

Júlio César Gaudioso



**DE CARROS, MOTORES & EMOÇÕES:
Museu do Automobilismo Brasileiro, Passo Fundo, RS**

Porto Alegre

2014

Júlio César Gaudioso

**DE CARROS, MOTORES & EMOÇÕES:
Museu do Automobilismo Brasileiro, Passo Fundo, RS**

Trabalho de conclusão do curso de Museologia
da Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação
da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Me. Ana Celina Figueira Da Silva

Porto Alegre

2014



Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação
Departamento de Ciências da Informação

Júlio César Gaudioso

**DE CARROS, MOTORES & EMOÇÕES:
Museu do Automobilismo Brasileiro, Passo Fundo, RS**

Trabalho de conclusão do curso de Museologia
da Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação
da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Me. Ana Celina Figueira Da Silva

Apresentado em 5 de dezembro de 2014

Banca examinadora:

Prof. Dr. Andre Luis Ramos Soares
Universidade Federal de Santa Maria

Prof^ª. Dr^ª. Marlise Maria Giovanaz
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Dedico este trabalho à Tomoko, esposa, companheira, cúmplice e parceira nesta caminhada, inspiração e suporte em todos os momentos, dos mais felizes aos mais difíceis. Sem ela, chegar até aqui mais do que certamente impossível, seria sem sentido.

Também dedico ao Akira, à Nyssia Eiko e ao Alaydo Takeshi, filhos amados e centro de nossa vida e que, em silêncio, suportam todas as limitações do pai.

Agradecimentos

Agradeço à minha orientadora, professora Ana Celina Figueira Da Silva, por sua paciência, carinho e extremo interesse, mesmo com minha insistência sobre esse tema. Suas críticas, correções e estímulos foram vitais para levar a termo este trabalho. Um exemplo profundo de dedicação que espero estar correspondendo.

À professora Marlise Maria Giovanaz, cujas aulas foram um deleite, demonstrando a todos, além de seus profundos conhecimentos, o valor da milenar arte de contar histórias, muito obrigado. Confesso que assisti a cada aula sua com extremo enlevo.

Como agradecer à professora Ana Maria Dalla Zen? “Mãezona” da Museologia, na gênese e no modo de ser, por seu carinho, franqueza, camaradagem e interesse por todos os alunos, inclusive perdendo meus deslizes e me apoiando quando necessário, além de ensinamentos metodológicos preciosos. Faltam-me palavras. Por isso humildemente digo apenas que agradeço do fundo do coração.

Ao professor Valdir Morigi, também um dos criadores do curso de Museologia, cujas aulas foram um desafio permanente, por me fazer quebrar paradigmas e pensar de modo crítico, muito obrigado.

A esse grupo de visionários que ousou criar este maravilhoso curso, muito obrigado.

Com a sempre afetuosa professora Jeniffer Alves Cuty, por sua formação mais próxima de minha primeira graduação, pude aprender muito mais sobre conservação e preservação e assim agradeço por este privilégio. Além disso, num momento particularmente difícil, me incentivou decisivamente para que concluísse esta jornada. Muito obrigado.

A todas docentes do curso, cujas aulas me deram uma formação que permitiu que aquilo que antes fazia por intuição, empirismo e discernimento, passasse a fazer por conhecimento e racionalidade, só me resta dizer que agradeço muito a chance de conhecer e conviver num campo de ensino completamente novo para mim.

Ao Elias Palminor Machado, nosso museólogo e demais funcionários, sem os quais não seria possível o funcionamento do curso nem da universidade, muito obrigado.

Aos colegas de curso, particularmente o Luiz Mariano (com sua imensa sapiência e amizade), Thiago, Lucas, Cecília, Zu e Mariana, agradeço por permitirem que alguém com tal diferença de idade pudesse conviver harmonicamente, de modo indistinto.

Ao Sr. Paulo Afonso Trevisan, do Museu do Automobilismo Brasileiro, muito mais do que pelo fato de me franquear os elementos utilizados neste trabalho, agradeço por criar tão maravilhosa coleção e manter viva a memória de tão linda atividade.

“Não se pode tratar um carro como uma pessoa.
Um carro precisa de amor.”

Walter Röhrl, bicampeão mundial de rally.

“Saudosismo e saudade não são sinônimos. Um aprisiona, a outra se alimenta do que sente falta para criar algo novo. Hoje de um jeito, amanhã de outro.”

João Guimarães Rosa.

RESUMO

Um museu pode representar muitas coisas, inclusive a vida, se esta for a vontade de seus dirigentes. Quando isso acontece, novos paradigmas podem ser rompidos, particularmente no que tange a conservação e preservação. Tais condições se encontram no Museu do Automobilismo Brasileiro, em Passo Fundo, RS. Ali, os principais carros que já participaram de competições no Brasil, bem como os documentos pertinentes à prática desse esporte no país, perfazem uma coleção ímpar, mas, essencialmente, o repositório dos sentimentos de um grupo social, geralmente pouco compreendido. Após discorrer com exemplos sobre colecionismo e museus, é apresentado o próprio museu, suas características e acervos. Este trabalho discorre sobre o segmento social ali representado, com sua influência na própria gênese do museu, tanto na escolha do acervo e nos caminhos museográficos seguidos pela instituição, bem como nos inúmeros sentimentos e memórias que acompanham tais acervos e que são entregues à guarda do museu gaúcho. Estes foram os aspectos predominantes na escolha do tema desta monografia, posto a afinidade do autor com o assunto em questão e pela reduzida divulgação dessa instituição fora dos meios automobilísticos, mesmo sendo esta plenamente organizada e regularizada nas entidades pertinentes nacionais e internacionais, sendo o único museu do gênero no país.

Palavras-chave: Museu. Museologia. Memória. Museu do Automobilismo Brasileiro. Carros de corrida. Pilotos.

ABSTRACT

A museum can represent many things, including life, if this is the will of its leaders. When this happens, new paradigms can be broken, particularly with respect to conservation and preservation. These conditions are in the Brazilian Racecar Museum in Passo Fundo, RS. There, the main cars that have participated in races in Brazil, as well as the relevant documents to the practice of this sport in the country, make up a unique collection, but essentially the repository of the feelings of a social group, usually poorly understood. After discoursing with examples about collecionism and museums, the museum itself is presented, its features and collections, this paper discusses on the social segment represented there, with its influence on the genesis of the museum, both in the choice of the collection and the paths followed by the museological institution as well as the many feelings and memories accompanying such collections and are delivered to the custody of this museum. These were the predominant aspects in choosing the theme of this monography, since the affinity of the author with the subject matter and the reduced disclosure that institution outside the auto media, even though this is fully organized and regularized in relevant national and international bodies, being the only museum of its kind in the country.

Keywords: museum. Museology. Memory. Brazilian Racecar Museum. Racecars. Racedrivers.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	10
2	SOBRE HISTÓRIA, COLECIONISMO & MUSEUS: UMA APROXIMAÇÃO TEÓRICA.....	14
2.1	Colecionismo	14
2.1.1	Coleções de Automóveis.....	17
2.2	Museu Histórico e de Tecnologia.....	25
2.3	Os Museus na Visão Contemporânea.....	27
3	MUSEUS DE AUTOMÓVEIS.....	30
3.1	Cite de l'Automobile.....	30
3.2	Museu Louwman.....	35
3.3	LeMay - America's Car Museum.....	38
3.4	Beaulieu National Motor Museum.....	40
3.5	Museus de Fabricantes de Automóveis.....	41
3.5.1	Museus da Mercedes-Benz.....	42
3.5.2	Rota Bertha Benz.....	42
3.5.3	Automuseu Dr. Carl Benz.....	43
3.5.4	Museu Mercedes-Benz.....	45
3.5.2	Museu Henry Ford.....	49
3.6	Reserva técnica de museus de automóveis: muito mais do que uma simples garagem.....	51
3.7	Museus de Automóveis no Brasil.....	57
3.7.1	O Museu Paulista de Antiguidades Mecânicas.....	58
3.7.2	Museu André Eduardo Matarazzo.....	61
3.7.3	Museu de Tecnologia da ULBRA.....	65
3.8	Museu de Carros de Corridas.....	67

3.8.1	Museu da Porsche.....	67
3.8.2	Mondello Park.....	68
3.8.3	Donington Grand Prix Collection.....	70
3.8.4	Indianópolis Hall of Fame.....	72
3.8.5	Museu Juan Manuel Fangio.....	74
4	MUSEU DO AUTOMOBILISMO BRASILEIRO.....	81
4.1	O Novo Museu.....	84
4.2	O Acervo.....	86
4.3	A Mantenedora.....	89
4.4	O Novo Prédio e Sua Arquitetura.....	90
4.5	Documentação, Restauração e Conservação.....	93
4.6	Eventos do museu.....	110
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	112
	REFERÊNCIAS.....	116
	Apêndice A: Entrevista Sr. Paulo Afonso Trevisan.....	120
	Apêndice B: Imagens Diversas do Museu.....	129
	Anexo A: O Acervo.....	133
	Anexo B: Eventos do Museu e Outras Participações.....	156
	Anexo C: Imagens Diversas do Museu.....	170
	Anexo D: Autorização para Publicação de Entrevista.....	183
	Anexo E: As Emoções Incontidas.....	184

INTRODUÇÃO

Carros de corrida são uma peculiar demonstração do mosaico de sentimentos que envolvem as pessoas ligadas ao esporte automotor. A cada evento, inúmeros sonhos se entrelaçam. Para cada vencedor, vários derrotados. Os carros, desde sua concepção, desenvolvimento e ajustes para cada prova, passam por inúmeras operações que os personalizam, identificam e os tornam únicos. Mesmo de prova para prova. Assim, ganham uma identidade emotiva para aqueles que por profissionalismo ou por amor ao esporte, mantiveram alguma relação com tal máquina. Pode ser o piloto sonhador, o mecânico dedicado ou o torcedor que assiste as corridas através da cerca dos autódromos, todos identificam naquele artefato o objeto catalisador de suas emoções. Quantas vezes, ao dialogar com alguns dos tipos citados, se ouvem depoimentos que citam o veículo como um ser vivo, dotado de vontade própria e personalidade e é descrito como valente, companheiro, manhoso etc. Mesmo quando se trata de um carro produzido em grande série, parece que estão se lembrando de um colega, nunca de uma máquina. Para essas pessoas, esses veículos transportam emoções. Para aqueles que os pilotaram, certas descrições podem ser comparadas às de casais, oscilando entre a excitação apaixonada nos instantes de glória e a raiva e frustração que acompanham as derrotas. Bastante comuns são os afagos que são feitos nos veículos ou as conversas com eles mantidas. Para quem trabalhou nos carros, há o orgulho do artífice com a obra exitosa ou a frustração pelas longas horas de labuta infrutífera, pela falha precoce do equipamento. Ao torcedor empolgado com o desempenho triunfal de seu herói ou que se agitou e aplaudiu para estimulá-lo, ao vê-lo em condição de inferioridade ou chegou às lágrimas nas derrotas dos ídolos sobre rodas.

A história do esporte automotor tem, ao longo dos anos, representado esses sentimentos, lembranças desses feitos gloriosos de homens transformados em heróis, em momentos de superação e fracasso. Os signos que marcam essa história, mesmo que defasados pelo constante avanço tecnológico, inerente às competições automotivas, ainda podem servir como elos para contar o quê e como aconteceram tais feitos e quem os realizaram, de maneira a permitir um estudo

sobre as pessoas, fatos e equipamentos particulares a essa prática esportiva, com seu modo de fazer específico, permitindo compreender as sensações, valores e métodos de cada período. Muito ficou apenas na memória dos que vivenciaram tudo isso, o que restou materialmente dos momentos idos e que aos poucos certamente se degradaria pela ação do tempo ou do próprio homem, caso não existisse alguma preocupação em preservar tais informações. É quando se faz presente o museu como local de preservação dessa memória, onde a sociedade identifica os museus como repositórios das culturas material e imaterial, contadas ali pelos documentos e objetos selecionados para representar fatos e recuperar trajetórias de vida de grupos sociais.

Um museu de automóveis, via de regra, se enquadra na categoria museu de tecnologia com viés histórico. Ocorre que aqui se coloca a possibilidade dele ser considerado, como dito acima, mais como repositório da materialidade de um esporte e dos sentimentos e vivências de um segmento da sociedade a ele ligado.

Quando um museu consegue ser reconhecido por sua comunidade alvo como o legítimo espaço de preservação de sua memória, ele deixa a simples condição de depósitos de coisas velhas, inúteis, mortas, como muitos imaginam e proclamam, atingindo então a condição de centro de ressignificação, de recuperação do saber fazer, de preservar a memória de um segmento social, com suas paixões, anseios e frustrações.

Nessa posição se coloca o Museu do Automobilismo Brasileiro, criado pelo empresário Paulo Afonso Trevisan no município de Passo Fundo, RS, que em seus mais de cem carros de corridas, distribuídos em milhares de metros quadrados, guarda o maior acervo nacional de veículos de competição, junto com o maior centro de documentação pertinente a essa prática esportiva do país. Acima dos elementos tridimensionais (veículos) que se apresentam naquele espaço museal, se destaca a presença dos documentos pessoais dos envolvidos, doados pelos próprios ou por familiares dos mesmos quando já falecidos. São fotos, carteiras, cartas, planilhas de eventos, vestimentas, pequenos e grandes objetos os quais, em cada conjunto e no todo, permitem formar um quadro bastante preciso dos fatos e das pessoas ligadas a esse esporte.

Assim este trabalho de abordagem qualitativa prende-se à possibilidade de trazer a público um museu e acervo de temática tecnológica que, em sua resignificação ganhou a condição primordial de preservar e representar as histórias e materialidade de um segmento social, permitindo que se discutam as relações entre homem, máquina e memória e quais as contribuições e os papéis desse museu para o panorama cultural do país.

Acima de tudo tenta-se aqui, além de apresentar e discorrer sobre um museu proeminente nos meios automobilísticos (mas ainda pouco conhecido do restante do público), responder a pergunta básica: O que o diferencia de seus congêneres, alguns dos quais serão aqui apresentados, ou o que nele faz com que essa gente a qual, mais do que lutar pela preservação dessas memórias sobre rodas ou para essa instituição, entregue acervos, dá alma para esse museu?

Para cumprir tal tarefa, decidiu-se por seguir uma linha descritiva-comparativa. Para isso, após uma resenha da origem do colecionismo e dos museus, seguida da descrição de alguns museus representativos na tipologia em foco, tanto a instituição propriamente dita é apresentada e discutida, junto com uma comparação da mesma (ou de alguns de seus setores) com outras congêneres, destacando determinados aspectos, de modo a reforçar a compreensão da importância do museu.

Mas uma instituição com a proposta do Museu do Automobilismo Brasileiro não teria valor tão destacado só pelos acervos veiculares nele salvaguardado e que chamam tanta atenção. Por isso, a parte que trata de documentação procura apresentar como as pessoas são ali representadas, seja nos documentos e troféus ali preservados, seja nos veículos sob sua guarda, pois não bastam tais elementos da materialidade/imaterialidade desse segmento sociocultural para que este seja plenamente compreendido. Mostra-se que essa visão e cuidado da instituição com esses atores de tão peculiar ribalta começa no modo como são registrados os acervos, quando procura manter o máximo de informações conectadas às emoções intrínsecas ao histórico dessa atividade. Esse cuidado em utilizar a mesma linguagem e principalmente os mesmos códigos relacionais desse grupo, leva essas pessoas se identificarem ali e a canalizarem para essa instituição elementos com os quais tiveram ligação intensa em certo período de suas vidas.

Assim, a análise comparativa dos elementos em foco dessa instituição perante seus congêneres, permite compreender a posição pretendida e a já alcançada junto a esse particular segmento sociocultural. Da mescla das duas vertentes depositadas no museu, como sejam os depoimentos espontâneos/entrevistas profundas expressas em vídeo-reportagens, com a materialidade bidimensional das cartas, fotos e documentos diversos, junto com a tridimensionalidade expressa no marcante acervo de carros, vestimentas, e centenas de outros objetos pessoais se acredita possibilitar a compreensão do mosaico policrômico formado pelas mais diversas pessoas, uníssonas no sentimento de paixão por esse esporte.

2 SOBRE HISTÓRIA, COLECIONISMO & MUSEUS: UMA APROXIMAÇÃO TEÓRICA

Nesta parte do trabalho, descrevemos sobre colecionismo de modo a permitir uma melhor compreensão das relações que envolvem as coleções de automóveis e os museus dessa tipologia.

2.1 Colecionismo

O colecionismo é algo muito anterior aos museus, acompanhando a humanidade desde os seus primórdios, mas ninguém sabe desde quando, apenas se especula que seja posterior ao Menino de Turkana¹, mas no momento que se escreve este trabalho, não se pode garantir que ainda não tenham sido encontrados os restos mortais de um afarense junto com alguns itens coletados e mantidos exclusivamente para seu deleite, fossilizando nossos conceitos, conforme avança o conhecimento sobre os estudos dos registros humanos.

Como se comprova com documentos arqueológicos, reis do passado tinham em seus palácios, enormes depósitos para os objetos conquistados em batalhas ou recebidos como presente, tanto de súditos como de outros líderes, principalmente daqueles que pretendiam alguma benesse particular de seu rei. Como forma de demonstrar seu poder, se tornou costume, ao retornar das expedições bélicas, esses reis mostrarem ao povo os resultados das pilhagens obtidas dos adversários derrotados, como expressa Krzysztof POMIAN (1984, p. 58). Após a apresentação, esses objetos eram levados para os templos ou para os depósitos reais, sendo registrados, mas raramente voltando a ser divulgados. O mesmo se dava em Alexandria (coleção de Ptolomeu I) e inúmeros outros lugares, como conta BURNS (1971). Esse acúmulo de bens manteve-se ao longo dos séculos como símbolo de avareza, da parte de uns, curiosidade e passatempo de outros, opulência de indivíduos e nações (GAUDIOSO e MELLO, 2012). Com o passar do tempo, essas apresentações foram aperfeiçoadas, se transformando em grandes desfiles pelos romanos, sendo usados como critério de avaliação do grau de sucesso militar e

¹ Exemplar fossilizado de Homo Erectus quase completo encontrado no Quênia em 1984.

político de seus líderes, continuando a se repetir na era moderna, com os famosos desfiles dos exércitos de Napoleão Bonaparte, o que ajudou muito ao general corso a influenciar os destinos da França na virada dos séculos XVIII-XIX, além de enriquecer os museus da França com as obras de arte e ciência saqueadas dos países por ele derrotados.

Os museus, por serem essencialmente instituições formais, obedecem a regras, normas, leis, estatutos e preceitos que orientam a incorporação dos objetos que formam suas coleções. O colecionador não. Não segue nenhuma regra, pois é de cunho espontâneo, informal e pessoal. As pessoas ligadas a cada coleção geralmente são muito poucas, raramente ultrapassam a esfera familiar/afetiva; se os museus devem apresentar a origem e os registros de cada um de seus acervos, o colecionador, sem se importar com a procedência, muitas vezes busca quaisquer fontes para obtenção dos alcandorados acervos, para em alguns casos incluindo mesmo as não legais, como se vê no “mercado negro” de roubo e comercialização de obras de arte e arqueologia; são famosos os casos de desaparecimento e eventual localização de peças de arte, assim como é dito que a comercialização ilegal de objetos advindos das civilizações mesopotâmicas está em alta após os saques na guerra do Iraque. Esse é um mercado multimilionário que envolve milhares de pessoas no mundo inteiro, inclusive no seu combate (como será apresentado no item 2.1.1). Felizmente esse tipo de colecionador é uma minoria frente aos milhões daqueles que formam suas coleções.

Muito já foi dito sobre o colecionismo (não pode ser confundido com a “Síndrome de Diógenes” da psiquiatria, manifestada pela coleta compulsiva e indiscriminada, sem sentido de todo e qualquer objeto), sobre a angústia do inerente desaparecimento, a vaidade ou o prazer individual da posse do acervo, o deleitar-se em observar o mesmo, seja isolado ou no conjunto, sozinho ou com outras pessoas, mas

[...] um estudo das coleções e dos colecionadores não pode fechar-se no quadro conceitual de uma psicologia individual que explica tudo utilizando referências noções como “gosto”, o “interesse” ou ainda o “prazer estético”. É exatamente o fato de o gosto se dirigir para certos objetos e não para outros, de se interessar por isto e não por aquilo, de determinadas obras serem fonte de prazer, que deve ser explicado.

Os caracteres dos indivíduos, a sua maior ou menor sensibilidade, são importantes apenas na medida em que a organização da sociedade deixa um espaço livre ao jogo das diferenças individuais. Por isso, antes de nos ocuparmos deste último, é necessário explicitar o modo como a sociedade em questão (ou os grupos que a compõem) traça a fronteira entre o visível e o invisível. A partir daí, é possível estabelecer o que é significativo para uma dada sociedade, quais os objetos que privilegia e quais são os comportamentos que estes objetos impõem a colecionadores; e fazer um mapa dos lugares onde se opera a junção entre o invisível e o visível e onde residem aqueles que, por representarem o invisível, devem por esse motivo acumular semióforos e expô-los. (POMIAN, 1984, p.75)

Isso é válido mesmo para as mais diversas tipologias de colecionadores desses conectores de fatos, emoções e memórias, particularmente no citado caso daqueles que mantêm obras de origem ilícitas e, portanto, não podem divulgar tais aquisições, bem como os que colecionam objetos socialmente condenáveis e do mesmo modo só podem revelar para aqueles de sua estrita confiança. A grande e esmagadora maioria é daqueles colecionadores não pertencentes a esses grupos, são os que se satisfazem com os mais diversos e imagináveis objetos: de conchas e pedrinhas (quicá os mais antigos colecionáveis), figurinhas (cromos) e selos a pinturas e automóveis, de canetas a tanques de guerra. Todos expressam a mesma satisfação com seus objetos, até hoje reais, mas já com alguns exemplos de colecionismo virtual, tendência que deve se firmar a partir de agora, como observado pelas editoras de álbuns de figurinhas, as quais mantêm em paralelo à versão impressa dos cromos, versões digitais dos mesmos, recebendo aceitação dos usuários cibernéticos. No presente trabalho, essa modalidade de colecionismo *online* não será abordada.

Mas o que dizer da satisfação apresentada pela posse dos acervos, sejam embalagens de cigarros, balas, ou caixas de fósforos ou mesmo carros (miniaturas ou em tamanho real) ou ainda flores de papel? A miríade de objetos de adoração não tem fim. E cada novo item que, retirado de sua realidade factual original, passa a fazer parte da coleção renovando o gozo de quem o possui. A cada selo enfim adquirido, o filatelista rejubila-se, tal qual aquele que adquire uma obra de um pintor renomado ou quem acaba de ampliar seu acervo de orquídeas. Para tanto, pesquisou e procurou até a localização e obtenção do objeto em alguns casos, outros deixando a incorporação para o acaso, mas há mesmo os que fazem loucuras para isso, como relatado por PEDROCHI (2007, p. 97) .Seja qual for o modo ou a motivação de

conseguir e preservar esses acervos, se estes evocam algum momento especial, alguma memória particular ou coletiva de um determinado fato ou sentimento do passado, mesmo que apenas um por cento seja verdadeiro e o restante construído (ROUSTAN, apud HALBWACHS 1990, p. 37), a satisfação é real, o gozo da posse é sincero, independente do valor nominal do objeto ou o quanto das relações sociais envolvidas em cada acervo são expressas na formação dessa coleção. Os semióforos, objetos sem utilidade mas com significado latente, parecem que às vezes podem ser também utilitários, como cita POMIAN (1984, p. 72), “embora coexistindo uns com os outros, os traços da forma que permitem que um objeto seja útil e aqueles que o fazem um portador de significado sugerem dois comportamentos diferentes e reciprocamente exclusivos.” Nas palavras desse autor, “quanto mais um objeto é carregado de significado, menos utilidade tem” (opus cit, p. 73), ou seja, quando algo adquire valor simbólico, passa a ser retirado do circuito comercial. JEUDY (1990) também manifestou que ao se tornar patrimônio, deixa de ter valor financeiro, algo em desacordo com alguns aspectos do mercado de carros de coleção.

Aqui é necessário que se faça a ressalva para o caso estudado neste trabalho, as coleções e museus de carros de corridas, como será visto na parte específica, onde objeto de adoração, ainda que valioso, é também de uso em sua função original, prática comum a essas instituições não só no Brasil, mas no mundo inteiro, como também será visto na parte específica sobre museus de carros de competição, inclusive com suas implicações e riscos.

2.1.1 Coleções de Automóveis

Como não poderia deixar de ser, principalmente com os inúmeros signos que o acompanham, o automóvel também se tornou algo colecionável, mesmo com os custos e o espaço exigido por cada veículo, ocorrendo a presença dessas coleções no mundo inteiro, independente mesmo no nível social e econômico de seus possuidores, havendo casos daqueles que conseguem ter apenas um único carro antigo, com suas ligações afetivas com o passado próximo ou distante, seja do próprio colecionador ou de seu grupo social, bem como os casos de quem abriga sua coleção num castelo, chegando a construir uma pista para “exercitá-los”, como no caso do parisiense Jack Setton. Há muitas motivações e mesmo incoerência em alguns casos,

além de também existir hoje o investimento financeiro nas coleções de carros, tal como ainda se faz com as obras de arte. Aliás, para muitos, esses acervos há muito atingiram o *status* de obra de arte sobre rodas, inclusive pelos elevados valores alcançados por muitos veículos antigos nos leilões internacionais, comparável àqueles dos mais renomados artistas plásticos e por isso, sendo expostos como tal e igualmente precificados.

O mercado mundial dos veículos antigos movimenta alguns bilhões de dólares ao ano, segundo MANGASARIAN e WINTERS (2013). Segundo esses autores, se essa especialidade de colecionismo cresceu sete vezes na última década, particularmente após a crise de 2008, também chamou a atenção dos fraudadores, os quais não medem esforços para realizar suas burlas, de acordo com o que já havia sido expresso no item 2.1. Mais do que apenas comprar componentes velhos ou acelerar o envelhecimento pela exposição à intempérie de chassis e outros elementos, já se verificou o caso da aquisição na França de um cinema abandonado como forma de obter de suas poltronas o couro desgastado, numa sofisticação criminosa que tem obrigado as instituições como a Federação Internacional de Veículos Antigos (FIVA), o órgão de inspeção e certificação germânica TÜV, e a italiana Histórica Selecta, entre outros, executarem suas pesquisas e avaliações em âmbito global, pois se até os anos noventa ocorriam no máximo duas falsificações cada dez anos, hoje se contam em torno de cinco fraudes anuais.

Como exemplos apresentados por essa dupla de autores supra citados, temos o britânico MG modelo K3 dos anos trinta, construídos num total de apenas 33 exemplares por seu fabricante, mas existem mais de 100 disponíveis no mundo. Obviamente, a extinta empresa não produziu outros além daqueles iniciais, apenas algumas pessoas tentando explorar o interesse e boa fé dos colecionadores. Os inspetores dos citados organismos internacionais são assim obrigados a examinar até mesmo a quantidade e localização dos pontos de soldagem. Às vezes isso não é tão simples, como no caso de um Jaguar tipo C de 1952 que levou cinco anos para ser comprovada sua originalidade, depois que outro carro foi apresentado com o mesmo número de identificação. Ou no caso também mencionado por tais autores de um Alfa-Romeo Giulia TZ, apresentado há poucos anos por um vendedor como tendo sido encontrado num ferro-velho no norte da Itália e restaurado, mas depois de consultas

a muitas fontes, foi descoberto que o verdadeiro portador daquela identificação havia sofrido um gravíssimo acidente no circuito norte americano de Sebring em 1964, com perda total, impossibilitando que o exemplar fosse autêntico.

Cabe aqui ressaltar que por tão minuciosa averiguação também passou a Maserati 4CLT do Museu do Automobilismo Brasileiro (a ser descrita posteriormente) a qual, após a conferência de tais elementos construtivos mesmo aqueles que se localizam em sua parte inferior, para o que necessitou de ser erguida, teve ali confirmada sua autenticidade pelos peritos internacionais que a examinaram.

Outro exemplo a gerar grande discussão², foi o do carro de fórmula 1 Toleman TG 184, o qual foi pilotado por Ayrton Senna da Silva no seu primeiro ano na fórmula máxima e instrumento de uma de suas mais famosas corridas, o GP de Mônaco 1984. Há alguns anos, próximo ao lançamento do filme “Senna”, foi leiloado pela casa de leilões Silverstone um exemplar inteiramente restaurado e com a placa de identificação TG 184-02. Ocorre que muitos anos antes já havia esse exemplar exposto no museu de Donnington Park, como se vê na figura 1. Como ambos ostentam idêntica numeração, foi necessário uma pesquisa, onde foi possível verificar que o carro de Nick Mason tivera sua plaqueta de identificação “roubada” algum tempo antes do anúncio do leilão, enquanto o outro possuía uma barra anticapotagem (conhecida no Brasil como “santoantônio”) mais alta que o exemplar do show do piloto brasileiro na corrida de Mônaco 1984 e na verdade seria aquele que Johnny Cecotto (antes de seu acidente com o chassis número 04) e posteriormente Stefan Johansson usaram e a diferença de estatura física justificaria a maior proteção para o sueco. No final da investigação, comprovou-se que a alteração do “santoantônio” mais alto foi um pedido de Senna após o GP de Mônaco daquele ano e a plaqueta de identificação do carro do museu diferia da original na fonte dos textos (sem serifa) e na pontuação (falta uma vírgula no endereço). Uma discussão e recontagem dos exemplares existentes identificou que o carro do museu seria o TG184-03 e não o TG184-02 e este sim, o carro do leilão. Com toda essa celeuma gerando insegurança, o lance máximo não passou de £ 520.000 (quinhentas e vinte mil libras esterlinas), considerado baixo pelo leiloeiro, o qual retirou o veículo por esperar que o mínimo

²Apresentado em <http://forums.autosport.com/topic/164428-sennas-toleman-for-sale/> Acesso em 24/08/2014.

fosse em torno de £ 750.000 (setecentas e cinquenta mil libras), inclusive por que o carro de fórmula 3, categoria de aprendizagem do mesmo piloto brasileiro saiu na ocasião por £ 115.000 (cento e quinze mil libras). Num mercado baseado na confiança, essa existência de dois exemplares alegadamente autênticos abala essa relação e desestimula os candidatos, que não estão dispostos a pagar fortunas por uma obra de “arte automotiva” e vir a descobrir não passar de fraude e ainda servir de motivo de chacota entre os outros colecionadores.



