

**FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA
DO BRASIL (CPDOC)**

Proibida a publicação no todo ou em parte; permitida a citação. A citação deve ser fiel à gravação, com indicação de fonte conforme abaixo.

BOECHAT FILHO, Oscar. Oscar Boechat Filho (depoimento, 2008). Rio de Janeiro, CPDOC/Fundação Getulio Vargas (FGV), (1h 29min).

Esta entrevista foi realizada na vigência do convênio entre ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO RIO DE JANEIRO. É obrigatório o crédito às instituições mencionadas.

**Oscar Boechat Filho
(depoimento, 2008)**

Rio de Janeiro

2022

Ficha Técnica

Tipo de entrevista: Temática

Entrevistador(es): Carlos Eduardo Barbosa Sarmento; Paulo Roberto Ribeiro Fontes;

Levantamento de dados: Paulo Roberto Ribeiro Fontes;

Pesquisa e elaboração do roteiro: Paulo Roberto Ribeiro Fontes;

Técnico de gravação: Fernando de Mello Cardenas;

Local: Rio de Janeiro - RJ - Brasil;

Data: 31/10/2008 a 31/10/2008

Duração: 1h 29min

Arquivo digital - áudio: 1;

Entrevista realizada no contexto do projeto "Trajetória Histórica da Associação Comercial do Rio de Janeiro", na vigência do convênio entre o CPDOC/FGV e Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) entre abril de 2008 e fevereiro de 2009. O projeto visa à criação de um banco de entrevistas com pessoas de grande expressão na história da entidade, ao longo de seus 200 anos. Essas 20 horas, e outras fontes, resultarão na publicação de um livro.

Temas: Associações comerciais; Comércio; Engenharia; Família; Formação profissional; Getúlio Vargas; Governo Luiz Inácio Lula da Silva (2003 - 2010); Instituto Militar de Engenharia; Portos; Regime militar; Rio de Janeiro (cidade); Rio de Janeiro (estado); Transportes;

Sumário

Entrevista: 31/10/2008 A questão do empobrecimento acelerado na região noroeste do Rio de Janeiro; origens familiares em Nova Friburgo; a migração da família em 1870 para o noroeste do estado do Rio de Janeiro; a infância e adolescência; a ida para a cidade do Rio de Janeiro; as motivações pela escolha pela Engenharia; o curso em Economia para complementar a visão social; o interesse desde a infância pelo tema dos transportes; a entrada e a saída da Petrobrás e a subsequente ida para os Estados Unidos para acompanhar o programa Interstate Highway System; o retorno ao Brasil e o trabalho no Grupo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT); a participação no Estudo de Transporte do Brasil e o seu impacto; a questão da prioridade dada ao transporte rodoviário; a atuação do entrevistado no Estudo de Transporte do Brasil; a questão da dificuldade do porto do Rio de Janeiro; o desenvolvimento de portos nacionais a partir dos estudos do GEIPOT; o trabalho como chefe de gabinete do ministro Eliseu Resende; o papel na estruturação e implantação do Mestrado em transportes no Instituto Militar de Engenharia (IME); como conheceu a Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ); os Conselhos da ACRJ; a ACRJ como uma escola de uma nova elite dirigente; a questão do “pensar nacional” do Rio de Janeiro; as relações políticas entre a ACRJ e o Governo Federal; a atuação do entrevistado como vice-presidente dos Conselhos Empresariais de 1993 a 1999; as impressões do entrevistado sobre o governo Sarney; o papel da reflexão das instituições sobre as suas próprias histórias; o artigo de Celina Vargas de Amaral Peixoto que discute a ditadura de Vargas; a Comissão para análise dos documentos históricos relativos às origens da ACRJ; a história da fundação e construção da ACRJ; o papel do Oitavo Conde dos Arcos na construção das Associações Comerciais pelo Brasil; o papel da Associação Comercial do Rio de Janeiro

Entrevista: 31/10/2008

C.S. – Dr. Oscar, inicialmente, eu queria falar do prazer de poder ouvi-lo. Nós estávamos olhando o seu currículo e é bastante interessante a sua preocupação de, desde muito novo, dentro do campo da engenharia, se preocupar com a questão do transporte e de priorizar esse tema. Também estávamos olhando um pouco a sua trajetória pessoal, com origem em uma região que passou por um processo de empobrecimento muito acelerado, a região do noroeste do Rio de Janeiro. A gente gostaria de começar a entrevista, de uma maneira geral, com o senhor falando um pouco sobre a sua origem familiar e dessa sua experiência nessa região de Itaperuna, o noroeste do Rio de Janeiro.

O.B. – Muito bem. Eu agradeço pela oportunidade de estar aqui e falar para o CPDOC da Fundação Getúlio Vargas. A FGV é uma referência, uma instituição muito cara a todos nós brasileiros e, em particular, ao Rio de Janeiro. Antes de prosseguir, devo referir-me, de passagem, à observação do Sarmento, com relação ao empobrecimento acelerado verificado na região noroeste do Rio de Janeiro. E esclarecer, na minha visão e de estudiosos do problema, que isto se deveu menos à inclemência climática ou a outro fator deletério físico. Deveu-se, sim, com predominância, à política equivocada do Governo Federal, favorecendo com incentivos fiscais (DL-157) ao estado do Espírito Santo, sem assegurar qualquer mecanismo de compensação para a vizinha região noroeste fluminense. Os investidores potenciais, a poucos quilômetros da divisa, optavam, sem dúvidas, pelo estado capixaba. E veja, Sarmento, esta situação perversa perdurou por anos a fio. A região empobreceu muito e só recentemente, de modo lento, está voltando a níveis melhores. Bom, retomando. Eu sou tipicamente uma pessoa interiorana: sou descendente daquela colônia suíça que Dom João VI trouxe para o Brasil entre o final de 1819 e o início de 1820 e que fundou Nova Friburgo¹ – eram quinhentas famílias. Com o passar dos anos os colonos migravam para os municípios vizinhos, para o interior do estado do Rio e até mesmo para outros estados, na medida em que pólos econômicos os atraíam. Houve uma determinada fase, bem antes da Abolição da Escravatura, em 1870, por

¹ Nova Friburgo, município localizado no centro-norte do estado do Rio de Janeiro, na região serrana, foi inicialmente colonizado por 261 famílias suíças entre 1819-1820. Cf: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Nova_Friburgo>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

aí, em que uma boa parte dessa colônia, particularmente da minha família e de outras famílias próximas, mudou-se para aquela região noroeste do estado do Rio, porque na época era muito próspera em termos de produção de cereais diversos, especialmente café de boa qualidade. Aliás, o antigo município de Itaperuna, em suas terras altas, chegou a ter a posição, de maior produtor de café do Brasil. Isso lá pelos idos de 1880 e 1890 até as primeiras três ou quatro décadas do século XX . Bom, sou natural do vilarejo de Arrozal de Sant’Anna, depois denominado Rosal. Uma área rural incrustada entre o estado do Rio e o Espírito Santo, tendo como divisa o rio Itabapoana passando no fundo do quintal. Não havia médico por perto e a escola pública se resumia em duas abnegadas mestras que utilizavam as salas improvisadas de suas casas. . E sou de uma família numerosa, coisa que, se a gente fala hoje em dia, assusta as pessoas. A minha mãe costumava perguntar a um dos meus irmãos, quando um de nós desaparecia do alcance de sua vista: “Escuta, filho, onde anda o dezesseis?”. O dezesseis era eu, e, em verdade, ainda havia o dezessete. Três desses filhos, duas meninas e um garoto, não sobreviveram à primeira infância, acometidos de doenças que bem revelam as condições sociais, sanitárias e de saúde pública que então prevaleciam e ainda subsistem, não apenas nos grotões do interior do país, mas também ali, bem próximas, na periferia dos grandes centros urbanos. Sobrevivemos os 14, sete moças e sete rapazes, em uma fase muito difícil, aquela que precedeu o *crack* da Bolsa de Nova York², uma crise muito semelhante como a que hoje assusta o mundo todo. De maneira que foi uma época muito sofrida e a gente foi tentando superar pouco a pouco e botar as coisas caminhando. Então eu sou natural desse pequeno vilarejo. Lá, eu fiquei até os oito ou nove anos de idade, quando meus pais decidiram mudar-se para Itaperuna, a sede do Município, “onde as crianças poderiam estudar um pouco mais”. Nessa cidade eu fiz o primário e o ginásial em escola pública, terminando assim o primeiro grau. A partir dali eu seguiria para o Rio, fui correr atrás de emprego e da minha vida.

C.S. – Os seus irmãos estavam no Rio?

O.B. – Apenas um. Os outros, espalhados. Ao longo dos anos, casaram-se, construíram suas famílias. Então, vim para o Rio, fui morar em pensão da rua da Alfândega com um dos irmãos,

² O “*crack* da Bolsa” de Nova York ocorreu em 24 de outubro de 1929 e marcou uma grave crise da economia nos Estados Unidos, com repercussões internacionais, e levou ao aumento do desemprego e à recessão. Cf. *Almanaque Abril 97*. São Paulo: Abril, 1997, p. 673.

que fazia um curso de revisão para o vestibular de medicina. Logo me empreguei e fazia o científico à noite, já me preparando para o vestibular de engenharia. O científico correspondia ao segundo grau de hoje. Dei um tempo, me reorganizei, queimei muita pestana nas madrugadas e, em 1952, muito cheio de mim, eu era um calouro da Escola Nacional de Engenharia, no

Largo de São Francisco. Ser aluno da velha Polytechnica era uma glória, um dos orgulhos da juventude da época.

C.S. - Nesse momento, existem essas carreiras que são consagradas, como direito, medicina, engenharia. Por que a opção do senhor por engenharia? O que o atraía?

