

## A mercantilização da vida coletiva e as jornadas de junho

Adalberto Cardoso\*

### I

As “jornadas de junho” de 2013 embaralharam substancialmente a cena política brasileira. E uso o termo em sentido próprio: elas atingiram a substância mesma de nossa sociabilidade, em múltiplas dimensões. Ainda estamos longe de compreender o alcance do que está em jogo, as vozes das ruas foram tão polifônicas quanto as tentativas de atribuir significado a elas. “Esgotamento do lulismo”, “esgotamento do padrão de incorporação dos mais pobres pelo mercado”, crise de representatividade do sistema político, expressão de um “mal-estar generalizado” contra “tudo o que está aí”, repúdio ao “governo do PT”, reação contra os “gastos excessivos para a Copa do Mundo de 2014”... Houve e ainda há interpretações para todos os gostos. Mas uma coisa é certa: vimos nascer uma grande onda de protesto, e ela ainda não deu na praia.

Há quem diga que, a essa altura, já não importa como ela surgiu, já que seus sentidos ultrapassam em muito o tema do aumento das tarifas de ônibus, que levou os jovens às ruas de São Paulo no início de junho. Isso é verdade apenas em parte. A tarifa foi um estopim, mas não um estopim qualquer. Uma simples pesquisa com o termo “ônibus incendiado” no site do jornal *O Globo*, que realizei no dia 9 de julho de 2013, encontrou 559 ocorrências, raramente coincidentes (quer dizer, mais de uma matéria sobre o mesmo assunto no mesmo dia), cobrindo o período de novembro de 2011 a junho de 2013. Isso dá

---

\* Sociólogo, professor do IESP-UERJ.

quase uma notícia por dia sobre depredações de ônibus, em média. A grande maioria dos incêndios foi provocada por “criminosos”, “bandidos” ou “traficantes”, termos intercambiáveis na cobertura do jornal, e por vezes eles ganham estatuto de grande acontecimento.

Em novembro de 2012, por exemplo, 13 cidades de Santa Catarina sofreram ataques, com 27 ônibus incendiados por “criminosos”.<sup>1</sup> Em fevereiro de 2013 as cidades “atacadas” subiram para quase 30, os ataques sendo atribuídos a represálias de bandidos pelas torturas praticadas nos presídios daquele Estado. O governador de Santa Catarina disse ao jornal *Folha de S.Paulo* que os criminosos de lá estavam “imitando” os de São Paulo,<sup>2</sup> que haviam generalizado a prática de queimar ônibus nas ondas de atentados que varreram o Estado em 2006, organizadas pelo Primeiro Comando da Capital (PCC).<sup>3</sup> Ele estava enganado. Não havia novidade nos ataques, nem o PCC os inaugurara.

Em 22 de julho de 2001 o jornal *Folha de S.Paulo*, em editorial denominado “Rebeldia primitiva”, informava que a prefeitura paulistana havia registrado 636 depredações de ônibus em 2000, quer dizer, quase dois coletivos destruídos por dia na capital, o que levou o editorialista a lamentar que “os ataques contra ônibus vão ganhando status de rotina paulistana”. E ele acrescentaria:

Essa rebeldia primitiva não se consubstancia em movimentos coesos para pressionar o Estado pela ampliação de direitos civis ou sociais, por exemplo. [...] A grande massa desorganizada da população, com poucas exceções, é incapaz de acessar as instituições públicas para pressionar por seus interesses. Ela, no máximo, representa ameaça difusa, embora

---

<sup>1</sup> SANTA Catarina tem 27º ônibus incendiado; base da PM é atacada. *O Globo*, Rio de Janeiro, 17 nov. 2012. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/pais/santa-catarina-tem-27-onibus-incendiado-base-da-pm-atacada-6757505>>.

