

VICTOR DE SOUZA SILVEIRA

**PATRIMÔNIO SOBRE RODAS: ANTIGOMOBILISMO, MEMÓRIAS E
DISTINÇÃO SOCIAL EM VIÇOSA – MINAS GERAIS**

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Mestrado Profissional em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

Orientador: Luiz Lima Vailati

**VIÇOSA - MINAS GERAIS
2021**

**Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da Universidade
Federal de Viçosa - Campus Viçosa**

T

S587p
2021
Silveira, Victor de Souza, 1985-
Patrimônio sobre rodas: antigomobilismo, memórias e
distinção social / Victor de Souza Silveira. – Viçosa, MG, 2021.
1 dissertação eletrônica (189 f.): il. (algumas color.).

Inclui anexos.

Orientador: Luiz Lima Vailati.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Viçosa,
Departamento de História, 2021.

Referências bibliográficas: f.156-165.

DOI: <https://doi.org/10.47328/ufvbbt.2022.048>

Modo de acesso: World Wide Web.

1. Automóveis antigos e clássicos - Colecionadores e
coleção. 2. Cultura. 3. Memória. 4. Classes sociais. 5. Status
social. I. Vailati, Luiz Lima, 1975-. II. Universidade Federal de
Viçosa. Departamento de História. Programa de Pós-Graduação
em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania. III. Título.

CDD 22. ed. 629.22

Bibliotecário(a) responsável: Renata de Fátima Alves CRB6/2578

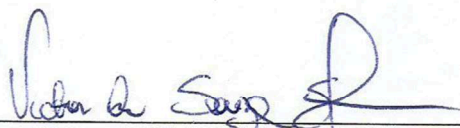
VICTOR DE SOUZA SILVEIRA

**PATRIMÔNIO SOBRE RODAS: ANTIGOMOBILISMO, MEMÓRIAS E
DISTINÇÃO SOCIAL EM VIÇOSA – MINAS GERAIS**

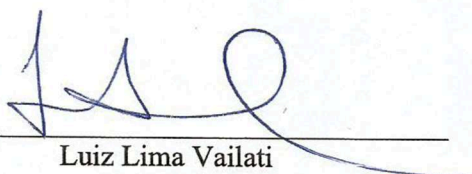
Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Mestrado Profissional em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

APROVADA: 29 de novembro de 2021.

Assentimento:



Victor de Souza Silveira
Autor



Luiz Lima Vailati
Orientador

Ao meu filho, Miguel Francisco.
Aos meus pais, Ana Hilda e Sérgio.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, por minha vida e por ter iluminado meu caminho e me dado forças para que eu chegasse até aqui sem desanimar nunca.

Aos meus pais, Ana Hilda e Sérgio, pelas orações, carinho, amor, incentivos e por terem se esforçado muito para que eu nunca precisasse parar de estudar.

Ao meu filho, Miguel Francisco, que foi gerado e nasceu durante esta pesquisa, e que mesmo sem compreender tudo que se passou, foi a minha maior motivação para concluir este trabalho.

À minha esposa, Charlene, pelo companheirismo, apoio e incentivo sempre.

À minha irmã, Alice, pela amizade e pelas conversas.

Ao meu orientador, Professor Luiz Lima Vailati, pelos ensinamentos, leituras, comentários e por ter aceitado o desafio de me orientar, compartilhando comigo todo o seu conhecimento com muita dedicação, profissionalismo e paciência.

Ao professor Jonas Marçal de Queiroz, por ter me auxiliado com a documentação para submissão da pesquisa no comitê de ética em pesquisa com seres humanos.

Aos professores Thiago Mota e Raquel Lima, por terem participado do meu seminário de qualificação e banca de defesa, trazendo valiosas colaborações com comentários e sugestões que enriqueceram muito meu trabalho.

Ao professor Ronan Leandro Zampier, por ter participado da banca de defesa trazendo proveitosas considerações para este trabalho.

Aos servidores técnicos administrativos e professores do DHI, em especial a todos os que lecionaram disciplinas durante o mestrado e que, com seus valorosos ensinamentos, contribuíram muito para minha pesquisa.

Aos entrevistados da Associação de Antigomobilismo de Viçosa e do Clube do Carro Antigo de Viçosa, e ao Geraldão, por terem colaborado com esta pesquisa compartilhando suas histórias, vivências e conhecimento.

Aos demais membros da Associação de Antigomobilismo de Viçosa e Clube do Carro Antigo de Viçosa que, de alguma forma, colaboraram com a minha pesquisa.

Ao amigo Marcel Franco, por ter me apresentado aos colegas antigomobilistas que colaboraram com esta pesquisa e ter sido um dos que me ajudaram a escolher este tema.

Aos colegas da turma de 2019, pelo companheirismo e pelos bons momentos compartilhados.

À Pró-reitoria de Extensão e Cultura e à Divisão de Extensão da Universidade Federal de Viçosa, pelo apoio na minha escolha e por ter acreditado em meu potencial. Em especial, agradeço à colega Vanda Lucas, pelos conselhos e pela atenção ao me ouvir nos momentos de dificuldade.

A todos amigos e familiares, pela amizade, carinho e incentivo.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

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

(Soichiro Honda)

RESUMO

SILVEIRA, Victor de Souza, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, novembro de 2021. **Patrimônio Sobre Rodas: Antigomobilismo, Memórias e Distinção Social.** Orientador: Luiz Lima Vailati.

Este trabalho traz uma discussão sobre os desdobramentos do antigomobilismo, movimento onde são cultuados os automóveis antigos e artefatos da história da indústria automobilística. A pesquisa parte da proposta de fazer uma contextualização histórica do movimento, passando pelo precursor do antigomobilismo, que é o colecionismo. Também se fez necessária uma contextualização da implementação da indústria automotiva no Brasil e de como a mesma influenciou vários comportamentos na sociedade brasileira, dentre eles, usar os automóveis para exibir sua posição social e poder. O estudo vem, desta forma, identificar as pessoas que iniciaram este movimento e suas origens. Também buscamos entender quais são os esforços e iniciativas dos grupos de colecionadores e entusiastas, bem como do Estado, da indústria automobilística e dos órgãos vinculados ao patrimônio histórico e cultural no intuito de fomentar a cultura e a preservação destes artefatos através de ações como legislações, museus, eventos, etc. As motivações para que as pessoas encabechem o movimento antigomobilista passam por várias frequências como: resgate de memórias afetivas, reserva financeira, preservação de resquícios do patrimônio industrial e distinção social em uma sociedade que cultua os automóveis e os utiliza para simbolizar seu prestígio e poder financeiro. Para buscar entender o movimento, foi feita uma pesquisa de campo com os sujeitos da pesquisa residentes na cidade de Viçosa – MG, cidade que tem uma longa história com automóveis e local onde se formaram pequenos grupos de entusiastas e colecionadores de carros antigos, autointitulados antigomobilistas. Desta forma, foi feita uma pesquisa de campo coletando dados nas atividades destes grupos através de entrevistas e observação participante durante eventos e reuniões, a qual revelou que os resultados da motivação para se participar deste movimento permeiam questões ligadas às memórias afetivas, ao desejo de preservação do patrimônio e também de distinção social.

Palavras-chave: Antigomobilismo. Cultura. Memória. Distinção Social.

ABSTRACT

SILVEIRA, Victor de Souza, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, November 2021. **Heritage on Wheels: Antigomobilismo, Memories and Social Distinction.** Adviser: Luiz Lima Vailati.

This work brings a discussion about the developments of the antigomobilismo movement, where the old automobiles and artifacts from the history of the automobile industry are worshiped. The research starts from the proposal of making a historical contextualization of the movement, passing by the precursor of the antigomobilismo that is the collectionism. It was also necessary to contextualize the implementation of the automotive industry in Brazil and how it influenced several behaviors in Brazilian society, among them, using automobiles to show their social position and power. The study thus comes to identify the people who started this movement and its origins. We also seek to understand the efforts and initiatives of groups of collectors and enthusiasts, the State, the automobile industry and bodies linked to historical and cultural heritage in order to promote the culture and preservation of these artifacts through actions such as legislation, museums, events, etc. The motivations for people to lead the antigomobilista movement go through several frequencies such as: rescue of affective memories, financial reserve, preservation of industrial heritage remains, and obviously, the social distinction in a society that worships automobiles and uses them to symbolize its prestige and financial power. In order to understand the movement, a field research was carried out with a sample in the city of Viçosa – MG, a city that has a long history with automobiles, and a place where small groups of enthusiasts and collectors of old cars, self-titled antigomobilistas, were formed. Thus, a field research was carried out collecting data on the activities of these groups through interviews and participant observation during events and meetings where the results of motivation to participate in this movement permeate issues related to affective memories, desire to preserve heritage and social distinction.

Keywords: Antigomobilismo. Culture. Memory. Social Distinction.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AAVI – Associação de Antigomobilismo de Viçosa
AMA – Associação Mineira de Antigomobilismo
AVA-JF – Associação de Antigomobilismo de Juiz de Fora
CCAV – Clube do Carro Antigo de Viçosa
CONTRAN – Conselho Nacional de Transito
DETRAN – Departamento de Transito
EBAA – Encontro Brasileiro de Autos Antigos
ESAV – Escola Superior de Agricultura e Veterinária
ESAV – Exposição Sobre Antigomobilismo de Viçosa¹
FBVA – Federação Brasileira de Veículos Antigos
FIVA – Federação Internacional de Veículos Antigos
GEIA – Grupo Executivo para Implantação da Indústria Automobilística Brasileira
GMB – General Motors de Brasil
IPVA – Imposto Sobre Propriedade de Veículos Automotores
MIAU – Museu da Imprensa Automotiva
TICCHI – Comitê Internacional Para Preservação Do Patrimônio Industrial
UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
UREMG – Universidade Rural do Estado de Minas Gerais
UFV – Universidade Federal de Viçosa
VCC – Veteran Car Club
VWB – Volkswagen do Brasil

¹ Nome do evento da AAVI, criado em homenagem à UFV e inspirado no nome ESAV - Escola Superior de Agricultura e Veterinária, primeira denominação da instituição Universidade Federal de Viçosa.

SUMÁRIO

| | |
|---|------------|
| INTRODUÇÃO..... | 11 |
| PARTE I - 1 O ANTIGOMOBILISMO COMO VIVÊNCIA DAS MEMÓRIAS E O AUTOMÓVEL ENQUANTO PATRIMÔNIO..... | 22 |
| 1.1 Uma viagem pelo colecionismo..... | 22 |
| 1.2 O carro antigo: um registro do patrimônio industrial brasileiro?..... | 29 |
| 2 SURGIMENTO E EXPANSÃO DO ANTIGOMOBILISMO..... | 42 |
| 2.1 Os primeiros sinais de um movimento antigomobilista..... | 42 |
| 2.2 Clubes, Federações e Organizações oficiais..... | 45 |
| 2.3 Eventos, coleções e museus..... | 50 |
| 2.4 O reconhecimento do automóvel antigo e da cultura automotiva no campo do patrimônio..... | 66 |
| 3 O ANTIGOMOBILISMO EM VIÇOSA: PRÁTICAS E PERCEPÇÕES..... | 74 |
| 3.1 As raízes e memórias do antigomobilismo em Viçosa..... | 80 |
| 3.2 Percepções do antigomobilismo enquanto movimento cultural e de guarda do patrimônio automotivo..... | 102 |
| 3.3 O valor e a representatividade dos objetos e suas controvérsias..... | 122 |
| 3.4 O antigomobilismo vivido: associações, clubes e eventos - a interação dos sujeitos entre si e com a cultura..... | 133 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 148 |
| PARTE II - PRODUTO..... | 153 |
| REFERÊNCIAS..... | 156 |
| ANEXO A – GALERIA DE FOTOS..... | 166 |
| ANEXO B – PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP..... | 180 |
| ANEXO C – ROTEIROS DE ENTREVISTA..... | 187 |

INTRODUÇÃO

O antigomobilismo², movimento criado espontaneamente pelos entusiastas dos veículos antigos, vem sendo reconhecido cada vez mais como um novo movimento cultural devido ao grande número de adeptos e à projeção midiática que ganhou ao longo de sua história. Todavia, nem sempre foi assim: o movimento, outrora, era pouco reconhecido e concentrado apenas em pequenos núcleos de amigos, geralmente pessoas das elites, que tinham o hábito de colecionar veículos antigos e objetos relacionados à história da indústria automobilística.

Muitos antigomobilistas associam o antigomobilismo a um estilo de vida. O surgimento desses grupos no mundo não tem um marco preciso, mas, segundo alguns *sites* de clubes estrangeiros de automóvel, principalmente ingleses³ e norte-americanos⁴, os primeiros indícios de organização em torno de tal prática advêm dos anos 1930, o que indica que este seria um movimento de quase 100 anos.

Assim, essas informações sugerem que as pessoas que começaram a se organizar ainda nos anos 1930 tinham motivações para buscar materializar a ideia de resguardar esses objetos e suas histórias. Nesse cenário específico, cumpre ressaltar que a história daquela nova tecnologia, o automóvel, estava apenas começando, mas que já havia indivíduos preocupados em não deixar a memória em volta dela se perder.

Esta ideia de preservação dos artefatos da indústria automobilística tem grandes relações com as noções de preservação de patrimônio industrial, que começa a ser discutido nos anos 1960, e passa a ser reconhecido oficialmente no mundo no final da década de 1970, com a criação do Comitê Internacional Para Preservação Do Patrimônio Industrial - TICCHI.

Para entender o antigomobilismo, devemos, pois, nos remeter a uma época antes do surgimento dos automóveis no mundo, quando o homem já tinha o hábito de acumular e colecionar objetos. A esse respeito, Cícero Almeida⁵ apresenta uma análise das práticas colecionistas e sua importância para preservação dos objetos em museus e coleções

² Neologismo na língua portuguesa, cuja definição exata se encontra no dicionário Houaiss: “1- interesse por veículos antigos e seu estudo como elemento da arqueologia industrial. 2- conjunto de conhecimentos técnicos, históricos e práticos que dizem respeito à conservação, classificação e apresentação museológica desses veículos. 3- movimento associacionista dos interessados nesta prática, com vistas à defesa e difusão de sua atividade”.

³ VINTAGE CAR SPORTS CLUB. VSCC, 2020. Disponível em: <https://www.vsc.co.uk/>. Acesso em: 04 set. 2020.

⁴ ANTIQUE AUTOMOBILIE CLUB OF AMERICA. AACA, 2020. A Concise History of AACA. Disponível em: <http://www.aaca.org/About-AACA/an-introduction-to-aaca.html>. Acesso em: 04 set. 2020.

⁵ ALMEIDA, Cícero Antônio Fonseca de. **O “Colecionismo Ilustrado” na gênese dos museus contemporâneos.** Anais do Museu Histórico Nacional. Rio de Janeiro: Ministério da Cultura/IPHAN, n. 33, 2001. p.123-140.

particulares além da sua ressignificação, já que, em uma coleção, os objetos são “abstraídos” de sua função original para serem “possuídos”, assim adquirindo um papel a partir do qual o objeto existe unicamente por significar algo que, muitas vezes, escapa de sua função primária.

Dessa forma, o hábito de colecionar carros, que teve suas origens ainda no início do século XX, persiste até os dias atuais, sendo uma das principais formas de se preservar estas espécies de fragmentos da era industrial e da era pós-moderna, e projeta, inclusive, em futuras coleções a guarda de objetos que supostamente um dia desapareceriam se não fossem armazenados nestes acervos.

Outro aspecto importante deste movimento seria o fato de ele trazer à tona a afetividade como elemento constitutivo das relações entre o objeto e o colecionador. Estes objetos servem como pontos de referência na memória das pessoas, já que, para os entusiastas do carro antigo, estes veículos ganham um significado além de sua funcionalidade. Agora, abstraído de sua função original, o veículo é posto também como um catalisador de memórias, pois traz de volta momentos marcantes do passado destas pessoas por ter estado presente ali, de alguma forma. Dentro desta ótica, pode-se dizer que o carro antigo pode até ser visto como monumento que é, hoje, abstraído da sua função de ser algo meramente para se locomover. Para além disso, o veículo antigo é cultuado nos mais inimagináveis locais do planeta por vários motivos, além de sua função primária, que era ser um meio de transporte.

