



MAURO BORGES E A ESTRADA DE FERRO GOIÁS: O HOMEM CERTO PARA O LUGAR CERTO Tereza Cristina P. Favaro¹

“Acabei com as girafas e os girocas. As minhocas são impossíveis”, *Mauro Borges*

Este artigo propõe uma breve análise sobre a gestão (1951-1954) do tenente coronel Mauro Borges Teixeira à frente da Estrada de Ferro Goiás (EFG) e sobre os conseqüentes desdobramentos políticos entre mineiros e goianos com a transferência da direção da EFG de Araguari (MG) para Goiânia. Desde a República Velha (1889-1930), o Estado brasileiro reconhecia a necessidade da ocupação dos sertões para assegurar o progresso das condições de modernização industrial e, entre essas condições, as estradas de ferro eram fundamentais para a promoção da interiorização da economia, da integração regional, para garantir a ocupação e a incorporação das áreas mais afastadas do país ao mercado capitalista. Mas, o Estado nacional tinha grandes dificuldades para organizar esse processo de interiorização do país e, reconhecendo a incapacidade financeira de arcar com as obras, criou uma legislação que concedia benefícios e vantagens, como a garantia de juros de 5% ao ano na tentativa de atrair investimentos estrangeiros. Por conseguinte, os trechos ligando os centros produtores aos portos de exportação foram executados pela iniciativa privada articulada ao capital externo.

¹ Assistente Social HC/ UFG, doutoranda no Programa de Pós Graduação em História/ UFG.

Dentro desta proposta de modernização, surgem, em 1896, os primeiros esboços da estrada de ferro que mais tarde viria a ser a Companhia de Estrada de Ferro Goiás (EFG), com a chegada dos trilhos da Mogiana (oriunda de São Paulo) ao Triângulo Mineiro. A cidade de Araguari foi escolhida para sede e integravam-se, assim, as economias de São Paulo/ Minas Gerais/ Goiás. Trata-se, inicialmente, da Estrada de Ferro Alto do Tocantins (EFAT), de concessão federal, com traçado, entre Araguari (MG), Catalão, Goiás e Palmas, e um tronco para o Rio Tocantins. O projeto ficou engavetado por 12 anos. Retomado em 1906, e com nome novo: Companhia de Estrada de Ferro Goiás (EFG), preservando o traçado inicial, e a exploração exclusiva fixou-se por período de 90 anos; como contrapartida, os investidores da companhia assegurariam o transporte de imigrantes e insumos gratuitamente. A construção das linhas foi feita com investimentos estrangeiros da ordem de 125 milhões de francos, e a juros de 5% ao ano garantido pelo governo federal (LIMA, 2003; CAMPOS Jr., 1998).

A chegada dos trilhos em 1913 descortina um novo cenário para o Goiás-Sertão. Fomentou o desenvolvimento sócio-econômico do estado, ao assegurar o incremento do comércio, a intensificação do fluxo migratório, a circulação de capital, o incremento de produtos e mercadorias, a valorização das terras, a formação de novos centros urbanos; além disso, injetou fôlego novo na agricultura e na pecuária, desenvolvendo um comércio importador e exportador, transformando a região sudeste do estado em importante centro comercial, superando algumas cidades do Triângulo Mineiro na liderança do comércio regional. Os trilhos encurtaram espaços, propagaram novas ideias, comportamentos e valores a sociedade, trouxeram e levaram *boas novas* (CHAUL, 2010; BORGES, 1990).

A vinda da ferrovia, devido às possíveis transformações no cenário goiano, encontrou resistência dos tradicionais coronéis da antiga capital e das velhas instituições do Estado oligárquico por contrariar interesses políticos e econômicos locais, colocando em risco o *status quo* e o poder de mando e desmando desses coronéis. Com isso, eles dificultaram a modernização dos meios de transportes regionais. A implantação foi ação política de uma fração de classe vinculada aos novos grupos oligárquicos que despontaram como força política no estado, contando com o apoio do capital financeiro internacional (MACHADO, 1990). Para os coronéis, o atraso assegurava o controle sócio-político; portanto, pouco se empenharam na concretização dos trilhos da modernidade. Em face disso, o aguardado progresso vislumbrado com as ferrovias ficava emperrado.