O.B. – Olhe, eu acho que havia muitos retalhos no subconsciente, de ouvir conversas dos mais velhos. E de ler jornais, hábito incentivado pelo meu pai, pequeno comerciante e que também agenciava assinaturas. Também eu me identificava com matérias que assustavam os estudantes, eu e a matemática nos dávamos bem, o raciocínio abstrato fluía naturalmente. Uma coisa curiosa ocorreu no último ano do primário. Foi pedida aos alunos uma composição, em sala de aula, sobre “Minha carreira futura”. Aí é que acho que eu tenha sido mesmo influenciado ou motivado por um registro subconsciente, porque eu disse, lá pelo meio da narrativa, que gostaria de ir para a Escola Nacional³ de Engenharia. Imagine você, eu lá na roça já dizendo, com todas as letras, Escola Nacional de Engenharia! Eu admito que seja de ouvir falar e os neurônios imprimiram. Na atividade profissional, o meu pendor foi sempre para a engenharia voltada para planejamento, projetos, organização. Eu nunca fui um engenheiro de campo, no sentido de usar botas, sujar os pés de lama, coisas assim. Eu sempre fui um engenheiro de

³ Suas origens remontam Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, posteriormente chamada de Escola Nacional de Engenharia. Hoje é denominada novamente de Escola Politécnica e faz parte da UFRJ. Cf: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Escola_Polit%C3%A9cnica_da_Universidade_Federal_do_Rio_de_Janeiro>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

projetos, de planejamento. Eu passei muitos anos nos Estados Unidos. Fiquei oito anos por lá. Quando regresssei, dei um tapa na testa e disse: “Meu Deus! Eu estou meio perdido no Brasil”. Eu não tinha o *grip* da coisa, a sensação concreta da outra face brasileira, que era o Brasil humano, o Brasil social, o Brasil real. Então, procurei fazer um outro curso, e fiz ciências econômicas, que achei que complementaria essa parte, e como de fato abriu minha visão em grande angular. Esse curso de economia me deu uma componente social e humana, e veio completar a minha formação de engenheiro, já que eu me dedicava a planejamento, a planejamento de transportes no caso, a projetos, a estudos de planos estratégicos, de planos diretores e de viabilidade, então eu senti que a economia me complementaria adequadamente. E de fato complementou.

C.S. – É muito interessante que o senhor, quando sai da Escola Politécnica, já ingressa nessa área do transporte. O senhor vai para os Estados Unidos já para um grupo de trabalho sobre transporte, não é? E acredito que isso tenha relação com esse momento que o Brasil estava vivendo, pós Plano Salte⁴ e Comissão Mista Brasil-Estados Unidos⁵, que apontava para aqueles pontos dos engargalamentos do desenvolvimento, que era a questão da eletricidade, da alimentação e do transporte, não é? Eram questões centrais. O transporte atraiu o senhor por isso? Quer dizer, era essa ideia de construir o Brasil?

O.B. – Veja só, havia uma gama de fatores, de razões intervenientes. . Uma delas vem da infância, ao observar a penosa mobilidade para o transporte de algum produto, ou para visitar parentes, famílias amigas, a pequenas distancias de 15, 20 quilômetros lá de casa. Esse deslocamento era sofrido, um ‘Deus nos acuda’, exigia uma mobilização. O veículo mais utilizado era o carro de bois, uma velha charrete e não raro lombos de animais. Às vezes, a pé mesmo. Uma estrada carroçável, naqueles tempos de outrora, por precária que fosse, além de permitir o transporte propriamente, era um fator fundamental de comunicação, de preservação do convívio social. E o país era todo engessado, era prisioneiro de sua própria geografia dos

⁴ Plano Salte – Foi um plano econômico lançado pelo governo brasileiro de Eurico Gaspar Dutra. O objetivo era estimular o desenvolvimento de setores da saúde, alimentação, transporte e energia.

⁵ Comissão Mista Brasil–Estados Unidos. A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico foi resultado das negociações entre Brasil e Estados Unidos iniciadas em 1950, durante o governo Dutra, visando ao financiamento de um programa de reaparelhamento dos setores de infraestrutura da economia brasileira. A Comissão foi criada oficialmente em 19 de julho de 1951 e encerrou seus trabalhos em 31 de julho de 1953.

transportes. Então a idéia subliminar de construir o Brasil, admito que estivesse, sim, de algum modo embutida no imaginário. Sonhos à parte, quando eu terminei o curso de engenharia, em 1956, nossa turma foi visitada por representante da Petrobras, fundada três anos antes, para divulgar um concurso que se realizaria em breve. As empresas, na época – bons tempos, não é? –, elas iam às escolas para contatar candidatos potenciais. Fui entrevistado pela Petrobras⁶, passei no concurso e iniciei um estágio de reciclagem para a área de geologia e refinação. Foi quando, então, me apareceu a oportunidade de ir para os Estados Unidos. O que me atraiu, na realidade, foi o imediatismo do desafio e a perspectiva de curto prazo – que se mostraria não tão curto assim – de trazer know-how para o Brasil. Eu tinha pressa, muita pressa. Pedi demissão da Petrobras. Até hoje eu procuro não fazer a análise particular do custo/benefício da minha decisão, eu teria uma ‘coisa’. Mas o fato é que pedi demissão da Petrobras e optei por ir para os Estados Unidos, ao conhecer os detalhes de um grande programa de construção de 50 mil milhas de rodovias de primeira classe e que deveria estar concluído em prazo recorde de 15 anos. Imaginem, isso naquele tempo, não é? Isso aconteceu em 1957, então 50 anos já são decorridos. É importante a gente situar essas coisas no tempo. Era um programa ambicioso, mesmo para os Estados Unidos. Extremamente ambicioso. Para se ter uma idéia, esse programa, o Interstate Highway System⁷, além de prever rodovias com traçado especial, condições de rampas e curvas excepcionais, apresentava uma característica singular: o pavimento, as pontes, os viadutos, seriam calculados considerando cargas militares, adicionais às cargas ditas normais. Era um reforço estrutural, sofisticado e caro, para atender ao deslocamento, com segurança, de artefatos e veículos militares. É claro, nas últimas décadas os conceitos de guerra moderna mudaram muito – Deus nos livre dessas guerras, modernas ou não, não é mesmo? – que transformaram completamente essa conceituação de cargas militares, válidas apenas para trechos estratégicos selecionados.

⁶ Petrobras (Petróleo Brasileiro S/A), empresa estatal de economia mista fundada em 1953. Opera hoje em 27 países, no segmento de energia, prioritariamente nas áreas de exploração, produção, refino, comercialização e transporte de petróleo e seus derivados. É a quarta maior empresa petrolífera de capital aberto do mundo. Cf. <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Petrobras>>. Acesso em 27 de agosto de 2009.

⁷ Interstate Highway System (Sistema de autoestradas interestaduais) é uma rede de autoestradas nos Estados Unidos. O sistema engloba, segundo dados de 2004, 75.376 quilômetros de autoestradas espalhadas em 48 estados norte-americanos. Trata-se da maior rede de autoestradas públicas do mundo. Cf. <http://pt.wikipedia.org/wiki/Interstate_Highway_System>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

C.S. – Quer dizer, veio o convite dos Estados Unidos e lá é que o senhor foi se familiarizando com essa temática?

O.B. – Mais do que me familiarizando: consolidando experiência, ampliando uma visão global...

C.S. – Quando o senhor retorna para o Brasil, o senhor vai trabalhar lá no GEIPOT, o Grupo de Integração da Política de Transportes⁸.

O.B. – No início a instituição era Grupo Executivo para Integração de uma Política de Transportes, Mais tarde, denominou-se Grupo de Estudos para Integração de uma Pol[ítica de Transportes. e depois, até ser extinta, recentemente, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, nomes sempre seguidos da sigla GEIPOT. Isso coincidiu com a minha chegada no Brasil. Eu voltei para o Brasil no início de 1965, quando aconteceu este grande programa brasileiro de um estudo de transportes cobrindo o país todo e abrangendo todas as modalidades de transportes: rodovias, ferrovias, portos, navegação, navegação de interior, estradas vicinais, que são aquelas estradas que ligam áreas rurais ao município próximo ou aos grandes troncos rodoviários. Aqui, aquela experiência e visão global, de que a gente falou há pouco, foram muito importantes. De maneira que me empolguei com tudo aquilo, fiz um concurso, com prova de títulos, idiomas estrangeiros, entrevistas e uma bateria de teste psicotécnico – quase que me afundo no psicotécnico – de maneira que então engrenei nessa área. Na condição de técnico do GEIPOT, fui um dos fundadores. Quero dizer, fui um daqueles da equipe que tiraram a poeira da mesa e começaram a trabalhar. Um trabalho fascinante, tivemos dez consultoras internacionais nesse grande projeto de Estudo de Transporte do Brasil, que em inglês recebeu a denominação de *Brazil Transport Survey*. Muito interessante também pela diversificação das especializações, pelas inovações.. Um fato muito importante a assinalar é que esse Estudo de

⁸ Foi criado em outubro de 1965 com a denominação de Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes. Em abril de 1969 foi transformado em Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, subordinado ao ministro dos Transportes. Em 1973 tornou-se a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, preservando a sigla GEIPOT. Seus objetivos eram “prestar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo que tenham atribuições de formular, orientar, coordenar e executar a política nacional de transportes nos seus diversos modais, bem como promover, executar e coordenar atividades de estudos e pesquisas necessários ao planejamento de transportes no país”. O GEIPOT foi extinto em maio de 2008. Cf. <<http://www.geipot.gov.br/>>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

Transportes mudou o modo de se encarar, no Brasil, o planejamento em geral, e em particular o de transportes, agora visto sob uma concepção racional, considerando componentes técnicas, econômicas, financeiras. Antes, não se falava em planejamento. A gente até costumava dizer que, quando se abria uma estrada, o topógrafo ia na frente, fazendo o levantamento, e o trator e a motoniveladora, vinham atrás, preparando o leito estradal. Exageros à parte, a improvisação predominava. . De maneira que, quando terminamos o Estudo de Transporte do Brasil, ele significou uma mudança de paradigma para o país em termos de encarar o planejamento. Surgiram, a partir de então, as empresas de consultoria nacionais, grandes destinatárias do know-how e este é outro legado marcante do GEIPOT ao Brasil. Conforme o senhor disse no início, esse importante estudo veio *a posteriori* daqueles estudos iniciais, como o Plano Salte (Saúde, Alimentação, Transporte e Energia), o Estudo da Comissão Militar Mista Brasil-Estados Unidos. e vários planos do ministro Roberto Campos⁹ para fundamentar o Programa de Metas do Presidente Kubitschek, os chamados Grupos Executivos, destacando-se os da Indústria Química, da Indústria Mecânica, da Indústria Automobilística. Por essa época, em 1957, a Volkswagen lançou o primeiro carro, o Fusquinha, saído da montadora de São Bernardo do Campo. Oito anos mais tarde, já em 1965, é que surgiria o GEIPOT..