Após a Segunda Guerra Mundial, em meados do fim da década de 1940 e início da década de 1950, é possível observarmos um rápido crescimento da indústria automobilística, principalmente nos EUA. A Europa, que já estava se recuperando dos efeitos da guerra no final da referida década, também começa a expandir a sua indústria automotiva. Assim, a exuberância dos veículos norte-americanos, frutos de uma próspera indústria do pós-guerra, nascida em um país vitorioso no conflito, eclode em direção a um culto cada vez maior ao automóvel. Ao mesmo tempo, a tecnologia e a evolução dos veículos parece crescer exponencialmente, o que, conseqüentemente, levou ao descarte dos veículos, que deveriam ceder lugar aos lançamentos cada vez mais modernos. Isto tudo acabou fazendo com que, mais uma vez, mais pessoas se organizassem a fim de não deixar estes veículos do passado ficarem relegados ao esquecimento e acabarem desaparecendo nos ferros-velhos e desmanches.

No Brasil, a indústria automobilística se instalou tardiamente, mais precisamente no fim da década de 1950, enquanto que nos Estados Unidos da América e em alguns países da Europa, como Inglaterra, França e Alemanha, ela já havia se consolidado e modernizado. A

ideia de solidificar uma indústria nacional surgiu no governo de Getúlio Vargas, que queria que o país passasse a ter uma indústria de base e não apenas continuasse a ser um exportador de *commodities*. Com a morte de Vargas, essa ideia acabou por se concretizar nas mãos de Juscelino Kubitschek que, em 1956, criou oficialmente o GEIA – Grupo Executivo para Implantação da Indústria Automobilística Brasileira. Até meados dos anos 1950, o Brasil só montava alguns carros estrangeiros com peças importadas dos seus países de origem ou os importava inteiramente montados. Porém, com a implantação da indústria nacional, ainda que tardiamente, começaram a vir para o solo nacional alguns fabricantes europeus e americanos que acabaram por concretizar a fabricação de veículos aqui com matéria-prima, peças e mão de obra nacionalizadas - sendo estas, inclusive, exigências do próprio GEIA para que essa indústria fosse aqui implementada⁶.

A indústria brasileira de automóveis era bem atrasada se comparada com as estrangeiras mais importantes da época, pois aqui eram montados modelos simples, muitos destes rejeitados nos mercados de suas matrizes, que já se encontravam mais exigentes por contarem com produtos de melhor qualidade e maior variedade. Somava-se a esses fatores a presença de um público consumidor com maior poder aquisitivo. Esta peculiaridade da nossa indústria também levou a surgir no país um movimento antigomobilista com características únicas, que hoje é reconhecido por outros grupos do resto do mundo.

O antigomobilismo brasileiro surgiu timidamente, ainda um pouco antes da implantação da indústria brasileira, entre os anos 1940 e 1950, com pessoas que detinham poder aquisitivo para comprar veículos, guardar e restaurar. Embora tivessem boas condições financeiras, manter coleções de automóveis nunca foi fácil; com isto, estes primeiros colecionadores também passaram por muitos percalços para manter tais coleções em bom estado de conservação. Porém, sabe-se que, por falta de incentivo público ou de instituições privadas, como os fabricantes de veículos e autopeças e a indústria petroleira, várias destas coleções se perderam no tempo.

A história do antigomobilismo no Brasil sempre esteve muito ligada aos movimentos entusiastas, aos clubes e aos colecionadores. Estes foram os responsáveis pela expansão do antigomobilismo no solo nacional: ao longo desses anos, o número de clubes e organizações em prol do automóvel antigo cresceu e ainda cresce exponencialmente no Brasil e no mundo, sendo que a difusão dessa cultura ganhou fortes aliados inicialmente na imprensa especializada com publicações voltadas ao movimento. Mais recentemente, o mais forte

⁶ BRANDÃO, Ramon de Lima. **O automóvel no Brasil entre 1955 e 1961: a intervenção de novos imaginários na Era JK.** Juiz de Fora, MG: UFJF, 2011. p. 82 a 88

aliado do antigomobilismo tem sido a internet, que trouxe muita informação nos mais diversos meios, seja em canais de vídeos, seja nas redes sociais ou nos inúmeros *sites*, *blogs* e portais com conteúdo vasto e exclusivo ao alcance de todos os que se interessam sobre o assunto.

As leis que deram um pouco de respaldo e reconhecimento oficial ao antigomobilismo brasileiro surgiram por incentivo desses movimentos, o que indica que, quando a comunidade se organiza pelo seu reconhecimento enquanto movimento cultural, o mesmo ganha mais força para ser oficializado pelos órgãos competentes. Temos clássicos exemplos, como o da Resolução nº 56, de 21 de maio de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que culminou com a criação da placa preta de colecionador para diferenciar os veículos antigos originais e, conseqüentemente, os colecionadores. Além disto, os entusiastas ganharam outros incentivos, como direito a pleitear isenção de IPVA, o direito ao tombamento histórico do veículo junto aos órgãos oficiais, a liberação de importação de veículos antigos com mais de 30 anos, datas comemorativas, dentre outras formas de incentivar o movimento.

Porém, o fato é que ainda muito pouco foi conquistado diante das possibilidades do que pode ser requisitado para o movimento antigomobilista nacional. É notável que o Brasil, apesar de ter um movimento sólido, não possui grandes museus abertos ao público de forma acessível. Além disso, ocorrem algumas práticas com leis, como a da placa preta, que muitas vezes é distorcida para que algumas pessoas obtenham vantagem comercial, desvirtuando o que é veículo um histórico de coleção.

As práticas do antigomobilismo em Viçosa - MG são o foco desta pesquisa. Para chegar aos resultados esperados, buscamos apresentar o que levou à origem do antigomobilismo que conhecemos hoje, passando pela prática do colecionismo e a musealização das coleções destes objetos, que são abstraídos da sua função original. Além disso, tratamos também da história da indústria do automóvel nacional e dos movimentos em torno de sua coleção e preservação.

A motivação para escrever sobre antigomobilismo numa dissertação sobre patrimônio histórico e cultural parte do pressuposto de que o veículo antigo pode ser considerado patrimônio, já que os meios de transporte e vestígios da era industrial estão definidos como tal de acordo com a conceituação dada pela carta de *Nizhny Tagil*⁷, que versa sobre o patrimônio

⁷ THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial**. Houghton, 2003. Disponível em: <http://ticcih.org/about/charter/>. Acesso em: 18 mar. 2021.

industrial. Além do mais, o movimento antigomobilista, assim como o culto ao patrimônio, encerra uma experiência capaz de lançar luz às relações estabelecidas entre indivíduos e os objetos, entre grupos sociais e seus patrimônios na atualidade.

Quando se fecha o foco envolvendo a discussão do patrimônio histórico e cultural e do colecionismo de veículos antigos, foi encontrado um número pequeno de publicações no nível de dissertação ou tese, o que nos instigou a realizar uma pesquisa original, que trouxesse a questão do antigomobilismo para este campo de discussões, já que o mesmo pode ser enquadrado como patrimônio histórico e cultural, sendo este inclusive reivindicado pelos seus adeptos como tal.

Outra motivação para se fazer esta pesquisa foi que, ao realizar buscas nas principais plataformas de publicações, como Scielo, Google Acadêmico, Portal da Capes, dentre outras menos conhecidas, foram encontradas poucas publicações sobre o antigomobilismo no campo do patrimônio histórico e cultural. Há também por parte deste pesquisador um interesse pessoal no estudo deste tema, que sempre me atraiu e despertou curiosidade, pois, desde a minha iniciação acadêmica, ainda na graduação, sempre que era possível, eu tentava direcionar meus trabalhos e estudos para a área ligada à indústria automobilística e de transportes. Ademais, sou também ser colecionador de artefatos ligados aos automóveis, principalmente os antigos. Dessa forma, esta pesquisa se configura uma oportunidade de trazer uma discussão acerca da cultura e sua relação com o consumo de automóveis, sobretudo, os antigos, para o meio acadêmico. É necessário destacar que se este movimento vem crescendo e reivindicando o seu lugar de reconhecimento, e que há, cada vez mais, interesse em realizar estudos sobre suas repercussões na nossa cultura.

Atualmente, é possível observar que há muito interesse pelos objetos do passado. A ideia de tocar, possuir e resguardar objetos que representam uma época que já passou fascina um número tão grande de pessoas, que acabam por ser inevitáveis os seus desdobramentos comerciais. Muitas pessoas viram no antigomobilismo uma grande oportunidade de negócio e geração de renda, o que tem seus aspectos positivos, mas que guarda, também, muitos elementos negativos, pois com isto começa a crescer uma desvirtuação do movimento no que diz respeito à preservação da história e artefatos da indústria automotiva em direção a apenas mais uma fonte de comércio. Esse fato conseqüentemente acaba por limitar o acesso a algo que já era muito caro e restrito a poucas pessoas, mas, por outro lado, essas limitações forçaram o surgimento de novas vertentes que vieram ressignificar e democratizar o acesso ao antigomobilismo.

Em função do crescimento desta atividade, este estudo objetiva responder as seguintes questões: Quais os motivos levaram o antigomobilismo a despertar interesse para alguns grupos de Viçosa - MG? O que faz as pessoas desejarem preservar e registrar a existência destes veículos antigos e quais são as narrativas que os envolvem? O que motiva os expositores, visitantes e demais interessados a participar dos encontros e exposições? Quais as razões que levam os proprietários a se filiarem aos clubes e associações? O que estes grupos fazem para promoção da cultura antigomobilista e do patrimônio automobilístico?

Assim, para responder a esses questionamentos, foram feitas entrevistas semiestruturadas com doze antigomobilistas, sendo, destes, sete pessoas da Associação de Antigomobilismo de Viçosa (AAVI) e quatro pessoas do Clube do Carro Antigo de Viçosa (CCAV), além do vereador autor da Lei que instituiu o dia do antigomobilismo de Viçosa⁸. Ao longo de todo ano de 2019 foi feito o uso da observação participante durante as reuniões e encontros dos dois grupos, bem como do evento ESAV promovido pela AAVI e da edição da Semana do Fazendeiro, no *campus* da UFV, que faz exposição dos veículos antigos, sendo que esta técnica foi utilizada com o objetivo de se validar por meio da vivência, os relatos produzidos através das entrevistas.

Para as entrevistas, foi utilizada a metodologia da história oral, que permite conhecer as memórias individuais e a coletiva. Como dito por Paul Thompson, qualquer fonte histórica é carregada de subjetividade devido à percepção humana que a constitui. As fontes orais confrontam esta subjetividade ao desmembrar as camadas da memória e ao buscá-las no subterrâneo do inconsciente⁹. A história oral dos fatos vivenciados pelos antigomobilistas entrevistados esclarece, de certa maneira, alguns dos questionamentos deste pesquisador já que foram constituídas de fatos vivenciados por esses indivíduos, além de ajudar a compor as fontes primárias para esta pesquisa.

A pesquisa também envolveu o levantamento bibliográfico dos autores das áreas de colecionismo, patrimônio, cultura, memória, antropologia dos objetos, automobilismo, e de portais da *web* relacionados ao antigomobilismo.

Por sua vez, o recorte temporal para a pesquisa de campo foi definido a partir do surgimento dos grupos antigomobilistas viçosenses, que se deu por volta do ano de 2013, e fechando no final do ano de 2019, quando foram realizadas as entrevistas e feita a observação participante. Quanto ao recorte espacial, a pesquisa foi feita exclusivamente com antigomobilistas da cidade de Viçosa – MG. Além disto, para se chegar aos resultados da

⁸ Nota: Todos os entrevistados concederam autorização via TCLE para ter seu nome citado nesta pesquisa.

⁹ THOMPSON, Paul. **A voz do passado**: história oral. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992. p. 197.

pesquisa, foram levantados dados históricos que levaram ao surgimento do movimento antigomobilista décadas antes, assim como as influências sofridas pelos grupos desta cidade e por outros, tanto do Brasil quanto do exterior.

Assim, esta dissertação se dividirá em duas partes, sendo que a primeira será composta por três capítulos e a segunda parte trará, como resultado final, um produto que tem como principal função instigar pensamentos críticos sobre as relações da sociedade com os automóveis, mas que também almeja conferir mais visibilidade ao antigomobilismo local, sendo capaz de reunir entusiastas para fomentar a prática na cidade de Viçosa - MG.

Nesse sentido, o primeiro capítulo discute o colecionismo, suas origens e trajetória evolutiva, assim como o fato de esta prática ter levado ao hábito de colecionar artefatos feitos em série pela indústria a partir do século XIX. Traz a ideia de como o automóvel antigo se insere no conceito de patrimônio industrial, haja vista que é um resquício do que a indústria já produziu. Desta forma, o colecionismo de veículos promove um resgate da história desses objetos, sua trajetória até os dias atuais, e mostra como, neste percurso, a história do automóvel se entrelaça com momentos importantes da história geral, já que ela se conecta fortemente às revoluções tecnológicas à ideia de progresso e à de *status* social. Assim, sinalizamos a possibilidades de entendimento deste como documento de uma época, de sua cultura e de valores.

Neste esforço de reflexão e compreensão deste objeto como lugar de memória, bem como da prática do antigomobilismo, buscamos inseri-los nas interseções entre os conceitos de patrimônio, coleção e memória. Qual a melhor forma de pensar a prática do antigomobilismo enquanto experiência coletiva de resguardo de objetos do passado? Dessa maneira, também é trazida ao debate a questão de como os automóveis antigos podem ser vistos sob a ótica de pontos de referência para ativar as memórias dos indivíduos e o porquê de os automóveis terem essa forte presença na mente de algumas pessoas. Ainda, no primeiro capítulo é abordada a história da indústria automobilística, principalmente no Brasil, e como a forma de transporte rodoviário, o mais utilizado no país, moldou a nossa maneira de se relacionar com os veículos.

O segundo capítulo busca aprofundar a discussão sobre a prática do antigomobilismo. Assim, este momento da pesquisa almeja resgatar os primórdios do que caracterizou esse como um novo movimento cultural, os primeiros clubes no mundo, as primeiras coleções e museus e os fatos históricos que fazem do automóvel um lugar de memória. Ainda neste tópico é abordado o pioneirismo do antigomobilismo brasileiro, os fundadores dos primeiros

clubes, as primeiras coleções e o destino destas, assim como as repercussões desses pioneiros no antigomobilismo nacional. Abordamos, ainda, a questão da projeção que o antigomobilismo tem hoje no mundo e sua forte exploração pela indústria cultural, focando inicialmente nos eventos organizados pelos grupos antigomobilistas e a importância de algumas pessoas que foram primordiais para o surgimento deste movimento.

Juntamente aos eventos, e não menos importante, estão as coleções de automóveis e artefatos ligados ao automobilismo, pois, sem estas coleções e seus objetos, talvez não existisse antigomobilismo, pelo menos da forma que o conhecemos hoje. As coleções foram de grande importância para a divulgação do antigomobilismo e para a preservação da história do automóvel. Foi através destas coleções que muitos museus surgiram. Porém, há um grande revés nesta questão, já que as coleções, em sua maioria, talvez quase totalidade, sempre estiveram nas mãos de pequenos grupos de pessoas com grande poder aquisitivo, ficando assim escondidas por anos. Com a morte dos seus proprietários, as coleções tendem a desaparecer, salvo alguns raros casos em que elas são preservadas e viram museus, mas em sua maioria são depredadas ou salvas por terceiros com fins comerciais e acabam fracionadas em diversas outras coleções, mantendo assim um ciclo vicioso.

Outra forma de se preservar coleções, mas ainda pouco praticada no Brasil, se dá com os museus dos fabricantes de veículos, que montam seus acervos e museus para a alegria do público aficionado por veículos antigos e história da indústria automotiva. Porém há de se observar qual seria o real interesse dos fabricantes por trás destes museus: seria a preservação do patrimônio sobre rodas ou seria uma autopromoção com fins meramente comerciais?

O capítulo dois também mostra a questão do veículo antigo sendo reconhecido como patrimônio e cultura pelos entusiastas e pelos órgãos oficiais do Estado. Dessa forma, é ilustrado neste tópico como algumas leis de incentivo podem ser benéficas para este tipo de patrimônio ao garantir incentivos e benefícios para os antigomobilistas preservarem seus acervos. Há consenso que certas práticas surgem informalmente como manifestação espontânea destes movimentos. Dentro destas manifestações espontâneas surgem, muitas vezes, pedidos de tombamento, reconhecimento e criação de leis específicas para os veículos antigos e a história da indústria automobilística.