Além da ingerência das oligarquias, da falta de recursos financeiros, da desorganização na implantação/ estruturação das ferrovias, outro fator comprometeu a credibilidade da EFG: os desmandos administrativos, expressos na corrupção, na cobrança de propina, no suborno. A situação tornou-se insustentável e motivou, na década de 1920, que a União encampasse a ETF, no trecho Araguari-Roncador, incluindo os trabalhadores, as linhas em operação (234 km) e as obras de seu prolongamento (CAMPOS JR, 1998). As medidas tomadas não impediram, no entanto, o sucateamento das estruturas e máquinas; não executaram o prolongamento do traçado, implicando em consequências sérias para a dinamização desse meio de transporte.

Conforme Borges (2000), a crise de Goiás está vinculada à estagnação do sistema ferroviário nacional, imposta a partir da nova política adotada para o setor de transportes no pós 30, direcionada para a implantação de uma infra-estrutura de fortalecimento do transporte rodoviário, em detrimento de todos os demais, visando atender o novo padrão de acumulação em curso no país, que exigia a ocupação e interiorização da região Centro-Oeste, a interligação dos centros urbanos e a ampliação da produção agrícola. A criação de Goiânia atendeu esses objetivos: “(...) a nova capital passava ao seu significado mais global: a nova capital seria um símbolo de ascensão ao poder, uma representação do progresso, do moderno, um divisor de água entre o velho e o novo em Goiás” (CHAUL, 2010, p. 231).

Note-se bem, a priorização dos investimentos para o setor de transporte rodoviário implicou no sucateamento das ferrovias que, com equipamentos obsoletos e insuficientes, não se faziam competitivas para responder às necessidades do mercado. No caso de Goiás, por exemplo, o reduzido número de vagões-gaiolas não conseguia escoar o boi gordo até os frigoríficos de Minas Gerais e São Paulo, sem falar nos transportes de passageiros e mercadorias, que era muito lento e de segurança duvidosa (BORGES, 2000). Para Estevam (2004), a política adotada pelo setor de transporte e o enfraquecimento da economia primária exportadora são responsáveis pela decadência da ferrovia em Goiás, a partir da década de 1950. Naquela ocasião, os trilhos da EFG percorriam 480 km, em 30 estações, a sede em Araguari (MG) e o ponto mais distante, a capital goiana.

Nestas circunstâncias, o tenente coronel Mauro Borges Teixeira, graduado pela Escola de Estado-Maior do Exército assume a Direção da Estrada de Ferro Goiás (1951-1954). Fora nomeado pelo presidente Getúlio Vargas, a pedido do Governador de Goiás, Pedro Ludovico, do Partido Social Democrático (PSD):

memória . O HOMEM CERTO PARA O LUGAR CERTO

(...) pedi ao meu pai que falasse com o presidente Vargas. Desejava ser diretor da Estrada de Ferro Goiás. Seria ótimo local para aplicar meus conhecimentos adquiridos no curso de Estado Maior (...) – meu maior objetivo, minha meta principal na carreira militar – surgia para mim uma rara oportunidade para exercer uma atividade civil que tivesse relação com meus conhecimentos militares de logística e que me permitisse realizar uma obra a serviço de Goiás e do Brasil (...) desliguei-me do serviço ativo do exército e assumi a Estrada de Ferro Goiás, uma ponta de lança do progresso na direção do Planalto Central (TEIXEIRA, 2002, p. 161).

Na condição de filho de Pedro Ludovico Teixeira, “um homem de Getúlio”, conforme afirma (MACHADO, 1990, p. 153), cacique da política em Goiás, que comandava o PSD, Mauro Borges demarcava uma evidente posição. Contando com importantes apoios políticos, a gestão a frente da EFG, além de assegurar melhorias para Goiás, assegurava, para Mauro Borges, experiência administrativa e garantia de visibilidade e prestígio; com isso, obteria o aval para seguir a carreira política e, quiçá, tornar-se o herdeiro político de Pedro Ludovico. Ressalta-se a fala de Mauro Borges acima citada, firmando o seu interesse em “(...) realizar uma obra a serviço de Goiás e do Brasil”. Talvez inconscientemente tenha omitido Minas Gerais.

Na defesa dos interesses de Goiás, mercado consumidor em ascensão, abastecedor de alimentos para outros centros e de matérias primas à indústria, Mauro Borges buscou financiamentos para melhorar as condições da sua ferrovia e dinamizar o setor. Tudo em consonância com as diretrizes políticas do governo varguista: “As obras de vulto que construí em Goiás obedeceram a

diretrizes traçadas pela Comissão Mista Brasil – Estados Unidos, calcadas no progresso sempre crescente da Estrada de Ferro Goiás” (carta ao Povo de Araguari, 11/02/1954).