Figura 1: Toleman TG184-02 usado por Senna em algumas provas de 1984, hoje de propriedade do colecionador inglês Nick Mason, ainda no museu Donnington como se fosse o exemplar da prova de Mônaco daquele ano.



Figura 2: Toleman TG184-02 do leilão. Foi pilotado por Senna nas suas principais provas de 1984, incluindo o GP de Mônaco, palco do primeiro grande show do piloto brasileiro.



Figura 3: Plaqueta de identificação do Toleman TG184-02 do leilão.

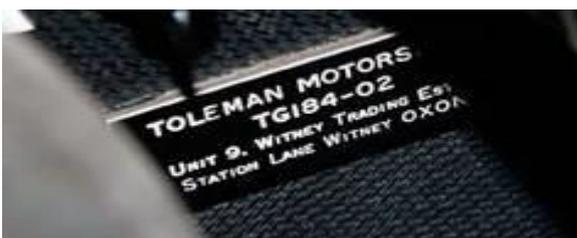


Figura 4: Plaqueta de identificação do Toleman do museu. Fonte do texto difere do outro TG184-02 e do TG185-05.

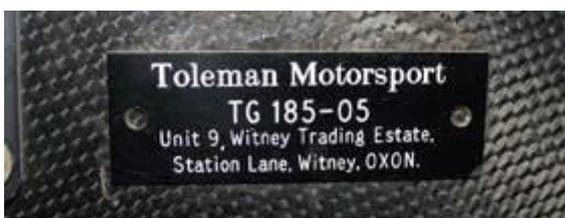


Figura 5: Plaqueta de identificação o Toleman TG185-05. Fonte do texto confere com aquela do carro do leilão. Fonte das imagens 1 a 5: <http://forums.autosport.com/topic/164428-sennas-toleman-for-sale/>. Acesso em 24/08/2014.

Como traço comum às coleções de automóveis ou a maior parte delas, pois assim se vê recontado por diversos colecionadores em seus depoimentos, está o fato de terem iniciado seu conjunto não com a intenção de formar uma coleção (grande ou pequena), mas apenas adquirido um exemplar com o qual possuía afinidade ou relação afetiva - no caso em estudo, o Sr. Trevisan quis algo que o recordasse dos veículos de sua participação esportiva na juventude -, para seu exclusivo deleite ou de seu círculo de relações mais próximas, geralmente surgindo um segundo carro, depois outro e quando as pessoas se dão conta, aquilo se torna uma coleção. Devido a tal origem, geralmente se tem os acervos em plena condição de rodagem, servindo como aspecto diferencial para as coleções automotivas em comparação com outras tipologias, pois aqui não basta a estética, procura-se sempre a funcionalidade veicular, como temos exemplos nos mais diversos pontos do planeta, pois a fruição inclui o uso eventual, algo que impõe limitações e exige dos proprietários redobrada atenção com a manutenção dessas coleções. Esses acervos estão formados por uma miríade de componentes, cada um com uma particular velocidade de degradação natural e diversa sensibilidade aos seus muitos agentes aceleradores.

A seguir, para facilitar a compreensão do que são tais coleções, apresentamos algumas imagens:



Figura 6: Coleção da família Azambuja, Passo Fundo, RS. Fonte:

<http://blogdosanco.blogspot.com.br/search/label/Blog%20Speed%20Day>. Acesso em 25/08/2014.



Figura 7: Coleção Setton, na pista particular do castelo Wideville, França. Fonte: Automobiles Classiques nº15, 1986.



Figuras 8 e 9: Coleção Setton, França. Fonte: <http://www.autodiva.fr/forum/viewtopic.php?f=2&t=836&start=0>. Acesso em 24/08/2014.





Figuras 10 e 11: Teo Martin Colección Racing, em Madri, Espanha. Carros com histórico esportivo bem documentado e sempre prontos para serem “exercitados” nas pistas e estradas. Fonte: <http://estilosdevida.bolsamania.com/fantastica-coleccion-de-coches-de-teo-martin/teo-martin-coleccion-racing/> . Acesso em 06/09/2014.

Do que se pode observar nas pesquisas via internet e publicações especializadas, poucas dessas coleções apresentam alguma preocupação expográfica. Geralmente o que se vê são carros colocados lado a lado, muitas vezes de forma compacta, posto que tais acervos não são para visitação pública e sim deleite de seus proprietários e/ou seletos grupos, sendo deslocados (rodando) quando estiverem sob apreciação. No caso da coleção de Teo Martin, como se vê nas imagens 10 e 11, sua coleção madrilenas está mesclada com a oficina de manutenção e restauração, visto que seu dono não mant m visitação pública ao local e quando expõe seus acervos, o faz em locais distintos deste pavilhão, geralmente junto a grandes eventos de antigomobilismo e competiç es³.

Ao se estudar as motivações das pessoas envolvidas, se encontram casos como o de Eduardo André Maria Matarazzo, cuja história do desenvolvimento e transformação da coleção em museu – a passagem do privado ao público - foi relatada por PEDROCHI (2007, p. 120):

Existem momentos bem definidos na coleção de Eduardo Matarazzo: a satisfação pessoal onde ele restaurava e contemplava seus objetos; a exposição dos objetos ao público, instigando-o a investir em infra-

³Ver <http://estilosdevida.bolsamania.com/fantastica-coleccion-de-coches-de-teo-martin/teo-martin-coleccion-racing/> . Acesso em 06/09/2014.

estrutura para o restauro; a falta de espaço físico, que o obriga a procurar um local apropriado para acomodar sua coleção; estabelecimento da parceria entre o público, que lhe oferece o espaço físico e o privado que expõe sua coleção e trabalho de restauro; distanciamento entre a compra de carros para uso particular e os de exposição no Museu e a mudança de foco do colecionador, onde deixa de apreciar a coleção e passa a vivenciar o restauro.

Essa transformação, resultado da expansão dos acervos se mostra muito comum, estando citada por Pomian (1984) o qual, entretanto, negava que fossem museus, mas apenas coleções abertas ao público. Isso fica bem identificado no exemplo da coleção de Téo Martin, sempre mantida reservada e em ocasiões especiais, exposta, como citado antes e que pode ser lido em vários locais⁴. De fato, em muitas situações o que se vê é apenas uma coleção, geralmente monotemática, com acesso “permitido”, se desfazendo após o desaparecimento de seu criador. Nessa linha também bastante comum em comunidades do interior são os museus familiares, expondo os seus objetos que consideram importantes (para a família) somados a alguns outros coletados na região, para dar um ar de exótico, quando na realidade mantém a ideia dos gabinetes de curiosidade do passado. Tudo desconectado, sem a devida documentação e histórico das peças, evidenciando o caráter de coleção, a pesar do nome museu na instituição. De “museu”, só o anseio de divulgar como forma de perpetuar um núcleo sócio familiar.

2.2 Museu Histórico e Museu de Tecnologia

Durante muito tempo os museus foram tidos como locais solenes, de reverência, *templos* que guardavam relíquias. Talvez por isso possa ter se originado a popular associação dos museus como local (depósito) de coisas velhas. Com o desenvolvimento da sociedade e dessas instituições,

atingiram-se as especificidades atuais encontradas em alguns dos museus dedicados a objetos ou temas únicos; também se aproveitou de tais espaços para, com comunicações devidamente orientadas, reforçar, reformar e mesmo criar as identidades nacionais. Locais de reverência, portanto. E onde se requeria um comportamento solene, reservado, pois museus serviam apenas como forma ou promoção de algo que os governantes pretendiam tornar de conhecimento público.

⁴Ver também <http://www.abc.es/motor/20131004/abci-martin-madrid-motor-days-201310031350.html> (acesso em 06/09/2014).

Nos museus se ia para conhecer obras e fatos, para aumentar o conhecimento e lá, em silêncio quase religioso, apreciar as exposições. (GAUDIOSO e MELLO, 2012, p. 3)

Felizmente hoje, tal concepção aos poucos, muito lentamente, começa a dar lugar à compreensão do museu como lugar de estímulo, fruição, reflexão e enriquecimento interior. Como expressado por esses autores (opus cit, p. 4), nos grandes centros urbanos muitos espaços museais já se tornam pontos de convívio, mesclando arquitetura, cultura, arte e conhecimento com praças de alimentação, *shopping centers*, local para eventos etc., numa clara demonstração da intenção de integrar museu e cotidiano, acompanhando as necessidades e aspirações da sociedade.

De fato, um museu de tecnologia ou histórico (ou memorial) necessita ser estudado de modo diverso daquele de um museu de arte. Se neste o acervo pode ser observado sob a ótica da estética, da técnica e da motivação, enquanto no primeiro sua funcionalidade ou inserção factual são primordiais, ou seja: aqui os carros, mais do que simples objetos, são veículos da memória e seu símbolos. O mesmo pode ser dito com relação ao patrimônio imaterial ali confiado, dotado de igual carga simbólica. Particularmente no caso do esporte automobilístico, de longa data apresentado na mídia como subcultura ou sequer aceito como cultura, o status de ser representado num museu, instituição plenamente reconhecida por toda a sociedade como local de memória e de “valores dignificadores” (na visão popular), ambiente legitimador e consagrador fazendo com que os membros dessa comunidade se sintam enfim valorizados.

Mas um museu, independentemente de sua tipologia, é um local vivo, que de um ou outro modo celebra a vida (ou a ausência dela), mesmo que isso seja representado por frios equipamentos, “este processo secular [...], via de regra, resultou na configuração do museu como o local adequado para os estudos de cultura material e para o tratamento e preservação das coleções, [...]” (BRUNO, 2009, p. 19).

Por isso, antes de passar a descrever particularmente este estudo de caso, será colocado no terceiro capítulo o singular universo em que este museu se insere, de

modo a fornecer meios de avaliação adequada das diversas características do Museu do Automobilismo Brasileiro frente a seus congêneres, mas nos atendo apenas àqueles de tipologia exclusivamente automotiva, excluindo os generalistas de tecnologia e automóveis, como é o caso do bem conhecido Technik Museum de Sinsheim na Alemanha, voltado fundamentalmente para aviões, mas com muitos carros interessantes⁵.

2.3 Os museus na visão contemporânea

Os museus, tal como os conhecemos hoje, nasceram oficialmente na universidade britânica de Oxford, no final do século XVII (Musaeum Aschmoleanum Schola Naturalis Historiae Officina Chimica, seu nome então internacional em latim ou Aschmolean Museum em inglês, 1683), mas têm suas origens ou inspirações na antiga Grécia, os *Mouseions*, local onde, mais do que adoração das musas, com a deposição e exposição de preciosas e belas obras, praticavam-se as ciências da época que os mestres peripateticamente transmitiam para seus discípulos. Tal condição, de local específico para essas práticas e exposições, evoluiu para as instituições como as identificamos hoje, mas antes passando pelos “gabinetes de curiosidades”.

Para a compreensão da posição atual dos museus, bem como demais instituições museológicas correlatas, será utilizada neste trabalho a definição do Instituto Brasileiro de Museus, órgão do Ministério da Cultura do Brasil:

Uma instituição com personalidade jurídica própria ou vinculada a outra instituição com personalidade jurídica, aberta ao público, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento e que apresenta as seguintes características: I – o trabalho permanente com o patrimônio cultural, em suas diversas manifestações; II – a presença de acervos e exposições colocados a serviço da sociedade com o objetivo de propiciar a ampliação do campo de possibilidades de construção identitária, a percepção crítica da realidade, a produção de conhecimentos e oportunidades de lazer; a utilização do patrimônio cultural como recurso educacional, turístico e de inclusão social; IV – a vocação para a comunicação, a exposição, a documentação, a

⁵ Além disso, existem hoje aplicativos online como o Art Project do Google Street View que permitem passeios virtuais ao interior de diversos museus pelo mundo e entre essas instituições encontram-se vários museus automotivos os quais merecem uma “visita”.

investigação, a interpretação e a preservação de bens culturais em suas diversas manifestações; V – a democratização do acesso, uso e produção de bens culturais para a promoção da dignidade da pessoa humana; VI – a constituição de espaços democráticos e diversificados de relação e mediação cultural, sejam eles físicos ou virtuais. Sendo assim, são considerados museus, independentemente de sua denominação, as instituições ou processos museológicos que apresentem as características acima indicadas e cumpram as funções museológicas. (IBRAM. Disponível em: <http://www.museus.gov.br> Acesso em 28/08/2011)

Das definições expostas acima, destacam-se os acervos e patrimônios em suas relações com a sociedade através dos museus, pois estes, em suas narrativas museografadas, “são poderosos instrumentos de reflexão, debate e inspiração” (FARIA, 2013, p.23). Ainda segundo essa autora, dentro do discurso que a instituição pretenda, “a construção da narrativa histórica em museus é complexa, articulada e processual, [...] um legado do passado para as futuras gerações”.

Já musealidade dos objetos é mutável conforme aqueles que com ele lidam, pois o potencial de cada elemento virar acervo varia conforme o modo com que se observa este, pois aquilo que pode ser lido como um patrimônio museológico por uma instituição, pode ser apenas descarte para outra.

Segundo STRÁNSKY, [...] é o fato de que ele seleciona alguns objetos originais da realidade, insere-os numa nova realidade para que sejam preservados, a despeito do caráter mutável inerente a todo objeto e da sua inevitável decadência, fazendo uso deles de uma maneira, de acordo com suas próprias necessidades. (STRÁNSKY, 1980 apud MENSCH, 1994, p.12 apud Cury, 2009, p. 27).

Para Jeudy, os objetos, uma vez musealizados, se diferenciam conforme a tipologia de museu, pela leitura que a instituição faz dos mesmos:

Objeto testemunho e objeto depósito não são idênticos. Em geral se considera sobretudo o objeto de museu etnográfico como testemunha no sentido de que ele “implica no fato de que os objetos mantenham uma relação de equipolência, quer dizer que uma colher ou um aparelho de lavagem intestinal gasto têm o mesmo valor representativo que uma máscara ou uma estátua gasta” (Jean Jamin, *Lês objets ethnographiques sont-ils dês choses perdues?*) A idéia de depósito induz ao mesmo uma indiferenciação original dos objetos e “o possível” de uma variedade de investimentos, projeções ou

identificações. Ele significa o “grau zero” do sentido do objeto. (JEUDY, 1990, p. 66)

Tal relação simbólica do objeto com o tempo (fugaz) e o segmento social abrangido, altera os valores extrínsecos do mesmo, eventualmente negando a origem industrial (se houver) ou o valor econômico, para criar novos símbolos, novas memórias para essa sociedade que ali vê a representação de sentimentos que colaboram na sua formação cultural, bem como mitigação da angústia do desaparecimento que acompanha todos os objetos, assim como da identidade que lhe confere prestígio, na eterna luta entre Cronos e Kayrós, o tempo contínuo, linear e contra o tempo momento, perene.

3 MUSEUS DE AUTOMÓVEIS

Os museus de automóveis existem desde o começo dos anos trinta do século XX, partindo das coleções particulares que se formaram já um pouco antes disso. Com tímida expansão inicial, pois até o início da década de 1970 havia pouco mais de 60 museus automobilísticos no mundo, segundo POZZOLI (1975, p. 1494). Hoje se encontram em profusão, bastando dizer que na Europa existem em tão grande número que já formaram redes, para facilitar o intercâmbio de informações, divulgação e segurança dos acervos⁶.

Para melhor ser compreendido o meio em que está inserido o Museu do Automobilismo Brasileiro, serão apresentados a seguir alguns museus dessa tipologia, selecionados por área expositiva, antiguidade e quantidade de acervos, seguidos dos museus dos fabricantes de automóveis.

3.1 Cité de l'Automobile

Se a princípio os museus de automóveis eram genéricos, sem definição, aos poucos se tornaram mais seletivos, alguns atingindo o *status* de patrimônio turístico-cultural de sua localidade, com é o caso da coleção dos irmãos Schlumpf, na cidade francesa de Moulhouse, tendo se construído um gigantesco parque temático para abrigar a “Cidade do Automóvel” (Cité de l'Automobile), como pode ser consultado no endereço eletrônico da entidade⁷. Exatamente como Jeudy (1990) descreve em detalhes (inclusive sociais) o caso da transformação da Indústria de Máquinas e Motores Japy em Beaucourt (também na França) em economuseu⁸, aqui a falência da tecelagem dos Schlumpf (os quais gastaram toda a fortuna comprando principalmente Bugattis, mas também outros veículos clássicos) proporcionou ao povo daquela região a chance de possuir, de propriedade do governo nacional francês e administrado via

⁶ Como exemplo, pode ser plenamente verificado em <http://www.automuseo.eu> e seu respectivo Facebook em <https://www.facebook.com/groups/238052192979357/> bem como <http://www.fiva.org> e http://www.feva.es/images/guia_museos.pdf.

⁷ Ver <http://www.citedelautomobile.com/fr/home>.

⁸ Instituição museológica onde há geração de renda para os habitantes da localidade pela manutenção de suas práticas quotidianas.

Association du Musée National de l'automobile, criada como mantenedora, mais que um belo museu de automóveis, mas todo um conjunto de atividades complementares, possibilitando novos empreendimentos e empregos, com larga repercussão na sociedade e economia local. Nos seus 225.000 m² de área construída, se pode apreciar veículos os mais diversos, de primitivos e cyclecars a clássicos e esportivos, de micro carros aos bólidos de Fórmula 1, como pode ser visto nas seguintes imagens do citado site (acesso em 24/08/2014).

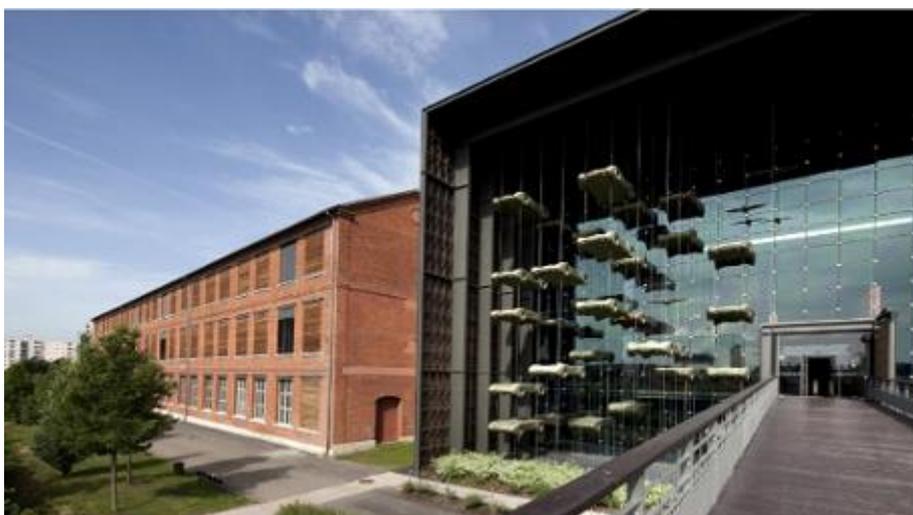


Figura 12: Entrada do prédio principal em Moulhouse, criada para impactar os visitantes.

Desde de sua monumental entrada, tudo foi pensado para envolver o visitante, de modo que o mesmo, seja ele um leigo ou um aficionado de automóveis, tenha dentro dessas instalações, momentos de plena fruição das exposições ali propostas. Com a maior parte de seus espaços estruturados na forma de ruas da *Belle Époque*, inclusive pelas luminárias que remetem àquele período, tem em exposição uma grande variedade e quantidade de veículos, abrangendo dos primitivos do século XIX até modernos *Gran Turismo*, passando pelos carros da marca Bugatti, origem da coleção, bem como muitos veículos de competição, igualmente de bólidos das últimas onze décadas, com destaque para os produzidos na própria França.



Figura 13: Saguão de entrada da Cite de l'Automobile. O impacto das maquetes em escala natural ajuda a criar um processo de imersão total na exposição dos acervos.



Figura 14: Galeria de veículos de corrida (Carros de grande prêmio anos 50). Comparar com a galeria das *carreteras* nos anexos.



Figura 15: Ala das Bugatti de competição. Comparar com a galeria dos fórmulas nos anexos.

Na exposição dos acervos, todos impecáveis, em ambiente elegante, na forma de ruas, há grande variedade de acervos, com muitos exemplares em cada categoria. Infelizmente, a maioria dos acervos não está adequadamente contextualizada. Com informações mínimas, como se observa na figura 16, só os *connoisseurs* conseguem captar todo valor histórico eventual de uma peça ali exposta. Sendo o foco da coleção original os carros da marca criada por Ettore Bugatti na segunda década do século vinte, só nestes se concentra a atenção expográfica, com muitas informações, painéis contextualizadores entre outras ações eventuais.

Um ponto que se nota nas imagens do interior do museu, é que as placas de identificação dos carros ali expostos contém informações muito resumidas, não permitindo uma perfeita contextualização dos acervos, além de conter dados de interesse apenas de pessoas com conhecimentos mecânicos, como se vê na figura 16.



Figura 16: Exemplo de placa de identificação básica usadas nos acervos ali expostos. Escassas informações que não permitem uma correta apreciação dos veículos. Fonte: <http://autodiva.fr/forum/viewtopic.php?f=2&t=2481>. Acesso em 24/08/2014.

Uma curiosidade sobre a Cité de l'automobile é que parte (10%) de sua reserva técnica, mantida escondida nas mais variadas condições, foi inicialmente transferida de forma secreta para a localidade alsaciana de Malmerspach enquanto era discutido o futuro dos falidos empreendimentos dos irmãos Schlumpf, sendo posteriormente vendida inteira de supetão pela viúva de Fritz Schlumpf, para o Mullin Automotive Museum, de Peter Mullin em Oxnard, nos EUA, passando os sessenta e dois carros a ser expostos ali com a clara designação “Schlumpf Reserve Collection”, combinando com a temática básica da instituição, que é o automóvel dos anos de 1930 como elemento *Art Déco*. Assim, desde então esse conjunto passou a ser exposto em rodízio num ambiente amplo e sofisticado, com fundo que remete à coleção reserva no estado tal como foi recebida imediatamente antes da retirada do depósito francês, como pode ser visto na figura nº 17:



Figura 17: Mullin Automotive Museum. Fonte: <http://www.mullinautomotivemuseum.com>. Acesso em 24/08/2014.

3.2 Museu Louwman

Se a “Cidade do Automóvel” é o maior, o mais antigo museu de automóveis conhecido é o Louwman, de Haia, na Holanda, criado em 1934, também a partir de uma coleção particular. Mantido hoje pelas fundações *National Automobile Museum Foundation* e *Louwman Historic Telescopes Foundation*, em seus mais de 10.000 metros quadrados e três pavimentos, tem mais de 250 veículos a partir de 1887, os quais podem ser vistos em maiores detalhes individuais no endereço eletrônico da instituição⁹: Com um prédio que o arqueólogo Michael Shanks (2012) comparou com uma catedral da fé automotiva, projetado pelo arquiteto americano Michael Graves e paisagismo do parque de Lodewijk Baljon, tem um auditório de mais de 300 assentos, bem como outros oito espaços para locação para congressos, festas, eventos empresariais entre outros, com capacidades variando de 16 até 1.000 pessoas, permitindo a presença simultânea de cerca de 2.000 visitantes. Além do restaurante temático, possui loja de suvenires, salas para exposições de arte automotiva¹⁰, visitas guiadas (em holandês, alemão, espanhol, francês e inglês), diversas alas, expografias e ambientações, como pode ser adequadamente visto na página oficial do museu.

⁹ Ver <http://www.louwmanmuseum.nl>.

¹⁰ No site pode ser vistas exposições de obras com a temática automobilística, sejam criações atuais ou posters antigos em estilo *Art Nouveau*.



Figura 18: Museu Louwman. Arquitetura atraente em meio a um parque. Fonte: <http://www.louwmanmuseum.nl>. Acesso em 24/08/2014.



Figura 19: Expografia contextualizadora: carro dos anos 30 em ambiente equivalente, como boa parte desse museu. Fonte: http://adribenschopfotografie.blogspot.com.br/2011_10_01_archive.htm. Acesso em 24/08/2014.



Figura 20: Nem todos os veículos são apresentados impecáveis: Toyota AA 1936. O mais antigo da marca japonesa, mantido no estado em que foi encontrado no interior da Rússia (Vladvostok) em 2008. O mapa atrás e a placa na frente explicam essa história. Fonte: http://adribenschopfotografie.blogspot.com.br/2011_10_01_archive.html. Acesso em 24/08/2014.



Figura 21: O museu possui diversos salões, como este, em que a suntuosidade se mescla com o estilo *Art Déco*. Fonte: http://www.eurotguide.com/See_Photo/Holland/S_Haag/Louwman_Museum_2011_71.jpg. Acesso em 24/08/2014



Figura 22: Salão das competições. Piso que imita as pistas e suas laterais e as paredes repletas de componentes traz o “clima” das corridas para o museu, inclusive pelos carros alinhados como em um autódromo. Fonte: <http://www.autowereld.com/nieuws/autonieuws/id/10155/nagelnieuwe-louwman-museum-geopend>. Acesso em 24/08/2014.



Figura 23: Café na praça de alimentação do museu, ambientada na Europa da primeira metade do século XX. Fonte: http://www.switchimage.org/phlog/Images_130116/Phlog_Cafe_Louwman_Museum_1133.jpg. Acesso em 24/08/2014

3.3 LeMay - *America's Car Museum*

Enquanto a França tem o maior museu do gênero em área construída e total e estrutura museal, nos Estados Unidos da América fica a maior coleção, o LeMay –

America's Car Museum¹¹, em Tacoma, no estado de Washington com mais de 3,5 mil unidades no total e capacidade de expor simultaneamente cerca de 350 carros nos seus 14 mil metros quadrados de área construída, com um trabalho expográfico de visão primordialmente cronológica, voltado para apresentar a quantidade dos carros mais do que os aspectos peculiares de cada acervo. A fruição individualizada dos acervos inexiste, como se pode apreciar nas imagens 25 a 27.



Figura24: Vista do LeMay – Americas'Car Museum, em Tacoma, Washington.

Fonte: <http://www.lemaymuseum.org/page.php?id=64> Acesso em 24/08/2014.



Figuras 25 e 26: Vistas externa e interna do LeMay – Americas'Car Museum. Fonte: <http://www.lemaymuseum.org/page.php?id=64>. Acesso em 24/08/2014.



Figura 27: “LeMay America's Car Museum”.

http://wheels.blogs.nytimes.com/2010/06/15/largest-private-car-collection-closer-to-getting-a-home/?_php=true&_type=blogs&src=tw&tw=nytimeswheels&_r=0

Acesso em 24/08/2018.

¹¹ Ver em <http://www.lemaymuseum.org>.

3.4 Beaulieu National Motor Museum

Originalmente criado por *lord* Edward Montagu como Montagu Motor Museum, hoje esse museu londrino faz parte de um grande complexo turístico, de modo a atrair os visitantes para seus mais de 250 carros, sejam eles interessados em automobilismo, casas senhoriais, edifícios históricos ou belos jardins. Tendo como mantenedora a National Motor Museum Trust, Como tantos outros museus, começou como uma pequena coleção sendo exposta nos jardins do palácio Beaulieu em 1952 e pouco mais de uma década depois já recebia mais de meio milhão de visitantes por ano, exigindo a construção de instalações específicas, inauguradas pomposamente em 1972, quando o nome foi trocado para National Motor Museum. Com uma coleção heterogênea, variando de carros construídos para o cinema (como o Chitty Chitty Bang Bang) até fórmulas 1 (como Tyrrel, Ferrari e Lotus), passando por veículos primitivos do início da história do automóvel e modernos protótipos e de *rally*.



Figura 28: Os carros de competição colocados desordenadamente, permitindo que os visitantes se aproximem e toquem nos mesmos. Fonte: <http://www.beaulieu.co.uk/>. Acesso em 25/08/2014.



Figura 29: Jack Tucker's Garage: Reprodução de uma garagem dos anos 1930 com objetos autênticos, os quais levaram 5 anos para completar a coleta. Fonte: <http://www.beaulieu.co.uk/> Acesso em 25/08/2014.



Figura 30: Falta de expografia: observa-se uma grande quantidade de acervos de várias tipos muito próximos (como na figura 28) prejudicando uma mais detalhada visitação. Fonte: http://www.euro-t-guide.com/See_Coun/UK/SE/UK_See_Beaulieu_National_Motor_2-1.htm. Acesso em 25/08/2014.

3.5 Museus de Fabricantes de Automóveis

Uma curiosa correlação entre museus históricos nacionais e os de tecnologia pode ser observada nos museus dos grandes fabricantes de automóveis. Como aquelas instituições públicas, nos quais se procura glorificar para reforçar ou construir uma identidade nacional única, nos museus dos fabricantes se busca marcar, confirmar ou mesmo instituir uma identidade da empresa, uma origem específica; assim, ao apresentar através do museu sua linhagem tecnológica ou filosofia de ação e princípios, expressos na museografia, o fabricante se valoriza perante a sociedade consumidora. Por tal razão, quase todas as indústrias possuem seus museus. Basta olhar as páginas de seus museus na internet e perceber o que tais instituições (paralelas às fábricas) buscam comunicar.

