



Procurador caça trens, estradas e terrenos sumidos

17/01/2007

Texto originalmente publicado na edição de janeiro da [revista Piauí](#).

O gabinete do procurador Luiz Cláudio Pereira Leivas é amplo e desarrumado como o Brasil. Há quadros no chão e sacos de plástico enganchados nas maçanetas dos armários de aço, que atravessam a sala em fila dupla. Comprados aos montes nos sebos do Rio de Janeiro, os livros aguardam vagas nas estantes. Em caixas, cilindros, cadernos, maços e folhas avulsas, papéis ocupam todos os móveis, sem deixar uma quina para o copo descartável, quando a servente traz o café. Em 70 metros quadrados, falta lugar para outra cadeira em frente à sua escrivaninha. Mas é lá fora, na desordem geral da República, que as coisas se perdem. Dentro do gabinete, a bagunça é o método usado pelo procurador Leivas para encontrá-las.

Foi assim que ele achou, no município de Campanha, no sul de Minas Gerais, uma fazenda com 4 milhões de metros quadrados e 200 mil araucárias registradas na escritura. Foi terra comprada pelo governo, no começo do século passado. Leivas farejou-a num cartório do interior, como já fez com 122 quilômetros quadrados de propriedades federais na serra de Bocaina, ou com uma estrada-de-ferro, enterrada entre os estados do Rio de Janeiro e São Paulo, como todos os seus 93 quilômetros de extensão. Tudo isso pertenceu à Rede Ferroviária Federal. A estatal morreu em 1999, depois de quase uma década de agonia, internada no Programa Nacional de Desestatização. Deixou seu patrimônio para a União. Eram 33 mil quilômetros de trilhos, em 18 estados, e um “imobilizado líquido” com “211 mil itens”. Um item, no caso, pode pesar dezenas de toneladas, ou medir centenas de hectares, se for locomotiva, prédio ou reserva florestal. Por alto, no balanço de 2005, seis anos depois da liquidação, o espólio valia R\$ 19 bilhões.

Mas, na Rede Ferroviária Federal, os bilhões de reais variam como as bitolas. O engenheiro ferroviário Marcelo Costa, que ainda contesta a privatização, orçou a herança da empresa em R\$ 25 bilhões, com o dólar “a 1 por 1”. Leivas desconfia que ela sequer estava falida, e, em seu estágio terminal, tinha R\$ 6 bilhões a receber por serviços fiados, quase todos encomendados pelo próprio governo. Só a Companhia Vale do Rio Doce lhe deve R\$ 807 milhões, do tempo em que eram ambas estatais e uma mão lavava a outra. Embalsamada em rolos contábeis, a Rede sobrevive como empresa fantasma, arrastando 500 funcionários e uma despesa mensal de R\$ 4,3 milhões. Há sete anos, não mexe um vagão.

O último inventário mais ou menos completo dos bens da Rede foi feito em 1976. Ele resumiu tudo que o Brasil juntava, em matéria de trens, desde 1854. Foi naquele ano que o apito da primeira maria-fumaça começou a soprar nos ouvidos do governo imperial pedidos de terra para assentar dormentes e mata para queimar nas locomotivas a vapor, além de prédios, pátios, depósitos, oficinas e reservatórios de água. Inaugurada “sem licitação, com subvenções e garantias de lucro”, como diz Leivas, a história dos trens bateu na estatização em 1957. A Rede tinha então um dos maiores lastros imobiliários do Brasil. Era dona de terra suficiente “para

fazer vários países ricos”, segundo o procurador.