<sup>2</sup> CRIMINOSOS de SC ‘imitam’ os de São Paulo e atacam ônibus, diz governo. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, 14 nov. 2012. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/78008-criminosos-de-sc-imitam-os-de-sao-paulo-e-atacam-onibus-diz-governo.shtm>>.

<sup>3</sup> NA TERCEIRA onda de atentados, PCC faz cem alvos em 18 cidades. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, 8 ago. 2006. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff0808200601.htm>>.

crescente, de insegurança para a minoria globalizada e influente.<sup>4</sup>

Numa associação direta e obviamente simplista, o que está escrito é que o povo depreda ônibus porque está excluído “das instituições públicas”, e, incapaz de “movimentos coesos”, comete atos de “rebeldia primitiva”.

Um último caso dentre as milhares (repito, milhares) de ocorrências dos últimos anos: no dia 13 de fevereiro de 2013, na região do Parque da Cocaia, extremo sul da capital paulista, dois ônibus foram incendiados e outros quatro depredados num protesto dos moradores contra as enchentes na região. A aparente desconexão entre os dois eventos (protesto contra enchente que lança mão de depredação de ônibus) desaparece quando descobrimos que, na noite anterior, o córrego que corta o bairro do Grajaú havia transbordado e inundado as casas. Como os ônibus não estavam parando nos pontos, os moradores tiveram que voltar a pé para casa, em caminhadas de algumas horas.<sup>5</sup> A chuva inundou casas e ruas, e os ônibus evitaram o local. Depredá-los foi uma forma de protestar contra as enchentes, o transporte público, as condições de vida na cidade.

Por que “bandidos” protestam queimando ônibus? Por que a pretensa “rebeldia primitiva” tem neles um alvo privilegiado? A infinidade de eventos de depredação, ocorrendo em várias cidades do país e pelos motivos os mais variados, não deve deixar dúvidas quanto à importância do transporte público na vida das pessoas. E nem quanto à simbologia da depredação daquilo que encarna, de forma material, cotidiana, reiterada e ostensiva, o poder público. Queimar ônibus entrou “na rotina”, como disse o editorialista citado acima. Na linguagem dos estudiosos dos movimentos sociais, tornou-se uma modalidade de protesto, parte do repertório disponível de ação coletiva, compartilhado, é bom lembrar, por ativistas do mundo todo. Uma modalidade de eficácia variável segundo as conjunturas e os países, mas que revela, de novo, a centralidade

<sup>4</sup> REBELDIA primitiva. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, 22 jul. 2001. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz2207200101.htm>>.

<sup>5</sup> LINHAS voltam a circular após ônibus serem queimados em SP. *O Globo*, Rio de Janeiro, 14 fev. 2013. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/pais/linhas-voltam-circular-apos-onibus-serem-queimados-em-sp-7575216>>.

da mobilidade urbana na vida das pessoas e sua materialização no objeto alvo de constantes depredações: o ônibus, o coletivo.

A palavra central, aqui, é mobilidade, elemento de uma síndrome de recursos inscritos no território que dá materialidade ao que as jornadas de junho popularizaram como “direito à cidade”. O termo é título de um livro clássico do filósofo francês Henri Lefebvre, publicado em 1968, livro que tinha um viés libertário que ecoava a insatisfação que explodira em maio daquele ano na França. Direito de construir com os outros os sentidos da vida em comum, de ir e vir, de fruir o que a cidade oferece, seja na forma de meios não alienados de se ganhar a vida, seja na forma de meios de lazer, nessa combinação de mundo privado entremeado de equipamentos públicos cujo usufruto só é possível se se tem acesso a eles. Direito, portanto, de trabalhar e de contar com os meios de acesso ao lugar de trabalho. Direito de não ter descontado o dia de trabalho por ineficiência dos que se enriquecem oferecendo maus serviços, quer dizer, por culpa da ganância dos outros. Direito de chegar em casa em tempo de ver o jornal ou a novela ou ler um livro ou se arrumar para a festa ou brincar com o filho ou amar a mulher ou a namorada. Direito de fruir o que a cidade promete e que, sem mobilidade, é vivido como privação. No limite, como opressão.

