

METRÔ DE GOIÂNIA:

UMA IDÉIA NASCIDA NA UCG

SUMÁRIO

- 1 – Objetivo da Pesquisa e Equipe Executora
- 2 – A Gênese da Idéia do Metrô
- 3 – A Idéia do Metrô: IPES, ECOS e CPE
- 4 – A Evolução da Idéia do Metrô
- 5 – Uma Experiência ou Teste, e a Proposta do Metrô
- 6 – Notas Complementares
- 7 – Referências Bibliográficas

1 – Objetivo da Pesquisa e Equipe Executora

A construção do metrô de Goiânia foi programada pelo poder executivo do Estado de Goiás para ter início em abril ou maio de 2003. A proposta de execução do metrô foi ressuscitada pelo governador Marconi Perillo; será, todavia, várias vezes mais cara, demorada e dificultosa do que teria sido quando das propostas mencionadas nesta *Pesquisa Rápida*. É que o traçado pela Av. Goiás e Av. 85 e as condições de custos são inteiramente novas e as dificuldades de engenharia do atual projeto são muito mais difíceis. Ainda assim o transporte metroviário, se implantado, constituirá um marco indiscutível na modernização dos transportes coletivos da Região Metropolitana de Goiânia.

Esta *Pesquisa Rápida* foi elaborada nos meses de janeiro e fevereiro de 2003.

O objetivo da *PR – 45* é resgatar a participação da UCG na gênese e no desenvolvimento da idéia do metrô de Goiânia. As informações constantes nesta pesquisa foram obtidas mediante consulta a documentos e notas do autor, e estudos dos extintos IPES (fundação estadual Instituto de Pesquisa Econômica e Social, órgão homônimo de outro existente na UCG) e INDUR (fundação estadual Instituto de Desenvolvimento Urbano e Regional). A idéia do metrô de Goiânia adveio do antigo IPES, do ECO da UCG, passou pela ECOS e pelo atual CPE – Centro de Pesquisas Econômicas, do ECO - Departamento de Economia, da UCG - Universidade Católica de Goiás.

O autor desta *Pesquisa Rápida* é o Prof. Délio Moreira de Araújo, Ph. D. em Economia, docente da UCG desde 1962, pesquisador e especialista em Economia dos Transportes; ex-estagiário em metrô, em ferrovias urbanas e em grandes ferrovias dos Estados Unidos. Além de lecionar no ECO - Departamento de Economia, da UCG, foi pesquisador do IPES / UCG e da ECOS, como se verá no corpo da pesquisa; é pesquisador do CPE, Centro de Pesquisas Econômicas, do ECO. Participou da implantação e das pesquisas do SIT-Sistema Integrado de Transporte, da Região de Goiânia, no governo Irapuan Costa Júnior, e do PDTU – Plano Diretor do Transporte Urbano, 1984, até à conclusão em 1988. Representa a UCG nos estudos e planos da AGR até o presente. Participaram como auxiliares a estagiária do CPE Jaqueline C. Campos, estudante de Economia da UCG; Anna Paula Bailão Marques, concluinte do curso de Economia, da UCG, que conheceu o metrô de Paris por ocasião de estágio na França, e Joana Maria Moreira Sena, secretária do CPE. Sugeriu a execução da pesquisa o Prof. De. Luiz Antônio Estevam, coordenador do CPE.

A exposição da gênese da idéia do metrô para Goiânia é complementada por algumas notas explicativas e por referências bibliográficas relativas ao projeto original do metrô, de cujos estudo, pesquisa e redação participaram o autor, professores e ex-alunos da UCG.

2 – A Gênese da Idéia do Metrô

A primeira proposta concreta para a introdução do transporte metroviário na Região Metropolitana de Goiânia surgiu em decorrência dos estudos que foram desenvolvidos pela equipe do PDTU, Plano Diretor do Transporte Urbano, iniciado em 1984. O órgão estadual que desenvolveu o PDTU foi o INDUR, Fundação Instituto de Desenvolvimento Urbano e Regional, que era jurisdicionado à Secretaria do Planejamento, Seplan. O INDUR foi criado no governo Irapuan Costa Júnior, coincidentemente com o IPES, Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas e Sociais. Na década de 1980 o IPES foi extinto, sendo o corpo técnico e o patrimônio incorporados ao INDUR.

Muitos dos técnicos do IPES e do INDUR eram ou professores ou ex-alunos da UCG. Mencionem-se, por exemplo, os arquitetos Hideo Watanabe (já falecido, docente da Faculdade de Arquitetura da UCG) e Hélio Fausto Carrijo (também do ARQ, onde leciona até o presente); os técnicos Délio Moreira de Araújo, Ph. D. (do ECO da UCG, primeiro superintendente do IPES/Go), Terezinha Suriani (economista ex-aluna do ECO, UCG), Dorcilo Rabelo (economista formado pelo ECO da UCG, e também engenheiro, com vasta experiência em transporte urbano e interurbano), além de outros nomes que serão nomeados no decorrer deste texto.

Em dezembro de 1962 colou grau no ECO / UCG o economista Floriano de Menezes, funcionário da Rede Ferroviária Federal S. A.. Em 1964 Floriano foi convidado para o magistério no curso de Administração do ECO, curso recém-criado pelo Prof. Délio Moreira. O contato com o ex-aluno Floriano já no início de 1963 permitiu que o Prof. Délio tomasse conhecimento das linhas férreas em Goiânia e em Goiás, e pudesse analisar sua situação e sua potencialidade para uma eventual introdução do transporte urbano por trens metroviários. Por

várias vezes o Prof. Délio visitou as instalações da RFF, percorreu a ferrovia desde a extinta estação de Campinas até Senador Canedo e, a pé, partes do trecho sem trilhos que de Campinas chegava até à Vila Pai Eterno em Trindade.