C.S.– Nesse momento, a prioridade já é definida como a prioridade do transporte rodoviário, é isso?

O.B. – A prioridade pelo transporte rodoviário foi muito em função, sim, da expansão da indústria automobilística. Mas, sobretudo - e isso eu devo enfatizar -, pela necessidade imperiosa, inadiável, urgente, do país prover caminhos para o transporte de cargas e passageiros. Nessa época, o Brasil possuía pouco mais de 2 mil km de rodovias federais pavimentadas, menos do que a Costa Rica. A Via-Dutra (Rio-São Paulo), implantada logo após a Segunda Guerra Mundial, em 1945, já apresentava sinais de exaustão, a Rio-Belo Horizonte ainda se encontrava em construção e a Rio-Bahia se completaria em 1963, quando era ministro de Viação e Obras Públicas o engenheiro Hélio de Almeida, no governo João

⁹ Roberto Campos (1917-2001), economista, diplomata e político brasileiro, destacou-se por ter ocupado a presidência do BNDE (1958-1959) durante o governo de Juscelino Kubitschek e a pasta do Planejamento (1964-1967) do primeiro governo militar. Cf.: Vilma Keller e Renato Lemos. Roberto Campos. In: ABREU, Alzira Alves de *et al* (coords.). *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – Pós-1930*. Rio de Janeiro: Editora FGV; CPDOC, 2001. 1 CD-ROM.

Goulart. Foi no mandato de JK, entre 1956 e 1960, que ocorreu a arrancada para a expansão da rede rodoviária. Estou convencido de que, naquele momento, a decisão estratégica pela rodovia foi correta, porque única. Uma providência importante e sempre perseguida foi a busca da realização integrada do transporte segundo uma visão sistêmica, e este foi mais um objetivo central dos estudos realizados pelo GEIPOT. Uma integração entre as modalidades para que resultassem conexas e complementares. Seria ideal, mas, convenhamos, uma convergência perfeita é quase impossível, senão utópica. Cumpre salientar que vivíamos então um momento histórico, a fase desenvolvimentista do governo Juscelino Kubitschek, quando a demanda por infra-estrutura de transporte rodoviário cresceu significativamente. Abrindo um parêntese, eu considero dois os grandes estadistas que sacudiram a Nação e despertaram a atenção da opinião pública, em função de ações voltadas para o desenvolvimento nacional: os presidentes Getúlio Vargas¹⁰ e Juscelino Kubitschek¹¹. De maneira que vivíamos uma fase especial e sobretudo excepcional no período de governo do Presidente Kubitschek, com a indústria automobilística nascente e em expansão, simultaneamente com metas de crescimento sendo cumpridas que transformavam o país em fantástico canteiro de obras. Então é uma questão, eu diria, de contingência econômica do país naquele momento mágico.

C.S. – Eu estou tentando ligar essa questão a uma discussão específica do Rio de Janeiro. Nesses trabalhos, nesse *survey* que o senhor realizou, a questão do desenvolvimento portuário estava contemplada?

¹⁰ Getúlio Dornelles Vargas (RS, 1882 – RJ, 1954). Chefiou o movimento revolucionário de 1930, passando a comandar o Governo Provisório (1930-34). Em novembro de 1937, com a instauração do Estado Novo, fechou o Congresso, outorgou uma nova Constituição que lhe conferia amplos poderes, e proibiu os partidos políticos. Foi deposto em 29 de outubro de 1945. Elegeram-se presidente da República pelo PTB em 1950. O atentado contra um dos líderes da oposição, Carlos Lacerda, em agosto de 1954, levou a grave crise política, graças ao envolvimento de sua guarda pessoal no episódio. Pressionado pelas Forças Armadas, Vargas se viu diante da iminência da renúncia ou deposição, e suicidou-se em 24 de agosto. Cf. ABREU, Alzira Alves de...[et al.]. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro* (DHBB/FGV). Rio de Janeiro: Editora FGV/CPDOC, 2001; e Portal CPDOC – Navegando na História – A Era Vargas. Disponível em: <http://www.cpdoc.fgv.br/nav_jgoulart/htm/biografias/Getulio_Vargas.asp>. Acesso em 29 de março de 2008.

¹¹ Juscelino Kubitschek de Oliveira (1902-1976) foi governador de Minas Gerais (1951-1955) e presidente da República (1956-1961). Seu governo foi marcado pelo Plano de Metas, cujo objetivo era promover o desenvolvimento através da industrialização acelerada, e pela transferência da capital federal para Brasília, caracterizando um período em que o Estado atuou como um instrumento deliberado e efetivo do desenvolvimento, o que ficou evidenciado pela intervenção contínua do Estado como orientador dos investimentos através do planejamento. Cf. <http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/verbetes_htm/2670_1.asp>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

O.B. – Com 10 consultoras internacionais e duas dezenas de empresas brasileiras para absorver o know-how, a responsabilidade pelo *survey* se diluía entre as equipes. No meu caso, eu integrava a equipe de contra-quadros da modalidade rodoviária. Como eu disse antes, todas as modalidades de transporte: rodoviário, ferroviário, marítimo, navegação de longo curso e de cabotagem e a navegação de interior foram contempladas, em grau adequado de participação, no Estudo de Transporte do Brasil, desenvolvido pelo GEIPOT. Ressalve-se, porém, que ênfase significativa foi direcionada para as rodovias e as ferrovias. Quanto aos portos, o Estudo limitou-se à realização de profundo diagnóstico, recomendando o reaparelhamento do sistema e indicando a necessidade de amplo e completo Estudo dos Portos Brasileiros, o que foi realizado em 1975, no governo do presidente Ernesto Geisel.

C.S. – Porque uma das discussões que nós acompanhamos é justamente uma avaliação de que podemos associar uma certa decadência econômica do Rio de Janeiro a uma decadência de sua atividade portuária, porque o porto da cidade passou a ser subutilizado, enquanto o porto de Santos¹² começou a concentrar isso, o que se deve a um certo modelo logístico de transporte: ferroviário dando lugar a rodoviário. Eu queria saber, o senhor... Nesse momento, década de 1960, final da década de 1960, já está mais ou menos clara essa situação do porto do Rio de Janeiro¹³, da dificuldade do porto e de sua atividade?

O.B. – Essa dificuldade foi detectada. Veja só, uma dificuldade observada muito em função da conjuntura dos transportes, que naquela época era o transporte rodoviário e – aí é que está, digamos assim, o grande problema nacional – o transporte rodoviário de longa distância, levando cargas a 800, a 1.500, a 2.000 quilômetros da origem ao destino. Era comum na época, e ainda é hoje, com menor intensidade, o transporte, por caminhão, com produtos do sul do Brasil para o nordeste ou norte do país. A propósito, a participação da modalidade rodoviária, em 1965, no transporte de cargas, era, em número redondo, de 69%, enquanto para a modalidade ferroviária era de 17% e para a hidroviária de 14% . Esses percentuais de

¹² Inaugurado em 2 de fevereiro de 1892. Cf. <http://www.portodesantos.com.br/historia/index_p.html>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

¹³ Inaugurado em 20 de Julho de 1910. Cf. <<http://www.portosrio.gov.br/historicodoporto.htm>>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

participação modal, explicam, mas não justificam, a ‘fuga’ da carga para as rodovias, quando deveria estar equilibradamente distribuída no navio, no trem e no caminhão. A natureza não dá saltos espetaculares, o processo de desenvolvimento tem seu ritmo, ele vai, sofredamente, correndo com o tempo e muito em função do momento econômico. Falar-se em momento econômico é falar-se em pressão de demanda pela rodovia, evidentemente porque os portos, a navegação e a ferrovia não atendiam. E em função de tudo isso, realmente, houve defasagem nos investimentos para os portos brasileiros durante longo período e o Porto do Rio não fez exceção a essa circunstância cruel. . Em anos mais recentes, com a tendência de especialização dos portos, o do Rio vem expandindo seus pátios para movimentação de containers e exportação de veículos. Ao longo da costa, os demais portos nacionais têm recebido atenção mais cuidada, como o porto do Rio Grande¹⁴ e o de Paranaguá¹⁵, que atendem os corredores de exportação sulinos e têm uma importância enorme no escoamento de soja e de grãos diversos. Então, com essa responsabilidade, os portos de Paranaguá e Pelotas....

C.S. – Do Rio Grande.

O.B. – Sim, os portos de Paranaguá e Rio Grande, têm merecido do governo tratamento adequado. A grande vedete tem sido, sem dúvida, o porto de Santos, que sempre teve um atendimento satisfatório e tempestivo, próximo do necessário, para satisfazer a demanda. Mas o Brasil, como um país extremamente demandante – a gente precisa de tudo praticamente para ontem – esses temas e demandas são constantes em campanhas políticas, em todos os níveis de governo. Muitos se recordam do governo Carlos Lacerda¹⁶, por exemplo, quando prometia, na

¹⁴ Porto de Rio Grande. Iniciado em 1847. Cf. <<http://www.portoriogrande.com.br/>>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

¹⁵ Porto de Paranaguá. Criado em agosto de 1872. Cf. <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=26>>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

¹⁶ Carlos Frederico Werneck de Lacerda, (RJ, 1914 – RJ, 1977). Foi governador do estado da Guanabara (1960-65), além de fundador e proprietário do jornal *Tribuna da Imprensa*. Foi o grande coordenador da oposição à campanha de Getúlio Vargas à presidência em 1950. Em 1954 foi vítima de atentado em que ficou comprovado o envolvimento de membros da Guarda Pessoal do presidente, gerando forte campanha pela renúncia de Getúlio. Dezenove dias depois do atentado, a 24 de agosto de 1954, Getúlio Vargas suicidou-se e Carlos Lacerda teve de deixar o país, temeroso da reação popular. Como governador do antigo estado da Guanabara, realizou diversas obras de destaque, ao mesmo tempo em que retirava parte da população pobre de favelas na Zona Sul, criando conjuntos habitacionais afastados como a Cidade de Deus, em Jacarepaguá. Foi um dos líderes civis do golpe militar de 1964. Com a prorrogação do mandato do presidente Castelo Branco, em 1966, passou à oposição e foi cassado em 1968 pelo regime militar. Cf: DHBB/FGV, op. cit. Disponível em:

sua campanha, abastecer a cidade com água até o ano 2000. Foi eleito, criou a Cedag¹⁷ e realmente trouxe água para o Rio de Janeiro, não obstante as dificuldades políticas enfrentadas pelo seu governo. Segundo analistas políticos, o governador carregava uma pesada carga da opinião pública, radical e maniqueísta, em razão, diziam, de seu temperamento extremamente forte. Retomando, nas campanhas políticas, no Brasil, são colocadas em destaque, muitas vezes, questões relacionadas com carências essenciais, de que lá fora nem se falam.

