

piuí

163

abril



TEMPOS DA PESTE

(a crise do vírus e da democracia)

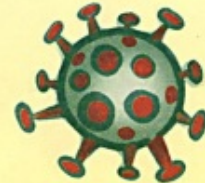
Miguel Lago discute a revolução autoritária de Bolsonaro

Donatella Di Cesare reflete sobre a política do medo

Sidarta Ribeiro relata o desmonte da ciência no Brasil

A vida de **Chris Novaes** entre seis hospitais e três filhos

Baú, um conto de **Daniel Galera**



E mais:

- Como cresce a pobreza, por **Rafael Cariello**
- Anatomia de uma foto, por **Carol Pires**
- Um mundo sem dor, por **Ariel Levy**
- Cinema na periferia, por **Tiago Coelho**



anais da desigualdade

A ESTRADA E OS POBRES

Apicape em que viajávamos, mais vistosa do que potente, entrou na cidadezinha do semiárido nordestino em marcha lenta. Caracol, com suas casas baixas e muros de cores desbotadas, fica no Sul do Piauí. Para nós – o fotógrafo Lalo de Almeida e eu –, era um fim de linha. Até então tínhamos vindo bem, cerca de 400 km numa estrada pavimentada, em condições razoáveis, desde Petrolina, no extremo Oeste de Pernambuco. Dali em diante, não haveria mais asfalto.

Para chegar ao próximo destino, Guaribas, era preciso vencer pouco mais de 50 km numa via de terra que faz lembrar a superfície lunar, tem a cor alaranjada do saibro e condições de tráfego que variam de precárias a calamitosas, a depender das chuvas. Na época da seca, leva-se pouco mais de uma hora para percorrê-la. Quando repleta de poças e barro deslizante, pode exigir o dobro disso.

Guaribas ganhou projeção nacional em 2003, ao ser eleita pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva um dos municípios-piloto do programa Fome Zero. Desde então, políticos e autoridades prometem construir uma via asfaltada ligando-a ao resto do mundo. Nem poderia ser diferente: a população demanda insistentemente uma solução para um problema que lhe traz custos tangíveis. A esburacada via de terra encarece os produtos que chegam de fora, reduzindo o poder de compra local. Também dificulta o acesso a bancos, feiras e mercados onde a maioria dos moradores, que vive de roças de subsistência, poderias, sob melhores condições de infraestrutura, negociar parte da produção. Por fim, é um obstáculo no caminho da única ambulância em atividade em Guaribas, ocasionalmente transportando pacientes para os quais o tempo do percurso pode fazer a diferença entre a vida e a morte.

O objetivo do Fome Zero era reverter a baixa renda per capita local com a ajuda de um cartão que permitia sacar uma pequena quantia em dinheiro (50 reais por família) todos os meses. A ideia, uma primeira e confusa iniciativa da administração petista contra a miséria, vinha se somar a programas semelhantes criados no governo anterior, de Fernando Henrique Cardoso. Mas o Fome Zero logo foi abandonado. Num caso exemplar de racionalidade na administração pública, acabou substituído pelo Bolsa Família, que unificava os diversos benefícios de combate à pobreza, ampliando bastante o seu alcance.

Como o que veio a seguir foi sobretudo uma história de sucesso, em particular nos dois mandatos de Lula, Guaribas passou a ser associada não a um programa que deu errado – o Fome Zero –, mas ao bem-sucedido combate à pobreza na primeira década deste século. Quase ninguém de fora da região se lembraria, naqueles anos de bonança e mesmo na crise que se seguiu, da estrada prometida, da via pavimentada que tiraria Guaribas de seu isolamento, mas que não saía do papel.

“Não tem lógica”, comentou o padre Ronivon Ribeiro de Souza, na casa paroquial de Caracol, no início de fevereiro. “Você elege um lugar como piloto do combate à pobreza e não faz a estrada.” O religioso, um jovem negro de 33 anos, vestia camisa polo, calça jeans e sandálias. Estava acomodado na sala de estar de sua residência, enfeitada de maneira austera, com poucos objetos além da imagem de Nossa Senhora e uma foto do papa Francisco.

Souza celebra missa diariamente em Caracol, com exceção dos sábados, quando se desloca para Guaribas a fim de atender a comunidade católica vizinha. Já usou diversas vezes a homilia para lembrar a todos a necessidade de asfalto na via que liga as duas localidades. Não faz muito tempo, cometeu “uma ousadia”: mandou uma carta ao governador, entregue por um político local, pedindo a realização das obras. Disse não ter recebido resposta.

“A estrada ruim faz de Guaribas um povo isolado. Quando quebra um caminhão carregado de arroz, por exemplo, pode ficar três, quatro dias atolado. Quem faz um frete desses depois desiste, não volta mais. Se uma pessoa tiver um enfarte lá, e precisar chegar a São Raimundo Nonato, corre o risco de morrer no caminho”, afirmou o padre, referindo-se à maior cidade da região, que fica a três horas de Guaribas. “Na missa eu digo para eles: ‘O que falta aqui é estrada.’ Isso atrasa a vida daquele povo, em todos os sentidos.”

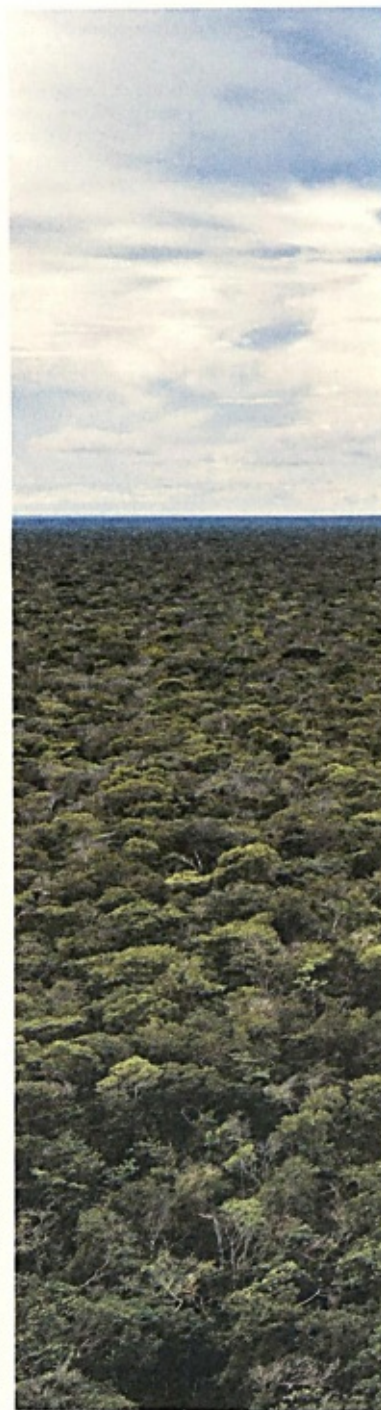
A ligação “lógica” que padre Ronivon de Souza vê entre o combate à miséria e o acesso a uma via pavimentada foi logo reconhecida, inclusive pelos políticos. Passar do mundo das promessas ao da ação é que tem se mostrado difícil. Em 2003, num discurso em Guaribas no lançamento do Fome Zero, o governador Wellington Dias, do PT, que então cumpria seu primeiro mandato no comando do Piauí, anunciou a construção da rodovia. Enco-

mendou o projeto da obra. Só em janeiro de 2008, com o traçado definido, um convênio foi firmado entre o estado do Piauí e o governo federal, que assumiu os custos do investimento. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) repassaria os recursos, e a Secretaria de Transportes do governo estadual se encarregaria de contratar a construtora e supervisionar a obra. Em 2009, quando já haviam se passado seis anos da promessa original, a Sucesso, uma empreiteira local, venceu a licitação. A rodovia foi orçada em pouco mais de 150 milhões de reais. De lá para cá, quase nada foi feito.

“Faz alguns anos, a empreiteira montou aqui na saída da cidade um grande canteiro de obras”, contou Souza. “Houve esperança. Foi um sonho para essas pessoas. Mas logo pararam os trabalhos.” Em novembro de 2019, nova esperança. Mais uma vez os moradores de Caracol notaram a mobilização de maquinário e operários na cidade. Desde então, o padre Ronivon de Souza está mais otimista. “Vieram com vontade, estão aqui em peso. Alugaram casas, escritório. Acho que agora sai.”