A Comissão Mista Brasil – Estados Unidos foi proposta em 1950, durante o Governo do Presidente Dutra, e efetivada em 1951 no Governo de Vargas, com objetivo de financiar projetos voltados para o crescimento da economia e para sanar as deficiências em setores da infraestrutura, especialmente transporte e energia elétrica.

A formação militar de Mauro Borges moldou-lhe um perfil de administrador, assegurando-lhe princípios de racionalidade e capacidade de planejamento e execução. Essa formação norteou sua ação à frente da EFG no que refere à indicação do Major Alberto da Cunha Nóbrega, engenheiro de Comunicação, para ocupar o cargo de vice-diretor, e à aplicação da disciplina, do controle e da ordem:

(...) Claro, sem dúvida. A energia, a repressão da vagabundagem, da incapacidade, do roubo. Uma vez, eu tomei um trem de surpresa, e mandei contar o pessoal que tava dentro do trem e as anotações e as passagens, tinha muito mais gente porque o chefe do trem estava roubando, em vez de ele dar a passagem, ele pegava o dinheiro (...) eu mandei contar, verificar e comprovar que o chefe estava lesando a Estrada (...) o senhor vai ser destituído (CAMPOS Jr., 1998, p. 127).

Em Expediente encaminhado em 1951, a Getúlio Vargas, Mauro Borges afirma:

(...) tendo em vista a EFG ser um eixo central da *hinterland* brasileira, do ponto de vista da Defesa Nacional, é a rota mais segura para ligações do norte-sul, bem como para defesa da via litorânea. Isto posto, pode V.

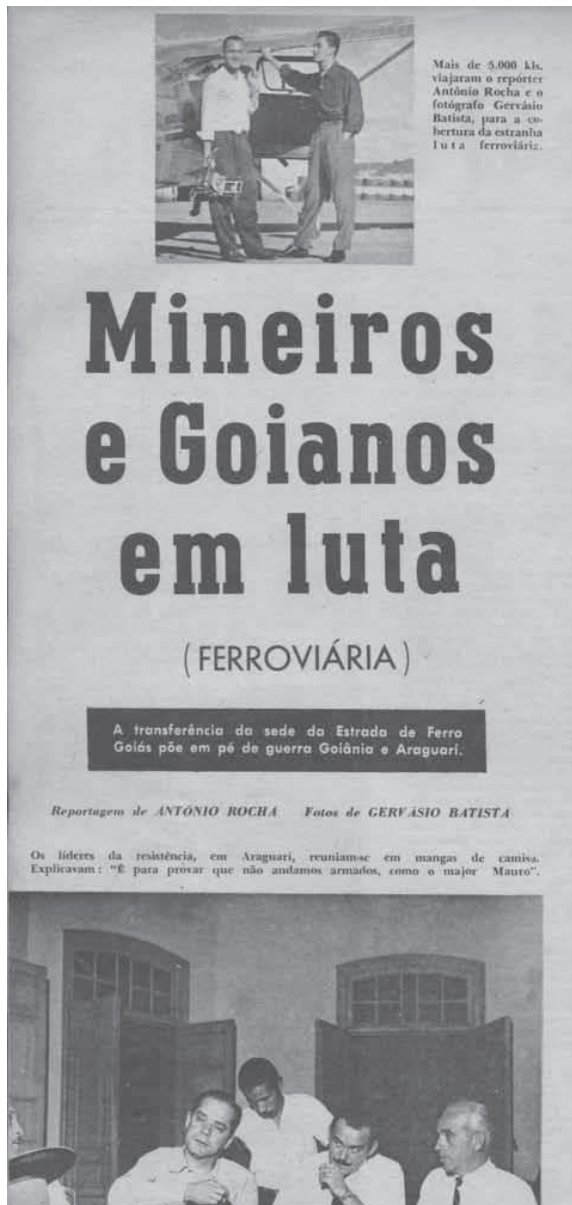
Ex^a. avaliar a importância econômica militar da EFG no conjunto dos transportes nacionais (...) com abastecimento de grande parte da Amazônia, região Brasil Central, inclusive o Triângulo Mineiro. Solicito o reaparelhamento da EFG, material, pessoal, aumentos de tarifa à altura de suas necessidades.²

O perfil técnico-gerencial de Mauro Borges a frente da Companhia Estrada de Ferro Goiás referenda a visão de mundo tecnocrática, influenciada pelo tecnicismo, inspirada na lógica organizacional, com ênfase na centralização da decisão, da hierarquia, da ordem disciplinar e da unidade de comando, mas, apesar disso, a sua gestão não ficou imune ao populismo, conforme entrevista a Campos Jr (20/02/1998, p. 120).