C.S. – Há carência infraestrutural, não é?

O.B. – Perfeito, aqui existe a carência infraestrutural. Lá fora parte-se da premissa de que isso não é mais problema, no que tange às necessidades essenciais. Não se discute falta d'água...

C.S. – Está resolvido.

O.B. – Isto mesmo. Pode complementar a pergunta, se eu não atendi...

C.S. – Não, está correto. Quer dizer, a gente está um pouco mapeando essa decadência, ou seja, a decadência do porto do Rio se deve, obviamente, a um crescimento da atividade econômica no eixo São Paulo–Santos e que acaba... quanto mais São Paulo e Santos se fortalecem, mais o Rio tende a...

O.B. – E eu diria, complementando você, que há grandes portos nacionais que se desenvolveram a partir dos estudos do GEIPOT, como, por exemplo, o grande porto de Pernambuco, o Suape¹⁸; o porto em Belém¹⁹; aquele terminal privado ali de Ponta da Madeira²⁰,

<http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/verbetes_htm/2684_1.asp>. Acesso 26 mar. 2008; e <http://pt.wikipedia.org/wiki/Carlos_lacerda>. Acesso 26 mar. 2008.

¹⁷ Companhia de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae), constituída oficialmente em agosto de 1975. Realiza captação, tratamento, adução, distribuição das redes de águas e coleta, transporte, tratamento e destino final dos esgotos gerado dos municípios conveniados do Estado do Rio de Janeiro. Cf. <<http://www.cedae.com.br/>>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

¹⁸ Suape - Complexo Industrial Portuário, criada em novembro 1978. Localizado em Pernambuco, entre os municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho. <http://pt.wikipedia.org/wiki/Porto_de_Suape>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

¹⁹ Porto de Belém, inaugurando em outubro de 1909. Cf. <<http://www.cdp.com.br/historicoBelem.aspx>>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

²⁰ O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira é um porto privado que pertence à Companhia Vale do Rio Doce, adjacente ao porto de Itaqui, e próximo à cidade de São Luís (MA). CF.<http://pt.wikipedia.org/wiki/Ponta_da_Madeira>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

no Maranhão, e, um pouco mais adiante, aquele que é um dos portos mais importantes do Brasil porque é o destinatário do minério de ferro da jazida de Carajás, através da Estrada de Ferro Carajás, que é o porto de Itaqui²¹, no Maranhão. Esse porto de Itaqui é aquele que tem as conveniências e definições portuárias mais adequadas do país. O seu calado é fantástico, vai a trinta e tantos metros de profundidade.

C.S. – É o que atende à Ferrovia do Aço, não é isso?

O.B. – Não, não...atende...

P.F. – Atende a Carajás.

O.B. – ...atende à Estrada de Ferro Carajás, que vai da jazida de Carajás²²...

P.F. – Até Itaqui.

O.B. – ...até o porto de Itaqui, no Maranhão.

P.F. – Eu queria trazer um pouco a Associação Comercial na trajetória do senhor. Como que, dentro dessa trajetória, o senhor ouviu falar, se aproximou da Associação Commercial? Quando foi a primeira vez que isso aconteceu?

O.B. – Veja só, não me lembro se contei antes para vocês, que eu estive algum tempo em Brasília, como chefe de gabinete do ministro Eliseu Resende²³. Depois o ministro comprometeu-se politicamente em candidatar-se ao governo de Minas Gerais, então, teve que

²¹ Iniciado em 1966, foi ampliado em 1976. <http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/frmPagina.aspx?id_pagina_web=141>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

²² A Mina de Ferro Carajás foi descoberta em 1967 e faz parte da Província Mineral de Carajás, que possui reservas de minério de ferro de alto teor, de aproximadamente 2,1 bilhões de toneladas. Explorada pela Companhia Vale do Rio Doce, é a maior mina de ferro a céu aberto do mundo e está localizada na Serra dos Carajás, no município de Parauapebas (PA), sul do Pará. Além do ferro, na mina são extráidos manganês, cobre, ouro e minérios raros. Cf. <<http://www.pontosbr.com/detalhes.php?cod=21>>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

²³ Eliseu Resende. Foi ministro dos Transportes (1979-1982) e da Fazenda (1993). Em 1967 foi nomeado diretor geral do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER). Cf. Cf. ABREU, Alzira Alves de...[et al.]. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro* (DHBB/FGV). Rio de Janeiro: Editora FGV/CPODC, 2001.

se desincompatibilizar. Voltei para o Rio, fiquei algum tempo no gabinete do ministro aqui.. O Estudo de Transporte no Brasil, do GEIPOT, já estava em uma fase de fato consumado, alguns projetos oriundos do plano de transportes, tinham sua execução em curso, com a assistência do Banco Mundial. Então, em decorrência disso, aproveitei a oportunidade para fazer alguns cursos. Eu mencionei já que fiz o curso de economia...

C.S. – O senhor organiza a pós-graduação.

O.B. – Fiz uma pós-graduação de engenharia de produção na Coppe²⁴. Eu já havia feito alguns créditos para o doutorado, nos Estados Unidos, prejudicados em razão de meu retorno ao Brasil. O que conta mesmo é esse curso de engenharia de produção, a nível de Mestrado, o curso de economia, que me abriu em grande angular a visão social e humana, além de alguns cursos de aperfeiçoamento e a participação em diferentes congressos no Brasil e no exterior. Cabe aqui, agora, o registro de um projeto que me pareceu importante, decorrente de convênio firmado entre os ministérios dos Transportes e da Guerra, com a interveniência do GEIPOT e do IME, respectivamente. Em meados de 1976 o então ministro dos Transportes, Dyrceu Nogueira, convocou-me para me atribuir uma tarefa a que chamou de missão. Eu deveria me apresentar no IME-Instituto Militar de Engenharia, onde assumiria a responsabilidade pela estruturação, implantação e coordenação da pós-graduação em transportes, a nível de Mestrado. Aceitei o desafio e coloquei o projeto em ação: em janeiro de 1977 o curso já estava funcionando e dois anos depois formava a primeira turma de Mestres em Transportes. Ao deixar a instituição, com a missão cumprida, o diretor do IME, ao reconhecer o êxito do empreendimento, declara, em documento oficial, que “o Programa de Transportes do IME deu os primeiros passos, cresceu e rapidamente adquiriu renome no meio universitário de todo o País”. Fui a seguir indicado para matrícula, em 1978, no curso de Política e Estratégia da Escola Superior de Guerra-ESG. Bom, permiti-me a digressão, considerando que se tratava de minha última etapa no GEIPOT. Havia uma pergunta...

²⁴ Coppe – Instituto Luiz Alberto Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, embloga também a Coordenação de Programas de Pós-Graduação de Engenharia (Coppe), da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Foi criado em 1963. Cf. <<http://www.coppe.ufrj.br/coppe/localizacao.htm>>. Acesso em 26 de agosto de 2009.

C.S. – A pergunta do Paulo era sobre o seu ingresso na Associação Commercial.

O.B. – Sim, Paulo, sobre minha aproximação com a Associação Commercial. Certa vez, no intervalo do cafezinho de um seminário, final de tarde de uma sexta-feira, eu encontro com o meu amigo Amaury Temporal²⁵, então presidente da Associação Commercial. Isso foi em 1980 e qualquer coisa.

C.S. – Em 1986.

O.B. – Em 1986, isso mesmo. O Amaury então me puxa pelo braço para um canto da sala e me fala da Associação Commercial, dos Conselhos Empresariais, do Conselho Diretor e dos seminários e palestras que movimentam a Casa. E me convoca: “guardo você no meu gabinete segunda-feira, às dez”. Desde então são vinte e dois anos que eu atuo na Associação Commercial. No início, eu apenas me associei, e depois, sucessivamente, eu era eleito, a cada biênio, para o seu corpo de diretores. E, nessa posição eu fiquei mais ou menos, eu não sei bem, seis ou oito anos, e aquilo sempre me dando muita cancha dentro da instituição, conhecendo gente interessante, frequentando o Conselho Diretor e os Conselhos Empresariais de Transporte e de Energia. Verifiquei logo que os Conselhos Empresariais, o Conselho Diretor, os seminários e palestras eram uma verdadeira escola. Eu me introduzi naquela engrenagem e fiquei fascinado com a dinâmica que a Casa oferecia. Pois bem, em função disso tudo, e depois de ter sido diretor durante algum tempo, vieram as administrações posteriores à do Amaury: a do Paulo Protásio²⁶, do Humberto Mota²⁷, do Arthur Antonio Sendas²⁸, meu querido amigo Arthur Sendas, a do Marcílio Marques Moreira²⁹ e agora a do Olavo Monteiro de Carvalho³⁰. Creio que a ordem está correta, são 22 anos e de algum modo, em maior ou menor grau, eu me envolvi nessas administrações. Em 1993, ao compor sua equipe, Humberto Mota me convoca para assumir a vice-presidência dos Conselhos Empresariais. Vale repetir, agora, que os

²⁵ Amaury Temporal foi presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro entre 1985-1989.

²⁶ Paulo Manoel Protásio foi presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro entre 1989-1993.

²⁷ Humberto Mota foi presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro entre 1993-1997.

²⁸ Arthur Sendas foi presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro entre 1997-2001.