Quem também se mostrava esperançoso com as perspectivas da obra era Ricardo Alves Mendes, de 32 anos, funcionário concursado da prefeitura de Guaribas. Há quatro anos, Mendes é responsável pelo cadastro dos participantes do Bolsa Família e pelo controle do pagamento do benefício na cidade. “Parece que agora vai”, disse, ao informar pelo telefone que “lá para o lado de Caracol” tinham começado o trabalho de terraplanagem. Essa era a notícia boa. Mas havia outra, ruim. Desde maio de 2019, nenhum novo beneficiário fora incluído no Bolsa Família em Guaribas. Havia gente na cidade que precisava do benefício e não estava sendo atendida pelo programa, reconheceu o funcionário.

A estrada asfaltada vai exigir um percurso novo, que não segue o caminho de terra que hoje leva a Guaribas. Em alguns pontos, contudo, o trecho em construção e a antiga via se encontram e se confundem. Depois de uns 15 km, saindo de Caracol, aparecem os primeiros sinais da nova empreitada. Um bom pedaço de Caatinga desmatada, com as bases dos caules ainda visíveis, forma um traçado claro – interrompido, subitamente, por uma única e modesta moradia, com paredes de adobe, ao lado de um grande forno usado na produção de farinha de mandioca. O conjunto



O caminho que passa por Guaribas: “Não há

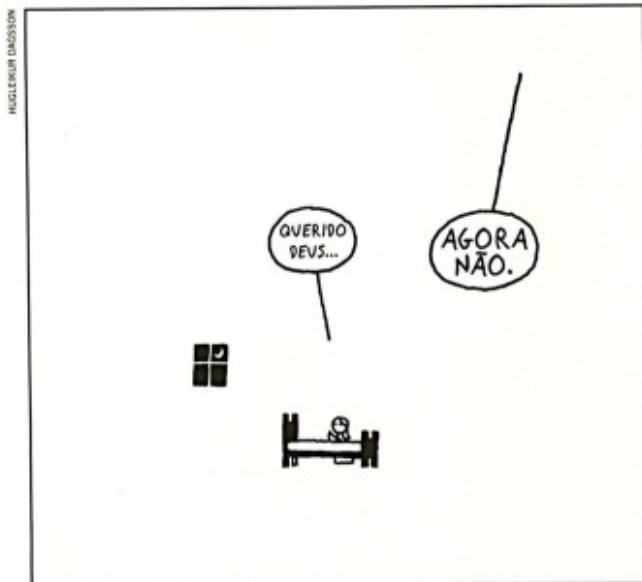
As idas e vindas, os desvios e percalços no combate à pobreza no Brasil

RAFAEL CARIELLO



LAJO DE ALMORDA, 2020

nenhuma perspectiva econômica para uma cidadezinha sem conexão com outros mercados, ou ligada ao mundo exterior por uma estrada que demora uma hora e meia para ser percorrida num burrico"



provavelmente terá que ser demolido, para dar lugar ao asfalto.

O proprietário, Antonio José da Rocha, de 45 anos, afirma que, mesmo assim, a estrada é bem-vinda. Ele e a mulher, Maria Corete, construíram uma nova casa a algumas dezenas de metros de distância dali, por precaução. E esperam, no futuro, poder se livrar dos intermediários que passam com caminhões e compram sua produção a um preço baixo. "Se a gente tiver um carro ou uma moto, coloca uma cesta na garupa, enche de farinha, de tapioca, ligeirinho vai no povoado, vai em Caracol e vende, se a estrada estiver boa", disse a mulher do agricultor. "Hoje em dia não dá para fazer isso."

Em alguns trechos de estrada antes e depois da casa de Antonio da Rocha, a chuva frequente desde o começo do ano tinha feito com que a Caatinga formasse uma espécie de túnel verde, delimitando o caminho estreito da via de terra. Subitamente, contudo, o horizonte se abria.

Por causa dos procedimentos de terraplanagem, a estrada ganhava em largura. Deixavam-se para trás os menos de 4 metros entre um muro verde e outro, no funil da Caatinga cheia de folhas, e se avistavam os quase 20 metros de largura da estrada em obras, implodindo os limites laterais do caminho. Outras tantas léguas surgiam, a perder de vista, até o horizonte, com os trabalhadores, pequeninos, a distância. Era como se um palco italiano se tornasse de repente um imenso estádio a céu aberto. A obra, com suas máquinas imponentes – tratores, niveladoras, escavadeiras hidráulicas –, tinha a dimensão grandiloquente de um cenário de ópera.

No meio do terreno, José Raimundo Neto, de 65 anos, mantinha o rosto enfiado em um teodolito apoiado sobre um tripé. O aparelho, uma espécie de luneta associada a um compasso, serve para medir os ângulos exatos das curvas na estrada,

os locais em que o caminho precisa começar a se inclinar para seguir os rumos ditados nos desenhos dos projetistas.

Neto é piauiense e tem formação de nível médio como técnico em estradas. Contou que os anos de serviço tinham feito com que se especializasse no trabalho de topografia. Demonstrava, de resto, conhecimento minucioso do projeto que estava executando. Explicou, por exemplo, que a estrada financiada pelo governo federal – um trecho da BR-235 – não se destinava apenas a fazer a ligação entre Caracol e Guaribas, de pouco mais de 50 km, mas que de lá, da cidade do Fome Zero, seguiria por outros 100 km rumo ao Norte, até encontrar a BR-135, às portas da cidade de Bom Jesus.

Já fora do semiárido, com maior incidência de chuvas e boas reservas de água, Bom Jesus encontrou sua vocação no final da década de 1990, quando a produção de soja começou a se expandir na região. Em 2000, cerca de 100 mil toneladas de grãos foram colhidas no Piauí. Em 2018, mais de 2,5 milhões de toneladas – uma safra 25 vezes maior. "É a capital do Cerrado do Piauí", declarou José Raimundo Neto.

"Bom Jesus era muito pobre vinte, trinta anos atrás, e virou um polo do setor agropecuário", disse o engenheiro agrônomo Rafael Maschio, diretor executivo da Associação Brasileira dos Produtores de Soja, a Aprosoja, no Piauí. "A cidade é hoje um centro de comércio de bens e serviços voltados para o agronegócio, com revenda de máquinas, insumos, sistema bancário. Está tudo ali em Bom Jesus."

Pertinho de Caracol, na outra ponta do trecho prometido da BR-235, uma empresa fabricante de fertilizantes, a Galvani, explora uma das matérias-primas do produto, o fosfato, desde 2005. De lá, seus caminhões partem com destino ao Oeste baiano, onde o minério é processado e se torna um importante insumo para a culti-

vo de grãos. O percurso que costumam fazer, de quase 1 mil km, atravessa o semiárido piauiense e o Cerrado de dois estados. Carregados de fertilizantes na cidade baiana de Luís Eduardo Magalhães, os caminhões fazem o caminho de volta, para vender parte da produção também no Piauí. A Galvani estaria mais bem posicionada se dispusesse de uma outra fábrica próxima de Bom Jesus, a fim de atender a esse mercado consumidor em expansão.

"A estrada vai permitir que a empresa implante naquela região uma indústria de superfosfato triplo", disse o governador Wellington Dias, atualmente em seu quarto mandato, em Teresina. "Há muitos anos eles me cobram essa obra. Querem implementar a indústria próxima a Santa Luz, Cristino Castro", cidades contíguas a Bom Jesus. "Essa região tem solução de água. Mas a matéria-prima precisa poder chegar ali, e a alternativa é a estrada."

Guaribas, localizada à beira da Serra das Confusões, está portanto ilhada entre uma região razoavelmente próspera, a Oeste da serra, e outra razoavelmente promissora, a Leste. Talvez tirar a cidade-símbolo do combate à pobreza do isolamento não fosse razão suficiente para se gastar 150 milhões de reais numa estrada. Mas, considerando que o novo trecho pode ligar uma região de Caatinga ao Cerrado, barateando os custos de atividades produtivas que já estão integradas, sua utilidade, do ponto de vista econômico, é irrefutável. "É uma obra estratégica", asseverou o governador. O que, no fim das contas, torna ainda mais difícil compreender por que tem demorado tanto para ser realizada.

"Aqui é uma obra federal", disse o topógrafo José Raimundo Neto, no canteiro próximo a Caracol. "Há muito tempo está sendo trabalhada aos poucos. Começa, para. Eu sou nordestino. As coisas são difíceis no Nordeste. Faltam verbas." Depois, ele enumerou as mudanças que a BR-235 poderia trazer para Guaribas e região: "Vai trazer transporte, alimentação, emprego, educação. Vai trazer o ladrão também."

