

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE BIBLIOTECONOMIA E COMUNICAÇÃO
CURSO DE MUSEOLOGIA**

LUAN DA ROSA PACHECO

**O PATRIMÔNIO SOBRE RODAS E SEU
SIGNIFICADO CULTURAL:**

O acervo automotivo do Palácio Piratini, Porto Alegre, RS

PORTO ALEGRE

2014

LUAN DA ROSA PACHECO

O PATRIMÔNIO SOBRE RODAS E SEU SIGNIFICADO CULTURAL:

O acervo automotivo do Palácio Piratini, Porto Alegre, RS

Trabalho de Conclusão do Curso realizado como requisito para obtenção do grau de Bacharel em Museologia, na Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientação: Ana Carolina Gelmini de Faria.

PORTO ALEGRE

2014

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

Reitor Carlos Alexandre Netto
Vice-Reitor Rui Vicente Oppermann

FACULDADE DE BIBLIOTECONOMIA E COMUNICAÇÃO

Diretora Ana Maria Mielniczuk de Moura
Vice Diretor André Iribure Rodrigues

DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DA INFORMAÇÃO

Chefe Maria do Rocio Fontoura Teixeira
Chefe Substituto Valdir Jose Morigi

COMISSÃO DE GRADUAÇÃO DO CURSO DE MUSEOLOGIA

Coordenadora Ana Carolina Gelmini de Faria
Coordenadora Substituta Jeniffer Alves Cuty

CIP - Catalogação na Publicação

Pacheco, Luan da Rosa
O patrimônio sobre rodas e seu significado
cultural: o acervo automotivo do Palácio Piratini,
Porto Alegre, RS / Luan da Rosa Pacheco. -- 2014.
65 f.

Orientadora: Ana Carolina Gelmini de Faria.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) --
Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade
de Biblioteconomia e Comunicação, Curso de
Museologia, Porto Alegre, BR-RS, 2014.

1. Pesquisa Museológica. 2. Patrimônio Automotivo.
3. Palácio Piratini. 4. Ford Model T. 5. Stutz Model
M. I. Faria, Ana Carolina Gelmini de, orient. II.
Titulo.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UFRGS com os
dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Departamento de Ciências da Informação

Rua Ramiro Barcelos, 2705
Bairro Santana
Porto Alegre - RS
CEP 90035-007
Telefone: 51 3308 5067
E-mail: fabico@ufrgs.br

**O PATRIMÔNIO SOBRE RODAS E SEU SIGNIFICADO CULTURAL:
O acervo automotivo do Palácio Piratini, Porto Alegre, RS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Museologia na Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Aprovado pela banca examinadora em 01 de Dezembro de 2014.

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Me. Ana Carolina Gelmini de Faria (Orientadora) - UFRGS

Prof^a. Dra. Lizete Dias de Oliveira - UFRGS

Prof^a. Me. Daliana Amaral Mirapalhete - Governo do Estado do Rio Grande do Sul

AGRADECIMENTOS

O Patrimônio sobre Rodas e seu Significado Cultural: O Acervo Automotivo do Palácio Piratini não foi produzido apenas por mim. Por trás deste trabalho há diversas pessoas envolvidas, que direta ou indiretamente, contribuíram para a sua criação. Agradeço, em primeiro lugar, à minha amada mãe Loreci de Lourdes da Rosa Pacheco pela paciência, amor, carinho e suporte durante toda a caminhada do curso e nesta última etapa do TCC. Em seguida, um enorme obrigado à professora Ana Maria Dalla Zen e à minha orientadora Ana Carolina Gelmini de Faria. Ambas, em cada semestre de 2014, aturaram minhas dúvidas sempre de bom humor, sendo atenciosas e acreditando no meu potencial, não é mesmo “Ford Tarzan”?

Agradeço inúmeras vezes à Daliana Amaral Mirapalmete por me conceder a oportunidade de estagiar no Palácio Piratini, acreditar em minha competência e por me ensinar muito sobre o acervo da instituição que hoje compõe este trabalho. Agradeço também à arquiteta Maria Clara Coelho Bassin pelo suporte documental dos veículos e por ser sempre prestativa no retorno de e-mails e solicitações. Um abraço a Diego Garay Terra por apoiar o projeto de pesquisa e seguir viabilizando informações durante a elaboração deste TCC. Um grande abraço e muito obrigado a Antônio Henrique Petry, condutor do Stutz Model M no desfile de 20 de setembro, por seu entusiasmo, carisma e pela entrevista realizada para a construção deste trabalho.

Aos colegas de aula, abraços pelas sugestões no projeto de pesquisa. Um forte abraço a Maximilian Bretschneider pelas longas horas de conversa sobre carros, por me ensinar um pouco sobre mecânica e projetos automotivos. Agradeço o apoio de Paulo Afonso Trevisan por sua disposição, simpatia no retorno dos e-mails e por conceder informações sobre o seu projeto. E um grande beijo às minhas três musas: Daniele Zelanis Paz por me motivar com ideias, sugestões, puxões de orelha ao longo do ano em que trabalhamos juntos e por estar presente no começo da minha vida como motorista; Luana Gabardo pelo suporte audiovisual e apoio emocional sempre bem-vindo; e Nathana Costantin pela revisão do TCC e conversas divertidas.

A todos vocês, o meu muito obrigado!

“Eu vivo no presente, para construir o futuro, com a experiência do passado”

(Soichiro Honda)

RESUMO

O trabalho de conclusão de curso se propôs a realizar uma pesquisa museológica sobre o patrimônio automotivo. Para tanto, compreendeu dois automóveis do Palácio Piratini: *Ford Model T* e *Stutz Model M*. A fim de realizar a investigação, utilizou-se como metodologia a análise documental: pesquisa em documentos oficiais do Palácio Piratini, fichas de inventário dos objetos desenvolvidas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (IPHAE), jornais, endereços eletrônicos, fotografias e uma entrevista semiestruturada com o motorista do *Stutz Model M*, a fim de compreender sua relação com o objeto de estudo. Para embasamento do trabalho, a articulação entre o empírico e o teórico se concentrou em dois eixos: os conceitos de “patrimônio” e “musealização” sob uma ótica política e documental que estabelecem normas de proteção e preservação de bens culturais. O trabalho ressaltou a relevância dos carros em salvaguarda no Palácio Piratini, tanto em âmbito funcional no século XX em Porto Alegre, quanto como elemento simbólico da Nação. Apresenta dados históricos acerca do processo de produção dos veículos e seus dados técnicos. Analisa a importância da celebração cívica anual que ocorre no dia 20 de setembro no Estado do Rio Grande do Sul através do processo de conservação preventiva do automóvel. Conclui que os automóveis investigados são patrimônios nacionais, evidenciando que a relação entre homem e objeto evoca valores socioculturais atribuídos às diferentes percepções do espaço, tempo e experiências com a materialidade.

Palavras-chave: Pesquisa Museológica; Patrimônio Automotivo; Palácio Piratini; Carros; Ford Model T. e Stutz Model M.

ABSTRACT

This graduation thesis comprehends a museological research about the automotive heritage, by studying two automobiles, a *Ford Model T* and a *Stutz Model M* under the possession of Palácio Piratini. In order to complete the study, a documental analysis was the chosen approach, researching through the documents stored in Palácio Piratini (state government office), inventory catalogues developed by the State Historical Heritage Institute (IPHAE), journals, websites, photography and by interviewing the chauffeur of the *Model M*, in order to understand his relation with the object. The relevant facts about the aforementioned automobiles, their importance as functional objects of the 20th century, and as symbols of the state and nation, were presented alongside a study about the social pregnancy of the September 20th celebration on Rio Grande do Sul State, and the importance of preventive maintenance concerning the objects of study, and their importance on the parade. It ends concluding that the objects of study are indeed of national heritage, bringing value and evidence to the relations between people and objects and calls in the social and cultural values attributed to the different perceptions of space, time and material experiences.

Keywords: Museological Research; Automotive Heritage; Palácio Piratini; Cars; Ford Model T.; Stutz Model M.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: <i>Ford Quadricycle</i> , primeiro veículo produzido por Henry Ford.....	16
Figura 2: <i>Ford Model T</i> . O <i>Modelo T</i> se tornou um veículo memorável para a indústria automotiva no século XX.....	17
Figura 3: Linha de montagem do <i>Ford Model T</i> , fábrica da <i>Ford Motor Company</i> em 1926 em Highland Park - Chicago - EUA.....	19
Figura 4: Ficha técnica do <i>Ford Model T</i> , versão <i>Runabout</i>	20
Figura 5: Frederick e August Duesenberg, responsáveis pela criação do projeto do <i>Stutz Model M</i>	22
Figura 6: <i>Stutz Model M Town Car</i> do Governo do Estado do Rio Grande do Sul.....	23
Figura 7: Logotipo oficial do Museu do Automobilismo Brasileiro.....	25
Figura 8: Carreiteira: Competição em Porto Alegre, década de 1940.....	27
Figura 9: Fachada do Museu de Tecnologia da Ulbra, que preservava a memória automotiva brasileira e mundial.....	28
Figura 10: Fachada do Palácio Piratini - Sede do Governo do Rio Grande do Sul. Arquiteto: Maurice Gras.....	31
Figura 11: Salão de Banquetes.....	32
Figura 12: De Dion Bouton: Matéria do jornal Zero Hora, primeiro veículo de Porto Alegre de Januário Grecco.....	36
Figura 13: Na Avenida Farrapos, presidido de batedores e carro presidencial, a comitiva desfila sob uma profusão de papel picado e ao longo de grande massa popular nas duas margens daquela artéria metropolitana.....	38
Figura 14: Ex-Presidente João Goulart, Tancredo Neves, Leonel Brizola, comitiva e batedores deixando o Aeroporto Salgado Filho no veículo presidencial, <i>Stutz Model M</i>	39
Figura 15: Táxi <i>Ford de Bigode</i> na Fundação Zoobotânica do Rio Grande do Sul em 1962/1963.....	40
Figura 16: Matéria do jornal Zero Hora ilustrando o retorno do <i>T</i> ao Piratini após o seu processo de restauro.....	41
Figura 17: Cultivando as tradições gaúchas, o Desfile Farroupilha ocorre anualmente no dia 20 de setembro.....	44
Figura 18: Gilmar P. Müller e <i>Stutz Model M</i> durante a manutenção anual para o desfile do dia 20 de setembro.....	45
Figura 19: <i>Stutz Model M</i> e monumento em homenagem a Leonel Brizola no Palácio Piratini.....	46
Figura 20: <i>Stutz Model M</i> no Desfile Farroupilha que ocorre no dia 20 de Setembro de 2014.....	47
Figura 21: <i>Stutz Model M</i> no jardim interno do Palácio Piratini.....	48

SUMÁRIO

1 ABRINDO A GARAGEM	11
2 DA MANIVELA À PARTIDA ELETRÔNICA: O LEGADO HISTÓRICO DE <i>FORD MODEL T</i> E <i>STUTZ MODEL M</i>.....	14
2.1 Ford(ismo) Model T.....	15
2.2 A relíquia motorizada: <i>Stutz Model M</i>	21
2.3 O esplendor do "antigomobilismo": algumas experiências no campo dos museus no Rio Grande do Sul.....	24
3 NA ESTRADA DO TEMPO: O COMPLEXO PIRATINI E SUA MUSEALIZAÇÃO AUTOMOTIVA.....	29
3.1 Palácio Piratini: patrimônio cultural nacional.....	30
3.2 Sinalização viária, semaforica e auxiliar: A trajetória funcional dos veículos do Palácio Piratini no século XX em Porto Alegre.....	36
4 A CELEBRAÇÃO COMO DESTINO: A MEMÓRIA DO PATRIMÔNIO VEICULAR SOB UM CARÁTER CÍVICO.....	42
5 FECHANDO A GARAGEM.....	50
REFERÊNCIAS.....	53
APÊNDICE A - CONSENTIMENTO DA PESSOA COMO SUJEITO.....	55
APÊNDICE B - ENTREVISTA.....	56
ANEXO A - FICHA DE INVENTÁRIO IPHAE: <i>FORD MODEL T</i>.....	57
ANEXO B - FICHA DE INVENTÁRIO IPHAE: <i>STUTZ MODEL M</i>.....	59
ANEXO C - JORNAIS DE ÉPOCA: NOTÍCIAS SOBRE O <i>FORD MODEL T</i>.....	61
ANEXO D - JORNAIS RECENTES: NOTÍCIAS SOBRE <i>FORD MODEL T</i> E <i>STUTZ MODEL M</i>.....	62
ANEXO E - DOCUMENTO DATILOGRAFADO: INFORMAÇÕES DO <i>FORD MODEL T</i>.....	63
ANEXO F - TERMO DE RESPONSABILIDADE STUTZ.....	64
ANEXO G - PORTARIA Nº 24 DE 1986.....	65

1 ABRINDO A GARAGEM

O ano de 2011 trouxe possibilidades, pessoais e curriculares, que nunca imaginei na vida. A atuação museológica, em nível de estágio, na Sede do Governo do Estado do Rio Grande do Sul (RS), foi um aprendizado característico e carregado de importantes questionamentos. Meu trabalho junto ao setor de Patrimônio, Memória e Cultura, sob a coordenação de Daliana Amaral Mirapalmete, foi efetuar o levantamento do acervo histórico da instituição a fim de elaborarmos um projeto de restauro dos bens móveis. Enquanto estudava os livros de inventário, dois objetos despertavam minha curiosidade, dois automóveis. Esses veículos, diferentes das cadeiras, mesas, vasos e demais adornos e móveis do Palácio Piratini, chamavam a minha atenção por suas dimensões, funções, valores e significados. Quais figuras do cenário político nacional e internacional sentaram naqueles bancos com estofamento de couro? Em quais eventos e celebrações aquelas rodas se fizeram presentes para conduzir os ocupantes ao seu destino com segurança? Por que esses dois veículos fizeram parte do legado histórico da instituição e não outros? Essas questões, atreladas à minha formação como Museólogo, à investigação de objetos e ao amor que tenho pelo universo cultural que gira em torno do automobilismo, fomentam o estudo deste trabalho.

Em um primeiro momento, salienta-se o problema da pesquisa. A fim de orientar sua realização, foram delineadas como suas indagações iniciais as seguintes perguntas: como o acervo automotivo do Palácio Piratini se insere nas políticas de patrimônio cultural do RS? Quais valores socioculturais legitimam esses veículos enquanto bens tombados e representativos de uma sociedade e de seu processo histórico? O presente questionamento definiu a pontualidade da análise ilustrando os bens estudados sob uma perspectiva material, funcional e simbólica.

Em seguida, no que tange o plano de estudo, propõe-se, como objetivo geral, interpretar o significado dos automóveis enquanto patrimônio cultural do Estado. Quanto aos seus objetivos específicos, citam-se: identificar as informações intrínsecas relativas aos objetos de estudo - aspectos técnicos e funcionais; e reconstituir, a partir de informações extrínsecas, os episódios históricos, bem como os sujeitos envolvidos, que potencializaram o processo de musealização dos veículos.