3.5.1 Museus da Mercedes-Benz

Algumas empresas, como no caso da Daimler-Benz germânica, têm mais de um museu para destacar a sua imagem que é sinônimo de alta qualidade advinda de sua primazia automotiva.

3.5.1.1 Rota Bertha Benz

Além do mundialmente conhecido e “oficial” **Mercedes-Benz Museum** em Stuttgart, a Alemanha também possui o menor e de cunho mais histórico Automuseum Dr. Carl Benz em Mannheim, ademais de dar suporte à **Bertha Benz Memorial Route**. Este último é um percurso hoje turístico de Mannheim até Pforzheim, no estado germânico de Baden-Württemberg, em homenagem à mulher daquele construtor a qual foi a responsável direta pela instituição da indústria mundial de automóveis, bem como a criadora da Engenharia de Produto, indissociável da fabricação automotiva. Tudo isso devido ao “passeio” dessa senhora com seus dois filhos adolescentes de ida e volta entre essas duas cidades alemãs em 1888, como forma de divulgar a criação do primeiro automóvel por seu marido, sendo ela a única pessoa que acreditava no invento e de fato, pela publicidade obtida resultou finalmente na venda de vários exemplares do veículo do Dr. Karl (atualmente grafado como Carl) Benz, o que permitiu a sobrevivência e florescimento da empresa. Pelo seu feito, Cäcilie Bertha Ringer Benz é por muitos considerada a” mãe” do automóvel. Recriada há alguns anos, essa rota permite que se visite pontos marcantes daquele *raid*, inclusive a farmácia (apotheke) em que foi adquirido o combustível no meio do caminho, recebendo por isso o título de primeiro posto de combustível da história. Tudo isso pode ser apreciado (e conhecido) ao longo do passeio:

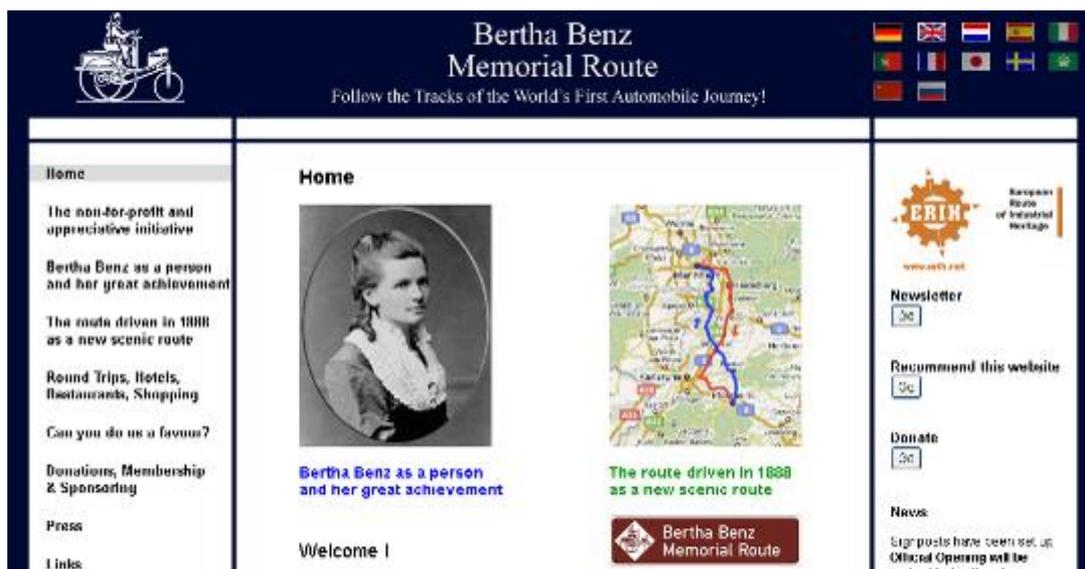


Figura 31: Bertha Benz Memorial Route, disponível em <http://www.bertha-benz.de/indexen.php?inhalt=home>. Acesso em 25/08/2014.

3.5.1.2 Automuseu Dr. Carl Benz

O Dr. Karl Friedrich Benz inventou o automóvel em 1886 (patente DRP-37435), mas só depois que sua esposa e sócia com os dois filhos mais velhos, Eugen e Richard, sem seu conhecimento, empreenderam uma viagem para a cidade natal da mesma, onde mais do que apenas conquistar clientes com a publicidade gerada pelo fato, descobriram como aperfeiçoar o produto via ensaios práticos (experimentação) que no caso veicular engloba uso *routiere* e as alterações disso advindas. Comunicadas as alterações feitas ou observadas, isso foi incluído nos modelos subseqüentes, num processo até hoje infindo, de modo que a inicial e rudimentar charrete motorizada se transformasse nos carros atuais. Essa foi a compreensão do engenheiro Karl Benz (concepção-experimentação-aperfeiçoamento constante) que serviu de modelo para o restante da indústria até nossos dias.

Como forma de preservar esse legado, foi criado nas instalações da antiga fábrica “Karl Benz & Filhos”, fundada em 1906 em Ladenburg na Alemanha, um museu veicular voltado exclusivamente para o passado da marca, de modo a ressaltar o pioneirismo desse fabricante, como quem diz “nossa qualidade vem do passado, de nossa antigüidade, nossa primazia na construção automotiva”. Isso se expressa desde a página na internet, com um *design* que intencionalmente remete ao passado,

bem como nos acervos ali apresentados e sua museografia, totalmente oposta àquela vista no outro museu da empresa, em Stuttgart.

Também nesse museu o aspecto de envolvimento dos acervos nos eventos para os quais os espaços do museu são locados, com jantares, palestras, *cocktails* etc. é fundamental tanto comercialmente (custo de manutenção do museu) como estratégia de *marketing* para a marca da estrela de três pontas, por uma interação direta e fidelização com o seu público-alvo.

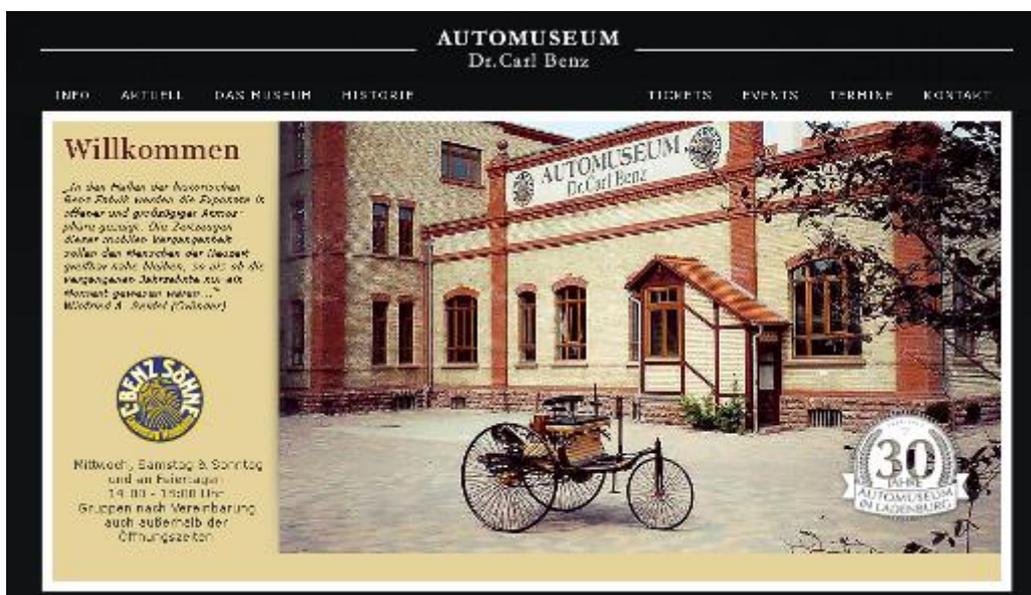


Figura 32: Automuseum Dr. Carl Benz, disponível em: <http://www.automuseum-dr-carl-benz.de/>. Acesso em 25/08/2014.



. Figura 33: Vista interna do Museu Carl Benz. Essencialmente veículos antigos produzidos por esse fabricante germânico Fonte: http://www.automuseum-dr-carl-benz.de/_upload/file/Startseite/Carl_Benz_Museum_Imagebrochure.pdf. Acesso em 24/08/2014.



Figura 34: Bufe entre veículos e antigüidades: nostalgia, requinte e *marketing*. Fonte: http://www.automuseum-dr-carl-benz.de/_upload/file/Startseite/Carl_Benz_Museum_Imagebrochure.pdf. Acesso em 24/08/2014.



Figura 35: Palestras envoltas pelas máquinas do passado. Fonte: http://www.automuseum-dr-carl-benz.de/_upload/file/Startseite/Carl_Benz_Museum_Imagebrochure.pdf. Acesso em 24/08/2014.

3.5.1.3 Museu Mercedes-Benz

Na cidade alemã de Stuttgart encontra-se o Mercedes-Benz Museum, museu oficial da marca da estrela de três pontas desde 2006. Obra de porte monumental, projetada por Ben van Berkel e Caroline Bos do UN Studio holandês, em formato trilobular qual mandala interligada por rampas as quais, além dos acervos ao longo das mesmas, levam aos diversos espaços expositivos nos seus 16.500 m² divididos em nove andares sem ângulos retos, em que se pode conhecer o passado, presente e futuro da empresa germânica em seus acervos antigos (em destaque ali o Mercedes 35 PS de 1901, considerado o primeiro carro moderno), atuais e os futuristas carros conceito.

Assim, a empresa mostra ao público a imagem de que ela atingiu sua posição proeminente no mercado graças a um sólido passado. Apresentado pela empresa como “sublime arquitetura para automóveis únicos”, com frases chamando seus acervos de “apenas perfeição pura” nisso fica clara a idéia de uso da imagem gerada pelo museu para indelevelmente impressionar, conquistar e fidelizar o público para a marca. O sucesso desse conceito é tão grande que a montadora está construindo um novo museu de porte similar em Beijin, na China, que é hoje um gigantesco e concorrido mercado, merecendo esse tipo de estratégia mercadológica e cultural por parte dos germânicos.

Com seus 1.800 painéis de vidro de baixa transmissão de raios UV recobrimdo parte do exterior do prédio, possibilita que os veículos sejam colocados próximos as paredes externas sem risco de degradar a pintura. Isso dá à equipe curatorial a possibilidade de montar suas expografias com liberdade nesse sentido, de acordo com cada acervo ou conjunto dos mesmos, pois se nota que alguns veículos de uso diário ou utilitários são dispostos próximos aos vidros, inundando-os com a luz natural, ao contrário dos carros mais especiais, colocados mais no interior, de modo a impor um clima mais intimista de imersão total e ao mesmo tempo sofisticado, ambos os temas reportando para o que a empresa faz em seu dia a dia, ou seja: veículos comuns do uso diário (incluindo sedans, ônibus e caminhões) e veículos sofisticados, inclusive superesportivos.

Dentro da estratégia de se apresentar como uma instituição (a empresa + museu) preocupada com a sociedade, diversas ações são desenvolvidas por eles nesse campo¹².

¹² Um aspecto interessante do museu, como pode ser visto em detalhes no endereço <http://barrierefrei.mercedes-benz-classic.com/en/museum/museum.php>, é o destaque feito à acessibilidade, inerente ao próprio projeto arquitetônico, auxiliada pelo já citado sistema de rampas e elevadores.



Figura 36: O museu da Mercedes-Benz, externamente revestido de alumínio e vidro. Fonte: <http://www.inexhibit.com/mymuseum/mercedes-benz-museum-stuttgart/>. Acesso em 25/08/2014.

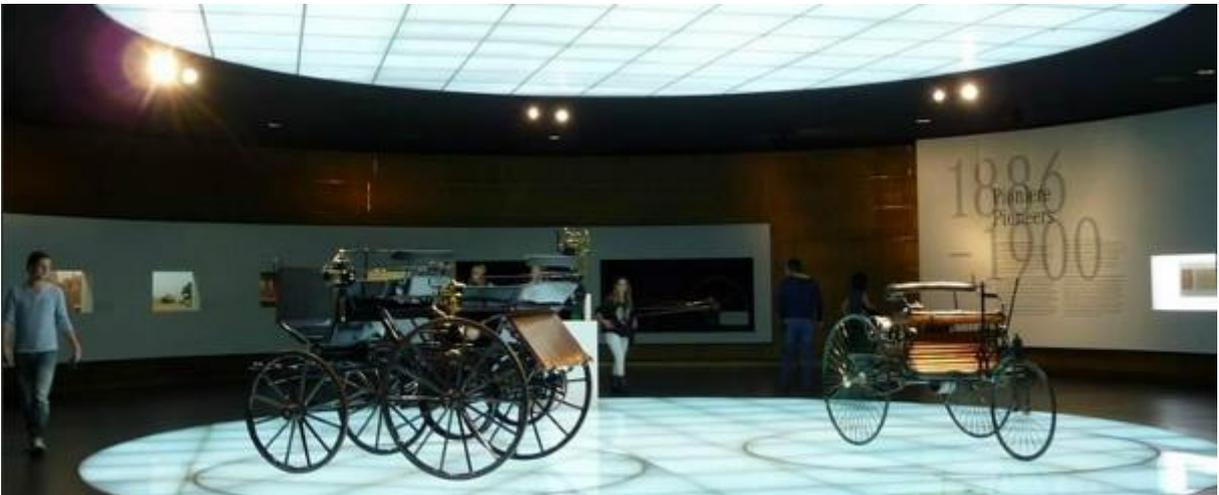


Figura 37: Os primitivos veículos das marcas originais formadoras da empresa em destaque para lembrar de onde vieram todas as marcas do mundo.



Figura 38: Os clássicos e suntuosos esportivos acompanhados dos modelos do dia a dia: a imersão total do interior do museu só faz por envolver e conquistar os visitantes, para que estes se fixem na marca não apenas no ilusório mas como opção do uso diário.



Figura 39: Futurísticos carros conceito dispostos de modo ousado para impressionar os visitantes.



Figuras 37 a 40: cada acervo ou grupo com tratamento expográfico específico. Fonte: http://www.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g187291-d243381-i102872645-Mercedes-Benz_Museum-Stuttgart_Baden_Wuerttemberg.html acesso em 25/08/2014



Figura 41: Silberpfeile – As Flechas de Prata. Os carros de corrida da marca são conhecidos por esse nome desde a década de 1930. Fonte: http://www.motorspeed.com.br/?page_id=263. Acesso em 25/08/2014.



Figura 42: Placas explicativas de cada carro na beira da “pista” não interferem na dramaticidade por assemelhar-se à pintura de borda do asfalto. Fonte: http://www.motorspeed.com.br/?page_id=263. Acesso em 25/08/2014.

3.5.2 Museu Henry Ford

No Caso do museu da Ford, o Henry Ford Museum em Detroit, nos Estados Unidos da América, frases em sua página na internet¹³ como “Encontre as pessoas e idéias que mudaram o mundo”, e “Descubra a maior experiência de manufatura da América” já indicam facilmente a conexão pretendida por aquele construtor americano.

¹³ Ver em <http://www.thehenryford.org/museum/index.aspx>

Com diversos espaços que levam dos pioneiros aos veículos futuristas, deixam explícita e implicitamente marcado no íntimo de cada um dos visitantes a mensagem da empresa. Também seguindo uma tendência mundial, cede seus espaços para eventos privados, possibilitando 5 mil convidados ou banquetes para 500 pessoas. Tal como outros congêneres, isso rende dividendos financeiros e mercadológicos, aumentando a presença da marca na mídia e no imaginário do público, conexão amplamente desejada por essas empresas.

Se algumas de suas diversas alas assemelham-se com aquelas do museu da Mercedes-Benz, particularmente ao apresentar os veículos conceituais e futuristas, no restante do museu o que se encontra são galerias repletas de carros que representam não só a marca como inúmeras outras já desaparecidas, para indiretamente remeter à longevidade e solidez da empresa americana, como se vê nas imagens 43 e 44.



Figura 43: Galeria típica do museu da Ford, com grande quantidade de veículos e placas apenas indicativas de marca, modelo e ano, sem maiores explicações contextualizadoras. Fonte: http://images.world66.com/he/nr/y/_henry_ford_museum_galleryfull. Acesso em 24/08/2014



Figura 44: Museu Henry Ford. Ao centro, cercado por exemplares de diversas e desaparecidas marcas do início do século XX, um Ford modelo A, o primeiro a ser comercializado pela gigante de Detroit. Fonte: http://www.virtualsteamcarmuseum.org/makers/stanley_steam_car_postcards.html. Acesso em 25/08/2014.

3.6 Reserva técnica de museus de automóveis: muito mais do que uma simples garagem

Elemento fundamental para as atividades dos museus, a reserva técnica serve para guardar os acervos entre as exposições. Não deve ser confundido jamais com um simples depósito, pois o que ali está pode, a qualquer momento, ser recuperado adequadamente, enquanto naqueles as coisas são simplesmente depositadas de modo desordenado, muitas vezes sequer se conhecendo quais acervos ali se encontram e qual o estado dos mesmos. Uma reserva técnica deve ser adequada aos acervos nela preservados. Em se tratando de veículos, as condições não são tão críticas e os limites dos parâmetros envolvidos mais amplos do que aqueles dos arquivos documentais e fotográficos, por exemplo. Mesmo assim, alguns cuidados devem ser tomados quanto à umidade, poeira e raios UV, algo que nem todos têm, como se pode ver nos diversos exemplos apresentados a seguir nas imagens 45 a 51, as quais podem ser encontradas junto a outras no endereço <http://www.autodiva.fr/forum/viewtopic.php?t=836&f=2>, acessado em 24/08/2014.



Figura 45: Reserva técnica do museu da Audi: atenção limitada aos acervos.



Figura 46: Reserva do museu da BMW. Não há qualquer preocupação com a ação da luz sobre os acervos.



Figuras 47: Reserva Técnica da Ferrari. A maioria dos carros cobertos para evitar a luz e o pó e com nitrogênio inflando os pneumáticos como elemento redutor da degradação do elastômero.



Figura 48: Lancia. Carros sob lâminas plásticas para evitar sujeira e umidade, exatamente como no museu Henry Ford, figura 49.



Figura 49: Carros de rally na reserva técnica da Ford. O cuidado com a poeira se faz com a cobertura plástica e a umidade é reduzida com recipientes colocados no interior dos veículos, contendo dissecante, periodicamente conferidos.



Figura 50: Na reserva técnica da Mercedes-Benz, os acervos ficam sob tecido ventilado (aqui removido para as fotos) para evitar poeira e acúmulo de umidade. Ao fundo, os escaninhos com os carros de fórmula 1.



Figura 51: Na Mercedes-Benz escaninhos (caixas) de madeira e frente de acrílico guardam e protegem carros de grande prêmio, facilitando muito a movimentação segura por empilhadeira.



Figura 52: ULBRA-Reserva Técnica. Veículos apenas depositados, sem maiores cuidados. Fonte: <http://www.carrosinuteis.com.br/buzian-e-o-museu-da-ulbra/>. Acesso em 25/08/2014.



Figura 53: ULBRA - Reserva Técnica. Carros estão depositados, sem distinção de acervos por receber trabalho de restauração e junto com a frota de uma das empresas do grupo controlador da universidade. Fonte: <http://www.carrosinuteis.com.br/buzian-e-o-museu-da-ulbra/>.



Figura 54: ULBRA – Estado de alguns acervos antes do restauro, mantido junto na reserva técnica. Fonte: <http://www.carrosinuteis.com.br/buzian-e-o-museu-da-ulbra/> . Acesso em 25/08/2014.

3.7 Museus de Automóveis no Brasil

No Brasil, o primeiro museu a ter acervo automotivo, foi o Museu Histórico Nacional, a partir de 1925, com a incorporação ao acervo do automóvel germânico Protos modelo 17/35 PS, com carroceria *landaulet*, de 1908, o qual servira ao Barão do Rio Branco no Ministério das Relações Exteriores até sua morte em 1912 e é um dos dois últimos exemplares restantes no mundo, mas o único funcional. Do mesmo modelo que participou da lendária corrida intercontinental New York-Paris de 1908, foi degradado pela impiedosa ação do tempo, meio ambiente e insetos e acabou sendo retirado de exposição na década de 1970, voltando nos anos de 1990, após três anos de uma restauração executada por diversas empresas públicas e privadas nacionais e multinacionais, bem como antigomobilistas voluntários. Graças a esse esforço foi possível recolocar esse automóvel em exposição em excepcionais condições, visto ter sido totalmente desmontado nas partes metálicas, madeira, couro e tecido, sendo que ao remover este, que revestia o estofamento, foram encontrados diversos jornais do período final da Primeira Grande Guerra, o que colaborou para se verificar que já passara por restauro de sua forração antes das décadas de 1980/1990. Agora as partes de madeira foram quase inteiramente trocadas, restando apenas parte do teto dianteiro e três pequenas chapas. Sua reestréia no ambiente oficial, como não poderia deixar de ser, foi na comemoração do “dia do diplomata” de 1997, transportando o presidente Fernando Henrique Cardoso do Palácio do Planalto ao Palácio do Itamarati. Hoje faz parte da exposição permanente “DO MÓVEL AO AUTOMÓVEL: Transitando pela História”, do Museu Histórico Nacional.



Figura 55: Protos 1908 modelo 17/35 *landaulet* Fonte: Museu Histórico Nacional. <http://www.museuhistoriconacional.com.br> Acesso em 21/08/2014.

3.7.1 O Museu Paulista de Antiguidades Mecânicas

Segundo POZZOLI (1975, p. 1494), o primeiro museu específico de automóveis no país foi o Museu Paulista de Antiguidades Mecânicas, criado em julho de 1963, inicialmente na cidade de São Paulo, por Roberto Eduardo de Rezende Lee, considerado por muitos o “pai” do antigomobilismo brasileiro, após 15 anos colecionando veículos de modo reservado. Estudioso do assunto, esse empresário paulista, responsável por definir e divulgar no Brasil o automóvel antigo como obra de arte, com seus quase 60 carros, motores e locomotiva bem como outros artefatos pertinentes ao tema, foi durante muitos anos considerado referência em assuntos de veículos antigos, até sua morte por questões passionais, em 16 de junho de 1975. Sua seleta coleção, que ele mesmo havia transferido para o município interiorano de Caçapava, SP, foi fechada em 1992 aos visitantes, por disputa entre os herdeiros. Do acervo original, restaram apenas 27 carros em péssimo estado de conservação, agora doados para a prefeitura da cidade paulista de Caçapava, a qual ainda busca parceria de empresas para restauro e manutenção desses acervos. Os demais, cujos documentos se encontravam em nome de Roberto Lee, foram vendidos por suas herdeiras, parte para colecionadores nacionais e demais para outros países.



Figura 56: Na legenda original desta foto, lê-se: “[...] um Willys Overland (Na realidade apenas Overland. A Willys se uniu muitos anos depois. N. A.) 1906, com Eugene S. Knutson (presidente da Ford Motors do Brasil - N. A.) ao volante e Roberto Lee a seu lado.” Atrás estão um Willys Knight 1928 e Whippet Four 1929. Fonte: <http://forum-simca.2308807.n4.nabble.com/MPAM-Museu-Roberto-Lee-Cacapava-SP-td4212582.html> Acesso em 19/08/2014



Figura 57: 1º Festival de Antigomobilismo Roberto Lee Caçapava/SP. Ocorreu de 27 de março a 1º de abril de 2012. Fonte: <https://www.facebook.com/fotosantigascacapava> Acesso em 19/08/2014.



Figura 58: Acervo exposto. Fonte: Caderno paulista da revista Quatro Rodas, abril 1974. Fonte: <http://forum-simca.2308807.n4.nabble.com/MPAM-Museu-Roberto-Lee-Cacapava-SP-td4212582.html> Acesso em 19/08/2014



Figura 59: Estado atual do que restou do acervo deixado por Eduardo Lee e que não estava incluído entre os acervos vendidos pelas herdeiras. Fonte: <https://www.facebook.com/fotosantigascacapava>. Acesso em 19/08/2014

Estes são os carros do Museu Paulista de Antiquidades Mecânicas, em Caçapava:

1) Packard, 1934, tipo Eight – Victoria Coupé; 2) Hispano Suíza, 1911, tipo Affonso XIII; 3) Talbot, 1922, tipo Sport; 4) Packard, 1940, tipo Custom; 5) Bugatti, 1923, tipo T 38; 6) Rolls-Royce, 1926, tipo New Phantom; 7) Turcat Mary, provavelmente 1903, tipo LG; 8) Packard, 1939, tipo One Twenty; 9) Bugatti, provavelmente 1926, tipo Bobby Electric; 10) Ford, 1930, tipo Sport's Roadster; 11) Packard, 1931, Sport Roadster by Dietrich; 12) Mercedes-Benz, 1937/39, tipo 500K; 13) Alfa-Romeo, 1923, tipo RL; 14) MG, 1952, tipo TD2; 15) Alfa-Romeo, 1932, P3 Grand Prix; 16) Buick, 1941, Roadmaster; 17) Packard, 1937, Twelve; 18) Rolls-Royce, 1952, Silver Wraith; 19) Packard, 1940, Custom Super Eight; 20) Lincoln, 1947, tipo 8H; 21) Rolls-Royce, provavelmente 1914, Silver Ghost; 22) Ford, 1926, Phantom; 23) Auburn, 1936, tipo 852; 24) Willys

Overland, 1927, Willys Knight; 25) Willys Overland, 1929, Whippet Four; 26) Overland, provavelmente 1911, Touneau; 27) Cord, 1937, tipo 810; 28) Horch, 1940, tipo 830; 29) Lancia, 1931, Dilambda; 30) Fiat, 1940, tipo 2 800; 31) Delahaye, 1937, tipo 135M; 32) Tucker, 1948, tipo 481 - 19; 33) Delage, 1937, tipo D 6; 34) Mercedes-Benz, 1927, tipo SS 24/100/140 PS; 35) Willys, 1966, protótipo Capeta; 36) DKW, 1966, protótipo Carcará; 37) Lagonda, 1936, Rapide; 38) Cadillac, 1937, tipo 65; 39) Cadillac, 1929, tipo 452 - OB - 1182; 40) Cadillac, 1947, tipo 75; 41) Cadillac, 1941, tipo 62; 42) Cadillac, 1954, tipo 60 S - 6019; 43) Cadillac, 1949, tipo 62; 44) Cord, 1937, tipo 812; 45) Bugatti, 1929/30, tipo T 35 D; 46) Packard, 1927, Big Eight; 47) Packard, 1929, Standard Eight; 48) Stutz, 1926, Vertical Eight - Safety; 49) Ford, 1938, tipo 81 A; 50) Graham Paige, 1941, Hollywood 107; 51) Ford, 1938, tipo 81 A; 52) Huppmobile, 1938, tipo Sedan; 53) Buick, 1926, tipo 55.

Figura 60: O acervo do museu na década de 1970. Fonte: Revista Quatro Rodas, abril 1974. Fonte: <http://forum-simca.2308807.n4.nabble.com/MPAM-Museu-Roberto-Lee-Cacapava-SP-td4212582.html>. Acesso em 19/08/2014.

O acervo doado para a prefeitura de Caçapava:

- 1 – Cadillac Coupe de Ville, 1951
- 2 – Cadillac Sedan Fleetwood, 1954
- 3 – Packard 120 Eight conversível, 1939
- 4 – Packard Cabriolet Snaer Eight, 1931
- 5 – Packard Standart Eight, 1928
- 6 – Packard Big Eight Phaeton, 1927
- 7 – Ford Sedan de Luxe duas portas, 1938
- 8 – Singer Sedan, 1952

- 9 – Buick Road Master Coupe Eight, 1941
- 10 – Cadillac Coupe de Ville, 1950
- 11 – Ford Maverick Coupe Luxo, 1973
- 12 – Cadillac modelo picape, 1929
- 13 – Alfa Romeo Tipo B P-3 Mod. Gran-Prix, 1932
- 14 – Buick Sedan carroceria Fischer Special, 1938
- 15 – Chevrolet Master de Luxe Sedan, 1938
- 16 – Studebaker Sedan President, 1957
- 17 – Tucker Sedan, 1948
- 18 – Hupmobile Sedan tipo E, 1938
- 19 – Alfa Romeo Conversível Turismo (Torpedo), 1923
- 20 – Studebaker Commander, 1939
- 21 – Cadillac Fleetwood Sedanete, 1946
- 22 – Vauxhall Sedan, 1956
- 23 – Delage Graham Hollywood, 1940
- 24 – Henry Junior Sedan Fast Back, 1951
- 25 – Cadillac Coupe de Ville, 1956
- 26 – Talbot, 1924
- 27 – Simca Chambord Sedan, 1960

Numa carta dirigida ao seu pai, Fernando Edward Lee, nove dias antes de falecer, Roberto Lee manifestou a preocupação com a continuidade de seu museu na parte em que diz: "Procure uma fórmula de manter o museu em funcionamento" e completou: "E que ele sobreviva a nós todos"¹⁴. Infelizmente, mesmo com o esforço do pai, que se tornou curador do museu e para isso criou uma fundação, hoje o que sobrou da coleção está sendo saqueado, seja para venda do metal, seja por encomenda de colecionadores inescrupulosos, conforme várias denúncias na imprensa e na polícia de Caçapava, bem como do atual curador do museu junto à Diretoria do Departamento Técnico da UPPM - Unidade de Preservação do Patrimônio Museológico da Secretaria da Cultura do estado de São Paulo. Atualmente um grupo de antigomobilistas paulista está tentando reerguer o museu, inclusive com eventos como mostrado na figura 57.