Sem mobilidade os espaços da cidade se tornam privilégios de uns (quando plenos de recursos) ou condenação de outros (quando privados deles), e a impossibilidade ou a dificuldade reiterada de trânsito entre uns e outros pode consolidar mundos segregados, mesmo que em termos jamais absolutos, já que a “miséria” ou o “privilégio” são parte da compreensão do mundo disponível aos cidadãos, e a “opressão” de uns é vivida como *injusta* porque *comparada* com o “privilégio” de outros. Os moradores do Grajaú paulistano depredaram seis ônibus em protesto contra as enchentes *porque* não conseguiram chegar em casa, direito inalienável do cidadão. E não conseguiram chegar pela combinação perversa de condições precárias de habitação com serviço precário de transporte. Não se depredou a ponte sobre o rio transbordado ou um poste de iluminação, nem tampouco a própria casa ou os carros estacionados no caminho. A fúria não foi “primitiva” no sentido do

editorialista da *Folha*. Não se tratou de causar danos ao patrimônio público sem mais, nem de um dia de fúria coletiva que vandaliza tudo indistintamente. Tratou-se de um protesto *regrado*, no sentido de que utilizou como meio uma forma consolidada de se chamar a atenção dos poderes públicos para as mazelas das condições da vida coletiva: a depredação de alguns ônibus.

É claro que houve a intenção de causar prejuízos aos concessionários do serviço público de transporte, esses agentes vistos como poderosos e dotados de grande capacidade de persuasão dos decisores públicos quanto a seus interesses. Todo morador de grande cidade no Brasil conhece a expressão “máfia dos transportes”. O termo não denota o mesmo grupo de empresários no país inteiro, cada cidade “tem a sua”. Mas em toda parte ele denota a mesma coisa: um poder econômico nebuloso, corrompido, capaz de fazer e desfazer carreiras políticas locais, exploradores insensíveis dos cidadãos que dependem desse serviço para ter direito à cidade. Como máfia, leva a vida nas sombras, corrompendo os poderes públicos nas sombras, mas explorando os cidadãos às claras.

Há alguma ingenuidade nessa percepção popular, mas ela erra apenas o centro do alvo, não o próprio. A cidade brasileira, grande ou pequena, é resultado da combinação de interesses privados múltiplos com políticas públicas que apenas eventualmente têm no horizonte, justamente, o direito à cidade. Esse termo denota bens públicos, políticas de acessibilidade, mobilidade, lazer, emprego etc., voltadas para *todos*, portanto universais. Os capitais privados não têm e não podem ter essa perspectiva. Seu objetivo é o lucro, e só agirão tendo como horizonte o bem comum se isso lhes for vantajoso. E apenas os poderes públicos podem gerar incentivos seletivos (na forma de recompensas ou punições) tais que forcem os capitais privados a investir com vistas no bem comum. As cidades brasileiras não são assim. Elas não são planejadas para conferir aos cidadãos o direito a ela. Elas, por assim dizer, se “deixam construir” para favorecer os negócios. O território urbano, no Brasil, é o resultado, então, da combinação de interesses dos capitais imobiliários (das construtoras e do mercado financeiro), comerciais, industriais e de transportes, aos quais se sobrepõem os capitais acessórios de

comunicações e energia, todos encontrando nos poderes públicos os elementos facilitadores de sua acumulação. A população está, obviamente, no horizonte, já que é ela quem consome e, principalmente, é ela quem vota. Mas seu direito é *mais propriamente um resíduo* do direito à acumulação capitalista no espaço urbano.