Um dos primeiros a soar o alarme foi o pesquisador Sergei Soares, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), órgão federal que há décadas produz alguns dos melhores trabalhos sobre pobreza e distribuição de renda no país. Em fevereiro de 2006, Soares publicou um estudo no qual revelava que a desigualdade, medida pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad), estava caindo. Depois de muitos anos estacionada num patamar altíssimo, um dos maiores do mundo, finalmente ela dava sinais consistentes de melhora, com queda constante entre 2001 e 2004.

"A verdade é que se você pegasse a renda domiciliar per capita de 2001 para 2002 já era possível constatar uma queda grande. De 2002 para 2003, outra queda grande. Mas só em 2004 é que alguém se deu conta. Foi na terceira queda que alguém disse: 'Ópa, tem algo acontecendo.' A gente tinha se acostumado com a

ideia de que a desigualdade no Brasil era alta, sempre seria alta e era muito difícil mudar", disse Soares, explicando por que os especialistas demoraram para perceber que a distribuição de renda no Brasil estava apresentando sinais de melhora.

No ano seguinte, em 2007, o economista Ricardo Paes de Barros, que na época também trabalhava no Ipea, trouxe um dado adicional: a queda na desigualdade estava ajudando a provocar quedas também na pobreza. Entre 2001 e 2005, a renda dos mais pobres cresceu num ritmo maior do que a dos mais ricos. Algo que aconteceu apesar de um "crescimento irrisório da renda per capita" no país, naqueles anos em que o "espetáculo do crescimento", tão ansiado pelo governo, demorava a se materializar.

Na segunda metade da década, finalmente veio a expansão econômica. A China crescia a taxas fenomenais, pagando o preço de alguns dos principais itens da pauta exportadora brasileira – minérios e produtos agropecuários. Nesse ambiente, o otimismo dos pesquisadores transformou-se numa quase euforia. O incremento do PIB associado à queda na desigualdade (pelo menos quando medida com os dados da Pnad) fez a pobreza extrema recuar como nunca havia acontecido antes. Segundo dados do economista Marcelo Neri, pesquisador da Fundação Getúlio Vargas, durante o longo período que vai de 1995 a 2003, cerca de 25% a 28% da população brasileira permaneceu abaixo da linha da pobreza. De 2004 em diante – pelos dez anos seguintes – a parcela da população nessa situação só caiu. Em 2011, eles já eram apenas 12% dos brasileiros. Em 2014, cerca de 8%.

"A desigualdade começou a cair, a pobreza começou a cair, as instituições pareciam cada vez mais fortes", disse Sergei Soares, lembrando o ambiente no país na primeira década do século. "O otimismo, pelo menos o meu otimismo, era total. Naquela época, eu achava que hoje a gente teria um PIB per capita como o de Portugal, e um nível de desigualdade como o da Argentina."

O crescimento econômico, as mudanças no mercado de trabalho, o aumento da escolaridade dos trabalhadores – muitos fatores contribuíram para a queda da pobreza. Mas também o Bolsa Família. O dinheiro do programa, que chegava diretamente ao bolso dos brasileiros que mais precisavam, colaborou com cerca de 25% da redução na pobreza extrema no país, a partir de 2004. O avanço era tão significativo – em menos de uma década, o Brasil cortara pela metade a sua fração de miseráveis – que, em 2011, Sergei Soares e outros dois pesquisadores do Ipea, Rafael Osorio e Pedro Ferreira de Souza, escreveram um texto cujo título dizia tudo: *Erradicar a Pobreza Extrema: Um Objetivo ao Alcance do Brasil*.

Os meios para cumprir essa tarefa eram dois: o Bolsa Família e o Cadastro Único, nome que o governo dá ao seu amplo banco de dados sobre milhões de famílias beneficiárias ou potencialmente

beneficiárias dos programas de transferência de renda. O cadastro começou a ser organizado com as informações reunidas nos programas de combate à pobreza criados no governo de Fernando Henrique Cardoso. À semelhança do Bolsa Família, ganhou escala e qualidade nos anos Lula. O raciocínio dos pesquisadores do Ipea era simples: se você sabe quem são os pobres (via Cadastro Único) e pode transferir renda diretamente para eles (via Bolsa Família), a questão a saber era uma só: quanto era preciso gastar para garantir que nenhum brasileiro vivesse abaixo da linha de pobreza?

Os recursos a que os muito pobres têm acesso são mais incertos (bicos, empregos informais) e costumam flutuar mais do que a renda disponível para o restante da população. Com tanta variação de renda – o que inclui períodos, às vezes longos, em que a pessoa não recebe nada –, a solução proposta por Soares, Osório e Ferreira de Souza era simples, quase grosseira: vamos supor que eles ganham sempre zero e, assim, oferecer aos mais pobres dos pobres exatamente o valor da linha de extrema pobreza. Digamos, os 89 reais da linha administrativa do Bolsa Família. É possível que, dessa forma, algumas pessoas muito pobres em alguns meses tenham renda per capita de 130, 140 reais, em vez dos 89 exatos. Pouco importa. É melhor errar para mais, sobretudo quando o objetivo é tirar as pessoas da miséria, do que para menos, correndo o risco de falhar na tarefa.

Feitos os cálculos, os pesquisadores descobriram que, para colocar o plano em prática e tornar a miséria um fenômeno meramente residual em muito pouco tempo, era preciso dobrar os gastos com o Bolsa Família. Um custo que poderia caber no Orçamento, considerando-se que o programa vem consumindo, ao longo de sua existência, algo entre 0,4% e 0,5% do PIB. “São valores plausíveis”, escreveram no documento. “A expansão completa representaria um aporte adicional de apenas 0,45% do PIB.”

Para efeito de comparação, a desoneração da folha de salários implementada pelo governo Dilma a partir de 2011 – programa largamente criticado por buscar incentivar o gasto das empresas com força de trabalho justamente quando o desemprego se encontrava em níveis historicamente baixos –, representou, em 2015, uma renúncia fiscal da ordem de 25 bilhões de reais. Naquele mesmo ano, o Bolsa Família custou aos cofres públicos cerca de 27 bilhões.

A proposta de erradicação da pobreza extrema, que segue factível, não foi implementada. Os anos seguintes trariam enormes crises econômicas e políticas, e deixariam, nas palavras de Sergei Soares, mais um “atestado do nosso otimismo pouco realista”.

Quem chegava a Guaribas no início de fevereiro era obrigado a enfrentar uma ladeira íngreme, na entrada da cidade. Com a via enlameada, alguns veículos tinham de tentar mais de uma vez

para conseguir vencer a subida. Na quinta-feira, dia 6, um caminhão carregado de combustível que iria abastecer o único posto da localidade passou parte da manhã estacionado alguns metros antes do acive, incapaz de enfrentar o obstáculo derradeiro da estrada.

Lá em cima, Guaribas já não é a mesma. As melhorias desde 2003 são inegáveis. Grande parte dos moradores ainda sobrevive da agricultura de subsistência, em particular do plantio de feijão e milho, mas os períodos de seca assustam menos. Antes quem perdia a safra pela falta de chuvas corria o risco de passar fome, uma ameaça que se desfez depois que passaram a receber o Bolsa Família. Em uma população de menos de 5 mil pessoas, pouco mais de mil famílias participavam do programa no início do ano. Ou seja: direta ou indiretamente, o benefício alcançava quase todos os moradores.

Em grande parte das casas, as antigas paredes de barro foram substituídas por construções de alvenaria. As ruas do principal núcleo urbano estão calçadas. O comércio se diversificou um pouco. A cidade ganhou uma nova escola, o Centro de Ensino Médio de Tempo Integral Paulo Freire. E uma parte das moradias hoje conta com água encanada. De toda forma, Guaribas continua sendo um caso típico da pobreza crônica no Brasil, que se concentra nos pequenos municípios do Norte e do Nordeste do país: lugares muitas vezes de difícil acesso, apartados do mercado, dependentes da agricultura de subsistência.

No posto de gasolina local, o combustível estava custando 5,50 reais por litro. Dez centavos mais caro do que em Caracol. Cinquenta centavos a mais do que se pagava para abastecer num bairro de classe média, em São Paulo. Perguntado se o valor mais alto decorria das dificuldades de acesso a Guaribas, o frentista começou respondendo que “sim”, mas antes que pudesse completar o raciocínio um senhor que passava com uma sacola de compras na mão, vestindo camisa de mangas curtas, calça e chinelos, entrou na conversa. “Essa estrada nunca saiu, e por isso estamos af, ilhados e humilhados”, disse. “Votei no Lula, votei na Dilma, votei neles tudinho. Prometeram a estrada, e a estrada não veio.” Luís, que não quis dar o nome completo, disse que era pastor da Igreja Pentecostal Encontro com Deus. Devia ter uns 60 anos de idade.