O terceiro capítulo é o resultado da pesquisa de campo, dos dados produzidos através de entrevistas que foram analisadas e confrontadas com referências bibliográficas pertinentes ao tema, além da observação participante. A pesquisa partiu de um questionamento sobre qual é a motivação destes colecionadores e entusiastas do antigomobilismo para se reunir em

grupos que cultuam o carro antigo e por que colecionar estes objetos. A hipótese inicial é de que a coleção e preservação dos carros antigos relacionava-se à afetividade e à memória, já que muitos destes automóveis preservados resguardam histórias pessoais. Todavia, há também a possibilidade de que todo este culto esteja voltado aos ganhos financeiros, uma vez que ser antigomobilista está carregado de signos de distinção numa sociedade em que a posse de um carro muito tinha a dizer.

Assim, através da etapa da observação participante nos eventos, a pesquisa intenciona conhecer as relações entre o homem e as máquinas, além das relações interpessoais pelas afinidades e interesses comuns. Também foi buscado entender o papel e as estratégias dos grupos para preservação do patrimônio automotivo e difusão da cultura em Viçosa - MG, mas, principalmente, desvendar a percepção dos membros como parte de um grupo, isto é, uma comunidade que partilha interesses em comum.

A segunda parte desta dissertação, que diz respeito ao produto, consiste na formulação de um *site/blog* com informações rápidas e resumidas para leigos no assunto, o qual traz informações sobre o movimento antigomobilista enquanto fenômeno histórico e social, com foco no papel desempenhado pelo automóvel na sociedade desde ele que surgiu. A página traz, ainda, como certos momentos históricos importantes da humanidade também influenciaram em profundas mudanças na indústria automobilística.

Nunca se buscou tanto colecionar, guardar, preservar e registrar como nos últimos anos. Com o advento da ampla modernização das tecnologias, em especial das de comunicação, bem como o crescimento do seu acesso, verificou-se, também, um aumento pelo interesse e sobre o passado e da divulgação de fatos, aspectos e acontecimentos do passado. Nesse ambiente, as coleções cresceram em número e qualidade, e o desejo de retorno ao passado através da nostalgia pelo antigo proliferou, inspirando o desejo por objetos raros. Nota-se, além, um crescente apego ao passado, talvez pelo medo de que ele desapareça. Nesse contexto, na busca de contrariar a ideia de que as coisas são passageiras e com o medo da erosão e do descarte, muitas pessoas buscam guardar objetos antigos em coleções particulares e museus.

Nesse ínterim, vale lembrar que os objetos, quando postos em museus, são ressignificados e assim podem despertar em outros povos e culturas o interesse da preservação de elementos de identificação. Por isso, é possível crer que o movimento antigomobilista, que teve início na Europa e nos EUA ainda no período pré-Segunda Guerra Mundial, acabou por motivar e despertar este “querer fazer parte de algo maior” nos entusiastas e colecionadores

de todo o mundo, também integrando a noção de construir uma identidade sobre o antigomobilismo. No Brasil, esta manifestação se apresenta com a crescente atração pelo tema no cenário nacional.

Com o passar dos anos, pode-se observar que o movimento cresceu bastante, vindo a se tornar, inclusive, mais acessível a parcelas da população (consequência do envelhecimento natural dos veículos que, em outras épocas, eram muito caros pelo fato de serem novos e modernos e que, em determinado período histórico, ficaram com preço muito baixo, bem como do desenvolvimento econômico de classes ao redor do mundo), fazendo com que, a cada vez, um número maior de pessoas desenvolvesse interesse em preservar este tipo de artefato.

Nesse sentido, esta corrida por se guardar e decretar como relíquia qualquer tipo de veículos considerados antigos acende um alerta para questões que envolvem a inflação patrimonial, já que os próprios meios legais atuais para o tombamento histórico de veículos antigos não trazem, em seu teor, medidas restritivas quanto à limitação do número de exemplares a serem tombados e, conseqüentemente, declarados como patrimônio.

Por outro lado, Paulo César Garcez Marins, em seu artigo “Novos patrimônios, um novo Brasil? Um balanço das políticas patrimoniais federais após a década de 1980”, afirma que as ações de registro e tombamento realizadas pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) nos últimos anos não representam, em sua totalidade, a proteção de toda diversidade cultural do território brasileiro, e que é um desafio grande incluir as referências patrimoniais dos “diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”, reconhecidos pela Constituição de 1988. O autor enfatiza que o Brasil ainda está longe de entrar em situações em que ocorre situação de “abuso monumental”, de “banalização do patrimônio” ou de “inflação patrimonial”¹⁰. Sendo assim, observa-se que ainda existe, no cenário nacional, um grande espaço para o antigomobilismo e suas práticas nas ações de reconhecimento que englobam novos patrimônios.

Desde que surgiu, o automóvel despertou curiosidade, protagonizou eventos importantes, se tornou parte do cotidiano de todos e teve um importante papel na moldagem da sociedade como a conhecemos hoje. Assim, este trabalho tenta mostrar como o colecionismo desse objeto veio influenciar na prática de se acumular objetos fabricados pela indústria. Assim sendo, resgatar um histórico da indústria automobilística, de como nasceu o forte interesse e mesmo o culto aos seus produtos e a intencionalidade de resguardar estes

¹⁰ MARINS, Paulo César Garcez. Novos Patrimônios, Um Novo Brasil? Um Balanço Das Políticas Patrimoniais Federais Após a Década de 1980. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 57, p. 9-28, 2016. p.26.

objetos para o futuro se faz interessante na medida em que, através desses fenômenos, podemos entender melhor as memórias, os afetos e os valores que permeiam a engrenagem da sociedade atual.

PARTE I

1 O ANTIGOMOBILISMO COMO VIVÊNCIA DAS MEMÓRIAS E O AUTOMÓVEL ENQUANTO PATRIMÔNIO

Neste capítulo discutiremos, primeiramente, a história do colecionismo e a história do automóvel, fenômenos que levaram, conseqüentemente, ao colecionismo de veículos. Assim, descreveremos a trajetória de ambos e a sua relação com eventos importantes da história, como a Revolução Industrial, as duas Guerras Mundiais, a Guerra Fria, entre outros eventos importantes, sobretudo, para o Brasil. Essa abordagem tem como intuito demonstrar como a trajetória de um objeto e as suas estreitas relações com as noções de progresso, desenvolvimento tecnológico e *status* social influenciaram a forma com que esse mesmo objeto é tratado em nossa sociedade. Desse modo, apresentamos o automóvel como elemento capaz de documentar uma época e, portanto, se tornar objeto de coleções, exposições e musealização.

1.1 Uma viagem pelo colecionismo

É de conhecimento comum que a musealização advém da prática do colecionismo, este muito mais antigo que os museus que conhecemos hoje. Esta prática de reunião e guarda de objetos tem suas origens entre as classes mais abastadas das sociedades antigas e das modernas, que reuniam sob sua guarda objetos de valor histórico e estético. É possível encontrar aproximações entre a experiência colecionista de outrora e as práticas atuais de coleção de automóveis, especialmente se levarmos em conta o alto valor destes objetos. Podemos imaginar que colecionar carros seria permitido apenas, ainda hoje, para as elites. Ainda assim, é importante lembrar que, sem estas coleções, talvez muitos veículos antigos e parte da história automotiva estaria perdida. Porém, antes de adentrar no universo do colecionismo de veículos antigos, temos que buscar entender quando e como se iniciaram os registros do que pode ser classificado como coleção.

Há indícios arqueológicos de que o homem sempre teve, por sua natureza, o hábito de acumular objetos - embora esta noção esteja distante da forma pela qual entendemos hoje - reunindo itens indispensáveis para sua sobrevivência. A história do Egito Antigo, por exemplo, menciona as coleções dos faraós, que reuniam todos os tipos de objetos que

julgavam preciosos (em vida e para o além-túmulo) e que até hoje compõem acervos de vários museus no mundo. Logo, podemos observar que colecionar é uma prática que vem de datas muito anteriores aos tempos de Cristo, em uma época muito diferente da forma que o mundo ocidental é conhecido atualmente. Outrossim, a história registra também que o imperador romano Júlio Cesar gostava de colecionar artigos gregos e de outras origens, obtidos através da expansão do império romano¹¹.

Assim, o hábito de juntar objetos na pré-história foi seguindo uma escala evolutiva ao longo da história até chegar aos conceitos mais próximos do que conhecemos atualmente como colecionismo, o qual eclodiu dentro da transição da Idade Média para o Renascimento. Entretanto, tentar temporalizar um marco para esta atividade é algo complexo, pois, como afirma Renata Lima, não há consenso sobre quando se deu o surgimento do colecionismo, já que ela acredita que ser colecionador é uma coisa intrínseca da humanidade. Segundo a autora supracitada, os homens têm por hábito acumular artefatos desde a pré-história para finalidades que vão além da necessidade de sobrevivência, porém, com uma lógica mais primitiva - o que seria julgado apenas como uma acumulação em si pelos arqueólogos¹². Este posicionamento vai de encontro a outros autores, que julgam que o objeto só se torna objeto de coleção quando permanece para além da sua função primária. Sob essa ótica, a justificativa de existência se baseia no fato de que o mesmo deverá ser preservado a fim de ser guardado e contemplado.

Krzysztof Pomian, filósofo e historiador que se dedicou ao tema, diz que os mobiliários fúnebres do período neolítico podem ser entendidos como uma das primeiras formas de coleções classificadas como mais organizadas, já que as tumbas continham diferenciação da função, sexo e condição social dos indivíduos ali sepultados. Ao longo dos séculos, essas civilizações evoluíram e cresceram, e então passaram a ser encontradas nas sepulturas coleções de objetos ornamentais, instrumentos, artes, joias e demais itens de valor para aquelas civilizações. Cabe aqui, ainda, uma observação do autor, que diz que estes acervos das tumbas eram compostos por objetos cuja confecção seria cara e trabalhosa, ou seja, foram feitos para funcionalidade de serem admirados¹³.

¹¹ LIMA, Renata. **A Arte fascinante de Colecionar**. Rio de Janeiro-RJ, 1994. Disponível em: https://www.academia.edu/33177634/A_arte_fascinante_de_colecionar_Renata_Lima. Acesso em: 11 mar. 2021

¹² *Ibidem*, p. 39

¹³ POMIAN, Krzysztof. Coleção. *In: Enciclopédia Einaudi*, v. 1. Memória-História. Porto: Imprensa Nacional / Casa da Moeda, 1984. p. 56

Ainda na obra de Pomian¹⁴, e continuando sobre o histórico do colecionismo antes do renascimento, é retratada a questão da relação das coleções com o sagrado, noção esta que permanece na Grécia Antiga e, mais tarde, na sociedade romana, a partir da qual os objetos são oferecidos aos deuses e devem permanecer intocados, podendo apenas servir para admiração ou adoração. O autor supramencionado também discorre que os generais romanos, quando retornavam das conquistas vitoriosas do império, gostavam de ostentar as pilhagens das riquezas subtraídas, incluindo-se nelas objetos gregos. Estes despojos teriam originado as coleções particulares romanas, sendo os grandes colecionadores romanos o imperador, os generais e os procônsules. Nesse âmbito em específico, o que mais caracterizava estas acumulações romanas como coleções era o desprezo dos possuidores destes artefatos pela sua utilidade primária e a eterna disputa para aquisição de tais itens – chegando esta última até mesmo ao ponto de levar um colecionador aficionado à derrocada financeira e moral.

Com a expansão do cristianismo, já no período medieval, o colecionismo chegou ao seu apogeu pelas mãos da Igreja Católica e de nobres europeus, como príncipes e reis. A Igreja, ao pregar o culto aos santos, fez com que houvesse uma atração muito grande dos fiéis pelas relíquias, que eram objetos que pertenceram ou que, em algum momento, tiveram contato com os santos. Mais uma vez, assim como na Grécia Antiga, o culto ao sagrado marca sua posição na importância do colecionismo. Nessa ocasião, a Igreja começou a catalogar os itens que, uma vez decretados sagrados e inseridos na coleção dos mosteiros, não deveriam nunca mais sair dali. Estas coleções eram numerosas e só cresciam, o que exigia uma lógica de controle e armazenamento através dos catálogos e locais específicos para abrigá-las, qual seja, os chamados relicários. Estes objetos também estavam destituídos de sua funcionalidade original, devendo agora ser sumariamente contemplados pelos fiéis. Sobre as coleções da Igreja, conclui-se, ainda, que:

Além de relíquias, as igrejas conservavam e expunham outros objectos: curiosidades naturais, mas sobretudo oferendas: altares, cálices, cibórios, casulas, candelabros, tapeçarias, conservam ainda por vezes, a memória dos seus doadores e mesmo, no caso de alguns quadros, a imagem dos seus rostos e dos rostos dos seus parentes. É preciso ainda acrescentar os monumentos fúnebres, os vitrais, as tribunas, os capitéis historiados, etc.; cada igreja, apesar de ser um lugar de culto, oferecia assim ao olhar uma quantidade de objectos, verdadeiras colecções¹⁵.

¹⁴ *Ibidem*, p. 57-58

¹⁵ POMIAN, Krzysztof. Coleção. In: **Enciclopédia Einaudi**, v. 1. Memória-História. Porto: Imprensa Nacional / Casa da Moeda, 1984. p. 60

A Igreja era poderosa, mas não somente ela, como também os nobres. Assim como no Império Romano, os poderosos detinham em sua posse os mais variados objetos. Reis e príncipes possuíam joias, artefatos religiosos, armas, ferramentas, artigos feitos de metal precioso, como ouro e prata, dentre outros objetos que estavam ali pela posse em si e para serem admirados, abstraídos da sua função original. Apesar disto, muitos dos tesouros reais tinham também por objetivo servirem de reserva financeira para seus detentores. Ainda, os tesouros reais eram utilizados nas cerimônias e desfiles reais como adorno do rei e de sua cavalaria com a finalidade de exibição de seu poder e riqueza¹⁶.

Com o advento do movimento renascentista, entre os séculos XV e XVI, novos grupos surgem e com eles novas percepções e necessidades. Os objetos que antes eram considerados sem serventia para o conceito de colecionismo então vigente começam a ser vistos como resquícios da antiguidade e passam a despertar interesses em novas pessoas que desejam preservá-los. Neste momento, surgem as coleções de antiguidades e os antiquários, influenciadas pelos humanistas. Logo mais, o fenômeno do colecionismo de antiguidades e o antiquarismo explodem em toda Europa, em diversos grupos, compostos por religiosos, médicos, poetas, oficiais, artistas e nobres¹⁷. Por essa ocasião, a questão dos antiquários é vista como a gênese dos museus e dos discursos de patrimônio, já que fizeram com que certos objetos pudessem ser considerados material de pesquisa com relevância histórica. Vale lembrar que, até então, apenas os textos eram considerados materiais observáveis para estudos, os quais comprovavam a história de forma material¹⁸.

Assim, ao longo do século XVI surgem os gabinetes de curiosidades, que serviam como um espaço para abrigar os artefatos antigos colecionáveis que, em sua maioria, eram compostos por artigos do reino mineral, como pedras raras e preciosas, e do reino animal, como ossos, dentes, conchas, corais etc. Existiam, também locais preparados para o abrigo de plantas raras e exóticas, bem como eram criados gabinetes dedicados à *Mirabilia*, onde se colecionavam objetos feitos pelo homem como ferramentas, armas, instrumentos científicos etc. Estes gabinetes, ainda que de uma forma pouco desenvolvida, configuravam-se os precursores dos museus de história natural, embora fossem feitos sem uma abordagem científica mais aprofundada, sendo mais valorizados os objetos “bizarros” ali encontrados¹⁹.

¹⁶ *Ibidem*, p. 62-66

¹⁷ *Ibidem*, p.75 - 77

¹⁸ GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **Antropologia dos objetos**: coleções, museus e patrimônios. Rio de Janeiro: Departamento de Museus e Centro Culturais, 2007.p.148.