É como resíduo do interesse dos concessionários dos transportes que a população tem “direito ao transporte”. A criação de uma linha de ônibus é um evento complexo, que envolve diversos níveis decisórios, e pode ser o caso, leitor, de que um grupo de trabalho se constitua na prefeitura de sua cidade para discutir um plano de reforma do transporte público, e pode ser que nele a população esteja representada, mas os “proprietários” das linhas também estarão. Uma linha só é implantada se dá retorno adequado, o número de ônibus em circulação obedecerá à mesma lógica etc., e se a prefeitura insistir na instalação de uma linha deficitária, precisará compensar a concessionária de algum modo, seja concedendo outras linhas mais vantajosas ou subsidiando a que foi criada. O direito à remuneração do capital *antecede* o direito da população ao transporte. E se há uma enchente em um bairro periférico os ônibus simplesmente não circularão por lá. Ônibus incendiados vez por outra chamam a atenção dos poderes locais para as carências de determinada região, e então pode ser que novas linhas sejam criadas ou outras desviadas ou mais ônibus sejam postos nas ruas etc., mas de novo obedecendo à lógica da precedência do direito do proprietário das concessões lucrar com o negócio. Logo, o direito à mobilidade não é um direito, mas uma mercadoria, disponível à discricção dos que a produzem, isto é, o amálgama dos interesses de agentes públicos e privados na exploração do negócio, uns para manter suas posições na administração, outros para enriquecer.

Do mesmo modo, é como resíduo do interesse dos conglomerados imobiliários que os cidadãos têm “direito à moradia”, o que quer dizer que esse direito está restrito aos que podem pagar. Do ponto de vista do capital imobiliário o espaço urbano é um ambiente de negócios no qual o direito a um espaço é traduzido na linguagem do direito de propriedade. O solo urbano, então, é objeto da apropriação privada de quem pode, e a cidade que vemos hoje é um resultado

agregado mais ou menos caótico, mais ou menos ordenado de decisões privadas tomadas ao longo do tempo, decisões mais ou menos reguladas pelos poderes públicos, cujas leis de zoneamento, onde as há, são formas de ordenamento não do direito à moradia, mas do direito à exploração privada do solo urbano. O resíduo desse direito regulado pelo poder público é a oferta de moradia pelo capital imobiliário, portanto a mercantilização do direito à moradia. Os que não podem pagar estão condenados às periferias das grandes cidades, ou seus morros, ou aos conjuntos habitacionais também periféricos, mal servidos por transportes públicos e outras benfeitorias, como escolas, postos de saúde ou áreas de lazer, equipamentos aos quais os moradores periféricos têm acesso em outro lugar, portanto e novamente, por meio do transporte público.

O caráter sensível do transporte público em nosso país é um elemento dessa lógica de apropriação do espaço e de construção da cidade como mercado frouxamente (ou nada) regulado, que segrega populações inteiras do acesso às benesses da civilização urbana disponíveis a parte dos concidadãos, aqui incluindo-se o direito ao trabalho e à habitação decente. O paulistano perde de 3 a 5 horas no trânsito todos os dias, o carioca que mora na Barra e trabalha no centro idem, o mesmo valendo para o soteropolitano ou o belorizontino. O desejo de se livrar da ineficiência e do desconforto do transporte público favorece a atitude individualmente racional de comprar um carro com ar condicionado, mas produz o resultado coletivamente catastrófico dos infernais engarrafamentos, monstruosos e cotidianos. E os engarrafamentos expõem a ignomínia da condição dos que estão obrigados a enfrentá-los presos em coletivos desconfortáveis e ineficientes, dia após dia.

Não estou querendo dizer, com isso, que as jornadas de junho se tenham limitado a protestos contra o aumento das passagens desse transporte público ineficiente e, mais que isso, injusto. Quero dizer apenas que esse foi um estopim de grandes proporções, que desatou as amarras de um mal-estar muito mais profundo, manifesto de forma difusa nos movimentos e que, a meu ver, está relacionado com a mercantilização da vida coletiva. Causou-me espanto que a classe média nas ruas demandasse melhores serviços públicos



de educação, saúde, transporte... Justo ela, classe média, que não usa esses serviços. Que foi beneficiada, historicamente, pela mercantilização da vida na cidade.