O interesse pelo estudo do potencial e do impacto econômico e social das ferrovias urbanas nasceu na década de 1940. Aluno do Colégio Loyola, dos padres jesuítas, em Belo Horizonte, MG, o estudante secundarista Délio teve como colegas vários filhos de engenheiros ferroviários das então E.F. Central do Brasil e Rede Mineira de Viação. Os nomes completos fugiram a memória do autor; estão ainda presentes, todavia, as lembranças do Dr. Canavezzi, da EFCB; Dr. Andrade, idem; Dr. Waldemar Baeta Neves, da RMV. Grata é a recordação do Vicente Ribeiro, apelidado Frajola, maquinista da EFCB, que “ensinou” Délio a dirigir e operar marias-fumaças (as locomotivas a vapor dominavam, então, a tração de trens) e o apresentava a engenheiros, maquinistas, foguistas, operadores e controladores do tráfego ferroviário. Desse modo e com tantos “patrocinadores”, podia o ginásiano do Colégio Loyola percorrer os trechos de subúrbios da capital mineira para Raposos e Sabará (EFCB), Betim e Bernardo Monteiro (RMV), assim entrando em contato com os problemas desses rudimentares metrôs de superfície. Pôde, ainda, ter “aulas à distância” sobre os benefícios e os problemas de outros “metrôs” de superfície de muito maior tráfego: as linhas da EFCB na então capital federal; ainda na região da cidade do Rio de Janeiro, as antigas Linha Auxiliar, Linha do Rio Douro e o trecho Barão de Mauá a Guapimirim (EFCB), todas em bitola métrica, e os trechos cariocas de Barão de Mauá a Caxias a Inhomirim, então da inglesa Leopoldina Railway.

Durante a estadia de 8 anos no Colégio Anchieta e na então Faculdade de Filosofia Nossa Senhora Medianeira, ambos em Nova Friburgo, RJ, e durante o curso superior na PUC do Rio de Janeiro, ou seja de 1948 até o final de 1955, não cessaram os contatos freqüentes e constantes com engenheiros, técnicos, maquinistas e operadores de todas essas e aquelas estradas de ferro. Em 1956 e 1957, Délio lecionou matemática no Colégio Loyola, em Belo Horizonte; em 1958, no colégio dos jesuítas em Juiz de Fora, MG, do qual foi diretor. Em 1959 foi para São Leopoldo, RS, lecionando Economia na então Faculdade de Ciências Econômicas, atualmente incorporada à Unisinos. Em 1962 foi convidado para o magistério na então Faculdade de Ciências Econômicas da UG, Universidade de Goiás, depois UCG. Em julho de 1964, devido a acordo oral da UG com o Boston College, e agraciado com bolsa da OEA, Organização dos Estados Americanos, foi para a pós-graduação nos Estados Unidos. Até junho de 1965 completou estudos em Cleveland. Daí matriculou-se na Loyola University, em New Orleans, onde obteve o grau de mestre em Administração. Matriculou-se para o doutorado em Economia, no Boston College. Voltou para a então denominada UG no final de 1967. A defesa da tese teve lugar na UCG, em maio de 1970, com registro no MEC pela UFG, como permitia a legislação federal da época. Talvez seja, portanto, o único doutor pela UCG. Permaneceu o autor em Goiânia e na UCG desde então.

De 1950 até o presente tem sido mantido o mesmo ou mais intenso contato com operadoras de trens urbanos e metrôs, no Brasil e nos Estados Unidos. Assim foram visitados, pesquisados e conhecidos o metrô elevado do centro de Chicago, as ferrovias que operavam trens urbanos e suburbanos na sua imensa e populosa região metropolitana; idem, nas adensadas e complexas regiões metropolitanas de Cleveland, New York Philadelphia e Jersey City. Na anterior estadia no Rio Grande do Sul, efetuou viagens de estudo e análise na extinta linha para Sapucaia, São

Leopoldo, Novo Hamburgo, Campo Bom, Sapiranga, Parobé, Taquara, Igrejinha, Sander, Gramado e Canela, e no trecho de São Leopoldo a Montenegro, seções que à época eram operadas com carros motores e trens normais. Em artigo publicado no extinto diário porto-alegrense *Correio do Povo*, propôs que tais trechos fossem transformados em metrô de superfície até Sander. No entanto, a linha foi erradicada por deficitária e não por escassez de tráfego de passageiros reais e potenciais, na década de 1960. Todavia, duas décadas após, reconhecia-se o deslize inserido na erradicação intempestiva do trecho, tanto que lá vai sendo construído no mesmo itinerário o *Trensurb*, metrô de superfície que já chega a São Leopoldo e abastece a Unisinos com grande carga de estudantes. Essa série de fatos demonstra que o metrô de superfície da *Trensurb* está *chegando atrasado* e que a erradicação constituiu um erro tático cujos custos adicionais atualmente se medem em alguns milhões de reais por quilômetro e em prazo longuíssimo de implantação.

Em 1969, o IPES, Instituto de Pesquisa Econômica e Social, da então UG, em parceria com o IEL, Instituto Euvaldo Lodi e com a FIEG, através do apoio advindo do ex-aluno do ECO Hélio Naves, ofereceu o curso de *Gerência Econômica de Transportes Ferroviários* a cinco turmas de dirigentes regionais, engenheiros e funcionários da VFCO, Viação Férrea Centro-Oeste, que operava as linhas ferroviárias de Goiás e várias outras em Minas Gerais. Para 3 turmas as aulas tiveram lugar de 7 a 31 de maio de 1969; para 2 turmas, de 11 a 26 de setembro do mesmo ano. Devido a esse contato e ao convívio daí decorrente, foi possível estabelecer amplo campo de colaboração, informal todavia, com o pessoal da VFCO. Assim se chegou a novas idéias e novas conclusões a respeito da oportunidade próxima de um metrô de superfície em Goiânia, aproveitando o leito ferroviário terraplanado e pronto para os trilhos de Campinas até Trindade, e o trecho em operação de Campinas a Senador Canedo.

Os cursos de *Gerência Econômica de Transportes Ferroviários* propiciaram o contato com o então acatado engenheiro da VFCO e professor na escola de engenharia da UFG, Dr. Quintiliano Blumenschein. A missa de sétimo dia de seu falecimento teve lugar na Igreja de São José, Praça do Cruzeiro, Goiânia, no dia 3 de agosto de 1993.