O Palácio Piratini é um marco arquitetônico neoclássico dentro do panorama edificado de Porto Alegre, Rio Grande do Sul (RS), localizado na Praça da Matriz, bairro Centro Histórico. Com suas nove décadas de existência, foi palco de conflitos, conquistas e decisões políticas em âmbito estadual e nacional. No entanto, além de sua importância histórica e arquitetônica, o Palácio Piratini dispõe de um patrimônio artístico-cultural valioso e diversificado, em que se destacam dois ícones automotivos: um *Ford Model T* e um *Stutz Model M*.

O *Ford Model T*, também chamado de “Ford Bigode” e o *Stutz Model M*, mais conhecido por “Stutz Car”, foram adquiridos pelo Palácio Piratini na primeira metade do século XX. Através do referido estudo, foram avaliados o caráter e a importância dos dois exemplares como patrimônio público enquanto vetores da memória de quase um século de história local, estadual e nacional. Além disso, esta investigação se propôs a identificar o valor simbólico de um dos veículos através de sua utilização em caráter cívico, o que inclui todo um cerimonial do processo de sua conservação preventiva, para que possa ser visto com a reverência a que fazem jus quando exposto ao público. E, desse modo, compreender a importância desses ritos e quais elementos tornam esse processo tão expressivo, a ponto de tornar esse automóvel parte do imaginário popular.

Utilizando como base teórica as matrizes dimensionais para a abordagem dos objetos museológicos de Peter van Mensch (1987), os veículos foram estudados através do panorama museológico que propõe a análise de informações intrínsecas e extrínsecas do objeto. O plano e a apresentação de resultados se deu através da pesquisa e da interpretação de fontes primárias apresentadas pela instituição e fontes secundárias, isto é, jornais, revistas, *sites* correlatos entre outros materiais relacionados adquiridos em mídias externas ao Palácio. Em consonância às atividades citadas, foi realizada uma entrevista semiestruturada, de acordo com os apêndices A e B deste trabalho, com o motorista designado para o evento cívico, o qual conduz o *Stutz Model M* na solenidade desde 2011. Através análise de Mensch, é possível estabelecer parâmetros de estudo para o fomento de informações acerca dos automóveis. Nas propriedades físicas, podemos extrair a composição material, construção técnica e morfologia (marcas, cor, dimensões). Em funções e significados, extraímos o significado primário: funcional; e o secundário: simbólico. Em sua história, o processo de criação, uso, deterioração, conservação e restauro.

Portanto, o trabalho de conclusão de curso na área de Museologia intitulado *O patrimônio sobre rodas e seu significado cultural: o acervo automotivo do Palácio Piratini, Porto Alegre - RS* colocou a chave do tempo na ignição e engatou a primeira marcha com destino à história sobre rodas do Palácio Piratini. Sua relação com o passado é igualmente associada aos corredores, salões, jardins e demais objetos. Logo, o *Ford Model T* e o *Stutz Model M* se apresentam como fragmentos significativos da história do Rio Grande do Sul. O Palácio Piratini, os veículos e o povo gaúcho que apreciam esse patrimônio simbolizam a tríade museológica que é referenciada pelos três respectivos pilares: prédio, acervo e público.

2 DA MANIVELA À PARTIDA ELETRÔNICA: O LEGADO HISTÓRICO DE *FORD MODEL T* E *STUTZ MODEL M*

Automóvel: a revolução da indústria moderna ou a chaga ceifadora da vida humana e ecológica? Independente da bifurcação à qual o automóvel nos guie, essa máquina possui um histórico expressivo em sua evolução tecnológica. Estando na lista das cem maiores invenções do homem¹, este ícone da vida moderna traz versatilidade, conforto e independência ao seu proprietário. O difícil é imaginar a vida sem esse bem durável, ou melhor, sem seu principal atributo: o prazer de dirigir.

Em primeira instância, a origem da palavra “automóvel” vem do grego *autos* que significa “por si próprio” e do latim *mobillis* que quer dizer “mobilidade”. O automóvel, também chamado de “carro”, é composto basicamente por quatro rodas e movido através de um motor à explosão. Seu contexto histórico apresentou diversas etapas de criação. Durante o período do Renascimento, no século XV, o aclamado pintor e inventor Leonardo da Vinci projetou um triciclo movido à corda. Mais tarde, em 1769, o engenheiro francês Nicolas-Joseph Cugnot desenvolveu uma carruagem movida a vapor. No entanto, somente no final do século XIX, graças ao avanço tecnológico da época que se deu origem ao motor à explosão e à utilização do petróleo como combustível, que dois engenheiros alemães, Carl Benz e Gottlieb Daimler, passam a ser considerados pioneiros do automóvel que conhecemos hoje. Com o seu legado iniciado na Europa, não demorou muito para que outros países, tais como Estados Unidos e Japão, iniciassem sua “*benchmark*”² automotiva.

Neste capítulo, abordamos os dados técnicos e históricos sobre os referidos veículos do Palácio Piratini: *Ford Model T* e *Stutz Model M*. Além disso, apresentamos alguns dos museus do Rio Grande do Sul que possuem acervos e coleções automotivas com características distintas das usuais. Essas diferenças oscilam desde a persistência, mérito e força de vontade de um homem na construção dessa memória sobre rodas até instituições que foram desativadas e seu acervo disperso.

¹ Disponível em: <<http://www.adenacon.com.br/100-maiores-invencoes-do-mundo/>>. Acesso em abr. de 2014.

² Expressão utilizada na indústria a fim de apresentar um desempenho superior sobre um produto.

2.1 Ford(ismo) Model T

O império automotivo da Ford não é recente. Com mais de um século de existência e inovações tecnológicas fundamentais para os veículos que conhecemos hoje, a empresa teve seu pontapé inicial dado por apenas um homem: Henry Ford.

Henry Ford, filho de William e Mary Ford, nasceu em Springwells Township, Condado de Wayne, Michigan - Estados Unidos da América (EUA), em 30 de Julho de 1863. Estudante de uma escola pública, desde cedo o jovem Ford tinha fascínio por mecânica. Aos 12 anos, Henry Ford investiu seu tempo em uma loja de máquinas que ele mesmo equipou e três anos depois construiu sozinho o seu primeiro motor a vapor. No ano seguinte, saiu de casa com destino a Detroit - EUA e se tornou aprendiz de mecânico. Anos mais tarde, Ford estudou contabilidade e em 1891 assumiu a posição de engenheiro maquinista na empresa Edison Illuminating Company. Com os investimentos da companhia, Henry Ford pôs seu primeiro motor, com ajuda de sua esposa Clara Bryant, a funcionar na cozinha de sua casa. Segundo Fonseca (2013), esses experimentos de Henry Ford geraram, em 1896, o seu primeiro veículo, o *Ford Quadricycle*:

O carro tinha dois lugares, motor de dois cilindros horizontais, potência de 4 cv, transmissão de duas marchas e velocidade máxima de 30 km/h. Usava suspensão com molas helicoidais, rodas de bicicleta com pneus de borracha maciça e pesava 225 kg. Para dirigi-lo pela cidade, precisou de uma licença especial do prefeito. (FONSECA, 2013, doc. eletr.).

Ford não ganhou reputação apenas no ramo industrial, mas também nas pistas. Com a ajuda de sua equipe de competição, Henry Ford apresentou ao campeonato o *Sweepstakes* com 26 cavalos de potência e cuja estreia conquistou o primeiro lugar em Grosse Point, Michigan. Com o passar do tempo, algumas alianças de negócios que Henry Ford efetuou não demonstravam triunfo até que, em 1904, Gordon McGregor o procurou para a abertura de uma fábrica no Canadá. Cinquenta e um por cento do capital investido partiram de Ford e diversos modelos buscavam sucesso no mercado, fracassaram. Tais exemplares eram: *Modelo B* e *Modelo K*, sendo este último de luxo.

Figura 1

Ford Quadricycle, primeiro veículo produzido por Henry Ford.



Fonte: Disponível em: <<http://bestcars.uol.com.br/cpassado3/ford-modelo-t-1.htm>>. Acesso em jun. de 2014

Após vinte projetos e rabiscos efetuados em um quadro negro, o *Model T*, também chamado de *Modelo T*, foi concebido no ano de 1907, sendo apresentado ao público em primeiro de outubro de 1908. O sucesso foi inigualável. Foram vendidas 15 milhões de unidades em 19 anos de produção por, basicamente, duas razões: era destinado à classe média e sua manutenção era barata. Fonseca (2013) descreve as características em seus aspectos técnicos:

O T trazia inovações como o volante no lado esquerdo, o que foi logo copiado por todas as companhias. O motor e o câmbio eram fechados, com os quatro cilindros fundidos em um bloco sólido e o cabeçote separado; o combustível podia ser tanto gasolina quanto álcool. A suspensão usava duas molas semielípticas e o carro era alto o suficiente para rodar em áreas rurais. A transmissão planetária era acionada por três pedais e existiam dois sistemas de freios, um na transmissão e um nas rodas traseiras. O acelerador era por uma barra atrás do volante; a carroceria usava aço vanádio em sua construção. (FONSECA, 2013, doc. eletr.).

Figura 2

Ford Model T. O *Modelo T* se tornou um veículo memorável para a indústria automotiva no século XX.



Fonte: Disponível em: <<http://wallpaperich.com/ford-t-model-wallpaper.html>>. Acesso em out. de 2014

Como destaque, o consumo de combustível e a potência do *T* traziam resultados atrativos no velocímetro. Pereira (2008, doc. eletr.) destaca alguns aspectos acerca da motorização do *Modelo T*:

O motor dianteiro e refrigerado a água era atípico por ter os quatro cilindros em linha em um bloco só, quando o usual na época era a disposição individual para cada um deles. Os cabeçotes removíveis eram outros recursos modernos do *Modelo T*. As válvulas eram laterais. Com cilindrada de 2896 cm³ (177pol³), ele produzia a potência de 20,2 cv a 1600 rpm e o torque máximo de 11,4 m.kgf a 900 rpm. Podia chegar a velocidades entre 64 e 72 km/h, dependendo da versão, com consumo que variava de 5 a 9 km/l.

Embora tivesse atributos muito expressivos para o seu tempo, o *Ford Model T* tinha um aspecto negativo, tendo em vista o padrão de dirigibilidade atual: sua condução. Para Hernandes (2014, doc. eletr.):

[...] o Modelo T já tinha um volante, e até três pedais. Mas eles não eram embreagem, freios e acelerador, e sim um esquema bem mais complicado: o pedal da esquerda serve para trocar as duas marchas para frente, enquanto o pedal do meio engata a ré. O pedal da direita é o freio, e não o acelerador. Para acelerar, você precisa acionar a alavanca à direita do volante, enquanto a alavanca da esquerda controla o ponto de ignição.

Talvez Henry Ford nunca imaginasse, mas algumas características visuais do *Model T* vigoram na atualidade. Volante do lado esquerdo (ou direito em alguns países), veículo na cor preta, estofamento em couro preto nos bancos, para-brisa, maçanetas e dobradiças nas portas, capota fixa, faróis grandes e arredondados, entre outros. A complexidade de elaborar um veículo está em cada detalhe, pois em cada elemento há diversos estudos de tamanho, forma, influência na aerodinâmica, design, ergonomia e segurança do condutor.

O sucesso do *Ford Model T* auxiliou na dinamização da produção em massa. No começo, a média de tempo para a conclusão de um *Modelo T* era de doze horas. Posteriormente, com o aperfeiçoamento produtivo, ferramentas e mão de obra, esse tempo foi reduzido pela metade. A produção interina do veículo apenas na cor preta - cor de secagem mais rápida - influenciou no tempo de fabricação.

Henry Ford efetuou o “salário de motivação”, o qual era valor diário de cinco dólares e a redução da jornada de trabalho de nove para oito horas. Sua estratégia era a produção em massa, também conhecida como “Fordismo”³, baseado no “Taylorismo”⁴, onde as peças passavam por uma esteira e os trabalhadores efetuavam a montagem do veículo. O conceito-chave da produção em massa não é a ideia de linha contínua, como muitos pensam, mas a completa e consistente intercambialidade de partes e a simplicidade de montagem (WOOD JR, 1992). O sistema da Ford, na fábrica de Highland Park, usava em sua linha de montagem uma corda para puxar lentamente o chassi. Em seguida, a corda foi substituída por um acionamento elétrico que dava mais espaço aos trabalhadores e aumentava consideravelmente a distância de rolamento na fábrica. No entanto, a tradicional uma tarefa por homem se mantinha.

³ Em 1901, seis anos antes da produção do *Modelo T* e a conceituação universal do Fordismo, o *Oldsmobile Curved Dash* foi considerado por muitos entusiastas o primeiro veículo fabricado em massa no mundo. Disponível em: <<http://bestcars.uol.com.br/ph2/245a.htm>>. Acesso em jun. de 2014

⁴ Sistema de organização do trabalho, criado por Frederick Taylor, e que pretende obter, com a maior economia de tempo e de esforço, o máximo em produção e rendimento.

Figura 3

Linha de Montagem do *Ford Model T*, fábrica da *Ford Motor Company* em 1926 em Highland Park - Chicago - EUA.



Fonte: Disponível em: <<http://bestcars.uol.com.br/bc/infome-se/passado/homens-maquinas/henry-ford-um-homem-que-mudou-o-mundo/2/>>. Acesso em jun. de 2014.

Carinhosamente chamado pelos americanos de “Tin Lizzie”⁵ e de “Ford Bigode”⁶ no Brasil, a série T teve várias versões para o público: *Runabout, Coupe, Delivery Car, Town Car, Roadster, Landaulet, Central Door Sedan, Touring Car* entre outras. Todas as versões possuíam preços, componentes de série e opções variadas. Velocímetro e partida elétrica, por exemplo, eram opcionais em algumas versões e valores oscilavam entre 825 dólares na estreia em 1908 até 260 dólares nas últimas edições fabricadas em 1927.

Com a solidificação da marca *Ford Motor Company*, Henry Ford, agora candidato a senador democrata, repassou o poder da empresa automotiva a seu filho Edsel; no entanto, a decisão final sobre o destino da empresa ainda ficava em suas mãos. Por unanimidade, 19 anos no mercado e por reinventar o sistema de produção, o *Modelo T*:

[...] foi mantido em produção até 26 de maio de 1927, quando completou 15.007.034 unidades nos EUA (15.484.781 no total mundial). O recorde permaneceu por 45 anos até que o Volkswagen o quebrasse, em 1972, depois de 29 anos de produção. O T seria eleito décadas mais tarde o Carro do Século (FONSECA, 2013, doc. eletr.).

⁵ Gíria que designava uma criada eficiente e confiável. Tin significa “lata”.

⁶ O acelerador tinha comando manual por uma alavanca na coluna de direção ao lado direito do volante, diferente de hoje que é um pedal. Do esquerdo ficava outra para o ajuste do avanço de ignição. Por este motivo, o Modelo T ganhava o apelido de Ford Bigode aqui no Brasil.