¹⁹ ARANTES, Carolina Pinto. **Coleções**: um estudo dos processos criativos comunicacionais. São Paulo, SP. 2010. P.7-8 Disponível em: <https://sapientia.pucsp.br/handle/handle/4220>. Acesso em: 11 de mar. 2021.

O colecionismo rompeu com muitos dos paradigmas existentes até então, uma vez que o ato de colecionar era muito restrito ao clero e à nobreza. A partir do século XVII, mais pessoas começam a ter acesso a estes *semióforos*²⁰, seja como espectadores, pois estas peças começam a ser expostas para artistas e sábios as estudarem, seja como detentores.

Com a expansão territorial, a conquista do novo mundo trouxe uma nova seara de objetos para a Europa, como: tecidos, ourivesarias, porcelanas, exemplares da flora e da fauna, conchas, pedras, artefatos de habitantes nativos dessas terras etc. Soma-se a isto o surgimento das pinturas e obras de arte modernas, o que culmina na criação de uma nova gama de objetos para se colecionar com a simples finalidade de fruição dos seus colecionadores e observadores.

Já em meados do século XVII começam a surgir as coleções de artefatos científicos. A prática do colecionismo das obras de arte e artefatos científicos ajudou, em muitos aspectos, a conferir prestígio aos artistas e cientistas, bem como colaborou para o surgimento do mecenato, que é a prática de se incentivar ou patrocinar as artes, ciências e literaturas por parte dos detentores do poderio econômico.

No decorrer do século XVIII, a prática do colecionismo já se encontrava bastante profissionalizada e contava com profissionais que viviam de realizar leilões de peças para coleção. Nesse período, consolida-se um forte comércio da arte pela Europa, bem como de objetos remanescentes da Antiguidade, antes classificados como desperdícios (itens sem serventia, nem para fruição), que mudam de significado e passam a ser disputados para coleções particulares. Também foi no século XVIII que começam a ser ensaiados os primeiros sinais do surgimento dos museus e a abordagem com um olhar científico sobre os artefatos.

Arantes²¹ analisa que, a partir do século XIX e da primeira Revolução Industrial houve o surgimento da produção em massa, que substituiu os trabalhos artesanais. Este fenômeno fez com que surgissem novas formas de se colecionar, já que foram criadas peças em conjunto e séries, fazendo com que assim ocorresse também a ideia de se completar coleções. Se antes os itens eram mais específicos e raros, como, por exemplo as relíquias sagradas ou peças da arte renascentista, agora, com a fabricação seriada de determinados objetos, passa a existir a possibilidade de se conceber uma coleção com início, meio e fim – algo inimaginável antes.

²⁰ **Nota:** Definição de Semióforo dada por Krzysztof Pomian (1985, p. 95) no contexto de colecionismo: “objetos que não têm utilidade, mas que representam o invisível, são dotados de um significado; não sendo manipulados, mas expostos ao olhar, não sofrem usura”. Marilena Chauí traz o conceito de semióforo como: “um conjunto de coisas carregadas de força simbólica, signos de poder e prestígio, cheios de significação, caracterizando-o com um traço fundamental, que o faz precioso” (CHAUÍ, 2000, p.11-29).

²¹ ARANTES, Carolina Pinto. **Coleções:** um estudo dos processos criativos comunicacionais. São Paulo, SP. 2010. p. 8-9. Disponível em: <https://sapiencia.pucsp.br/handle/handle/4220>. Acesso em: 11 de mar. 2021.

Com isso, passa a haver uma massificação do colecionismo que, agora, encontra-se mais acessível para pessoas comuns. Em contrapartida, surge a “perda de autenticidade” como valor de coleção, já que vários colecionadores poderiam ter peças iguais ou séries completas totalmente iguais. Esta “perda de autenticidade” faz com que os mais ávidos colecionadores comecem a buscar peças limitadas, primeiras edições, e peças que pudessem dar um tom de originalidade.

Silvia Maria Espirito Santo infere que qualquer objeto que foi originado de produção em escala industrial um dia romperá com sua função primária, pois será substituído por outro. Quando isto ocorre, o objeto passa a poder ter o *status* de documento, pois, mesmo que não sirva mais para o que foi concebido, servirá para comprovar algo do passado, como, por exemplo, um caminhão de bombeiros antigo, que não serve mais para apagar incêndios, ou um relógio de bolso parado numa estante de coleção, que não serve mais para marcar as horas. O artefato que foi abstraído da sua função original e submetido ao olhar do colecionador passa por um processo de ressignificação, representando uma mudança de fase daquele objeto no espaço temporal²².

Gonçalves, por sua vez, pontua que os estudos sobre os objetos, coleções e o uso dos mesmos para a construção de identidades coletivas e individuais na cultura moderna ocidental já são vistos como interessantes para muitos antropólogos e historiadores. Estes são, inclusive, utilizados como representantes de categorias culturais que identificam sociedades e etapas da história. As coleções de objetos podem, desta forma, definir identidades de pessoas e grupos, já que a identidade de um indivíduo ou grupo pode ser determinada através da propriedade de certos objetos. Uma pessoa pode ter sua identidade definida pela posse de algo, assim como uma nação pode se definir a partir da posse de determinados bens culturais²³.

Os objetos de coleção estudados nesta pesquisa e a relação do colecionador com estes objetos se identificam muito com a noção de colecionismo que começa a surgir no século XIX, momento em que são preservados e acumulados objetos fabricados em série, produtos da Revolução Industrial. Nesse âmbito, alguns entrevistados citam que sua introdução no meio do colecionismo de artefatos sobre a indústria automotiva se deu pela influência de coleções de outros objetos seriados, como selos, ou de industrializados como rádios, e que

²² ESPIRITO SANTO, Silvia Maria do. A contribuição do estudo do colecionismo para historiografia do Museu Histórico do antigo "Oeste Paulista". **Transinformação**, Campinas – SP, v. 23, n. 1, p. 29-37, 2011.

²³ GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **Antropologia dos objetos**: coleções, museus e patrimônios. Rio de Janeiro: Departamento de Museus e Centro Culturais, 2007..p.121-122

estas coleções foram iniciadas pelos seus pais. Esta influência pode ser corroborada pela teoria de que colecionar possui ligações com lembranças de um passado que não volta mais e que gera o sentimento nostálgico do colecionador que, geralmente, tem uma visão romantizada do passado que serve como um alicerce de segurança ou fuga da realidade. De forma complementar, ato de ser colecionador de algo pode, de fato, estar ligado a outra pessoa, como os pais, avós ou outra pessoa querida que influenciou tal hábito no colecionador, de forma direta ou indireta, assim resguardando memórias e afetividades²⁴.

Desse modo, um veículo antigo, que antes era meramente um meio de transporte ou de trabalho, após ser ressignificado, ganha um novo *status*, adquirindo outro papel que não a sua função original para qual foi concebido. O colecionador de veículos antigos, muitas vezes, não o utiliza mais como meio de transporte, mas somente em ocasiões especiais, como para a exibição em exposições, encontros e eventos antigomobilistas, tornando-o, assim, um objeto de contemplação e rememoração.

Os veículos antigos passam a ser vistos pelos seus entusiastas como catalisadores que ativam momentos na memória pessoal e conecta-os a fatos do passado. Toda esta prática, entretanto, deve ser analisada sob olhar crítico e consciente das armadilhas atuais da memória e da patrimonialização. Autores como François Hartog²⁵, por exemplo, alertam para o momento que vivemos hoje, em que pode haver uma inflação patrimonial ou excesso de tombamentos. Também, Pierre Nora alerta para a proliferação dos lugares de memória frente a uma espécie aceleração da história, em que existe uma sensação de que o passado simplesmente desaparecerá²⁶. Os dois autores discutem que, atualmente, se vive uma busca excessiva por conexão e preservação de objetos do passado, seja por um sentimento de ruptura com este, seja porque não se pratiquem mais, ou porque não se vivenciem mais os ritos e as tradições e, por isso, surge a necessidade de patrimonializar objetos.

A esse respeito, Hartog chama atenção para o fato de que, atualmente, se anunciam e reivindicam memórias para tudo, dando a impressão de que qualquer coisa poderia tornar-se patrimônio num futuro não muito distante. Em seu estudo, o autor também reforça a teoria de que quanto mais a atribuição de algo cresce como patrimônio, mais a noção deste último

²⁴ FARINA, Milton Carlos; TOLEDO, Geraldo Luciano; CORRÊA, Gisleine Bartolomei Fregoneze. Colecionismo: uma perspectiva abrangente sobre o comportamento do consumidor. *Anais [...]*. São Paulo: EAD/FEA/USP, 2006.p.3-4.

²⁵ HARTOG, François. Tempo e patrimônio. *Varia história*, [s.l.], v. 22, n. 36, p. 261-273, 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/vh/v22n36/v22n36a02.pdf>. Acesso em: 07 mar. 2021.

²⁶ NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História. *Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP*, São Paulo, n. 10, p. 3-22,1993.

enfraquece, além de ressaltar a concorrência de memórias entre grupos que querem ser reconhecidos como legítimos. O referido autor pontua também que estas concorrências ocorrem invariavelmente entre grupos de antigomobilistas, que são diversos em sua cultura, valores e ideais, sendo que cada qual tenta criar uma história oficial através das suas memórias.

No caso da prática do antigomobilismo há que equacionar, ainda, o problema da supervalorização de modelos e de uma busca incessante de se tombar e preservar de tudo, além da desvirtuação dos objetos, banalizando o movimento e colecionismo devido ao seu viés lucrativo e comercial. Sobre isso, Hartog chama atenção para o fato de “reunir os objetos de hoje como se já fossem de ontem” para que não possamos esquecer que um dia existiram, talvez, devido a essa sensação de aceleração do tempo que vivemos atualmente²⁷.

1.2 O carro antigo: um registro do patrimônio industrial brasileiro?

Esta seção tem por intuito averiguar o porquê de os veículos serem vistos como patrimônio ou monumentos, podendo ser contextualizados como parte do patrimônio industrial. Para tanto, abordaremos a história dos transportes, das estradas e a forma pela qual os veículos se introduziram em nossa cultura e sociedade, além de como moldaram a cultura do carro antigo pelo modo que é conhecida atualmente, principalmente no Brasil.

Para falar do conceito de antigomobilismo e enquadrar tal cultura como patrimônio, devemos remeter à teoria de ampliação do conceito de patrimônio, que passou a englobar o patrimônio genético, o patrimônio cultural e o patrimônio tecnológico e material, sendo que este último pode ser associado às práticas do antigomobilismo no que tange à preservação dos veículos antigos como algo tangível e que também pode se encaixar no conceito de patrimônio cultural quando se fala das práticas humanas e sociais dos grupos.

É válido lembrar que, até meados dos anos 1950, não havia discussões conceituais sobre patrimônio industrial, apesar de já existir registro da origem do termo há, pelo menos, meio século²⁸. Todavia, só houve uma discussão mais a fundo encaixando o conceito de patrimônio industrial na década de 1960, quando, além da questão material, começava-se a

²⁷ HARTOG, François. Tempo e patrimônio. *Varia história*, [s.l.]. v.22, n.36, p.261-273, 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/vh/v22n36/v22n36a02.pdf>. Acesso em: 07 mar. 2021. p. 271

²⁸ SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. O patrimônio industrial brasileiro: Reflexões à memória e história do século XX. In: MIGLIORINI, Jeanine Mafra (org.). *Sítios Históricos e Centros Urbanos*. 1 ed. Ponta Grossa: Atena, 2018. p. 119-134. Disponível em: <https://www.atenaeditora.com.br/wp-content/uploads/2018/09/E-book-S%C3%ADtios-Hist%C3%B3ricos.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2021.

pensar sobre como estes objetos e práticas moldaram as estruturas sociais que definiam aquela sociedade, naquela época.

Quanto ao maior interesse em se preservar e estudar este novo conceito, pode-se creditar a devastação de grande parte do parque industrial europeu durante a Segunda Guerra Mundial, momento em que estas fábricas, estruturas, veículos etc. eram alvos constantes dos bombardeios inimigos. Conforme José Amado Mendes, até pouco antes do advento da Segunda Guerra Mundial, não havia muito interesse sobre o patrimônio industrial, mas este cenário mudou bastante devido à dilapidação causada durante o conflito. Em consequência, os olhares passaram a se voltar para o estudo e preservação do patrimônio industrial²⁹. Entretanto, oficialmente, o patrimônio industrial só foi reconhecido em 1978, quando se criou o TICCHI - Comitê Internacional para Conservação do Patrimônio Industrial, em Estocolmo, na Suécia.

De acordo com o preâmbulo da carta de *Nizhny Tagil*, que versa sobre o patrimônio industrial, as mudanças porque a sociedade passou na transição do século XVIII para o século XIX, com o advento da Revolução Industrial, transformaram a sociedade de uma forma muito marcante e que se estende até os dias atuais. Sendo assim, os vestígios destas transformações entraram no campo das discussões e estudos sobre o patrimônio, assim como o reconhecimento da conservação destes resquícios. A carta trouxe a definição o patrimônio industrial como:

O património industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, **meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas**, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação³⁰.

Conforme o estudo de Françoise Choay³¹, até meados dos anos 1980 foram poucos os historiadores a aprofundarem pesquisas sobre os espaços urbanos, o que difere dos dias atuais, em que surgiu uma grande quantidade de trabalhos sobre as aglomerações e

²⁹ MENDES, José M. Amado. A arqueologia industrial: uma nova vertente de conservação do património cultural. **Revista Portuguesa de História**, Coimbra Portugal, v. 26, p. 115-116, 1991. Disponível em: <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/12792?mode=full>. Acesso em: 11 mar. 2021. p. 116

³⁰ THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial**. Houghton, 2003. Disponível em: <http://ticcih.org/about/charter/>. Acesso em: 18 mar. 2021.

³¹ CHOAY, Françoise. **A Alegria do Patrimônio**. Lisboa, Portugal: Edições 70, 2014. p. 193.

consequentemente artefatos da era industrial. Nesse momento surgiu, também, a história da evolução dos espaços urbanos.

Os automóveis surgiram e evoluíram dentro desse contexto - o mesmo do surgimento das grandes metrópoles - e começam a despontar ainda no século XIX, logo após a primeira grande Revolução Industrial. Choay ressalta, nesse cenário, que o campo cronológico que engloba o que é patrimônio se expandiu levando, desta forma, os registros da existência da era industrial para um passado cada vez mais recente e fazendo com que os produtos da indústria, mais uma vez incluindo os veículos automotores e suas manufaturas, adquirissem um estatuto similar ao que se dava a objetos de outras eras mais antigas, que foram confeccionados de forma artesanal e peculiar³².

Após a Segunda Grande Guerra, principalmente por volta dos anos 1960, houve um crescente interesse acerca do patrimônio industrial, dando assim um alargamento à concepção de patrimônio cultural. O aumento de demolições de edifícios fabris oriundos de um passado relativamente recente e o descarte de máquinas e veículos devido ao avanço das tecnologias cada vez mais acelerado acabou por despertar um interesse tanto dos estudiosos em patrimônio quanto dos leigos e entusiastas de resguardar estes artefatos antes que eles desaparecessem definitivamente, ficando ao encargo das memórias transmitidas entre gerações relatar como eram tais objetos. Estes estudos e esforços para a salvaguarda do patrimônio industrial podem ser definidos como arqueologia industrial³³.

Para José Amado Mendes, estamos passando por um acelerado processo evolutivo no que diz respeito às tecnologias, o que é muito bom para sociedade em geral, mas que traz como revés a questão do desaparecimento rápido de vários elementos importantes: os patrimônios, antes entendidos como de interesse para se preservar antes que desaparecessem de um passado mais distante, agora são trocados por artefatos de um passado cada vez mais recente, sendo estes elementos característicos de uma evolução da nossa civilização nos dois últimos séculos (pós-Primeira Revolução Industrial). Mendes ainda diz que, além dos produtos materiais do patrimônio industrial, há a questão de outros fatores sociais que devem ser estudados e preservados³⁴. A questão material abordada pelo autor pode se relacionar com o carro antigo, já que estes se compreendem dentro do que podemos interpretar como

³² *Ibidem*, p. 227

³³ RUFINONI, Manoela Rossinetti. Patrimônio Industrial. In: Meneguello, Cristina; Carvalho, Aline (orgs.). **Dicionário Temático de Patrimônio**. 1 ed. Campinas: Editora Unicamp, 2020. p. 233-236.