Quintiliano Blumenschein mencionou, por ocasião de uma das turmas de *Gerência Econômica de Transportes Ferroviários*, suas idéias relativas à oportunidade e à facilidade de construção de um metrô de superfície na capital de Goiás. Por interessantes e fundamentadas elas constituíram, 15 anos depois do curso, período em que não se interromperam os contatos sobre o assunto, o ponto inicial para a proposta que seria posteriormente apresentada ao governador Henrique Santillo. Por exemplo, o engenheiro Blumenschein julgava ainda que uma linha complementar ao longo do Córrego Botafogo, cortando Goiânia de norte a sul, constituiria importante complemento para o trecho tronco Trindade – Senador Canedo. Dessa linha, sairia outra, circular, pelo Córrego Areião, seguindo pela à época erma região dos Setores Marista, Bueno e Jardim América, e que terminaria no do tronco Trindade-Senador Canedo, junto ao Córrego Cascavel. Esses trechos fariam do idealizado metrô um sistema que interligaria quase dois terços das linhas de ônibus da época, diminuindo grandemente os tempos de viagem e

protegendo o centro da cidade contra futuros excessos de tráfego automotivo e de movimentação de passageiros urbanos, dentro dos preceitos de uma economia urbana dinâmica e tecnicamente planejada. Essas idéias de Blumenschein constituíram a linha mestra das propostas inicial e final que seriam apresentadas ao candidato a governador Henrique Santillo e ao chefe do Grupo Executivo do Metrô, Júlio César Costa.

Com a criação do SITU – Sistema Integrado de Transporte Urbano, no governo Irapuan Costa Júnior, em cujos projeto e pesquisas o autor exerceu grande atividade, ficou evidenciado que a atratividade dos ônibus do Eixo Anhangüera ficaria muito incrementada e se tornaria ainda mais fortalecida caso se introduzisse, dentro de médio prazo, o serviço metroviário desde o Dergo a Senador Canedo, e possivelmente do Dergo até Trindade. E que as idéias do engenheiro Quintiliano Blumenschein poderiam ser aproveitadas em futuro talvez não distante.

A idéia do metrô de Goiânia somente se amadureceu com o PDTU, Plano Diretor do Transporte Urbano, iniciado em 1984, gerenciado pelo INDUR, Instituto de Desenvolvimento Urbano e Regional, fundação jurisdicionada à SEPLAN-GO, e financiado pelo Banco Mundial.

A proposta do metrô de superfície foi pessoalmente feita ao então candidato ao governo do Estado, o falecido Dr. Henrique Santillo. Certa noite, cuja data foge à memória do autor desta *Pesquisa Rápida*, em uma casa na Rua 83, Setor Sul, situada nas proximidades do Biscoito Caseiro, reuniram-se, com o candidato o coordenador de sua campanha Júlio César Costa e o professor Délio Moreira. A reunião havia sido combinada entre o falecido docente da UCG, Hideo Watanabe, e o sr. Júlio César Costa. O candidato Henrique Santillo abraçou a idéia e o metrô de superfície se tornou um dos carros-chefes de sua campanha eleitoral. Uma vez empossado, foi constituído o Grupo Executivo do Metrô.

A equipe do PDTU, à qual pertencia o engenheiro civil José Carlos Xavier, muito conhecido pelo cognome Grafite, era formada por técnicos de reconhecida capacitação profissional. Em janeiro de 2003 Grafite foi convidado pelo Ministro das Cidades, Olívio Dutra, para dirigir a Secretaria Nacional de Trânsito e Transportes, órgão responsável pela definição de políticas e soluções para a circulação e para o transporte coletivo urbano para o País. Assim, Grafite leva consigo para Brasília a experiência de pelo menos 19 anos na área dos transportes urbanos, em especial dos sistemas integrados de ônibus urbanos. Desde os tempos do PDTU ocupou cargos relevantes de chefia na antiga Transurb (posteriormente transformada na atual Metrobus), foi superintendente municipal de trânsito em Goiânia na administração Darci Accorsi, e ainda diretor geral do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos do Distrito Federal. Foi assessor técnico do Setransp, o sindicato das empresas de ônibus que operam o SIT de Goiânia. Após, geriu o GETRANS, órgão gestor da política operacional do sistema de transporte coletivo da capital de Goiás, do qual foi o primeiro diretor.

Há, ainda, outros por quês do presente artigo: o jornalista Armando Acioli subscreveu 2 artigos em O Popular (ACIOLI, 2002; ACIOLI, 2003) e o também jornalista Euler Belém, do Jornal Opção (BELÉM, 2003), entrevistando Sandes Júnior escreveu que “o metrô de superfície vai sair. No orçamento de 2003 há 25 milhões de reais assegurados para o metrô. O metrô vai custar 380 milhões de dólares. Ele vai de perto do Buriti Shopping, em Aparecida de

Goiânia, até o Carrefour Norte. A obra terá o apoio do governo federal. Sobretudo, Lula não prejudicará uma obra que será construída numa cidade que é administrada por um petista. A obra deve começar em abril ou maio de 2003. A obra é do governo estadual.”

A idéia do metrô de Goiânia, portanto, não é nova. Teve origens na década de 1960. E, por ocasião da implantação do SITU, Sistema Integrado de Transporte Urbano, no governo de Irapuan Costa Júnior, 1975 a 1979, o grupo executivo do SITU já havia vislumbrado a oportunidade e as condições de estudar a idéia devido ao fato de já existir um leito ferroviário aproveitável a baixo custo comparado, exatamente no eixo então de mais significativo crescimento metropolitano, o eixo ferroviário leste-oeste paralelo à Avenida Anhangüera. Com o PDTU de 1984-1986, a idéia se consolidou concluindo-se que era mesmo urgente e indispensável.

Para se obterem informações sobre o trecho de Campinas a Trindade, em 1986 o Prof. Délio procurou o Dr. Janusz Gerulewicz em sua residência. O Dr. Janusz, conforme a ex-reitora da UFG Maria do Rosário Cassimiro (CASSIMIRO, 2002), ainda reside na mesma casa, à Rua T-3, no Setor Bueno, perto do Clube Oásis., e hoje tem 87 anos. Formado em Engenharia de Minas em Cracóvia, veio para Goiás em 1948 atraído por singular propaganda do governo goiano: naquela época, Goiânia contava somente com 5 engenheiros! Janusz comandou os levantamentos topográfico e aerofotogramétrico do trecho ferroviário de Campinas até à Serra da Jibóia (no município de Paraúna) passando por Trindade. Custeou o trabalho o DERGO; efetuou o empreiteira do Rio de Janeiro. Esta faliu e, no DERGO, não ficou arquivada cópia. A terraplanagem até Trindade, segundo Janusz, talvez haja sido paga pelo extinto DNEF, Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Esta segunda parte desta pesquisa explana rapidamente como antigos contatos fundamentaram o embasamento da idéia de que o leito ferroviário então existente oferecia potencial suficiente para um metrô de superfície eficiente, barato, fácil e rápido de ser construído.