## II

Para a maioria da população excluída dos serviços públicos mercantilizados, “melhorar de vida” quer dizer adquirir no mercado os bens que, se públicos, são julgados como de má qualidade. Saúde pública, educação pública, transporte público (mesmo que pago), não franqueiam o acesso ao bem-estar individual ou familiar. Esses serviços são vividos como dimensões do múltiplo caráter opressivo da vida nos circuitos da pobreza, plenos de restrições e necessidades insatisfeitas. Logo, adquirir a capacidade de obter no mercado um bem público como, por exemplo, a saúde, é percebido, justamente, como melhoria de vida, ou ascensão social. É aspiração legítima da população, que, contudo, parece em contradição com a demanda por serviços públicos “padrão FIFA”, que se repetiu nas faixas e cartazes brandidos pelos ativistas das jornadas de junho. Mas a contradição é meramente aparente.

De fato, não é apenas por um desejo de distinção que as classes mais abastadas recorrem a hospitais e escolas particulares, melhores quanto mais caros sejam. É também, e principalmente, porque eles salvam mais vidas e garantem melhores oportunidades para seus filhos, qualificando-os de forma diferencial e privilegiada para a competição pelos escassos meios de vida que nosso país produz. O curioso é que, numa pesquisa sobre percepções da desigualdade realizado no Brasil em 2001, mais de 80% dos entrevistados consideraram justo que os mais ricos dessem condições melhores de educação e saúde para seus filhos.<sup>6</sup> É o que cada qual faria se tivesse condições para isso. A legitimação da desigualdade de oportunidades decorria da *aspiração* da maioria por melhores serviços, e essa aspiração, num ambiente em que a qualidade é sinônimo de mercado, ganhava a forma de desejo de inclusão *no mercado*. E importante: a proporção era mais alta entre

---

<sup>6</sup> Analisei esse *survey* no meu *A construção da sociedade do trabalho no Brasil: uma investigação sobre a persistência secular das desigualdades*. Rio de Janeiro: FGV, 2010.



os 40% pais pobres. A associação aqui é evidente: público = ruim; privado = bom. Revela-se, então, o sentido profundo da aparente contradição: os que mais necessitam de serviços públicos de qualidade, sonham com a inclusão pelo mercado; os que têm acesso aos serviços mercantilizados (a classe média que foi às ruas em junho), demandam serviços públicos “padrão FIFA”. Essa razão de meu espanto.

Pode ser o caso que, depois de décadas de confronto diuturno com a má qualidade dos serviços públicos básicos, os mais pobres tenham simplesmente consolidado o julgamento de que desse mato não sai coelho. Não se melhoram os hospitais da noite para o dia. Não se formam médicos da noite para o dia. Não se constroem escolas da noite para o dia. Não se melhora o salário dos professores por vontade do incumbente da ocasião. E os governantes não projetam o longo prazo, já que, lá, estaremos todos mortos. Logo, a aspiração da maioria é perfeitamente racional. Aspirar a serviços de qualidade *agora* é sonhar com escola e saúde privadas. É sonhar com o carro próprio para fugir do coletivo infernal. É viver o sonho da vida coletiva mercantilizada. Se vierem serviços públicos melhores no futuro, bem, que venham. Cada qual terá sobrevivido à sua maneira para usufruí-los como puder ou necessitar. A contradição se dissolve, então, num problema de horizontes temporais. O mundo privado oferece, aqui e agora e a quem pode comprar, soluções variadas para seus infortúnios. O mundo público talvez o faça um dia. Pela dúvida, cada qual quererá seu plano de saúde agora.