³⁴ MENDES, José M. Amado. A arqueologia industrial: uma nova vertente de conservação do patrimônio cultural. **Revista Portuguesa de História**, Coimbra Portugal, v. 26, p. 117-120, 1991. Disponível em: <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/12792?mode=full>. Acesso em: 11 mar. 2021. p.117 – 118.

resquícios materiais do patrimônio industrial e estão dentro do rol de artefatos que podem ser objetos de estudo e preservados - até mesmo porque os veículos carregam consigo valores e símbolos de uma era e podem retratar muito mais do que a sua existência em si, já que ajudaram a construir a memória e o imaginário sobre eras passadas.

Um dos fatores que ajudam na conservação deste patrimônio industrial, além da musealização, é a questão da utilização ou da reconversão de finalidade dos objetos. Nesse sentido, podemos exemplificar que, mesmo não estando em um museu, um veículo antigo, como um caminhão de transporte de tropas durante a guerra, poderia ser utilizado para passeios turísticos; ou um automóvel que outrora fora um veículo oficial presidencial, agora poderá ser utilizado em ocasiões especiais como, por exemplo, o Rolls Royce Silver Wraith, da presidência da república brasileira, sempre utilizado em desfiles.

Não podemos nos esquecer, ainda, dos carros norte-americanos fabricados nas décadas de 1940 a 1950, que são ativamente usados em Cuba, no dia a dia, e que também fazem parte da atração turística da ilha desde o bloqueio econômico imposto pelos EUA, após 1959, os quais se constituem patrimônio histórico e cultural daquele país³⁵. O fato dos carros antigos cubanos serem cultuados e lembrados no mundo inteiro como parte das características peculiares de Havana ilustra, por exemplo, que o patrimônio industrial pode e deve ser explorado inclusive pelo turismo, e este é apenas um exemplo de muitos outros espalhados pelo mundo como os ônibus vermelhos de dois andares de Londres, os táxis amarelos de Nova Iorque, os bondes de São Francisco, os museus sobre automobilismo, etc. Observa-se, assim, que apesar destes exemplos citados, este ainda é um filão pouco explorado frente a outros objetos patrimonializáveis já largamente utilizados pelo turismo.

Os automóveis, assim como as cidades onde circulam, podem ser vistos como um produto de consumo e/ou como ferramentas com vários desdobramentos, que vão muito além de sua função primária. Jean Baudrillard, em “O sistema dos objetos”³⁶ faz uma análise sobre a representatividade do automóvel no cotidiano das pessoas, dizendo que este se tornou quase que uma extensão natural de seu lar, local onde reunimos a maioria dos objetos importantes para nossa lida diária. Para Baudrillard, o automóvel aparece quase como um complemento de todos estes objetos do lar e vai além, ocupando uma posição superior à de todos os outros objetos da casa. A carteira de habilitação seria a credencial para conduzir a “nobreza

³⁵ OLIVEIRA, Ricardo de. Por quê os carros de Cuba são antigos? **Notícias Automotivas**, 2020. Disponível em: <https://www.noticiasautomotivas.com.br/por-que-os-carros-de-cuba-sao-antigos/>. Acesso em: 13 mar. 2021.

³⁶ BAUDRILLARD, Jean. **O sistema dos objetos**. Tradução de Zulmira Ribeiro Tavares. São Paulo: Editora Perspectiva, 1993. p.73-78.

mobiliária”, vista como um signo de distinção por uma sociedade de consumo. O autor ainda compara o automóvel ao ser mitológico do Centauro, que funde a inteligência humana com a força dos animais, tornando-o um objeto sublime, pois integra o homem ao espaço-tempo, dando-lhe outra dimensão, pois, ao tornar as distâncias menores, o homem pode estar fora de casa e, ao mesmo, tempo ter a sensação de estar muito perto dela. Baudrillard diz que o carro torna-se um refúgio para o homem no seu deslocamento do lar para o trabalho e vice-versa, e que conduzi-lo nestes trechos é uma fuga momentânea da realidade, é uma forma de prazer, sendo o carro ele próprio também um domicílio. Para o autor, nenhum aparelho da vida cotidiana oferece tal transfiguração³⁷. Assim, Baudrillard analisa que nenhum objeto do lar tem o significado que o automóvel possui, pois os demais objetos se limitam no espaço doméstico, ao passo em que o automóvel e sua velocidade dão uma nova percepção dimensional às coisas.

Mas, o que levou este objeto a se tornar algo tão cultuado? Memórias afetivas, *status* social, preocupação em preservação da história da indústria, fazer parte de grupos ou meramente interesse comercial? Talvez, todos os quesitos acima, pois, apesar de todas as ligações afetivas dos admiradores dos veículos antigos a estes artefatos, também é factível a correlação do antigomobilismo com o fenômeno das cidades históricas, onde se constrói um imaginário em torno desta cultura material e do culto ao objeto que povoa o imaginário dos entusiastas desta prática cultural. Aos poucos, o antigomobilismo foi se “profissionalizando” e se tornando, cada vez mais, um produto da indústria cultural que entra no modismo da onda “retrô” e tem por objetivo maior o lucro financeiro e não o resgate de valores históricos, sociais e culturais.

Infelizmente, a questão ligada ao antigomobilismo tem ficado mais ligada a um produto comercial, e que é amplamente explorado em programas de TV, editoras de publicações especializadas, coleções seriadas de miniaturas e réplicas feitas em escala industrial, filmes, etc. Em muitos desses casos, são inventadas coleções que não deveriam existir, pois não têm sentido e foram feitas com o intuito de obtenção de lucros dos idealizadores. Os carros antigos são vendidos a preços impraticáveis, uma vez que está na moda possuir artigos “vintage”, os quais são valorados porque estão em alta e não porque possuem ligações com fatos e memórias, mas por outro lado há de se salientar que só existem estas coleções “inventadas” porquê há demanda ao consumo pelas mesmas.

³⁷ *Idem.*

Dessa forma, a questão comercial que circunda o antigomobilismo acabou por levar a uma desvirtuação do movimento enquanto uma ação de preservação de resquícios do patrimônio industrial, assim como caracterizá-lo como um movimento exclusivamente cultural. Começou a se observar uma corrida crescente para se preservar tudo que tenha alguma relação com a indústria automobilística, criando-se ambientes e narrativas artificiais para sustentar fatos e justificar a preservação de objetos e o alto preço pedido neles, o que sinaliza uma espécie de “inchaço” e que pode se correlacionar ao conceito de inflação patrimonial. A esse respeito, Ulpiano de Bezerra Meneses explicita que há uma vertiginosa expansão da memória no campo da cultura material, em que não há limites para se resguardar estes mais diversos objetos³⁸ e a partir da qual se pode incluir, mais uma vez, os veículos antigos, as edificações de suas manufaturas e toda a seara de objetos ligados aos mesmos - inclusive os criados artificialmente com mero intuito comercial.

Quando se fala da criação artificial de artefatos aptos à conservação e colecionáveis, podemos nos aprofundar ainda um pouco mais no campo da memória. Nessa seara, pode-se notar que, ao se apropriar do discurso patrimonialista, a indústria cultural, com seu viés econômico, tem acabado por incentivar um excesso de valores e convicções dentro do movimento antigomobilista, conseqüentemente causando muita especulação e desvirtuação do valor dos objetos como patrimônio histórico e do movimento como uma cultura surgida espontaneamente em grupos sociais com interesses comuns.

No Brasil, o surgimento tardio dos veículos “nacionais”, que somente se deu no final dos anos 1950, muito influenciou a admiração dos entusiastas brasileiros sobre um tipo “diferente” de automóvel clássico, com características particulares daquela indústria nacional de então, que já nasceu com produtos obsoletos e rejeitados por suas matrizes em seus países de origem. A forma com que o automóvel fora tratado no Brasil, nesse período, e seus desdobramentos nos ajudam a compreender o culto a esse objeto até os dias atuais.

Na Europa e na América do Norte, continentes com países mais industrializados, os ricos e os novos ricos muitas vezes se mudavam para as periferias, zonas rurais e interior para fugirem da perturbação das indústrias nas metrópoles. Nesse contexto, o automóvel se tornou um objeto de desejo para estas pessoas pela sua função, ou seja, pelo transporte individual, ágil e com certa privacidade para que pudessem se deslocar do local de trabalho para suas residências. No Brasil, entretanto, ocorre exatamente o inverso: como o país ainda tinha uma

³⁸ MENESES, Ulpiano T. B. de. A História, Cativa da Memória? Para um Mapeamento da Memória no Campo das Ciências Sociais. **Revista Do Instituto De Estudos Brasileiros**, [s.l.], v. 34, p. 9-23, 1992. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-901X.v0i34>. Acesso em: 18 set. 2021. p.9-23

configuração essencialmente rural, os ricos gostavam de morar nas cidades, pois morar na periferia não era considerado prestigioso, já que estes locais eram associados ao trabalho. Desta forma, para os brasileiros mais apossados, possuir um automóvel ganhou o significado de exibir seu poderio econômico para as outras pessoas e seu *status* social³⁹.

Os primeiros veículos em solo nacional foram trazidos por famílias abastadas, como a de Alberto Santos Dumont, a de Tobias de Aguiar, a família Matarazzo, e pessoas como José do Patrocínio e o Barão do Rio Branco, dentre outras figuras famosas na história oficial do Brasil, o que demonstra que o automóvel sempre fora algo acessível apenas para as camadas mais privilegiadas da sociedade. Quando são pesquisados os registros dos primeiros automóveis e os fatos ligados aos mesmos, sempre encontramos nomes de pessoas ligadas à indústria, à política, à cafeicultura e até mesmo à arte, como o caso famoso do primeiro acidente automobilístico causado por Olavo Bilac e seu amigo José do Patrocínio, dono do primeiro veículo do Rio de Janeiro⁴⁰.

Nesse sentido, Melo ainda salienta que:

O perfil dos primeiros proprietários brasileiros de automóveis era semelhante: membros das elites, que gozavam de algum sucesso financeiro no momento e que, mesmo quando originários de famílias tradicionais, possuíam, em maior ou menor grau, relação com o projeto de modernização do país. O uso do veículo estava relacionado inicialmente mais à busca de elementos de **status e distinção**, uma forma de vinculação ao “civilizado mundo moderno”, do que a interesses econômicos. Logo, todavia, ambos os sentidos dividiriam espaço: indústrias e comércios adquiriram carros para facilitar o escoamento de seus produtos⁴¹.

De acordo com Melo, ao contrário de outros países, no Brasil podemos verificar que a indústria e comércio passaram a adotar veículos automotores simultaneamente para otimizar o escoamento de produtos, fato este que pode ser destacado na história da motorização do Brasil na primeira metade do século XX, em um país que, apesar de possuir economia majoritária da produção agrária, crescia em ritmo acelerado e que, com o início da urbanização das metrópoles, passou a ter como prioridade trazer carros de trabalho como ônibus, caminhonetes e caminhões, já que o automóvel de passeio era um artigo de luxo limitado a alguns privilegiados, muito mais que nos dias atuais. Os problemas de mobilidade urbana

³⁹ BRANDÃO, Ramon de Lima. **O automóvel no Brasil entre 1955 e 1961: a intervenção de novos imaginários na Era JK**. Juiz de Fora, MG: UFJF, 2011. p.16-17.

⁴⁰ MELO, Victor Andrade de. **O Automóvel, o Automobilismo e a Modernidade no Brasil (1891-1908)**. Campinas, SP, 2008. Disponível em: <http://revista.cbce.org.br/index.php/RBCE/article/view/199>. Acesso em: 30 out. 2018.

⁴¹ *Ibidem*, p. 95

como conhecemos hoje em dia ainda eram desconhecidos naquela época. Protagonizado mais uma vez por estas elites, o esporte a motor também começou a surgir ainda nos anos 1900, através de corridas, *rallyes*, passeios, *raids* etc.

Os automóveis eram objetos extremamente caros e inacessíveis para quase a totalidade de pessoas no Brasil do início do século XX; somente industriais, fazendeiros de café e políticos podiam ter o privilégio de possuir tal novidade tecnológica. Para as pessoas comuns, o automóvel povoou o imaginário como algo associado a abastados e poderosos⁴². Assim, o automóvel, no final do século XIX, tinha a sua imagem fortemente ligada à modernidade e à aceleração do tempo, já que, após a primeira Revolução Industrial, havia surgido uma nova forma de viver no mundo e novas coisas estavam surgindo em um intervalo de tempo cada vez mais curto. Este imaginário do automóvel como algo de ostentação de luxo e poder perdurou por décadas no Brasil e começou a ser desconstruído lentamente, de forma muito tímida, uma década após o final da Segunda Guerra Mundial.

Para poder compreender melhor como se deu o processo de criação de uma indústria automobilística no Brasil, é necessário retornar aos anos 1910, quando a Ford Motor Company, dos EUA, se instalou no Brasil em um galpão em São Paulo para realizar a montagem com peças importadas do seu sucesso americano, o Ford T⁴³. Logo após a Ford, veio a General Motors se instalar no país para também montar automóveis sob o mesmo regime⁴⁴. O magnata Henry Ford viu no país, ainda nos anos 1920, uma oportunidade de introduzir seus produtos, já que os eram considerados interessantes e necessários para o desenvolvimento da economia, que dependia de escoar a sua produção de café, principal produto que a movimentava naquele início de século⁴⁵.

O Brasil, na primeira metade do século XX, ainda era um país basicamente agrário-exportador, pois não havia aqui indústria de tecnologia, muito menos automobilística na época. Por isso, a nação passou vários anos montando veículos americanos da Ford e da GM em regime CKD (“*Completely Knock-Down*”, que seriam kits dos carros importados desmontados para serem montados em solo nacional) e importando algumas outras unidades de marcas como Cadillac, Chrysler, Fiat, Mercedes-Benz, dentre outras famosas marcas europeias e americanas, principalmente.

⁴² BRANDÃO, Ramon de Lima. **O automóvel no Brasil entre 1955 e 1961: a intervenção de novos imaginários na Era JK**. Juiz de Fora, MG: UFJF, 2011. p.18-19.

⁴³ SIMONE, Rogério de. **Clássicos do Brasil - Corcel**. 1 ed. São Paulo, SP: Alaúde, 2018. p.13-14.

⁴⁴ SANDLER, Paulo César. **Clássicos do Brasil - Opala**. 1ª. Ed. São Paulo, SP: Alaúde, 2011. p.7-9.

⁴⁵ NASCIMENTO, Márcio Silveira. Implantação e Evolução da Indústria Automobilística no Brasil. **Revista Tocantinense de Geografia**, Araguaína (TO), Ano 05, n.07, p. 67-79, 2016.

A história começou a mudar no segundo governo de Getúlio Vargas, que começou a ensaiar os primeiros passos de implantação de uma indústria automotiva em solo nacional, já que, com o advento da Segunda Guerra Mundial, houve escassez deste bem de consumo devido às indústrias estrangeiras terem direcionado todos seus recursos para o esforço de guerra. Sendo assim, Getúlio queria implantar uma indústria de base no país, substituindo a velha prática de trazer estes bens via importação⁴⁶.

A partir de 1945 começam a surgir, ainda que de forma lenta e gradual, alguns fabricantes nacionais que montavam produtos estrangeiros sob licenciamento. Ao longo destes anos até meados do fim da década de 1950, o número de fabricantes estrangeiros a se instalarem no país para fabricar seus veículos aqui foi crescendo, mas, em sua maioria, eram fabricados veículos de trabalho como utilitários, caminhões, ônibus, máquinas agrícolas etc.

Com o plano de metas implantado pelo governo de Juscelino Kubitschek, houve um crescente investimento em setores que envolviam diretamente a indústria automotiva, o que levou à necessidade óbvia de se produzir e vender mais automóveis. Esta indústria nacional se instala, inicialmente, no círculo do ABC paulista, composto por Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano, assim formado em alusão à cidade americana de Michigan, que abrigava toda indústria automotiva americana. Dessa maneira, a “Detroit” brasileira trouxe, junto com as fábricas de automóveis, toda uma indústria de fornecimento de peças e insumos, além de ser um chamariz de mão de obra⁴⁷.