Um rapaz mais novo, que conversava logo ao lado com um amigo, ambos encostados em suas motos, interveio. Disse que a obra não era uma promessa de Lula ou Dilma. “Quem está fazendo a estrada é o Wellington Dias.” Quem falava era Eraques Alves Folha, de 31 anos, dono de uma loja de informática do outro lado da rua. “A estrada veio?”, insistiu o pastor. “Nasci, cresci e perdi os meus dentes aqui. Guaribas era para estar uma boneca, mas continuamos a viver ilhados e humilhados”, repetiu, satisfeito com a própria frase. Alves Folha e seu amigo disseram que Luís era das poucas

pessoas em Guaribas que tinham votado em Jair Bolsonaro na última eleição. “Se não fosse o PT, Guaribas não existia”, afirmou Folha. E completou: “Aqui não é a China, não, que faz um hospital em dez dias. Aqui é o Brasil.” O amigo riu.

A poucos metros do posto de gasolina funciona o Terraço Hotel, o maior da cidade. Irineu Folha Maia, de 39 anos, dono do negócio, trabalhou em São Paulo entre 2001 e 2008. Ouvia falar que fariam uma estrada em sua cidade natal, ligando-a a Caracol e Bom Jesus, quando ainda morava na capital paulista. “Disseram que estavam demarcando o caminho”, contou. “Agora vai”, pensei.”

De volta à cidadezinha, Folha Maia abriu um restaurante e uma padaria, que funcionam ainda hoje. Mas foi só em 2013 que começou a construir os quartos para receber hóspedes, nos fundos do estabelecimento. Ele diz que se lembra da data porque uma equipe da TV Brasil, a tevê do governo, visitou Guaribas naquele ano para fazer uma reportagem sobre os dez anos do Fome Zero. Disse ter aparecido no vídeo explicando ao repórter que estava fazendo a obra “pensando mais no futuro”. Contava, explicou, com a construção “da BR”.

Maia e sua mulher, Eldiene, de 35 anos, disseram que no ano seguinte, 2014, foi montado um acampamento de operários em Caracol. Trouxeram as máquinas para começar o trabalho na estrada, mas

logo interromperam a obra. Em seguida, reiniciaram o empreendimento pela outra ponta, em Bom Jesus. Nada mudou. O assunto ressurgiu quatro anos depois. “Em 2018, voltaram a falar em começar a obra por lá, por Bom Jesus”, contou Eldiene Maia. “Na época de eleição de deputado e governador, eles prometem a estrada.”

Relatos como os de Irineu Folha Maia e de sua mulher, corriqueiros em Guaribas e Caracol, coincidem com informações sobre esse trecho da BR-235 recolhidas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e o DNIT. Tudo somado, forma-se o retrato de uma obra que, embora de dimensões modestas, parece ter conseguido reunir todo tipo de problema capaz de afligir empreendimentos públicos no país: planejamento malfeito, atrasos burocráticos, falta de recursos, descalço.

Em 2015, uma equipe de técnicos do TCU inspecionou a obra. Ao relatório que produziram, anexaram uma foto da placa fincada em Caracol que anunciava a “implantação e pavimentação da rodovia” e informava a data do início dos trabalhos: maio de 2014.

No momento em que a fiscalização foi realizada, contudo, em novembro de 2015 – apenas um ano e meio depois do início efetivo dos trabalhos –, a obra já se encontrava paralisada, “com apenas 1,39% do serviço previsto executado”, segundo o relatório. Como causas da paralisação, o

INGOLENUR GROSSON



documento apontava razões práticas (a estiagem na região, dificuldade para coletar água) e financeiras ("falta de repasses de recursos" por parte do DNIT). Consultada, a assessoria de imprensa do TCU disse que o relatório faz parte de um processo ainda em tramitação no tribunal e que o levantamento não representa "um posicionamento final" sobre o caso.

A "falta de repasses de recursos", registrada pelos técnicos do TCU, parece ter sido a causa não apenas da interrupção da obra, mas sobretudo do atraso no início dos trabalhos. Segundo o DNIT, recursos foram reservados para a obra já em 2009, no mesmo ano em que a empreiteira Sucesso venceu a licitação. Mas as verbas, de mais de 10 milhões de reais, não chegaram a ser transferidas a Teresina por "contenções de gastos do governo federal".

Em 2010, a obra ganhou um novo status: foi incluída no Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC, com o qual a então candidata Dilma Rousseff prometia dar um salto na infraestrutura nacional. De nada adiantou. "Mesmo no PAC, a obra ficou travada", disse o governador Wellington Dias. Em 2011, o governo federal voltou a separar recursos para a obra, mas de novo nenhum centavo saiu de Brasília para Teresina. Apenas em 2014 houve a primeira liberação de verbas para o trecho prometido da BR-235. Foram 4,5 milhões de reais. A construção, no entanto, ficou no papel.

Depois de 2014, seriam realizadas novas transferências em dezembro de 2016 e outubro de 2017. Somadas, alcançaram o valor de 10,4 milhões de reais, apenas uma pequena fração dos 150 milhões inicialmente previstos. No final do ano passado, o governo federal afinal transferiu um montante significativo de dinheiro para a obra: 26,6 milhões de reais.

Entre 2009 e 2014, enquanto a BR que deveria passar por Guaribas sofria com fal-

ta de verbas, os gastos federais com estradas de rodagem ainda se mantinham em patamares altos, embora já apresentassem uma reversão de tendência. Um levantamento feito pela consultoria Inter.B, do economista Claudio Frischtak, a pedido da piauí, mostra que os investimentos federais em rodovias – incluindo manutenção, construção, pavimentação e adequação de capacidade – cresceram constantemente de 2003 a 2010. No governo Lula, passaram de 2,4 bilhões de reais (em valores atuais, corrigidos pela inflação) para um recorde, até hoje inigualado, de 18,4 bilhões, registrado em 2010. Daí por diante, houve queda, mas gradual. Em 2011, foram 16 bilhões. Em 2014, 13,7 bilhões. A partir de 2015, com a economia em crise e o governo tentando conter gastos, os investimentos desabaram. Em 2016, não passaram de 7,2 bilhões de reais.

Se havia dinheiro para muitas outras obras, o que explica a falta de verbas e os atrasos nesse trecho da BR-235? Wellington Dias tem mais de uma razão para oferecer. Segundo o governador, os problemas começaram já no processo de obtenção da licença ambiental para a obra. A autorização, de toda forma, foi recebida em 2010 – apenas um ano depois, portanto, da escolha da Construtora Sucesso para tocar a empreitada. A partir de 2012, o problema passou a ser a seca, segundo Dias: um período de escassez hídrica incomum, mesmo para os padrões do semiárido, que duraria até 2017. As obras de terraplanagem exigem grande dispêndio de água, que a Sucesso se viu obrigada a buscar a mais de 100 km do local dos trabalhos. Por causa disso, ainda segundo Wellington Dias, a construtora tentou renegociar o contrato, elevando de aproximadamente 1 milhão de reais para 1,3 milhão o custo de cada quilômetro pavimentado. "O DNIT e o governo diziam que isso não era possível", afirmou Dias,

lembrando que a legislação proíbe reajustes superiores a 25% do valor licitado.

Wilson Martins, do PSB, o outro governador piauiense a ter se ocupado do convênio para a construção da BR-235, justamente entre 2011 e 2014, dá uma explicação adicional para a demora. "Na verdade, não houve prioridade por parte do governo federal para essa obra. O governo não repassou os recursos. A questão é toda essa, de prioridade, mesmo." A justificativa coincide com a razão oferecida pelo atual secretário de Transportes do estado, Gustavo Aquino: "Foi tocado muito pouco da obra lá porque não vinha recurso. O problema principal sempre foi a questão dos recursos."

Segundo o ex-governador Wilson Martins, o governo federal "passou a dar sinais, depois dos oito anos de governo Lula, de exaustão". Sob Dilma, ele diz, começou a faltar dinheiro para obras de infraestrutura. Muitos projetos que vinham do tempo de exuberância econômica perderam fôlego. "Os estados que podiam pressionar mais – Rio, São Paulo, o Sudeste – conseguiram verbas. No caso do Nordeste, também, para alguns lugares, para algumas lideranças. Os demais estados enfrentaram uma série de dificuldades. Sobre tudo essa, de representar muito pouco do ponto de vista eleitoral."