3 – A Idéia do Metrô: IPES, ECOS e CPE

O IPES, Instituto de Pesquisas Econômicas e Sociais, foi criado aos 9 de novembro de 1960, por resolução do Conselho Universitário, para funcionar junto à então FCE, Faculdade de Ciências Econômicas da UCG. Em 1973 o IPES foi retirado da FCE e passou para a VA. Pouco a pouco reduziu-se o nível de atividade do IPES, sendo que em agosto de 1979, através da Portaria n. 216/79-R, teve suspensa sua existência (CHAER et alii, 1983, p. 135).

Enquanto sob jurisdição da FCE, o IPES apresentou vasta folha de cursos e pesquisas, como as já mencionadas turmas de *Gerência de Transportes Ferroviários*. Esses e outros inúmeros contatos proporcionaram inestimáveis oportunidades para se aprofundar o assunto

da eficiência das ferrovias urbanas no transporte de passageiros. O Prof. Délio adicionou à abordagem e aos estudos desse assunto a experiência adquirida quando dos estudos nos Estados Unidos e no Canadá, e persistiu em pesquisas em outras capitais brasileiras, como ainda se verá.

A ECOS, Equipe de Estudos Econômicos e Sociais, foi informalmente constituída dentro do ACE, Departamento de Administração, Contabilidade e Economia, que substituiu o antigo ECO. Constituíram-na professores e alunos interessados em prosseguir na área da investigação econômica de interesse para Goiás e Goiânia. Data de 1973 a sua primeira atividade. Em 1979, devido à divisão do ACE em três departamentos, Administração - ADM, Contabilidade - CON e Economia - ECO, o CPE – Centro de Pesquisas Econômicas substituiu a informal ECOS. O IPES e a ECOS produziram estudos e artigos inúmeros para periódicos tais como *Revista Ferroviária*, revista *Estrada de Ferro*, jornais locais e mesmo de outros estados.

Visitas de pesquisa em transporte urbano foram realizadas. Vejam-se algumas somente.

Em Cleveland, metrópole do estado de Ohio, Estados Unidos, de agosto de 1964 a junho de 1965, foi visitado e pesquisado o sistema do serviço metropolitano passageiros urbanos por trilhos e por ônibus, atividade que se estendeu até às cidades de Lorain, Youngstown, Ravena e Akron (então a capital mundial da indústria de produtos de borracha). Em julho e início de agosto de 1965, na megarregião de Chicago, foram estudados, com apoio em informações e orientação de pesquisadores e professores do Transportation Department, da Northwestern University, localizada em Evanston - cidade situada ao norte de Chicago e componente de sua região metropolitana - os serviços urbanos de passageiros por metrô (em especial a linha elevada do centro de Chicago) e por ferrovias para as cidades formadoras do entorno de Chicago. Em setembro de 1967 foram estudados o metrô de New York e os serviços ferroviários equivalentes das macrorregiões urbanas de Jersey City (fronteira a New York) e de Philadelphia (inclusive Camden).

De 22 de novembro de 1967 a 6 de dezembro de 1968, já de novo integrando o corpo docente da Faculdade de Ciências Econômicas da então UG e o corpo pesquisador do IPES, foi percorrida e pesquisada pelo Prof. Délio a Viação Férrea Centro-Oeste. Por disposição de seu Superintendente, acompanhou o pesquisador o fiscal Sebastião Luciano¹, que foi de notável valia para abrir caminhos e vias para a pesquisa. Foi visitada a malha da VFCO de Belo Horizonte a Angra dos Reis; foram pesquisadas sua administração central, as eficientes e enormes oficinas de Divinópolis, o alargamento da bitolinha de 0,76 m para 1 m entre Divinópolis e Lavras, MG, as condições mercadológicas do serviço de cargas, o esforço de marketing da ferrovia, o potencial do porto de Angra dos Reis para exportações e importações de Goiás. Especial atenção foi prestada aos serviços passageiros de subúrbios – serviços que se aproximavam de um metrô de superfície - de Belo Horizonte a Betim e de Lavras a Ribeirão Vermelho, suas demandas, a economicidade, os problemas e causas de suas decadentes perspectivas futuras. Também o desempenho das automotrizes Budd, que haviam circulado entre Cruzeiro, Varginha e Lavras foi objeto de estudo.

A mesma atividade quanto a serviços de subúrbios da Central do Brasil foi efetuada logo

após, havendo sido verificadas as causas da fuga de usuários em decorrência de falhas gritantes na qualidade dos serviços.

De 22 a 27 de julho de 1968 foi visitada e pesquisada a Estrada de Ferro Vitória a Minas². A ferrovia era e ainda é de propriedade da Cia. Vale do Rio Doce. Iniciando por Vitória, o autor visitou a linha até Nova Era, MG, e o longo trecho então sendo construído daí até Fábrica. Técnicos e engenheiros foram entrevistados; as oficinas e instalações, inclusive o estaleiro de soldagem de trilhos em Governador Valadares foram visitadas e foram obtidas informações magníficas e positivas sobre a competitividade e a economicidade da bitola métrica em serviços de carga pesada, qual era a característica primeira da E.F.V.M., e sobre sua capacidade de prestar serviços suburbanos e metroviários eficientes e de baixo custo de implantação.

De 17 a 23 de dezembro de 1968 foi visitada e pesquisada a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro³. Atualmente as linhas e instalações da Mogiana e da VFCO integram a FCA, Ferrovia Centro-Atlântica, a estrada de ferro que atualmente serve Goiás. De modo especial foi pesquisada a potencialidade da bitola métrica para serviços de passageiros de velocidade, uma vez que a Mogiana operava automotrices⁴ americanas Budd, cuja velocidade, nos trechos então já retificados, chegava a 90 km/h e, em certa ocasião, atingiu 110 km/h. Significativo foi o fato de que, quando alguma automotriz estava na oficina, uma locomotiva diesel elétrica comum, rebocando carros de passageiros também comuns, cumpriam facilmente e com todo o conforto e estabilidade o horário das automotrices. Mais ainda: quando a locomotiva substituta era uma Lew, de fabricação da Alemanha Oriental, e que não se caracterizava por boa estabilidade em velocidades elevadas, os horários das automotrices eram similarmente observados. Engenheiros e técnicos da Mogiana confirmaram as velocidades e a capacidade competitiva da bitola métrica em serviços metroviários, e recomendaram que o pesquisador entrasse em contato com as então Ferrovias Nacionais Japonesas para a obtenção de dados para confirmar que a bitola de 1,067 m, e portanto “métrica”. Esta bitola é empregada no Japão em todo seu sistema ferroviário com exceção das linhas dos trens bala; era e é a mais trafegada e a de maior número diário de passageiros em todo mundo em certas linhas de metrô de Tóquio⁵. Essa sugestão foi seguida e, através do Ministério das Relações Exteriores, obtiveram-se extensos dados e relevantes informações.