O sucessor do *Modelo T* foi o *Modelo A*, que contou com noventa dias de projeção, inúmeros técnicos e design da carroceria a cargo de seu filho Edsel. Com o passar dos anos, a denominação “Ford Motor Company” abreviou-se para “Ford” e a corporação ganhava novos concorrentes dentro de seu país - Chevrolet, Dodge, Chrysler - e em outros continentes - Ferrari, Audi, Honda. Conforme a tecnologia avança, novos veículos tão memoráveis quanto o Modelo T marcam a história da empresa, tais como: *Mustang*, *GT40* e *Thunderbird*. Henry Ford faleceu na cidade de Dearborn - EUA - no dia 7 de abril 1947 aos 83 anos, deixando para o mundo um legado automotivo secular e exemplar no modo de produção.

Figura 4

Ficha técnica do *Ford Model T*, versão *Runabout*

Ficha técnica	
Modelo T Runabout (1912)	
MOTOR	- longitudinal, 4 cilindros em linha; comando no bloco, 2 válvulas por cilindro. Diâmetro e curso: 95 x 101,5 mm. Cilindrada: 2.896 cm ³ . Taxa de compressão: ND. Potência máxima: 20,2 cv a 1.600 rpm. Torque máximo: 11,4 m.kgf a 900 rpm. Carburador de corpo simples.
CÂMBIO	- manual, 2 marchas; tração traseira.
FREIOS	- cintas no câmbio.
SUSPENSÃO	- dianteira e traseira, eixo rígido.
RODAS	- 30 pol; pneus dianteiros, 3 x 30 pol; traseiros, 3,5 x 30 pol.
DIMENSÕES	- comprimento, 3,40 m; entreeixos, 2,54 m; peso, 540 kg.
DESEMPENHO	- velocidade máxima, 72 km/h.
Dados do fabricante; ND = não disponível	

Mais Carros do Passado

Fonte: Disponível em: <<http://bestcars.uol.com.br/cpassado3/ford-modelo-t-7.htm>>. Acesso em jun. de 2014

Com base nas informações cedidas pelo Palácio Piratini, o veículo foi dado de presente ao então governador Borges de Medeiros no começo da década de 1920; no entanto, segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (IPHAE), como consta no anexo A deste trabalho, o veículo foi comprado. O modelo referido foi fabricado pela *Ford Motor Company* no ano de 1919, chegou ao Estado em 1920 e foi entregue como presente ao governador Borges de Medeiros. Foi o primeiro automóvel do Palácio. O carro funcionava à manivela e a velocidade máxima era de 20 km/h (UGARPP, 2012). A musealização deste veículo ocorreu em 1986, período que o IPHAE efetuou o tombamento conjunto do Palácio Piratini.

2.2 A relíquia motorizada: *Stutz Model M*

Diferentemente do caminho traçado por Henry Ford para conseguir chegar ao topo, o engenheiro Harry Clayton Stutz lançou seus objetivos para um ambiente muito cultuado em solo americano: corridas. Nascido em 1876, Stutz projetou e construiu seu primeiro carro em 1897, com motor de um cilindro e potência de apenas 2 cv (SAMAHÁ, 2013). Antes de fundar a empresa que seria conhecida na história automotiva estadunidense, Stutz fundava, em 1907, a *American Motor Car Company*, saindo logo em seguida. Em 1910, fundava a *Stutz Auto Parts Company* e, no ano seguinte, nascia a *Ideal Motor Company Car*, a qual construía automóveis. Todos esses projetos de Harry Stutz ocorreram na cidade de Indianápolis - EUA.

Como citado anteriormente, o sucesso de Stutz veio nas pistas. Conquistando o 11º lugar com o piloto sueco Gil Anderson nas 500 Milhas de Indianápolis⁷, Stutz não se destacou pela derrota, mas sim por ter concluído a corrida em meio a tantos veículos que ficaram pelo caminho, além de comprovar a qualidade de seu produto. Em 1913, a *Ideal Parts* e a *Stutz Auto Parts* se fundem resultando na *Stutz Motor Company Car*, da qual Harry Clayton Stutz era presidente. Um destaque da indústria foi o *Bearcat*, tendo dois períodos de produção. No ano de 1919, a empresa sofreu uma forte crise financeira, obrigando Harry Stutz a vendê-la. Com novos investidores e uma nova política, a marca Stutz iniciou uma transformação institucional onde os pilares de qualidade eram luxo, versatilidade e segurança. O *Modelo M*, com 115 cavalos de força e oito cilindros em linha, é um dos maiores destaques desta reviravolta da empresa.

As características ornamentais do *Model M* são fluidas para a época. Para acoplar o cofre do motor de oito cilindros, um grande capô foi à alternativa. A cor do automóvel é preta, possui quatro portas, câmbio, volante, três pedais, conversível com capota preta, capacidade para até sete passageiros, dois estepes laterais e dois faróis grandes e arredondados junto aos para-lamas. Possui para-brisa móvel,

⁷ Em 1906, Carl Graham Fisher, um ex-ciclista e vendedor de automóveis, fundou a *Indianápolis Motor Speedway*. A pista original era feita com 3,2 milhões de tijolos. Uma faixa de tijolos de 1 metro de largura ainda marca a linha de saída e chegada. Toda a pista possui 4 quilômetros, e para completar a corrida de 500 milhas, os pilotos circulam pela pista 200 vezes. Disponível em: <http://www.ehow.com.br/historia-corrída-500-milhas-indianapolis-sobre_17488/>. Acesso em jul. de 2014.

bagageiro traseiro, estofamento em couro preto. No painel do veículo, além do velocímetro e pressão do óleo, um grande atrativo do *Model M* está em um pequeno botão, pois ao girar a chave na ignição, você o pressiona e dá a partida no automóvel. Hoje, este sistema simplificou-se: conhecido como *Start&Stop*, basta o aperto do botão para ligar ou desligar o automóvel. Da mesma forma que o *Model T*, os veículos do começo do século XX foram pioneiros tecnológicos e objetos complexos em sua estrutura composta de ferro, madeira e borracha.

Segundo os documentos do Palácio, o *Stutz Car* foi desenhado e projetado por dois irmãos alemães (UGARPP, 2012): Frederick e August Duesenberg⁸. O último veículo vendido pela empresa foi fabricado em 1934/35. A *Stutz Motor Company Car* contabiliza trinta e cinco mil veículos produzidos durante os vinte e cinco anos da companhia.

Figura 5

Frederick e August Duesenberg, responsáveis pela criação do projeto do *Stutz Model M*



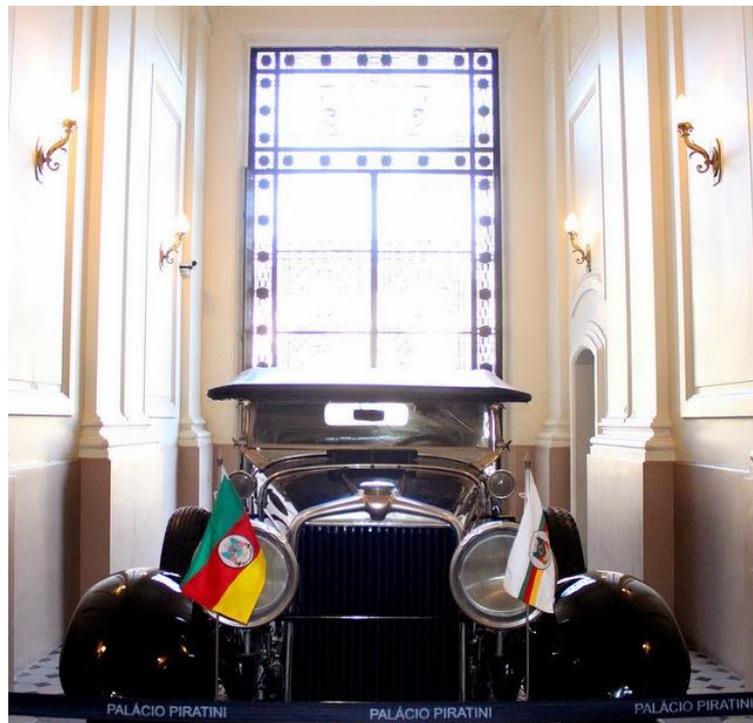
Disponível em: <<http://archive.desmoinesregister.com/article/99999999/FAMOUSIOWANS/40920015/Duesenberg-Frederick-August>>. Acesso em set. de 2014.

⁸ Frederick (1876 - 1932) e August (1878 - 1955) nasceram na Alemanha e foram para os EUA em 1885. Nos anos 1890 aprenderam e aprimoraram conhecimentos de mecânica em lojas de motocicletas. Em 1904/05 desenvolveram o seu primeiro veículo, chamado de *Marvel*. Automóveis que levavam o logo "Duesenberg" eram conhecidos por velocidade, estilo e luxúria. Disponível em: <<http://archive.desmoinesregister.com/article/99999999/FAMOUSIOWANS/40920015/Duesenberg-Frederick-August>>. Acesso em set. de 2014.

O Palácio Piratini detém em seu acervo um *Stutz Model M Town Car* – ou *Stutz Limousine* - com espaço para até sete ocupantes. Conhecido no Palácio como “Stutz Car”, foi fabricado em 1928/1929 nos Estados Unidos. Chegou ao Estado em 1931, adquirido pelo então governador Flores da Cunha. Pesa de duas a três toneladas. Sua motorização não é original. Foi adaptado um motor de Chevrolet 46. O carro sai uma vez por ano no desfile em comemoração à Revolução Farroupilha. Seu tombamento ocorreu, também, em 1986 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado.

Figura 6

Stutz Model M Town Car do Governo do Estado do Rio Grande do Sul



Fonte: Disponível em: <<http://osenhoraautomovel.blogspot.com.br/2013/11/19291930-stutz-modelo-m-7-passengers.html>>. Acesso em set. de 2014.

Segundo informações obtidas no *site* Petersen Museum - EUA - a expressão “Town Car” era usada para uma finalidade específica. O termo era cunhado para diversas carrocerias criadas no início do século XX até meados do mesmo século para conduções com chofer em que seu compartimento era aberto, enquanto o do passageiro era fechado, tornando assim a fácil assimilação da utilidade daquele veículo usado preferencialmente em cerimônias e ocasiões formais:

Today the name Town Car is closely associated with Lincoln, but that was not always the case. From the early 1900s to the mid-1960s, the term “town car” referred to a body style distinguished by an open chauffeur’s compartment and an enclosed passenger area. Elegant and dignified, they were originally intended for city use on formal occasions and were almost always the most expensive body style offered by a manufacturer. (PETERSEN, 2014, doc. eletr.).

O triunfo histórico da *Stutz* começou nas pistas, enfrentou dificuldades econômicas em seu processo e, por fim, se tornou uma divisão de luxo antes de fechar as portas com mais de duas décadas de existência e milhares de carros fabricados. Seu modo de produção influenciou as empresas do ramo como modelo de mercado. Para o Palácio Piratini, este automóvel, ao lado do *Model T* da Ford, são relíquias motorizadas que refletem o orgulho dos “antigomobilistas”⁹, dos entusiastas e do povo gaúcho.

2.3 O esplendor do “Antigomobilismo”: algumas experiências no campo dos museus do Rio Grande do Sul

Quem é brasileiro já ouviu, em algum momento da sua vida, a frase “brasileiro é apaixonado por carros”. Essa oração não é expressa à toa, principalmente em um país que possui milhares de quilômetros em ruas, estradas e rodovias. Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), mais de 80 milhões de veículos foram emplacados no Brasil desde 2002 até maio de 2014. Um número bastante expressivo, levando em consideração formas de parcelamento e facilidade de crédito para aquisição de um automóvel.

Entretanto, simples indagações que permeiam dois expressivos universos – autopeças e sustentabilidade ambiental - fomentam discussões. O que será desse oceano de metal, plástico e borracha daqui a cinquenta anos? Será que na próxima metade do século XXI ela crescerá geometricamente ou as pessoas usarão novos meios de transporte menos poluentes e mais coletivos a fim de reduzir a frota? Será

⁹ “Antigomobilismo” ou “Antigomodelismo” são neologismos criados para designar a restauração e manutenção de veículos antigos. Disponível em: <<http://www.antigomodelismo.com.br/>> Acesso em jul. de 2014.

que os veículos de hoje serão lembrados pela sociedade por sua função e significado de uso corrente ou pela maestria legitimada nas pistas ou até mesmo pela indústria que nutre o ramo? O futuro é incerto, mas o passado já deixou sua marca e assinala o presente. Os museus, em seu papel de preservação, investigação e disseminação da informação, conseguem transgredir as amarras do tempo e gerar um novo *status* para todo o objeto cujo valor, reconhecimento e potencial sejam considerados como musealizáveis.

A seguir, citaremos dois modelos institucionais, com trajetórias distintas em seu contexto, para determinar como o antigomobilismo e a musealização podem transitar juntos sem causar ou sofrer acidentes. Estes são: Museu do Automobilismo Brasileiro (Passo Fundo - Rio Grande do Sul) e Museu de Tecnologia da Ulbra (Canoas - Rio Grande do Sul).

Figura 7

Logotipo oficial do Museu do Automobilismo Brasileiro



Fonte: Disponível em: <<http://maquinasehistorias.blogspot.com.br/2014/03/museu-do-automobilismo-brasileiro-e.html>>. Acesso em jul. de 2014.

O Museu do Automobilismo Brasileiro (MAB) está localizado ao lado do Prix Hotel, bairro Vila Independente, Passo Fundo/RS. Dentro dos cinco mil metros quadrados distribuídos em cinco andares e sob a coordenação do arquiteto Isac Chedid, a instituição terá em seu acervo de longa duração cerca de cento e quinze veículos que marcaram história no automobilismo gaúcho e brasileiro. Além do acervo de grande porte, contarão com diversos registros fotográficos, audiovisuais, equipamentos, troféus, entre outros bens. Atualmente, o prédio está em obras e não tem data prevista para a conclusão.

Paulo Afonso Trevisan, idealizador do projeto Museu do Automobilismo Brasileiro, trabalhou durante duas décadas para adquirir toda a documentação e acervo automotivo corrente da futura instituição. Com o auxílio de profissionais da área das Ciências da Informação, Trevisan fez a triagem, cadastramento e inventário da biografia dos pilotos e grandes prêmios que ocorreram e ocorrem em âmbito nacional em seu centro de documentação:

Também somos detentores de muitos carros de corrida cedidos em comodato assim como de arquivos de antigos pilotos pela confiança e credibilidade no nosso trabalho. É a única vitrina no país para quem quer ter sua história nas pistas efetivamente preservada. Todo esse acervo está dentro da **Associação Cultural Museu do Automobilismo Brasileiro**. (TREVISAN, 2014, doc. eletr. via email. Grifo do autor).

Entre os veículos restaurados e acondicionados na Associação Cultural do Museu do Automobilismo Brasileiro (ACMAB), estão as famosas carreteiras. Essas, conhecidas por trazerem corridas emocionantes ao sul do País, estarão expostas no museu. Maduro (2010), ao descrever a emoção dos espectadores, utiliza fontes documentais do ACMAB para potencializar sua defesa:

O automobilismo já mobilizava um número expressivo de espectadores e aficionados por este esporte. As provas em circuito de rua e estradas propiciavam um belo espetáculo com muitas emoções e coragem por parte dos pilotos, conforme fotografia que destaca a velocidade dos automóveis da época “voando” pelas ruas da capital sob o olhar dos espectadores, à beira da calçada. (MADURO, 2010, p. 48).