3.7.2 Museu André Eduardo Matarazzo

O segundo museu dedicado ao tema automobilístico é o Museu Eduardo André (Maria) Matarazzo (neto do magnata ítalo-brasileiro Francisco Matarazzo), no

¹⁴ Fonte: <http://criticandoataiada.blogspot.com.br/2009/02/tragica-historia-do-fundador-do-museu.html>. Acesso em 19/08/2014.

município paulista de Bebedouro, criado em 1964 originalmente na cidade de São Paulo e hoje na cidade interiorana daquele estado. Tal como ocorreu com Lee, de quem era cunhado, foi montado a partir de uma coleção particular, como consta do site do museu¹⁵:

[...] Com o tempo sua coleção foi aumentando; já era bastante grande em 1964 quando decidiu criar um **Museu de Veículos Motorizados Antigos**, com sede em São Paulo, expondo seus carros [...] Em 1968, por incentivo de sua esposa, acreditando que traria turistas e desenvolvimento para a cidade, decidiu transferir o Museu para Bebedouro. Em convênio com a Prefeitura, um prédio foi construído e inaugurado em 1969 para acolher a coleção, que não cessou de aumentar, já não apenas com novos carros, mas também outras máquinas antigas das mais diversas aplicações e utilidades, e aviões.

Aumentando mais ainda a coleção, não só com carros, mas também com locomotivas, caminhões, tratores, tanque de guerra, aviões e máquinas antigas de todo tipo. O que justificou alterar o nome para **Museu de Armas Veículos e Máquinas Eduardo André Matarazzo**. Fato que o distingue e torna único por ter acervo diversificado e não somente carros antigos. As restaurações fizeram parte da vida de Eduardo até 3 de março de 2002 quando faleceu. Em 2005, como homenagem a ele, sua mulher e sua filha decidiram mudar o nome do museu para **Museu Eduardo André Matarazzo, Armas, Veículos e Máquinas**.

Eduardo Matarazzo foi um dos precursores do Antigomobilismo no Brasil, tinha grande amor pela história e por objetos que ajudassem a entendê-la. Um de seus grandes méritos está no fato de que sempre quis dividir seu conhecimento com as pessoas, abrindo sua coleção particular a visita pública. Fato bastante raro em nosso País.

Além dos 78 veículos ali expostos, o museu mantém diversos carros antigos para alugar para eventos, passeios e filmagens, bem como loca espaços para eventos, como fonte de renda para sua manutenção, tal como mencionado no caso do museu Louwman em Haia, na Holanda e inúmeros outros congêneres no mundo. O maior problema do museu hoje está representado em sua localização, a pouca distância de um “lago”, ramificação artificial do rio Bebedouro, o que já causou dois alagamentos severos, com grandes danos aos acervos ali expostos. Toda a manutenção e restauro das obras (inclusive enquanto estava vivo o Sr. Matarazzo) é realizado na aparelhada oficina do museu, na fazenda Santa Cruz do Pau D’Alho, na mesma região.

¹⁵Ver <http://www.museueduardoamatarazzo.com.br/>.



Figura 61: museu em Bebedouro. Grande quantidade de acervos em pouco espaço impressiona.

Fonte: http://apaixonadoporveiculos.blogspot.com.br/2013_06_01_archive.html. Acesso em 25/08/2014.



Figura 62: Disposição cronológica dos veículos, criada pelo próprio idealizador do museu para fins didáticos. Fonte: http://apaixonadoporveiculos.blogspot.com.br/2013_06_01_archive.html. Acesso em 25/08/2014.



Figura 63: Aviões e carros, mescla constante nesse museu. Fonte: http://www.cdlbebedouro.com.br/a_cidade/1287087984.jpg Acesso em 25/08/2014.



Figura 64: Carros, aviões e equipamentos diversos expostos juntos, explicitando a paixão do criador por máquinas de diversificadas origens e finalidades. Fonte: www.panoramio/photo/87199871 Acesso em 25/08/2014.



Figura 65: Folder do Museu, indicando a heterogeneidade dos acervos ali contidos. Fonte: http://apaixonadoporveiculos.blogspot.com.br/2013_06_01_archive.html Acesso em 25/08/2014

Devido ao caráter extremamente reservado de Eduardo André Maria Matarazzo, falecido em 2002, o qual não mantinha anotações de suas atividades como restaurador, não há quase registro do que ele realizou nesse campo em sua coleção, restando apenas o relato de seus auxiliares nessa função, mas sabe-se que todas as peças do acervo tiveram algum tipo de tratamento executado pelo próprio colecionador, naquele aspecto de manifesto espírito colecionista, onde o envolvimento com a obra traz uma aura de recriação da mesma, como se o novo proprietário-artífice também tomasse para si parte daquela realização.

3.7.3 Museu de Tecnologia da ULBRA

Esse museu, localizado no interior do campus da Universidade Luterana do Brasil em Canoas, RS inaugurado em 2001 foi, durante alguns anos o maior do gênero na América Latina. Infelizmente, por questões internas na instituição, acabou por ser fechado no final de 2008 e encerado em 2009, tendo seus acervos leiloados para pagamento de pequena parte das dívidas da universidade. Formado a partir do gosto por carros antigos do então reitor, esse museu cresceu rapidamente pela aquisição, mesmo sem critérios claros e de forma nebulosa, de grande quantidade de veículos nos mais diversos estados, levando a instalação de uma ampla e completa estrutura de restauro, a “Clínica do Carro Antigo”, ainda fora do campus, enquanto era erguido o prédio onde funcionaria o museu no centro do campus. Com mecânicos, chapeadores, eletricitas e estofadores, bem como especialistas em carros antigos entre seus colaboradores, foi possível colocar em condições de exposição alguns veículos que chegaram no estado de sucata, como testemunhou o próprio autor deste trabalho. Ocorre que a universidade não possuía adequada documentação de grande parte desses mais de 600 acervos, muitos dos quais se sabe que haviam entrado no país de modo informal e ilegal pelas fronteiras gaúchas, além de ter uma administração confusa na parte financeira, mesclando patrimônio do reitor com o da instituição, quando isso lhe aprouvesse, conforme foi publicamente verificado em sentença judicial da época. Ora os veículos ou parte deles eram apresentados para fins fiscais como da ULBRA, ora exatamente os mesmos eram utilizados em empreendimentos particulares do reitor como lastro de bens pessoais dele.

Quando houve a crise financeira da universidade, um movimento foi ensaiado para se manter a coleção coesa no estado, possivelmente por tombamento, “interesse público” ou similar, não pode prosseguir justamente pela falta de documentos que legalizassem os acervos. Sem documentos, esses acervos não só não se legitimam como não permitem que se faça pesquisa, algo fundamental em museologia, perdendo o interesse desse campo científico. Assim, não deixa aqui de ficar claro que tais acervos entraram na instituição, mas não foram ou não puderam ser musealizados, pois não basta a comunicação, exposição e preservação para que isso se cumpra. Sem o apoio das instituições museológicas pertinentes, o acervo foi pulverizado por todo o país com o leilão, restando apenas o prédio imponente, com

seus vidros importados da Itália, testemunha muda que a quebra do tripé fundamental da museologia de certa forma fez ruir um dos maiores museus do gênero no mundo. Aqui, a cultura perdeu. Perdeu para a incompreensão por parte dos gestores da importância da documentação clara. Sem isso, ninguém dos meios museológicos pode se levantar para ajudar a instituição, ao contrário de outros casos no país de bancarota em museus, passíveis de apoio do Estado Enquanto a universidade “nadava” em verbas fartas de origem variada, era fácil adquirir, restaurar e manter tais acervos. Quando a situação inverteu-se, nem a própria instituição se salvou.

Na figura 66 se pode notar que a arquitetura do prédio, por mais atraente que seja, fere um aspecto importante nos meios museológicos: a proteção contra a ação dos raios ultravioleta, os quais degradam os acervos, sejam pinturas, pneumáticos, tecidos e madeiras. Com seus vidros italianos cobrindo toda a superfície externa, todos os veículos ali expostos se encontravam em algum momento do dia sob a ação degradante dos raios solares.



Figura 66: Frente do museu antes de seu fechamento. Vidro importado cobrindo o exterior, permitindo que a luz solar atinja os acervos. Fonte: <http://flaviogomes.warmup.com.br/?s=ulbra> Acesso em 24/08/2014.

3.8 Museu de Carros de Corridas

Esse tipo de museu pouco difere do anterior, apenas concentrando os acervos nesse recorte específico. Como elemento diferenciador extremamente marcante, nota-se limitada expografia da maioria desses museus, geralmente com os veículos simplesmente colocados lado a lado, que apenas em uma ou outra exposição apresentam *displays* emulando o ambiente dos autódromos, como será mostrado ao apresentar o Museu Fangio mais adiante.

Aqui se apresentam alguns exemplos, escolhidos por serem considerados referência nos meios automobilísticos internacionais, aqueles que mais são citados quando o tema é museu e carro de corrida, seja em publicações especializadas ou em *sites* na internet.

3.8.1 Museu da Porsche

A fábrica Porsche, em Stuttgart, na Alemanha, produz alguns dos mais icônicos e desejados carros de esporte e de corrida desde o final da década de 1940 e para marcar sua posição, também tem seu museu com um nítido recorte voltado para as competições, como se vê na figura 67, onde estão os modelos 917, criados no final da década de 1960 para através da supremacia nas corridas, posicionar a empresa como fabricante de supercarros e não mais pequenos e ágeis esportivos:



Figura 67: Museu da Porsche, Alemanha. Acervos agrupados por categoria ou modelo e sempre de modo a não permitir a observação/fruição individualizada. Fonte: <http://www.labusas.org/forum/showthread.php?137539-THE-RANDOM-PIX-thread/page136>. Acesso em 25/08/2014

3.8.2 Mondello Park

Esse museu em Kildare na Irlanda é bastante conhecido pelos acervos ali mantidos. E, como geralmente se vê nesse tipo de museus, o conceito primordial é a quantidade em detrimento da fruição; o visitante pode conhecer em pouco tempo muitos carros mas sem poder apreciar adequadamente cada um.



Figura 68: Mondello Park, Irlanda. Monopostos colocados lado a lado, sem um cuidado de destacar cada acervo. Para essa instituição, como muitas congêneres, o fundamental é a quantidade de acervos e não a fruição individual.



Figura 69: Mondello Park. Carros tão próximos e em tal quantidade não permitem ver todos os detalhes de cada acervo, principalmente os assimétricos. Após uma visita, provavelmente uma pessoa diga que viu ou conheceu muitos carros de corrida, mas não se pode garantir que tenha sido em profundidade.



Figura 70: Mondello Park. Parece uma reserva técnica, mas é o próprio salão de exposição. Fonte das imagens 68 a 70: <http://www.autodiva.fr/forum/viewtopic.php?t=836&f=2>. Acesso em 25/08/2014.

3.8.3 Donington Grand Prix Collection

Esse museu faz parte do complexo Donington Park em Leicestershire, na Inglaterra, junto com um autódromo. Considerado a maior coleção de carros de fórmula 1 do mundo, em Donington Park pagando uma taxa, qualquer um pode pilotar um de seus bólidos na pista, seja uma Ferrari, Porsche, McLaren, Williams, motocicletas etc., bastando passar por um treinamento por estágios em veículos gradualmente mais potentes, até ser possível dirigir um dos carros de Grande Prêmio. Se isso pode deixar alguns museólogos desconcertados, foi a forma que o museu conseguiu para ser manter e poder ampliar continuamente a coleção, cujos acervos são notoriamente caros, tanto para aquisição como manutenção, receita que vem funcionando muito bem há muitos anos. Aqui, para enfatizar a monotonia expográfica, se apresentam algumas imagens obtidas com objetiva “olho de peixe” a qual, com seu ângulo de visão de 180 graus, mostra quão insípida para um leigo nesse tema específico pode ser uma exposição.



Figura 71: No canto esquerdo da foto, o único “*display*” individualizado na ala das McLaren, para homenagear Ayrton Senna da Silva. No mais, saturação de acervos *ad nauseum*.



Figura 72: Um leigo nesses corredores provavelmente se sinta logo cansado e desinteressado, devido a quantidade de acervos que se visualiza em quase todas as direções.



Foto 73: o carro da extrema direita é o Toleman TG184 da figura nº 1, amplamente discutido por sua possível (in)autenticidade.

Figuras 71 a 73: fotos em super grande angular (olho de peixe) mostrando a grande quantidade de carros de F1 e a forma monótona em que são expostos. Fonte: <http://www.sp-images.co.uk/panofiles/doningtontour>. Acesso em 25/08/2014.



FIGURA 74: Micromonopostos (karts). Mesmo esses veículos, que exigem pouco espaço, são apresentados amontoados sem uma contextualização adequada. Convide para o visitante passar rápido sem uma apreciação mais aprofundada. Como diferenciar assim um exemplar do começo da década de 1960 de um atual?



Figura 75: The Ayrton Senna da Silva tribute, único *display* individualizado, mostrando o carro com o qual o piloto brasileiro venceu de forma magistral o GP de Donnington de F1 em 1993 ocorrido no próprio autódromo do complexo automotivo. Fonte das imagens

74 e 75: <http://www.flickr.com/photos/markhaggan/8190956309/>. Acesso em 25/08/2014.

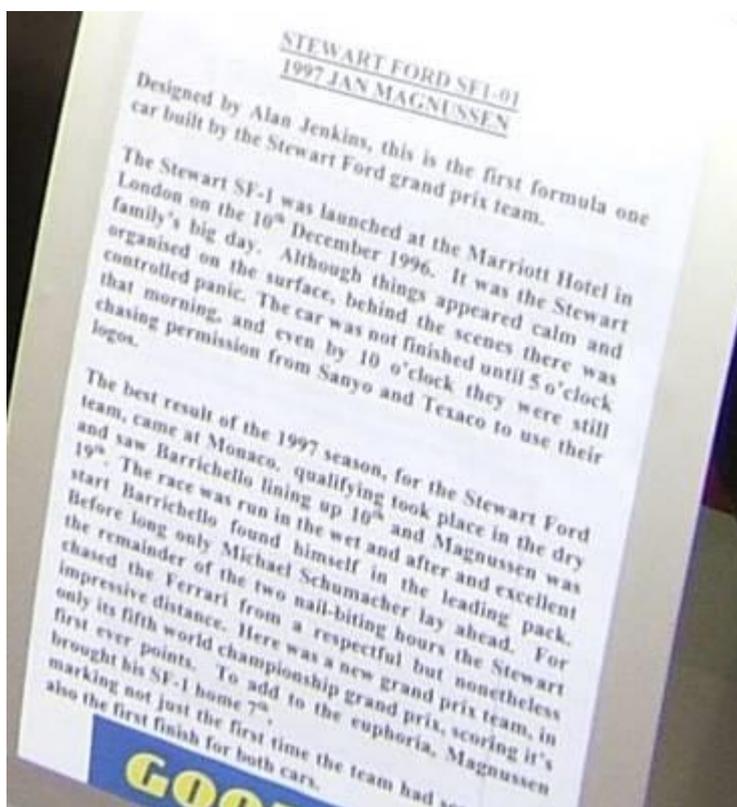


Figura 76: Exemplo de placa identificadora. Bem mais completa e contextualizadora que aquela da Cité de l'Automobile, mostrada na figura 16. Além disso, se observa que elas têm patrocínio.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/90/Tyrrell_006_Donington.jpg. Acesso em 25/08/2014.

3.8.4 Indianápolis Hall of Fame

Outro bem conhecido museu de carros de corrida, situado ao lado do famoso autódromo da cidade de Indianápolis, o Hall da Fama automotivo contém muitos daqueles que se destacaram em diversas categorias em solo norte americano. Como visto nos demais museus voltados para as competições, se tem ali muitos carros, para serem rapidamente apreciados (ou “digeridos”) como se fossem *fast food* museológico; profusão de componentes, dificultando a fruição individual. Um *drive-trough* automobilístico não seria diferente daquele gastronômico, na medida em que ali não se busca degustar sabores individualizados e sim um massa de nutrientes indistintos, muitas vezes quase insípidos e sem refletir, a pessoa vai embora, sem gravar os ingredientes que se ocultaram no cardápio. Com esses museus, se dá o

mesmo: as pessoas passam pelos carros, olham um ou outro e suas características exigentemente expressas nas placas de identificação e sem um exame mais particular dos detalhes do exemplar, que não sejam ligados à rememoração de algo que faça parte do imaginário ligado ao acervo. E seguem adiante, sem outras reflexões.



Figura 77: *Hall of Fame* com os vencedores da prova de 500 milhas de Indianápolis de diversos anos misturados com enorme carro de recordes a turbina usado para provas de velocidade pura em desertos de sal, numa confusão que não permite uma devida apreciação dos acervos.



Figura 78: Carros de diversas épocas se misturam, sem motivação clara, demonstrando a preocupação mínima ou inexistente para com o aproveitamento que o visitante pode obter de uma adequada expografia.



Figura 79: *Hall of Fame* de Indianápolis, EUA. Disposição clássica dos acervos lado a lado e só uma cordinha separando do público. Não há qualquer preocupação com fruição individualizada. Fonte das imagens 77 a 79: <http://www.motorsport.com/indycar/photos/main-gallery/?sz=9&r=6512&s=-6&oft=1537&p=39>. Acesso em 25/08/2014.

3.8.5 Museu Juan Manuel Fangio

De particular interesse neste trabalho, principalmente por sua tipologia e origem, visto esta ser idêntica à do Museu do Automobilismo Brasileiro (e por isso será descrito), tem-se o Museu Juan Manuel Fangio, na cidade de Balcarce, ao sul da província de Buenos Aires na Argentina, em homenagem ao grande piloto argentino falecido em 1995.

Fangio, campeão mundial de pilotos de fórmula 1 em 1951, 1954, 1955, 1956 e 1957, era e é idolatrado na Argentina por seus grandes e míticos feitos dentro das pistas e comportamento excepcional fora dos circuitos. Formado na escola da escassez, com apenas o sexto ano do ensino fundamental (pela necessidade de trabalhar desde os 11 anos), segundo diz o site do museu¹⁶, “El Chueco” como era conhecido em seu país, mesmo vivendo muitos anos na Europa cercado de nobres e reis, nunca se esqueceu dos entes descamisados de sua terra, criando uma fundação que hoje está junto com o museu, para mais do que simplesmente dar formação e acompanhamento, transmitir os valores nos quais ele acreditava. Hoje, o conjunto museu, café temático (fora do espaço do museu), sede campestre,

¹⁶ Ver <http://www.museofangio.com/>.

autódromo e fundação, legados pelo interiorano ás, têm pesada influência na economia da pequena cidade, pelo forte turismo automobilístico ali desenvolvido, com visitantes do mundo inteiro peregrinando até a cidade natal do mestre ali imortalizado, anualmente chegando a atingir dez vezes a população do município, resultando em significativa alteração no perfil econômico, passando de historicamente agropastoril para uma cidade turística.



Figura 80: Prédio do Museu Juan Manuel Fangio, em Balcarce, Argentina.

Toda essa trajetória de vida perpassa a concepção dessa instituição museológica, com o prédio eclético de entrada dando acesso a um confortável museu construído para encantar os visitantes, instruir sobre o passado glorioso do esporte motor argentino ali preservado, bem como a pujança da atualidade automobilística da nação vizinha (onde as praças dessa prática esportivas costumam lotar durante os eventos) e ao mesmo tempo fornecer condições para desenvolver em instalações anexas, as atividades sociais tão caras ao gênio¹⁷ de pernas tortas, falecido em julho de 1995.

¹⁷ A imprensa especializada internacional nos últimos cinquenta anos tem, sistematicamente, citado esse piloto entre os cinco melhores de todos os tempos, geralmente colocando esse argentino o gênio maior desse esporte.



Figura 81: As ligações do piloto argentino com a Mercedes-Benz se mantém mesmo nos veículos modernos expostos, sejam protótipos esporte ou fórmulas 1.



Figura 82: Os carros da Maserati, participe de dois títulos de Fangio se fazem presentes como forma sutil de lembrar tal fato.

Fonte de todas imagens¹⁸ do museu: <http://www.museofangio.com>. Acesso em 25/08/2014.

Com sua entrada por um prédio de arquitetura neoclássica, antiga câmara de vereadores local, cedido pelo município (onde funciona a Fundação Juan Manuel Fangio, com escola com cursos profissionalizantes gratuitos entre outras ações de apoio aos jovens menos favorecidos), dali se tem acesso à edificação principal, preparada especialmente para as exposições.

Contendo mais de 50 carros nos seus 6.200 metros quadrados, foi planejado e construído em uma arquitetura de rampa helicoidal, atingindo ao longo da mesma,

¹⁸ Exceto figura 88.

diversos “balcões” temáticos, nos quais estão dispostos os diversos veículos dele e de outros notáveis pilotos argentinos e mesmo uma réplica da pequena oficina original de onde “o homem de origem extremamente humilde preparava seus carros que o impulsionaram para ser um dos dois maiores campeões da fórmula 1”, bem como do escritório bonaerense onde ele geria sua revenda de automóveis, como pode ser verificado no endereço eletrônico do museu. Talvez o aspecto mais notável, além da monumentalidade, seja a preocupação expográfica, rara nesse gênero de museu, como visto nos museus de carros de corrida já apresentados. Com profusão de elementos de automobilia se mesclando com os carros e ajudando a compor expografias ou as separando, de modo a impedir que a visita se torne maçante, mesmo para o não aficionado do esporte automobilístico.

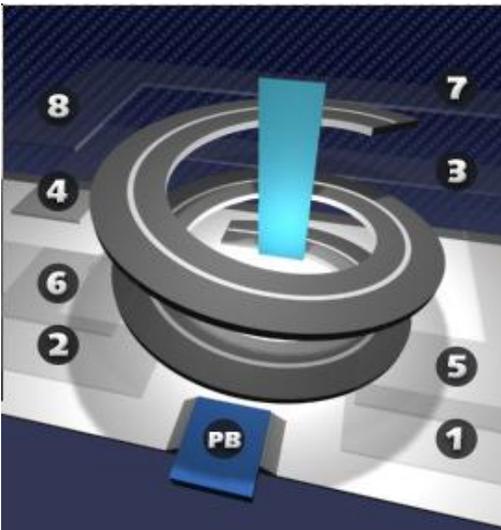


Figura 83: Arquitetura interna do Museu Juan Manuel Fangio, com os balcões ao longo da rampa.

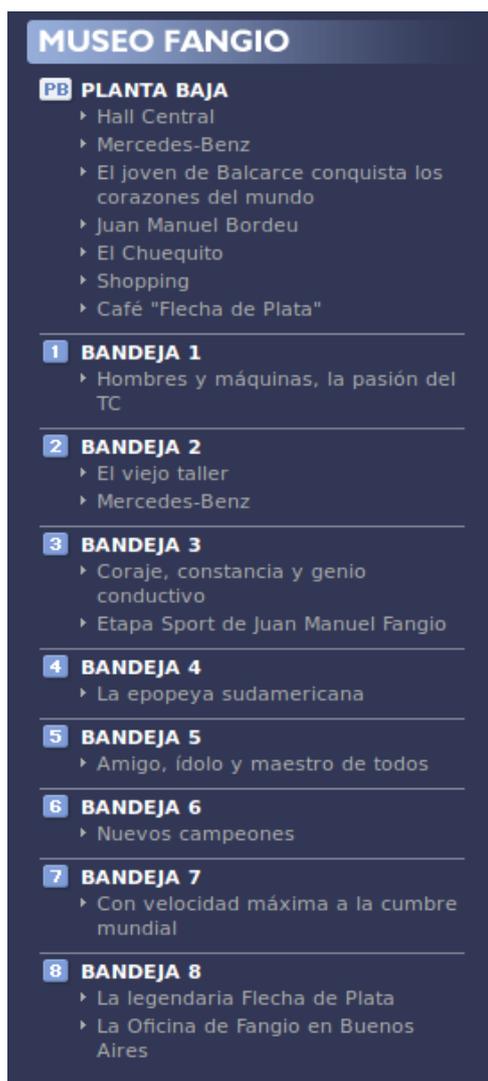


Figura 84: Conteúdo dos oito balcões, chamados aqui de “bandejas”.

Como pode ser observado em todas as imagens, independentemente da quantidade de veículos expostos em cada “bandeja”, cada um pode ser apreciado com calma, trazendo nisso a marca do modo de ser de seu inspirador pois, se Fangio atendia a todos indistitamente com atenção e gentileza, isso não poderia ficar de fora da instituição que leva seu nome. Típico do comportamento daquela região, quando alguém entra no museu, sabe que poderá passar os momento ali de modo tranquilo, pausando em cada acervo e ali fruir na medida que bem lhe prouver.



Figura 85 a 87: Temas alternados ao longo da rampa para evitar monotonia. Cada acervo tem espaço suficiente para ser apreciado individualmente e com calma.



Figura 86: velhos e novos campeões são homenageados nos diversos espaços.



Figura 87: a arquitetura do prédio também contribui para fruição da visita com adequada ventilação e iluminação.



Figura 88: Réplica da oficina de onde Fangio saiu para “conquistar o mundo” na visão de seus fãs e do site do museu. Fonte: http://www.tripadvisor.com.br/LocationPhotoDirectLink-g1202611-d595122-i62702551-Fangio_Museum-Balcarce_Province_of_Buenos_Aires_Central_Argentina.html#62702551. Acesso em 25/08/2014.

4 O MUSEU DO AUTOMOBILISMO BRASILEIRO



Figura 83: O novo Museu do Automobilismo Brasileiro – Passo Fundo
Foto do autor. 31/10/2014.

O Museu do Automobilismo Brasileiro, de 1996, assim como ocorre com muitos outros museus, foi criado como consequência de uma coleção particular de um piloto, a qual cresceu muito além da limitação de possuir alguns exemplares históricos para deleite próprio e de amigos. No começo dos anos 90, o economista Paulo Afonso Trevisan, empresário do ramo da construção civil em Passo Fundo, RS, adquiriu seus primeiros veículos de competição, mantidos na garagem de sua residência. Ali principiou o que chamou de *Trevisan Racing Collection*. Tal como em muitas coleções, estes exemplares vinham substituir os originais, que ele havia utilizado em sua juventude, em suas primeiras incursões esportivas. Dessas discretas incursões colecionistas à condição de diretor e curador do maior acervo brasileiro de automobilismo de competição, levou duas décadas de intensa dedicação e aplicação de capital pessoal, cujos frutos hoje se apresentam no respeito alcançado pelo museu junto à comunidade automobilística nacional.



Figura 84: Vista aérea das obras do novo museu junto ao Prix Hotel, do mesmo proprietário.

Fonte: <http://www.museudoautomobilismo.com.br/layout.swf> . Acesso em 15/10/2014.

Quando se coloca a questão de museus de tecnologia, diferentemente daqueles de ciência e sua interatividade, imediatamente temos em mente um frio conjunto de máquinas, limitadas às informações técnicas que as acompanham, como visto em alguns dos exemplos anteriores. O Museu do Automobilismo Brasileiro procura glorificar e consagrar sem heroificar os homens que fizeram essa história. Preserva sem “relicizar” os acervos veiculares ali guardados. Como consta de seus objetivos, a um só tempo salvaguardar o patrimônio material, evitando sua degradação e desaparecimento, como também criar condições de manter vivo o patrimônio imaterial daqueles que foram protagonistas. Para tanto, mantém em seus registros os dados referentes àqueles objetos, homens e os fatos que os inter-relacionam. Inicialmente foi mantido em instalações precárias, improvisadas. A partir de 2004, numa construção simples entre as ruas Andradas (nº 500), Paissandú e Uruguai, com 1.800 m² de área coberta em dois pavimentos, procurou apresentar seus acervos de modo convencional e mantendo a parte documental ainda nas instalações da empresa do diretor, devido a praticidade de manuseio junto à equipe formada pelo diretor/curador e duas auxiliares administrativas.



Figura 85: entrada do Museu do Automobilismo Brasileiro, inaugurado em 2004. Fonte: Museu do Automobilismo Brasileiro.



Figura 86: Vista aérea do museu. À direita, dentro do polígono vermelho, está a oficina de restauro e manutenção. Fonte: Museu do Automobilismo Brasileiro.

Nesse local os acervos passaram a ser expostos, ainda da forma tradicional dessa tipologia museológica, com apoio intenso da mediação para permitir um melhor aproveitamento das visitas, baseadas mais em grupos, para que cada acervo fosse motivo de discussão, troca de idéias e tema de debates enriquecedores.

4.1 O Novo Museu

Atualmente os 1800m² originais se tornaram pequenos para expor e manter um acervo desse porte. Assim, está em construção um novo prédio de 4.000 m², divididos em cinco pavimentos, anexo ao Prix Hotel, do mesmo proprietário, na rua Lavapés 3600, no bairro Boqueirão, também em Passo Fundo, sem abandonar o museu original, o qual continuará mantendo a exposição dos acervos para os visitantes.

Com um centro de documentação instalado no último andar, onde atuarão o pesquisador automobilístico, escritor e jornalista Paulo Lava¹⁹, bastante conhecido nos meios automobilísticos nacionais e o próprio diretor do museu, este se dividindo com as atividades do hotel contíguo. Ali será dada continuidade às pesquisas que sempre foram algo destacado desde a criação do museu. Se tal acervo documental tem sido a base para diversas publicações, com a nova estrutura isso será ampliado, com melhor e mais amplo ambiente para as pesquisas, as quais mesmo com limitações, não param. Atualmente (2014), está sendo desenvolvida um trabalho de levantamento das colocações de todos os participante nas corridas gaúchas das últimas décadas, pelo cruzamento de dados de fontes diversas de modo a garantir a precisão dos resultados. E este é só um exemplo das facilidades que estarão à disposição dos pesquisadores e do público quando o novo prédio abrir as portas, o que está previsto para o final de 2014.