O problema é saber aonde foi parar esse latifúndio, disperso por todo o território nacional. Com a partilha feita nos anos 90, pelo BNDES, a Rede se fracionou em sete malhas regionais. Hoje, elas mal se interligam, são operadas por concessionárias que encostaram os serviços deficitários e, com eles, linhas, equipamentos e instalações. A opção preferencial pelo transporte privado de cargas aposentou os trens de passageiros. Mais de 4 mil quilômetros de ferrovias viraram sucata no meio do caminho. São Paulo perdeu 1.300 quilômetros eletrificados. Em Minas Gerais, não se sabe que fim levaram 140 quilômetros de trilhos da Cataguases-Sabará. Não restou no chão sequer um parafuso. Em 17 estados, 434 leitos ferroviários foram tomados por ocupações informais. E elas nem sempre são favelas, como Leivas constatou na estrada de Mangaratiba e Angra dos Reis. Há ali, na Costa Verde do Rio, uma ferrovia toda à beira-mar. Seu traçado agora corta os jardins do clube Meéditerranée.

O nome da ferrovia é EF-479. Suas obras encalharam em 1915, faltando pouco mais do que botar os trilhos nos dormentes. Ela não existe de fato. Mas consta do “Plano Viário Nacional, lei número 5.917, de 1973”, que o achador-regional da República cita de cor, olhando o teto, como se a informação estivesse gravada no único espaço disponível em sua sala. Ele a percorreu a pé, fotografando pontes, bueiros, cortes de barranco e bocas de túnel.

Não é fácil imaginar Luiz Cláudio Pereira Leivas em campo, explorando uma ferrovia inacabada. Ele parece um peixe no aquário-gabinete, com o paletó no cabide e as canetas desbeijando o bolso da camisa, no melhor figurino do burocrata sedentário.

Surpreendentemente, Leivas informa que é dado a “abrir picada, ver as coisas com os próprios olhos”. Sua cartilha de investigação foi Kim, o romance de Rudyard Kipling: “Observar rápido e bem”. Foi assim que constatou que a EF-479 seria “uma das linhas férreas mais bonitas do mundo”, se não estivesse atravancada por hotéis, clubes, marinas, loteamentos de luxo e bairros pobres. Ela foi incorporada ao arruamento interno dos condomínios. Por isso, o hotel Portugal, em Angra, tem um túnel de trem. Não faz muito tempo que a Rede vendeu, por R\$ 170 mil, seis quilômetros de seu leito à prefeitura de Mangaratiba, logo repassados às incorporadoras a preços de mercado. Nem por isso a estrada deixou de ser terra pública, que a posse prolongada não pode regularizar por usucapião. “Lei 6.428, barra 77”, ele recita de cór.

Leivas fala depressa, levantando uma desnorteante poeira de informações. Se o assunto passa pela serra da Mantiqueira, ele esmiúça o caminho do botânico Auguste de Saint-Hilaire, quando atravessou a montanha, em 1822: “Saint-Hilaire vem de Aiuruoca por Baependi, dorme em Pouso Alto, depois numa fazenda chamada Córrego Fundo e daí pega Santa do Capivari, Itanhandu, Passa Quatro e Cruzeiro”. Discutindo questões fundiárias no Vale do Paraíba, exuma o imigrante que, 70 anos atrás, comprou a fazenda Três Corações para fundar a colônia filandesa de Penedo: Toivo Uuskllio. “U.u.s.k.a.l.l.i.o”, soletra. “Em três minutos, o Leivas consegue falar cinco horas”, avisa o advogado Paulo Bessa.

Há seis anos, os liquidantes da Rede têm nos calcanhares esse funcionário que não cansa nem esquece. O achador Leivas admite que se move em seu labirinto de processos “como uma

aranha na teia". Sente "vibrarem os fios", cada vez que, lá na ponta, uma presa se mexe. Foi assim que disparou 597 expedientes contra os liquidantes da Rede. Barrou leilões na última hora, como o de um horto de 937 hectares em Tubarão, no litoral de Santa Catarina. Tirou da boca do maçarico vagões de aço prontos para ir à venda como ferro-velho. Levou o ministro Adílson Motta, do Tribunal de Contas da União, a se declarar convencido das "irregularidades verificadas nas alienações de bens" pela empresa, e lastimar o "total descontrole" sobre seu patrimônio.