Figura 8

Carreteira: Competição em Porto Alegre, década de 1940.



Fonte: MADURO, 2010, p.49

Em entrevista ao Portal Maxicar (2010), Trevisan foi chamado de “o senhor do templo”, por sua façanha. Portanto, Paulo Afonso Trevisan pode ser considerado um visionário na preservação de uma parcela considerável da memória automobilística brasileira. Aclamado por diversos entusiastas e pilotos, ele contribuiu para a disseminação de uma cultura tão forte que é o automobilismo. Acreditamos que o MAB obtenha um prestígio institucional tão simbólico quanto os grandes museus automotivos europeus e usufrua de atividades com características únicas.

Se o Rio Grande do Sul terá um ganho no âmbito da cultura com a construção do referido museu, em contrapartida, o Museu de Tecnologia da Ulbra demonstra o fim da linha para a célebre história sobre rodas do Estado. Conhecido popularmente como “Museu da Ulbra”, foi uma instituição construída nas instalações do campus da Ulbra, Canoas - RS. Ele ocupava uma área de 9346m² e abrigava em suas instalações o maior acervo automotivo da América Latina. Infelizmente, o museu foi desativado em 2009 em virtude de dívidas da Universidade com o Governo Federal, resultando no leilão de grande parte do acervo.

Figura 9

Fachada do Museu de Tecnologia da Ulbra, que preservava a memória automotiva brasileira e mundial.



Fonte: Disponível em: <<http://pt.slideshare.net/clajen/museu-da-ulbra-5112592>>. Acesso em jul. de 2014.

No seu acervo de mais de 270 peças, distribuído em quatro andares do complexo, haviam automóveis nacionais e internacionais de diversos tipos e marcas. Chevrolet, Maserati, Mercedes-Benz, BMW, Jaguar, entre outros. Além destes veículos, haviam trens, aparatos militares, rádios e relógios antigos e contava com dois restaurantes e uma lanchonete.

O museu contava com mais de seis mil metros quadrados de reserva técnica, onde atuavam as oficinas de restauro. Tal dimensão era ideal para estudantes de Museologia e das mais diversas Engenharias. Com o encerramento de suas atividades no ano de 2009, o Museu de Tecnologia da Ulbra deixa uma cicatriz no universo cultural do automobilismo de dentro e fora do País.

3 NA ESTRADA DO TEMPO: O COMPLEXO PIRATINI E SUA MUSEALIZAÇÃO AUTOMOTIVA

O Palácio Piratini no âmbito histórico é um prédio formidável e cheio de desdobramentos. Sua posição geográfica, diante a Praça da Matriz em Porto Alegre, atesta sua imponência junto do Teatro São Pedro, Palácio da Justiça, Museu Júlio de Castilhos, entre outras edificações no entorno. Sua construção teve início em 1909, porém foi interrompida em 1913, em virtude da I Guerra Mundial, ocasionando dificuldades econômicas para o Estado do Rio Grande do Sul. Em 1921, a construção do Palácio Piratini foi concluída e o primeiro governador a residir em seu espaço foi Borges de Medeiros.

No âmbito cultural, o conjunto arquitetônico do Palácio Piratini é rico e fantástico. O Palácio conta com um estilo neoclássico que cinge seus dois prédios - a ala residencial e a governamental. Com jardins e pátios internos, sua beleza natural é combinada com o trabalho da mão humana. O estilo se mescla entre Rococó, *Art Nouveau* e *Art Déco*, Barroco e afins¹⁰. O acervo de adornos e obras de arte é vasto. Contamos, também, com os salões Alberto Pasqualini e Negrinho do Pastoreio, localizados no vestíbulo superior da ala governamental. Ambos possuem obras do artista ítalo-brasileiro Aldo Locatelli¹¹. Nesse último salão, contamos com 18 obras que narram à história da lenda do Negrinho do Pastoreio. No vestíbulo principal, há uma imensa escadaria que leva para os referidos salões e, nas entradas laterais do vestíbulo, constam dois veículos: *Ford Model T* e *Stutz Model M*. Neste capítulo, abordamos brevemente a história do Palácio Piratini enquanto patrimônio nacional atrelado à pluralidade de seu acervo histórico. Além das informações do complexo, analisamos a importância, em escala funcional, que os veículos possuíam durante seu exercício como objeto em meados do século XX no Estado, antes de sua musealização no fim do mesmo século. Portanto, aperte o cinto e boa viagem!

¹⁰ O *Art Nouveau* pertence a um grupo chamado modernismo, uma corrente artística que existiu entre 1880 e 1914. Esse movimento surgiu com o crescimento de um novo pensamento inspirado na natureza. Já o *Art Déco* foi um movimento posterior, que começou por volta de 1920 e durou até 1939, influenciando a arquitetura, design gráfico, industrial e de interiores. Disponível em: <<http://blog.tendtodo.com.br/diferenca-art-nouveau-art-deco/>> Acesso em out. de 2014.

¹¹ Aldo Locatelli (1915 - 1962) nasceu em Villa d'Almè, Itália. Foi pintor, muralista e professor. Disponível em: <<http://www.escritoriodearte.com/artista/aldo-locatelli/>> Acesso em out. de 2014.

3.1 Palácio Piratini: patrimônio cultural nacional

O contexto histórico do Palácio Piratini não foi projetado em uma década ou meio século. Influências políticas dos séculos XVIII e XIX criaram uma sede que antecedia o marco político arquitetônico que conhecemos hoje. Se, naquela época, houvesse a consciência que hoje temos da preservação do nosso patrimônio, o velho Palácio ainda estaria de pé (FRANCO, 2008).

Em 1773, José Marcelino de Figueiredo, militar, administrador e presidente da Capitania do Rio Grande de São Pedro, solicitou a construção de um Palácio que fosse sede do governo gaúcho. Conhecido como Palácio de Barro, suas obras iniciaram no mesmo ano e foram concluídas em 1789. Sua arquitetura seguia o padrão decorativo do período colonial, ao estilo português. A degradação do Palácio de Barro era natural em virtude do material utilizado: madeira, argila e estuque.

A fim de seguir ideologias republicanas, dar novos traços arquitetônicos ao município que se expandia e apresentar tendências de uma nova época, o Palácio de Barro foi demolido em 1896 por Júlio de Castilhos, anos após seu centenário. A administração estadual atuou no Forte Apache, próximo do antigo Palácio na Praça da Matriz. O primeiro projeto apresentado e posto em execução no ano de 1897 foi o de Affonse Hebert, funcionário da Secretaria de Obras Públicas. Os fortes apelos às características da antiguidade clássica ficavam evidenciados na arquitetura projetada para o Palácio (UGARPP, 2012). Entretanto, a construção que andava com passos lentos foi descontinuada e abandonada no governo de Carlos Barbosa.

Carlos Barbosa sofreu fortes influências da cultura francesa, aperfeiçoou seus conhecimentos em Medicina em Paris, e decretou que um novo projeto fosse elaborado. Para tanto, um concurso público foi estabelecido na França. Augustin Rey e A. Janin tiveram seus projetos premiados; no entanto, permaneceram apenas no papel, pois por indicação de autoridades francesas sediadas no Brasil, o arquiteto francês Maurice Gras foi apresentado a Carlos Barbosa a fim de desenvolver o projeto de Palácio que faz parte do cotidiano de todos os gaúchos: Palácio Piratini.

Figura 10

Fachada do Palácio de Barro - Sede do Governo do Rio Grande do Sul no século XVIII e XIX



Fonte: Disponível em: < http://pt.wikipedia.org/wiki/Pal%C3%A1cio_Piratini >. Acesso em ago. de 2014

Começando em 1909, interrompido em 1913 em razão da I Guerra Mundial e parcialmente concluído em 1921, o Palácio Piratini tem como o seu primeiro ocupante o governador Antônio Augusto Borges de Medeiros. A palavra “Piratini” é uma denominação primitiva do tupi-guarani e significa “peixe seco”. Com um legado político extenso e variado, o Palácio Piratini apresenta um contraste artístico arquitetônico peculiar e vasto. O inventário desenvolvido pelo IPHAE no período de 1986 a 1990 corresponde a livros que oscilam de decoração arquitetônica, lareiras, portas e gradis até armários, balcões, penteadeiras, luminárias, esculturas, pinturas, pedestais, adornos e demais objetos. Pelos Salões do Complexo – Azul, Banquetes e Espelhos – nos deparamos com obras de artistas franceses, romenos e alemães. De acordo com a portaria nº 024/86, disponível no anexo G deste trabalho, o Palácio Piratini foi tombado no dia quatro de novembro de 1986, reconhecido seu prédio, seu acervo histórico, artístico e documental como de interesse público (UGARPP, 2012). São mais de mil bens tombados distribuídos por dois prédios. Para Custódio (2008, p.22):

[...] o edifício - próprio Palácio - passa então a ter outros valores, além dos arquitetônicos, artísticos e históricos. Valores simbólicos. Valores atribuídos, de representação para as pessoas, para as suas memórias e, em conjunto, para a sociedade gaúcha. E aí, a sua preservação, passa a ser um requisito.

Figura 11

Salão de Banquetes



Fonte: Acervo Pessoal / Luan da Rosa Pacheco - 2011.

Para descrevermos o conceito de bens culturais, tais como o Palácio Piratini e seu acervo histórico, a breve compreensão dos termos “patrimônio” e “musealização”, em linhas gerais, é imprescindível. A concepção de patrimônio, comumente cunhada como herança ou legado de uma civilização, teve diversos aprimoramentos. Seu precursor, na primeira metade do século XX, foi a *Carta de Atenas*, documento internacional que autentica a preocupação e os princípios com o patrimônio e que assegura a continuidade da vida dos monumentos:

O encontro da Sociedade das Nações, acontecido em Atenas no ano de 1931, gerou um primeiro documento que permanece, até a atualidade, como referência para as instituições gestoras de patrimônio. A Carta de Atenas é uma extensa declaração internacional, na qual são registrados os princípios gerais a serem seguidos, princípios esses que refletem as preocupações, daquele momento, com o crescimento desordenado das cidades, com as mudanças nas formas de circulação e produção, com as formas de habitar e trabalhar e com a crescente ameaça de destruição porque passava o patrimônio histórico (ZAMIN, 2006, p.20).

Embora esses documentos provassem o quanto a noção de patrimônio era mutável, outras características factuais acentuavam seu conceito contemporâneo, tais como as I e II Guerras Mundiais. Políticas diplomáticas, sociais, econômicas e culturais seguiram outros rumos e colocaram em evidência a importância da preservação em uma era de instabilidade global. Órgãos internacionais foram criados para fomentar a discussão desse e demais assuntos relacionados à política de preservação. Para Zamin (2006) é o “ritmo da história” que conduz o conceito e o destino das políticas de patrimônio:

Nesse sentido, a preocupação com a salvaguarda dos bens culturais da humanidade acentua-se nos “tempos modernos” justamente pelo fato de que a experiência transformadora da modernidade trouxe consigo a ameaça da destruição daquilo que se tinha daquilo que se era e daquilo que se sabia. O homem moderno começa a viver sob o impacto constante do novo. É, usando a expressão de Berman, a “*aventura da modernidade*” onde a permanência do passado está sob maior ameaça do que a da simples ação do tempo. Dessa forma, os conceitos norteadores da preservação não são, e de fato não poderiam ser estanques. Patrimônio cultural é uma expressão que muito recentemente foi instituída como conceito-chave das ações preservacionistas, tendo passado por variações e, mesmo depois de oficialmente estabelecida como um conceito se encontra em constante processo de reavaliação e ampliação. Patrimônio cultural é, portanto, um conceito dinâmico, um conceito *nômade* (ZAMIN, 2006, p.13. Grifo da autora).

Embora a compreensão internacional de patrimônio seja fluida e possua diversas frentes, sua conceituação base é o alicerce para muitos estudos no campo dos museus e profissionais da Museologia. Segundo Desvallées & Mairesse (2013), a definição de patrimônio, expressa por Roland Arpin, na declaração de Quebec em 1984, esclarece:

Pode ser considerado patrimônio todo o objeto ou conjunto, material ou imaterial, reconhecido e apropriado coletivamente por seu valor de testemunho e de memória histórica e que deve ser protegido, conservado e valorizado. (DESVALLÉES & MAIRESSE, 2013, p.74).

Como reforça Zamin (2006), a memória, juntamente com a noção de patrimônio e preservação, está vinculada aos primórdios da humanidade. O *homo-symbolicus*, antecessor do *homo-sapiens*, tinha a consciência dos perigos do

esquecimento. Entre esses comportamentos, estão os atos de preservar determinados elementos da cultura material produzidas pela espécie. Nas mais variadas formações sociais, desde grupos primitivos e autóctones até as sociedades complexas, certos objetos ou lugares escapam à lei da utilidade imediata, adquirindo um sentido sagrado. A esses objetos e lugares sagrados são atribuídos valores que transcendem os de utilidade.

A trajetória brasileira em busca dos valores culturais segue a mesma tendência internacional para conceituar patrimônio, sempre mutável. Nas primeiras décadas do século XX, o objetivo era construir uma identidade cultural genuinamente brasileira, o que concretizava uma relação de valorização do passado em conjunto com o novo:

Desde os anos vinte, algumas iniciativas no âmbito federal vinham delineando uma política de preservação, a exemplo da criação da Inspetoria dos Monumentos, em 1923, e da organização, em 1934, do Serviço de Proteção aos Monumentos Históricos e Obras de Arte, presidido pelo então diretor do MNH, Gustavo Barroso. Assim como o Museu Histórico Nacional, esses órgãos concebiam o patrimônio e a história como campos voltados para o conhecimento e culto da tradição, privilegiando aspectos morais e patrióticos, em uma visão grandiloqüente e ufanista do passado e da nação (JULIÃO, 2006, p. 21).

Na década de 1930, mais precisamente em 1937, o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) foi fundado. O período político-institucional do SPHAN possui algumas características. Mário de Andrade (1893 - 1945), escritor e crítico literário, elaborou o anteprojeto a pedido do Ministério da Educação e Saúde Pública. Esse documento institucionalizou as diversas manifestações culturais do País como patrimônio. No entanto, o SPHAN não seguiu a trajetória proposta por Andrade. Sua conceituação de patrimônio, segundo o SPHAN, era restritiva, ou seja, beneficiava o cenário simbólico das elites cuja ideia de bem material era prioritariamente voltada ao estético. Além disso, tombamentos edificados e política de criação de museus nacionais são seus feitos enquanto órgão cultural nacional. Para Julião (2006, p.23):

A abordagem de fatos e personagens excepcionais, a preponderância dos critérios estético e de raridade na formação das coleções, a história tratada sob a ótica das elites e do Estado e a ideia de que os museus deveriam

educar o povo, preparando-o para o progresso e civilização, eram vetores conceituais presentes na maioria dos museus organizados pelo SPHAN, configurando uma política distante do ideal formulado por Mário de Andrade, que incluía a preservação de bens representativos da cultura popular.