Sem querer entrar no mérito do projeto político liderado por Lula, é inegável que sua virtude maior foi reconhecer essa aspiração e dar passagem a ela, ao mesmo tempo em que prometeu investimentos públicos que, em parte, foram mesmo efetivados, mas que ainda não puderam mostrar resultados práticos.<sup>7</sup> Seu principal demérito foi negar aos mais pobres a oportunidade de sonhar um sonho menos mesquinho. Mas cada qual sabe onde dói o calo. Quem pode

---

<sup>7</sup> Em 2010 e 2011 o Brasil gastou o equivalente a 20% do PIB per capita na educação fundamental, gasto semelhante ao da Inglaterra ou Alemanha. Nos anos 1990 o gasto era de 10%. Também a saúde teve seu orçamento multiplicado por quatro nos governos Lula e Dilma, por comparação com governos anteriores. Mas as carências da população continuam muito altas, bem como as mazelas dos investimentos, quer dizer, a capacidade de fazer orçamento se transformar em serviço de fato.

julgar os mais pobres por querer deixar o reino da necessidade o mais rápido possível?

Isso posto, é uma simplificação imaginar que o acesso a serviços de qualidade (educação, saúde, transporte e mesmo habitação) divide os cidadãos entre os que podem e os que não podem pagar. A relação, aqui, não é bipolar. Sempre houve, claro, mais gente no polo extremo dos que não podem pagar nada e que por isso sempre dependeram da oferta pública de serviços. Mas esse contingente vem diminuindo nos últimos anos em razão de um conjunto complexo de fatores, entre os quais: as políticas de transferência de renda, que ampliaram a capacidade de consumo das famílias; a ampliação do mercado formal de trabalho, que, além de renda, dá acesso aos ambulatórios sindicais ou a planos de saúde das empresas; as políticas de inclusão no ensino superior privado via formas variadas de crédito educativo etc.

Mas a oferta de bens e serviços públicos mercantilizados não é una. Pagar uma escola privada não quer dizer, necessariamente, melhorar as chances de vida dos filhos vis-à-vis os concidadãos que não têm esse recurso. Menos ainda por referência às escolas exclusivas das classes mais abastadas. Os brasileiros que ascenderam socialmente nos últimos anos e que deram sentido prático a essa ascensão tentando comprar serviços públicos mercantilizados, deram com os burros n'água. Os planos de saúde de qualidade não são acessíveis às classes de baixa renda. As escolas de qualidade tampouco. O sonho de inclusão pelo mercado exige sempre mais renda, porque o melhor serviço está sempre mais adiante, escapa sempre às aspirações de quem ascende. As camadas sociais em ascensão se rodeiam de bens de consumo equivalentes aos das classes mais abastadas, como os smartphones e as tevês de LED ou de plasma. Mas aquilo que realmente pode mudar suas vidas e as de seus filhos, como saúde e educação de qualidade, continua uma promessa. O atraso na prestação do automóvel pode levar o nome da pessoa aos serviços privados de proteção ao crédito, mas o atraso no pagamento da mensalidade do plano de saúde significará, simplesmente, o retorno ao SUS. A inadimplência reiterada pode ter o mesmo efeito no caso da escola paga.

Os novos empregos formais gerados no Brasil depois de 2004, mais de 17 milhões até 2012, foram em sua maioria empregos de baixa qualidade. Oitenta por cento deles pagam até dois salários mínimos, e a taxa de rotatividade é altíssima. As pessoas são contratadas, ficam na ocupação por menos de um ano e são substituídas por outras. Isso explica o paradoxo de termos a maior taxa de formalização da história recente do país, e também o maior número de seguros desempregos pagos. Cada emprego gerado gesta também um desempregado, que voltará ao mercado de trabalho e alimentará as taxas de rotatividade. E explica o aumento da inadimplência no crédito ao consumidor. Empregos instáveis e mal remunerados sustentam muito precariamente o sonho de inclusão na vida coletiva mercantilizada. Triste sina a da alegremente saudada “nova classe média”.