"Leivas é uma das maiores autoridades do Brasil em patrimônio público", atesta o ministro Motta. Nem por isso Leivas sai da toca. Só se desencava na internet uma reportagem em que Leivas aparece, entre documentos oficiais. Um deles registra que, em 2001, junto com o procurador-regional Ricardo Santos Portugal, ele tirou da goteira 28 mil urnas eletrônicas, largadas pelo TRE do Rio de Janeiro num galpão da Avenida Brasil, junto à favela Boa Esperança. E nas atas do Ministério Público Federal consta o arquivamento de um recurso contra o procurador, denunciado por "interferência indevida" numa pendenga entre a Marinha e "uma comunidade remanescente de quilombos" da Marambaia.

O ponto da discórdia da pendenga é a ponta da restinga da Marambaia, na baía de Sepetiba, lugar onde o comendador Joaquim José de Souza Breves desembarcava seus escravos, no litoral fluminense. Não dá para imaginar lugar pior para ocultar quilombos, nas barbas do maior proprietário e importador de mão-de-obra africana no Brasil do século XIX. Mas os moradores da base naval se declaram descendentes desses fugitivos. Souza Breves, que ainda estocava 6 mil escravos em suas senzalas às vésperas da Abolição, teria doado as terras "de boca", oralmente, a seus antepassados, antes de morrer. A versão contraria os registros de que a ilha foi vendida em 1891, com o resto da fazenda, por Maria Isabel de Moraes Breves, à Companhia Produtora de Melhoramentos, que a repassou em 1897 ao Banco da República do Brasil, de porteiras fechadas.

Leivas meteu as mãos naquele vespeiro em 2003, quando o Incra anunciou a titulação das 89 famílias, legitimadas por laudos antropológicos da Fundação Cultural Palmares, que define "quilombola" em termos latos ao extremo. O resultado é que o achador foi acusado de "genocídio" pelos advogados da causa quilombola. Ele tem o dom da impopularidade. Em 2006, só conseguiu almoçar duas vezes com seus colegas. Leivas só vai a solenidades quando tem "coisas a dizer". Em 2005, por exemplo, num Encontro do Ministério Público Federal, disse que "o governo precisa tomar conta do que é seu".

Não se ouve falar de Leivas, apesar das brigas que ele compra, porque a procuradoria é zona mais obscura do Ministério Público, cuja cara pública é a dos promotores recém-concursados, que se encarregam de investigar, abrir processos, multar e negociar acordos de ajustamentos de conduta. Aos procuradores como Leivas, cabe esperar que os processos subam às suas mãos. "As coisas aqui acontecem em outra dimensão do tempo", Leivas comenta. Ele se entusiasmou, em 2006, ao receber notícias frescas de uma ação civil pública que entrou há quinze anos, na 11ª Vara Federal.

Era o processo que deu origem ao parque do penhasco Dois Irmãos, no Leblon. O processo partiu de uma denúncia do Ibama contra a prefeitura do Rio de Janeiro, que autorizava o

avanço da construtora Carvalho Hosken morro acima. Leivas transformou-o num verdadeiro esboço de reforma urbanística, puxando o fio patrimonial desde a fundação da cidade, quando a Zona Sul era um mesmo engenho do Humaitá à Gávea, passando pelas praias de Ipanema e do Leblon, e englobando também o Corcovado, a lagoa Rodrigo de Freitas e o Jardim Botânico. A propriedade passou à Coroa em 1808, com a vinda da família real portuguesa, que a retalhou em 153 chácaras, fazendo a ressalva de que determinado trecho, onde estão a Rocinha e o Corcovado, seria mantido “inalienável, para a proteção dos mananciais”. É dessa cláusula que vêm todas as encostas ainda verdes ao redor da lagoa. Os pareceres de Leivas esbanjam em dissertações históricas o que costumam economizar em firulas jurídicas. Ele é sociólogo. Só resolveu estudar Direito quando achou que precisava de amortecedores legais nas inevitáveis colisões com o mercado imobiliário. “No fundo, é só contar uma história bem contada, que o juiz entende”, ele argumenta.