Para serviços urbanos de passageiros de intensidade até média, segundo a opinião do Dr. Inácio Maurício de Figueiredo¹, diretor adjunto da Mogiana, trens formados por carros automotores similares às automotrices Budd, porém adaptados com portas laterais e outras modificações pertinentes e específicas para serviços urbanos, poderiam oferecer bom e satisfatório desempenho até que a densidade do tráfego de passageiros atingisse o nível que justificasse a eletrificação, sempre cara e complexa. Igualmente assim pensava o Dr. Gabriel Tôrres de Oliveira¹, chefe do Departamento de Transportes. Essa idéia referente a trens formados por automotrices modificadas para serviços suburbanos e metroviários de até média intensidade foi aproveitada quando implementação da proposta original do metrô de Goiânia⁶. Na proposta inicial para Goiânia foi sugerido o emprego de carros motores diesel hidráulicos, tais como eram os Budd⁷, cujo desempenho e potencial já haviam sido objeto de estudo quando da viagem de pesquisa pela VFCO e pela Mogiana.

Nos serviços de cargas, os comboios da Mogiana competiam em capacidade com várias das melhores ferrovias europeias. Dessa visita à E.F. Mogiana se concluiu que a estrada de ferro, em Goiânia, poderia ser competitiva mesmo mantendo a bitola métrica. Esse fato garantiria elevado e competitivo nível de economicidade, eficiência e capacidade para serviços urbanos.

No dia 10 de dezembro de 1968 teve lugar mais outra visita exploratória - ou visita de pesquisa - à E.F. Santos a Jundiaí, com o Dr. Eduardo Antônio de Camargo Fidelis^{1, 8}. A E.F.S.J. prestava intensos, e atualmente os presta mais densos ainda, serviços de subúrbios de São Paulo a Santo André, São Bernardo, São Caetano, Mauá e Paranapiacaba, para o lado sul da mega-região paulistana; para o lado norte, até Franco da Rocha, Campo Limpo, Várzea e Jundiaí. A bitola métrica, segundo o Dr. Fidelis, oferecia muito boas perspectivas de eficiência em transportes urbanos, a julgar pelo desempenho de algumas das linhas urbanas de Tóquio, das quais algumas apresentavam densidade superior a qualquer linha brasileira de trens urbanos e superavam igualmente qualquer linha de metrô da Europa e dos Estados Unidos.

Em 11 de dezembro, portanto no dia seguinte, teve início a visita de pesquisa à E.F. Sorocabana, outra estrada de ferro que prestava intenso serviço de subúrbios na capital bandeirante. O Dr. Romualdo Januário de Azevedo^{1, 9}, Diretor de Operações da E.F.S., admitia, com base em dados vindos do Japão, que a bitola métrica poderia operar bem a até 140 km/h em trens de passageiros, poderia suportar muito bem vagões cargueiros de elevada capacidade, e outrossim oferecia desempenho competitivo em intensos serviços urbanos de passageiros e mesmo em metrôs.

O Dr. Romualdo explicou como eram a estrutura e o desempenho do luxuoso trem rápido de passageiros Ouro Branco, que havia circulado de São Paulo a Bauru e à baixada santista. Era trem automotriz de muito boa capacidade de velocidade. Segundo ele, com adaptações trens automotores diesel poderiam oferecer alternativa viável e mais barata em situações de serviços urbanos e metroviários específicos¹⁰.

No dia 15 de dezembro foi efetuada uma viagem de estudo de ida e volta até Sorocaba (situada a 105 quilômetros de S. Paulo) viajando pelos trens automotores elétricos SP-5 e SP-6. Esses comboios, lotadíssimos, e os freqüentes cruzamentos com outros trens de subúrbios até Mairinque (situada a 70 km de S. Paulo) demonstraram a capacidade da bitola métrica em oferecer desempenho competitivo em serviços urbanos e suburbanos intensos, e mesmo em serviços metroviários.

Em 27 de julho de 1970 teve início outra visita de pesquisa à Mogiana, visita que se estendeu até o dia 31. Mais uma vez foram percorridos em trens de passageiros os trechos da linha tronco que já haviam sido retificados e foram checados os desempenhos de trens de passageiros e das automotrizes diesel hidráulicas de alta velocidade. Por ser uma ferrovia de bitola métrica, concluiu-se que esta poderia constituir a bitola de serviços urbanos, suburbanos, metroviários e de longa distância intensos e de elevado desempenho. O autor agradece os dados e as informações então obtidas com o Dr. Edison Torino¹, do Departamento de Engenharia Civil da Mogiana.

Este ultra abreviado histórico, e que chega somente até 1970, demonstra que era persistente

o interesse em se pesquisar a potencialidade da ferrovia para serviços urbanos mesmo que um dia se tornassem intensos no perímetro da região metropolitana de Goiânia, então em estágio bem claro de formação. Por motivo de brevidade, omitem-se mais “detalhes históricos”, passando-se diretamente à introdução e à inauguração, em 1979, do Sistema Integrado de Transporte Urbano, SITU.

O SITU foi implantado no governo Irapuan Costa Júnior, 1975-1979. Nos estudos aprofundadamente trabalharam duas fundações estaduais: o INDUR, Instituto de Desenvolvimento Urbano e Regional, e o IPES, Instituto de Pesquisa Econômica e Social, cujo organizador e primeiro superintendente foi o autor. Ambas fundações eram jurisdicionadas à SEPLAN, Secretaria do Planejamento do Estado de Goiás, cujo titular era o Dr. Humberto Ludovico de Almeida Filho.

