarmada. *Voz da Unidade, Hora do Povo, PT e PMDB* não concordam com a passeata. Todos sentem a necessidade de parar o quebra-quebra.

O PT também concorda, só que quer garantir o saldo organizativo. O governador Antônio Carlos Magalhães anuncia um aparato policial armado até os dentes para impedir a passeata. O MCC mantém a mesma postura inicial. Não tem nada a ver com o quebra-quebra, nem com as passeatas que os outros setores façam. Anuncia que vai apenas até à Prefeitura, como estava programado, sem manifestação, pelo menos convocada por sua coordenação. Há uma grande expectativa. Antônio Carlos garante que vai reprimir.

manifestação, libertará os presos. Os oposicionistas saem do Palácio de Ondina preocupados com o que poderia ocorrer na quarta-feira. Mas, depois que toma conhecimento da proposta do governador, a coordenação do MCC aceita ir ao prefeito pela manhã e o pessoal do movimento estudantil decide suspender as manifestações.

Na quarta-feira o movimento popular organizado é neutralizado. Pela primeira vez a Polícia Federal, que havia se recusado anteriormente a receber Haroldo Lima

e Jairo Santos nas suas dependências, como pretendia o governador, entra em cena efetuando prisões: são presos o líder da Federação dos Bairros, Valdenir Oliveira (assessor do deputado Domingos Leonelli), o estudante Diogo Hita, que participa do DA da Escola de Engenharia da UFBA, e o ex-preso político Artur de Paula, chefe da surcursal do jornal (*Tribuna da Luta Operária*.) Outras pessoas são procuradas. A diretoria do DCE da UFBA foi perseguida e teve de se refugiar na Reitoria.

Apesar disso, a coordenação do MCC é recebida pelo prefeito Mário Kertész. Da reunião, nada de novo. O prefeito descarta a possibilidade de revogar o aumento

## A NOVA EXPLOSÃO DO POVO

Passaram-se os dias, a cidade se acalmou. Reinava a paz. A coordenação do MCC se perdia nos contatos com a Prefeitura e já não sabia como levar a luta do transporte adiante. Aí, ocorre o inesperado. O governador e o Prefeito tentam o "golpe de mestre". Como a desculpa que deu (de que o quebra-quebra era coisa de subversão) não pegou, e por isso ficou desgastado dentro do próprio regime, o governador tentou mostrar a sua popularidade. Articula um grande comício na inauguração do Viaduto do Arco e da duplicação do trecho final da Baixa dos Sapateiros, que deveria terminar em carnaval e ele, ACM, carregado pela multidão, como sempre acontece. O tiro sai pela culatra.

O povo lotou o local da inauguração atraído pelo trio elétrico. São mais de cinco mil pessoas presentes. A uma certa altura, começam a vaiar e a chamar o governador e o prefeito de "ladrao, ladrao". Os dois

## A POPULAÇÃO PERDEU O MEDO

Do episódio do Viaduto do Arco uma lição: algo de fato mudou na consciência da população. Talvez seja esse o grande saldo da luta do transporte em

e diz que não atende nenhuma outra reivindicação. Fica acertado um contato permanente entre Prefeitura e MCC para discutir o problema.

Embora não tenha ocorrido nenhuma manifestação organizada, o quebra-quebra continuou naquela quarta-feira em Salvador. Pelo menos mais 30 ônibus voltaram a ser apedrejados. No outro dia, Antônio Carlos cumpre parcialmente sua parte do acordo. Liberta os presos, com exceção de Haroldo Lima que só seria solto dias mais tarde. Assim o quebra-quebra parecia ter terminado, pelo menos na intensidade com que se deu (espôradicamente alguns ônibus ainda continuaram a ser apedrejados).

e toda a comitiva oficial são expulsos a pedradas. São literalmente corridos da praça pública. Não conseguem nem fazer os discursos. Tudo indica que no local não esteve presente nenhum militante de oposição. Toda a oposição e o próprio MCC, provavelmente, não tinham dúvidas que o governador seria aclamado pela multidão. Mas não foi, e o quebra-quebra começou, só que agora com dinâmica própria. É completamente espontânea a explosão popular, provocada pela petulância do governador e do prefeito que julgaram que a massa estaria esquecida.

A inauguração do Viaduto do Arco no dia 2 de setembro não aconteceu. O carnaval da alegria foi substituído pela ira do povo indignado. Dezenas de ônibus foram apedrejados, e houve um desfecho trágico. Um garoto, Arnaldo Eleotério, é morto com um tiro nas costas desfechado por um policial.

Salvador. De simples apedrejamento de ônibus por causa do aumento da tarifa, agora o povo repudia o governador em praça pública, espontaneamente. A

consciência anti-governo, anti-ACM, nasceu naturalmente. É uma consciência momentânea em sua clarividência, mas consciência política contra o governo.