(...) fui ser populista porque não podia deixar de fazer o que era necessário. E por que não? De certa forma, me aliar à confiança do pessoal. Por que não plantar as coisas para eles comerem? Eles comiam tão mal. Eu mandava dar semente e obrigava, não era voluntário não, todo mundo tem que plantar horta. E aí, eu às vezes ia à hora do jantar, chegava lá e todo mundo comia sopa.

Essas práticas populistas estabelecem uma relação bastante complexa, mas muito benéfica para os interesses dos políticos ao se revestirem de um perfil assistencialista de apadrinhamento e de tutela, desenvolvendo uma prática personalista, desvinculada da noção de direito. Mauro Borges, anticomunista, num contexto de efervescência política, com emergência de novas forças sociais na vida nacional, intensificando a mobilização e a organização dos trabalhadores em sindicatos para exigir seus direitos, buscou controlar os funcionários da EFG e o possível envolvimento desses em atividades *subversivas*. Essas práticas foram atestadas nas correspondências trocadas (Radiograma n. 1480, de 14/4/1952) entre Mauro Borges e o Delegado Especializado da Ordem de Belo Horizonte (MG), José Henrique Soares, dando conta da provável participação de trabalhadores da EFG em Congresso dos Ferroviários, a realizar-se em Campinas (SP) naquele ano. Numa carta de 12/04/1952 foi relatada a distribuição do jornal *Classe Operária* (órgão do Partido Comunista Brasileiro [PCB]) por um trabalhador da EFG, Pedro Geraldo Isidoro, em Araguari (MG), bem como a identificação

2 Não foi possível identificar no documento, a data e o número, somente o ano, 1951. O mesmo está depositado no Fundo Mauro Borges – Instituto de Pesquisas e Estudos Históricos do Brasil Central (IPEHBC)/ PUC/ GO.



ROCHA, Antonio; BATISTA, Gervásio. Mineiros e Goianos em Luta (Ferroviária). Manchete, n. 106, p. 18, mai. 1954.

do ferroviário Gabriel José Pereira, ex-precinha da Força Expedicionária Brasileira (FEB), como destacado membro do Partido Comunista Brasileiro (PCB), no Triângulo Mineiro.

A transferência da sede da EFG, de Araguari para Goiânia, era uma antiga reivindicação dos políticos goianos. A indicação de Mauro Borges deflagrou o processo. Como primeiro goiano a ocupar um cargo que sempre fora de mineiros, causou alguns melindres junto à classe política mineira, e aos ferroviários e moradores de Araguari, e o assunto da transferência voltou à tona. Mauro Borges adotou um discurso conciliador, afirmando de maneira veemente que não faria gestão junto ao presidente Getúlio Vargas para transferência da sede da EFG, de Araguari para Goiânia.

Contudo, os fatores objetivamente favoráveis a Mauro Borges não conseguiram contrabalançar o peso das adversidades da campanha adotada pelos opositores à transferência da EFG. Aliada a eles, estava a União Democrática Nacional (UDN), opositora de Getúlio Vargas no plano nacional, e de Pedro Ludovico no Estado de Goiás. Durante sua gestão, Mauro Borges enfrentou uma série de denúncias por improbidade administrativa, por privilegiar os interesses de Goiás, por usar o cargo para a promoção pessoal, por desmandos administrativos, inclusive pelo assassinato de um engenheiro da EFG, Francisco de Assis. Após a apuração dos fatos pelo delegado Bento Romeiro, os assassinos foram identificados e Mauro Borges foi absolvido da acusação. Em relação às outras acusações, nada foi provado. Mauro Borges afirmava tratar-se de ilações plantadas por seus adversários, especialmente pelos ferroviários comunistas e pelos políticos da UDN.