Contudo, mais tarde, nos anos 1970, com a mudança da sigla para Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e alterações de concepção, diretrizes e gestão, que a diversidade cultural do País foi explorada:

Numa perspectiva pluralista, que objetivava democratizar a concepção e o acesso ao patrimônio cultural, o IPHAN passou a reconhecer a diversidade cultural do país e os produtos do fazer popular como horizontes de sua atuação, processo que teve como fato emblemático o tombamento do terreiro de candomblé Casa Branca, de Salvador, em 1984 (JULIÃO, 2006, p.24).

E quando um objeto, dentro de um contexto social, se distingue dos demais, que características ele adquire? A transformação de um objeto dada pela incorporação a um museu pode ser compreendida como musealização. Sua principal característica é a separação do(s) objeto(s) de seu meio de origem para serem estudados e, assim, integralizados ao acervo institucional.

Seja este um objeto de culto, um objeto utilitário ou de deleite, animal ou vegetal, ou mesmo algo que não seja claramente concebido como objeto, uma vez dentro do museu, assume o papel de evidência material ou imaterial do homem e do seu meio, e uma fonte de estudo e de exibição, adquirindo, assim, uma realidade cultural específica (DESVALLÉES & MAIRESSE, 2013, p.57).

Através dos fatores mencionados, podemos considerar o Palácio Piratini como um elemento simbólico da nação brasileira. O simbólico emerge em um contexto geral sobre o prédio e cobre com um manto museal o seu acervo. E, atrelado ao símbolo, o patrimônio material ou imaterial dá vigor e consistência a narrativa do ambiente. Nos corredores, salões, pátios internos e jardins, essa característica é acentuada pela discrepância desses bens móveis. Portanto, o Palácio Piratini, tombado pelo IPHAN em 2000, é por unanimidade um patrimônio cultural nacional.

3.2 Sinalização viária, semafórica e auxiliar: A trajetória funcional dos veículos do Palácio Piratini no século XX em Porto Alegre

Durante o século XX, o automóvel virou um instrumento de caráter social e cultural nas terras tupiniquins. A economia brasileira ganhou ânimo substituindo a tração animal pela força mecânica da máquina sobre rodas. Estados como Rio de Janeiro e São Paulo se transformaram em metrópoles motorizadas e expressivos investimentos foram injetados na construção de estradas, rodovias (Departamento Autônomo de Estradas e Rodagem - DAER) e órgãos que legitimam a legislação de trânsito que conhecemos hoje.

No Rio Grande do Sul, o veículo da marca *Chase*, com número de série 96 e com motor de três cilindros, foi adquirido por Avelino Reis e considerado o primeiro automóvel do Estado conhecido até então. No entanto, o primeiro automóvel a trafegar pelas ruas de Porto Alegre, segundo Maduro (2010, p.30) foi o “De Dion Bouton, com cinco lugares, um cilindro e 10 cavalos de força, importado da França pelo imigrante italiano Januário Grecco, em 15 de abril de 1906, adquirido por 800 mil-réis”. Na figura 12, abaixo, é possível vê-lo:

Figura 12

De Dion Bouton: Matéria do jornal Zero Hora, primeiro veículo de Porto Alegre de Januário Grecco.



Fonte: MADURO, 2010, p. 30.

Adquirido em 1931 pelo então Governador Flores da Cunha, o *Stutz Model M* cumpriu seu papel para com o governo do Estado durante três décadas. Forte, resistente e robusto, o veículo era utilizado em interiorizações dos governadores pelo estado do Rio Grande do Sul. Autoridades gaúchas e visitantes famosos, presidentes da República, heróis de guerra e belíssimas misses desfilaram no Stutz. Os dois primeiros condutores do carro foram Ernesto Kilian e Derviche Olmedo da Costa Leite (ZERO HORA, 2008). Antes de fazer parte do acervo do Palácio Piratini, o veículo era preservado na garagem da rua Riachuelo. Hoje, além de estar exposto ao público dentro das dependências do Palácio, o veículo sai anualmente para o desfile Farroupilha que ocorre no mês de setembro em Porto Alegre.

O “Stutz Car”, como é comumente conhecido pelos funcionários do Complexo Piratini e pelo público, teve um papel fundamental em seus últimos anos de uso para fins políticos partidários. Ele foi importante para a condução e cortejo do ex-Presidente da República João Goulart (Jango) em um período que antecedia o Golpe Militar de 1964: a Campanha da Legalidade. A Legalidade foi um movimento liderado por Leonel Brizola, então governador do Rio Grande do Sul, para assegurar a posse do vice-presidente João Goulart após a renúncia do presidente Jânio Quadros, em 25 de agosto de 1961 (ROLDÃO, 2011). Perante o evento citado, o veículo se fez presente. Mais precisamente, em 30 de Outubro de 1961, o Jornal Correio do Povo descreveu que a partir do aeroporto de Porto Alegre:

[...] encaminham-se o presidente João Goulart, o 1º Ministro e seus acompanhantes para o carro aberto do governo do estado, que conduziria a sede do governo. Ao longo do trajeto, entre o aeroporto e o Piratini, o Presidente João Goulart, o primeiro ministro Tancredo Neves e o governador Leonel Brizola receberam uma calorosa manifestação popular. À medida que o veículo se aproximava do centro da capital, mesmo com a chuva, mais e mais aumentava o número de manifestantes (CORREIO DO POVO, 1961, p.24).

Figura 13

Na Avenida Farrapos, presidido de batedores e carro presidencial, a comitiva desfila sob uma profusão de papel picado e ao longo de grande massa popular nas duas margens daquela artéria metropolitana.



Fonte: Correio do Povo: 31 de Outubro de 1961. Disponível em: <<http://osenhoraautomovel.blogspot.com.br/2013/11/19291930-stutz-modelo-m-7-passengers.html>>. Acesso em ago. de 2014

Percebemos, nesse caso, como a importância dessa ferramenta sobre rodas aproximou esses personagens históricos de seus espectadores. Podemos associar o veículo a um palanque móvel que percorre as ruas e as avenidas de Porto Alegre com sua irreverência e, porque não dizer, personalidade. Com a capota descoberta e com espaço para até sete ocupantes, o *Stutz Model M* foi uma otimização do tempo, uma representação de imponência visual e política e um fragmento objetal presente na história brasileira.

Figura 14

Ex-Presidente João Goulart, Tancredo Neves, Leonel Brizola, comotiva e batedores deixando o Aeroporto Salgado Filho no veículo presidencial, o *Stutz Model M*.



Fonte: Disponível em: <<http://osenhoraautomovel.blogspot.com.br/2013/11/19291930-stutz-modelo-m-7-passengers.html>>. Acesso em ago. de 2014

Adquirido na década de 1920 pelo ex-governador Borges de Medeiros, o *Ford Modelo T* foi o primeiro veículo do Palácio Piratini. Em virtude da época de sua aquisição, sua função primária era a condução do governador e seus convidados para ocasiões partidárias e festivas. Segundo os registros do setor de Cerimonial do Piratini, um presidiário italiano, cujo nome não é citado nos documentos, era buscado na cadeia a fim de conduzir o veículo para o ex-governador Borges de Medeiros, pois este e seus acessores não sabiam como operá-lo. Ao fim do dia, o motorista retornava à penitenciária. O referido presidiário era chamado de Pepe, o mesmo motorista que conduzia o veículo de Januário Grecco:

[...] A novidade era tamanha que nenhum dos 104.000 porto-alegrenses sabia manobrar o veículo. Por isto, o proprietário procurou na cidade alguém que pudesse dirigir o automóvel, então encontrou na Casa de Correção de Porto Alegre, um presidiário italiano, conhecido pela alcunha de Pepe. Este ficou surpreso de ser o único capaz de colocar o automóvel em movimento e isto aconteceu no pátio do presídio. (ZERO HORA, 2007, p. 39).

Décadas mais tarde, no dia primeiro de maio de 1962, o ex-governador Leonel Brizola inaugurou o Parque Zoológico do Estado, hoje conhecido como Parque Zoológico da Fundação Zoobotânica do Rio Grande do Sul, no município de Sapucaia do Sul. Além das atrações do parque, tais como animais de diversas espécies, teatro e restaurantes, o “Ford de Bigode” estava presente como um veículo táxi, tendo sua cor original preta, como citado nos anexos do IPHAE, alterada para amarelo:

Há, além da coleção zoológica, inúmeras outras atrações como um completo parque de diversões, teatro de fantoches, restaurantes populares, playgrounds, recanto para crianças (com a casa da Branca de Neve, com a casa do Tarzan, dos Três Porquinhos e etc), lagos artificiais, transporte pitoresco em velhas “vitórias”, táxis Ford de Bigode, trenzinho Maria Fumaça, tudo para a alegria das crianças e adultos no imenso Parque, que vem satisfazer, com sua reserva verde e instalações, as necessidades de recreação pública e também, de educação popular, numa área de densa população proletária. (CORREIO DO POVO, 1962, p.12).

Figura 15

Táxi Ford de Bigode na Fundação Zoobotânica do Rio Grande do Sul, em 1962/1963.



Fonte: Disponível em: < <https://www.facebook.com/fzbrs?fref=ts> >. Acesso em ago. de 2014

Sua função como veículo de passeio e trânsito interno do parque durou pouco tempo. Em 1963, o veículo ficou desativado durante um período, mantendo-se dentro da garagem da Superintendência de Transportes do Rio Grande do Sul (SUTERGS). O mesmo sofreu duas tentativas de ir a leilão na década de oitenta, ambas sem êxito no arremate. Entretanto, no final da mesma década, o “Ford Bigode” recebeu uma grande restauração, retornando ao Palácio Piratini no começo dos anos 1990. Sob a iniciativa do Governo do Estado, patrocínio da Ford do Brasil na aquisição de peças originais do automóvel, distribuidores de Porto Alegre e nas mãos do restaurador e mecânico paulista Olívio Rodrigues Pires, o trabalho de restauração ocorreu em Guarulhos - São Paulo e levou seis meses para ser concluído.

Figura 16

Matéria do jornal Zero Hora ilustrando o retorno do T ao Piratini após o processo de restauração.



Fonte: ZERO HORA, 1990. p.36.

Faltando poucos anos para o seu centenário junto ao Palácio, o *Ford Modelo T* do Piratini exerceu múltiplas finalidades: veículo palacial para o governo do Estado, entretenimento do público em um ambiente verde e rodeado de animais silvestres e, por fim, retornando à sua antiga morada e sendo, oficialmente, restaurado e musealizado junto com o vasto acervo histórico da instituição. Um objeto tem uma característica, se não passiva, pelo menos submetida à vontade do homem (MOLES, *et al*, 1972). Observamos, portanto, a flexibilidade do objeto com relação às decisões humanas. Estas descrevem o rumo e narram a história daqueles, direta ou indiretamente, mesmo quando o seu contexto ou função primária não o caracteriza ou fundamenta para determinado fim.

4 A CELEBRAÇÃO COMO DESTINO: A MEMÓRIA DO PATRIMÔNIO VEICULAR SOB UM CARÁTER CÍVICO

Há uma frase que foi expressa por um dos mestres do ramo automotivo, Soichiro Honda (1906 - 1991), que nos faz refletir: “*O valor da vida pode ser medido pelas vezes em que sua alma foi profundamente tocada*”¹². Admito que passei a conhecer essa e outras frases célebres desse gênio em meio às pesquisas da monografia, mas seu significado foi descoberto há muito tempo. Desde pequeno eu costumava viver e conviver em qualquer ambiente que houvesse veículos de quatro rodas. Ao ganhar meu primeiro videogame, o jogo que veio na caixa era de *Kart* e, ao longo dos anos, outros dispositivos virtuais que tornavam a simulação automotiva cada vez mais realista entraram na minha vida, sem contar a coleção de carrinhos de brinquedo. Durante a adolescência, andava de *skate*, frequentava o Autódromo de Tarumã (Viamão - RS), conversava com um colega de escola sobre o longa-metragem “*Velozes e Furiosos*” e contava ansiosamente as horas para completar 18 anos a fim de conquistar a carteira de motorista. Portanto, a frase de Honda é um indício de paixão por automóveis e velocidade. O ato de estar atrás do volante, para mim, simboliza paz e harmonia. E, acima de tudo, ter a consciência de seguir as leis de trânsito a fim de não comprometer a minha própria vida e a vida de outras pessoas. Por isso, esse é o meu patrimônio pessoal e meu artefato simbólico.

O simbólico se aplica ao Rio Grande do Sul na celebração anual que transcorre no Estado. O desfile de 20 de Setembro, que celebra a Revolução Farroupilha, traz a alegria e o orgulho do povo gaúcho, o tradicionalismo e o nosso objeto de estudo sob um caráter memorial para o evento. Neste último capítulo, analisamos a importância do *Stutz Model M* quanto seu uso exclusivo de condução do governador no referido evento. A fim de reforçar a relevância do automóvel no espetáculo, apresentamos trechos da entrevista efetuada com o motorista designado durante alguns anos para a aludida solenidade. Por fim, observamos como o uso do patrimônio automotivo é recorrente, seja em outros países ou mesmo no Brasil, a exemplo do 07 de Setembro, data de comemoração da Independência do Brasil.

¹² Disponível em: <<http://pensamentosefrases.com.br/Soichiro+Honda.html>> Acesso em out. de 2014.

Para homenagear os heróis da Revolução Farroupilha¹³, evento de grande importância histórica do Estado, ocorre anualmente no Rio Grande do Sul a Semana Farroupilha, que inicia no dia sete de setembro e se encerra no dia vinte do mesmo mês. Durante o evento, que transcorre em diversos municípios gaúchos, são oferecidas diversas atrações, envolvendo os públicos de todas as idades com músicas, churrasco, chimarrão, indumentária tradicionalista, entre outras. Podemos considerar esse manifesto cívico como um fervor simbólico do povo gaúcho pelo seu passado, presente e futuro - um patrimônio imaterial do Rio Grande do Sul. Para Gonçalves, o patrimônio forma pessoas:

[...] os seres humanos usam seus símbolos sobretudo para agir, e não somente para se comunicar. O patrimônio é usado não apenas para simbolizar, representar ou comunicar: é bom para agir. Essa categoria faz a medição sensível entre seres humanos e divindades, entre mortos e vivos, entre passado e presente, entre o céu e a terra, entre outras oposições. Não existe apenas para representar ideias e valores abstratos e para ser contemplado. O patrimônio, de certo modo, constrói, forma as pessoas. (GONÇALVES, 2003, p.27).

Vinculado à celebração gaúcha, nosso objeto de estudo, o *Stutz Model M*, tem presença confirmada no evento. Seu objetivo é conduzir governador e autoridades por um traçado rodeado de pessoas, civis e militares, a fim de prestar cortejo sem se desvencilhar da essência da revolução. No entanto, há dois caminhos a se percorrer antes do desfile. A revisão mecânica do automóvel e a preparação psicológica do condutor são a chave-mestra para que tudo transcorra bem e sem intercorrências.