O que estava em causa nos Dois Irmãos era a chácara 89, ligada à praia pela fortaleza do Vidigal, seguindo uma estrada “mais que centenária” em 1939, quando a Companhia de Terrenos Leblon loteou os terrenos. Logo, o caminho não podia ser barrado por muros particulares. A incorporadora cedeu na ocasião à prefeitura não só “os trechos necessários aos armamentos”, como “uma área medindo 127.997 metros quadrados, designada no projeto sob a denominação de mata nativa”. Leivas foi ver a tal reserva. Encontrou-a debaixo de construções, nascentes secas, divisas de lotes cruzando cursos d’água, barrancos, edifícios e quadras de tênis. Pediu a anulação de todos os títulos de propriedade que legalizavam a pilhagem, recomendando o seqüestro de seis terrenos, a serem tombados e devolvidos à vegetação original, pelo replantio de mudas nativas. Reivindicou, para uso público, os 24 mil metros quadrados de mata remanescente. A ação rela na Justiça. Mas da liminar saiu um parque. Graças a Leivas, ele lá está desde o dia 31 de dezembro de 1991.

“Posso contar uma história como essa sobre qualquer lugar do Rio de Janeiro”, ele diz. Na Baixada Fluminense, por exemplo, a União está agora mesmo perdendo os 19 milhões de metros quadrados — ou “seis Copacabanas, com 1.900 quarteirões” — do que outrora foi a Cidade dos Meninos. É um terreno emprestado pela Legião Brasileira de Assistência, a LBA, a uma antiga fábrica de inseticidas do Ministério da Saúde. Quando os laboratórios do Instituto de Malariologia foram embora, esqueceram-se de levar toneladas de lixo tóxico, a base de hexaclorociclohexano, um veneno poderoso e renitente. O entulho contaminado convivia com 400 internos do Abrigo Cristo Redentor.

Trinta anos depois, com o local invadido por favelas, o hexaclorociclohexano aflorou nas feiras de Duque de Caxias. Virara matéria-prima de pesticidas feitos em casa. A essa altura, os invasores da Cidade dos Meninos carregavam altos teores de organoclorados no organismo, que lhes provocavam distúrbios neurológicos e endocrinológicos. O Ministério Público gastou o resto da década forçando o governo a despoluir o terreno, a desintoxicar a população e a tirar os 1.300 moradores dali. Mas eles não arredaram o pé. Leivas esperava transformar os 19 milhões de metros quadrados num aterro sanitário, ou numa área de reflorestamento. Não conseguiu: a favelização segue firme e forte. “Você tenta, luta, chama, e não consegue nem discutir as alternativas”, ele reclama. “Rico ou pobre, no Brasil todo mundo é favorável à



privatização de recursos públicos.”

Sucesso, Leivas só experimentou uma vez. Foi em Guaratiba, a última trincheira de praias selvagens no Rio de Janeiro. É seu modelo do que daria para fazer, “se o governo brasileiro se interessasse pelo que é dele”. Quem se interessou por aqueles 25 quilômetros quadrados de rios e manguezais da Zona Oeste, foi o Estado Maior do Exército, para instalar um centro de pesquisas em eletrônica, energia nuclear, equipamento bélico e até produção de alimentos. Pela primeira e última vez em 40 anos de serviço público, Leivas se sentiu fazendo em Guaratiba o que o governo queria que ele fizesse, e não o que as imunidades do cargo lhe permitem fazer. Ele sequer estava no Ministério Público. Era funcionário do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária. No Incra, Leivas já lidava com regularizações fundiárias. E viu-se emprestado à comissão que iria desfazer em Guaratiba mal-entendidos inaugurados no século XVII, com o desembarque dos piratas de Jean François Leclerc nos sertões da Marambaia.