O IPES se incumbiu das pesquisas de tráfego, de origem e destino dos passageiros urbanos, do potencial de uma artéria diametral operada por ônibus em faixa exclusiva - artéria que constituiu, desde 1979, o Eixo Anhangüera. As equipes técnicas do INDUR, do IPES e da equipe incumbida da execução do projeto e da constituição da Transurb - a empresa estadual que operaria o eixo e administraria o SITU - se pautavam por elevada qualificação para a execução do plano de transporte coletivo público integrado da região da capital de Goiás. A Transurb foi, bem posteriormente, substituída pela Metrobus, ou seja a empresa estatal constituída para sucedê-la, e que atualmente opera o Eixo. Atribuições da antiga Transurb foram repassadas ou para a AGR - Agência Goiana de Regulação, cuja atribuição principal é a fixação das tarifas públicas e, conseqüentemente, também das tarifas do atual SIT, bem como das tarifas de energia elétricas e outras - ou para o GETRANS, o Grupo Executivo que regulamenta as linhas e as operações das empresas de ônibus e do transporte alternativo. O autor tem sido e ainda é o representante da UCG nesses órgãos de regulamentação. À Câmara Deliberativa do Transporte Urbano Metropolitano competem a organização, a estruturação, a integração e a fiscalização do transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia, qualquer que seja o modal; no presente, são dois os modais, o modal ônibus e o modal microônibus. Caso seja construído o metrô, este ficará subordinado aos órgãos mencionados observadas as atribuições de cada um.

Técnicos e nomes que se tornaram ícones no período do PDTU e da implantação e consolidação do SITU: Eng. Antônio Alberto Basílio, Coordenador Técnico do PDTU; Arq. Hideo Watanabe, Coordenador Administrativo, professor na UCG, já falecido; Econ. Carlos Alberto Prudente, titular da Equipe Administrativa, ex-aluno da UCG; titular da Equipe Técnica era o Eng. José Carlos Xavier (muito conhecido por Grafite e até recentemente titular do GETRANS, convidado em janeiro de 2003 pelo poder executivo federal para ocupar, em Brasília, importante função na área dos transportes públicos).

A Equipe Técnica do PDTU era formada ainda pelo Prof. Délio Moreira de Araújo, da UCG e especialista em Economia dos Transportes; pelo economista pela UCG e também engenheiro Dorcilo Rabelo, técnico da TRANSURB; Econ. Fernando Regis dos Reis, do GEIPOT; Arq. Hélio Fausto Carrijo, ex-aluno e professor da UCG até o presente; Eng. João Rodrigues Lotti,

do GEIPOT; Eng^a. Maria de Jesus Morais Barbosa, do IPLAN; Econ. Yêda Ayres da Silva Neiva, ex-aluna da UCG. Esses técnicos participaram de discussões relativas à idéia do metrô.

4 – UMA EXPERIÊNCIA OU TESTE E A PROPOSTA DO METRÔ

Já se expôs que a proposta do metrô foi feita ao candidato ao governo do Estado de Goiás, Henrique Santillo, em reunião quase particular, e que a idéia foi introduzida em seu plano de governo. Na realidade, a proposta do metrô se transformou em um dos carros chefes de sua campanha eleitoral.

Naquela noite foi sugerida a primeira linha metroviária, Trindade-Goiânia-Senador Canedo, pelo leito da via férrea. Este estava aberto ao tráfego de Senador Canedo à estação de Campinas, esta situada 3 quilômetros além da estação e do enorme pátio central situados na Praça do Trabalhador; da estação de Campinas a Trindade, o leito estava terraplanado, bastando uma limpeza geral, a recuperação e o acerto da terraplanagem em certos percursos, lançando-se em seguida os trilhos e construindo-se as necessárias estações.

Para se avaliar com aproximação mercadológica o provável desempenho da ferrovia em Goiânia caso fosse aproveitada para serviços metroviários, nos idos de fevereiro de 1985 foi efetuada uma experiência interessante e altamente significativa, da qual o Prof. Hélio Carrijo, consultado pelo autor em 29 de janeiro de 2003, ainda se recorda: certo dia no mês de fevereiro de 1985, acompanhado por Hideo Watanabe, técnico do INDUR, que também compunha a equipe do PDTU, o autor dirigiu-se à estação ferroviária central, na Praça do Trabalhador. Conversou com o chefe da estação, obtendo permissão informal (era totalmente proibida a presença de qualquer estranho nas locomotivas) para viajar, com o acompanhante, a bordo da locomotiva diesel-elétrica prestes a partir com um cargueiro para a estação de Campinas. A distância da estação central à de Campinas era de quase 3 quilômetros. O autor instruiu o maquinista : “Sem ultrapassar o limite de segurança porém indo à velocidade máxima permitida e acelerando o mais rápido possível após cada parada, pare por meio minuto no viaduto sobre a Avenida Oeste, pare o mesmo tempo no viaduto situado na metade do caminho entre a Avenida Oeste e depois acelere, e finalmente pare também por meio minuto na passagem inferior sob a Bernardo Sayão, e depois vá para Campinas”. O maquinista observou perfeitamente o que lhe havia sido solicitado: o trem de carga chegou em Campinas e aí parou quando faltavam alguns segundos para se completarem 5 minutos de viagem! Se a linha fosse de melhor qualidade, se não houvesse paradas intermediárias e se o “trem” fosse elétrico, o mesmo percurso seria coberto em somente 3 minutos! Ora, no corrente mês de janeiro de 2003 se tal desempenho fosse observado pelos ônibus da Metrobus no Eixo Anhangüera, para se ir da Praça do Bandeirante até às proximidades da Rua Jaraguá os ônibus deveriam levar um pouco menos de 5 minutos mesmo parando em todos os pontos da Avenida Anhangüera, tempo inconcebível até para taxis, automóveis e motos! Talvez taxis aéreos pudessem competir com o metrô de superfície nesse trecho!