Domingas Mendes da Trindade tem 21 anos e se formou no ensino médio no colégio Paulo Freire, em Guaribas. Ela nem considerou fazer faculdade, porque seus pais, agricultores pobres, não teriam condições de mantê-la fora da cidade. Mas se lembra de gostar das aulas de religião, física e biologia. Lembra também que muitas vezes os professores faltavam "por problemas na estrada". Casou-se recentemente, com um rapaz que também terminou os estudos na Paulo Freire. Os dois "trabalham na roça" e praticamente não têm renda. Nem Bolsa Família.

Em fevereiro, já fazia seis meses que Domingas Trindade tinha feito o pedido para ser beneficiária do programa. Segundo ela, quando procurava saber a razão da demora, recebia como resposta a explicação de que seu pedido estava "em andamento". "Só dizem isso." Enquanto o complemento de renda não vem, o casal conta com a ajuda da avó do rapaz, Clautides Pereira, de 71 anos, que recebe aposentadoria de um salário mínimo.

Edinalva Epaminondas, de 25 anos, também fez o ensino médio na Paulo Freire. No fim de janeiro, deu à luz o primeiro filho, Benjamim. Contou ter demorado mais de quatro horas numa viagem de ambulância até a maternidade em São Raimundo Nonato, o principal centro da região. "Tinha chovido muito, o carro dançava na pista." Epaminondas afirmou não ter "renda nenhuma". E o marido? "Ele faz rolo, que é o que tem. vende e compra moto, carro usado. Às vezes o rolo dá alguma coisa, às vezes não." Ainda grávida, fez o pedido para ser incluída no Bolsa Família (o programa prevê um tipo de benefício básico mes-

mo para quem não tem filhos, caso a renda não ultrapasse a linha de pobreza extrema de 89 reais por pessoa). Em fevereiro, já com o filho no colo, relatou que ainda não havia recebido resposta se teria direito ou não ao benefício.

Tâmires Matias Silva Mendes, de 26 anos, planta milho e feijão com o marido. Em novembro de 2019, teve a primeira filha, Esther. Meses antes, ela havia feito o cadastro no programa. "Disseram que o cartão estava em análise. Ainda não recebi. Depois de tanto tempo, estou achando difícil sair."

A situação que aflige essas três mulheres é obra da improvisação e do descaso. Depois de ter sido um crítico do Bolsa Família, o então candidato Jair Bolsonaro prometeu, durante a campanha presidencial, que pagaria um décimo terceiro benefício para quem estivesse sendo atendido pelo programa. Ainda que qualquer aumento de renda seja benéfico aos muito pobres, é difícil entender por que esse incremento deva se concentrar num único mês. O empresário Paulo Marinho, apoiador de primeira hora de Bolsonaro e hoje um eleitor arrependido, diz que a ideia foi sua. Segundo contou em entrevista à revista *Veja*, depois de ter apresentado a proposta, o futuro ministro Paulo Guedes "fez as contas de quanto isso custaria" e concluiu "que cabia no Orçamento".

Não cabia. Uma reportagem da *Folha de S.Paulo* revelou que, já em fevereiro de 2019, mal iniciado o mandato de Bolsonaro, o Ministério da Cidadania, que cuida do Bolsa Família, pediu um adicional de 3,7 bilhões de reais para as despesas até dezembro: 2,5 bilhões seriam destinados ao pagamento da 13ª parcela e 1,2 bilhão iria para novos beneficiários do programa, que se inscreveriam no decorrer do ano – o caso de gente como Domingas Trindade, Edinalva Epaminondas e Tamires Mendes. O ministro da Economia, Paulo Guedes, e seu colega Onyx Lorenzoni, então na chefia da Casa Civil, liberaram apenas os 2,5 bilhões para cumprir a promessa eleitoral.

Ao longo de 2019, os responsáveis pelo Bolsa Família fizeram novos pedidos. Em resposta a um deles, ocorrido em julho do ano passado, a Junta de Execução Orçamentária, órgão do qual participavam Guedes e Lorenzoni, informou que a situação fiscal do país não permitia ampliação de gastos. Assim, para tentar fazer o principal programa de combate à pobreza no Brasil caber no Orçamento, o governo passou a barrar a inclusão de novos beneficiários – mesmo daqueles que preenchem todos os critérios técnicos. No fim do ano, a fila dos que pediam inclusão no Bolsa Família e já esperavam havia mais de 45 dias pelo benefício ultrapassara a marca de 1 milhão de famílias.

Apiora de vida dos mais pobres em razão de escolhas governamentais começa antes, contudo. Seu marco é o ano de 2015, que divide a última década numa primeira metade de ganhos, de um lado, e uma segunda metade de

perdas no combate à pobreza – muitas delas evitáveis, mesmo dentro dos estreitos limites orçamentários do país.

Em seu primeiro mandato (2003-06), Lula criou o Bolsa Família e ampliou velocemente a cobertura do programa, incluindo cada vez mais gente entre seus beneficiários – sem, no entanto, corrigir o valor do benefício. A partir de 2007, aconteceu o contrário: com a maior parte das famílias pobres já atendidas, a velocidade de ampliação do Bolsa Família diminuiu. Em contrapartida, o montante repassado a cada pessoa abaixo da linha de pobreza começou a crescer (tanto por meio de reajustes, quanto pela criação de novos benefícios), um movimento que ganhou intensidade nos primeiros quatro anos da gestão de Dilma.

A pedido da **plauí**, o pesquisador Pedro Ferreira de Souza, do Ipea, calculou os valores médios reais – descontada a inflação – do benefício do Bolsa Família desde a sua criação. Em valores atualizados para julho do ano passado, o benefício médio por família pulou de 154 reais, no início de 2011, para um recorde de 227 reais, em agosto de 2014.

Com a eclosão da crise econômica e os confusos esforços de ajuste fiscal no primeiro ano do segundo mandato de Dilma, as transferências do programa sofreram um baque. No final de 2014, logo após a reeleição de Dilma, cada família recebia em média 222 reais. Apenas um ano e meio depois, com a inflação na casa dos 10% e sem que o governo reajustasse o benefício, o valor caiu para 181 reais – queda de quase 20% no poder de compra. Nunca mais as transferências do programa voltariam ao patamar de 2014. No segundo semestre do ano passado, cada família beneficiária recebia cerca de 190 reais por mês em média.

A pobreza, assim, voltou a crescer. O grande trunfo do Bolsa Família – o fato de ele ser bastante bem focalizado e de chegar aos mais pobres dos pobres – se torna um problema quando seu poder de compra se reduz. Quem mais depende daquela ajuda mensal é quem mais rapidamente volta à pobreza extrema. Depois de a miséria ter atingido o seu piso histórico em 2014, com apenas 8% dos brasileiros nessa condição, ela voltou a subir, alcançando 10% da população em 2015, segundo a linha de pobreza adotada pelo economista Marcelo Neri, da FGV. Em 2016, já eram 11%. Ao final de uma década em que se alimentou a esperança de erradicar a pobreza extrema no país, tínhamos retornado aos patamares de 2011.

Durante a crise, todo mundo sofreu – mas, quanto mais pobre, piores foram as perdas. “Qual foi a perda média da renda do brasileiro de 2014 até 2018?”, perguntou Marcelo Neri, numa conversa em seu escritório na FGV, para responder em seguida: “Foi de 3%.” Logo fez outra pergunta: “Qual foi a perda dos 50% mais pobres? Foi de 17%. Qual foi a perda dos 5% mais pobres? Foi de 40%.” Ou seja, quase metade do poder de compra das pessoas extremamente pobres foi perdida.

O pior, disse Neri, é que não precisava ter sido assim. Esse era o momento de fazer uso do Bolsa Família, e não de diminuir os gastos com o combate à pobreza, que foi o que aconteceu. Em meados de 2014, o Bolsa Família consumia 3,2 bilhões de reais ao mês (em valores de julho de 2019). Quatro anos depois, em 2018, o gasto mensal caíra para 2,6 bilhões. Uma perda real de quase 20% durante a crise. “O que o Brasil fez nos últimos anos foi um ajuste fiscal em cima dos mais pobres entre os pobres”, disse Neri. “Não resolveu nada.” Segundo o economista, houve “um erro, um lapso” na condução da política de combate à pobreza no Brasil.