O francês morreu na cadeia, mas deitou raízes em Guaratiba. A restinga de Guaratiba foi doada ao morador Manoel Velloso Espinha, por serviços prestados na briga com Leclerc. Em 1710, já exigia uma ordem régia, proibindo a ocupação dos terrenos de marinha na região. Em 1816, foi preciso tombar suas áreas, “tomadas por posseiros”. E em 1974, quando o último governo do Estado da Guanabara criou na restinga a Reserva Biológica e Arqueológica, havia mais donos de terras em Guaratiba do que terra propriamente dita. “Fizemos um mapa das pretensões”, resume o achador. “Descobrimos que elas se sobrepunham uma às outras como sempre acontece no Trópico de Capricórnio, e demonstramos que as terras eram totalmente públicas.”

Públicas, mas tão infestadas de grileiros, que Leivas precisou conferir em lápide de cemitério nomes e datas que assombravam os testamentos fictícios. A varredura exigiu 366 processos, não deixou “1 metro quadrado” de terra pousado em documentos falsos. Nem o sítio do paisagista Burle Marx, aninhado nos 800 mil metros quadrados da matriz de Santo Antônio da Bica. Igreja, diz Leivas, “é bem fora do comércio”. Por isso, derrotado no Supremo Tribunal Federal, Burle Marx doou a casa e seu horto prodigioso à Fundação Pró-Memória, do Ministério da Cultura, confirmando para Leivas que, mesmo em livro de cartório, “Deus escreve certo por linhas tortas”.

Nem por isso a reserva ficou segura. Em 1975, fundiram-se o estado da Guanabara e o Rio de Janeiro, e a prefeitura carioca foi confiada (sem eleição) ao engenheiro Marcos Tamoio. Ele vinha de um banco imobiliário e apadrinhava em Guaratiba os planos de um novo bairro, com ilhas artificiais, ancoradouros na porta das casas e canais navegáveis nos córregos rasos que serpenteiam pelo manguezal. Passando mais de trinta anos, o projeto ainda parece futurístico. Contra argumentos tão persuasivos, a resistência só contava com tocas de caranguejos, árvores atarracadas, rios lodosos, ninhos de aves aquáticas e incubadoras de fauna marinha. A natureza recebeu na última hora reforços do Exército, que requisitou o terreno em 1977. Três anos depois, a reserva passou ao Centro Tecnológico do Exército. “Não fosse o Cetex, a restinga não existiria mais”, afirma Leivas.

Defender Guaratiba é uma batalha sem fim. O processo 0768-048.971-80, escolhido ao acaso, é um exemplo. Ele trata da queda de braço do Cetex com um vizinho, a Sociedade Anônima Granja Agrícola Pastoril, que pede 453 mil metros quadrados nos limites da reserva. A empresa, enquanto esperava o aforamento, aterrou o terreno de maneira “assustadora”. Foi multada pelo Ibama, mas não saiu do páreo. Dezesete anos depois, o Exército argumentava que “a benesse poderá futuramente criar dificuldades para a conservação da área”. E aproveitava para reiterar que o Cetex é um “projeto amplo, em execução progressiva, ambicioso nos seus objetivos futuros de se tornar, na região, ponderável vetor de desenvolvimento científico econômico e social”.

Não parece. Nos últimos anos, entre cortes orçamentários e conveniências políticas, ele encolheu. Tiraram-lhe o Instituto de Pesquisas Especiais, filho fardado do programa nuclear brasileiro. O Instituto Militar de Engenharia, que ia para lá, continuou na Praia Vermelha. Gorou a parceria com a Embrapa para turbinar alimentos por irradiação. Para piorar, há dois anos, veio de Brasília uma ordem de despejo. O governo decidira transferir o Cetex para São Paulo, a pretexto de concentrar num endereço só os programas oficiais de pesquisa. O aviso coincidiu com a notícia de que a cidade do Rio de Janeiro avançava para Guaratiba pelo túnel da Grota Funda, furando a barreira física que a congelou como subúrbio rural. Assim como veio, o ultimato passou. Mas, no ano passado, o Ministério das Cidades prometeu dar títulos de propriedade definitiva a 800 famílias de baixa renda que sitiam a reserva. Será “o primeiro assentamento urbano em área do Exército a ser regularizado”, trombeteia a propaganda oficial.