Esta forma pela qual se deu o “nascimento” da indústria automotiva brasileira acabou por ditar, em alguma medida, o relacionamento dos brasileiros com o automóvel e, nesse ínterim, toda uma narrativa foi construída nesta época para que se imbuísse o sentimento de que o automóvel deveria ser uma extensão do homem moderno de então. A publicidade da época, o nacionalismo e a depreciação de outros meios de transporte em privilégio do rodoviário foi tornando os veículos parte cada vez mais comuns do cenário e do cotidiano do brasileiro comum. As pessoas começavam a sonhar mais com a possibilidade de possuir tal máquina, apesar da renda da maioria dos brasileiros não viabilizar a concretização deste sonho.

Segundo Ramon Brandão de Lima, o Brasil tinha, até meados dos anos 1940, uma forma elitista e excludente de consumir o automóvel, mas havia um número muito grande de

⁴⁶ NASCIMENTO, Márcio Silveira. Implantação e Evolução da Indústria Automobilística no Brasil. *Revista Tocantinense de Geografia*, Araguaína (TO), Ano 05, n.07, p. 67-79, 2016.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 75.

importações de veículos, o qual estava se tornando insustentável. Ao mesmo tempo, era preciso vender a ideia do automóvel nacional, o “automóvel acessível” para o país naquela época⁴⁸. Vargas, por seu turno, já havia criado a Petrobrás, e governos anteriores já tinham iniciado a construção de estradas, mas, ainda assim, os automóveis ainda eram poucos, raros, caros e restritos a pequenas parcelas da população mais abastada.

Por isso, observa-se que houve muitos entraves para a criação e consolidação da indústria automotiva brasileira, já que muitos continuavam vendo o Brasil como um país que deveria continuar exportando *commodities* e importando bens de consumo duráveis. Nesse período, sob o governo de Vargas, foi entregue ao almirante e engenheiro Lucio Meira a missão de fazer um estudo sobre a Fábrica Nacional de Motores (FNM), espólio da Segunda Guerra, e dela construir algo “grandioso”. Mais tarde, Lucio Meira viria integrar o GEIA, Grupo Executivo da Indústria Automobilística, já no governo de Juscelino Kubitschek. Meira, então ministro da Viação, finalmente tinha o aval presidencial para dar início à implementação da indústria automotiva nacional⁴⁹.

A partir de 1957, o governo JK deu vários incentivos para que fábricas de automóveis se instalassem em solo brasileiro, o que acabou por atrair algumas montadoras estrangeiras, que aceitaram vir para fabricar seus veículos. Vale ressaltar que muitas trouxeram veículos defasados e rejeitados de seus países de origem, mas que, para os padrões brasileiros da época, eram aceitáveis e, inclusive, se tornaram objetos de desejo da população, que até então se encontrava muito distante deste tipo de tecnologia.

A indústria automotiva brasileira, que já tem um século de existência, iniciou suas operações em solo nacional ainda nos anos 1920, quando os veículos eram montados com peças totalmente importadas. Mais tarde, durante os governos desenvolvimentistas de Vargas e JK, como vimos, houve um incentivo para se iniciar a industrialização com montadoras fabricando os veículos com peças e mão de obra nacionalizadas. Logo em seguida, ela passou por períodos conturbados, como o da Ditadura Civil Militar e a recessão econômica da década de 1980. Já no início dos anos 1990, houve uma forçada corrida à modernização para fazer frente à abertura das importações feitas pelo então presidente da república Fernando Collor, criando, assim, produtos mais competitivos com o mercado internacional e frente a um mundo mais globalizado.

⁴⁸ BRANDÃO, Ramon de Lima. **O automóvel no Brasil entre 1955 e 1961: a intervenção de novos imaginários na Era JK**. Juiz de Fora, MG: UFJF, 2011. p.14

⁴⁹ *Ibidem*, p. 86-87

Mais tarde, em meados dos anos 2000, já sob os governos Lula e Dilma, houve uma explosão consumista, momento em que foram possibilitados muitos automóveis para grande parte da população que nunca os teve, graças a um acesso de crédito e a isenções de impostos nunca vistas. Este fator do início dos anos 2000 fez com que aumentasse muito a oferta de veículos antigos num mercado ávido por consumir os lançamentos e abandonar os ultrapassados veículos fabricados nacionalmente até meados dos anos 1990. Este reflexo da oferta dos veículos antigos na virada do século XX para o XXI fez com que o antigomobilismo tomasse mais visibilidade e, aos poucos, a situação acabou por se inverter, já que, pela lógica do mercado, a procura pelos antigos aumentou e, conseqüentemente, o interesse e o preço subiram proporcionalmente.

Resumidamente, podemos dizer que este processo de industrialização automobilística brasileiro passou por constante evolução e foi moldando o imaginário das pessoas até os dias atuais. Todo este histórico faz parte da história recente do Brasil, um país que priorizou o transporte rodoviário e fez do automóvel um signo de distinção - tese esta reforçada por Vieira, que afirma que “nos países onde o processo de utilização em massa do automóvel ainda é recente, a maioria dos condutores não consegue ver o automóvel como um utilitário e ainda o utiliza como símbolo de poder e autoafirmação”⁵⁰, o que pode ser comprovado pela análise de Milton Santos, que não se refere ao Brasil especificamente, mas que, de forma genérica, traça este retrato do que os automóveis vêm representar para as cidades modernas, inclusive do Brasil.

As cidades não seriam hoje o que elas são se o automóvel não existisse. Os homens acabam considerando o automóvel como indispensável e esse dado psicológico torna-se um dado da realidade vivida. Ilusão ou certeza, o automóvel fortalece no seu possuidor a ideia de liberdade do movimento, dando-lhe o sentimento de ganhar tempo, de não perder um minuto, neste século da velocidade e da pressa. Com o veículo individual, o homem se imagina mais plenamente realizado, assim respondendo às demandas de status e do narcisismo, característicos da era pós-moderna⁵¹.

Com o advento desta indústria automotiva nacional no fim dos anos 1950, somado ao alto custo de aquisição dos veículos importados, principalmente os requintados norte-americanos, o cidadão médio brasileiro tinha como opção poder adquirir os veículos agora produzidos por aqui que, apesar de serem mais simplórios, eram os acessíveis. Somava-se a

⁵⁰ VIEIRA, H. **Avaliação de medidas de contenção de acidentes**: uma abordagem multidisciplinar. 416f. 1999. Tese (Doutorado), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC, Brasil, 1999. p.89

⁵¹ SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4 ed. São Paulo: EDUSP, 2006. p.41-42.

isto a questão da manutenção fácil em viagens em um país ainda com poucas e precárias estradas, mas que estava começando a traçar um perfil rodoviário.

Desde que surgiu, o automóvel tem se destacado como uma das invenções mais importantes, vindo a ditar a forma como se constituiu e vem constituindo a sociedade. O carro deu ao homem a liberdade de deslocamento individual de um ponto a outro, coisa que nem o trem o fazia, pois era dependente do traçado limitado das estradas de ferro. Além disto, os veículos de carga motorizados foram imprescindíveis para o desenvolvimento de países como ferramentas que facilitavam o escoamento da produção agrícola ou manufaturada para os portos, entrepostos e estações. Por outro lado, pode-se afirmar que o automóvel foi utilizado, assim como ainda o é, como símbolo de distinção, ainda mais nos seus primórdios, pois sua imagem sempre esteve vinculada a algo destinado a pessoas importantes, com alto poder aquisitivo, e que usavam dos mesmos para exibir seu poderio econômico.

Este fato começou a ser desmistificado parcialmente com o surgimento do fordismo, que criou o conceito de linha de montagem e de carro popular nos EUA, ainda na década de 1910. Porém, esta ideia demorou décadas para chegar ao Brasil, que sempre vislumbrou o automóvel como um símbolo de *status* e distinção, talvez devido à renda do cidadão brasileiro ser bem mais modesta e ao fato de o acesso às tecnologias modernas ficar sempre em segundo plano por causa de outras necessidades, mais básicas, não terem sido plenamente atendidas. Sendo assim, mesmo com a nacionalização da indústria automotiva, os carros ainda ficavam muito restritos a pequenas parcelas privilegiadas da população, apesar de ser uma realidade diferente da que ocorreu na primeira metade do século XX.

Nessa toada, cumpre pontuar que os automóveis começaram a se tornar mais acessíveis para camadas mais populares no país somente a partir da metade dos anos 1990, fato este que pode ser supostamente creditado a dois fatores: um seria uma melhora da economia com o Plano Real e o surgimento dos veículos populares com preço mais em conta, além da reabertura para importações, que deixava os veículos nacionais obsoletos de um dia para o outro. E o outro seria o fato de o país já começar a contar com uma frota envelhecida, oriunda de quatro décadas de produção, o que acabava por deixar veículos remanescentes já desinteressantes para classe média alta e para os ricos, aparecendo, assim, ao alcance dos mais pobres a preços mais convidativos.

Ainda pode se creditar que o desejo pelo automóvel “brasileiro”, alcunha esta dada por muitos fabricantes estrangeiros no *frenesi* do nacionalismo dos governos de Vargas, JK e, mais tarde, vinda a Ditadura Militar, acabou por influenciar - e muito - o imaginário dos

antigomobilistas e colecionadores brasileiros, já que muitos modelos que fizeram sucesso só aqui no Brasil são peças constantes nestas coleções e objeto de desejo para muitos antigomobilistas, mas, também, para cidadãos comuns que se alimentam de uma nostalgia ao lembrar da aura criada naquela época. Seriam estes os anos “dourados” do Brasil para estas pessoas?

Para comprovar esta hipótese, foi acessada uma pesquisa em um portal sobre antigomobilismo que traça o perfil dos antigomobilistas brasileiros. Este se apresentou da seguinte forma: são indivíduos do sexo masculino, com idade média entre 40 e 69 anos de idade, com ocupação variada, mas composta, em sua maioria, por funcionários públicos, empresários, profissionais liberais, autônomos e aposentados (o que indica a faixa etária de muitos). A maioria se concentra na região sudeste e sul do país, que são regiões com indicadores econômicos mais altos. Há uma grande predileção por automóveis nacionais e americanos entre estes colecionadores, sendo que eles ressaltam também que os modelos preferidos foram fabricados entre as décadas 1950 e 1980, o que confere com a média de idade destas pessoas, ilustrando, assim, que foram veículos que marcaram a sua juventude. Para estas pessoas, o que mais lhes atrai nos veículos são as recordações que estes lhes proporcionam. Estes dados foram levantados em pesquisa nacional feita pelo portal Maxicar, sob autoria do editor Fernando Barrenco⁵².

O automóvel sempre teve múltiplos significados. Para muitos, pode ser visto como apenas uma ferramenta ou meio de transporte para facilitar a vida, enquanto que, para outros, pode ser enxergado como patrimônio, como objeto de paixão e desejo, e como símbolo de prosperidade e tecnologia. Há pessoas que os consideram o maior vilão do século XX, já que, junto consigo, trouxe as grandes indústrias, que são parte dos principais responsáveis pela emissão de gases poluidores na atmosfera e potencialização do efeito estufa, além do grande caos urbanos que proporcionam nas grandes e médias cidades. O fato é que, sendo uma invenção revolucionária ou não, o automóvel ditou a forma de se viver nas cidades e os desejos do homem moderno desde que surgiu até os dias presentes.

⁵² BARRENCO, Fernando. O antigomobilismo no Brasil – Conheça o resultado da pesquisa. **Maxicar**, 2019. Disponível em: <https://www.maxicar.com.br/2019/04/o-antigomobilismo-no-brasil-conheca-o-resultado-da-pesquisa/>. Acesso em: 20 abr. 2021.

2 SURGIMENTO E EXPANSÃO DO ANTIGOMOBILISMO

Esta seção tem como objetivo narrar o surgimento da cultura antigomobilista, os caminhos percorridos ao longo de décadas e o processo de criação da identidade do movimento: suas características no Brasil, como surgiu, onde pretende chegar e o que pode mudar. Este momento da pesquisa almeja discorrer, ainda, sobre as influências que a cultura antigomobilista brasileira sofreu, destacando como que o acesso à cultura se deu inicialmente através das classes mais abastadas da sociedade. Por fim, o capítulo buscou dissertar sobre o seu reconhecimento como movimento cultural, assim como a exploração deste movimento pela indústria cultural.

2.1 Os primeiros sinais de um movimento antigomobilista

Não há precisão de quando surgiu exatamente o antigomobilismo no mundo, mas uma matéria encontrada no Portal Maxicar⁵³ – um portal brasileiro especializado em antigomobilismo – a qual remonta aos anos 1950, período em já surgiam nos EUA alguns movimentos do que poderia ser caracterizado como antigomobilismo, pontua que, nesta época, alguns entusiastas já pensavam em guardar, conservar, restaurar e até mesmo utilizar veículos das primeiras décadas do século XX e final do século XIX, veículos estes que, para muitos, eram vistos como sucata e sem valor.

A matéria traz dados interessantes sobre a criação do clube “*The Horseless Carriage Club*” que, numa tradução livre, significa: “Clube das Carruagens sem Cavalos”. Ela exhibe um perfil do indivíduo dito antigomobilista daquela época, basicamente constituído por pessoas que garimpavam estes veículos em desmanches ou em cantos de lojas de usados e os restauravam com afinco com fins de obterem o máximo de originalidade e funcionalidade. Alguns destes entusiastas, inclusive, utilizavam os carros no dia a dia e começavam a “acumular” vários destes modelos, assim dando indícios de surgimento de coleções.

A reportagem que foi extraída da revista “*Popular Mechanics*”, de 1952, e ilustra que estes veículos não tinham absolutamente valor financeiro nenhum, mas, devido ao crescimento do interesse em torno do antigomobilismo, muitos desses automóveis foram salvos naquela época de virarem sucata (alguns, peças únicas) e que hoje valem centenas de

⁵³ COSTA, Geraldo. Os carros antigos... Antigamente – Parte I. **Maxicar**, 2019. Disponível em: <https://www.maxicar.com.br/2019/09/os-carros-antigos-antigamente-parte-i/>. Acesso em: 03 set. 2020.

milhares e até milhões de dólares. Numa segunda parte da mesma matéria⁵⁴, em uma nova transcrição da “*Popular Mechanics*” já datada de 1959, é percebido um crescimento do interesse e o surgimento em Michigan – EUA, berço da indústria automotiva moderna, de uma das primeiras oficinas do mundo dedicadas exclusivamente à restauração de veículos antigos, composta por membros que se esforçavam, num trabalho de artesanato, para trazer de volta, aos seus melhores dias, os veículos das décadas de 1910, 1920, 1930.

A mesma reportagem traz detalhes minuciosos do trabalho artesanal de restaurador dos anos 1950 (coisa que não mudou até hoje), associando o trabalho do restaurador ao do artista, assim como os veículos a peças de arte ou como “reliquias de outrora”. É citada, também, a existência dos clubes pioneiros: “Clube dos Autos Veteranos”, “Automóveis Antigos” e “Carruagens sem Cavalo” e a fraternidade entre seus membros para se manter os automóveis restaurados e funcionando - mesma prática encontrada até nos dias atuais, inclusive nos grupos entrevistados desta pesquisa de mestrado.

Em uma terceira parte desta série de reportagens do Portal Maxicar sobre o antigomobilismo de “antigamente” há menção ao fato de os carros a vapor começarem a se tornar peças de museu por volta da década de 1920. A matéria conta sobre o fato de ter ocorrido, por volta de 1951, uma espécie de *rally* de regularidade promovida pela revista “*Popular Mechanics*” e antigomobilistas estadunidenses, em que seriam postos numa competição de eficiência um carro a vapor *versus* um a gasolina, ambos fabricados no início do século XX, entre 1911 e 1913. A corrida de antiguidades teve como vitorioso o carro a vapor.

Quanto ao Brasil, o movimento antigomobilista se iniciou em meados dos anos 1960, através dos colecionadores Eduardo Matarazzo e Roberto Lee⁵⁵, e, mais tarde, de Og Pozzoli. Estes três amigos foram os pioneiros no ato de comprar, guardar e restaurar carros antigos, sendo os fundadores do primeiro clube de carros antigos do Brasil⁵⁶.