A rigor, a mesma lógica que havia feito os pesquisadores do Ipea suporem que era possível erradicar a pobreza extrema, em 2011, tornava possível diminuir o impacto da recessão sobre os mais pobres, depois de 2015. “Com certeza o governo poderia tanto ter aumentado o número de famílias que recebem o benefício, quanto aumentado e recuperado bem o benefício médio, gastando mais no programa”, disse Ferreira de Souza, do Ipea. “Era uma decisão estritamente orçamentária e política.” Tudo somado, Souza defende que, para não perder seu valor exatamente nos momentos mais necessários, o benefício do Bolsa Família deveria ser “a única coisa desse país que tinha que ser indexada”.

Também durante a crise, como na época da proposta de erradicação da miséria, era difícil, mas não impossível, encontrar espaço no Orçamento para garantir os efeitos do Bolsa Família como instrumento de proteção social. Neri lembra que em 2015, quando o benefício do programa ficou congelado, o salário mínimo recebeu aumento acima da inflação. “Você deu um ganho real para um negócio que indexa tudo, mas que não pega os muito pobres.”

O tratamento distinto para o salário mínimo e o Bolsa Família não é difícil de entender. O primeiro conta com o apoio de grupos articulados no Congresso, sindicatos, representantes de aposentados. Já os mais pobres não têm os mesmos mecanismos de pressão. São politicamente frágeis. “Os mais pobres não reclamam”, disse o pesquisador Rafael Osorio, pelo telefone. “Essas pessoas quase nunca se manifestam.”

O colégio Paulo Freire fica no alto da cidade, próximo à entrada de Guaribas. Atende 320 estudantes, a maioria matriculada no ensino médio, mas há também alunos do fundamental, num curso especial para jovens e adultos. Numa manhã da primeira semana de fevereiro, Eurivan Ribeiro da Silveira, de 37 anos, que trabalha na secretaria da Paulo Freire, chegou à escola com as chaves na mão. O portão que dava para a rua estava fechado com cadeado. Nenhum aluno lá dentro. A escola, deserta.

Vistos de cima, os prédios que abrigam as salas de aula formam um U. A base da vogal fica próxima à rua e ao portão de entrada. As laterais – as pernas da letra – são compridas e acompanham o declive



do quarteirão. Lá no fundo, há uma quadra poliesportiva. O conjunto foi construído sobre um terreno que, com o tempo, começou a ceder, provocando rachaduras profundas nas paredes. “Fizemos ofícios, mandamos fotos para a secretaria em Teresina”, disse Silveira. “Veio um engenheiro, que achou falhas na construção.”

A solução, porém, não chegou a tempo. No início do ano passado, num intervalo entre as aulas, o teto de uma das salas veio abaixo. O espaço ainda está lá, a céu aberto, algumas carteiras quebradas encostadas pelas paredes. “A região tem um arenito que se movimenta”, explicou o governador Wellington Dias, semanas depois, ao ser entrevistado em Teresina. “A empresa de engenharia que trabalhou a obra não levou isso em conta.”

Em abril de 2019, depois de uma avaliação sobre o colapso do telhado e da laje, a escola foi interditada. Os estudantes, que antes faziam cursos em tempo integral, na parte da manhã e da tarde, tiveram que ser acomodados no período noturno da outra escola de Guaribas, municipal. Depois de quase um ano esperando pelo conserto, Silveira não sabia dizer se as aulas recomeçariam ali antes do fim de 2020. Em Teresina, o governador Wellington Dias garantiu que estava tomando providências. “Estão chegando lá nesta semana, para fazer a obra”, afirmou, no fim de fevereiro. “Queremos que até o fim deste semestre esteja pronta.”

“A ideia de conectar aos mercados pessoas que moram em áreas remotas tem sido parte das propostas de programas de desenvolvimento desde que esse tipo de preocupação começou a existir”, disse o economista Paul Novosad, professor do Dartmouth College, nos Estados Unidos, ao explicar por que faz sentido a preocupação com melhores vias de acesso em cidades como Guaribas.

“Não há nenhuma perspectiva econômica para uma cidadezinha sem conexão com outros mercados, ou ligada ao mundo exterior por uma estrada que demora, digamos, uma hora e meia para ser percorrida num burrico. No mundo moderno, não é possível alcançar um padrão razoável de desenvolvimento baseando-se apenas em agricultura de subsistência.”

A ideia de usar estradas para integrar áreas pouco desenvolvidas ao mercado não é nova, e o relativo isolamento geográfico descreve a realidade de boa parte dos municípios mais pobres no Norte e no Nordeste do Brasil. O economista Celso Furtado, num texto de 1951, preocupado em propor soluções para o aumento da capacidade produtiva e da renda dos trabalhadores brasileiros, argumentava que “a simples abertura de uma estrada pode determinar um ponderável aumento na produtividade de uma região agrícola”. O difícil sempre foi medir, com precisão, os efeitos econômicos específicos da ligação mais eficaz de uma região rural remota ao conjunto da economia. Novosad conseguiu fazer isso.

Em um estudo recém-publicado, ele analisou um programa do governo da Índia que asfaltou vias de acesso a milhares de vilas rurais no país entre 2000 e 2015. Ao estudar o que havia mudado em muitas dessas cidades poucos anos depois da chegada das estradas, o economista e seus colegas descobriram algumas coisas surpreendentes. Em primeiro lugar, que não tinha havido maiores mudanças na produção agrícola local, pelo menos no período observado. Os pequenos agricultores mantiveram suas produções de subsistência mais ou menos do mesmo tamanho, sem maiores investimentos em fertilizantes ou maquinário. Tampouco houve incremento no número de negócios nessas cidades, ou em algum tipo de produção manufatureira.



A mudança deu-se de outra forma: muita gente tratou de encontrar ocupações mais produtivas fora das suas vilas de origem. Pequenos agricultores, assim que puderam usar a nova estrada para chegar mais rápido a cidades médias ou grandes, largaram a enxada e o arado para ir vender o seu tempo de trabalho em atividades urbanas. Houve outro efeito significativo, coerente com essa procura por trabalho nos centros mais desenvolvidos: aumentou o número de matrículas nas escolas das vilas rurais, em particular nos estabelecimentos de ensino médio.

"Quando você liga uma pequena cidade a uma estrada, muitas pessoas começam a sair da cidadezinha, a encontrar empregos melhores perto dela", disse Novosad. "Você também começa a ver as pessoas investirem mais na educação de seus filhos, a tentar garantir que eles possam conseguir um emprego melhor numa cidade grande – porque de repente os seus filhos têm acesso a esse mercado de trabalho que pode fazer uma grande diferença no futuro."

Do ponto de vista das oportunidades de trabalho com salários mais altos em cidades próximas, as descobertas do economista pareciam promissoras para Guaribas, caso a estrada realmente seja concluída. É bastante provável que, com o tempo de viagem encurtado, mais gente possa buscar empregos melhores em Bom Jesus ou em Caracol, por exemplo. No que diz respeito aos incentivos à educação dos filhos, contudo, a situação é lamentável. Pelo menos temporariamente, Guaribas não tem estrada nem colégio de ensino médio em boas condições.

É das proximidades de Bom Jesus, na BR-135, que partem os ônibus que ligam aquela região do Piauí ao "Sul" – uma categoria geográfica que inclui quase tudo de Brasília para baixo.

Quem é de Guaribas e sai para buscar trabalho em São Paulo, por exemplo, precisa antes chegar à "capital do Cerrado" piauiense – ou seja, precisa percorrer os 100 km que a separam de Bom Jesus, um trecho hoje em condições calamitosas e que se promete asfaltar, também como parte da BR-235. Há quem enfrente a rota Guaribas-Bom Jesus várias vezes na vida. Outros se mudam definitivamente para o Sul do país, mas têm família em Guaribas e voltam com alguma regularidade ao vilarejo. Para todas essas pessoas, existe a "Negão Transportes".

Adelcimar Matias Pereira, o Babá, tem 35 anos e é o proprietário da empresa, cujo capital é uma picape F-1000 resistente, ainda que já um pouco combatida. O nome da companhia vai afixado no para-brisa dianteiro do veículo. Babá costuma fazer o percurso entre Guaribas e Bom Jesus duas vezes por semana, prestando serviços de transporte de passageiros ao custo de 50 reais por cabeça (trecho semelhante, de cerca de 100 km, separa o Rio de Janeiro de Teresópolis, para o qual a passagem de ônibus custa 35 reais).

Na manhã de sexta-feira, dia 7 de fevereiro, safmos de Guaribas no encaicho de Babá. Não queríamos perdê-lo de vista numa estrada em que é fácil quebrar um carro e difícil encontrar socorro (por mais de 80 km, não há sinal nem de celular, nem de gente, nenhuma casa ou estabelecimento comercial, apenas a monotonia da Caatinga em volta). A F-1000 da Negão Transportes ia abarrotada de gente. Ao todo, levava doze passageiros. Oito pessoas se espremiavam na cabine dupla, e quatro homens mais jovens iam na caçamba, dividindo espaço com uma pilha de bagagens.