Vigiada, Guaratiba parou no tempo. Nas franjas da reserva, a população diminui à medida que a cidade cresce. Eram 1994 pessoas há vinte anos. Há dez, 1938. Sempre que sai um morador, derruba-se a casa em que ele morava. Demorou 15 anos a ação para desalojar o Clube dos Marambaias, uma grilagem de fins recreativos que se apossara de uma ilha com 8 mil metros quadrados em pleno manguezal. Em vez de demolir o clube, o Cetex decidiu transformá-lo num campus avançado para botânicos e biólogos. “Queremos que haja pesquisa científica aqui dentro, e que ela nos oriente sobre o manejo da reserva”, justifica o general Aléssio Ribeiro Souto. Ele é filho de um pequeno agricultor. Criou-se no cabo da enxada, até o pai lhe oferecer a alternativa de ir para a escola nos confins do Pantanal mato-grossense. E contraiu uma dívida perpétua com o ensino público, que pretende abater através de convênios com universidades, para franquear ainda mais o acesso à reserva. Desde 1983, os alunos de ictiologia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro vasculham os manguezais do Cetex. “É uma área muito bonita”, atesta o professor Leonardo Neves, co-autor de artigo sobre a reprodução do *Atherinella brasiliensis*, o peixe-rei, que começa com um agradecimento ao “capitão Rimão”.

A vitória contra a urbanização de Guaratiba não saiu barata para Leivas. “Contrariamos muita gente boa”, ele reconhece. Daí para a frente, sua carreira andou para trás. O Incra dispensou-o pouco depois, como “desnecessário ao serviço”. Cedido ao educandário de cegos na Praia Vermelha, tentou desalojar a favela da rua Xavier Sigaud, que rói o instituto pelos fundos. Ganhava cinco salários mínimos por mês. Acabou transferido para o Serviço de Documentação da Marinha, onde escreveu, com Levy Scarda, a História da Intendência, 1500-1800. O primeiro volume, vendido a R\$ 5, encalhou. O segundo não foi ao prelo.

Ele fez então concurso para o Ministério Público. Tornou-se procurador aos 38 anos, com as prerrogativas de vitaliciedade, inamovibilidade e irredutibilidade que lhe permitem tocar a carreira na contra-mão. Ganha R\$ 20 mil por mês, brutos. Rebarbou nesses 22 anos nada menos de 12 promoções, porque elas implicariam mudar-se para Brasília, e Leivas não se afasta dos pais, que moram com ele em Copacabana. Anos atrás, comprou-lhes um terreno em Passa Quatro, porque desde menino passava as férias na estância hidromineral com a família. A cidade dista 260 quilômetros do Rio de Janeiro. É tão fora de mão que, situada em Minas Gerais, fica mais longe de Belo Horizonte que de São Paulo. Como Leivas não tem carro nem dirige, ele e os pais costumavam ir para lá de táxi. Ele atribui seu desvelo pelos trens às lembranças de Passa Quatro, onde o imperador Pedro II inaugurou a ferrovia, em 1884.

Aos 60 anos, Leivas tem cabeça quase branca. Mas o cabelo continua longo e rebelde. Cinco anos atrás, reencontrou Magali, uma colega de colégio. Então juntos, morando separados. Aos sábados, Leivas cuida de um terreiro de umbanda em Niterói, o Cantinho de São Miguel dos Pretos Velhos, onde os pais o levaram pela primeira vez aos 18 anos. O centro lhe ensinou “a lidar com o sofrimento das pessoas”. E, como não poderia deixar de ser, enfronhou-o na leitura de tudo o que encontrava sobre religiões comparadas. Tem livros sobre umbanda em vários idiomas. Mas seu traço mais ostensivo de vaidade é o desvelo com que cultiva o anonimato. Fotografia? “Só depois que eu me aposentar.”

