

Quem invadiu as praias do Rio de Janeiro?

Categories : [Marcos Sá Corrêa](#)

O Rio de Janeiro está descobrindo, mais uma vez, que seu litoral foi privatizado. De Mangaratiba a Angra dos Reis, 90 quilômetros da Costa Verde e seus paraísos naturais foram parar atrás de porteiros, que barram o acesso às enseadas. Os condomínios de veraneio, os hotéis e os clubes resolveram tornar particulares as suas praias. E estamos conversados.

Domingo passado, a repórter Taís Mendes contou 17 barreiras na região. Muitas vezes elas avançam até a areia e travancam a passagem com guaritas nas encostas.

Ao pé da letra, trata-se de uma violação à Lei de Crimes Ambientais. Mas, como disse na reportagem o secretário de Turismo de Angra dos Reis, Paulo Roberto de Araújo, "num país como o nosso, em que o poder público não oferece segurança, está mais do que certo fechar a praia".

BÊ-Á-BÁ Ignorado

Ele falava do alto de sua experiência. É dono de um cantinho à beira-mar, num condomínio chamado Fazenda Garatucaya. E, por isso, mais do que por ser secretário de Turismo, sabe que "estamos em um país em que as pessoas não têm educação". Elas "invadem as casas de veraneio de outras pessoas para tomar banho de piscina" e ignoram o "bê-á-bá das regras de convivência". O secretário foi até gentil. As pessoas, aqui, invadem e ignoram muito mais do que isso. Se ele se dispuser a olhar o problema mais de perto, nos cartórios, verá que a maioria das propriedades imobiliárias na Costa Verde ocupa, indevidamente, o leito de uma ferrovia.

Em outras palavras, são terras públicas. É a Estrada de Ferro (EF) 479, que está sumindo do mapa, mas ainda consta do Plano Viário Nacional "pela Lei nº 5.917, de 1973", como recorda o procurador regional da República Luiz Claudio Pereira Leivas. Logo, insuscetível de transferência da propriedade por usucapião, conforme a "Lei nº 6.428, de 1977".

Anos atrás, Leivas levantou, a pé, o traçado da EF-479, costeando hotéis e jardins indevassáveis. Isso, em si, nem é mais notícia no Brasil. Com o desmonte da rede ferroviária nacional, quase 500 antigas estradas de ferro, em pelo menos 17 Estados, foram ocupadas por construções clandestinas. Sem a "menor educação", como diria o secretário Araújo, avançou-se sobre seu espólio imobiliário, acumulado em mais de um século de história do trem no Brasil. Eram terras espalhadas ao longo de 33 mil quilômetros de trilhos.

O que a ferrovia inacabada de Mangaratiba tem de singular é o alto teor de grã-finagem instalado em suas margens, por causa da paisagem que ela reservara aos passageiros de seus vagões, mas nunca chegou a lhes oferecer. Suas obras pararam em 1915, faltando poucos retoques de acabamento, como assentar os trilhos nos dormentes. Quando refez seu percurso, fotografando

cada curva do caminho com a sofreguidão de um turista, Leivas identificou pontes, bueiros e bocas de túnel integrados à arquitetura de lazer, em lugares como o Club Méditerranée.

Mau hábito

De quebra, ele constatou que a EF-479, correndo a meia encosta, entre a Serra do Mar e o Oceano Atlântico, seria "uma das linhas férreas mais bonitas do mundo", se não estivesse atravancada por um povo que, como alegou o secretário Araújo, tem o vício de invadir até o que deveria ser seu, mas não lhe pertence, porque alguém pegou primeiro. Mas corre na Justiça, em ritmo de maria-fumaça, um processo para reaver o patrimônio roubado da EF-479. Se um dia o processo chegar lá, o secretário Araújo pode ter a certeza de que a educação do povo vai junto.