Antes da partida, ainda em Guaribas, Babá perguntou se havia lugar em nossa picape para levar Odelma Martins Maia, de 47 anos, e seu filho, Car-

los Eduardo, de 9. Maia trabalha como camareira num motel em Brasília. Estava na cidade para visitar a família, o que faz pelo menos uma vez por ano.

O sol tinha voltado a aparecer, forte, mas a primeira metade do trajeto ainda acumulava poças d'água com o diâmetro de dois ou três carros enfileirados. Como a F-1000 de Babá ia na frente, era possível ter uma ideia da altura que a água alcançava na lataria dos carros, quando afundavam. O sobe e desce constante, para dentro e para fora das crateras cheias de lama, logo se tornava tedioso.

"Essa estrada é feia demais", comentou Maia. "Já perdi a conta de quantas vezes fiz esse trecho. Posso dizer que moro aqui." Certa vez, contou, teve que pernoitar no caminho quando o carro em que viajava quebrou. Poucos dias antes, no percurso que fizera para chegar a Guaribas, a água era tanta, disse Maia, que entrava pelo assoalho da cabine da picape. "Vim com os pés molhados."

Quando afinal as poças d'água rarearam e foi possível ganhar velocidade, Maia apontou para os viajantes na caçamba da F-1000 à frente, decretando: "Aí tudinho está indo procurar emprego em São Paulo. São casados e estão deixando aqui as mulheres e os filhos." Um deles era Marivan Rosa da Silva, de 27 anos. Estava vindo de uma pequena cidade da Bahia, quase na divisa com o Piauí, e cortara o caminho por Guaribas para chegar até a estrada que sai de Bom Jesus, a BR-135. "Vou para São Paulo. Tenho três irmãos lá, dois trabalham em metalúrgica, e outro, numa padaria." Disse que vivia de plantar milho e feijão. Tinha saído de sua cidadezinha uma única vez na vida, para se tratar em Petrolina depois de um acidente de moto. Odelma Maia tinha razão pelo menos nisso: ele deixava a mulher para trás. "Minha esposa entendeu. Ainda não temos filho. Ela vai ficar na casa da mãe."

Adeilson Nunes Barreto, de 26 anos, é nascido e criado em Guaribas. Também viajava na caçamba da F-1000 de Babá. Trabalhou na roça até decidir também tentar a vida em São Paulo, onde já estavam quatro de seus irmãos. Apesar das condições precárias de transporte, estava bem-vestido, como se fosse encontrar a namorada na praça da cidade. Usava uns óculos espelhados, dourados. Não era casado.

Odelma Maia também tinha morado em São Paulo, muito tempo atrás, na primeira vez em que deixou Guaribas, na década de 1990. Fazia limpeza num restaurante em Osasco. "Fui porque me separei e precisava trabalhar. Minha mãe cuidou dos meus dois filhos, aqui."

Vencida uma pequena serra, já próximo do fim do percurso, a paisagem em volta tinha mudado. A estrada agora margeava umas chapadas imponentes, as picapes pequeninas lá embaixo. Faltava pouco para o asfalto. Maia e o filho desceram na rodoviária de Cristino Castro, município já à beira da BR-135. Dali pegariam o transporte até Brasília. A parada de ônibus era não muito mais do que uma

estrutura de tijolo e cimento que protegia do sol, com alguns cachorros sonolentos à volta, tudo um pouco árido e triste.

Dali até Bom Jesus tomariam mais meia hora de viagem. O contraste com Guaribas, Caracol ou qualquer outro lugarejo do semiárido era evidente, perceptível nas construções, na pavimentação das ruas, nos tipos de automóveis, no comércio. Lojas grandes vendiam colchões, móveis, motos, carros. Numa das pontas da cidade, havia uma enorme revendedora de maquinário agrícola, os veículos expostos na entrada: pulverizador, trator, plantadeira. Às portas do restaurante Gurgueia Grill, uma coleção de carros grandes e caros: Hilux, Frontier, Amarok. Insumos para a soja, agrobusiness. Bom Jesus fazia lembrar uma cidade do Centro-Oeste.

O período mais duro, de seca de recursos para a construção do trecho da BR-235 ligando Caracol a Guaribas, durou até 2016, quando um volume um pouco maior de verbas começou a ser liberado. O governador Wellington Dias afirma ter conseguido convencer o ex-presidente Michel Temer, que governou o país de 2016 a 2018, de que a estrada "não era um projeto só para Guaribas, mas para o Brasil".

Ainda no governo Temer foi aprovado o orçamento que permitiu a liberação, no ano passado, de mais 30 milhões de reais para a obra. Mais verbas estão previstas para 2020, aprovadas já na gestão Bolsonaro. "Temos garantidos recursos de 100 milhões", declarou o secretário de Transportes do Piauí, Gustavo Aquino. "Dá para construirmos de Caracol até Guaribas, tranquilamente, e até passar de Guaribas." Hoje, com a inflação, a obra toda está orçada em pouco mais de 200 milhões de reais.

A Construtora Sucesso, vencedora da licitação em 2009, ficou dez anos encarregada da obra. Em 2019, segundo Aquino, a empresa simplesmente "desistiu dos contratos" com o poder público local e pediu distrato de tudo. O governador Wellington Dias afirma que, no caso da BR-235, a empresa não teve que devolver o dinheiro recebido porque comprovou ter feito trabalhos de "medição" e terraplanagem. Eram mínimos, de toda forma, os registros de atividade da empreiteira, tanto em Caracol quanto em Bom Jesus, durante todo o período em que deveria ter se ocupado da estrada. Procurada pela piauí, a empresa se dispôs a responder a questões da reportagem por escrito.

Um mês depois de ter recebido as perguntas, a Sucesso enviou à revista um texto vago em que não respondia a todas as questões. Na nota, depois de fazer referência aos problemas de falta d'água e de liberação orçamentária, que dificultaram a realização da obra, a construtora diz: "A Sucesso, porém, mudou de foco durante o transcorrer dos últimos dez anos. Decidiu voltar a atuar na construção de projetos próprios e menos no setor de obras pesadas. Hoje, voltou-se para projetos imobiliários residenciais e comerciais. Razão também do pedido que

fez de não continuar com esse tipo de contrato de obra rodoviária.”

Perguntado se a Sucesso dera alguma explicação ao governo antes de eximir-se de suas responsabilidades, cancelar contratos e deixar os contribuintes a ver navios, Dias respondeu: “Não.” Mas acrescentou: “Para não dizer que não tem nenhuma explicação, ainda era um período de seca, e o governo não aceitava a proposta da construtora.” O governador se referia aos pedidos de reajuste no preço da obra, feitos anos antes, pela Sucesso, que argumentava estar fazendo um gasto com água acima do previsto. O problema é que a empresa não tinha desistido apenas daquele trecho da BR-235, onde a disputa havia acontecido, mas de várias obras em todo o Piauí. A seca não explicava tudo.

Com a desistência da Sucesso, o grupo que tinha ficado em segundo lugar na licitação de 2009 assumiu a obra. A Construtora Jurema é uma das integrantes do consórcio – além de pertencer a familiares do senador Marcelo Castro, eleito pelo MDB do Piauí. Quando perguntado sobre a grande liberação de verbas para a estrada no ano passado, já no mandato de Bolsonaro, o governador Wellington Dias afirmou que Castro havia sido fundamental no processo. “Coincidiu de a gente ter a presença do senador Marcelo Castro, que era o presidente da Comissão de Orçamento do Congresso Nacional, e é desta região. Ele é de São Raimundo Nonato. Foi um fator muito importante para que a gente garantisse o dinheiro total para, nessa primeira etapa, chegar até Guaribas.”

No fim das contas, Castro estava nas duas pontas do empreendimento. Em Brasília, ajudava a liberar verbas. No Piauí, a empresa de sua família as recebia. Procurado para falar sobre a BR-235, a assessoria de imprensa do parlamentar mandou dizer que o senador não iria “se manifestar na reportagem”. Já o governador Wellington Dias disse não ver problema no fato de a Jurema ser a responsável pelas obras. “Sim, é uma empresa ligada à família dele, mas, falando de modo sincero, o Piauí o acompanha, o conhece: é uma pessoa muito íntegra.”