O distanciamento entre a população nas ruas apedrejando ônibus e depois vaiando o governo em Praça Pública, de um lado, e do outro, a direção da oposição, é evidente. A conclusão da luta do transporte em Salvador com a realização de uma grande "assembléia popular", como pretendia o Movimento Contra a Cestaria, é o melhor exemplo. O MCC marca a Assembléia para o Largo da Lapinha. O governador proíbe. O MCC diz que vai ao Largo da Lapinha. O governador manda sua tropa de Choque ocupar com antecedência. O MCC fica discutindo a ilegalidade do ato do governador proibindo a manifestação. Na última hora, o cardeal Dom Avelar Brandão cede a Igreja de São Caetano para lá ser realizada a Assembléia Popular. São Caetano é ocupada por mais de uma cetena de policiais da Tropa de Choque. Ficaram lá, intimidando. A Assembléia Popular se realizou com apenas 300 pessoas. O governador e sua repressão foram os culpados pelo esvaziamento, justificou a coordenação do MCC. Na Assembléia Popular apenas a "vanguarda" e os estudantes, como sempre. O povo, aquele corajoso que apedrejou ônibus durante duas semanas em Salvador não foi.

A luta do transporte acabou em Salvador?



A fase iniciada pelo MCC parece que sim. Mas o aumento de 61% não foi revogado... Não, não foi. Só que hoje o poder público vai pensar 10 vezes antes de estabelecer qualquer aumento que onere ao trabalhador. A lição ficou. A população de Salvador perdeu o medo e de repente pode explodir de novo. Por causa disso um reflexo imediato: em Belo Horizonte, onde iria haver um aumento no preço dos ônibus igual ao de Salvador, as tarifas só foram reajustadas em 38%. Medo? No mínimo, respeito. O pacote da Previdência Social só agora foi enviado ao Congresso Nacional e mesmo assim sem uma das mais anti-populares medidas: o aumento das alíquotas para o INPS de 8% para 10% descontado do salário do trabalhador, não veio. O governo já anunciou que os aumentos dos ônibus doravante acompanharão a época e a proporção dos aumentos salariais.

E agora, mais recentemente, o prefeito Mário Kertész anuncia a instituição da tarifa única. Não está estabelecido ainda, quanto. Fala-se numa média dos atuais preços, que seria então Cr\$ 19,50. Entre os técnicos da Prefeitura que têm a memória mais lúcida, o melhor preço para a tarifa única hoje seria Cr\$ 16,00 que é a menor tarifa em vigor. Se for implantada uma tarifa única mais cara, na base de Cr\$ 19,50, ou mesmo de Cr\$ 18,00 como já admitiu o prefeito, vai ser como jogo de pôquer; pagar para ver como a população reage.

## A SAÚDE DO TRABALHADOR \*

"A saúde é um direito sagrado de todos os trabalhadores. O atendimento médico e a proteção ao acidente de trabalho são partes desse direito que, vergonhosamente, hoje virou um sistema onde o doente transformou-se numa fonte de lucro. Lutar por esse direito sagrado implica mexer nesse sistema em em que a ambição dos patrões é sustentada pela exploração que fazem dos trabalhadores". (Geraldo Pastana, Presidente do Sindicato de Trabalhadores Rurais de Santarém-Pará).

### 1. ACIDENTES DE TRABALHO

Nos últimos dez anos houve um registro de 16 milhões de feridos, 535 mil inválidos e mais de 38 mil mortes em acidentes de trabalho no Brasil. Até 1957 os registros de acidentes, doenças e mortes pelo trabalho aumentavam assustadoramente, a ponto de o Brasil ser considerado o recordista mundial de acidentes de trabalho.

Essa situação, alarmante para os trabalhadores, começou a ser muito criticada em todo o mundo e acabou por forçar o governo a tomar algumas medidas. Já em 1975 o governo desenvolve uma ampla

campanha publicitária no sentido de diminuir os acidentes de trabalho. A filosofia da campanha baseava-se no dito de que os acidentes de trabalho deviam-se a descuidos do trabalhador e que, portanto, a educação e a fiscalização seriam os melhores remédios para o mal.

O governo afirma que o número de acidentes tem diminuído desde 1975 por causa dessa campanha. Segundo as estatísticas do INPS, o número de acidentes vem diminuindo, mas o número de mortes e inválidos vem aumentando. A diminuição do número de acidentes se

\* Esse texto foi elaborado pelo CEPIS - Centro de Educação Popular Instituto Sedes Sapientiae de São Paulo. Em alguns pontos foi resumido pela nossa redação.