Essa experiência permitiu extrapolar horários para as linhas e serviços da proposta inicial do metrô para Goiânia. Por sugestão de Júlio César Costa, além da linha Trindade-Goiânia-Senador Canedo, foram agregadas à proposta do metrô mais duas linhas: uma saindo da região norte de Goiânia, de modo a servir o Campus II da UFG, e descendo para o sul e acompanhando o Córrego Botafogo, desceria para o Setor Pedro Ludovico e para Aparecida de

Goiânia seguindo pela direção da Avenida São Paulo; outra, também na direção norte-sul, largaria da estação de Campinas e acompanharia o Córrego Cascavel, chegando às proximidades da região atualmente vizinha do Buriti Shopping, podendo ser facilmente (a região ou área ainda se caracterizava por baixa ocupação e por muitos loteamentos praticamente vazios) prolongada na direção da ocupação demográfica que viesse a ocorrer para o sul dessa área. Essas duas linhas foram estudadas. Segundo as projeções de tráfego, já ano de 1990, as linhas Trindade-Senador Canedo e a do Córrego Botafogo-Aparecida estariam superando, cada uma, em 20% e mesmo 30%, os 100.000 passageiros diários nos dias úteis! A linha do Córrego Cascavel atingiria, também em 1990, os 90.000 passageiros nos dias úteis.

O Dr. Quintiliano Blumenschein sugeriu ainda outra linha: um anel que ligasse a linha do Córrego Botafogo à linha do Córrego Cascavel, correndo ao longo do Córrego Areião, atravessando a então erma região até o Vaca Brava e chegando à linha do Córrego Cascavel. Esse anel interligaria o sistema de metrô com mais da metade das linhas de ônibus da cidade e permitiria a rápida transferência dos passageiros de uma para outra entre quase 70% das linhas de ônibus do aglomerado urbano de Goiânia. Esse anel distribuidor não constou de nenhuma proposta concreta porque, já por 1988, se notava que o metrô de superfície perdera o atrativo político eleitoral e, por tendências políticas conflitantes e opostas, futuros candidatos ao governo de Goiás não tinham a intenção de esposar a idéia dessa modalidade de transporte urbano de massa.

Segundo a idéia original, todas as linhas do metrô seriam de superfície e completamente isoladas do tráfego automotivo, fato que lhes garantiria enormes economias e facilidades na construção. A bitola seria de 1 metro, outra fonte notável de economia. O próprio metrô de São Paulo, consultado em dezembro de 2002, reconheceu que teria sido muito mais econômico e rápido se as suas linhas tivessem sido construídas em bitola mais estreita que a bitola larga (a bitola larga tem 1,6 m entre os trilhos). Tanto assim que as novas linhas do metrô paulistano vão ser construídas na bitola dita normal, pois tanto a construção como a operação e a manutenção se tornam sensivelmente mais baratas e menos lentas.

E quais seriam os tempos de viagem ? Projeções baseadas na “experiência” até Campinas indicavam que os trens metroviários do trecho Trindade-Goiânia levariam, parando em todas as estações previstas, por volta de 32 minutos, e os trens mais diretos poderiam despender somente de 22 a 24 minutos ! De Goiânia a Senador Canedo, idem ! A linha do Córrego Botafogo também, da entrada do Conjunto Itatiaia à sede de Aparecida, descendo pela diretriz hoje formada pela Avenida São Paulo ! A linha do Córrego Cascavel também ofereceria equivalente economia de tempo para os passageiros.

Para os comboios a proposta inicial do metrô contemplava trens formados por carros diesel hidráulicos modificados para o transporte de passageiros urbanos, mais baratos que a eletrificação e de muito maior rapidez quando da implantação do sistema. Para se aquilatar a viabilidade dessa idéia, entrou-se em contato com a Cobrasma, importante empresa fabricante de material rodante ferroviário e que detinha know-how importado para tais veículos. Graciosamente vieram a Goiânia os srs. Dr. Joaquim Inácio de Oliveira¹¹ e Dr. Eduardo Luiz Pinto e Silva¹². Em seu carro particular, e o Prof. Hélio Carrijo se lembra desse fato e o atestou em 29 de janeiro de 2003, o autor os levou para onhecerem o eito da ferrovia até o

local do Conjunto Vera Cruz, o imenso pátio central, o trecho em tráfego de Campinas ao Novo Mundo e o sistema de ônibus integrado. A opinião final foi que a região já se caracterizava como um eixo urbano com densidade suficiente para linha básica de metrô de fluxo médio de passageiros.

Os representantes da COBRASMA aventaram, ainda, que poderiam tornar interessados no projeto vários investidores e empresários paulistas. Assim, a estação central do metrô comportaria um grande shopping center (o Terminal Rodoviário Dom Fernando, localizado no antigo pátio ferroviário, não abriga o Araguaia Shopping?) e um completo “vapt-vupt”; que o grupo Eldorado e outros poderiam interessar-se em participar; que as estações metroviárias central, a de Campinas, a do Novo Mundo e outras seriam grandes estações de transbordo de e para os ônibus urbanos e também poderiam “ter shoppings menores”; que no Dergo o metrô trocava tráfego com o Eixo Anhangüera (haveria uma estação de baldeação no local em que o leito ferroviário cortava por baixo essa avenida), além de outras sugestões significativas e promissoras.

Uma vez empossado, o governador Henrique Santillo designou o Grupo Executivo do Metrô. No entanto, apesar de contatos com governos estrangeiros e organismos financiadores, mesmo havendo obtido a promessa de apoio e financiamento, a partir de 1987 o interesse por essa inovação revolucionária no transporte urbano começou a estiolar-se, vindo a morrer dentro de breve espaço de tempo.

Sobre o metrô foram elaborados, pelo INDUR, vários estudos e trabalhos técnicos cuja relação consta nas referências bibliográficas.

Desde então, de vez em quando vozes se levantaram sublinhando o fato de que um plano de metrô já fora proposto e que a região metropolitana de Goiânia estava a exigir uma tecnologia inovadora em transporte urbano. E em 2002 se falou claramente em dar início às obras em 2003, pelo mês de abril ou talvez maio.

Atualmente seria muito mais caro, difícil e demorado construir a linha Trindade: a Câmara Municipal, um conjunto de prédios de apartamentos, a Avenida Leste Oeste, alguns trechos de outras vias públicas, o Conjunto Vera Cruz e invasões ocupam o antigo leito do trem.

Para relembrar e brevemente historiar a saga inicial do metrô, foi elaborada esta *Pesquisa Rápida*, cujo intuito foi expor, também, que a UCG, o antigo IPES da UCG e seu sucessor CPE, e os extintos INDUR e IPES/GO foram os organismos geradores e primeiros promotores da idéia do transporte urbano metroviário para Goiânia.