Segundo Gaudioso⁵⁷, Roberto Lee foi o fundador do primeiro museu de automóveis antigos do Brasil, o Museu de Antiguidades Mecânicas de Caçapava – SP, inaugurado em 1963. Este museu surgiu de uma coleção que Lee já vinha acumulando havia 15 anos, ou seja,

⁵⁴ COSTA, Geraldo. Os carros antigos... antigamente – Parte II. **Maxicar**, 2019. Disponível em: <https://www.maxicar.com.br/2019/12/os-carros-antigos-antigamente-parte-ii/>. Acesso em: 03 set. 2020.

⁵⁵ PEDROCHI, Mara Angélica. **A coleção de automóveis de Eduardo André Matarazzo: o processo de institucionalização de uma coleção**. Marília, SP: Unesp, 2007. p.84

⁵⁶ VETERAN CAR CLUB DO BRASIL. VCC, 2020. O Clube. Disponível em: <https://www.veteran.com.br/o-clube>. Acesso em: 04 set. 2020.

⁵⁷ GAUDIOSO, Júlio César. **De carros, motores & emoções: museu do automobilismo brasileiro**. Porto Alegre: UFRGS, 2014. p.58.

ele já preservava veículos antigos desde final dos anos 1940. O movimento antigomobilista brasileiro, as primeiras coleções e os clubes surgiram exatamente no mesmo período que era construída uma indústria automotiva no país e se vendia a ideia das vantagens de se possuir um carro, assim como a ideia de que o carro poderia moldar a personalidade. Tal pensamento foi propagandeado, inclusive, pelos governantes de então.

De acordo com o relato encontrado na dissertação de Mara Angélica Pedrochi, Eduardo Matarazzo, herdeiro de família tradicional do Estado de São Paulo, já colecionava miniaturas de automóveis desde pequeno, e segundo seu filho, Francisco Eduardo, ele sempre fora fascinado pelos automóveis e os possuía em grande volume, buscando sempre conhecimento sobre os mesmos, o que leva a crer que isto o incentivou, mais tarde, a colecionar veículos antigos sendo que esta coleção de Matarazzo futuramente renderia um museu⁵⁸.

Este fato ilustra que o antigomobilismo brasileiro em seus primórdios foi uma prática cultural limitada às elites que tinham condições financeiras para se dar ao luxo de colecionar os caros e raros automóveis - fato que perdura até hoje, uma vez que a maioria dos colecionadores são pessoas de uma parcela mais abastada da sociedade, já que quaisquer tipos de veículos motorizados sempre custaram muito caro para maior parcela dos brasileiros.

Og Pozzoli, que é chamado por muitos de patriarca do antigomobilismo brasileiro⁵⁹, esteve no *ranking* dos maiores e melhores colecionadores do mundo, possuindo peças únicas em todo planeta. Ele mantinha certa discrição sobre sua vida profissional, sendo bastante difícil encontrar informações sobre sua condição socioeconômica e sobre como conseguia manter um acervo tão rico. Em uma das raras entrevistas que deu sobre um tema que não era antigomobilismo, o colecionador disse que era empresário do ramo da construção civil há mais de 50 anos, sendo que sua trajetória iniciou-se ainda nos anos 1950, quando, no contexto de muitas migrações do nordeste para o sudeste, veio de Natal – RN para São Paulo – SP e assim buscou melhorar de vida trabalhando ainda como empregado. Og conta que, em um certo momento, reuniu suas economias e resolveu empreender por conta própria no ramo de impermeabilizantes e isolantes térmicos para a construção civil, onde viu num nicho não explorado uma grande oportunidade. Ele alcançou o momento da construção de Brasília e ali fez fortuna, dinheiro este que deu suporte para poder manter sua coleção de veículos antigos.

⁵⁸ PEDROCHI, Mara Angélica. **A coleção de automóveis de Eduardo André Matarazzo: o processo de institucionalização de uma coleção.** Marília, SP: Unesp, 2007. p.84

⁵⁹ KELLER, Paulo. Coleção do Og. **Autoentusiastas Classic.** 2010. Disponível em: <http://www.autoentusiastasclassic.com.br/2010/04/colecao-do-og.html>. Acesso em: 04 set. 2020.

Og Pozolli ficou mais famoso pelos carros antigos do que pela sua empresa; falecido em 2017, sua coleção foi deixada sob a tutela de uma fundação e, atualmente, há projetos de se criar um museu com as peças de sua coleção na cidade de Campos do Jordão, atrelado a algum trabalho social.

Os pioneiros no antigomobilismo brasileiro e suas coleções, assim como a questão das organizações formais e legislações que amparam o antigomobilismo no Brasil, serão abordados nos tópicos seguintes.

2.2 Clubes, Federações e Organizações Oficiais

Ao buscar informações entre antigomobilistas e publicações sobre antigomobilismo a respeito dos clubes e organizações mais antigos que se tem registro no mundo, frequentemente são citados o *The Classic Car Club of América* – CCCA, que tem sua origem datada em 1952, além do mais antigo que se tem registro, que é o *Antique Automobile Club of America*, - AACA, fundado no início dos anos 1930, ambos sediados nos Estados Unidos da América.

Os dois clubes têm museu próprio, sendo que o CCCA tem seu foco mais voltado aos veículos fabricados de 1919 a 1948. Ele realiza eventos anualmente, tanto em âmbito nacional quanto local, além de ter publicações especializadas e de edição própria, e de estar presente nos mais famosos eventos de antigomobilismo dos EUA⁶⁰. Quanto ao AACA, o próprio *site* diz que sua fundação se deu muito antes de o hábito de se colecionar carros antigos se tornar o que é hoje, quando um grupo de aficionados por coisas mecânicas e antigas viu a necessidade de “ressuscitar” artefatos da história da indústria automobilística que estavam desaparecendo devido à negligência. Nesse momento, muitos admiradores destes carros começaram a acumular os mesmos para, literalmente, salvar peças automotivas que não estavam mais no mercado⁶¹. Vale mencionar, também, que o AACA oferece bolsas de estudo para associados cursarem o ensino superior desde que esta graduação seja ligada aos automóveis⁶².

Dessa forma, podemos notar que o surgimento destes primeiros clubes e organizações formais advém um pouco antes de se criarem as primeiras discussões sobre o patrimônio

⁶⁰ CLASSIC CAR CLUB OF AMERICA - CCCA. **Our Club**. 2020. Disponível em: <https://www.classicarclub.org/our-club>. Acesso em: 04 set. 2020.

⁶¹ ANTIQUE AUTOMOBILIE CLUB OF AMERICA. AACA, 2020. A Concise History of AACA. Disponível em: <http://www.aaca.org/About-AACA/an-introduction-to-aaca.html>. Acesso em: 04 set. 2020.

⁶²DUSTY CARS. The Best American Classic Cars Clubs. **Dusty Cars**, 2020. Disponível em: <https://dustycars.com/enthusiasts/best-american-classic-car-clubs/> Acesso em: 04 set. 2020.

industrial pelos especialistas em patrimônio. Vários fatores podem ser correlacionados ao surgimento destes clubes ainda nos primórdios do século XX, e um deles seria o fato de que a Primeira Revolução Industrial havia acontecido há pouco mais de um século. Outro fator pode estar relacionado às práticas de colecionismo, que já estavam se voltando exatamente para a preservação de artefatos fabricados em escala industrial desde o século XIX.

Na Europa, as origens mais remotas da cultura antigomobilista estão na Inglaterra, Alemanha e na França, sendo este último país hoje a sede da Federação Internacional de Antigomobilismo – FIVA. O *Veteran Car Club*, da Grã-Bretanha⁶³, por exemplo, surgiu em 1930 e congrega somente veículos fabricados na pré-história da indústria automotiva (fabricados até 1919). Não muito diferente, O *Vintage Sports-Car Club*⁶⁴ ou VSCC é um dos mais antigos clubes de automobilismo do mundo e também fica na Inglaterra; formado em 1934, da mesma forma que o *Veteran Car Club* da Grã Bretanha, ele é muito restrito e congrega somente veículos fabricados no pré-Segunda Guerra, basicamente. Estes talvez sejam os clubes existentes há mais tempo de carros antigos da Europa de que se tenha conhecimento. É fato interessante que na Inglaterra, berço da Revolução Industrial, a noção de preservação do patrimônio automotivo tenha se iniciado bem antes do que na América, isto é, ainda no início do século XX, quando a indústria automotiva ainda era relativamente “jovem”.

Vale lembrar que estes clubes mais antigos, fundados antes da Segunda Guerra Mundial, têm, em quase toda a sua totalidade, considerado como veículo clássico somente aqueles fabricados até os anos 1940, o que acabou por fazer com que surgissem novos conceitos e outros formatos de clubes. O número de clubes, agremiações, associações e federações pelo mundo é muito grande, sendo impossível mensurar/enumerar neste trabalho. Por este motivo, foi feita a menção somente de alguns, para assim se traçar um marco histórico do surgimento desses movimentos.

Hoje, ao se fazer qualquer busca em *sites* de antigomobilismo, sejam brasileiros, estrangeiros ou até mesmo nos conhecidos mecanismos de busca da internet, é possível localizar em cada canto do planeta algum clube de veículos antigos das mais diversas vertentes possíveis. Eles são diversos e possuem abordagens voltadas à nacionalidade dos

⁶³ THE VETERAN CAR CLUB OF GREAT BRITAIN. VCC, 2020. Disponível em: <https://www.vccofgb.co.uk/>. Acesso em: 04 set. 2020.

⁶⁴ VINTAGE CAR SPORTS CLUB. VSCC, 2020. Disponível em: <https://www.vsccl.co.uk/>. Acesso em: 04 set. 2020.

veículos, ao período de fabricação ou a algum modelo e/ou marca em específico, dentre outras particularidades inumeráveis.

A *Fédération Internationale des Véhicules Anciens*, FIVA, sediada na França, foi fundada em 1966 e surgiu da congregação de diversas entidades de várias partes do mundo que representavam os interesses de admiradores de veículos históricos e que tiveram por objetivo criar uma instituição de caráter internacional que defendesse seus interesses. A FIVA diz se preocupar com a preservação dos veículos históricos que são parte importante do patrimônio industrial e, para isto, criou parcerias com a UNESCO - o que fez com que os veículos históricos fossem reconhecidos como patrimônio histórico mundial.

Para os 50 anos das celebrações da FIVA em 2016, a **FIVA** celebrou o Ano do Patrimônio Mundial do Automóvel (WMHY) e a UNESCO concedeu o seu patrocínio a vários desses eventos que aconteceram em todo o mundo. Esses eventos levaram um logotipo especial e foram colocados sob os holofotes pela **FIVA**, a UNESCO e várias organizações relacionadas. Além disso, o novo Prêmio **FIVA** de Preservação foi concedido em uma série de eventos especialmente selecionados. Este prêmio foi concedido aos veículos que mais se preservam e, por isso, merecem atenção especial ⁶⁵.

A FIVA foi oficialmente credenciada na UNESCO em abril de 2017. Para a UNESCO, o patrimônio cultural não se trata apenas de edifícios e monumentos do passado, mas também das ricas tradições que foram transmitidas de geração para geração. Como meio de identidade e coesão social, este patrimônio cultural intangível também precisa ser protegido e promovido, o que inclui neste rol as tradições antigomobilistas enquanto cultura, ou seja, que vai além da preservação dos veículos históricos em si⁶⁶. Atualmente, a FIVA federa organizações antigomobilistas em 71 países do mundo, incluindo o Brasil, e estas organizações representam milhões de entusiastas dos veículos clássicos. Sendo assim, a FIVA compreende basicamente as federações nacionais de cada país que, por sua vez, representam os clubes e as associações.

O fato de a FIVA ser reconhecida como uma entidade legítima pela UNESCO afirma que o antigomobilismo e os automóveis antigos são dignos de reconhecimento no âmbito do patrimônio histórico e cultural. Este reconhecimento, seja por entidades especializadas em patrimônio ou pelo Estado, é de suma importância para se dar credibilidade às organizações envolvidas com o antigomobilismo e ao movimento. Soma-se a esse cenário o fato de a

⁶⁵ FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES VÉHICULES ANCIENS. FIVA, 2020. Disponível em: https://fiva.org/en/fiva_organisation/. Acesso em: 05 set. 2020.

⁶⁶ FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES VÉHICULES ANCIENS. FIVA, 2017. Disponível em: <https://fiva.org/wp-content/uploads/2020/03/Rapport-Unesco-2017.pdf>. Acesso em: 05 set. 2020.

questão da carta sobre o patrimônio industrial de 2003 trazer, em seu conteúdo, a seguinte premissa no item número três:

Os sítios e estruturas de reconhecida importância patrimonial devem ser protegidos por medidas legais suficientemente sólidas para assegurarem a sua conservação. A Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO deverá prestar o legítimo reconhecimento ao enorme impacto que a industrialização teve na cultura da Humanidade (...) A cooperação internacional constitui uma perspectiva particularmente favorável para a conservação do patrimônio industrial, nomeadamente através de iniciativas coordenadas e partilha de recursos ⁶⁷.

No Brasil, temos como órgão oficial a Federação Brasileira de Veículos Antigos, Sediada em Juiz de Fora (MG). A FBVA, comparada a federações estadunidenses e europeias, ainda é recente, tendo sido fundada em 1987 por aficionados pelo automóvel antigo com o objetivo promover e coordenar as atividades dos clubes e associações antigomobilistas do Brasil e de seus associados. Ela diz também ter por objetivo buscar representatividade junto às autoridades governamentais, a fim de defender os interesses do setor ao qual representa. A FBVA se federou à FIVA em 1999 e assim compõe o bloco sul-americano do antigomobilismo⁶⁸.

Mais antigo que a própria FBVA, O *Veteran Car Club do Brasil* (RJ) foi o primeiro clube voltado exclusivamente aos veículos antigos no Brasil, fundado em 28 de abril de 1968 por entusiastas brasileiros, tendo, entre eles, Roberto Eduardo Lee, Eduardo Matarazzo e Og Pozzoli, que eram alguns dos mais antigos e conhecidos nomes do colecionismo de automóveis no Brasil⁶⁹ e pessoas da alta elite carioca. O VCC, ainda hoje, é um clube composto por colecionadores de perfil conservador, muito ricos e donos de peças raríssimas e caras.

No aspecto cultural do antigomobilismo, O *Veteran Car Club do Brasil* se estabeleceu tendo como principais objetivos “a restauração, manutenção e a preservação da memória automobilística nacional”, a partir da qual seus associados “assumem o compromisso de perseguir a manutenção dos automóveis nas características estritamente originais”. Existe uma

⁶⁷ THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial**, jul. 2003. Houghton: s/d. Disponível em: <http://ticcih.org/about/charter/>. Acesso em: 18 de mar. 2021.

⁶⁸ FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VEÍCULOS ANTIGOS. FBVA, 2020. Disponível em: <https://www.fbva.com.br/fbva.php> Acesso em: 05 set. 2020.

⁶⁹ VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - VCC-RJ. 2020. Disponível em: <https://www.veteran.com.br/o-clube>. Acesso em: 05 set. 2020.

espécie de autopercepção enquanto movimento cultural e preservacionista, já que o *site* do VCC (RJ) traz a seguinte informação:

A atividade tem aspectos culturais e didáticos, transmitindo informações e conhecimentos às gerações presentes quanto à engenhosidade e estudo da arte utilizadas na indústria automobilística em várias épocas e sua evolução até os dias de hoje⁷⁰.

Este fato observado no lema do VCC é um claro expoente sobre as primeiras noções de preservação do patrimônio industrial automotivo brasileiro. O clube foi fundado no final dos anos 1960, momento que coincide com as primeiras discussões sobre o patrimônio e arqueologia industrial citadas no artigo de Ronaldo André Rodrigues Silva. O texto diz que o termo patrimônio industrial foi aceito na década de 1960 pelo fato de que as noções sobre patrimônio industrial não estavam ligadas somente ao patrimônio material, mas também a fatores socioculturais que moldaram a sociedade industrial⁷¹.

Os clubes, associações, federações e outras formas de se organizar em grupos foram fundamentais para a difusão da cultura antigomobilista e para a preservação dos veículos antigos e da história da indústria. São os grupos que, através de seus eventos e outras formas de difusão, como as redes sociais, constituem-se os responsáveis pela promoção da cultura, bem como por estimularem a valorização e a preservação dos veículos antigos como parte da história da indústria nacional, sobretudo, a automobilística.