¹³ O solo Rio-Grandense, durante anos, foi palco de uma das batalhas mais duradouras e sangrentas do Brasil. Tal conflito ficou conhecido como Revolução Farroupilha. Esse movimento de cunho separatista durou de 1835 a 1845, durante o período regencial.

Figura 17

Cultivando as tradições gaúchas, o Desfile Farroupilha ocorre anualmente no dia 20 de setembro



Fonte: Disponível em: <<http://enfurquilhado.blogspot.com.br/2011/09/desfile-20-de-setembro.html>>. Acesso em set. de 2014.

Em 2014, a manutenção do *Stutz Model M* ficou a cargo da *Oficina Roslank Auto Peças LTDA - EPP*, localizada na Rua Professor Freitas e Castro Número 311, Bairro Azenha, Porto Alegre. O responsável pelo recinto e responsável por deixar o automóvel em condições de uso para o desfile se chama Gilmar Pittol Müller. Lá, o veículo permaneceu por uma semana e, por se tratar de uma manutenção emergencial, o automóvel recebeu os seguintes trabalhos:

- Revisão do sistema elétrico;
- Limpeza e regulagem das lonas das quatro rodas;
- Bateria de 75 amperes;
- Alternador de 90 amperes;
- Troca de óleo e limpeza do filtro de ar;
- Troca de mangueira do radiador;
- Troca de fluido de freio;
- Troca de velas de ignição;
- Recuperação de dois cilindros da roda traseira.

Figura 18

Gilmar P. Müller e *Stutz Model M* durante a manutenção anual para o desfile do dia 20 de setembro



Fonte: Acervo Pessoal / Gilmar Pittol Müller - 2014

Enquanto o *Stutz Model M* recebe uma manutenção minuciosa para o evento, como é a preparação do motorista designado para conduzi-lo? Entrevistei Antônio Henrique Petry que, durante a semana de manutenção do veículo, acompanhou diariamente o processo. A seguir, apresentaremos os trechos da entrevista de acordo com o apêndice B deste trabalho.

Antônio Henrique Petry é bombeiro militar e dirige o *Stutz Model M* como voluntário há quatro anos. Quando questionado sobre a diferença de condução de um veículo histórico e um veículo do cotidiano, Petry (2014, informação verbal) afirmou que há uma enorme diferença na dirigibilidade, conforto e ergonomia ao volante. Reforçou, também, a importância histórica em âmbito estadual e nacional que o Stutz representa por ser um automóvel exclusivo e produzido a mão, diferentemente dos veículos que conhecemos hoje, que são feitos em linhas de montagem robotizadas. Ao questionarmos sobre as recomendações, procedimentos e cuidados a serem seguidos durante o percurso do desfile, o entrevistado abordou as seguintes características: manter uma velocidade constante e freiar/accelerar delicadamente em virtude dos ocupantes que estão de pé, segurando-se apenas em uma barra de ferro, na parte de trás do veículo (PETRY, 2014, informação verbal).

Figura 19

Stutz Model M e monumento em homenagem a Leonel Brizola no Palácio Piratini



Fonte: Acervo Pessoal / Luan da Rosa Pacheco - 2014

Dando seguimento à entrevista, Antônio Henrique Petry narrou sua opinião acerca de um objeto musealizado retornar à sua função regular para o Desfile Farroupilha:

Cara, eu acho muito legal, porque é algo que fica escondido da população durante o ano inteiro e exposto. É demonstrado que ele está em condições de rodar, é demonstrado que ele está em perfeitas condições de uso, eu acho algo muito legal, muito interessante. Para quem estuda um pouco da História do Estado, é uma oportunidade única de tu veres assim um carro que transportou os governadores deste Estado, que transportou o Leonel Brizola. É uma oportunidade única. (PETRY, 2014, informação verbal).

Durante a entrevista, supomos a ausência do carro no desfile a fim de compreendermos a reação de quem teve contato direto com o automóvel. Tristeza é a definição do condutor. Afirma também que o período entre as solenidades é suficiente para que a conservação e preservação deste zelo estejam em perfeita ordem. Como exemplo, no ano de 2011, o *Stutz Model M* funcionou sob chuva sem precedentes. Para Petry (2014, informação verbal), difícil é imaginar a possibilidade do automóvel não rodar e, no que depender de sua intervenção junto a ele, o impossível será feito.

Figura 20

Stutz Model M no Desfile Farroupilha, que ocorreu no dia 20 de Setembro de 2014



Fonte: Acervo Pessoal / Luan da Rosa Pacheco – 2014

Ao abordarmos se as percepções do público para com o *Stutz Model M*, ora exposto no Palácio Piratini, ora no desfile de 20 de setembro, se diferem, Petry diz que na sua percepção há sim diferenças e destacou os seguintes elementos: no Palácio, o automóvel transparece *status*, poder, imponência, porém estático e silencioso. Entretanto no desfile, o carro pode ser considerado um abre-alas, em movimento e emanando som, pois dá início às atrações da festividade, mexendo, assim, com a percepção de cada pessoa (PETRY, 2014, informação verbal). Associamos as características apresentadas a dois universos distintos, onde em um o objeto é claramente um personagem coadjuvante perante ao vasto acervo em que está inserido e em outro, o personagem principal sob inúmeros olhares e emoções, fortalecendo o simbolismo e a memória contextualizada em seus traços metálicos na celebração cívica.

Figura 21

Stutz Model M no jardim interno do Palácio Piratini



Fonte: Acervo Pessoal / Luan da Rosa Pacheco - 2014

O entretenimento cultural e veicular é uma prática histórica no Brasil e em diversos países do mundo. Em Brasília, no dia sete de setembro, data que celebra a Independência do Brasil, um veículo chamado *Rolls Royce Silver Wrath* é o carro chefe que conduz os Presidentes da República. O ato é realizado há sessenta anos tanto para o cortejo de setembro quanto para posses presidenciais a cada quatro anos. Conversível e com capacidade para sete ocupantes, o *Silver Wrath* foi fabricado na Inglaterra. Segundo Mendes (2012, doc. eletr.), o Rolls Royce é uma relíquia sobre rodas:

O Rolls Royce foi entregue ao ex-presidente Getúlio Vargas em março de 1953, mas só foi incorporado ao patrimônio da Presidência da República em 1968. Desde a sua chegada ao Brasil, o veículo transportou todos os presidentes além de personalidades como o ex-presidente Charles De Gaulle, a rainha Elizabeth II e o astronauta Yuri Gagarin. Verdadeira relíquia fabricada em 1952, na Inglaterra, o veículo é usado pelos presidentes da República em apenas duas ocasiões: desfile militar de 7 de setembro e posse presidencial. Só existem três exemplares deste modelo no mundo. Avaliado entre 2 e 5 milhões de reais, é objeto de cobiça de colecionadores. O carro rodou apenas 28 mil quilômetros e faz quatro quilômetros por litro de gasolina. Transporta sete pessoas. O veículo tem motor de 6 cilindros em linha, é movido à gasolina, pesa 2.500 quilos, tem 1,85 metro de altura; 5,65 metros de comprimento e 2,30 metros de largura. Para manter a relíquia, um funcionário do Planalto dá partida no carro uma vez por semana e dirige por cerca de 20 minutos dentro da garagem da Presidência, onde fica guardado.

Enquanto no Brasil os Presidentes desfilam em carros históricos e, de certa forma, mais próximos da população em virtude do veículo ser conversível, em outros países a situação é diferente por razões de segurança. Nos Estados Unidos, o *Cadillac One*, como é conhecido, é blindado. Especula-se que o vidro das janelas têm a espessura de 5 polegadas (12,7 cm). As portas e o teto têm 8 polegadas de espessura (20,3 cm) e blindagem de aço, titânio e cerâmica. O piso é composto por uma placa de aço de 5 polegadas (12,7 cm) para resistir a explosão de minas terrestres e bombas. A limusine é montada sobre a plataforma de um caminhão médio para aguentar o enorme peso da blindagem (BATIDA, 2011). No Japão, o Imperador utiliza um *Toyota Century*; a Rainha Elizabeth II, da Grã-Bretanha, desfila em um *Bentley Amage*. Vale destacar que os veículos são de procedência das montadoras dos próprios países: Bentley (Inglaterra), Toyota (Japão) e Cadillac (EUA).

5 FECHANDO A GARAGEM

Automóveis de competição, passeio, comerciais, colecionáveis. Para qualquer lado que olharmos em uma metrópole veremos diversos tipos de carros, seja na vitrine das concessionárias ou nas ruas. Em cada veículo temos uma história, simples ou especial, porém única. Se eles pudessem relatar suas experiências, seus proprietários ficariam orgulhosos com o número de pessoas e lugares que seu veículo descreveria enquanto objeto de transporte. Instituições de salvaguarda do patrimônio automotivo, como o futuro Museu do Automobilismo Brasileiro idealizado por Paulo Trevisan, apresentam o potencial desse acervo e temática, pois lá os automóveis evocam histórias instigando imaginários.

Se os carros, jardins, corredores e demais objetos são o acervo e o povo gaúcho é seu público, o Palácio Piratini conclui a tríade museológica como o prédio - um gigantesco guardião de pedra, cimento e madeira que detém em mais de noventa anos de história muitos registros. O Palácio Piratini é mais que um ambiente político, seu conjunto arquitetônico é um espetáculo herdado do século XX. Seu acervo assegura a vitalidade histórica de seus fabricantes que oscilam de carpinteiros, jardineiros, artistas visuais, artesãos, mecânicos até presidiários e personagens políticos, nacionais e internacionais, que usufruíam dos bens dentro dos salões para reuniões formais ou informais. O Palácio Piratini é um triunfo patrimonial do Estado gaúcho.

Os dois veículos do Palácio Piratini possuem uma valiosa carga histórica em âmbito estadual e nacional. Um atributo relevante que esses automóveis possuem é de transgressão temporal. Isto é, venceram os obstáculos do tempo, mesmo com as diversas decisões humanas a que estavam sujeitos, e hoje favorecem conhecimento e cultura para gerações muito além de seu tempo. Máquinas sentinelas que detém a memória de protagonistas da história do Estado e do País e fomentam novas memórias a cada ano, em cada novo olhar. A restauração do *Ford Model T* é o recomeço veicular para um carro lendário do século XX. A manutenção anual do *Stutz Model M* para o desfile de 20 de setembro é a fênix automotiva, relíquia sobre rodas e gerador de emoções humanas durante a celebração cívica.

A aproximação acadêmica com os dois objetos aperfeiçoou a maneira de questioná-los e investigá-los com base nas informações que a instituição possui. Os depoimentos e as notícias agiam como peças de um quebra-cabeça que a cada novo encaixe gerava uma nova aquisição - algumas vezes parcial - de informações. A proposta museológica que saliento após esse contato é que mais perguntas sejam feitas em torno dos dois bens. Eles possuem lacunas em branco em sua história, pois algumas pessoas que tiveram contato direto ou indireto não deixaram relatos ou vestígios. Em especial, saliento dois exemplos de pesquisa.

Ao passo que a aquisição de informações crescia, uma dúvida foi levantada em uma conversa com a arquiteta do Palácio Piratini: as peças originais do *Stutz Model M*. Sabemos que houve uma adaptação de seus componentes a fim de tornar o veículo funcional para o desfile farroupilha; no entanto, nada se sabe sobre onde e como foi acondicionado o antigo motor e suas peças. Outro exemplo está relacionado aos antigos condutores do *Stutz Model M*. Na construção do capítulo três da monografia, mais especificadamente na figura 13, onde vemos Leonel Brizola, João Goulart e demais membros da comitiva política, vemos também o condutor do automóvel, seu nome é Derviche Olmedo Bueno da Costa Leite – citado no texto. Conheci seu filho, Carlos Roberto Saraiva da Costa Leite, que é coordenador do setor de imprensa do Museu da Comunicação Hipólito José da Costa (MUSECOM). Carlos Roberto me mostrou, cheio de orgulho, a função de seu pai, que hoje não está mais entre nós, referenciada no livro em homenagem aos cinquenta anos da Campanha da Legalidade.

Esses exemplos evidenciam o potencial dos automóveis com relação ao seu uso. Conter relatórios escritos ou audiovisuais dos motoristas do *Stutz Model M* ou girar a chave na ignição periodicamente como é feito com o *Rolls Royce Silver Wrath* de Brasília fortaleceriam sua preservação, pois é difundido o conhecimento para futuros condutores, pesquisadores, mecânicos e entusiastas. Mesmo que seu ronco, ao girar a chave, não seja o original, a intenção dos responsáveis em manter essa memória viva se equivale ao período que ele deixou a sua montadora para rodar pela cidade, onde sua condução era necessária. É um privilégio para um povo possuir uma herança tão rica e tão simbólica no centro de sua capital.

Coletar dados, articulá-los e analisar junto de outros profissionais as possíveis respostas que ambos os veículos possuem contribui na construção de um diálogo

museológico multidisciplinar. Órgãos de proteção ao patrimônio atentam e orientam para a preservação desses bens com suas políticas, cabendo aos responsáveis por seu zelo a consciência da prática.

REFERÊNCIAS

- BATIDA. **Cadillac DTS - Limusine Presidencial Americana**. 2011. Disponível em: <<http://www.autoracing.com.br/forum/index.php?showtopic=63526>>. Acesso em: 06 out. 2014.
- CORREIO DO POVO. **Inaugura-se Hoje o Zoo**. Rio Grande do Sul, 01 mai. 1962. p. 12.
- _____. **Porto Alegre Recebeu Ontem Calorosamente o Presidente da República e o 1º Ministro**. Rio Grande do Sul, 31 out. 1961. p.24.
- CUSTÓDIO, Luiz Antônio. Palácio Piratini: Cenário de História. In: GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Palácio Piratini 85 anos: Patrimônio da Arquitetura, Cenário de História e Política**. 2. ed. Porto Alegre: Governo do Estado, 2008. p. 22-22.
- DESVALLÉES, André; MAIRESSE, François. Tradução de Bruno Brulon Soares e comentários de Marília Xavier Cury... **Conceitos-chave de Museologia**. São Paulo: Armand Colin, 2013. 100 p.
- FONSECA, José Geraldo. **Henry Ford um homem que mudou o mundo**, 2013. Homens e Máquinas. Disponível em: <<http://bestcars.uol.com.br/bc/informe-se/passado/homens-maquinas/henry-ford-um-homem-que-mudou-o-mundo/>>. Acesso em: 23 jul. 2014.
- FRANCO, Sérgio da Costa. Palácio Piratini: Cenário de História. In: GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Palácio Piratini 85 anos: Patrimônio da Arquitetura, Cenário de História e Política**. 2. ed. Porto Alegre: Governo do Estado, 2008. p.33 - 40.
- GONÇALVES, José Reginaldo Santos. O patrimônio como categoria de pensamento. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário (orgs). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: Dp&a, 2003. p. 21-29.
- HERNANDES, Dalmo. Volante, pedais e alavancas: uma breve história de como dirigimos hoje. **Car Culture**, 2014. Disponível em: <<http://www.flatout.com.br/volante-pedais-e-alavancas-uma-breve-historia-dos-comandos-modernos-nos-carros/>>. Acesso em: 23 jul. 2014.
- JULIÃO, Letícia. Pesquisa Histórica no Museu. **Caderno de Diretrizes Museológicas I**. Brasília: Ministério da Cultura / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional / Departamento de Museus e centros Culturais. Belo Horizonte: Secretaria de Estado de Cultura de Minas Gerais, Superintendência de Museus, 2006. p.93-105.
- MADURO, Paula Andreatta. **Memórias do Automobilismo nas Ruas de Porto Alegre, Rio Grande do Sul: (décadas de 1920-1950)**. 2010. 95 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.
- MAXICAR. Paulo Afonso Trevisan: O senhor do tempo. **Roda de Amigos**, 2010. Disponível em: <<http://www.maxicar.com.br/old/rodadeamigos/166061rodadeamigos1003.asp>>. Acesso em: 23 jul. 2014.
- MENDES, Priscilla. **Rolls Royce presidencial será exibido ao público toda sexta e domingo**. 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2012/05/rolls-royce-presidencial-sera-exibido-ao-publico-toda-sexta.html>>. Acesso em: 06 out. 2014.
- MENSCH, Peter van. A structured approach to museology. In: **Object, museum, Museology, an eternal triangle**. Leiden: Reinwardt Academy. Reinwardt Cahiers. 1987.
- MOLES, A. A. *et al.* **Semiologia dos objetos**. Petrópolis: Editora Vozes, 1972.
- PEREIRA, Fabiano. O carro modelo. **Carros do passado**, 2008. Disponível em: <<http://bestcars.uol.com.br/cpassado3/ford-modelo-t-1.htm>>. Acesso em: 23 jul. 2014.