A proposta atual contempla uma linha norte-sul correndo pela Avenida Goiás desde a Avenida Perimetral Norte e, seguindo pela Avenida 85 e pela Av. Rio Verde, chegará até o Buriti Shopping. Parte do trajeto será em superfície e parte será subterrânea. Assim, tanto os custos de construção como de manutenção, e também os prazos de construção serão muito superiores aos da idéia original, podendo mesmo tornar proibitiva a conclusão integral sequer dessa linha, dada a carência, à época desta redação, da disponibilidade de financiamento economicamente compatível com esse tipo de projeto e com a situação financeira do estado e do governo federal.

6 – Notas Complementares

- ¹ O autor e a equipe desta *Pesquisa Rápida* reconhecem o valor da colaboração recebida e das informações prestadas.
- ² Participaram os srs. Dr. João Carlos Linhares, então Presidente da CVRD; Dr. João Chrisóstomo Beleza, Superintendente da EFVM; Dr. Roberto Faria Costa, Chefe da Divisão de Operações da CVRD; Dr. Manços Perdigão Di Cavalcanti, Chefe da Divisão de Engenharia Econômica; Dr. Oscar de Oliveira, ex-presidente da CVRD e Pró-Reitor da UFRJ; engenheiros Cristiano Tavares Collins, Arildo Cândido Zorzanelli, Cleomar Garcia, Eurito Bonezzi, Otávio Neves, Lucas Roberto Pereira da Silva, Elias. C. Botelho dos Santos, Darcy José Germani e Mário Roberto Piery.
- ³ Participaram e forneceram dados e informações os srs. Dr. Inácio Maurício de Figueiredo, Diretor Adjunto; Dr. Lavoisier Tarallo, Chefe do Departamento Comercial; Ódon M. de Souza, Chefe do Serviço Rodoviário; Nereu Antunes, SubChefe do Serviço Rodoviário; Gabriel Torres de Oliveira, Chefe do Departamento de Transportes; Luís Antunes Trevisan, Chefe do Primeiro Distrito da Via Permanente.
- ⁴ Participaram e forneceram dados e informações os srs. Dr. Fernando Henrique Montenegro, Engenheiro Chefe das Oficinas, e o Dr. Gabriel Torres de Oliveira, Chefe do Departamento dos Transportes.
- ⁵ Diretor Adjunto, na época da visita de estudo e pesquisa.
- ⁶ Veja-se em *Referências Bibliográficas*: MOREIRA, Délio. *O Railbus ou Ônibus Ferroviário*.
- ⁷ Veja-se a nota ⁶ acima, e também MOREIRA, Délio, CARRIJO, Hélio, e WATANABE, Hideo. *O Metrô de Goiânia Memorial Descritivo da Proposta*, em *Referências Bibliográficas*.
- ⁸ Engenheiro chefe da Via Permanente.
- ⁹ Diretor de Operações da E. F. Sorocabana.
- ¹⁰ Veja-se, nas *Referências Bibliográficas*: MOREIRA, Délio. *O Railbus ou Ônibus Ferroviário*.
- ¹¹ Endereço à época: COBRASMA, Praça da Estação no. 523, Centro, Osasco, SP, CEP 06090, telefone (011)701-6374.
- ¹² Endereço à época: o mesmo em ¹¹ acima; telefone (011)701-8000.

7 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACIOLI, Armando. *Metrô de Goiânia, modelo simplificado*. O Popular. Goiânia, OJC, 22 de dezembro de 2002, p. 12.
- *Goiás, a vez de completar a ação do governo*. O Popular. Goiânia, OJC, 7 de janeiro de 2003, p. 12.
- ARAÚJO, Délio Moreira de. *Transporte Urbano e Sistema Viário*. Estudos Goianienses. Goiânia, Universidade Católica de Goiás, no. 12, jan. / dez., a. 8, 1981 p. 37.

- *O Metrô de Superfície em Goiânia Subsídios Para Avaliação da Oportunidade.* Goiânia, INDUR / PDTU, fevereiro de 1985.
- *O Metrô de Superfície em Goiânia Subsídios Para Avaliação da Oportunidade.* Goiânia, Goiânia, INDUR, agosto de 1986. (Resumo do precedente)
- *O Railbus ou Ônibus Ferroviário.* Goiânia, INDUR, agosto de 1985.
- *O Metrô de Superfície em Goiânia – Subsídios Para Avaliação da Oportunidade.* Estudos. Goiânia, UCG, v. 12, n.3/4, jul./dez. 1985, p.259.
- *O Metrô de Goiânia Histórico da Proposta.* Goiânia, INDUR, agosto de 1986.
- *O Metrô de Goiânia: Idéia, Custos e Intervenção na Cidade.* Goiânia, INDUR, outubro de 1986.

ARAÚJO, Délio Moreira de, e CARRIJO, Hélio. *A Bitola Métrica no Transporte Público Urbano Subsídios Para Avaliação do Desempenho.* Goiânia, PDTU, Junho de 1985. (Este trabalho foi publicado como artigo na revista Estudos, da Universidade Católica de Goiás, v. 12, n. 2, abr. / jun. 1985, p. 147.

ARAÚJO, Délio Moreira de, CARRIJO Hélio, e WATANABE, Hideo. *O Metrô de Goiânia Memorial Descritivo da Proposta.* Goiânia, INDUR, dezembro de 1986.

ARAÚJO, Délio Moreira de, RESENDE, Elizabeth, e SURIANI, Terezinha. *O Metrô de Goiânia Linha do Córrego Botafogo (Norte – Sul).* Goiânia, INDUR, fevereiro de 1987.

- *O Metrô de Goiânia Linha do Córrego Cascavel (Campinas – Sul).* Goiânia, INDUR, fevereiro de 1987.

BELÉM, Euler. *Entrevista SANDES JÚNIOR.* Jornal Opção. Goiânia, Jornal Opção, 29 de dezembro de 2002 a 4 de janeiro de 2003, p. A14.

CASSIMIRO, Maria do Rosário. *Os Primórdios da Universidade Federal de Goiás .* O Popular. Goiânia, OJC, 22 de dezembro de 2002, p. 8.

CHAER, Laura, CÉSAR, Luiza M. M., e ALMEIDA, Albertina V.A.R. *Crônica do Instituto de Pesquisa Econômica e Social.* Estudos Goianienses. Goiânia, UCG, abr. / jun. de 1983, p. 135.

CUNHA, Rosane Rodrigues da. *Avenida Leste – Oeste Primeiro trecho já está liberado.* O Popular. Goiânia, OJC, 20 de dezembro de 2002, p. 4.