Foi confirmada a transferência como uma decisão de gabinete, sem discussão com os ferroviários, pois, como afirmou Mauro Borges, era “uma decisão de chefia, de comandante, nada de participação deles não” (CAMPOS Jr., 1998 P. 124). A alegação para a transferência era a de que Goiânia seria o

centro político administrativo e econômico de toda a região envolvida pela estrada. Tal decisão colocou, em pé de guerra, goianos e mineiros, numa disputa política com repercussão nacional. O fato justificou a presença de jornalistas de uma das principais revistas de circulação nacional daquele contexto – a revista *Manchete* –, enviados até Araguari para acompanhar os desdobramentos daquele conflito.

A condução do movimento deflagrado pelos mineiros assegurou um apelo mais popular e ganhou as ruas de Araguari. Os líderes ferroviários construíram um movimento de resistência: como estratégias, prenderam os vagões nos parques da EFG, mobilizaram populares e políticos, organizaram passeatas, convocaram uma greve, formaram comissões para tentar, junto ao governo de Minas Gerais e ao Ministério da Viação e Obras Públicas, voltar atrás na decisão de efetivar a transferência.

Por sua vez, a pressão política dos goianos ocorreu de maneira diferente, com a criação, em Goiânia, do *Comitê Pró Transferência*, sob o comando de Zoroastro Artiaga, um influente político goiano e defensor da integração de Goiás aos marcos do desenvolvimento nacional. O comitê aglutinou políticos, empresários, classe produtora vinculada à agricultura e à pecuária, e o PSD usou toda a sua influência em favor da transferência. Com essa finalidade, membros do comitê levaram pessoalmente a reivindicação dos goianos ao governador de Minas Gerais, Juscelino Kubitschek (PSD), que se mostrou sensível à solicitação (CAMPOS Jr., 1998). O governador Juscelino Kubitschek, tendo em vista seus interesses políticos de concorrer à eleição para presidência da República, não tomou partido em favor dos mineiros porque estava interessado no apoio de Pedro Ludovico e do PSD goiano (CAMPOS Jr., 1998), um apoio talvez mais importante do que manter a sede dessa Estrada na cidade mineira. Araguari foi o único município do Estado de Minas Gerais em que Juscelino Kubitschek foi derrotado quando das eleições à presidência da República em 1955.

A situação tomou proporções descabidas; em depoimento a Campos Jr. (1998, p. 79), Mauro Borges descreveu que os mineiros de Araguari:

(...) desenvolveram com tal violência uma campanha contra mim (...) [que] meu assassinato não seria surpresa (...) isso causou preocupação (...) inclusive ao Ministro da Viação e Obras Públicas (...) homem conhecido pela bravura e independência (...) José Américo Almeida (...) [que] me mandou um telegrama dizendo: “em virtude do clima de violência e ameaça sobre sua pessoa, autorizo transferir provisoriamente a sede da ferrovia”.

A medida foi efetivada por meio da Portaria n. 301, de 13 de abril de 1954, que autorizou a transferência, de Araguari para Goiânia, da diretoria, do gabinete diretor, da secretaria de comunicação e da assistência jurídica da Estrada de Ferro Goiás. Em relação à decisão da transferência, Mauro Borges justificou-se habilidosamente com a adoção de um discurso com ênfase na técnica, e assim reforçou sua autonomia administrativa. Com isso, afastou da decisão qualquer conotação política de interferência de Pedro Ludovico na transferência da EFG, de Araguari para Goiânia – “ele nunca participou diretamente disso” (CAMPOS Jr., 1998, p. 101) – ou de fins eleitoreiros em seu benefício ou em benefício do Estado de Goiás: “Goiânia já era tão forte (...) que não teve nenhum significado (...), não recebeu isso (a transferência) como uma grande contribuição ao desenvolvimento da cidade” (CAMPOS Jr., 1998, p. 118).

Como era previsível, a política adotada para o setor de transporte por sucessivos governos, e o desenvolvimento alcançado por outros centros, fez sucumbir Araguari em uma fase de decadência econômica e urbana, intensificada com a retirada dos trens da Mogiana em 1973 (SOUZA: SOARES, 2010). Em 1957, houve uma tentativa para alavancar o sistema ferroviário brasileiro com a unificação de todas as empresas ferroviárias da União numa só empresa: a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), os resultados foram pífios.