No início de março, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) divulgou que o Produto Interno Bruto – a soma de tudo que foi produzido e dos serviços que foram prestados no país – havia crescido apenas 1,1% em 2019, em relação ao PIB do ano anterior. O número, frustrante, indicava uma década praticamente perdida, com um produto que a cada ano cresceu pouco, ou caiu, desde 2011. A recuperação, depois do período de recessão entre 2014 e o final de 2016, havia sido a mais lenta e a mais frágil já registrada.

Em seu escritório, no Rio de Janeiro, Marcelo Neri havia defendido que não precisava ser assim. A parcimônia de gastos com os mais pobres, no momento em que eles mais precisavam, “talvez não fizesse sentido mesmo em termos macroeconômicos”, disse o economista. “Botar

dinheiro nos mais pobres, gastar dinheiro na base: não ter feito isso talvez ajude a explicar por que a economia demorou a reagir. Gastar dinheiro com pobre, numa crise, é a melhor coisa que você pode fazer, não só em relação à pobreza.”

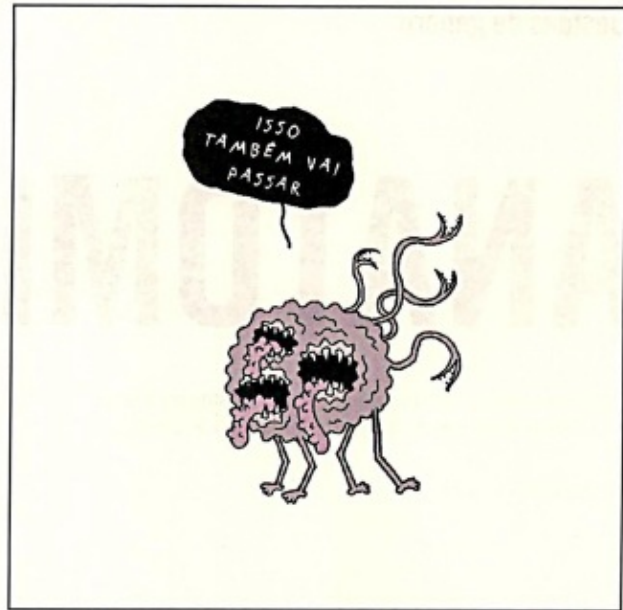
O dinheiro gasto com o Bolsa Família, lembrou o economista, alcança um quinto da população brasileira – cerca de 40 milhões de pessoas – e, portanto, tem impacto no PIB. Segundo cálculos feitos por Neri, cada real transferido pelo governo aos beneficiários do programa gera 1,78 real para a economia brasileira. O economista Naercio Menezes Filho, professor da Universidade de São Paulo e do Insper, argumenta que o efeito multiplicador do Bolsa Família é ainda maior. “Tenho um estudo que mostra que, para cada real que você gasta com o programa, o PIB per capita nos municípios aumenta em 4 reais. A família que recebe o benefício gasta o dinheiro na padaria, no comércio. O comerciante, em outro comércio, e assim por diante”, explicou.

Daí porque, em meados de março, quando ficou claro que a pandemia de coronavírus ameaçava jogar a economia brasileira numa nova recessão, diversos especialistas viessem a público advogar o uso do Bolsa Família como instrumento contra a crise. Sua utilidade era dupla: serviria como rede de proteção social e estímulo à atividade econômica.

Era preciso, antes de tudo, evitar uma “tragédia social”, defendeu Menezes Filho. “Uma parcela grande da população, no Brasil, vive de vender coisas na rua. Esse pessoal todo vai ficar sem renda.” Sua proposta era a de que o governo, por um período de seis meses, deveria mais do que dobrar a transferência para quem já estava inscrito no Bolsa Família, até o montante de 400 reais mensais, em média, por família. Além disso, Menezes Filho defendeu a extensão desse “benefício emergencial” para todas as famílias listadas no Cadastro Único – o que significaria alcançar mais de 30 milhões de pessoas, além dos 40 milhões que já recebem o Bolsa Família. Por fim, advogou o reforço das equipes que recolhem informações sociais nos municípios, com o objetivo de incluir rapidamente no Cadastro as famílias que viessem a cair na pobreza nos meses seguintes.

Medidas semelhantes foram defendidas por vários economistas. A resposta do governo durante as primeiras semanas de crise, contudo, foi lenta e confusa – arriscando repetir erros que, desde 2015, haviam contribuído para aprofundar a pobreza. No caso do Bolsa Família, por exemplo, a promessa inicial do ministro Paulo Guedes – de incluir no programa pouco mais de 1 milhão de novas famílias – parecia insuficiente. Como era esse, grosso modo, o tamanho da fila acumulada no ano passado, Marcelo Neri afirmou que a iniciativa representava apenas “uma volta a mais de 2019, em termos de números de beneficiários”.

No fim de março, a Câmara dos Deputados conseguiu aprovar, num acordo



NOSTRO MENTEIRO

com o Executivo, a concessão por três meses de um auxílio de 600 reais mensais para trabalhadores informais – com um limite de 1 200 reais por família. O governo havia proposto inicialmente um “voucher” bem menor, de 200 reais, mas acabou cedendo. Beneficiários do Bolsa Família poderiam receber o novo montante temporariamente. Uma semana antes, Naercio Menezes Filho havia dito que esperava que medidas desse tipo fossem tomadas. “Como é uma situação de crise muito forte, uma coisa inédita, acho que elas vão ter um apelo maior.”

No meio da viagem, ainda em Guaribas, houve um dia em que por alguma razão nos vimos parados, dentro do carro, diante de um povoado na periferia da cidade. Quase sem aviso, caiu uma tempestade. E então surgiu o agricultor Adão Matias Maia, de 63 anos. Da porta de sua casa ele nos acenava com força, convidando-nos a entrar. “Vi vocês lá fora, olhando”, explicou, enquanto indicava uma mesa e as cadeiras, na sala. “Será que estão caçando algum lugar para ficar, um lugar protegido?”, pensei. Quem viaja às vezes precisa de um cafezinho.”

A casa era muito simples e digna. Uma sala comprida, com pouca mobília: a mesa de seis lugares, algumas cadeiras de madeira, outras de plástico, uma televisão de tubo, um relógio na parede. Cortinas de pano separavam os quartos da sala. Ao fundo, uma cozinha, lá fora o banheiro, e um pouco mais longe a plantação de milho e feijão.

Maia já teve apenas a colheita do que cultivava como ganha-pão. Mais tarde pôde contar também com o complemento de renda do programa de combate à pobreza – “esse cartão ajudou demais” – e hoje recebe aposentadoria. “Depois que aposentei, fui lá e dei baixa” no Bolsa Família, explicou. “Nunca

gostei de pegar nada de ninguém. E, de qualquer maneira, eles iam dar fé.”

Vestia camisa, calça comprida, chinelo. O cabelo cortado rente à cabeça, óculos, um relógio eletrônico no pulso. Sentado à mesa, mexia de vez em quando na Bíblia, ora segurando-a com as duas mãos, ora folheando as páginas. Disse que frequentava a Assembleia de Deus. “É aqui do lado.” Com pouco tempo de conversa, quis explicar a sua conversão, que parecia ser recente.

“A pior lepra que tem na vida do homem é a pobreza”, declarou. “Eu ia beber, para ver se melhorava, mas piorava. Tinha vontade de dar algo para o meu filho, e não podia. Ele pedia uma roupa, não tinha para dar. Na um evento, não podia comprar uma bolacha.” Passou a beber cada vez mais. Um dia um pastor o convidou para ir ao culto. Na segunda vez, aceitou Jesus.

Depois falou da estrada. Sonhava com ela. “Vai ajudar quem planta. Hoje, se quiser vender algum milho ou feijão na feira, tem que fretar um carro, levar até Caracol. Com a estrada, vão vir buscar aqui na porta. Onde tem estrada tem movimento.” Mas o que Maia queria mesmo não era comercializar milho ou feijão: era ter uma barraca na estrada. “Quero vender alimentação, pamonha, coisas assim.” Contou que já tinha falado disso – dos seus sonhos para quando a BR-235 chegasse – a outros repórteres. Tinham vindo entrevistá-lo no ano anterior, por causa da ameaça do fim do Programa Mais Médicos. Ele disse que gostava dos contistas cubanos, claro, mas quis contar também da barraquinha de pamonha.

“Você tem que sonhar”, aconselhou, já na varanda, pouco antes de nos despedirmos. “Não é tarde. É 70, 80 anos, mas tem que sonhar.” E, depois de um breve momento em silêncio, perguntou: “Você acha que a estrada sai? Qual a sua opinião?”