Para a nova etapa desse empreendimento, com a possibilidade do novo prédio receber visitantes em interconexão das atividades museológicas com aquelas de cunho turístico, como explicitou publicamente para o portal de internet Maxicar o Sr. Trevisan assim: “[...] consciente de que para ele (o museu) se manter interessante e conseguir trazer novamente um visitante terá que ter novidades e trabalhar em cima de eventos trimestrais por 10 dias; e nos demais apenas para convidados.” E ainda explicita uma questão fundamental para os museus:

[...] porque a coisa mais triste num museu (mesmo de carros que a gente gosta) é a banalização, a chatice e a falta de novidade... Aquelas

¹⁹ Junto com Paulo Torino escreveu o livro “Automobilismo Gaúcho – 12 Horas – Histórias e Estatísticas – 1962 – 2005”.

malditas frases “já vi, já fui, já conheço” (grifo nosso) incomodam. (TREVISAN, 2010)

Esse é um aspecto que têm limitado e comprometido a expansão e eventualmente a própria existência de muitos museus, os quais, passadas a curiosidade e euforia iniciais, caem no ostracismo por manter um conjunto de acervos, mesmo que expressivo, exposto *ad infinitum* e com a mesma expografia, bastando uma única visita para satisfazer o público e este perder o interesse de voltar àquele local. Isso é tão marcante que alguns professores de museologia chegam a solicitar aos seus alunos que neguem a expressão “exposição permanente”, por considerar extremamente nociva para o campo museológico. Isso nem sempre é fácil, seja por exigir dos agentes do museu maior dedicação ou criatividade, seja por necessitar de recursos financeiros nem sempre disponíveis e mesmo em alguns casos reestruturação de instituição. Parte dessas questões fazem parte daquele depoimento: “[...] que demandam muito trabalho e investimento mas que vamos tentar viabilizar. [...] No térreo teremos um amplo café com mini shop (sic) e grande espaço para os eventos trimestrais extras.” (TREVISAN, 2010)

E mesmo pensando em aproveitar a infraestrutura do Prix Hotel ao lado, como outras instituições congêneres internacionais, o museu procura encontrar um equilíbrio nessas relações, pois segundo seu criador,

Hotel é hotel e museu é museu, e afastando aspectos temáticos que poderiam tornar apelativo e brega. [...] conversaremos [...] em cima de possibilidades de roteiros turísticos que já estão sendo trabalhadas e com parcerias e atividades em autódromos. (TREVISAN, 2010)

E tudo isso já com registro na Federação Internacional do Automóvel (FIA), mesmo não sendo ainda cadastrado no Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM) nem no Sistema Estadual de Museus (SEM) até o momento, pois por sua estrutura operacional anterior não via interesse nisso, algo que está previsto para breve, segundo o seu diretor, visto a ampliação pretendida das atividades de comunicação da instituição. Inclusive como o foco do empreendimento hoteleiro do Sr. Trevisan é o segmento corporativo, com eventos em crescente ritmo, há a pretensão de envolver o museu, o qual já prevê manter horário de atendimento diferenciado para esse público, inclusive tendo construído uma via de passagem direta do centro de

convenções do Prix hotel para dentro do museu. Assim, após as jornadas empresariais, os hóspedes terão atendimento adequado da equipe educativa/mediadora, a qual será treinada de modo a manter o nível que vinha sendo praticado no museu antigo, com informações detalhadas sobre cada acervo, incluindo de dados técnicos até atuação agonística. Mais do a obrigação e responsabilidade inerente a todos os museus, a exatidão de tais dados, particularmente porque a origem do museu é a coleção de alguém do próprio meio automotivo, uma informação errônea sobre determinado acervo ou piloto poderia ser considerada até mesmo uma ofensa por parte do frequentadores da instituição.

4.2 O Acervo

O acervo se reparte em duas vertentes: Uma com quase 100 mil fotografias e filmes, além de cartas, reportagens, entrevistas e documentos bidimensionais diversos sobre automóveis e automobilismo no Brasil, sendo considerada a maior do país. A outra vertente é composta de objetos tridimensionais com grande profusão de troféus, medalhas e demais memorabilia, bem como 115 veículos, sendo alguns cedidos em comodato por seus proprietários e todos os demais de propriedade da mantenedora Associação Cultural Museu do Automobilismo Brasileiro. Essa parte do acervo o museu organizou de modo fracionado atualmente em dezenove categorias, como segue:

- 1) Carreteras;
- 2) Fórmulas 1960/1970;
- 3) Fórmulas 1980/1990
- 4) Protótipos Brasileiros anos 60/70;
- 5) Protótipos Brasileiros anos 90/2000;
- 6) Protótipos Argentinos;
- 7) Protótipos Gaúchos;
- 8) Núcleo DKW;
- 9) Turismo anos 60/70;
- 10) Turismo anos 90/2000;

- 11) Stock-car Brasileiro 1979/2000;
- 12) Macchina Rossa;
- 13) Kart (Micromonoposto) Vintage 60/70;
- 14) Kart (Micromonoposto) 80/90;
- 15) Pioneiros Anos 20/30;
- 16) Fantasy;
- 17) Carros de Rallye;
- 18) Maserati;
- 19) PickUp Racing.

Além dessas categorias, todas descritas de forma mais extensa no anexo A fornecido pelo Museu do Automobilismo Brasileiro, ao final deste trabalho, existe ainda o núcleo “Museu do Radialismo e do Jornalismo Esportivo de Passo Fundo – Acervo Meirelles Duarte. Este é formado por um conjunto de documentos bidimensionais como sejam fotos, recortes e cartas, objetos tridimensionais e grande quantidade de gravações e registros diversos das atividades jornalísticas ligadas ao esporte automobilístico²⁰.

O acervo do Museu do Automobilismo Brasileiro representa nove décadas da história de um esporte em nosso país, de emoções em forma de veículos peculiares, criados para obter o máximo desempenho no tipo de competição para a qual foram concebidos. Visto que a filosofia do museu é de automóveis sempre em condições de disputar corridas é mister que os mesmos sejam “exercitados”, exigidos no limite em treinos e apresentações, como fonte dos aperfeiçoamentos dos diversos componentes que compõem um bólido, de modo a acompanhar a evolução da tecnologia no que concerne a engenharia, fazendo com que o passar do tempo não diminua sua importância histórica.

Além desses veículos, o museu conta com troféus, capacetes, luvas, macacões, sapatilhas e demais componentes de uso pessoal, entre outros objetos, como dito antes, além de inúmeras flâmulas, faixas e grande quantidade de memorabilia

²⁰ Ver MARTINS, Leandro, 2006.

pertinente ao esporte motor. Destes elementos, se apresentam alguns exemplos a seguir:



Figura 87: Troféu Bardahl da primeira Mil Milhas Brasileiras (1956). Fonte: Museu do Automobilismo Brasileiro



Figura 88: O mais antigo troféu de corrida no RS, de Henrique Mutti (em 21/03/1931). Fonte: Museu do Automobilismo Brasileiro



Figura 89: Troféu do 500 quilômetros de Porto Alegre, 1961. Orlando Menegaz. Fonte: Museu do Automobilismo Brasileiro

No começo de formação desse conjunto, não havia uma política clara de aquisição de acervos, sendo isso feito mais na base da oportunidade, da ocasional oferta de algum acervo ligado ao assunto, alguns até sem histórico conhecido em competições eram adquiridos, bastavam ser “de corrida”. Hoje, com mais experiência, já se verifica um maior critério na aceitação de um possível acervo. Só aqueles com reconhecida e documentada participação esportiva passam a fazer parte do museu, seja por compra (o mais usual), doação ou mesmo por comodato. Se os espaços de exposição e armazenamento são finitos, certamente as aquisições têm de ser efetivamente criteriosas.

4.3 A Mantenedora

A Associação Cultural Museu do Automobilismo Brasileiro, entidade jurídica legalmente constituída, sem fins lucrativos, desde o ano 2002 é a mantenedora do museu, sendo responsável pela parte econômica e financeira que dá suporte ao mesmo. Através da Associação, aportam verbas diversas, como as advindas de empresas apoiadoras, bem como servindo como elemento de ligação para que parcerias sejam formadas, particularmente as editoriais, entre outras. Estas últimas põem ser tanto resultado da aplicação de editais públicos como também diretamente de verbas de empresas interessadas em promoção midiática.

Para que a coleção não se fracione, no típico esfacelamento após o desaparecimento de seu diretor, foram incluídos no estatuto da associação mecanismos delimitadores disso e o próprio prédio novo do museu só serve para tal função, como está manifestado no apêndice A desta monografia. Não tendo bens imóveis nem fonte de renda (ainda), a entidade se vale das transferências monetárias e mobiliares que o Sr. Trevisan lhe faz, de modo a cumprir com suas funções de apoio e viabilização das atividades.

4.4 O Novo Prédio e Sua Arquitetura

Para abrigar a coleção, visto que o prédio original ficou completamente defasado para tal função, seja em área disponível, com o porte assumido pelo acervo, seja em estrutura museal, implicando numa limitada expografia, foi encomendado para o arquiteto Isaac Chedid, e está em fase de conclusão, um projeto arquitetônico de linhas arrojadas, com paredes externas multiprismáticas e piso parcialmente inclinado (específico para esse tipo de acervo), com espaço pleno para expor de maneira que as visitas ao local se tornem estimulantes e enriquecedoras. E, como bem assinala a equipe do museu, por essas características peculiares a construção só serve mesmo para museu, como explicitado na solicitação para o escritório de arquitetura. Além do mais, por estar localizado imediatamente ao lado do Prix Hotel, de propriedade do fundador do museu, será possível uma interação entre turismo, museologia e automóveis, pois os 4 mil metros quadrados de área construída permitem que se abram as mais diversas propostas nesse campo, com a facilidade de se visitar a instituição praticamente no conforto do hotel, pois pela distância da capital do estado, que é cerca de 300 km, não é possível uma adequada fruição do local em meio a uma visita de um único dia, incluindo a viagem.



Figura 90: O multiprismático projeto do novo museu. Foto do autor em 31/10/2014.



Figura 91: Apenas nos limites do terreno encontram-se superfícies perpendiculares. Foto do autor em 31/10/2014.



Figura 92: A integração do museu com o Prix Hotel. Fonte: Museu do Automobilismo Brasileiro.

Um dos aspectos a ser destacado, é a segurança física dos acervos. Na parte antiincêndio isto era realizado de modo convencional no antigo museu, com extintores espalhados pelos salões e galerias, dado o formato do prédio. Com a construção do novo espaço, novas medidas estão sendo tomadas, principalmente com vistas às exigências legais atuais de segurança, impondo a existência de um plano de prevenção e combate a incêndios (PPCI). Para cumprir esse item está previsto, aproveitando a própria arquitetura em caixa fechada, um sistema de sufocamento de chamas por gás, do modo a inibir a manutenção de qualquer inflamação eventual detectada pelos sensores.

4.5 Documentação, Restauração e Conservação

Todo bem material sofre inexorável degradação, cujo grau e velocidade dependem de diversos fatores, sejam estes climáticos, sociais, entre outros, como já expresso na Carta de Atenas do ICOMOS²¹ (International Council on Monuments and Sites-Conselho Internacional de Monumentos e Sítios). Para retardar isso, se procura aplicar técnicas e meios de preservação. E o primeiro elemento de preservar algo é a documentação sobre o mesmo, pois esta é a forma em que toda a informação se torna disponível (Mensch, 1992, p.18, apud STROOBANT, 2011, p. 35) e nisso o museu passofundense está muito bem preparado. Com documentos sobre todos os carros sob sua responsabilidade, além de garantir a legalidade, segurança e lisura das ações do museu, tais documentos permitem que todo o trabalho que se executa num acervo fique ali registrado, bem como permitir que se encontrem os rumos para uma restauração que se faz difícil ou obscura, muitas vezes com a reconstrução de uma parte de um veículo a partir de uma foto ou de dados constante em correspondências, reportagens ou catálogos. Como reproduzir corretamente os grafismos pertinentes a uma determinada época de utilização deste ou aquele carro? Sem ter à disposição documentos de qualquer espécie que levem as pesquisas a bom termo, todo o trabalho de restauração se torna impreciso, especulativo; o campo de atividade do restaurador passa da certeza para o provável, do seguro para a suposição.

Para dificultar a já complexa atividade de restauro dos acervos automotivos, sempre foi algo comum mudar a pintura e os grafismos ao longo das temporadas e mesmo de uma prova para outra, conforme os apoiadores ou patrocinadores eram conquistados ou perdidos. Assim, se torna um componente extra, escolher qual a pintura ou momento a ser mantido, preservado. Aqui, os critérios são os mais vastos, como importância de determinado piloto ou prova, preferência da direção do museu, da curadoria eventual, existência de documentação restrita apenas àquele período ou evento.

²¹ Ver em <http://www.international.icomos.org/fr/>



Figura 93: Arquivos de aço contendo dossiês com tudo que foi publicado sobre todos os acervos do museu. Nisso se inclui cartas, notas, anotações sobre as regulagens e tudo o que for encontrado relativo a cada acervo. Isso tudo está sendo digitalizado, ficando estas pastas guardadas para eventual consulta. (Foto do autor)

Assim, para bem conseguir realizar todo e qualquer ato de restauro e conservação, seja profilático ou terapêutico, o Museu do Automobilismo Brasileiro procura montar um verdadeiro dossiê de cada veículo, uma pasta individualizada com cada informação obtida, como sejam fotografias, reportagens, descrições variadas sobre os mesmos, tais como os diversos usuários, proprietários e mecânicos que nele atuaram, informações técnicas pertinentes aos métodos construtivos, de preparação, ajuste e regulagens, de modo a permitir colocar em qualquer momento os carros na condição de desempenhar nas pistas tal qual na ocasião em que se encerraram as atividades agonísticas regulares dos bólidos. Durante a confecção desse dossiê, muitas vezes as informações são esparsas, incompletas e contraditórias, obrigando a extensas pesquisas, até mesmo na simples identificação de qual exemplar se está lidando, pois nem sempre existe número de chassis ou, caso exista, não houve um registro efetivo ligando cada carro a cada proprietário/piloto, de modo a posicionar claramente o mesmo dentro da coleção. Esses dossiês, originalmente em papel, agora estão sendo digitalizados e muitas dessas informações transferidas para a ficha individual dos veículos, também estas passando a ser digitalizadas, como pode ser visto nas figuras 97 a 99. São os dados destas fichas que eventualmente serão apresentados junto com os acervos quando expostos. Na figura 8 do apêndice B pode ser visto o sistema de codificação adotado pelo museu para os seus acervos.

Um claro exemplo disso é a Maserati 4CM, raro veículo de grande prêmio dos anos 30 adquirido pelo museu. Não havendo anotação especificando qual carro se tratava, a equipe do museu partiu para a montagem de uma tabela, uma verdadeira “árvore genealógica” e traçou cada entrada da marca no país, com os dados indicando modelo, para quem, quando e o destino de cada exemplar, numa pesquisa que se estendeu por um longo período até a identificação clara daquele que buscava. Assim hoje, ao mostrar antigas imagens da categoria máxima das corridas internacionais, os membros do museu podem apontar seu carro entre os participantes, indicando mesmo quem pilotava em cada prova. Como se vê, após o magistral trabalho de restauro executado pelo artífice Toni Bianco, esse acervo se encontra pronto para exposição, como pode ser verificado no apêndice no final deste trabalho. Para que isso se cumprisse a contento, a documentação constante no mencionado dossiê foi fundamental, como se observa nas fotos 93 e 94.

Figura 94: Maserati: Cada acervo com sua “árvore genealógica” (foto do autor)

Isso também se verifica no caso dos carros de fórmula Ford da marca Bino. Esses veículos são extremamente importantes para a história do automobilismo nacional por que representam o marco inicial do profissionalismo no automobilismo brasileiro, após várias tentativas malogradas de se criar uma categoria formadora de

pilotos e preparadores. Isso só se viabilizou com esses bólidos que, ao serem construídos num lote inicial de 25 exemplares iguais, as provas se revelaram um sucesso, muitos pilotos puderam viver exclusivamente de automobilismo, o mesmo sucedendo com mecânicos preparadores. A partir disso, se formou no Brasil toda uma indústria de automobilismo de competição espalhada em diversos pontos do país, com muitos autódromos, equipes profissionais de suporte aos mesmos, como cronometragem, administração etc. Para que tudo isso se cumprisse, o aspecto fundamental foi a comercialização conjunta (financiada pelo Banco do Estado do RS – BERGS na época) do lote em 1971. Misturados os componentes ao longo dos anos, perderam-se os registros de quem comprou qual carro, dificultando a identificação objetiva dos vários exemplares hoje pertencentes ao acervo do museu. Como diferenciar o 22º chassi, que ostentava o numeral 9 e era pilotado por Alex Dias Ribeiro, de tantas vitórias e título, daquele plurivencedor, pertencente a Clóvis de Moraes, o qual estampava o numeral 22 na carroceria desse veículo (que venceu metade das provas nas quais participou), mesmo sendo o quarto chassi da série? Novamente foi necessário realizar uma pesquisa, com inúmeros contatos com diversos pilotos e preparadores do período, buscando pistas que indicassem a origem dos acervos, num quebra cabeças finalmente resolvido, permitindo que hoje o museu possa estabelecer a aparência dos carros com segurança. Resultado da preocupação com a documentação e muita pesquisa. Museologia é isso, não apenas exposição e conservação física de objetos, mas também muita pesquisa e documentação.

CARRO	PILOTOS	ANO	SITUAÇÃO
1. CARRETERAS			
101. Chevrolet Corvette nº2	(Gimenez/ Landi/ <u>Christóforo Andreatta Fornari</u>)		
102. Chevrolet Corvette nº9	(Orlando Menegaz/Italo Bertão/Wink)	1939	OK
103. Ford Thunderbird nº2	Brigitte (Catharino Andreatta/Breno Fornari/	1938	OK
104. Ford nº4	(Vitório Andreatta/ Catharino/Breno Fornari/A. Tergolina	1939	Em restaur.
105. Ford nº6	(Julio Andreatta/Alcídio Schroeder/Haroldo Vaz Lobo)	1939	OK
106. Ford Edelbook nº 8	(Aido Finardi)	1940	OK
107. Ford Edelbook nº 14	(Francisco Said/Raul Lepper)	1940	OK
108. Ford nº18	(José Rimoli/Aldo Costa/Nicanor Olle/José Otero/Osvaldo Oliveira)	1940	OK
109. Ford nº20	(Claudio Duarte/Gastão)	1940	OK
110. Ford nº46	(Manoel Lisboa)	1940	OK
111. Chevrolet nº34	(Caetano Damiani/Bonini/Bica/ Ivo Rizzardi) tributo	1940	OK
112. Ford apoio Escuderia Galgos Brancos- Trabuzana	(Homero Zani)	1938	OK
		1934	OK
2. FÓRMULA			
220. Fórmula Fitti Vê	(tributo Emerson Fittipaldi)	1942	A reconst.
221. Fórmula Ford Merlyn			A restaur.
222. Fórmula Ford Pozzi 01			
223. Fórmula			

Figura 95: Exemplo da codificação adotada para controle das diversas categorias dos carros do museu. Foto do autor.



Figura 96: Exemplo dos vários conjuntos de arquivos de fotos digitalizadas. Aqui se vê as pastas organizadas por piloto. Há arquivos e pastas similares para veículos e eventos (corridas). Os originais, após a digitalização, continuam arquivados para eventual consulta aos mesmos. Foto do autor.

CARRO: CARRETERA CHEVROLET CORVETTE n°2 Código 101

1. PILOTOS: JOSÉ GIMENEZ LOPES, CHICO LANDI, CAMILLO JOÃO CHRISTÓFARO, CELSO LARA BARBERIS, CATHARINO ANDREATTA, VITÓRIO ANDREATTA, BRENO FORNARI, JOSÉ CURY Neto, RUY SOUZA

2. TROFÉUS: 1º Lugar: Prova Jubileu de Prata Diogo Ellwanger - Cavalhada 13/12/63 (CA)
 1º Lugar: 11ª Prova Antoninho Burlamaque 23/02/64 (CA)
 1º Lugar: 5º 500 Km de Porto Alegre 19/07/64 (CA)
 1º Lugar: 12ª Prova Antoninho Burlamaque 23/01/66 (VA)
 1º Lugar: Autódromo de Curitiba 00/00/65 (JC)
 2º Lugar: III Mil Milhas Brasileiras - Interlagos 23/11/58 (JG e CL)
 2º Lugar: IV Mil Milhas Brasileiras - Interlagos 22/11/59 (JG e CC)
 2º Lugar: Km de Arrancada (1ª Prova no RS) 14/10/62 (VA)
 2º Lugar: 2º Circ da Ind. Automobilística - Cavalhada 22/12/62 (CA)
 2º Lugar: 4º 500 Km de Porto Alegre - Pedra Redonda 27/10/63 (CA)
 2º Lugar: 1600 Km de Interlagos - Interlagos 24/11/63 (CA e BF)
 3º Lugar: 2º Festival de Recordes - Pelotas/P. Alegre 23/08/64 (CA)
 3º Lugar: Prova Gov. Paulo Pimentel/Curitiba Inaug. Autódromo 18/05/68 (CA)
 4º Lugar: V Mil Milhas Brasileiras - Interlagos 27/11/60 (CC e CLB)
 Nota: Pole position nas Mil Milhas Brasileiras de 1957 e 1961.

3. HISTÓRIA: Esta espetacular carretera começou com José Gimenez Lopes adquirindo Chevrolet Coupe 1939 da Sra. Neida C. Piovaccari em 03/11/55, tendo-a preparada com recém chegados motores Corvette para as Mil Milhas de 1957. Preparou na sua empresa Tubularte em SP, onde inclusive Toni Bianco fez a frente do carro. Adotando o n°82 (8 Gimenez e 2 de Landi) e correndo com Chico Landi, venceram a prova mas foram desclassificados por Gimenez não atender sinalização desde a segunda volta por problema sinaleira traseira. Foram inúmeras tentativas da organização e da própria equipe resultado A desclassificação foi inevitável e a situação gerou grande tumulto e só dois dias depois tornando vencedor Bertuol e Menegaz. Em 29/09/60 vendeu para Camillo

dias depois tornando vencedor Bertuol e Menegaz. Em 29/09/60 vendeu para Camillo Christófaro (sem motor) que já havia corrido as Mil Milhas anterior com o carro. Este realizou uma grande evolução no carro que adotara o n°4, rebaixando e aliviando bastante a carroceria e curiosamente com termo de compromisso de que se o carro não fosse aceito pela organização ele devolveria a Gimenez. Camillo instalou o motor Corvette 283 que continua até hoje. Chegou em quarto com Celso Lara Barberis e no ano seguinte correria novamente juntos mas abandonando na volta 127. Em 27/07/62 Camillo vendeu para Catharino Andreatta continuando um ciclo majestoso nas pistas, e aí conseguindo grandes vitórias, inclusive pelo filho Vítório Andreatta. Vendida posteriormente para José Cury Neto de Curitiba, que obteve vitórias com a mesma, mas acabou retornando para a família de Catharino Andreatta por desacertos no pagamento. Em 10/03/69 foi vendida para Ruy Souza Fº de Porto Alegre, em cujas mãos foi super campeã gaúcha de arrancada em 1970 e anos seguintes. Basta dizer que em 18 provas de arrancada venceu todas invicta. Em 27/11/98 Luiz Fernando Andreatta adquiriu para seu acervo deixando em nome do filho Julio Andreatta Neto. Do jeito que havia parado de

correr nos anos 70 permanecendo intacta em um galpão fechado todos aqueles anos. Em 25/05/02, após longas negociações que contou com o apoio da empresa MAHLE Metal Leve, foi adquirida por Paulo Afonso Trevisan para ser restaurada e fazer parte do acervo do Museu do Automobilismo Brasileiro em Passo Fundo. Apresentada totalmente restaurada no lançamento do livro Automobilismo Gaucho - Levantando Poeira.

4. MECÂNICA: Motor Small Block 283 Corvette com tuchos roletados e balanceiros especiais Iskenderian, carburação tripla Holley. Câmbio BorgWarner 4m com ré separada e diferencial longo blocante, ambos Corvette. Freio a disco na dianteira da pioneira Retsan, 4 amortecedores na dianteira e traseira, estabilizadores auxiliares. Velocidade máxima 230 km/h.

5. DESTAQUES: Esta Carretera na ótica do Museu do Automobilismo Brasileiro é a mais importante do Brasil por ter feito a interligação do automobilismo de excelência do SP/RS/PR nos áureos anos 50 e início dos anos 60. Correu 6 Mil Milhas Brasileiras consecutivas em Interlagos, de 1957 a 1961 e na retomada em 1965. Teve até fama de azarada por perder corridas importantes até na linha de chegada. Os resultados a caracterizam como vencedora. Ganhou etapas na prova Rodovia do Café e perdeu no final a prova 24Horas de Interlagos, e as Mil Milhas de 1965 quando estava na liderança. Não poderia ter encerrado sua carreira em lugar melhor do que na equipe Galgos Brancos, e acompanhou o féretro em 22/10/70 de Catharino Andreatta na sua homenagem derradeira.

Figuras 97 a 99: Exemplo de ficha individual de um dos acervos. Observar que a linguagem típica dos meios automobilísticos, expressando o veículo como uma pessoa (“Teve fama de azarada por perder corridas” e “os resultados a caracterizam como vencedora”), com seus feitos apresentados como por vontade própria (“Não poderia ter encerrado sua carreira” e “acompanhou o féretro [...] na sua derradeira homenagem”), com manifestações de respeito pelo acervo e deste por seu usuários ajuda a manter a conexão do acervo com o segmento social. Excetuando as informações sobre a mecânica, **não** é uma linguagem técnica e sim subjetiva, peculiar ao meio, emotiva, cheia de adjetivações e indicações de respeito. Fotos do autor.

	Data d
Backup Arquivos	04/01/
Backup Outlook Express	04/01/
CARROS E CORRIDAS	06/10/
drivers	04/01/
Edif Crystal Tower	04/09/
Edif Saint Maxime	04/01/
Kart Clube de Passo Fundo	24/03/
MUSEU - Livros e Book Museu	26/10/
PRIX HOTEL	15/09/
Veteran	04/01/
CONTRATO DE PERMUTA DE IMOVEIS	24/07/
CONTRATO LOCAÇÃO Prix Hotel	24/06/
hpqimgrc.resources.dll	06/02/
MUSEU Código Controle por veículo	29/06/

Figura 100: Cada aspecto do automobilismo nacional está em uma pasta diversa. O conteúdo da pasta em destaque azul se encontra na figura 101. Foto do autor.

Nome	Data
12 Horas de Porto Alegre - Tarumã	15/0
24 HORAS DE INTERLAGOS	27/0
500 KM DE INTERLAGOS	27/0
1000 km de Brasília	11/0
Automobilismo Catarinense anos 50-80 -...	20/0
Corridas Autódromo Tarumã 1970-2010	19/08
CORRIDAS RS 1926-1970	10/08
Mil Milhas Brasileiras - Carreteras Museu	20/07
MIL MILHAS BRASILEIRAS	22/09
PLANILHA OUTUBRO Guaporé 1976 - 2014	15/10
PLANILHA TARUMA REVISAO 19.10.2014	19/10
REVISÃO Corridas Guaporé 1976-2014 Lava	19/10

Figura 101: Extensa documentação sobre cada acervo e cada aspecto do automobilismo nacional. Aqui as competições. Aos poucos, todos os acervos documentais estão sendo digitalizados, com as planilhas eletrônicas facilitando o cruzamento de dados. As fichas e Fotos do autor.

A conservação museológica não se restringe apenas a dar ou manter a aparência de novo a um acervo; pelo contrário, na visão contemporânea pode significar preservar o bem numa condição diferente da original, mas coerente com a reconfiguração ou contextualização pretendida pela instituição, desde que isso fique claro na proposta expressa pela mesma. Sendo assim, preservar um patrimônio não se limita a salvaguardar algo para apresentar agora ou no futuro, mas aplicar técnicas específicas que garantam a existência adequada do acervo pelo máximo prazo possível, conforme a Carta de Veneza de 1964 (ICOMOS, 2013. p. 2). Isso se faz marcante no já citado caso dos carros de fórmula Ford, construídos em quantidade apreciável na série original e, dos vários exemplares adquiridos pelo museu, completos e incompletos, pode a instituição reproduzir no grafismo do piloto da época que lhe aprouve. Isso vem de encontro a uma nova postura da sociedade com relação ao que deve ser preservado e de qual modo, já antevista em 1980 em Burra na Índia, mas que ficou explicitada na Conferência na cidade japonesa de Nara, no ano de 1994 que, em sua Declaração claramente diz que as peculiaridades de cada cultura devem ser preponderantes na decisão de como preservar um patrimônio, sem que isso retire a autenticidade do acervo (ICOMOS, 1994. p.2-3). Nessa conferência ficou estabelecida a importância de preservar o “saber fazer”, além da materialidade desse conhecimento.