Essa “classe média” também foi às ruas. Segundo a pesquisa do Ibope mostrada no *Fantástico* em seguida à grande passeata de 300 mil no Rio de Janeiro,<sup>8</sup> metade das pessoas que alimentaram os protestos em todo o país era estudante, e metade tinha renda familiar de cinco salários mínimos ou menos. As famílias de trinta por cento delas ganhavam entre dois e cinco salários mínimos. Como quarenta e três por cento dos manifestantes tinham até 24 anos, é muito provável que parte deles fosse composta dos filhos desses novos trabalhadores formais em ascensão. E mesmo que não fosse, é muito provável que parte se tenha sentido representada nos movimentos, já que a popularidade da presidenta Dilma caiu em todos os estratos de renda, segundo o Datafolha, a queda sendo maior entre pessoas com renda familiar entre dois e dez salários mínimos (quer dizer, a propalada “nova classe média” a quem Lula deu passagem), e maior ainda entre os mais jovens.<sup>9</sup> Como num passe de mágica, os movimentos desnudaram o rei, quer dizer, mostraram aos mais pobres que as mazelas da vida coletiva mercantilizada são

---

<sup>8</sup> IBOPE. Pesquisa de opinião pública sobre os manifestantes. *Fantástico*. Disponível em: <<http://especial.g1.globo.com/fantastico/pesquisa-de-opiniao-publica-sobre-os-manifestantes/>>. (ver o quinto slide para os dados de perfil da amostra).

<sup>9</sup> DATAFOLHA. Avaliação da presidente Dilma Rousseff. Disponível em: <<http://media.folha.uol.com.br/datafolha/2013/07/01/avaliacao-dilma.pdf>>. A amostra é levemente viesada para os mais escolarizados, já que a proporção de pessoas com nível superior completo na população não chega a 10%, mas na amostra do Datafolha atinge 17%. Mas o controle pela renda que apresento aqui reduz um pouco o impacto desse viés.

compartilhadas por outros estratos da população. Mostraram que o mal-estar não era só seu.

### III

A agenda do direito à cidade (ambiente de reprodução de desigualdades e frustração de expectativas que faz daquele direito uma promessa vaga) não esgota, obviamente, os sentidos dos protestos. Uma vez na rua, a multidão multiplicou as demandas, e a política penetrou a vida cotidiana. Tudo foi politizado, quer dizer, os interesses dos mais diferentes grupos sociais foram vocalizados na linguagem do direito e endereçados a quem de direito, isto é, o mundo da política. E a política é uma forma de desmercantilizar a vida cotidiana, porque ela põe em suspenso os horizontes de expectativas ao questionar os fins da ação pública. Nesses momentos, *todos* se projetam na insatisfação dos que estão nas ruas, mesmo quem não acha que sua vida está tão ruim assim. Haverá sempre um motivo de queixa, a vida é dura, e pode ser muito dura. Todos vivemos no fio da navalha, ajustando anseios, desejos, medos, projetos de vida e planos de ação ao ambiente às vezes inóspito da cidade. Ou então tentando criar as condições para dar vazão a tudo isso, se o ambiente é hostil a nossos projetos. Todos buscamos modelos externos onde projetar nossa própria experiência, outros com quem dialogar, com quem construir significados para nosso infortúnio ou nossa felicidade. Para isso vamos ao cinema, lemos livros, cultivamos amizades, participamos, hoje, de redes virtuais de sociabilidade, construímos ou aderimos a atores coletivos. Para isso nos desdobramos nas coisas que produzimos ou criamos. Para nos dar a conhecer a nós mesmos.