²⁹ Marcilio Marques Moreira presidiu a Associação Comercial do Rio de Janeiro entre 2001-2005.

Diplomata, foi embaixador em Washington (1986-1991) e ministro da Economia, Fazenda e Planejamento no governo Collor (1991-1992).

³⁰ Olavo Monteiro de Carvalho foi presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro de 2005 a 2009.

Conselhos são uma referência na Casa, pela importância dos temas tratados, pelos debates enriquecedores, pelos seminários e palestras que promovem. São, na realidade o que eu chamaria a força motriz que impulsiona a Associação Commercial e dá aquele toque de realizações à instituição

C.S. – O conselho encaminha um documento?

O.B. – Conduzidos e liderados por experientados profissionais com sólida formação superior e longa vivência em sua área de atuação, os Conselhos encaminham, sempre que seja o caso, o produto final resultante de seu trabalho ao presidente da Casa, permitindo-lhe a formulação de propostas e reivindicações a instâncias de governos, do legislativo e do judiciário, ou, simplesmente, como um fluxo permanente de informações e argumentos esclarecedores importantes para o formador de opinião.

C.S. – Isso remete àquela sua preocupação de mudar o seu foco para uma questão social mais ampla, não é? Nesse sentido, o senhor está falando que a Associação Comercial, através desse mecanismo dos conselhos empresariais, também expande as suas atribuições, para acompanhar a dinâmica social de uma perspectiva...

O.B. – Sem dúvida nenhuma. Vejam o que significam os Conselhos, quando sua atuação é avaliada em seu conjunto, sob uma abordagem integrada, reveladora de sua densidade e de sua dinâmica. Para isso, vamos admitir algumas premissas: a existência de 20 Conselhos, cada um com 25 integrantes, 10 reuniões por Conselho entre março e dezembro, duração de 2 horas para cada reunião, comparecimento de 60% dos 25 integrantes de cada Conselho. Fazendo as contas chegamos a 6000 homens.hora de trabalho ao final de cada ano. Mencionei antes, conservadoramente, a média de 15 presenças em cada reunião, mas, o Conselho de Segurança Pública, presidido por [Francisco] Horta³², é um ponto fora da curva, reúne uma pequena multidão de 70, 80, entre integrantes do Conselho e convidados. O tema Segurança Pública, desenvolvido por especialistas e estudiosos do setor, salienta os aspectos sociais dele decorrentes, propõe medidas e soluções, leva às autoridades, em tintas fortes, a magnitude do problema. Aliás, o trabalho voluntário dos Conselhos Empresariais, creditado a seus dirigentes

e integrantes, compreende um capítulo fantástico de doação, não faz o menor sentido a sua monetização ou a tentativa de atribuir-lhe...

C.S. – Valor.

O.B. – ...valor monetário, mesmo porque estamos falando de um nobre trabalho voluntário, que, em sua própria essência, rejeita recompensas materiais. Outro ponto que eu faço questão de enfatizar, ainda dentro dos Conselhos Empresariais, é a questão do empreendedorismo. É claro que esses executivos, pelas suas posições, sua competência, estão valorizando os Conselhos e o trabalho voluntário que realizam. E, o que é mais, estão inspirando profissionais mais jovens e conduzindo-os ao empreendedorismo, ao atendimento de seu *vocare*. O atuante Conselho Empresarial de Jovens Empreendedores é fruto desse *pensar empreendedor*. Vamos verificando, assim, quantos dividendos estamos agregando a cada raciocínio que fazemos com relação aos Conselhos Empresariais.

C.S. – Então, de certa forma, isso reforça aquela idéia que o senhor tem de a Associação Comercial ser uma escola..

O.B. – Exatamente, esta é a convergência do argumento: uma verdadeira escola.

C.S. – Não somente pela atividade do Conselho, mas na formação de uma nova elite dirigente.

O.B. – Com certeza, de uma nova elite dirigente. Verifica-se que os dirigentes, os integrantes dos Conselhos, constituem elementos multiplicadores na divulgação das atividades da Casa, inclusive através de suas presenças na mídia. Eu mesmo tive essa oportunidade de escrever para jornais tratando de projetos importantes para o Rio, como a Linha Vermelha, a Linha Amarela, e no plano nacional, a Ferrovia Norte-Sul, a Ferrovia do Aço, que despertaram muito interesse da opinião pública. Então a gente observa que os Conselhos dedicavam igual empenho tanto pelos projetos locais, que vieram lá do Doxiades, lá do Lacerda...

C.S. - - Do governo Lacerda.

O.B. – Do governo Carlos Lacerda, no antigo estado da Guanabara...

C.S. – As linhas cromáticas.

O.B. –... quanto pelos projetos de amplitude nacional. Essa coisa de pensar grande, local e nacionalmente, é muito própria da alma do Rio de Janeiro e isso vem lá do tempo, para o bem ou para o mal da terra carioca – eu digo para o bem – em que o Rio de Janeiro se tornou uma caixa de ressonância, a partir dos tempos remotos como capital do Império do Brasil. Já fizemos referência, no âmbito nacional, aos mestres do empreendedorismo, os presidentes Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek. Em termos locais, do Rio de Janeiro, eu citaria Pereira Passos, no início do século vinte, Lacerda e Negrão de Lima, em meados dos anos '60, como notáveis agentes da transformação urbana.

C.S. – O senhor tocou em um assunto que é muito debatido, que é essa questão do posicionamento político do empresariado carioca, do empresariado fluminense, de uma certa elite carioca e fluminense. O senhor sintetizou um pouco esse dilema quando disse: nós temos uma cabeça que pensa o nacional, que pensa o extralocal. Isso, de certa forma, revelaria também uma ausência de um certo corporativismo dessa elite em buscar soluções para o local e pensar sempre para o nacional. Como é que o senhor avalia essa tensão? Quer dizer, outros estados... Quando o senhor olha São Paulo, fala assim: São Paulo se constitui como um estado e São Paulo briga por São Paulo e o Rio de Janeiro está pensando o nacional e, de certa forma, está perdendo espaço porque pensa o nacional e não pensa o local. Como é que o senhor pensa essa tensão?

O.B. – Não sei se teria compreendido, não registrei bem essa questão da tensão...O pensar nacional, o pensar local, em relação ao Rio, vem do nosso nascedouro, a partir de 1763, quando São Salvador³⁶ deixa de ser a Capital do Brasil. Essa aparente 'disputa' entre as duas principais cidades do país, não faz sentido, vis-à-vis a conquista maior do país, que é a unidade nacional.

P.F. – Mas, dr. Boëchat, o senhor sente esse debate, por exemplo, no âmbito da Associação Comercial, nesses conselhos? Esse mesmo tipo de debate se dá, assim, entre... As propostas que são feitas têm essa ressonância, digamos, nacional?

O.B. – Trata-se de fenômeno cultural, sedimentado durante séculos.. Está arraigado na alma do Rio. .Poderá mudar com o tempo, mas, por enquanto faz-se presente de um modo claro, natural. Mencionei, há pouco, que alguns dos meus artigos falavam na Linha Amarela, na Linha Vermelha, que são projetos locais....

C.S. – Da Ferrovia do Aço.

P.F. – Certo.

O.B. – ..Mas também, com igual ênfase foram feitas referências, em outros artigos meus, à Ferrovia do Aço, à Ferrovia Norte–Sul, à duplicação da rodovia ligando Curitiba ao sul do Brasil, que são projetos nacionais a favor dos quais a Associação Commercial, através dos Conselhos Empresariais, .trabalhou incansavelmente.....

P.F. – Então, isso seria uma peculiaridade também da Associação Comercial. Outras talvez sejam mais...

O.B. – Dando uma dimensão mais adequada a esses aspectos, a Associação Comercial, digamos assim, se divide dentro desses dois campos de interesse com igual empenho,:ela cuida dos aspectos locais, mas ela não descuida daquele que é o seu *vocare*, a vocação natural do...

C.S. – Do Rio de Janeiro.

O.B. – ...do Rio de Janeiro, que é também o seu pensar nacional. . Não são posições mutuamente exclusivas. Sempre se pensou assim, mesmo com a mudança da capital para Brasília³¹. Então, veja só, no imaginário do Rio, está o pensar nacional, não perdemos esse traço de cultura, que considero salutar, na medida em que projeta o Rio dentro do país e no exterior.

³¹ A capital federal foi transferida para Brasília em 1960.

C.S. – Essa questão da projeção e do projeto nacional também está consubstanciada na sua trajetória, porque o senhor foi, durante o período da presidência do dr. Arthur Sendas, vice-presidente de Relações com o Governo Federal. Como é esse intercâmbio da Associação Comercial do Rio de Janeiro com o governo federal? É propositivo? É consultivo?

O.B. – Antes, uma correção. No primeiro mandato de Arthur Sendas, continuei responsável pelos Conselhos Empresariais. Foram seis anos nessa posição, quatro no mandato do Humberto Mota e dois no primeiro de Sendas. Eu assumi a vice-presidência de Relações com o Governo Federal, no segundo termo da gestão Sendas. Retomando, pode ser propositivo ou consultivo. Sempre o vice-presidente, responsável por essa área, desempenha suas funções com liberdade, mas atua em plena sintonia com o presidente da Casa. O bom-senso, no caso, está sempre presente. Porque é uma circunstância muito política, e onde entra a componente política, a análise de sensibilidade mostra que se faz necessária uma habilidade especial. Então, ela é feita em perfeita consonância e sintonia com o presidente da Casa e toda essa ponte é construída com naturalidade e o processo se completa tranqüilo. Com os dados e elementos em mãos, ele é o grande tomador de decisões. Depois de assessorado, o presidente, em seu julgamento, encaminha documento a instâncias do governo federal sob forma de proposta ou de consulta. Outro ponto muito forte da Associação Commercial está na realização do Encontro Mensal com o Empresário, quando, em almoço, a Casa recebe um convidado de honra para um pronunciamento sempre aguardado com interesse especial.

C.S. – Isso é o período do governo Fernando Henrique Cardoso³²?

O.B. – Sim, no governo de FHC que abrangeu....