PETERSEN, Museum. Town cars: arriving in style. **The Petersen - Exhibitions**, 2014. Disponível em: <<http://www.petersen.org/exhibitions/details/town-cars-arriving-in-style>>. Acesso em: 23 jul. 2014.

PETRY, Antônio. **Antônio Henrique Petry**: Entrevista I. [set. 2014]. Entrevistador: Luan da Rosa Pacheco. Porto Alegre, 2014. 11 arquivos.avi (5 min.)

ROLDÃO, Daiane. **Personagens do Movimento pela Legalidade**, 2011. Disponível em: <<http://www.legalidade.rs.gov.br/2011/08/a-campanha-da-legalidade-uma-mobilizacao-civil-militar-em-defesa-da-posse-de-joao-goulart/>>. Acesso em: 22 ago. 2014.

SAMAHÁ, Fabrício Stutz Bearcat, um pioneiro entre os carros esporte. **Carros do passado**, 2013. Disponível em: <<http://bestcars.uol.com.br/bc/informe-se/passado/stutz/historia-stutz-bearcat-um-pioneiro-entre-os-carros-esporte/>>. Acesso em: 23 jul. 2014.

TRÂNSITO, Departamento Nacional de **Frota Nacional (Maio de 2014)**. Frota por Região. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota2014.htm>>. Acesso em: 23 jul. 2014.

TREVISAN, Paulo Afonso. **Informações sobre o Museu do Automobilismo Brasileiro - Passo Fundo / RS**. [mensagem pessoal] Mensagem recebida por: <trevinc@tpo.com.br> em: 12 jul. 2014.

UGARPP - UNIDADE DE GERENCIAMENTO DA ALA RESIDENCIAL DO PALÁCIO PIRATINI (Rio Grande do Sul). SPHMC. **Palácio Piratini: Pesquisa Histórica e Relatório de Atualização do Inventário dos Bens Móveis e Integrados a Serem Restaurados**. Porto Alegre: Setor de Comunicação do Palácio Piratini, 2012. 364 p. [Documentação Interna].

WOOD JR., Thomaz. Fordismo, Toyotismo e Volvismo: Os caminhos da indústria em busca do tempo perdido. **Revista de Administração de Empresas**, EAESP, FGV. São Paulo, 1992, p.1-18. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rae/v32n4/a02v32n4.pdf>>. Acesso em: 23 jul. 2014.

ZAMIN, Frinéia. **Patrimônio Cultural do Rio Grande do Sul**: A atribuição de valores a uma memória coletiva edificada para o Estado. 2006. 150f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

ZERO HORA. **A máquina revolucionária**. Porto Alegre, 19 set. 2007. p. 39.

ZERO HORA. **Ford T chega ao Palácio**. Porto Alegre - RS, 19 set. 1990. p. 36.

ZERO HORA. **Túnel do Tempo**: O automóvel dos desfiles. Porto Alegre, 15 set. 2008.

APÊNDICE A - CONSENTIMENTO DA PESSOA COMO SUJEITO**CONSENTIMENTO DA PESSOA COMO SUJEITO**

Eu, _____, RG/CPF _____, abaixo assinado, concordo em participar do estudo **O patrimônio sobre rodas e seu significado cultural: O acervo automotivo do Palácio Piratini, Porto Alegre - RS**, como sujeito colaborador. () Permitindo que meu nome verdadeiro seja citado. () Não permitindo que meu nome verdadeiro seja citado. Fui devidamente informado e esclarecido pelo pesquisador Luan da Rosa Pacheco sobre a pesquisa e seus procedimentos. Recebi uma cópia do termo.

Local e data

Assinatura

APÊNDICE B - ENTREVISTA

1 - Como o senhor reagiu ao ser selecionado para conduzir o Stutz?

2 - O senhor sente diferença em conduzir um veículo histórico e um veículo popular do cotidiano?

3 - Quais são os procedimentos, recomendações e responsabilidades que o senhor deve seguir atrás do volante durante o percurso da festa?

4 - Qual a opinião do senhor sobre um automóvel que, exposto no Palácio Piratini, uma vez ao ano retorna à sua função regular para um evento?

5 - O olhar do público é a chave do sucesso do evento. Governador, comitiva e o veículo são observados de todos os lados. Vamos supor que, em um determinado ano, a festa ocorra sem o tradicional veículo. Qual seria a reação do senhor, que teve contato com o automóvel, em relação à celebração transcorrer sem este estar presente?

6 - O senhor acredita que no futuro a celebração possa ocorrer com outro veículo de nossa época? Acredita que ele teria a mesma representação que o Stutz?

7 - A aproximação com o veículo mudou sua percepção sobre o objeto?

8 - Na sua opinião, quais são as possíveis percepções do público sobre o veículo - ora exposto no Palácio Piratini, ora elemento de um evento de importância Estadual? Seriam relações diferentes com o mesmo objeto?

9 - O senhor tem algum comentário final, relato ou informações que gostaria de compartilhar?

ANEXO A - FICHA DE INVENTÁRIO IPHAE: FORD MODELO T

LOCALIZAÇÃO		IDENTIFICAÇÃO	
01 UF/MUNICÍPIO	RS/PORTO ALEGRE	08 DESIGNAÇÃO	AUTOMÓVEL
02 CIDADE/LOCALIDADE	PORTO ALEGRE	14 NÚMERO	RS/89-0001.01172
03 ENDEREÇO	PRAÇA MAL. DEODORO	09 ESPÉCIE	FORD MODELO T
04 ACERVO	PALÁCIO PIRATINI	10 NATUREZA	VEÍCULO AUTOMOTOR
05 LOCAL NO PRÉDIO	ENTRADA LATERAL ESQUERDA DO PALÁCIO	11 ÉPOCA	1919
06 PROPRIETÁRIO	GOVERNO DO ESTADO DO RS	12 AUTORIA	FORD MOTOR COMPANY
07 RESPONSÁVEL IMEDIATO/ENDEREÇO		13 MATERIAL/TÉCNICA	
		15 Nº DE INVENTÁRIO	ANTERIOR/ANO
		16 ORIGEM	ESTADOS UNIDOS
		17 PROCEDÊNCIA	
		18 MODO DE AQUISIÇÃO/DATA COMPRA	
		19 MARCAS/INSCRIÇÕES/LEGENDAS	
		PLACA AS-6734	
		20 DIMENSÕES	
		ALTURA	LARGURA
		COMPRIMENTO	PROFUNDIDADE
		DIÂMETRO	PESO
		21 DESCRIÇÃO	
		FORD MODELO T, COR PRETA, PARA CINCO PASSAGEIROS; APRESENTA O VOLANTE DO LADO ESQUERDO, QUATRO PORTAS E UM ESTEPE ATRÁS.	
22 DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA/LOCALIZAÇÃO			
FOTOS RS/89-0001.01172			
CONTATO NEGATIVO			
OPERADOR/DATA PEDRO FLORES DEZ. 1990			
PROTEÇÃO			
23 PROTEÇÃO LEGAL			
OBSERVAÇÕES:			
<input type="checkbox"/> FEDERAL	<input checked="" type="checkbox"/> ESTADUAL	<input type="checkbox"/> MUNICIPAL	
<input type="checkbox"/> TOMB. INDIVIDUADO	<input checked="" type="checkbox"/> TOMB. EM CONJUNTO	<input type="checkbox"/> NENHUMA	
24 CONDIÇÕES DE SEGURANÇA			
OBSERVAÇÕES:			
<input checked="" type="checkbox"/> BOA	<input type="checkbox"/> RAZOÁVEL	<input type="checkbox"/> RUIM	
25 ESTADO DE CONSERVAÇÃO			
<input checked="" type="checkbox"/> EXCELENTE	<input type="checkbox"/> BOM	<input type="checkbox"/> REGULAR	

ANALISE HISTORICO-ARTISTICA

26 ESPECIFICAÇÃO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO

ÓTIMO ESTADO DE CONSERVAÇÃO.

27 RESTAURAÇÕES

O CARRO FOI TOTALMENTE RESTAURADO DEVIDO AO SEU ESTADO PRECÁRIO.

RESTAURADORES

OLÍVIO RODRIGUES PIRES - MECÂNICO, ESPECIALISTA EM CARROS ANTIGOS.

DATA MARÇO A AGOSTO DE 1990

28 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

POSSUI O VOLANTE NO LADO ESQUERDO; O RADIADOR, NO MODELO T, OCUPA QUASE TODA A FRENTE DO AUTOMÓVEL, AS MAÇANETAS, DOBRADIÇAS E VOLANTE SÃO GENUÍNOS. O REVESTIMENTO DO ESTOFADO TEM A APARÊNCIA DO PANO-COURO ORIGINAL, AS CALOTAS SÃO EM LATÃO DOURADO. AS RODAS SÃO EM MADEIRA DE LEI, TENDO 12 RAIOS CADA UMA; OS PNEUS FORAM FABRICADOS PELA RINALDI (BENTO GONÇALVES) SEGUNDO DESENHOS ORIGINAIS. MECÂNICA ORIGINAL.

29 CARACTERÍSTICAS ESTILÍSTICAS

30 CARACTERÍSTICAS ICONOGRÁFICAS/ORNAMENTAIS

RESTAURADO CONFORME O MODELO FORD T ORIGINAL.

31 DADOS HISTÓRICOS

FABRICADO NOS ESTADOS UNIDOS PELA FORD MOTOR COMPANY EM 1919 E COMPRADO PELO ESTADO DE BRASÍLIA; PORÉM NÃO HÁ NENHUMA DOCUMENTAÇÃO SOBRE A SUA ORIGEM. NO GOVERNO BRIZOLA (1958-1962) FOI Cedido AO ZOOLOGICO DA CIDADE PARA SERVIR DE TÁXI AOS VISITANTES. NESSA ÉPOCA FOI FEITA UMA RECUPERAÇÃO NO CARRO AQUI NO ESTADO, SENDO O MESMO PINTADO DE AMARELO. O CARRO VOLTA A GARAGEM DA SUTERGS EM 1963. QUASE FOI A LEILÃO POR DUAS VEZES - 1985/1986 PARA SER VENDIDO COMO SUCATA. FOI RESTAURADO EM 1990 PELA FORD BRASIL S.A. E ENTREGUE AO GOVERNO DO ESTADO DURANTE AS COMEMORAÇÕES DA SEMANA FARROUPILHA. CARRO OFICIAL, FOI UTILIZADO POR BORGES DE MEDEIROS.

32 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS/ARQUIVÍSTICAS

- ENGENHEIRO PAULO FLORES PINTO (COORDENADOR DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DO FORD T)
- GARAGEM DO PALÁCIO PIRATINI (SGT. PAULO NERI)
- PARECER Nº 08/91

33 OBSERVAÇÕES

ENG. PAULO FLORES PINTO
ENDEREÇO: RUA HONÓRIO SILVEIRA DIAS 1695/202 - FONE: 43.15.76

ANEXO B - FICHA DE INVENTÁRIO IPHAE: STUTZ MODEL M

LOCALIZAÇÃO		IDENTIFICAÇÃO	
01 UF/MUNICÍPIO RS/PORTO ALEGRE		08 DESIGNAÇÃO AUTOMÓVEL PARA SOLENIDADES	14 NÚMERO RS/89-0001.01171
02 CIDADE/LOCALIDADE PORTO ALEGRE		09 ESPÉCIE STUTZ CAR CO OF AMÉRICA INC	15 N° DE INVENTÁRIO ANTERIOR/ANO 09 01 1
03 ENDEREÇO PRAÇA MAL. DEODORO		10 NATUREZA VEÍCULO AUTOMOTOR	16 ORIGEM ESTADOS UNIDOS
04 ACERVO PALÁCIO PIRATINI		11 ÉPOCA 1928	17 PROCEDÊNCIA RIO DE JANEIRO
05 LOCAL NO PRÉDIO RUA RIACHUELO, 1285/TRANSPORTE DO PALÁCIO		12 AUTORIA STUTZ CAR CO OF AMÉRICA INC	18 MODO DE AQUISIÇÃO/DATA COMPRA
06 PROPRIETÁRIO GOVERNO DO ESTADO DO RS		13 MATERIAL/TÉCNICA	
07 RESPONSÁVEL IMEDIATO/ENDEREÇO		19 MARCAS/INSCRIÇÕES/LEGENDAS	
		20 DIMENSÕES	
		ALTURA 1,63 LARGURA 1,80 COMPRIMENTO PROFUNDIDADE 5,15 DIÂMETRO PESO CIRCUNFERÊNCIA	
		21 DESCRIÇÃO CARRO CONVERSÍVEL COM CAPOTA MÓVEL NA COR PRETA, COM LUGAR PARA CINCO PASSAGEIROS E SEGURANÇA.	
22 DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA/LOCALIZAÇÃO			
FOTOS RS/89-0001.01171			
CONTATO NEGATIVO			
OPERADOR/DATA PEDRO FLORES DEZ. 1990			
PROTEÇÃO			
23 PROTEÇÃO LEGAL			
OBSERVAÇÕES:			
<input type="checkbox"/> FEDERAL	<input checked="" type="checkbox"/> ESTADUAL	<input type="checkbox"/> MUNICIPAL	
<input type="checkbox"/> TOMB. INDIVIDUADO	<input checked="" type="checkbox"/> TOMB. EM CONJUNTO	<input type="checkbox"/> NENHUMA	
24 CONDIÇÕES DE SEGURANÇA			
OBSERVAÇÕES:			
<input checked="" type="checkbox"/> BOA	<input type="checkbox"/> RAZOÁVEL	<input type="checkbox"/> RUIM	
25 ESTADO DE CONSERVAÇÃO			
<input type="checkbox"/> EXCELENTE	<input checked="" type="checkbox"/> BOM	<input type="checkbox"/> REGULAR	

ANÁLISE HISTÓRICO-ARTÍSTICA

26 ESPECIFICAÇÃO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO

BOM ESTADO.