As redes sociais também devem ser pensadas como lugares de construção e afirmação de identidades, afinidades, cumplicidades e engajamentos. As relações entre as pessoas, nas redes, emulam os encontros face a face, mas o fazem de maneira aparentemente rasa e estereotipada, já que não comprometem de maneira cabal a individualidade. O corpo (o olhar, a héxis corporal) não está envolvido nos encontros, na tentativa de persuadir ou convencer o outro ou de ganhar sua simpatia. Mas ao mesmo tempo, é

possível ter acesso, sem mediações, ao “outro generalizado” sem o qual nenhuma moralidade é possível,<sup>10</sup> e isso torna muito complexas as relações neste espaço social virtual. Cada qual sabe que escreve para seus amigos (mais ou menos próximos), mas não se escreve para ninguém em particular, embora se escreva para todos ao mesmo tempo. A unidade do outro, aqui, é dada pelo que cada um pensa ser o conjunto de coisas que os une, os diversos elementos de afinidade (alguns afetivos, outros de sangue, outros intelectuais, outros eróticos, outros estéticos) que se entrelaçam nessa imagem abstrata daqueles a quem cada um se dirige. E cada qual se reconhece nesses elementos e se encontra consigo mesmo ao imaginar seu leitor abstrato. Esse é sem dúvida um mecanismo identitário, dialógico, recíproco e organizado por algo que eu chamaria de “confiança vigilante”, ou talvez, para alguns, “desconfiança complacente”, e mostrou-se poderoso mediador da construção de identidades coletivas, quando mobilizado para convocar o engajamento dos amigos.

Um movimento nas ruas é um momento desse tipo, e muito especial, porque instaura no ambiente a possibilidade de identificações *coletivas*, agora materializadas em corpos reais, energia real, slogans reais, isto é, não meramente abstratas ou fruto de minhas idiossincrasias ou anseios pessoais. Ele possibilita a criação de uma, na verdade de múltiplas identidades coletivas como projeções do que somos, assim como possibilita a nossa identificação com o que interpretamos como sendo a “vontade das ruas”, na qual nos reconhecemos ou da qual nos afastamos. Nesse processo os significados do próprio movimento são sempre redefinidos, assim como os sentidos de nosso engajamento ou alheamento. Ativistas e audiência estão em diálogo constante uns com os outros e com os sentidos que os muitos intérpretes dos eventos lançam ao campo, o que constitui momento de grande criatividade social em relação ao qual *todos* são obrigados a se alinhar e realinhar à medida que os fatos avançam. Por isso o movimento nas ruas é e será, sempre, político. Por identificação ou repulsa, ele provocará, sempre, os horizontes de expectativas

---

<sup>10</sup> A referência aqui é George Herbert Mead.

de todos. Impossível ficar indiferente a ele. Impossível fingir que não existiu. Impossível, também, tentar decifrá-lo com análises unidimensionais.

Por isso considero correta a reação da presidente Dilma, que se sentiu interpelada pelas jornadas de junho e viu, ela também, de trazer à baila suas próprias convicções quanto aos males do país. A reforma política apregoada por ela pode não ter sido pedida nas ruas, mas assim como as ruas podem demandar tudo, os que se sentem interpelados por elas podem traduzir essas demandas como se também estivessem nas ruas, quer dizer, propondo sua agenda por sua vez. Mas ela não se restringiu a esse tipo de ativismo, próprio de quem estava nas ruas. Ela convocou os governadores para um pacto pela qualidade da educação e da saúde. Isso mostra que sentiu o pulso das manifestações. E uma vez tendo se manifestado, por estar no centro do poder, obrigou os agentes políticos como um todo a se alinhar em relação ao que propôs. Chamou para si a responsabilidade, como se diz popularmente. Sua entrada em cena mudou qualitativamente o jogo. Agora, sempre que o movimento voltar às ruas, ela estará em alça de mira, e o sentido do que os manifestantes fizerem será sempre construído em relação ao que ela, como encarnação máxima do poder público, fará ou deixará de fazer, dirá ou deixará de dizer. Seu futuro político está sendo jogado aqui, agora. Resta saber se desses ovos quebrados ela fará um omelete.

*Publicado no site **Democracia e Mundo do Trabalho em Debate***  
<http://www.dmtemdebate.com.br/a-mercantilizacao-da-vida-coletiva-e-as-jornadas-de-junho/>