O suicídio de Getúlio Vargas em 1954 foi decisivo para a saída de Mauro Borges da EFG: “quem ia mandar era a UDN, e eu [pedi] a demissão” (CAMPOS Jr., 1998, p. 123). A gestão a frente da EFG demonstrou a afinidade entre o projeto político e seu principal protagonista, sobressaindo-se a experiência republicana no trato das questões públicas. Em depoimento à revista *Manchete*, Mauro Borges ressaltou seu papel de administrador: “Acabei com as girafas (especialistas em furtos maiores) e os girocas (especialistas em furtos de médio porte). As minhocas são impossíveis (especialistas em furtos pequenos)” (REVISTA MANCHETE, 1º de maio de 1954, p. 21), e, complementando, afirmou ainda, “a estrada não existia (...) em termos de eficiência, de estímulo (...) depois que eu fui diretor, a ferrovia passou a ser conhecida, havia interesse e tudo mais” (CAMPOS Jr., 1998, p. 129).

O discurso de Mauro Borges aponta insistentemente o caminho em direção a um projeto político em curso; considerando os desdobramentos daquela conjuntura, ele foi o homem certo para o lugar certo. Mauro Borges foi eleito, em 1958, o deputado federal mais votado em Goiás e, em 1961, foi eleito governador de

Goiás (1961-1964). Em ambas as disputas, contou com o total empenho de seu pai, Pedro Ludovico Teixeira, e do PSD. Esses resultados traduziam-se, para Pedro Ludovico – na sua condição de principal liderança da política de Goiás –, como a possibilidade da “continuidade de sua dominação política”, além de “transferir paulatinamente a [sua] herança política” para Mauro Borges (RABELO, 2009, p. 51).

Referências

BORGES, Barsanufio Gomides. *Goiás nos quadros da economia nacional: 1930-1960*. Goiânia: Ed. da UFG, 2005.

_____. *O despertar dos Dormentes: estudo sobre a Estrada de Ferro Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais*. Goiânia: CEGRAF/UFG, 1990. (Coleção Documentos Goianos).

_____. *O despertar dos dormentes: a penetração da Estrada de Ferro em Goiás*. *Revista do ICHL/ UFG*, vol. 2, n. 2. p. 291-322, jul./ dez. 1982.

CAMPOS Jr., Paulo Borges. *A transferência da sede da “Goiás” para Goiânia: 1954*. Dissertação (Mestrado), Programa de Mestrado em História das Sociedades Agrárias. Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia. Departamento de História/UFG, Goiânia, 1998.

CHAUL, Nars Fayad. *Caminho de Goiás: da construção a decadência aos limites da modernidade*. 3. ed. Goiânia: Ed. da UFG, 2010.

ESTEVAM, Luís. *O tempo da transformação: estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás*. 2. ed., Goiânia: Ed. da UCG, 2004.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *A máquina, tração do progresso, memória da Ferrovia no Oeste de Minas: entre o sertão e a civilização: 1880-1930*. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas/UFMG, Belo Horizonte, 2003.

MACHADO, Maria Cristina Teixeira. *Pedro Ludovico: um tempo, um carisma, uma história*. Goiânia: CEGRAF/UFG, 1990.

RABELO, Francisco Chagas E. Mobilização social e tradicionalismo político (Governo Mauro Borges, 1961-1964). In: SOUZA, Dalva Borges (Org.). *Goiás: Sociedade e Estado*. 2. ed. Goiânia: Câneone Editorial, 2009. p. 49-84.

TEIXEIRA, Mauro Borges. *Tempos idos e vividos. Minhas experiências*. Goiânia: Ed. do Autor, 2002.

ROCHA, Antonio; BATISTA, Gervásio. Mineiros e Goianos em Luta (Ferroviária). *Manchete*, n. 106, p. 18-21, mai. 1954.

SOUZA, Alexandre Jairo Campos de Souza; SOARES, Beatriz Ribeiro. A demolição do conjunto da Estação da Antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Araguari (MG). *Observatorium, Revista Eletrônica de Geografia*, v.2. n. 5, p. 64-87, nov. 2010.

Fundo Mauro Borges – Instituto de Pesquisa e Estudos Históricos do Brasil Central-PUC/GO.

Carta de Mauro Borges, Araguari, 12 de Abril de 1952.

Carta de Mauro Borges ao Povo de Araguari, Araguari, 11 de fevereiro de 1954.

Radiograma n. 1480, Araguari, 14 de abril de 1952.