27 RESTAURAÇÕES

FOI RESTAURADA A ESTRUTURA DE MADEIRA, ESTOFADO E PINTURA REFEITOS E PARTE ELÉTRICA ALTERADA DE 6 PARA 12 v. O MOTOR ORIGINAL FOI TROCADO POR CHEVROLET 46,130 HP.

RESTAURADORES

- SBTEN ALEXANDRE - SGT PAULO NERI
- SGT ALCERÍ - ALMENDORINO (MECÂNICO DAER)
- SGT ADÃO

DATA METADE GOVERNO JAIR

28 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

ORIGINALMENTE POSSUIA LUBRIFICAÇÃO AUTOMÁTICA, QUE FOI DESATIVADA. O RADIADOR COM ALETAS MÓVEIS NÃO FUNCIONA. A ESTRUTURA DA LATARIA É DE MADEIRA, COM CHAPAS DE AÇO REVESTIDAS COM CAMADA DE CHUMBO PARA EVITAR OXIDAÇÃO. MECÂNICA ORIGINAL STUTZ MOTOR 8 CILINDROS EM LINHA QUE FOI TROCADO POR UM MOTOR E CAIXA CHEVROLET 130 HP COM 6 CILINDROS EM LINHA. CHASSI Nº M845-CD 18 L.

29 CARACTERÍSTICAS ESTILÍSTICAS

30 CARACTERÍSTICAS ICONOGRÁFICAS/ORNAMENTAIS

CARRO CONVERSÍVEL NA COR PRETA COM DOIS ESTEPES LATERAIS E DOIS FARÓIS REDONDOS GRANDES, JUNTO AOS PARALAMAS, QUE SÃO GRANDES E ALONGADOS. POSSUI PARA-BRISA MÓVEL, BAGAGEIRO TRASEIRO ALONGÁVEL, ESTOFAMENTO EM COURO PRETO E BANCO PEQUENO INTERMEDIÁRIO PARA SEGURANÇAS. QUATRO PORTAS.

31 DADOS HISTÓRICOS

FABRICADO EM DETROIT, INDIANAPOLIS, POR DOIS IRMÃOS ALEMÃES, RADICADOS NOS E.E.U.U. FOI ADQUIRIDO POR FLORES DA CUNHA EM 1931 NO RIO DE JANEIRO, DE UM SENHOR QUE POSSUIA DOIS IGUAIS. EM 1956, FOI TROCADO MOTOR E CAIXA, POR SER DE DIFÍCIL MANUSEIO E TER UM EXCESSIVO GASTO DE COMBUSTÍVEL. RODOU COM AUTORIDADES EM VIAGENS POR DIVERSOS MUNICÍPIOS DO INTERIOR.

32 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS/ARQUIVÍSTICAS

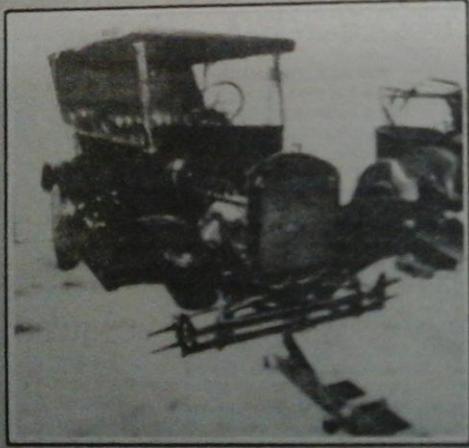
- SGT PAULO NERI (RIACHUELO, 1285) entrevista.

33 OBSERVAÇÕES

ENCONTRA-SE NA GARAGEM DO PALÁCIO.

ANEXO C - JORNAIS DE ÉPOCA: AGOSTO E SETEMBRO DE 1990 - NOTÍCIAS SOBRE O FORD MODEL T

Correio do Povo - Agosto de 1990



Farrapos com o Ford de Borges

Um Ford Modelo T, o primeiro carro oficial do governo gaúcho na década de 20, está em fase final de restauração em Guarulhos, interior de São Paulo, e deve chegar ao Estado entre os dias 13 e 20 de setembro, durante as comemorações da Semana Farroupilha. O automóvel será devolvido ao governo do Estado em cerimônia oficial e ficará exposto no Palácio Piratini.

Há cinco meses, a Ford do Brasil se comprometeu a recuperar o automóvel, que pertenceu ao governador Borges de Medeiros e foi descoberto, quase por acaso, num depósito antigo da Suterger, pelo então secretário de Administração e Recursos Humanos, José Eichenberg. A partir da descoberta, Eichenberg procurou a empresa para assinar um acordo de recuperação do veículo.

A tarefa de reconstituir as formas originais do Ford Modelo T foi entregue ao pesquisador e especialista em carros antigos Ollvio Rodrigues Pires. Na semana passada, os trabalhos de pintura e funilaria e a troca do motor e do câmbio foram concluídos. Conforme Ollvio Rodrigues, o detalhe mais artístico da restauração foi a colocação do radiador, que ocupa toda a frente do automóvel, pois exigiu meticulosa atenção para colocá-lo em funcionamento, seguindo as suas características originais. O Modelo T foi lançado pela Ford Motor Company em 1908, nos Estados Unidos.

O modelo T está sendo restaurado em Guarulhos

Zero Hora - Setembro de 1990

O veículo fica em exposição ao público

Segundo o mecânico contratado pela Ford, foram investidos cerca de 15 mil dólares no câmbio oficial, deixando o Modelo T em perfeitas condições de uso. Depois de pronto, na oficina de Guarulhos, em São Paulo, o veículo foi transportado para Porto Alegre até a sede da Suterger, num caminhão da Brigada Militar. Agora, ele ficará no Palácio Piratini, aos cuidados da Casa Militar, podendo transformar-se, inclusive, em atração turística, pois poderá ser visitado.

Como chovia, ontem, antes da entrega das chaves, o velho Ford foi rebocado do Hotel Plaza São Rafael, onde, na noite anterior, foi mostrado à imprensa, até o Palácio Piratini, coberto com uma proteção de plástico, a fim de evitar problemas com a pintura ou correr o risco de alguma batida. Mas, no saguão do Piratini, onde ficará exposto, o mecânico Ollvio Rodrigues Pires fez demonstrações, acionando o motor com o auxílio de uma manivela para o impulso inicial, de acordo com o modelo dos primeiros automóveis que circularam no Brasil no início do século.

ANEXO D - JORNAIS RECENTES: NOTÍCIAS SOBRE *FORD MODEL T* E *STUTZ MODEL M*

Zero Hora 15 de Setembro de 2008

Zero Hora 01 de Outubro de 2008

ZERO HORA - SEGUNDA (15) SETEMBRO 2008

naque Gaúcho

OLYR ZAVASCHI
3218-4307

Túnel do Tempo
O automóvel dos desfiles

O automóvel que o Palácio Piratini mantém exposto logo após a entrada, a esquerda, é o histórico Ford 1915, de propriedade do governo estadual. Foi lá adquirido em 1935 pelo então governador Flores da Cunha. Outros líderes gaúchos e visitantes famosos, presidentes da República, heróis de guerra e visões desfilaram no Stutz. De dois primeiros condutores de carro ficaram Ernesto Klitz e Derriche Ullmann da Costa Leite. Durante muito tempo, ele figurou até no mesmo mapa quando da Via Rio-Brasília, até ser transferido para o lugar de destaque que hoje tem no Palácio de Cristal, só após para desfiles importantes, como normalmente ocorre nos dias 20 de setembro.

O fábrica do histórico veículo era Harry Clayce Stutz, que desde 1911 atuava no bem-sucedido mercado de competição em Indianapolis (EUA). Com o lease-lease, passou a fabricar também espaços carrosses de passeio em 1914 e Stutz 1918, do governo gaúcho. Na Grande Depressão iniciada em 1929, a marca entrou em declínio, encerrando a produção em 1935.

Celebração de Guilherme Elz de Porto Alegre

O Stutz em dois momentos: com o presidente João Goulart, em 1961, e, três anos depois, com o general Cassia Brites




ZERO HORA - DOMINGO (01) OUTUBRO 2008

naque Gaúcho

OLYR ZAVASCHI
3218-4307

Túnel do Tempo
Centenário de um ícone

Essa Ford Model T de 1915 foi um dos primeiros automóveis do governo do Estado. Temporário o presidente Borges de Medeiros

Cerca 15 milhões de unidades produzidas, o Ford Model T alcançou a indústria automotiva, espalhou-se pelo mundo e foi escolhido como o carro do século 20. Em 1º de outubro de 1908, foi criado em uma, este veículo é considerado o primeiro automóvel produzido em massa com muita expectativa, pela fabricante Henry Ford apresenta um automóvel de baixo preço e acessível a qualquer cidadão norte-americano, o que era impossível em relação aos modelos então fabricados no mundo. Cinco anos depois, com o Modelo T de 1913, surgiu a primeira linha de montagem em série para automóveis, tornando-se o ciclo do Ford T, iniciando-se a

produção de uma nova série a partir da letra A, da origem de uma página mostram o Ford Modelo 1915, um dos mais antigos automóveis do governo estadual, recuperado em São Paulo pelo mecânico restaurador Ulisses Rodrigues Pires em projeto coordenado pelo engenheiro Paulo Elton Piratini, o ex-patrocinista da própria Ford do Brasil e dos distribuidores da marca em Porto Alegre. Posteriormente, o automóvel foi adequadamente devolvido ao governo do Estado em 18 de setembro de 1990.

Celebração de Guilherme Elz de Porto Alegre




ANEXO E - DOCUMENTO DATILOGRAFADO: INFORMAÇÕES DO FORD MODEL T

Ford Modelo T 1919

Este veículo foi totalmente restaurado através de uma ação entre o Governo do Estado e as revendas Ford no RS. A solenidade de entrega ocorreu no dia 17 de setembro de 1990 nas dependências do Hotel Plaza São Rafael, e contou com a presença do então Governador Sinval Guazzeli, dirigentes da Ford e outras autoridades. Conforme o restaurador de veículos antigos, Olívio Rodrigues Pires, que foi convidado pela Ford do Brasil para restaurar o veículo, foram gastos cinco meses de muito trabalho para deixar em estado de novo. O valor gasto na restauração foi de cerca de 10 mil dólares.

O Ford é equipado com um motor de quatro cilindros, sendo que cada um é de 1000cc. É um motor de muita força e pouca velocidade. Não possui alavanca de câmbio e nem embreagem, funciona num sistema semi-automático. O pedal da esquerda ao ser apertado entra a marcha reduzida (1ª), e ao soltar o pedal entra a 2ª marcha, a da velocidade. A aceleração é feita na mão pelo lado direito do bigode, enquanto o lado esquerdo regula a faísca, dar mais força ou diminuir. Sistema de freios só nas rodas traseiras, mas o sistema de câmbio proporciona uma freagem especial, pisando no pedal do meio engata a marcha-ré servindo de freio também. A partida é a manivela, porta só no lado direito e não tem porta malas.

Gentilio Filikeski Modernel

Jornalista R.P. 8174

Guia de Turismo - Embratur 2301-00236-5

Fones : 3344-2391 / 9967-9982

ANEXO F – TERMO DE RESPONSABILIDADE STUTZ



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
CASA CIVIL

SUBCHEFIA ADMINISTRATIVA
ASSESSORIA DE ARQUITETURA

TERMO DE RESPONSABILIDADE

Informamos que no dia _____ foi entregue à _____, CPF _____ um veículo automotor, **STUTZ CAR CO OF AMERICA INC, ano 1928, procedente dos Estados Unidos, nº patrimônio do Estado RS/89-0001.01171, bem pertencente ao Gabinete do Governador do Estado do Rio Grande do Sul**, que faz parte do acervo de bens móveis e integrados tombados do Palácio Piratini, ficando esta pessoa responsável pelo recebimento, armazenamento, conserto e devolução deste veículo à Assessoria de Arquitetura da Casa Civil e à Divisão de Transportes da Casa Militar, com os reparos solicitados executados e sem alteração das suas características. **Qualquer intervenção necessária no referido veículo deverá ser apresentada e submetida à análise e autorização da Assessoria de Arquitetura da Casa Civil e da Divisão de Transportes da Casa Militar.**

Características do veículo: automóvel STUTZ, modelo 1928, fabricado em Detroit, Indianápolis/Estados Unidos, na cor preta, 4 portas, conversível com capota preta, capacidade para 5 passageiros, dois estepes laterais e 2 faróis redondos grandes junto aos para-lamas. Possui para-brisa móvel, bagageiro traseiro alongável, estofamento em couro preto e banco pequeno intermediário para segurança. A parte elétrica foi alterada de 6 para 12V. O motor original foi substituído por um motor CHEVROLET 46,130 HP.

Porto Alegre, _____ de 2014

Maria Clara Coelho Bassin
Arquiteta Coordenadora da Assessoria de Arquitetura da Casa Civil - ID Funcional 2483033

Capitão Diego Garay Terra
Chefe da Divisão de Transportes da Casa Militar - ID Funcional

Responsável pela Empresa executora do serviço

ANEXO G - PORTARIA Nº 24 DE 1986



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA
SUBSECRETARIA DE CULTURA

PORTARIA Nº 024/86

GPIIAE
Proc. n.º 42043/86
Fl. 29 <i>[Handwritten initials]</i>

O Subsecretário de Cultura, da Secretaria de Educação e Cultura do Estado do Rio Grande do Sul, no uso de suas atribuições que lhe são conferidas pelo Boletim nº 95/86, publicado no Diário Oficial do Estado, de 07 de março de 1986,

R E S O L V E

Reconhecer como de interesse público e tombar, nos termos do Artigo 1º da Lei Estadual nº 7231, de 18 de dezembro de 1978, combinado com o Decreto-Lei Federal nº 25, de 30 de novembro de 1937, e com o Parecer nº 752 da Câmara de Patrimônio Histórico do Conselho Estadual de Cultura, o prédio do Palácio Piratini, sede do Governo do Estado, incluindo neste ato o acervo histórico, artístico e documental.

Publique-se no Diário Oficial do Estado, ratifique-se e registre-se no Livro Tombo do Patrimônio Histórico e Artístico desta Subsecretaria e promova-se a averbação no Registro de Imóveis a que tocar.

Porto Alegre, 04 de novembro de 1986.

[Handwritten Signature]
LUIZ ANTÔNIO DE ASSIS BRASIL
SUBSECRETÁRIO DE CULTURA