Plenamente consciente disso, tem-se o Museu do Automobilismo Brasileiro em que, não existindo mais algumas das peças marcantes da história automotiva nacional, buscou seu criador, o exímio artífice da construção mecânica, o carroziere ítalo-brasileiro Toni Bianco e encomendou novos exemplares, tanto do Carcará, primeiro recordista sul americano de velocidade pura, como do fórmula Júnior Landi-Bianco, ambos da década de sessenta. Dois carros originais e não réplicas, com identificações seqüenciais aos primeiros. O Carcará II é o chassis nº 2 e o Fórmula Jr. é o sexto da série, apesar de quase cinqüenta anos separar estes exemplares daqueles do começo dos anos sessenta.

O Carcará original, único carro do tipo *Streamline* construído no Brasil, foi concebido em 1965/66 por Rino Malzoni, fazendeiro da cidade de Matão, interior de São Paulo, com a colaboração do então incipiente Anísio Campos, hoje um dos

maiores *designers* do país, mais Toni Bianco, mecânico imigrante italiano e experiente na construção veicular, e do Departamento de Competições da VEMAG, fabricante do carro DKW, de onde foi obtida toda a parte mecânica. Para a tentativa de recorde de 1966, com o apoio da revista Quatro Rodas, foi isolado um trecho da estrada Rio-Santos, hoje avenida das Américas no Rio de Janeiro. Após tentativas prévias, o recorde de 212 km/h foi obtido. Como todo o *carroziere* da antiga escola italiana de conformar as chapas de revestimento, batendo no alumínio suavemente (“o alumínio não aceita desaforos”, segundo Toni Bianco), levando a um escoamento orientado do metal, de modo a assentar sobre os gabaritos de finos tubos, formando o esguio revestimento do bólido que tinha motor de apenas 1.000 centímetros cúbicos, permitindo alcançar a citada velocidade máxima. Essa técnica de martelamento sobre tubos finos, ainda utilizada por Bianco, há muito já foi abandonada no restante do mundo, em prol de métodos mais mecanizados (uso de roda inglesa, calandras motorizadas etc.), deixando esse artífice na mesma condição dos mestres japoneses de artes e técnicas em risco de desaparecimento, os quais periodicamente praticam para que não esqueçam de seu *metiere*.

Nisso podemos citar o templo de Ise no Japão, o qual é demolido e reconstruído a cada vinte anos, de modo a manter vivo tais conhecimentos. Nitidamente condizente com a Declaração de Nara, onde se expressa a importância do conhecimento da técnica sem prejuízo do conceito de autenticidade; o *savoir faire* convivendo com a antigüidade. Tal como se vê no trabalho executado nos restauros e recuperações do museu do Automobilismo de Passo Fundo ou por ele encomendados, onde não se esconde o que é novo ou reconstruído. E mesmo assim está colocado como original, dentro da originalidade citada por BRITO (2011).

Da mesma forma se coloca o fórmula Jr. Landi-Bianco. Fruto do trabalho do mítico piloto brasileiro Chico Landi e de Toni Bianco, o fórmula Jr. visava introduzir a classe esportiva nacional nas corridas fórmula, nos moldes do que se fazia então na Europa. Foram produzidos cinco exemplares naquela ocasião, quando alguns receberam motor de gordini e outros DKW. O fórmula Júnior DKW original, de 1962, tinha motor colocado entre eixos traseiro, configuração ainda não vista no Brasil. Mesmo com todo o prestígio de Chico Landi, ex-piloto da Ferrari nos grandes prêmios europeus, não vingou a categoria como na Europa, onde serviu para escalada de

vários pilotos da época. Só restou, como sempre no país, a canibalização dos mesmos, com seus componentes servindo para montagem de novos projetos, não sobrando nada dessa experiência, o que levou o Museu do Automobilismo Brasileiro a encomendar a construção de mais um exemplar, posto que o hoje mestre *carroziere* ainda mantinha registros (inclusive dimensional) daqueles trabalhos, permitindo uma exatidão extrema, sem qualquer diferença para os primeiros carros construídos no começo dos anos sessenta. Carro novo, com numeração seqüencial aos anteriores, visto não ser réplica, mas veículo produzido pela mesma pessoa, com a mesma técnica de chapa batida sobre tubos, algo não mais praticado na Europa, como dito acima.

Aliás, a recriação desses dois carros ficou tão boa que a equipe do museu houve por bem deixar os mesmos sem pintura (o Carcará I era pintado de branco), para que se possa apreciar a qualidade do trabalho do octogenário artífice, nas suas marcas indeléveis na superfície dos corpos. Não há massa escondendo erros, cada peça foi concebida e executada para não precisar de subterfúgios técnicos. Tal como os citados originais da década de sessenta.



Figuras 102 e 103: O carro de Francisco Tejera: como encontrado (abaixo) e em imagem de época (acima). Comparar com a figura 104. Fonte: Museu do Automobilismo Brasileiro.





Figura 104: O carro de Tejera, devidamente restaurado pelo Museu do Automobilismo Brasileiro e já nas novas instalações do museu. Foto do autor.

A questão de restaurar ou não tem sido motivo de extensos debates, tanto no âmbito dos museus propriamente ditos, bem como nos meios de colecionadores. Como cita Keene (2006, p.22), um exemplo dessa discussão se viu em um processo judicial inglês no qual um comprador negou-se a honrar o compromisso de aquisição de um veículo clássico por considerar que o mesmo tinha sido tão extensamente restaurado que não era mais original. Segundo essa autora, nem todos consideram a conservação e preservação (nem os museus) algo positivo, vistos como depuradores e restritivos, por insistirem na preservação à custa da fruição e uso.

Esse aspecto marca profundamente a diferença da conservação veicular daquela dos demais objetos musealizados. Enquanto para estes vale a regra “sepulcralista” do quanto menos (ou nenhum) uso melhor, para acervos da área da mobilidade isso é extremamente nocivo; sem uso, as baterias sofrem sulfatação das placas internas, as peças de borracha se deformam, as metálicas aderem entre si. A equipe deste museu, todos com larga experiência, sabe qual o modo de melhor conservar seus acervos específicos e assim o faz.

Diferentemente do que ocorre na maioria dos acervos musealizados, onde não há uma preocupação, ou necessidade de funcionamento dos objetos para sua manutenção física, os museus de automóveis tem de adotar como procedimento de rotina o acionamento periódico dos motores de seus veículos como forma de conservação preventiva, evitando dessa forma, a degradação de seus acervos.

Um acervo da riqueza do que se encontra no Museu do Automobilismo Brasileiro, não poderia atingir tal condição se não contasse com uma eficaz estrutura de conservação para que as obras de arte automotiva ali se mantivessem em condições estéticas e de uso adequadas às funções precípuas de equipamentos construídos ou preparados para competições: correr.

Como informa o *site* do museu, “nunca fez parte dos planos do museu manter carros maquetes ou reproduções que não andem”. Ocorre que por uma característica peculiar às características socioeconômicas do automobilismo nacional, via de regra os carros, passados os seus momentos de glória, têm seus componentes retirados para serem utilizados por veículos mais modernos ou de categoria de novo interesse de seus proprietários. Essa “canibalização” rotineira causou a perda de grande parte do parque de competições automotivas nacional. Como informa a instituição passofundense em seu *site*, “a grande maioria dos carros do Museu chegou em estado de sucata, para muitos impossível de ser recuperada. A experiência adquirida ao longo dos anos aliada a uma equipe própria mudou esses conceitos.” E diz como isso se processa (e/ou se complementa) ali:

[...] trabalho de terceiros e parcerias de alto nível possibilitou refazer carros que vieram apenas com partes da carroceria ou com chassis sem suspensões e por aí afora. Carros que haviam sido transfigurados retomaram sua característica de época. [...] A cidade de Passo Fundo [...] possui uma imensa variedade de profissionais especializados para atenderem serviços diferenciados. Cada etapa vencida é uma satisfação redobrada das pessoas envolvidas. [...] Quando os carros vão para uma pista, exigem uma preparação prévia e muitos ajustes e concertos posteriores. Mas é isso que determina o aperfeiçoamento de um carro de corrida. Essa linha de resgate e recuperação está absolutamente sintonizada com as características exigidas a nível (sic) internacional.

Neste museu, a narrativa não se encerra na última bandeirada antes do veículo fazer parte do acervo da instituição. Pelo contrário, a mesma permanece numa musealização contínua com a repetição das atividades agonísticas em que o carro venha a participar, sejam demonstrações, *blog days* e mesmo competições, pois esses veículos são mantidos pela equipe do museu em plenas condições de disputar provas dos campeonatos para os quais foram construídos e, ao contrário do que

ocorre em entidades congêneres sul americanas ou coleções particulares, nos eventos supracitados, essas máquinas são exigidas a pleno, como se seus antigos titulares ali estivessem competindo seriamente e não uma simples exibição em baixa velocidade, apenas para apresentar ao público a estética resguardada, ao invés daquilo que é mais caro ao entusiasta automobilista: as características de desempenho, a “raça” embutida naquela máquina formadora do conjunto de interação com o homem, razão de existir das corridas. Não, o museu está ali para preservar não só a “casca”, mas também a essência, a “alma”, *anima cuore* de carros que despertaram amor, inveja e ódio em pilotos, mecânicos e torcedores de diversos pontos do país (assim como as memórias dessas pessoas e os registros desses momentos ao longo das últimas nove décadas), bem como se coloca na Carta de Burra de 1980 (corrigida em 1999), que diz “o uso compatível designará uma utilização que não implique mudança na significação cultural [...]” (ICOMOS, 1999. p. 2).

E pode um acervo voltar à sua utilização original? Pode receber o tratamento extremo de quando era utilizado em competições, com os inerentes riscos à sua integridade? Para um museu convencional, a única resposta a tais indagações seria negativa, visto a preocupação com os possíveis danos decorrentes dessas atividades. Um objeto ao entrar para um museu, geralmente perde seu significado original e ganha nova importância; eventualmente passa de objeto utilitário para ícone, de bem patrimonial pessoal para patrimônio público. Ocorre que os museus de veículos de competição sempre tiveram essa postura de manter os carros competindo, como meio de manter os mesmos o mais próximo possível das características que distingüiram ao longo de sua carreira esportiva. E isso vem de muitas décadas nos meios internacionais. Muitas das mais de duas mil vitórias dos carros Bugatti foram obtidas muitos anos após o encerramento de sua fabricação, graças a presença constante em eventos para automóveis antigos. Afinal, como é bastante conhecido nos meios esportivos, tanto para os pilotos como seus carros, todo o período anterior ou posterior a uma corrida, é apenas espera para a próxima, segundo foi enunciado por um antigo piloto em um filme sobre corridas²².

²² O piloto e ator Steve McQueen, no filme 24 Horas de Le Mans, 1971.

Podemos nos valer do que ocorre no extremo oriente: pode a coleção de bonecos articulados do Museu Nacional de Tóquio não executar os diversos movimentos para os quais foram criados? Impensável para o povo japonês visitar o local e encontrar algum dos títeres declarados patrimônio nacional se encontrar fora de operação. Ao contrário da visão ocidental, manter tais autômatos em pleno uso é motivo de orgulho para aquele povo. Do mesmo modo, o mais valioso conjunto no mundo de peças cerâmicas para a prática do *Chanoyu*, a cerimônia japonesa do chá, também está preservado no mesmo local e do mesmo modo, periodicamente é utilizado, não se admitindo substituição, pois ele foi criado para essa função e na visão daquele povo assim deve permanecer.

Os museus ocidentais não automotivos, com a citada visão sepulcralista e seus cemitérios de objetos estabelecem a estaticidade das obras, mesmo as criadas para a dinamicidade otimizada. Felizmente, os gestores dos museus automotivos têm a compreensão de que os acervos sob sua guarda em alguns aspectos fogem dos padrões teórico-acadêmicos. Sem saber, criaram conceitos particulares a tais objetos, pelo conhecimento das características operacionais dos mesmos. Na preservação das funções originais dos acervos se assemelham aos museus do Oriente.

Quando qualquer dos veículos é levado para um autódromo para se apresentar, não está ali apenas um objeto de museu, colocado no seu ambiente de origem apenas para umas belas fotos em local equivalente aos que competiu e simulando os momentos que o tornaram famoso. Não, ali a simulação da dinâmica veicular não encontra consonância. Muito diferente disso, se for um jornalista que experimentar o bólido, poderá posteriormente descrever exatamente como este se comportava quando era utilizado em competições, pois foi colocado dentro das especificações originais ou o mais próximo disso e solicitado que esse piloto ocasional force ao máximo, pois carros de corridas só mostram suas qualidades e defeitos quando levados próximos aos seus limites. Não raro, acontecem escapadas de pista, rodadas e mesmo toques entre os participantes do evento. Visto que a filosofia do museu é de automóveis sempre em condições de disputar corridas, é mister que os mesmos sejam “exercitados”, exigidos no limite em treinos e apresentações, como fonte dos aperfeiçoamentos dos diversos componentes que compõem um bólido, de modo a acompanhar a evolução da tecnologia no que concerne a engenharia, fazendo com

que o passar do tempo não diminua as qualidades desse artefato esportivo. Mas esses equipamentos foram criados para isso, para sofrer e resistir a tais agressões, sendo facilmente (e às vezes custosamente) recuperáveis, podendo mais adiante repetir tudo de novo.



Figuras 105 e 106: Alfa-Romeo danificado em prova de Fórmula Classic Gaúcha e o Meta 20 sendo exigido ao máximo. Fonte: Museu do Automobilismo Brasileiro.

Quanto ao trabalho de restauro no museu, pode ser comparado com os praticados por instituições congêneres de outras partes do mundo, para tanto basta uma rápida busca na internet, como se vê em alguns exemplos:

a) No exterior (EUA):



Figura 107: Shadow DN 5 de fórmula 1, após uma saída de pista em uma prova de carros históricos de grande prêmio



Figura 108: As chapas do chassis que não puderam ser recuperadas ou calandradas, foram substituídas.



Figura 109: Shadow DN 5 pronto para a próxima corrida. Fonte das imagens 107 a 109: <http://www.bahnerengineering.com/>. Acesso em 03/11/2014.

b) No Museu do Automobilismo Brasileiro:



Figura 110: Após a troca dos tubos oxidados, pintura protetora multicamadas no chassis. Foto do autor.



Figura 111: Pré-ajuste da carenagem de fibra junto com os demais componentes, antes da pintura final. Foto do autor.

Como visto nesses exemplos, a atividade de restauração de acervos implica no conhecimento de diversas técnicas, de diversos campos, mas tendo como ponto de partida a documentação pertinente ao veículo sob atenção, as técnicas e materiais envolvidos.

4.6 Eventos

Durante toda a sua trajetória, o museu tem realizado diversos eventos, como exposições, coquetéis, e lançamento de livros, abertura de exposições e carreatas e participado de grande número de competições em que os regulamentos permitam a presença de alguns dos seus acervos, o que promove a instituição e deleita os participantes, não raro os próprios atores dos atos e artefatos preservados no museu. Caso ocorram dentro do museu, os visitantes podem apreciar os acervos e conhecer mais a fundo as histórias individuais dos mesmos ou, como às vezes acontece, reencontrar seus antigos veículos e rememorar os momentos de emoção, contar casos ocorridos, trocando com seus pares as impressões que sentiam por ocasião das disputas automobilísticas, seja como piloto ou membro de equipe, seja como simples espectador das competições. Talvez se possa comparar aqui o enlevo do reencontro de antigos enamorados após transcorrido muito tempo da separação. De amantes intensos e assíduos, será que agora resta apenas a curiosidade das condições atuais daqueles acervos alcandorados? Que restou do afeto e das memórias envolvendo piloto e seu antigo acervo? Qual a emoção de estar junto ao

veículo que em algum momento se presenciou vitorioso nas mãos de um ídolo? Isso tudo se verifica nessas ocasiões, inclusive intensificado pela presença simultânea dos envolvidos na época (usuário ou não) com os fatos e acervos, para que a troca de informações e memórias enriqueça e reforce os laços afetivos dessas pessoas.

Do mesmo modo, como dito antes, há eventos dinâmicos em autódromos onde são levados vários veículos, misturando diversos tipos e entregues para que grupos de apreciadores, pilotos e ex-pilotos, jornalistas e outras pessoas ligadas ao meio possam verificar o comportamento daquela máquina, de maneira a compreender o que levou a merecer o *status* de acervo.

Além desses, tem ainda a participação em dezenas de provas, reportagens e eventos afins, tudo como forma de promover e divulgar o museu, como explicita o diretor do museu em sua entrevista no apêndice A e no anexo B, temos o conjunto de eventos e suas imagens, extraído da agenda do *site* do museu. Pelo conjunto de eventos ali apresentados, é possível verificar que os acervos são mantidos em condições de uso, como se faz em outras instituições congêneres internacionais. Os danos, se ocorrerem, simplesmente passam a fazer parte do histórico do veículo. Sem maiores traumas para seus curadores, pois essas coisas são normais nesse meio esportivo.

Essa atividade de organizar ou participar de eventos tem uma importância enorme para a manutenção da ligação do museu com a comunidade automobilística. Além de ser algo pertinente aos acervos, permite que se estreitem os laços de convívio e integração, intensificando a identificação do museu e seu público, posto que todos esses eventos, como bem pode ser observado acima, são com pilotos (não existem ex-pilotos, apenas não estão competindo), preparadores, projetistas, construtores, dirigentes, jornalistas e pessoas ligadas de alguma forma a esse esporte. O grande volume de eventos e a proximidade entre museu e comunidade alvo é fator primordial para a identificação do museu do elo

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A vitrine de emoções e memórias, expressa no Museu do Automobilismo Brasileiro vai muito além do simples registro e preservação de objetos. Quando uma parte de uma sociedade se dispõe a entregar para uma instituição suas memórias, lembranças, de si, dos seus entes amados admirados, todos os elementos e símbolos que registram seu envolvimento naquilo que lhe foi importante em algum momento da vida, está confiando que ali serão adequadamente preservados para as próximas gerações. Nisso o Museu do Automobilismo se posiciona com a constante preocupação de responder positivamente ao anseio da fração social nele representada.

O conjunto documental e simbólico depositado no Museu do Automobilismo Brasileiro permite que o Brasil, passe a ser reconhecido pelo respeito ao passado e compreensão dos sentimentos veiculados por esses equipamentos, passando a preservar ao invés de simplesmente descartar ou “canibalizar” o que não está mais em uso no momento. Prática essa usual e compreensível pelos condicionantes econômicos inerentes a esse esporte e ao nosso país.

O que facilmente se destaca na comparação com as outras instituições é que os grandes museus apresentados (Mulhouse, Louwman, Le May consideram um veicular algo a ser exposto apenas pela estética ou importância histórica mas sem a devida ênfase contextualizadora, algo capaz de mudar totalmente o modo como se aprecia um acervo. Já os museus das grandes montadoras são voltados para tecer loas à própria empresa e mesmo quando contém obras de outras empresas, são colocadas em segundo plano; quanto aos museus de carros de corrida é nítida a falta de preocupação com a expografia e as informações em geral são escassas, como se os visitantes sejam só os aficionados e conhecedores do assunto, aparentemente dispostos a se sujeitar a permanecer algum tempo em um galpão/depósito, excetuando-se o caso do Fangio, este reconhecido mundialmente por sua museografia destacada, com cada acervo recebendo a atenção particular em categorias bem definidas. Pensado como um ambiente para aficionados e também para leigos na temática esportiva, este procura que cada visitante saia do local com

vontade de ali voltar, preocupação nem sempre notada nos outros museus citados. Mas no museu Fangio os veículos de terceiros são cedidos para exposição com fins publicitários e também devido a mística que envolve o falecido piloto, até hoje um ídolo na Argentina, não por se ver ali representado. Até porque o museu não participa de corridas e como foi possível observar em Passo Fundo, isso exerce grande influência entre os fornecedores de acervo para os mesmos identifiquem a instituição como sua lúdima representante; pelo que foi possível observar do *síte* argentino, o Museu Juan Manuel Fangio é visto como local de exposição, não repositório de memórias (exceto as do próprio Fangio), exatamente ao contrário da visão que os doadores brasileiros demonstram com o museu do norte gaúcho.

No quesito conservação, mesmo aquelas instituições que tratam os carros como obras de arte, precisam agir de modo diverso dos museus de arte pela já explicada necessidade de acionar e movimentar periodicamente os acervos. E isso por si só já diferencia essa tipologia museal. Mas no caso de Passo Fundo isso é levado a outro patamar, pela manutenção das atividades esportivas originais, impensável mesmo nos outros museus de carros no Brasil.

Acredita-se que, além de apresentar o acervo material e imaterial depositado nesse empreendimento, foi possível neste trabalho mostrar que não só estes recebem tratamento que mantém as relações e códigos entre objeto e usuário ou elemento de memória e sociedade, mas também o envolvimento ativo e contínuo do museu com as competições e demais eventos automobilísticos faz com que a sua comunidade o considere como digno de sua confiança, se identifique ali e procure a instituição constantemente para ampliar o acervo, pois o grupo social que ali se coloca, tem seus valores peculiares, referências e anseios como qualquer outra cultura, com seu jargão, costumes e interesses, os quais muitas vezes passam despercebidos pelo grande público, até mesmo por preconceção em várias ocasiões veiculada pelos meios de comunicação e entretenimento. Concerne a uma cultura viva, o museu em foco procura demonstrar o contínuo desenvolvimento e mesmo sofisticação por que passa tal cultura, divulgando e se fazendo divulgar entre seus pares. A instituição, tal como colocado na “declaração” de Caracas (1992) de como devem ser os museus do século XXI, é protagonista de seu tempo, da sociedade em que se insere.

E é isso que se pretendeu ter demonstrado ao longo deste trabalho, mas também se acredita que ainda será necessário acompanhar um número bem maior de eventos para uma análise mais precisa e profunda da influência disso nas motivações pertinentes às doações e o sutil conjunto de símbolos, regras e códigos que envolvem as práticas desse esporte. Mas isso deverá se cumprir em um trabalho posterior, ficando aqui como sugestão.

Como dito mais anteriormente, cada carro, troféu, foto, flâmula, carta ou outro acervo ali mantido, representa um símbolo de um segmento social, um depoimento sobre os fatos e a vida dos atores da ribalta automotiva, de um momento que representou muito para si e os demais, algo que servirá para deleite e rememoração de alguns, emocionar outros e despertar naqueles que o visitam, a consciência de que sem memória, mais do que passado, sequer futuro tem uma sociedade. Sem emoções, a vida perde muito da sua beleza. Aliás, só ao visitar um museu como esse, se pode compreender melhor como ali se explicita a emoção da vida.

REFERÊNCIAS

BARENCO, Fernando. **O Senhor do Templo** In: PORTAL MAXICAR. 05/10/2010.

Disponível em:

<http://www.maxicar.com.br/old/rodadeamigos/166061rodadeamigos1003.asp>.

Acesso em 29/06/2012.

BRITO, Luciana Oliveira de. **O PERMANENTE & O EFÊMERO o conceito de patrimônio nas perspectivas do ocidente e do oriente**. Porto Alegre: UFRGS. 2011. (Monografia)

BRUNO, Maria Cristina Oliveira. **Estudos de Cultura Material e Coleções Museológicas: Avanços Retrocessos e Desafios**. In: Cultura Material e Patrimônio da Ciência e Tecnologia. Rio de Janeiro: Museu de Astronomia e Ciências Afins. 2009.

BURNS, Edward McNall. **História da Civilização Ocidental**. Porto Alegre: Editora Globo. 1971.

CANCLINI, Néstor Garcia. **Consumidores e Cidadãos: Conflitos Multiculturais da Globalização**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ. 2010

CURY, Marília Xavier. **Museologia, novas tendências**. In: Mast Colloquia 11. Rio de Janeiro: Museu de Astronomia e Ciências Afins. 2009

DOMINGUES, Viviane. **Turismo e Automobilismo: efeitos da Fórmula 1 em São Paulo**. São Paulo: USP/Escola de Comunicação e Artes. 2007. (Tese de Doutorado)

FARIA, Ana Carolina Gelmini de. **O caráter educativo do Museu Histórico Nacional : o curso de museus e a construção de uma matriz intelectual para os museus brasileiros (Rio de Janeiro, 1922-1958)**. Porto Alegre: UFRGS. 2013. (Dissertação)

GAUDIOSO, Julio Cesar Salgado. MELLO, Pedro Barbosa. **O Museu do Motor da Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul**. In: Anais do II Congresso Internacional de Museologia. Maringá: 2012.

GUEDES, Ângela Cardoso. FERNANDES, Lia Sílvia Peres. TOSTES, Vera Lucia Bottrel (Coord.). **Do Móvel ao Automóvel: Transitando Pela História**. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional. 2009.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais. 1990.

HARTOG, François. **Tempo e Patrimônio**. In: *Varia História*. Vol. 22 nº 36. Belo Horizonte: 2006.

IBRAM. Instituto Brasileiro de Museus. Disponível em: <http://www.museus.gov.br>
Acesso em 28/08/2011

ICOMOS. Carta de Atenas 1931. Disponível em:
http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_de_Atenas_1931.pdf Acesso em 03/06/2013.

_____. Carta de Burra 1999. Disponível em:
http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_de_Burra_1980.pdf . Acesso em 03/06/2013.

_____. Carta de Veneza 1964. Disponível em:
http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_de_Veneza_1964.pdf Acesso em: 03/06/2013.

_____. Carta de Nara 1994. Disponível em:
http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_de_Nara_1994.pdf Acesso em: 03/06/2013.

JEUDY, Henry Pierre. **Memórias do social**. Rio de Janeiro: Forense Universitaria 1990

KEENE, Suzanne. **Managing Conservation in Museums**. Oxford: Butterworth-Heinemann. 2006.

LARANGEIRA, Claudio. **Blog Autoestrada**, 30/06/2011 Disponível em:
<http://autoestrada.uol.com.br/autodescoberta.cfm?id=192>. Acesso em:
23/05/2012

LAVA, Paulo. TORINO, Paulo. **Automobilismo Gaúcho – 12 Horas – Histórias e Estatísticas – 1962 - 2005**. Porto Alegre: Imagens da Terra Editora. 2006.

MANGASARIAN, Leon. WINTERS, Patrick. That \$2.5 Million Classic Jaguar for Sale May Be a Fake. In: Bloomberg. 2013. Disponível em:
<http://www.bloomberg.com/news/2013-12-16/that-2-5-million-classic-jaguar-you-re-eying-may-be-fake.html>. Acesso em 1º/08/2014.

MARTINS, Leandro. **Pedro Carneiro Pereira: O Narrador de Emoções. O Rádio, o Futebol e o Automobilismo na Vida de um Vencedor**. Porto Alegre: Imagens da Terra Editora. 2006.

MENEGAZ, Gilberto. **Automobilismo Gaúcho Levantando Poeira**. São Paulo: Tempo & Memória. 2002.

MENESES, Ulpiano Bezerra de. **A Exposição Museológica e o Conhecimento Histórico**. In: FIGUEIREDO, Betânia Gonçalves. VIDAL, Diana Gonçalves. **Museus: dos Gabinetes de Curiosidade à Museologia Moderna**. Belo Horizonte: Argvmentvm. 2005.

MUSEU DO AUTOMOBILISMO BRASILEIRO. Disponível em:
<http://www.automobilismobrasileiro.com.br/layout.swf> Acesso em 03/06/2013.

PEDROCHI, Mara Angélica. **A coleção de automóveis de Eduardo André Matarazzo: o processo de institucionalização de uma coleção**. Marília: FFC-UNESP.2007. (Dissertação)

PEDROSO, Manuel (Editoria). **História do Automóvel**. São Paulo: Editora Expressão e Cultura. 1971.

POZZOLI, Ogg. **Museu**. In: Enciclopédia do Automóvel. São Paulo. Editora Abril.1975.

SCALI, Paulo. **Circuitos de Rua – 1909 – 1958**. Porto Alegre: Imagens da Terra Editora. 2005.

SHANKS, Michael. In: **All Things Archeological** (blog). Disponível em: <http://www.mshanks.com/2012/05/16/louwman-museum-a-cathedral-of-automobilia/>
Acesso em: 24/08/2014.

APÊNDICE A

Entrevista Sr. Paulo Afonso Trevisan

Realizada em Passo Fundo em 25/06/2012

Julio: ... criado pelos próprios alunos, (então esses professores não se interessam?). Essa área de memória (...). (...) é o que mais chama a atenção. Então, o que eu quero, o que realmente eu disse “Não, vamos levar esse trabalho pra esse lado da memória, dessa... aspecto como esse público de museus. Desculpe, esse público de... ex-pilotos, preparadores, como é que esse pessoal vê o museu do automobilismo brasileiro?

Paulo Trevisan: Bom, uma coleção que iniciou com a paixão pessoal da minha vida toda com automobilismo, com carros, né? Ou seja, com 11 anos já dirigia. Desde garotinho, sempre, sempre, a minha vida foi envolvida, passei por inúmeras categorias e tal. A coleção foi crescendo, passei a denominar como, já se falou, “Trevisan Racing Collection”. Aí foi evoluindo, isso nos anos 2000. Cheguei a conclusão de que deveria ser um Museu de Automobilismo Brasileiro, porque não havia nenhuma chance em outro... ou alguém que pudesse no resto do país que tinha essa... essa... essa paixão, essa... Esse grau, vamos dizer assim, de envolvimento, e disposição de buscar o pouco que sobrara pelo Brasil afora, do automobilismo. Eu sempre tive comigo a necessidade de não só de resgatar, mas de preservar essa história. Com o passar dos anos isso ficou mais e mais acentuado comigo, as pessoas que me cercam. E esse museu, vamos dizer assim, à medida que ele foi tomando corpo crescendo, aumentando não só o número de carros (e os carros sendo testados, andando, deixando em condições semelhantes as épocas em

que corriam, também fomos aumentando muito a parte de documentação. Envolvimento em vários, vários projetos culturais.