De perto, um colega desiludido com a Procuradoria o define como “um grande vinho que azedou”. De longe, inspira elogios rasgados em gente que nunca o viu, como o professor de Turismo Fábio Barbosa, sócio-fundador de uma das muitas ONGS que se dedicam a preservar a “memória ferroviária”. O grupo tem 40 sócios. Vive de contribuições, R\$ 90 por ano, em desembolsos semestrais. A maioria está atrasada ou inadimplente. Mas a associação restaurou a estações de Sabaúna e César de Souza, que estavam em ruínas, e pôs para rodar uma maria-fumaça em 2003, doada por um tataraneto do Barão de Mauá. Leivas virou herói da turma porque foi ele quem impediu a venda de duas automotrizes de aço inox, da década de 30, que marcaram época nas viagens noturnas entre o Rio de São Paulo. Ele as achou a caminho do desmonte, prestes a serem vendidas na bacia das almas como ferro-velho. De quebra, Leivas pôs a Polícia Federal no encalço do biscateiro e levantou o destino de pelo menos 80 automotrizes. Duas foram confiadas a Fábio Barbosa.

Deserdados pelo governo e pelas concessionárias, os trens revivem por conta e risco de amadores. Eles mal se conhecem uns aos outros. Mas formam uma confraria na qual Leivas é uma espécie de máximo denominador comum. Pergunte-se o que pensa do promotor o mineiro Alex Rossi da Silva, que edita em Colatina, no Espírito Santo, a revista Trens Ferroviárias. Aos 31 anos, ele escreve, fotografa, desenha, compõe, leva à gráfica e despacha pelo correio as edições mensais. A revista vive dos 80 leitores que comprem os exemplares em lojas de ferromodelismo. E dos onze assinantes que conseguiu, depois que Leivas telefonou do Rio para ser o primeiro. “É um cara incrível”, comenta Alex da Silva. “De vez em quando, liga para dar sugestões e nunca nos vimos.”

Quem o viu foi outro mineiro de 31 anos, Paulo Henrique Nascimento, que largou o salário de auxiliar de escritório numa banca de advocacia em Belo Horizonte para cuidar do expresso Pai da Aviação, em Juiz de Fora. Confiando “numa certa intimidade com assuntos jurídicos”, ele preside a Amigos do Trem, uma organização sem fins lucrativos que coordena duas universidades federais — a de Juiz de Fora e a de Viçosa — num projeto para restabelecer a linha que serviu a região por 74 anos. São 125 quilômetros, de Matias Barbosa a Barbacena, em seis municípios. Só os estudos de viabilidade técnica custaram R\$ 83 mil. Nascimento conta, acima de tudo, com Leivas. “Ele impediu mais de uma vez, na minha frente, em audiência pública, que os equipamentos da Rede fossem leiloados como sucata”, conta. “Procurar trem é como procurar agulha em palheiro, e só Leivas sabe onde estão.”

O achador-geral da República gosta de caminhar pelo Centro do Rio de Janeiro. Tem predileção por andar no Cais do Porto no trecho onde a Fundação Cultural da Marinha parece estar pousada na água, sobre os arcos de um molhe com 280 metros, construído no século XIX. São as antigas Docas do Lloyd, que por pouco não foram abaixo, quando a companhia estatal de navegação naufragou, na década de 90, com navios arrestados ao redor do mundo. Era para estar ali um aterro, com um edifício de vinte andares. Leivas implodiu o projeto. Por essas e outras, caminhar a esmo pela cidade lhe dá “pequenas satisfações”.

Fonte: https://conjur.jumps.com.br/2007-jan-17/procurador_caca_trens_estradas_terrenos_sumidos/