³² Fernando Henrique Cardoso, sociólogo e professor universitário, em 1993 assumiu o ministério da Fazenda, implantando Plano Real, um conjunto de medidas de estabilização econômica e de combate à inflação. Em outubro de 1994, impulsionado pela popularidade do Plano Real, foi eleito presidente da República pelo PSDB, aliado ao PFL. No primeiro mandato FHC conseguiu a aprovação de emenda constitucional que criou a reeleição para o Executivo, sendo o primeiro presidente brasileiro a ser reeleito. Em seus dois governos, deu continuidade ao processo de privatização de empresas estatais e à abertura da economia brasileira ao capital estrangeiro iniciadas por Fernando Collor. Sua proposta de reforma do Estado, parcialmente implementada, foi concebida como uma ruptura com a Era Vargas e a concepção de Estado interventor na economia. Cf: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Fernando_Henrique_Cardoso>. Acesso em 29 de março de 2006.

P.F. – Não, quando o senhor assumiu.

C.S. – Não, quando o senhor assume essa vice-presidência de Relação com o Governo Federal. Foi na administração do Sendas...

O.B. – ... abrangeu o segundo mandato da administração Arthur Sendas, quando o Presidente da República era Fernando Henrique Cardoso.

C.S. – No governo Fernando Henrique, houve uma preocupação, porque ficava muito caracterizado, na figura dele e no ministério, essa paulistinização da política nacional. E o Fernando Henrique, habilmente, fala do Rio de Janeiro farol, que o Rio de Janeiro aponta; nomeia o Rafael de Almeida Magalhães³³ para uma Embaixada dos Assuntos do Rio de Janeiro etc. Quer dizer, como o senhor vê essa conjuntura específica, em que houve um movimento da parte do governo federal de tentar recolocar o Rio de Janeiro nessa discussão nacional?

O.B. – O presidente Fernando Henrique Cardoso, muito amigo de Rafael de Almeida Magalhães, assinou sua nomeação para Secretário Executivo do Conselho Coordenador das Ações Federais no Rio de Janeiro. Foi também um ato de reconhecimento pelo trabalho de Rafael no governo Carlos Lacerda e depois como Ministro da Previdência. Essa coordenação teve uma atuação secundária, não sensibilizou governo nem opinião pública. Como se costuma dizer, ‘não decolou’. Bom, para fechar o tema Rio-São Paulo, eu diria o que é sabidamente reconhecido, isto é, que São Paulo é a grande massa econômica, é a locomotiva econômica do país. E isto é razão para orgulho de todos os brasileiros. Por outro lado, o Rio, além de sua personalidade bem definida e de seu encanto natural, é um grande centro de cultura e de turismo, um significativo pólo universitário e tecnológico, produtor de 80% do petróleo nacional, ostentando, afinal de contas, a segunda posição no ranking da economia nacional.

³³ Rafael de Almeida Magalhães. Governador da Guanabara (1965) e ministro da Previdência no governo Sarney (1986-1987). Em 1995 foi nomeado secretário executivo do Conselho Coordenador das Ações Federais no Rio de Janeiro. Cf. Cf. ABREU, Alzira Alves de...[et al.]. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro* (DHBB/FGV). Rio de Janeiro: Editora FGV/CPDOC, 2001.

Coroando tudo isso, Rio e São Paulo somam seus ‘saldos líquidos’ que por sua vez se agregam aos saldos de outras unidades federadas em favor do interesse nacional.

. P.F. – Eu queria voltar rapidamente ao tema dos conselhos empresariais, porque o senhor ficou muito tempo, como disse, na vice-presidência. É possível dar alguns exemplos de temas que mais chamaram a atenção do senhor nos debates dos conselhos nesse período? O senhor ficou entre 1993 e 1999 é isso?

O.B. – É isto mesmo, Paulo. É por aí...

P.F. – Que é bem o período do governo Fernando Henrique, da chegada do governo dele e final do governo Itamar [Franco]³⁴.

O.B. - Completando a informação, fiquei como vice-presidente dos Conselhos Empresariais nos dois mandatos de Humberto Mota e no primeiro de Sendas, totalizando seis anos, de 1993 a 1999. No segundo mandato de Arthur Sendas, de 1999 a 2001, exerci a vice-presidência de Relações com o Governo Federal. Eu peguei, então, no âmbito dos Conselhos Empresariais, o mandato complementar do presidente Itamar Franco, a partir do afastamento de Fernando Collor³⁵, seguido do governo Fernando Henrique Cardoso, ao eleger-se no ano seguinte. O governo Sarney³⁶ foi antes, ele ficou seis anos no governo, não foi?

³⁴ Itamar Augusto Cautiero Franco, foi presidente do Brasil entre 2 de outubro de 1992 e 1 de janeiro de 1995, tendo assumido após o afastamento de Fernando Collor, de quem era vice-presidente. Em fevereiro de 1994, o governo Itamar lançou o Plano Real, elaborado pelo Ministério da Fazenda, que estabilizou a economia e acabou com a crise hiperinflacionária. Em 1998 elegeu-se governador de Minas Gerais. Cf: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Itamar_Franco>. Acesso em 29 de março de 2008.

³⁵ Fernando Affonso Collor de Mello, foi o primeiro presidente da República eleito por voto direto após o regime militar, em 1989. Seu governo, entre 1990 e 1992, foi marcado pela implementação do Plano Collor (que bloqueou o acesso dos cidadãos às suas contas bancárias como parte das medidas de combate à inflação), pela abertura do mercado nacional às importações e pelo início do Programa Nacional de Desestatização. Foi afastado do cargo de presidente após processo de *impeachment* fundamentado em acusações de corrupção. Teve seus direitos cassados por oito anos por determinação do Senado Federal. Em 2006 foi eleito senador por Alagoas, pelo PTB. Cf: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Fernando_Collor_de_Mello>. Acesso em 29 de março de 2008.

³⁶ José Sarney Costa. Foi governador e senador do Maranhão. Foi um dos dissidentes do PDS que formaram a Frente Liberal, tornando-se o candidato a vice-presidente na chapa encabeçada por Tancredo Neves, que foi vitoriosa na disputa com Paulo Maluf (PDS) no Colégio Eleitoral em 1985, encerrando o ciclo de governos militares. Com a doença de Tancredo, que o impediu de tomar posse, Sarney assumiu a Presidência da República

C.S. – Cinco.

O.B. – Cinco?

C.S. – Cinco anos.

O.B. – Vou divagar um pouco, mas voltarei, objetivamente, com relação à colocação do Paulo Fontes. O longo período de minha atuação na Casa permitiu-me uma visão abrangente dos governos com seus perfis e características mais relevantes. O governo Sarney, em que pesem os esforços para acertar, no sentido de estabelecer uma política econômica efetiva para o país e que desse resultados concretos, registrou, no último mês de seu mandato, uma inflação de 80%, quando o ministro da área econômica era o....

P.F. – O Maílson.

O.B. – ...o Maílson da Nóbrega¹³. Era uma fase em que o país buscava o seu ponto de equilíbrio, dentro de uma conjuntura adversa. Essa questão do registro de uma época é muito importante para que se tenha uma avaliação correta. Veja um exemplo disso. Quando o governo brasileiro, no início da década de 1960, decidiu pela erradicação dos ramais ferroviários, aconteceu uma tempestade de críticas, porque a opinião pública desconhecia as razões. A primeira ferrovia no Brasil, ligando a raiz da serra até Petrópolis, foi construída em 1854, iniciando o ciclo do ferropiarismo que se estendeu até os anos de 1940 do século vinte. A força política sempre existiu e nunca deixará de existir. Um estudo de 1965, sobre erradicações de ferrovias mostrava um gráfico em que as curvas de população total....

C.S. – E rural.

O.B. - ... e de população urbana se cruzam...

em 15 de março daquele ano, e com a morte do presidente eleito, cumpriu o mandato até 1990. É senador pelo estado do Amapá.

¹ ³ Maílson Ferreira da Nóbrega – Um economista brasileiro. Foi Ministro da Fazenda do Brasil entre 1987-1990.

C.S. – População rural, não é?

O.B. –...indicando que o Brasil, antes de 1965, era um país com predominância rural. A força dos fazendeiros, nesse país rural, era muito poderosa. Eles possuíam uma fazenda aqui, outra ali, outra lá, pontilhando uma região com suas propriedades, que, pela pressão política, deveriam ser atendidas pela ferrovia. Resultava então que o traçado da via, em numerosos trechos, era uma sucessão de curvas fechadas, impondo velocidades comerciais baixas, de seis, oito quilômetros por hora. Então, além de anti-econômicas, apresentavam elevados índices de acidentes. Eu me recordo, quando vim do interior para o Rio, peguei o trem maria fumaça das cinco e meia da manhã e cheguei à estação de Barão do Mauá...

C.S. – Na manhã do dia seguinte...

O.B. – Não, às nove horas da noite. Eram quinze, dezesseis horas de viagem extenuante. E o Sarmento tem razão, quando, simultaneamente com o atraso, ocorria um acidente, o trem não chegava nem no dia seguinte.

P.F. – Eu estava pedindo alguns exemplos do...

C.S. – Da atuação...

P.F. – ...da atuação dos conselhos empresariais durante esses governos.

O.B. – Bem, vamos situar-nos no tempo, no período em que atuei como vice-presidente dos Conselhos Empresariais, de 1993 a 1999, seis anos, abrangendo o mandato complementar do presidente Itamar Franco, todo o primeiro mandato de Fernando Henrique Cardoso e o início do segundo, quando assumo a vice-presidência de Relações com o Governo Federal. Foi o período de seis anos dos mais dinâmicos da Associação Commercial e dos Conselhos Empresariais, dentre outras razões, pela ocorrência de significativas mudanças de paradigmas. Com a cassação dos direitos políticos de Collor, o seu vice, Itamar Franco, assume a cadeira de presidente e nomeia Fernando Henrique Cardoso seu Ministro da Fazenda. Logo em 1994,

através de mecanismo extremamente bem concebido, é lançado o Plano Real que neutraliza a onda inflacionária então vigente, e, no vácuo do sucesso, elege Fernando Henrique presidente da República para o primeiro mandato, renovado, quatro anos mais tarde, para um segundo termo. Ao longo desses dois períodos de governo, teve prosseguimento o programa de privatização de estatais, quando, também, ocorre a abertura da economia ao capital externo. Essa mudança de modelo trouxe em seu bojo privatização de empresas do porte da Companhia Siderúrgica Nacional-CSN, da Companhia Vale do Rio Doce, a criação de empresas ferroviárias, de energia elétrica, de telecomunicações, e o início de dinâmica política nacional de concessão de rodovias, fiscalizadas por agências reguladoras, logo implantadas. Os Conselhos Empresariais da Associação Commercial participaram ativamente de todo esse processo, realizando congressos, organizando seminários, promovendo debates, sejam de interesse local ou nacional. Marcaram época, nos anais da Associação Commercial, os seminários ‘O Rio que nós queremos’, ‘O Rio no Real’ e ‘O Brasil que nós queremos’. Projetos anteriormente mencionados, de interesse da cidade do Rio de Janeiro, foram debatidos e influenciados para imediata implantação. E eu mencionaria, para citar apenas alguns, a Linha Vermelha, a Linha Amarela e extensão de linhas do metrô, investimentos esses com participação significativa do Governo Federal.