Julio: O quê que... Quê projetos culturais?

Trevisan: Dentro da... do que... do trabalho que nós fizemos do Museu de Automobilismo Brasileiro, o projeto cultural, envolve apoiar iniciativas de terceiros seja no lançamento de livros, fizemos inúmeros patrocínios, buscamos patrocínio com empresas que são apoiadoras nossas para esses interessados. Nós também fizemos alguns, inúmeros na verdade, eventos ao longo dos anos com essa característica de divulgação. Então, tanto essa parte de lançamentos bibliográficos que tratam do automobilismo, como também de levar esse acervo em incontáveis cidades, eventos, feiras, trazendo também para dentro das nossas instalações...

Julio: Esses eventos são só no Rio Grande do Sul, ou fora do Rio Grande do Sul?

Trevisan: Nããão, não. Minas Gerais, São Paulo, incontáveis vezes. São... houve um investimento imenso de recursos para a gente estar presente em ambientes nobres. Em eventos que eu realmente, fariam com que os carros do museu mostrassem a sua pujança, mostrasse a grandeza do trabalho que a gente faz em cima disso.

Julio: E esses carros ficam em exposição estática nesses eventos, ou tem alguma atividade que permite usar, ou... só o proprietário que anda em demonstração. Como é que ocorre isso?

Trevisan: Veja bem... a nossa, isso foi sempre deixado às claras que a nossa preferência total são eventos dinâmicos. Eventos realizados em autódromos. No meio em que eu convivo, têm inúmeras pessoas que pensam acertadamente, eu acredito, né? Tanto que só em Interlagos, que é o grande “templo”, que se denomina, do automobilismo brasileiro, nós ligamos carros, pelo menos, umas 15 vezes do final dos anos 90 até hoje, né? Cedendo os carros pra revista “Quatro Rodas” fazer o “Quatro Rodas Experiencie”, estivemos no, no... evento, nos eventos de clássicos de competição. Estivemos participando com carros do museu ao longo de vários e vários anos (nas provas de carros clássicos de São Paulo, do Rio Grande do Sul. Nesse avanço também de todo, toda internet, foram surgindo *blogs* e *sites*, que é muito importantes, e com todos eles nós temos contato. E através deles também fomos convidando pessoas de expressão nessa, nesse espaço que envolve o resgate e a preservação do automobilismo pra virem andar com os carros do museu. Então fizemos durante vários anos, no autódromo de Guaporé, isso teve impacto imenso...

Julio: O autódromo de Guaporé é o mais perto que tem aqui?

Trevisan: Mais perto. 120km de Passo Fundo. A gente procurou sempre deixar claro, digamos assim, do que, que o nosso museu aqui se trabalha em um nível de simplicidade de, de compartilhamento desses carros sem frescura, os carros são pra andar. Eu costumo dizer que os carros de corrida quanto mais se anda, e até, surge problemas mecânicos, mais você vai melhorar ele. Você vai melhorar progressivamente o carro. Então, essa, essa é a forma de trabalho que a gente tem. E... isso já 'tá, vamos dizer assim, consubstanciado, bem fixado com as pessoas que são formadores de opinião dessa parte histórica.

Julio: Tá, e como é que o... os antigos pilotos... aceita(siq) essa... ceder o seu... o que se chama de patrimônio imaterial, ou seja, as suas memórias para o... e às vezes até patrimônio material, no caso de carros... vestimentas, capacetes, etc. Como é que esse pessoal vê o museu por esse lado? Como é que... De que forma eles aceitam essa participação?

Trevisan: Quando a gente iniciou nos anos 90, o trabalho de buscar o pouco que restava do automobilismo brasileiro, a gente era visto como uma pessoa exótica, estranha. A maioria não entendiam (siq) o que eu estava fazendo. Isso foi avançando, e claro, mas dentro do possível, e nesses contatos do centro do país, aqui mesmo, a gente procurava já buscar os arquivos de fotos, principalmente, né? Mas sempre com... muito cuidado, deixando claro que esse material teria um retorno garantido. Ou, às vez(siq), usando alguns alternativos, na época não se conseguia digitalizar fotos, então... de forma tão rápida como hoje. Então a gente começou a avançar em alguns arquivos, pessoas que já estavam confiando na gente, e uma pessoa observava, e eu acho que de certa forma ainda continua, a grande maioria dos pilotos, chefes de equipes... ou não valorizavam no nível que nós imaginávamos, a sua história, enfim, a sua passagem pelas pistas, como até nem entendiam porque que.. nos anos mais recentes, estavam surgindo pessoas com muito interesse nessa história das décadas anteriores. Então... com o passar dos anos, começou a ser visto de uma melhor forma. Começaram a ter informações embasadas em que nós tínhamos um trabalho muito sério, né? O fato de termos surgido inúmeras publicações do automobilismo e em todas elas parte do museu está presente, a gente sempre acaba tendo alguma opinião, enfim, fazendo algum texto de contribuição. Então... mais e mais, a gente passou a ser conhecido, e eu acredito que muitos passaram a

ver, aqueles que gostariam de ter a sua história preservada, passava a ver como sendo talvez uma das únicas vitrines existentes no Brasil para que isso possa enfim, ter acesso pro público. Não é por outra razão que nós temos já, nos últimos anos, desde que eu abri a possibilidade de que alguns carros de corrida, que tinham permanecido com os pilotos, nos fosse cedido na forma de comodato. Isso cresceu. Hoje nós temos 12 carros nessa condição. Houve carros que foram doados também, né? Então eu acho que a gente foi ganhando...

Julio: Esses carros foram doados pela família ou pelo próprio piloto?

Trevisan: Existem situações... cada caso, enfim, é uma história, né? Mas existem alguns que os pilotos já nem detinham e pediram que o detentor daquela (dos restos) me repassassem. Houve casos... dos irmãos Hoerlle que me trouxeram o Fiat Melitta impecável, funcionando com combustível, bateria, uma atitude muito rara, né? Extremamente elogiável. Mas eles entenderam, tiveram essa percepção, e eles tem o orgulho, e têm que ter mesmo, do seu passado, e souberam trazer aqui e deixar conosco. Então, está crescendo. Nós temos bem delineadas as novas parcerias. Foram surgindo de poucos anos pra cá... quando a gente acha que havia sido praticamente extinguido novas possibilidades de carros estarem estocados mas não, começou a aparecer novas alternativas. Eu acho que nós podemos aumentar só em esquema aí de... não de doação, na forma de comodato de 15 a 20 novos outros carros. Tem várias parcerias que 'tá aumentando, e com a... implantação do novo museu, que está em andamento, isso aí vai facilitar ainda mais. Hoje nós até estamos com problema de espaço. Estamos com 106 carros no acervo, mais karts e tal, né? Mas enfim, eu acho que com passar dos anos vai ficar mais fácil,

mais tranqüilo, de a gente ter acesso tanto aos arquivos pessoais, objetos, capacetes e outros itens, né? E até carros também.

Julio: E aquela parte de fotografias que a família detém, principalmente de pilotos já falecidos, particularmente. Como é que isso é trazido até vocês?

Trevisan: Bom, com o passar de anos, décadas, eu acabei formando uma teia de contatos. Especialmente no centro do país, nós temos... algumas pessoas são entusiastas de carteirinha, Norberto Bianchin e inúmeros outros que vão surgindo aí, agora. E...por exemplo nós tivemos a vinda doado de todo os trofeus do Christian Heinz, do Norman Casari, vários pilotos. Aqui do Rio Grande do Sul nós temos todos, todos os troféus do Pedro Carneiro Pereira. Foi lançado um livro dele. Nós também demos um apoio. Nós vamos criar um bom espaço a esse grande piloto e radialista, né? Enfim, houve a interferência de pessoas, houve a cedência, digamos assim, da... pelo próprio piloto, então são várias situações que tão... a gente procura não forçar a barra em cima disso. Eu acho que o que tem vindo é muito mais espontâneo. E até por isso a gente teria o espaço muito grande pra, pra, pra... entre elas. Agora, nessa questão de fotos e documentos, eu particularmente sempre fui de guardar as minhas coisas, da minha família, sempre. Nós temos aqui um arquivo imenso. É o maior arquivo de fotos do Brasil nessa área.

Julio: Quantas fotos têm nesse arquivo aproximadamente?

Trevisan: Então, estamos chegando em 80 mil fotos. Nós temos milhares de fotos exclusivas. Inúmeras nós já cedemos para que fossem feitos livros, calendários da Mahle. E a parte de filmes que...

Julio: E essa cessão, vocês... ela é cobrada? É por parceria?

Trevisan: Jamais. Jamais até hoje qualquer coisa que envolva o Museu do Automobilismo Brasileiro foi cobrado algum valor, jamais. No futuro museu, se poderá ter um outro tratamento em relação ao público, até porque vamos ter custos operacionais. O que se faz é pelo prazer, pelo, pela valorização do passado do automobilismo.

Julio: E a manutenção desse acervo, essa parte de... restauração, de aquisição, inclusive. Da onde vem essas verbas? Qual a entidade que cuida disso? Como é que é feito isso?

Trevisan: Não, é totalmente bancado pela minha pessoa física, tudo isso aí nós declaramos o imposto de renda, são formalizadas. Hoje a gente...nós somos obrigados pelo vulto de todo o empreendimento de atender todo e qualquer requisito legal. O que acontece que... pra entender de o porquê que... uma pessoa, um empresário, como é o meu caso, resolve ter uma iniciativa desse porte, abrindo mão de muita... muito sonho de consumo tenho dito ultimamente, às vezes pra ter esse gosto, por esse prazer, né?... Que nos propicia o automobilismo histórico. Isso começou a... a partir de uma reflexão de vida, né?... Diria assim, chegando aos 50 anos... a gente cresceu bastante, né? Ao longo das décadas, a minha vida toda, o que eu tenho aqui sozinho. Então eu resolvi partir, digamos, pra esse meu capricho pessoal, né? E com o objetivo de que seja preservado. Isso tenho no seio da minha família, eu tenho uma filha... sabe do meu desejo. Porque um dos maiores desafios é de que um acervo desses seja preservado, que ele tenha continuidade. A gente tá trabalhando em cima disso. O prédio novo 'tá sendo construído de 5

andares, já tendo uma característica voltada para isso, que é um prédio que só vai servir para museu mesmo, não é? Então... vamos dizer assim... os recursos são provenientes da minha pessoa. Já tive apoio, tem a empresa Mahle-Metaleve que fez doações importantes, de carros importantes. Mas no geral é... digamos, foi bancado, mas no momento em que tudo isso não valia nada. Hoje as coisas mudaram muito. Não é por outra razão que até... que grandes colecionadores de carros antigos, por que carros de corrida só eu tenho em quantidade e expressão, vamos dizer assim. Já houve a... inúmeros contatos, digamos, tentando a... abraçar enfim, absorver essa coleção e a nossa... nossa palavra é um não. Isso vai permanecer em Passo Fundo. Isso aqui é... foi feito para ser preservado. Eu estou fazendo todo o esforço pessoal e vou fazê-lo dentro do que o meu núcleo de família. Isso seja mantido, essa linha.

Julio: Olha, 'tá bonito. E esses carros são... estão documentados, ou seja... Vamos dizer assim, no caso dos que tem a propriedade é... eles estão legalizados esses carros? São compras normais? Toda documentação regularizada desses veículos? Ao contrário de outros museus que deram problemas em outras ocasiões?

Trevisan: O dono, o dono de todos esses carros é “Associação Cultural Museu do Automobilismo Brasileiro”. É uma entidade juridicamente construída... constituída a muitos anos atrás. E que a cada ano ela recebe doação, e/ou em recurso da minha pessoa. Então, ela é a dona. Eu sou, ok, eu sou o presidente dessa Associação Cultural, tenho poderes pra isso. Essa entidade tem, como não poderia ser diferente, toda sua contabilidade regular. O que acontece é que, todos os carros de competição, eles não são emplacados, eles não tem o documento do DETRAN, com raríssimas exceções, né? Então cada carro tem a sua

documentação, né? Às vezes um recibo de compra, enfim, os custos da restauração. Tudo isso aí é apropriado devidamente. Até porque, vamos dizer assim, um trabalho dessa envergadura, ela... chama essa atenção ao natural, vamos dizer assim. Até porque já houve maus exemplos nesse país. Então ela chama atenção, e a gente quer fazer tudo certinho como todas as coisas que faço dentro da minha vida. Então, vamos dizer assim... de, por outro lado, essa entidade, eu fui obrigado a fazer com que ela não mantenha conta bancária. Não tenha uma estrutura de pessoal específica. Ou seja, tentando fazer uma blindagem pra que ela não sobra nenhum tipo de ação futura que venha a comprometer, vamos dizer assim, o seu patrimônio. Essa é toda a minha filosofia de trabalho e já incuti dentro da Associação Cultural. Ela é feita para deter esse patrimônio essa ação de veículo, enfim. Mas, digamos assim, está vacinada contra situações que podem acontecer.

Julio: Olha, eu acho que nós já... pelo menos por hoje, o grosso pelo menos já tá.

APÊNDICE B

IMAGENS DIVERSAS



Figura 1: Sr. Paulo Afonso Trevisan, diretor e curador do museu (Foto do autor).





Figuras 2 a 5: restauro de um fórmula Ford Bino (foto do autor).



Figura 6: Ala italiana: Reconstruções sob encomenda (Foto do autor)



Figura 7: Carcará II e Fórmula Jr: Mais do que recriações, recuperação do “saber fazer” dos mestres do passado (foto do autor).

CONTROLE DE VEÍCULOS PARA O SITE	
Posição em 30/06/2014	reservado
CARRO	PILOTOS
1. CARRETERAS	
101. Chevrolet Corvette nº2	(Gimenez/ Landi/ <u>Christófar</u> /A
102. Chevrolet Corvette nº9	(Orlando Menegaz/Ítalo Bertão/V
103. Ford Thunderbird nº2	Brigitte (<u>Catharino Andreatta/Bre</u>
104. Ford nº4	(Vítório Andreatta/ <u>Catharino/Breno Fornari/A</u>
105. Ford nº6	(Julio Andreatta/ <u>Alcidio Schroeder/Haroldo Va</u>
106. Ford Edelbook nº 8	(Aido Finardi)
107. Ford Edelbook nº 14	(Francisco Said/Raul Lepper)
108. Ford nº18	(José Rimoli/Aldo Costa/Nicanor <u>Ollé/José O</u>
109. Ford nº20	(Claudio Duarte/Gastão)
110. Ford nº46	(Manoel Lisboa)
111. Chevrolet nº34	(Caetano Damiani/ <u>Bonini/Bica/ Ivo Rizz</u>
112. Ford apoio	Escuderia Galgos Brancos- Trabuzana (Hom
2. FÓRMULA	
220. Fórmula Fitti Vê	(tributo Emerson Fittipaldi)
221. Fórmula Ford Merlyn	
222. Fórmula Ford Pozzi 01	
223. Fórmula Ford Bino	chassis nº4 (1-1)

Figura 8: Ficha de controle de veículos, mostrando o sistema de codificação adotado.



Figura 9: a laje do piso, próximo as paredes, é inclinada, própria para expor veículos. Foto do autor.



Figura 10: Cada acervo gera um grande conjunto de informações as quais no futuro serão publicadas em forma de livros, atualmente apenas para uso interno do museu. Foto do autor.

ANEXO A

O Acervo

(Todas as imagens do acervo são do *site* do museu):

1) Carreteras:



Figura 1: Chevrolet coupé 1939 Nº 2 Equipe Galgos Brancos

Pilotos: Jose Gimenes Lopes, Chico Landi, Camillo João Christófaró, Celso Lara Barberis, Catharino Andreatta, Vitório Andreatta, Breno Fornari, José Cury Neto, Ruy Souza Filho.

Classificações: 5 primeiros, 6 segundos, 2 terceiros e um quarto lugar. *Pole position* nas Mil Milhas Brasileiras 1957 e 1961. Este carro, uma das mais poderosas carreteras do Brasil ainda participou do cortejo fúnebre de Catharino Andreatta.



Figura 2: Chevrolet coupé 1938 Nº 9

Pilotos: Orlando Menegaz, Aristides Bertuol e Daniel Winik

Classificações: 6 primeiros, 2 segundos 2 terceiros e 1 quarto lugar.

Primeiro carro gaúcho com cinto de segurança e Santo Antônio (arco de segurança).

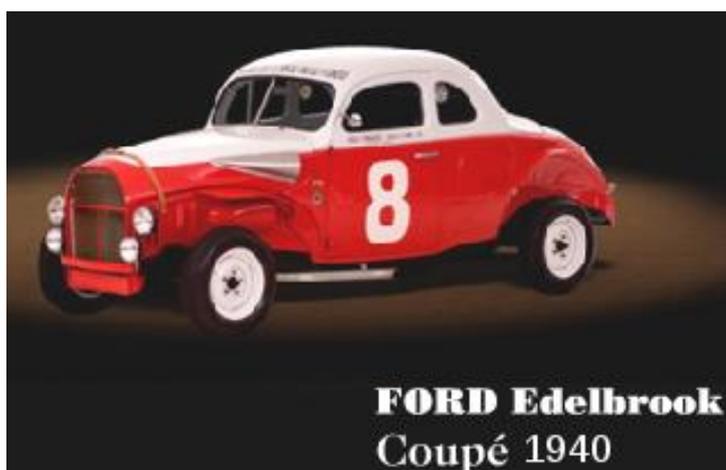


Figura 3: Ford Coupé 1940 n°8

Pilotos: Aido Finardi e Orlando Menegaz.

Classificações: 5 primeiros, 2 segundos, 4 terceiros, 3 quartos, 1 quinto e 1 décimo segundo lugar. Participou da primeira Mil Milhas Brasileiras, em 1956.

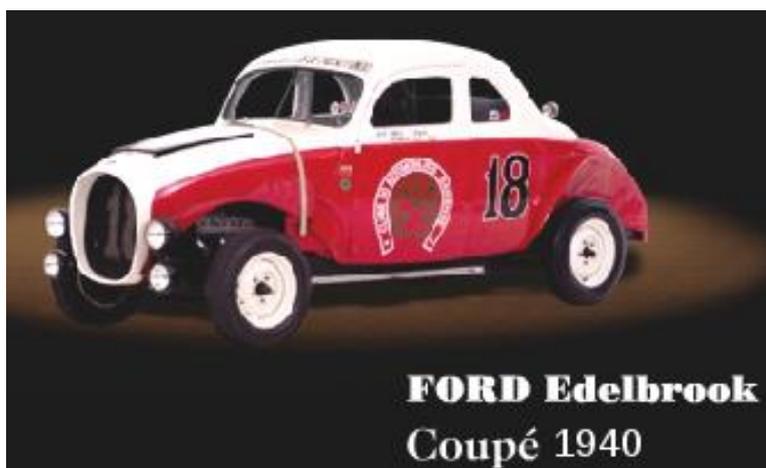


Figura 4: Ford Coupé 1940 n° 18

Pilotos: José Rimoli (conhecido como Zé Carioca devido ao nariz), Nicanor Ollé, José Otero, Osvaldo de Oliveira, Eri Vernieri e Aldo Costa

Classificações: 1 primeiro, 3 terceiros, 3 quartos e 2 quintos lugares.

Conhecida como "**Gilda**", participou das duas primeiras provas Mil Milhas Brasileiras, em 1956 e 1957. Ostenta a grande ferradura, símbolo do Automóvel Clube de Bagé.

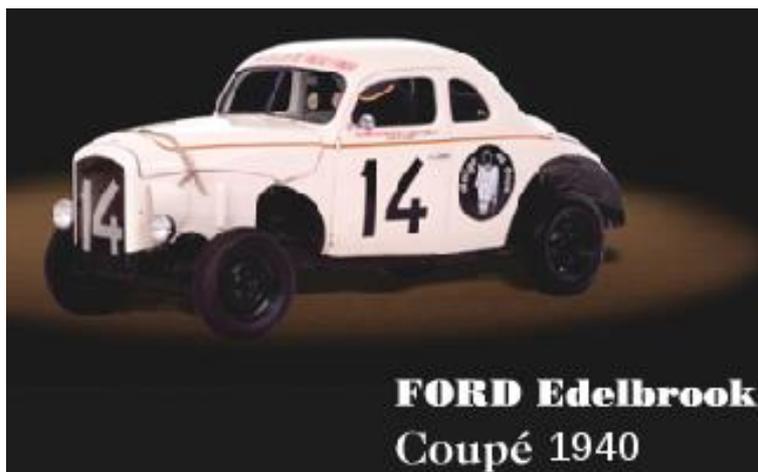


Figura 5: Ford Coupé 1940 nº 14

Pilotos: Francisco Said, Raul Lepper, Lucídio Baumer, (homenagem a Alcides Schoreder).

Classificações: 2 primeiros, 2 segundos, 4 terceiros, 3 quartos, 2 quintos, 1 oitavo, 1 décimo quarto, 1 décimo sexto, e 1 vigésimo primeiro lugar.

Participou das Mil Milhas de 1956 a 1959.



Figura 6: Ford Coupé 1938 nº 46

Pilotos: Manoel Lisboa.

Classificações: 2 terceiros 1 quarto e 1 quinto lugar.

Usava a inscrição “Eu não era disso” no para choque e participou do Encontro de carreteras em Passo Fundo em 1997, nas mãos do filho José Lisboa.



Figura 7: Ford Coupé nº 20
Pilotos: Claudio Duarte e Gastão Batista Filho



Figura 8: Ford Coupé 1934 nº 4 Equipe Galgos Brancos
Pilotos: Vitorio Andreatta, Catharino Andreatta, Antônio Tergolina e Breno Fornari.
Classificações: 5 primeiros, 2 segundos e um quinto lugar.
Manteve por muitos anos o recorde brasileiro de velocidade em estradas.

2) Fórmulas:



Figura 9: Fitti Vê 1966 nº 7

Piloto: Emerson Fittipaldi

Classificações: Campeão de Fórmula Vê de 1967.

Nessa categoria começou Emerson sua trajetória multivitoriosa em carros de fórmula. Uma das primeiras experiências dos irmãos Fittipaldi (Wilson e Emerson) na construção de carros de corridas, que se concluiria com o Fittipaldi-Coopersucar de fórmula 1.

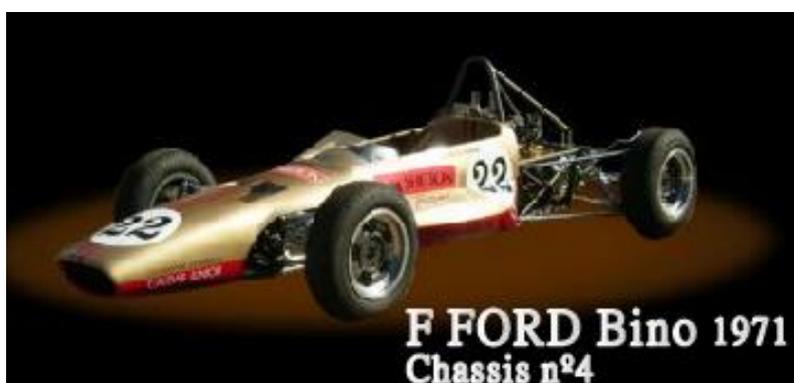


Figura 10: Fórmula Ford Bino 1971 nº 22

Piloto: Clóvis de Moraes

Classificações: 13 primeiros lugares em 26 corridas (50%). Em 1974 venceu **todas** as provas. Quarto chassis das 20 unidades adquiridas pelo Automóvel Clube.



Figura 11: Fórmula Ford Bino 1971 chassis n° 10
 Já restaurado, mas ainda em processo de pesquisa histórica sobre o mesmo. Os 25 carros iniciais marcam o começo do automobilismo profissional pleno no Brasil.



Figura 12: Fórmula Ford Bino 1971 n° 9
 Piloto: Alex Dias Ribeiro.
 Classificações: 5 primeiros lugares. Vice campeão em 1972. Campeão em 1973.
 23º chassis do lote inicial, foi o início da carreira de Alex nos carros de fórmula que o levou até a fórmula 1. Essa é a pintura a partir de 1972, quando passou a integrar a Equipe Hollywood.



Figura 13: Fórmula Volkswagen Marazzi 1300/1600 1973.
 Categoria escola. Utilizado pela Escola de Pilotagem Marazzi em São Paulo para aulas práticas e não em competições.



Figura 14: Fórmula Fiat Kaimann 1974, nº 12
 Pilotos: Domingos Papaleo e Marcos Lara Gouvêa.
 Classificações: 1 primeiro e 2 segundos lugares.
 Essa categoria patrocinada pela **Fiat** utilizava suspensões, transmissões e outros componentes fabricados pela **Volkswagen** e motor Fiat 147.



Figura 15: Fórmula Super Vê Polar 1974. nº 1
 Piloto: Francisco (Chiquinho) Lameirão.
 Classificações: 7 primeiros lugares. Vice-campeão em 1974, campeão em 1975
 Bicampeão paulista 1974 e 1975. Essa categoria, criada com o apoio da Volkswagen para combater a formula Ford, elevou e consolidou o profissionalismo do automobilismo no país.



Figura 16: Fórmula Super Vê Polar 1975
 Piloto: Alfredo Guaraná Menezes.
 Classificações: 6 primeiros e 3 segundos lugares. Vice-campeão em 1976, campeão em 1977 e 1978. Recordista em todos os circuitos do campeonato.



Figura 17: Fórmula Minelli-Rondeau
Já restaurado, mas ainda em processo de pesquisa histórica sobre o mesmo.



Figura 18: Fórmula Ford JQ-Reynard 1987 nº 1
Piloto: Christian Fittipaldi.
Classificações: 4 primeiros, 3 segundos, e 1 quarto lugar. Campeão em 1988.
Primeiro e bem sucedido degrau na escalada do piloto paulista até a fórmula 1, com 8 pódios em 11 provas.



Figura 19: Fórmula Ford JQ-Reynard 1988 nº 11
Pilotos: Rubens Barrichello e Paulo Garcia.
Classificações: 3 primeiros, 1 terceiro, 1 quarto, 1 sexto e 1 nono lugar. Vice-campeão em 1989. Campeão em 1990. Primeiro carro de Rubens Barrichello no seu caminho para as vitórias na fórmula 1.



Figura 20: Fórmula Ford JQ-Reynard 1988 nº 21

Piloto: ?

Classificações: ?

Já restaurado.



Figura 21: Fórmula Ford LC 01 1983

Piloto: Luiz Fernando Cruz.

Classificações: 3 segundos, 4 terceiros, 3 quartos e 1 sexto lugar.

Projetado no RS pelo engenheiro Luiz Fernando Cruz, serviu ainda como portfólio do mesmo para ser projetista de monopostos de competição na Inglaterra, onde alcançou grande destaque nos anos de 1980 pelos vários títulos lá conquistados.



Figura 22: Fórmula 2 Muffatão 1983 chassis nº 10

Pilotos: Roberto Hansen (de fato na f. Ford) e Pedro Muffato (tributo).

Classificação: 1 primeiro lugar (Muffato).

Projeto adquirido do argentino Oreste Berta por Muffato para fabricação nacional em 1981, reinou na fórmula 2 Brasil e depois na F2 Codasur sulamericana, também sendo utilizado na fórmula Ford.



Figura 23: Fórmula 2 Berta 1983 nº 12

Pilotos: Francisco Feoli, Paulo Barreto e Paulo Afonso Trevisan.

Classificação: 1 primeiro lugar (pesquisa de resultados em andamento).

Este carro de fórmula 2 fabricado na Argentina, foi posteriormente transformado em fórmula Ford e correu até 1995. Reconvertido para a fórmula 2 do primeiro proprietário.



Figura 24: Fórmula 2 Heve 1983 nº 16

Piloto: Marcos Troncon.

Classificações: 3 primeiros, 1 segundo, 1 terceiro, 1 quarto e 2 quintos lugares.

Construído no Rio de Janeiro pelos irmãos Ferreirinha, teve grande sucesso também como fórmula Ford.



Figura 25: Fórmula Chevrolet Techspeed 1992 nº 72

Pilotos: Djalma Fogaça, Felipe Giaffone, Maurício Slaviero, Athos Diniz, André Grillo, Ernani Júdice e Cacó Pereira.

Classificações: O site do museu lista apenas 5 vitórias, mas esse exemplar tem muitas mais.

Este monoposto da equipe Petrópolis (RJ) se manteve competindo por 11 temporadas.



Figura 26: Fórmula Chevrolet Techspeed 1992 nº 8
 Pilotos: Duda Pamplona, Marcelo Carneiro e Luciano Garcia.
 Classificações: 2 primeiros e 3 segundos lugares.



Figura 27: Fórmula 3 Berta 1987 nº 3
 Pilotos: Pedro Grendene Bartelle, Egon Herzfeldt, André Rebecchi e Paulo Leitão Barreto.
 Classificações: 1 quinto e 1 sexto lugar.
 Este monoposto correu o risco de ser transformado em carro da categoria protótipo (veículo de rodas cobertas).



Figura 28: Fórmula 3 Dallara 1992 nº 5
 Pilotos: ?
 Classificações: ?

3) Protótipos Brasileiros anos 60/70:



Figura 29: Avallone Ford 1972 nº 22

Pilotos: Nilson Clemente e Antônio Castro Prado

Classificações: 3 primeiros e 1 quinto lugar (1º entre os carros nacionais).

Os Avallones, com a aparência dos carros da CANAM, foram dominantes no começo dos anos 70, sempre com diversas motorizações de grande porte.



Figura 30: Meta 20 1970

Piloto: Chico Landi.

Primeiro carro de corrida no Brasil com turbo compressor, era um projeto conjunto do mítico Chico Landi e o carrozzeri Toni Bianco. O nome homenageava o patrocinador do projeto, a empresa Metal Leve, que fazia 20 anos de existência em 1970.



Figura 31: Heve P5 1972 nº 7

Pilotos: Luiz Felipe Gama Cruz (Homenagem a Maurício Chulam)

O sétimo chassi do tipo P5 não chegou a competir, mas recebeu a decoração do tetracampeão brasileiro da categoria até 2 litros.



Figura 32: Casari A1 1970

Pilotos: Norman Casari e Jan Balder.

Classificações: 2 primeiros e 2 quartos lugares.

Construído por Casari com alguns componentes do bólido Carcará, foi pioneiro no país no estilo CanAm.



Figura 33: Polar 1973 nº 4

Pilotos: Benjamin Rangel e Jan Balder.

Classificações: 4 segundos, 6 terceiros, 1 quinto e 1 décimo. Em 1975 foi campeão paulista e vice-campeão brasileiro.

Primeiro protótipo nacional construído no conceito monocoque, em que o chassi feito de chapas cumpre funções estruturais e de revestimento. Os restos deste primeiro chassi, completamente sucateado estão passando por uma restauração completa no museu.



Figura 34: Fúria BMW nº 9

Pilotos: Jaime Silva e Aguinaldo de Góes.

Classificação: 1 quarto lugar em 1971.

Considerados os mais belos protótipos nacionais de sua época, essas criações do carroztiere Toni Bianco serviram de base para o esportivo de rua Bianco. Este exemplar estava extremamente descaracterizado ao chegar no museu, tendo facilitada sua restauração pelo fato do proprietário anterior guardar os componentes retirados durante uma "atualização".



Figura 35: Fusca Bimotor Jamaro nº 2

Este carro tem construção recente, no museu, apenas para usar o motor de 8 cilindros criado no final dos anos 60 pelos irmãos Jairo e Jair Amaro no Rio de Janeiro, fruto da união de dois motores Volkswagen. Ainda em fase de desenvolvimento, com um chassi de protótipo Espron e carroceria VW.

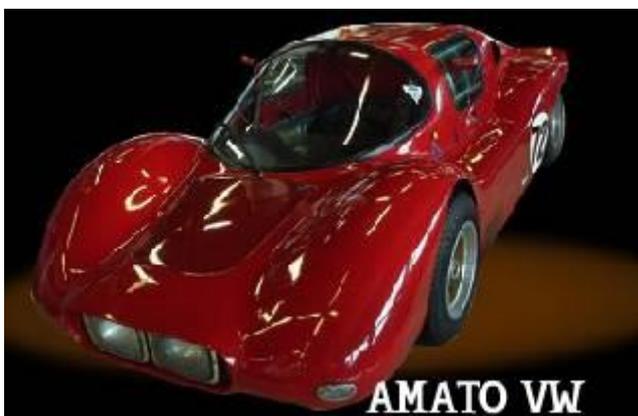


Figura 36: AMATO VW 1969

Piloto: Salvatore Amato

Construído em São Paulo por pelo imigrante italiano Salvatore Amato.

4) Protótipos Brasileiros pós anos 90:



Figura 37: Aldee Street/Racing 1989 n° 2

Pilotos: José Almir Donato, Luiz Marcos de Barros Pinto, Paulo Trevisan e Márcio Dassoler.

Produzido pela **Almir Donato Equipamentos Esportivos**, este carro de chassi n° 001, marca o retorno da categoria protótipo ao cenário esportivo nacional. Multivitorioso, na continuidade dessa linhagem, tem-se mais de trezentos exemplares.



Figura 38: Aldee Racing Coupé Fibra 1991 n° 1

Pilotos: José Almir Donato e inúmeros outros.

Produzido pela **Almir Donato Equipamentos Esportivos**, este carro, também de chassi n° 001, foi sempre de um único proprietário, Adilson Teixeira, que o alugava para grande quantidade de pilotos, inclusive do RS.



Figura 39: Aldee Racing Coupé RTT1993 n° 20

Pilotos: Gilvan Vargas e Airtón Meksráitis.

Classificações: 2 primeiros e um quarto lugar.

Modelo já com motor traseiro, também passou por muitos pilotos e obteve excelentes resultados, ainda por serem catalogados.



Figura 40: Aldee Spyder 1999

Pilotos: Claudio Ricci, Gladimir Zanetti, Carlos Fornari, Antônio Miguel Fornari, Fernando Stédile, Nino Stédile, entre outros.

Vice campeão gaúcho 1999. Protótipo aberto com mais de 250 unidades comercializadas.



Figura 41: CLR 550 2001

O rápido desenvolvimento dos protótipos fez com que este carro ficasse superado antes de sequer competir.



Figura 42: ESPRON BMW 1999

Piloto: Renato Mancuso

Produzido dentro da filosofia de desempenho com baixo custo, mesclava componentes de fusca com motor importado BMW.



Figura 43: AS Vectra 1998

Pilotos: Tom Stefanni, Claudio Ricci, Letícia Zanetti, Otavio Mesquita, A. Grilo, J. Fernandes, Ricardo Daim, Gladimir Zanetti, Paulo Bonifácio, Délcio Evaristo, Luiz Andre Reis, Lizandro Webber e Alexandre Buneder

Classificações: 4 primeiros, 2 segundos e um terceiro lugar. Campeão Brasileiro 2002. Com carroceria inspirada nos Audi R8 alemães, ainda é um dos carros mais rápidos do país. O “AS” do nome é uma homenagem ao piloto Ayrton Senna.

5) Protótipos Argentinos:



Figura 44: Trueño Sprint Chevrolet 1971 n° 84

Piloto: Pedro Victor Delamare.

Não pode participar de competições brasileiras por questões legais. Construído na Argentina com a mais moderna tecnologia mundial na época, até mesmo de fórmula 1. Com as cores argentinas, mantém a pintura em flecha típica do paulista Pedro Victor Delamare.

6) Protótipos Gaúchos:



Figura 45: Tubarão I Chevrolet 1996 nº 5

Pilotos: Carlinhos de Andrade, Vicente Daudt, Paulo Bergamaschi, Vitor Steyer e Renato Weiland.

Classificações: 6 primeiros (como Opala) e outros 6 como Tubarão.

Este carro começou como um Chevrolet Opala, sendo transformado em protótipo pela oficina Mecânica Carlinhos, de Campo Bom, RS. Foi usado como laboratório para o combustível da fórmula 1 pela Petrobras.



Figura 46: Tubarão II Chevrolet 1998 nº 5

Pilotos: Carlinhos de Andrade e Tiel de Andrade.

Classificações: 4 primeiros lugares. Campeão do Torneio de Verão 99 e de *endurance* 99

Primeiro protótipo genuíno da oficina Mecânica Carlinhos, de Campo Bom, RS. Também foi usado como laboratório para o combustível da fórmula 1 pela Petrobras.



Figura 47: Tubarão III Chevrolet 1999 nº 5

Pilotos: Carlinhos de Andrade, Tiel de Andrade e Paulo Bergamaschi.

Classificações: 3 primeiros, 2 segundos e 1 quinto lugar.

Foi o protótipo de vida mais curta da série. Estreou em 5/12/1999 com um 5º lugar e encerrou nas 12 horas de 2000, devido a um acidente. Também foi usado como laboratório pela Petrobras. Aguardando restauro pela equipe do museu.



Figura 48: Tubarão IV evo Chevrolet 2001 nº 5
 Pilotos: Carlinhos de Andrade e Tiel de Andrade.
 Classificações: 2 primeiros, 1 segundo e 1 quarto lugar. Campeão em 2001.
 O protótipo teve de sofrer grandes modificações na aerodinâmica frontal para ganhar estabilidade. Mesmo assim, acabou se acidentando, igualmente nas 12 horas de Tarumã. Também foi usado como laboratório pela Petrobras. Outro no agudo de restauração.



Figura 49: Tubarão V 2002 nº 5
 Pilotos: Carlinhos de Andrade e Tiel de Andrade.
 Classificações: 6 primeiros (segundo na geral nas 12 horas 2002) e 1 sexto lugar.
 Primeiro protótipo da equipe Tubarão com motor V8. Também foi usado como laboratório pela Petrobras.



Figura 50: PB 01 1995
 Pilotos: Paulo Barreto, Ronaldo Ely, José C Rossi, Amadeo Moller, José Grandó Neto, Luiz Portella e Mário Millione.
 Classificações: 3 primeiros 4 segundos e 1 quarto lugar. Campeão do Torneio de Verão 1995. Vice gaúcho de 1995
 Projetado e construído na Universidade Federal de Santa Maria por Barreto, utilizando componentes de fórmula 2 Muffatão (“canibalizado”) e só foi aposentado nas 12 horas de 2000 com um 4º lugar. Foi o pioneiro dos modernos protótipos gaúchos



Figura 51: MCR 1999 n° 46

Pilotos: Luciano Mottin, João Santanna, Adriano Baldo, Juliano Moro e Guilherme Mariath Jr.

Classificações: 5 primeiros e 1 segundo lugar. Bicampeão gaúcho 2000/2001. Bicampeão Brascar 2000/2001

Fabricado em Porto Alegre pela Metal Moro com projeto do eng. Luiz Fernando Cruz, já estreou com vitória, nas 12 horas de 1999. Seus sucessos permitiram a construção de mais de 25 unidades, algumas delas vendidas até para a Inglaterra, onde seguem com muito bons resultados.

7) Núcleo DKW:



Figura 52: DKW Carretera "Faísca"

Reproduz o carro originalmente usado por Paulo Trevisan.



Figura 53: DKW n° 96

Piloto: Flávio Gomes

Cedido em comodato pelo piloto e jornalista paulistano, foi desenvolvido pelo mesmo para participar das corridas de carros antigos em Interlagos nos anos 2000. Com uma torcida fiel, inclusive pelo uso do *blog* de Flávio Gomes, onde este narra (e ainda narra) suas peripécias automotivas, passou este exemplar a ser um dos mais conhecidos carros clássicos de competição do país.



Figura 54: Lancha Chinelo DKW 1966
Piloto: Henrique Iwers
Lancha do tipo 3 pontos, com mecânica da VEMAG



Figura 55: Fórmula Júnior DKW
Este carro foi construído pelo próprio Toni Bianco, quem fabricou os 5 primeiros exemplares, junto com Chico Landi, em 1962. Visto aqueles não mais existirem, o museu solicitou e o carroztiere produziu mais um, o qual recebeu o número de série seqüencial aos mesmos, por não ser réplica e sim a retomada da produção até então descontinuada.



Figura 56: Carcará II DKW
Este carro, tal como o fórmula Jr, não é e sim um exemplar subseqüente contruído sob encomenda do museu, pois o original há muito tempo foi sucateado e vendido para ferro-velho. Reproduz o primeiro recordista sulamericano velocidade pura (em linha reta), de 1966.

8) Turismo anos 60/70:



Figura 57: Maverick Berta Hollywood 1974

Pilotos: Renato “Tite” Catapani, Luiz Pereira Bueno e Edison Troglio

Classificações: 4 primeiros lugares com Tite e Luizinho. O *site* não dá os resultados do gaúcho Troglio.

Este carro é até hoje um ícone entre os bólidos nacionais. Mesmo entre jovens que sequer tinham nascido na época de ouro deste carro, é algo comum ouvir citações sobre as vitórias do mesmo, algumas fantasiando tais *performances*.



Figura 58: Karmann-Ghia Porsche Dacon n° 7

Pilotos: Emerson Fittipaldi, Wilson Fittipaldi, Chico Lameirão, João Varanda Filho, José Américo Veloso e Sidney Cardoso.

Classificações: 1 primeiro, 2 segundos, 3 terceiros e 1 quarto lugar.

Único sobrevivente dos mais importantes carros brasileiros de competição dos anos 60. Foi o bólido mais rápido pilotado pelos irmãos Fittipaldi até construírem o Fitti-Porsche, com a mecânica de outro exemplar Karmann-Ghia da equipe Dacon.



Figura 59: Willys Gordini nº 40

Piloto: Christian Heins (tributo a Christian Heins)

Este veículo, há muito de propriedade do Sr. Trevisan, foi decorado com o grafismo dos carros da equipe Willys, homenageando o piloto brasileiro Christian Heins falecido em Le Mans.



Figura 60: Willys Gordini nº 3 (pista de terra)

Pilotos: Otilo Eugênio Casanova e Paulo Afonso Trevisan. Classificações: Dezenas de vitórias a serem compiladas segundo o *site* do museu. Com motor de Ford Corcel, correu de 1982 a 1989 em pistas de terra do interior do RS.

9) Turismo anos 80/90:



Figura 61: Fiat Uno Melitta nº 99

Pilotos: Paulo Roberto Hoerlle, Antônio Miguel Fornari e Alexandre Hoerlle.

Classificações: 18 primeiros lugares. Campeão da Copa Fiat 1993, 1995 e 1997. Campeão Gaúcho de Marcas e Pilotos de 1994 e 1996.

A equipe dos irmãos Hoerlle (Ivan e Paulo) manteve ao longo de quatro décadas, um invejável cartel de resultados, graças a seriedade e competência no seu envolvimento agonístico. O Melitta 99 foi entregue ao museu rodando, impecável, com bateria e combustível, pronto para competir, numa demonstração de orgulho por seu passado e profissionalismo.



Figura 62: Ford Escort Greco 1988 nº47

Pilotos: Ingo Hoffmann, Fábio Greco, Luis Henrique Pankowski, Ângelo Giombelli, Denísio Casarini.

Classificações: 5 primeiros, 4 segundos, 1 terceiro, 1 sexto, 1 sétimo e 2 décimos lugares. De acordo com o *site* do museu, faltam ainda cerca de uma dezena de vitórias no campeonato paulista de 1991. Carro da categoria turismo oficial da Ford.



Figura 63: Ford Escort Rossi 1991

Pilotos: Egon Herzfeldt. Vicente Roque Daudt, Jorge Fleck e Walter Soldan.

Classificações: 9 primeiros, 1 segundo, 1 terceiro, 4 quintos e 1 sexto lugar.

Foi restaurado e ajustado pelo preparador original (Egon), sendo entregue para o museu impecável, com uma lista de recomendações para manter o mesmo assim.



Figura 64: Passat Hot Car "Refricentro" nº33

Pilotos: Toninho da Matta, José Roque bresolin, Vinitou Zambon, Delcio Dornelles, Vitor Steyer.

Classificações: 16 primeiros e dois segundos.

Este carro foi imbatível de 1982 a 1984 no campeonato brasileiro e de 1986 a 1987 no campeonato gaúcho.



Figura 65: Chevette de arrancada Chepala

Veículo ainda em processo inicial de pesquisa para restauro.



Figura 66: Passat Classic 1975
Piloto: Trevisan?
Carro preparado para a categoria Classic gaúcha

10) *Stock-car* Brasileiro:



Figura 67: Opala Stockcar 1980 nº 7
Piloto: Ingo Hoffmann
Classificações: 4 primeiros, 4 segundos, 4 terceiros, 1 quarto e 2 sextos lugares.
Cedido para o museu em comodato, nele se representa todo o respeito e admiração que a comunidade automotiva brasileira sente por Ingo, multicampeão nacional na stock car e outras categorias.



Figura 68: Opala Stock Car Hidroplás 1988 nº 17
 Pilotos: Ingo Hoffmann e José Roberto Forcolin
 Classificações: 5 primeiros, 7 segundos, 4 terceiros, 1 quarto e 1 oitavo lugar.
 Campeão brasileiro 1989.



Figura 69: Stock Car Tipo NASCAR ("Bateau Mouche") 1990

11) Puro Sangue:



Figura 70: Maseratti 4CLT 1948

Piloto: Luigi (Gigi) Villorese

Este exemplar foi o vencedor da corrida inaugural (em 1948) do autódromo de Silverstone, onde começou a fórmula 1 em 1950 e na qual também participou.



Figura 71: Maserati 4CM 1938

Este carro competiu contra as “Flechas de Prata” dos nazistas até o começo da II Guerra Mundial. Hoje completamente restaurado à sua condição original pelo artífice Toni Bianco.

12) *Kart* (Micromonoposto) Histórico anos 60/80:



Figura 72: *Kart* de 1960 (Cláudio Manuel Rodrigues?)



Figura 73: *Kart* Mini 1965

Lançou o estilo de pilotagem deitado, como num fórmula, inclusive pelos tanques laterais de alumínio.



Figura 74: Mini 1969

Versão modernizada do anterior, com os tanques de combustível em fibra de vidro.



Figura 75: Kart Mini 1971

Esse kart voltou a apresentar o piloto sentado como nos modelos europeus, algo que permanece até hoje.

13) Pioneiros:



Figura 76: Ford modelo T 1925

Piloto: Francisco Tejera

Tinha freio só nas rodas traseiras, como todo Ford T.



Figura 77: Ford modelo T 1926 Mecânica Nacional
Piloto: Quitito Mieres (Uruguai)
Igualmente tinha freio só nas rodas traseiras.



Figura 78: Biposto Ford 1935
Piloto: Norberto Jung
Classificações: 1 primeiro, 1 segundo, 1 quinto e um nono lugar.



Figura 79: Bonini Special Mecânica Continental 1958
Pilotos: Edmundo André Bonotti e Luciano Bonini
Classificação; 1 terceiro lugar.

14) *Fantasy*:

Figura 80: Biotto Barchetta

Carroceria original construída artesanalmente por Toni Bianco exclusivamente para o museu.



Figura 81: Biotto Berlineta

Outro ‘*Capo lavoro*’ do *carroziere* ítalo brasileiro Toni Bianco. Também exclusivo do museu.

15) Carros de Rallye



Figura 82: Fusca da Equipe Gaúcha Car que participou da “Volta da América do Sul” em 1978. Imagem: Blog do Sanco, 23/08/2010. Acesso em 05/06/2013.



Figura 83: VW Brasília (Réplica)

Em 1974 participou do *World Cup Rally* (Rali da copa do Mundo). Londres/Saara/Munique 19 mil km sem apoio, atravessando o deserto africano e os Alpes europeus, pilotado por Claudio Müller e navegação de Carlos Guido Weck. Imagem: Blog do Sanco, 23/08/2010. Acesso em 05/06/2013.

16) Antigos de Passeio:



Figura 84: Hudson Conversível

Permite que o visitante contextualize compare os primitivos veículos de corrida com o que havia circulando no período.



Figura 85: Hudson Sedan

O mesmo que o veículo anterior.

ANEXO B

Eventos do museu e outras participações

Aqui, também vale colocar exatamente o que está na agenda do *site* do museu

Em 2005:



Figura 1: **Prova Classic Day**, no autódromo de Tarumã (Aldee Street nº1 e Alfa-Romeo GTV 1969);



Figura 2: **Prova Classic Day**, no autódromo de Guaporé (Aldee Street nº1 e Alfa-Romeo GTV 1969);



Figura 3: **Apresentação show do Maverick Berta Hollywood, em Tarumã;**



Figura 4: **Rally Internacional (anfitrião e ponto de partida);**



Figura 5: **Subida de Montanha do Pico do Jaraguá, SP (Fórmula Jr DKW);**



Figuras 6 e 7: **Reportagens no programa Auto Esporte da Rede Globo** (Museu, Fórmula Jr. e carreteras) (Na foto anterior, Tony Bianco e Trevisan-n.A.);



Figura 8: **Exposição rotativa permanente na sede da patrocinadora Mahle, Moji Guaçú, SP.**

Em 2006:

Prova Classic Day, no autódromo de Tarumã (*Aldee Street Racing* nº1 e Passat 1975);

Prova Classic Day, no autódromo de Guaporé (*Aldee Street Racing* nº1 e Passat 1975);



Figura 9: **Recebimento do Raid Sulamericano do clube Austin Healey of England;**



Figura 10: **Testes do bólido Carcará II** em Guaporé;



Figura 11: **Inauguração do autódromo regional (de terra) Diamante Negro;**



Figura 12: **Reportagens no programa Auto Esporte da Rede Globo (Carcará II e Bruno Senna no Renault);**



Figura 13: Participação no **Quatro Rodas Experience**, Interlagos (Karmann-Ghia Porsche Dacon);

Evento em Itajubá, MG (Fórmula Ford de Rubens Barrichello);

Participação como convidado especial V Festival de Recordes do DKW Clube do Brasil em S. José dos Campos e apresentação do Carcará II em comemoração aos 40 anos do recorde;



Figuras 14 e 15: **Integração do Carcará ao evento *Motoring Art*** em São Paulo, SP



Apoio a publicações diversas sobre automobilismo Brasileiro.

Em 2007:



Figura 16: **Evento Clássicos de Competição**, Interlagos, SP (Veículos diversos);



Figura 17: **Feira Automec**, Anhembi, SP (Carcará II);



Figura 18: **4º Encontro de Automóveis Antigos**, Curitiba (2 carreteras Ford);



Figura 19: **VII Rally Internacional Classic Car Club RS** (Ford Biposto 1935 de Norberto Jung e *carretera* Ford 1934 de Vitório Andreatta);



Figuras 20 a 32: Evento **“As Carreteras Vão Roncar Novamente em Passo Fundo”** (*Carreteras diversas*)



Figura 33: **Evento “Blue Cloud DKW”** em Itajubá, MG (Carcará II e Fórmula Jr. DKW);

Em 2008:



Figura 34: Inauguração da pista de *kart* do Velopark, Nova Santa Rita (*karts*);



Figura 35: 1º Encontro de Carros Antigos de Panambi;



Figura 36: Inauguração do Centro Tecnológico Mahle (Carcará II);



Figuras 37 e 38: Teste e gravação para programa Auto Esporte de Rede Globo (Maseratti 4 CLT 1948-Gigi Villoresi);



Figura 39: Lançamento do livro “Tarumã” (Fórmula 2 Sudam, *Escort* e Uno);

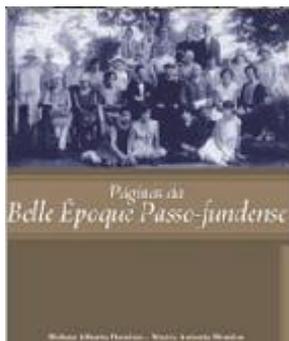


Figura 40: Lançamento do livro “Belle Époque Passo-fundense”;



Figura 41: Lançamento do livro “Entre Ases e Reis”, de Bird Clemente (*Berlineta Willys Interlagos, Carretera DKW e Maverick*);



Figura 42: **Copa Matzenbacker de kart** (kart nº 2);

Em 2009:





Figuras 43 a 47: **Blog Speed Day** em Passo Fundo e Guaporé (Fórmulas Vê, DKW, Maserati 4 CLT e Espron)



Figuras 48 e 49: “**Espaço Racing**” no Velopark (exposição rotativa do acervo);



Figura 50: Reportagem programa Auto Esporte no Velopark (Fusca bimotor Jamaro);



Figuras 51 e 52: **3ª Super Copa Kart KCPF**;



Figuras 53 a 57: Carreteras no Autódromo de Lontras, SC (4 carreteras);

Fórmula Classic Gaúcha em Tarumã – 1ª, 3ª, 4ª e 5ª etapas (Passat 1975);

I Fórum de Automobilismo da FEI (Carcará II);

Fórmula Classic Gaúcha em Santa Cruz do Sul (Passat 1975);



Figuras 58 e 59: **1º Encontro Sulbrasileiro de Fuscas e Derivados** (Fusca Bimotor Jamaro e Karmann-Ghia Dacon);

Em 2010:



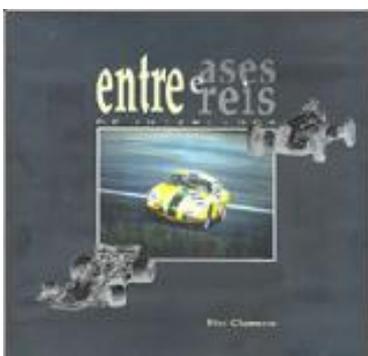
Figura 60: **Blog Speed Day**



Figura 61: **Visita ilustre** do piloto Bird Clemente;



Figura 62: Encontro da **Confraria dos Jurássicos** e recepção do troféu da 2ª corrida do RS (família Mutti) para o acervo do museu;



Figuras 63 e 64: Lançamento do livro “**Entre Ases e Reis**” de Bird Clemente em Porto Alegre;



Figura 65: Visita de Bird Clemente ao Velopark (visto aqui no protótipo Veloce);



Figura 66: **Encontro de Carros Antigos de Teutônia, RS** (4 carros dos anos 60);



Figuras 67 e 68: **Subida de Montanha da Lagoa da Harmonia, em Harmonia, RS** (Fórmula Jr. DKW);

Visita do piloto Paulo Gomes ao museu e à Confraria da Gasolina;

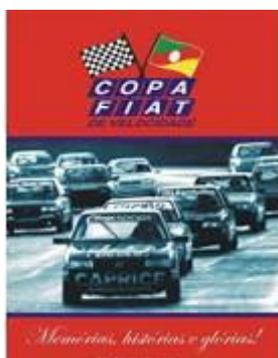


Figura 69: Lançamento do livro **“Copa Fiat de Velocidade”** (Fiat Uno Melitta);



Figura 70: Inauguração do Velopark, Nova Santa Rita, RS (3 Opalas e 1 Omega).

**APRESENTAÇÃO VW BRASÍLIA EQUIPE/APLUB
RALLY DA COPA DO MUNDO 1974**

21 agosto
Sábado
2010

UDT
BANKING-FINANCE
WORLD RALLY
14

PROGRAMAÇÃO:

- Almoço/Confraternização Jurássicos e Expressões do Rallye;
- Cedência ao Museu do Fusca Rallye CPR Equipe Gaúcha Car;
- Criação Museu do Radialismo e Jornalismo Esportivo de Passo Fundo - Acervo Meirelles Duarte
- Apresentação VW Brasília - Cláudio Müller

Museu
Museu do Automobilismo Brasileiro
Rua dos Andradas, 500 Portão 3

Figura 71: Convite da apresentação da Brasília e do núcleo de Rally. Em destaque no quadro o mapa do percurso daquela prova. Imagem: Blog do Sanco, 23/08/2010. Acesso em 05/06/2013.

ANEXO C

Imagens diversas do museu

Fonte: Museu do Automobilismo Brasileiro



Figura 1: Galeria dos Fórmulas – Comparar com a figura 15 do corpo do texto.



Figura 2: Monoposto Ford (6), Biposto Ford (36) e Binotti Special – Mecânica Nacional (34)



Figura 3: Fórmulas VW e Ford



Figura 4: Karts, Protótipos e Mecânica Nacional na reserva técnica



Figura 5: Maverick Holliwood-Berta (1974) Divisão 3



Figura 6: DKW – Pistas de asfalto e terra



Figura 7: Galeria das Carreteras – Comparar com a figura 14 do corpo do texto.



Figura 8: Tubarões na reserva técnica.



Figura 9: Maserati 4CLT-Primeiro vencedor em Silverstone (pilotado porLuigi (Gigi) Villorresi)



Figura 10: F Jr- Exemplar atual, não é réplica.



Figura 11: Carcará II- Não é réplica



Figura 12: Casari 230 (A-1) no antigo museu.



Figura 13: Busto de Antoninho Burlamaqui e seus trofeus.

Autoria das imagens: Claudio Larangeira.

ANEXO D

Autorização para Publicação de Entrevista.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE BIBLIOTECONOMIA E COMUNICAÇÃO****A U T O R I Z A Ç Ã O**

Eu PAULO AFONSO TREVISAN, abaixo assinado, autorizo Julio Cesar Salgado Gaudioso, estudante de Museologia, da Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, a utilizar as informações por mim prestadas, para a elaboração de seu Trabalho de Conclusão de Curso, que tem como título **De Carros, Motores e Emoções: Museu do Automobilismo Brasileiro de Passo Fundo, RS** e está sendo orientado pela Prof^a. Me. Ana Celina Figueira da Silva.

Passo Fundo, ..08..... de ...dezembro..... de 2014 .

Assinatura do entrevistado

ANEXO E

As Emoções Incontidas

“Filho, aguenta mais um pouco, não me abandona agora.”

Ayrton Brum conversando com o carro nas 12 Horas de Tarumã de 1998. In: Blog do Sanco, 25/07/2011. Disponível em: <http://blogdosanco.blogspot.com.br>. Acesso em 29/06/2012.

“Tenho saudades de cada volta, de cada prova e de cada conquista e por que não dizer de cada derrota... pois foram com elas que construí os passos seguintes!!!”

Victor Steyer sobre suas corridas. In: Blog do Sanco, 13/07/2011. Disponível em: <http://blogdosanco.blogspot.com.br/search/label/Victor%20Steyer>. Acesso em 03/06/2013.

“[...] nem olhava para esses registros (precisamente desde Dezembro de 1993, o mês em que desembarquei definitivamente das baratas e **virei as costas para a grande paixão de minha vida** [...])”

Cezar “Bocão” Pegoraro ao contar suas memórias. In: Blog do Sanco, 21/11/2009. Disponível em: <http://blogdosanco.blogspot.com.br/search/label/S%C3%A9rgio%20Pegoraro>. Acesso em 03/06/2013.

“...depois de trinta e tantos anos sentia o sabor gostoso de uma ultrapassagem calculada”.

Roberto Giordani descrevendo seu retorno às competições após três décadas afastado. In: Pilotos Jurássicos Gaúchos, 29/12/2011. Disponível em: <http://pilotos-jurassicos-gauchos.blogspot.com.br/>. Acesso em 09/12/2014.

“Corrida é vida. Qualquer coisa antes ou depois é apenas espera (da próxima)”

Steve McQueen, piloto e ator em frase dita em 1971 ao diretor do filme 24 Horas de Le Mans e que acabou incluída como sendo do personagem “Michael Delaney” que ele protagonizou naquela película.