C.S. – Dr. Oscar, eu queria recuperar outra parte em que há um destaque na sua atuação, porque o senhor vem, ao longo do tempo, tendo uma importância bastante marcante no resgate da documentação histórica e do papel histórico da Associação Comercial. O senhor tem se empenhado nisso, na coleta de documentos, na questão da Praça do Comércio, na definição dessas datas de funcionamento da Associação Comercial. Eu queria que o senhor falasse um pouco por que é relevante para uma instituição de 200 anos tratar do seu passado, entender a sua identidade. Por que é um trabalho relevante, não só para a Associação Comercial, mas para as instituições, refletir sobre a sua trajetória histórica?

O.B. – Eu diria que a história de uma instituição de 200 anos é extremamente rica, não é? Ela é informativa, educativa e ilustra as diversas fases da vida da instituição, porque nós passamos

por períodos marcantes da história do Brasil, como o de D. João VI³⁷, pegamos D. Pedro I³⁸, todo aquele ministério fantástico que veio com D. Pedro II³⁹, José Bonifácio⁴⁰, o visconde de Cairu⁴¹, passamos pela Proclamação da República, pela Abolição da Escravatura. Tudo isso são pontos históricos em que a Associação Commercial nunca, observe bem, a Associação Commercial nunca foi espectadora. Ela sempre foi participante ativa, em todos esses acontecimentos. De algum modo, ela dava o seu recado. E foi uma fase extremamente rica da vida nacional: passando por tudo isso, chegando à República Velha⁴², pegando o governo Vargas, o primeiro governo, que foi um governo de força – aliás, reconhecido com grandeza pela minha ilustre amiga, a professora Celina Vargas do Amaral Peixoto⁴³. Ela fala, em seu artigo intitulado “Empreendedorismo”, de uns dois anos atrás, em *O Globo*, das grandes fases do Getúlio, e ela menciona a fase ditatorial, mas foi a fase ditatorial que trouxe a CSN⁴⁴, a Fábrica Nacional de Motores⁴⁵...

C.S. – A Vale do Rio Doce⁴⁶...

O.B. – ...a Vale do Rio Doce, uma seqüência enorme de empreendimentos que vieram a vingar e se tornaram referências na economia nacional: Então a Celina foi muito feliz e, também, bastante independente e nobre, ao dizer que houve uma fase, sim, da ditadura Vargas, uma ditadura pacífica, flexível, para depois acontecer a grande redenção do próprio Getúlio, eleito presidente da República por uma votação enorme e majoritária no país todo. Complementa a

³⁷ D João VI de Portugal (1767-1826), foi rei de Portugal de 1816 até sua morte, mas desde 1792, em virtude da doença mental da mãe, assumiu a direção dos negócios públicos. Veio com a corte portuguesa para o Brasil em 1808.

³⁸ D. Pedro I do Brasil e IV de Portugal (1798-1834), foi o primeiro imperador do Brasil (de 1822 a 1831) e o 28º rei de Portugal (1826).

³⁹ D. Pedro II (1825-1891), foi o segundo e último imperador do Brasil (1831-1889).

⁴⁰ José Bonifácio de Andrada e Silva (1763-1838), conhecido como o “Patriarca da Independência”, foi ministro do Reino e dos Negócios Estrangeiros de janeiro de 1822 a julho de 1823.

⁴¹ José da Silva Lisboa (1756-1835), foi economista, historiador, jurista e político. Ocupou diversos cargos na administração econômica e política do Brasil.

⁴² República Velha – Foi o período da história do Brasil que se estendeu da proclamação da República (1889) até a Revolução de 1930.

⁴³ Socióloga, foi fundadora do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (Cpdoc) da FGV.

⁴⁴ CSN – Companhia Siderúrgica Nacional.

⁴⁵ Fábrica Nacional de Motores – Foi fundada no período do Estado Novo (ditadura implantada por Getulio Vargas). É uma empresa brasileira de fabricação de motores.

⁴⁶ Criada em 1942 como empresa de economia mista, hoje é a segunda maior mineradora do mundo e a maior empresa privada do país, após sua privatização em 1997.

Professora Celina, em concordância nacional, que Getulio Vargas alimentava um único objetivo, ‘transformar o Brasil numa nação soberana, desenvolvida e justa’. De maneira que eu acredito que essas fases, o resgate dessa história toda, que é um verdadeiro caleidoscópio de acontecimentos, ao longo de 200 anos, isso dá uma riqueza cultural e de pensamento econômico nacional enorme. Cada fase, ao longo desse tempo todo, era um momento histórico, uma fase histórica que se vivia, com suas decisões dentro do contexto. E é isso que realmente fez o país mirar-se no espelho retrovisor e ir se aprimorando. Nem sempre muito feliz nessa busca de se aperfeiçoar, mas, de qualquer modo, progrediu, não é verdade? Mencionei antes, repito agora, que no início do governo Juscelino, falava-se muito na construção da Rodovia Rio—Belo Horizonte — nós tínhamos dois mil quilômetros de estradas federais pavimentadas no Brasil. Hoje, nós temos perto de 70 mil quilômetros, mais outros tantos de rodovias estaduais. . Quer dizer, nós não podemos ignorar que isto seja um determinante da conjuntura mundial, mas, antes, um mérito do povo brasileiro, das suas lideranças. Então, fomos conquistando espaços...E outra coisa muito importante, há um enorme desafio diante de nós todos. Sabemos que somos paupérrimos em termos de pesquisa tecnológica, pesquisa de um modo geral. Nós somos tímidos com as inovações. O nosso mundo universitário tem grandes deficiências. Nós não fizemos sequer um Prêmio Nobel até hoje. Isso é um indicador, é um indicador dentro de uma nação. Então, veja só, dentro dessa nossa realidade, há um universo de desafios. Mas, falando sobre a importância desses desafios, eu divaguei, me recorda rapidamente o centro da sua pergunta....

C.S. – Era exatamente a atuação do senhor nessa recuperação da documentação, por que é importante isso para a Associação Comercial.

O.B. – Ah, sim. Tudo isso que eu mencionei *en passant* tem sua importância, dá um pano de fundo...Há dois anos, Sarmiento, na reunião do Conselho Superior realizada em agosto de 2006, logo no início do mês, foi constituída uma Comissão de cinco membros para analisar documentos históricos relativos às origens da Associação Commercial do Rio de Janeiro Foi recomendado que a Comissão considerasse, em seus estudos e pesquisas, o Alvará de 15 de Julho de 1809, entre outros dados a serem examinados. A presidência da Comissão coube ao General Rubens Bayma Denys¹⁷, Vice-Presidente de Humberto [Mota] no referido Conselho Superior, com significativa folha de serviços prestados à ACRJ. Os outros quatro integrantes

foram o Grande Benemérito, Paulo Manoel Lenz César Protásio, a Benemérita Suely da Costa Velho Mendes de Almeida, o Benemérito Oscar Boëchat Filho, o Diretor e Vice-Presidente de Relações Públicas, Pedro Ernesto Mariano de Azevedo, atuando como Secretário Nestor Rolim, antigo Secretário Geral da ACRJ. A Comissão pesquisou fundo, ao longo de quatro meses, concluindo que se deveria aceitar o dia 15 de julho de 1809, como a data comemorativa da origem da Associação Commercial do Rio de Janeiro. A tarefa que me coube foi de algum modo facilitada, considerando a experiência anterior em pesquisas, no GEIPOT. Nesse contexto, Sarmento e Paulo, não obstante tomar algum tempo, vou entrar mais no meandro da história, para, ao final, ressaltar os fundamentos da tese. Recordar-se que a Família Real e seu séquito foram distinguidos com calorosa recepção ao chegarem à Bahia, em janeiro de 1808. A Abertura dos Portos às Nações Amigas, no dia 28, seria de grande importância para a Colônia e de modo especial para a Bahia, onde o comércio ainda ressentia da mudança da Capital do Estado do Brasil para o Rio de Janeiro, em 1763, depois de 200 anos como sede privilegiada do poder político, econômico e cultural. O Conde da Ponte, então Governador e Capitão General da Bahia, sensível à perda da Bahia, aproveitou bem a oportunidade, levando à presença de Sua Alteza Real algumas lideranças do comércio e da agricultura, para as alegações da classe. O baiano sempre...Alguém aqui é baiano, é da Bahia?

C.S. – [Inaudível]. [riso].

O.B. – Quero prestar um tributo ao baiano, à Bahia, pela habilidade política que demonstrou em diferentes momentos da história. O baiano sempre foi muito bom político, depois, naturalmente, do mineiro e do paraibano. Então, os...

C.S. – Os baianos.

O.B. - ...os baianos, muito sensíveis e hábeis, não desperdiçaram aquela chance e salientaram a importância de ser institucionalizada uma representação de classe similar à Praça do Comercio de Lisboa, a que Sua Alteza Real devotava especial consideração e conferia particular apreço. Estava assim transmitida a Dom João a mensagem subliminar, graças à habilidade e ao senso de oportunidade das lideranças políticas da Bahia. O regime dos Vice-Reis foi declarado naturalmente extinto a partir da chegada da Família Real a terras brasileiras. O último dos Vice-Reis, Dom Marcos de Noronha e Brito, Oitavo Conde dos Arcos⁵³ conquistara esse relevante posto - o mais cobiçado na estrutura de poder da Realeza -, ainda

muito moço, em 1806, com 35 anos de idade. Pelos registros de sua biografia, tratou-se mesmo de autêntica conquista, pois, associou o prestígio político de que desfrutava com o respeito e o reconhecimento que granjeara como governador probo e competente da Capitania do Grão-Pará. Essa conjugação de qualidades é rara, não é mesmo? Era também um político extremamente lúcido: quando a esquadra da Família Real atracava no ancoradouro do Terreiro do Paço, a 8 de março de 1808, lá se encontrava o Conde dos Arcos à frente dos notáveis da Comitiva de Recepção ao Príncipe Regente. A competência administrativa e a habilidade política foram ainda os fatores determinantes que conduziram o Conde dos Arcos, em 1810, para mais uma missão de alta responsabilidade, desta vez como Governador da Capitania da Bahia. Enquanto isso, a atividade comercial na Capital do Estado do Brasil prosperava de modo tal que resultou em efetivo fator de pressão dos comerciantes, contribuindo decisivamente para que o Príncipe Regente editasse o Alvará de 15 de Julho de 1809. Este Documento definia as condições gerais para a criação da “Real Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação”. Preceituava, ainda, de modo explícito e decisivo, pela construção de uma Praça do Commercio, “onde se ajuntassem os comerciantes no trato de suas transações e empresas mercantis”. A concessão de ampla área destinada a essa finalidade foi logo definida: indicou-se um terreno nobre da rua do Sabão, próxima à rua Direita, no movimentado centro comercial da cidade. Muitos fatores contribuíram para retardar a construção da Praça do Commercio do Rio de Janeiro. O fato é que as obras somente se iniciariam em 11 de junho de 1819, segundo projeto de Grandjean de Montigny, integrante da Missão Artística Francesa, chegada ao Rio de Janeiro em 1816. Em meados de 1820, a obra estava nos retoques finais. Os áulicos da Corte, preocupados em agradar à Realeza, sugeriam que a inauguração ocorresse em 13 de maio de 1820, aniversário de Dom João VI. Rigoroso e cômico de sua responsabilidade, somente admitiu presidir a inauguração oficial a 14 de julho de 1820, quando se completaram as obras exteriores e se destacavam as estátuas representativas das quatro partes do mundo e aquelas simbolizando o Comércio, a Agricultura, a Indústria e a Navegação, além das Armas do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. São símbolos de poder que o Príncipe Regente e a Realeza, como um todo, jamais abririam mão, não é mesmo? Jamais abririam mão. Em agosto de 1820 surgia um fato novo com a Revolução Constitucionalista do Porto. O Congresso Português exigia o retorno de Dom João VI e em decreto de fevereiro de 1821 determinava a volta do Príncipe Dom Pedro. O mesmo decreto determinava ainda que se realizassem eleições no Rio de Janeiro para a escolha dos representantes brasileiros junto às Cortes de Lisboa.

Vejam que fatalidade do destino: a recém inaugurada sede da Praça do Commercio...você conhecem, fica ali na rua Visconde de Itaboraí, antiga rua do Sabão, atrás dos Correios, onde funciona...

C.S. – A Casa França-Brasil,

O.B. - ...a Casa França-Brasil, um suntuoso e belo palácio do comércio. A propósito, em reunião com Olavo Monteiro de Carvalho, de quem fui vice-presidente sem pasta, logo após sua posse, em 2005, apresentei-lhe algumas propostas. Em uma delas, manifestei-me enfático, de que a bela concepção de Grandjean de Montigny jamais deveria ter saído dos domínios da Associação Commercial. E arrematei: tenho esperança que volte. Mas, retomando, veja só, Sarmiento, por azar, este foi o local escolhido para a realização da assembléia. Com os acalorados debates a temperatura subiu, os ânimos se exaltaram entre os partidários e opositores das ordens de Lisboa, seguindo-se tiroteios e escaramuças sangrentas, deixando como resultado mortos e feridos às dezenas. Os brios dos comerciantes subiram à flor da pele e, mais realistas do que o rei, jamais voltaram a colocar os pés em sua sede, palco dos acontecimentos de 21 e 22 de abril de 1821. Bom, enquanto tudo isso se passava na Capital do Estado do Brasil, a liderança do comércio da Bahia, desde sempre, costurava tranqüila os entendimentos, com habilidade e atuação, visando a implantar a sua Praça do Commercio. Mais uma vez a ação competente do Oitavo Conde dos Arcos foi decisiva para o andamento das providências. Em carta de 12 de abril de 1811 ao Conde de Linhares, Ministro da Corte, encarecia o Conde dos Arcos, do alto de sua autoridade, a importância da criação, na Bahia, de uma Casa destinada ao Corpo de Commercio.. O Conde de Linhares, revelando excepcional presteza, respondia em menos de um mês, a 10 de maio de 1811, a mensagem do Conde dos Arcos, informando, dizia ele, que levara à Augusta Presença do Príncipe Regente o ofício que Vossa Excelência me dirigiu e que Sua Alteza Real há servido mandar louvar o zelo que Vossa Excelência mostra pelo bem público. E, direto, completa o Conde de Linhares: Determino que Vossa Excelência ponha em execução a construção do edifício destinado para a Praça do Commercio da Bahia. Torna-se importante enfatizar, neste ponto, que em ambos Documentos, tanto no Alvará Real de 15 de Julho de 1809, quanto no Ofício do Conde de Linhares, de 10 de maio de 1811, ficaram evidentes, a manifesta vontade política do Príncipe Regente pela criação das Praças do Commercio do Rio de Janeiro e da Bahia, e a soberana decisão de Sua Alteza quanto à cessão

do terreno e a subsequente construção das respectivas representações comerciais. Bom, observe agora uma outra ‘costura’ do Oitavo Conde dos Arcos: já dissemos antes, que iniciou sua vida pública, no Brasil, como governador da Capitania do Grão Pará, no período 1803 a 1806, de onde projetou sua brilhante carreira. Quando deixou o cargo no Grão-Pará, teve influência decisiva para fazer seu sucessor, o conde de Vila Flor, cuja administração se cumpriu de 1806 a 1820. Dá então para observar os dedos do Conde dos Arcos na fundação da Associação Commercial do Pará, que de fato aconteceria em 3 de abril de 1819. Para dar mais coesão ao raciocínio, vamos compactar, em grande síntese de três pontos, esse emaranhado de informações: em 15 de julho de 1809, o Alvará com a chancela do Príncipe Regente, indicando a origem da Associação Commercial do Rio de Janeiro; em 10 de maio de 1811, a carta do conde de Linhares ao Conde dos Arcos, indicando o nascimento da Associação Commercial da Bahia; e em 3 de abril de 1819, o conde de Vila Flor trazendo à luz a Associação Commercial do Pará, com as bênçãos do seu amigo, o conde dos Arcos. Então, Sarmiento, ao crivo da análise e à luz da razão, cabe à Associação Commercial do Rio de Janeiro o reconhecimento, pela sua origem, como a mais antiga entidade brasileira de representação civil, tendo como seu certificado de nascimento, o Alvará de 15 de Julho de 1809, chancelado pelo Príncipe Regente Dom João. O Alvará, a carta do conde de Linhares, a oficial manifestação do Conde de Vila Flor, consubstanciam Documentos de Decisão Política dos mais importantes nos anais da historiografia brasileira. Por outro lado, as lideranças da Bahia, com aquela aguda sensibilidade política, ágeis e habilidosas, como a gente já falou antes, formalizaram a primeira diretoria em 1811, seis anos antes da inauguração, em 1817, de sua magnífica sede. Voltando lá atrás, em nossa narração deste tema de que me ocupo há duas décadas, depois das ocorrências dos amotinados na recém-construída sede, viu-se a classe dos comerciantes do Rio de Janeiro, mais uma vez, sem casa própria. Feridos em seus brios, mais realistas do que o rei, passaram a reunir-se nas esquinas ou em escritórios particulares. Como instituição formalmente legalizada, em imóvel alugado, o Corpo de Commercio organiza-se, em 1834, como Sociedade dos Assinantes da Praça, denominação que prevaleceria até 11 de dezembro de 1867 quando teve seu nome mudado para Associação Commercial do Rio de Janeiro. Ao longo dos anos ocupou diferentes sedes até que, em 1940, mudou-se para o novo edifício da rua da Candelária, ano em que, por decreto do Presidente da República, tornou-se Órgão Técnico e Consultivo do Governo Federal. O extraordinário impulso transmitido à instituição pelos seus primeiros líderes, permitiu a provisão do fôlego e energia indispensáveis para chegar com vigor à respeitada

entidade do século XXI. Ao longo de seus 200 anos a Associação Commercial do Rio de Janeiro sustentou intensa dinâmica de realizações, graças ao trabalho, à competência, ao discernimento e à inspiração de seus 60 presidentes e líderes. Com a história de sua origens que remontam ao alvorecer do século dezenove, as co-irmãs do Rio de Janeiro, da Bahia e do Pará,

sentem-se à vontade no pódio das entidades vitoriosas, orgulhosas pelo trabalho desenvolvido em favor de uma boa causa, através dessa dádiva privilegiada que é o exercício da cidadania e o ideal de servir. Como a gente falou antes, com aquele fôlego e energia, agora renovados, para esse jovem século XXI.

C.S -Certo. Bom, dr. Oscar, gostaríamos de agradecer a sua disponibilidade de ter dado esse depoimento para o arquivo do Cpdoc e o arquivo da Associação Commercial e dizer da nossa satisfação de poder não somente de discutir a sua trajetória como também essa avaliação que o senhor faz sobre a origem da Associação Commercial.

O.B. – Devo reiterar, agora, que para mim foi um prazer muito grande estar aqui com vocês e conhecê-los pessoalmente.Tenho um respeito enorme por esta Casa, a Fundação Getúlio Vargas. Já fiz algumas palestras aqui, há muitos anos atrás, na Ebape, Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas. Estou muito honrado e feliz por estar aqui, nesta tarde.

C.S. – Muito obrigado.

P.F. – Muito obrigado.

O.B. – Obrigado a todos.

[FIM DO DEPOIMENTO]