Esses grupos, entretanto, levantam algumas discussões no seio do restante da sociedade, como quais seriam os reais interesses em se fazer parte de grupos fechados? Seria, talvez, uma questão de *status* e distinção social? Seus interesses estariam entrelaçados com memória e afetividade? Como a questão patrimonial se inclui nesse contexto?

É observável que os participantes de certos movimentos mais restritos se orgulham de tal fato, pois isto os dá uma sensação de fazer parte de algo exclusivo, não diferente de alguns clubes e grupos antigomobilistas que também escolhem seus membros pelas peças que possuem ou pela classe social da qual fazem parte. Soma-se a este cenário o fato que alguns grupos segregam certas categorias de admiradores de veículos, o que causa inúmeras divisões dentro do próprio movimento.

⁷⁰ *Idem.*

⁷¹ SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. O patrimônio industrial brasileiro: Reflexões à memória e história do século XX. In: MIGLIORINI, Jeanine Mafra (org.). **Sítios Históricos e Centros Urbanos**. 1 ed. Ponta Grossa: Atena, 2018. p. 119-134. Disponível em: <https://www.atenaeditora.com.br/wp-content/uploads/2018/09/E-book-S%C3%ADtios-Hist%C3%B3ricos.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2021. p.124

A comunidade, em geral, também tende a acolher somente os movimentos que se mostrarem úteis em algo para ela, mesmo que seja apenas para questões de entretenimento. Por isso, muitas pessoas inferem que esses grupos fechados tendem a viver numa bolha ou até mesmo a desaparecer. Partindo desta análise, percebe-se que o movimento informal acabou por se tornar muito maior do que alguns clubes e associações com regras criadas para agradar somente a algumas pessoas.

2.3 Eventos, coleções e museus

Para a grande maioria dos entusiastas, o antigomobilismo teria a sua essência baseada na sociabilidade vivida dos eventos e nas coleções e museus. Os eventos são, para os adeptos do antigomobilismo, um dos maiores pilares do movimento, já que eles os entendem como ferramentas para a difusão da cultura pelo mundo e como um ponto de encontro entre pessoas com interesses comuns. Sem os eventos, o antigomobilismo não teria conquistado o reconhecimento e a visibilidade que possui atualmente, e não teria se popularizado e ressignificado em outras parcelas da sociedade, ganhando adesão de pessoas comuns; logo, continuaria sendo apenas mais uma prática colecionista restrita a alguns milionários excêntricos, como era no seu início e que ainda perdura em núcleos concentrados pelo mundo. O antigomobilismo ainda é, de fato, caracterizado como um movimento classista e de elite, apesar de hoje, frente à tamanha diversidade e vertentes, não poder ser julgado por visões simplistas que o tomam apenas por um viés.

A respeito dessa prática, não há como contabilizar todos os eventos que ocorrem no mundo, já que acontecem com grande frequência. Os entusiastas do automobilismo e sua história são muitos e, para ilustrar a relevância desses movimentos, somente alguns serão mencionados por serem os mais conhecidos no meio, já que são frequentemente citados nas buscas realizadas em *sites* especializados e nas entrevistas realizadas com os antigomobilistas viçosenses.

Fora do Brasil, são muito famosos os eventos europeus, como os concursos de elegância, exposições de clássicos, *rallies* de regularidade e vários outros. O maior e mais famoso evento europeu, segundo *sites* especializados, é o “*Retromobile*”, nascido em 1976, na cidade de Paris. Ele é conhecido como o salão internacional do automóvel clássico no mundo, e conta, além da exposição dos clássicos, com mercado de peças, serviços de restauradores, maquetes, leilões e tudo o que possa despertar o interesse de um colecionador de carros

antigos⁷². Também nos Estados Unidos ocorrem muitas exposições, sendo que em várias destas atividades predomina a cultura do veículo modificado ou personalizado.

O Brasil, a Argentina e o Uruguai também têm muitos eventos similares aos europeus. Já o México já possui um alinhamento muito parecido com o da cultura estadunidense, cuja influência talvez tenha acontecido pela proximidade geográfica entre esses países. Na Argentina também ocorre um dos mais conhecidos eventos latinos, o *Autoclássica*, que reúne veículos impecáveis e raros, além dos modelos mais conhecidos. O evento é anual e organizado pelo CAC, *Clube de Autos Clássicos da Argentina*, também filiado à FIVA⁷³. No Brasil, os eventos de Antigomobilismo mais famosos são: “Encontro Brasileiro de Autos Antigos, EBAA (Águas de Lindóia, SP)” citado por alguns *sites* brasileiros de antigomobilismo como o maior encontro de automóveis da América Latina - título este que também é reivindicado para o evento argentino *Autoclássica* e para o *Brazil Classics Show* (Araxá, MG)⁷⁴.

Além dos citados acima, existem por todo o país encontros semanais, reuniões, bate-papos, passeios e exposições que reúnem os mais diversos tipos de veículos e entusiastas, que contam com modestos encontros em cidades pequenas, compostos de carros nacionais mais simples e menos valiosos até eventos mais sofisticados, que reúnem veículos raros, caros e impecáveis, oriundos de coleções pertencentes a pessoas mais abastadas. Segundo a FBVA, o Encontro Paulista de Autos Antigos é considerado oficialmente o maior evento do Brasil e ocorre anualmente no Estado de SP, passando pelas cidades Águas de Lindóia, Campos do Jordão e Vinhedo, o qual reúne os automóveis mais clássicos, bem restaurados e raros do país⁷⁵.

Quanto às coleções e museus, no universo de automóveis antigos, muitas vezes, estes andam juntos. Cumpre mencionar que essas coleções são muito espalhadas pelo mundo e, por isso, apresentaremos neste momento da pesquisa apenas algumas delas, a fim de ilustrar a visibilidade do movimento, do colecionismo e da musealização. Muitas dessas coleções, inclusive, já se frutificaram em museus, os quais, não raro, foram desativados após a morte de seus fundadores.

⁷² RETROMOBILE, 2020. Disponível em: <https://www.retromobile.com/>. Acesso em: 06 set. 2020.

⁷³ AUTOCLASSICA, 2020. Disponível em: <https://www.autoclasica.com/>. Acesso em: 06 set. 2020.

⁷⁴ MAXICAR, 2019. Disponível em: <https://www.maxicar.com.br/calendario-de-eventos-anuais/>. Acesso em: 06 set. 2020.

⁷⁵ ENCONTRO PAULISTA DE AUTOS ANTIGOS - EPPA. 2020. Disponível em: <http://epaa.com.br/>. Acesso em: 06 set. 2020.

Sobre esse fato, Krzysztof Pomian explica o que ocorre com as coleções e acervos particulares apontando que, muitas vezes, as coleções privadas desaparecem e são desmontadas após o falecimento de seus tutores, acabando por serem vendidas por seus herdeiros que enxergaram ali uma fonte de dinheiro fácil, mas também pontua que, por outro lado, muitas coleções particulares foram musealizadas⁷⁶.

No Brasil, o primeiro museu a ter um automóvel em seu acervo permanente foi o Museu Histórico Nacional. O automóvel em questão é um modelo alemão Protos 17/35PS Landalet, fabricado em 1908, sendo ele um dos dois últimos restantes no mundo e o único funcional. Ele foi totalmente restaurado nos anos 1990 e faz parte da exposição permanente do museu, intitulada “Do móvel ao automóvel: transitando pela História”.

Este automóvel foi um dos primeiros veículos oficiais do Brasil e foi utilizado pelo Barão do Rio Branco⁷⁷. Outro raro exemplo de um automóvel antigo destaque de um museu sob curadoria do Estado é o Ford T 1926, que pertenceu ao Marechal Cândido Rondon, é que se encontra no acervo do Museu dos Correios, em Brasília – DF. Este automóvel foi adquirido novo por Rondon em 1926 e utilizado numa expedição de São Paulo até Cáceres – MT para instalar a primeira linha telegráfica entre os estados⁷⁸. Nota-se que, nestes dois casos, apesar de ter havido um interesse por parte do Estado em preservar e restaurar estes veículos, o fato se deu por conta de estarem ligados à imagem de personagens importantes da história do Brasil, e não propriamente pelo que o veículo representa por si mesmo. Este fato se repete em mais alguns casos de veículos antigos que pertencem a acervos de museus no Brasil, onde o personagem central do museu nunca é o automóvel, mas, sim, alguma personalidade histórica.

Uma das primeiras coleções particulares de que se tem registro no Brasil foi a coleção de Roberto Lee, um dos co-fundadores do primeiro clube de carros antigos do país. A coleção de Lee era muito rica e possuía peças raras e únicas, como o carro americano Tucker Torpedo 1948, modelo do qual foram fabricados somente 50 unidades no mundo, sendo que poucas restaram inteiras até os dias atuais. Esta coleção teve como fruto um museu que foi inaugurado em 1963, denominado como “Museu Paulista de Antiguidades Mecânicas”.

Este foi um dos melhores museus no Brasil sobre o tema, sendo sediado em Caçapava (SP), cidade que, inclusive, foi decretada pelo Governo Federal em 2016 como a “Capital

⁷⁶ POMIAN, Krzysztof. Coleção. *In: Enciclopédia Einaudi*, v. 1. Memória-História. Porto: Imprensa Nacional / Casa da Moeda, 1984. Op. Cit. p. 52.

⁷⁷ GAUDIOSO, Júlio César. **De carros, motores & emoções: museu do automobilismo brasileiro**. Porto Alegre: UFRGS, 2014. p.57

⁷⁸ FORD MOTOR COMPANY DO BRASIL, 2020. Disponível em: <https://www.ford.com.br/sobre-a-ford/historia/anos-1920-sede-propria/>. Acesso em: 07 set. 2020.

Nacional do Antigomobilismo” em referência à memória de Roberto Lee e do que ele fez pela preservação do patrimônio automobilístico no Brasil⁷⁹. O museu possuía peças da coleção de Lee, além de peças de outros colecionadores expostas em regime de comodato, e foi considerado a primeira iniciativa do gênero em toda América Latina. Todavia, infelizmente, após o assassinato do seu fundador em 1975, ele ficou desassistido e foi sendo desmantelado aos poucos até ser fechado em 1993⁸⁰. De 1993 até 2017, quando foi reinaugurado, o museu ficou abandonado e, em decorrência disso, muitas peças foram roubadas e depredadas.

Em 2017, a herdeira de Roberto Lee doou o acervo para prefeitura da cidade, que conseguiu recuperar algumas peças e reinaugar o agora rebatizado “Museu Paulista de Antiguidades Mecânicas e suas Memórias”. Aos poucos, ele vai se reerguendo e, atualmente, já possui cerca de 40 veículos recuperados, além de outras peças referentes ao antigomobilismo⁸¹. Vale frisar que a coleção de 97 veículos, além de acessórios referentes ao automobilismo do museu, foi, inclusive, tombada pelo Condephaat em 1982⁸².

Contemporânea à coleção de Lee e também pioneira no Brasil, há a coleção que pertencera a Eduardo André Matarazzo, um dos primeiros antigomobilistas brasileiros, neto do conde Francisco Matarazzo, famoso industrial brasileiro. Eduardo tinha muita ligação com os automóveis, participava de competições automobilísticas, adquiria automóveis antigos e tentava restaurá-los. Esta prática logo se tornou uma coleção, que foi crescendo e, mais tarde, se tornaria o museu intitulado “Museu de Carros e Veículos Motorizados Antigos”. Esse museu, que passou por vários galpões, foi transferido para Bebedouro (SP) pelo fato de ter ficado muito grande e também por ter recebido alguns incentivos da prefeitura daquela localidade com o intuito de atrair o turismo para lá. Mais tarde, após a morte de Eduardo em 2002, o museu foi rebatizado com o nome “Museu de Armas, Veículos e Máquinas Eduardo André Matarazzo”. Seu acervo era composto de automóveis, motocicletas, aviões,

⁷⁹ GAUDIOSO, Júlio César. **De carros, motores & emoções: museu do automobilismo brasileiro**. Porto Alegre: UFRGS, 2014. p.58-61

⁸⁰ VINICIUS, Marcos. Museu Roberto Lee – Passado, presente... e o futuro ?. GASOLINA NA VEIA, 2019. Disponível em: <https://gasolinanaveia.com.br/museu-roberto-lee-passado-presente-e-futuro/>. Acesso em: 07 set. 2020.

CARROS ANTIGOS, O segundo assassinato de Roberto Lee e seu museu, 2008. Disponível em: https://carrosantigos.wordpress.com/est_posts/o-segundo-assassinato-de-roberto-lee-e-seu-museu/. Acesso em: 07 set. 2020.

⁸¹ AUTOCLASSIC. Reabertura do museu Roberto Eduardo Lee em Caçapava, 2017. Disponível em: <http://www.autoclassic.com.br/reabertura-do-museu-paulista-de-antiguidades-mecanicas-roberto-eduardo-lee-cacapava-sp/>. Acesso em: 08 set. 2020.

⁸² G1. Museu Roberto Lee reabre neste sábado em Caçapava, SP, 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/noticia/museu-roberto-lee-reabre-neste-sabado-em-cacapava-sp.ghtml>. Acesso em: 08 set. 2020.

maquinários industriais, peças bélicas etc⁸³. Atualmente, este museu também se encontra fechado devido ao alto custo de manutenção, o qual gerou um imbróglcio em que a família herdeira não quer mais arcar com estes custos e a prefeitura alega não ter condições.

Podemos observar que as famílias herdeiras destes colecionadores querem, muitas vezes, transmitir ao Estado a responsabilidade da guarda destes bens, sendo, na maioria das vezes, que estas famílias tradicionais possuem condições reais para manter os museus e as coleções em perfeito estado de exibição, sem precisar criar, assim, mais ônus ao ente público. É fato que as elites brasileiras sempre gostaram de receber incentivos fiscais das mais diversas espécies em troca de trazer qualquer “benefício” para população geral, o que faz pensar sobre quais são os reais interesses destas pessoas e do Estado em torno de se criar alguns museus, atrações culturais, fundações, etc.

Outro colecionador que teve muita relevância para o antigomobilismo brasileiro foi Roberto Nasser, advogado e jornalista, um dos fundadores e primeiro presidente da FBVA, também idealizador do projeto que, mais tarde, culminou na criação da placa preta de colecionador, da isenção de IPVA para veículos com mais de 20 anos e da liberação da importação de veículos com mais de 30 anos. Muitos creditam a ele a criação do termo “Antigomobilismo” na língua portuguesa, a qual não possui tradução literal para outros idiomas. Nasser também foi o criador do Museu Nacional do Automóvel, em Brasília – DF, que era um dos melhores museus sobre o tema no Brasil, país carente de museus voltados para o antigomobilismo. Entretanto, o museu usava um espaço pertencente ao Ministério dos Transportes e o governo federal tomou o espaço de volta em 2016, resultando no fechamento do museu e da biblioteca sobre automobilismo em anexo. Atualmente, não se tem notícias do que houve com o acervo do museu, já que, dois anos após o seu fechamento, Nasser faleceu. Junto do também colecionador Og Pozzoli, Roberto Nasser resgatou algumas peças que foram da coleção de Lee e que estavam em mau estado de conservação, as restaurou e as expôs no museu do automóvel em Brasília.

Og Pozzoli, citado anteriormente, sempre foi considerado pelos seus pares um dos maiores nomes para o antigomobilismo brasileiro. Ele tinha uma coleção que estava no rol das dez mais importantes do mundo no que diz respeito à qualidade das peças. A coleção de Pozzoli possuía peças únicas no mundo, de valor imensurável, e era composta de automóveis de uma originalidade ímpar, bem cuidados e restaurados, muitos dos quais pertenceram a personalidades famosas do país e do mundo como políticos, industriais, artistas, etc. Vários

⁸³ PEDROCHI, Mara Angélica. **A coleção de automóveis de Eduardo André Matarazzo: o processo de institucionalização de uma coleção.** Marília, SP: Unesp, 2007.

dos carros dessa coleção têm um valor histórico ainda maior pelo fato de terem sido, em algum momento, personagens de fatos históricos de um passado relativamente recente do Brasil⁸⁴.

Este fato sobre as peças da coleção de Pozzoli esclarece que os automóveis antigos são preservados porque, além de serem resquícios do patrimônio histórico industrial, estavam sempre ligados a personalidades. Muitos dos carros do colecionador pertenceram a figuras da história do Brasil, como os presidentes Washington Luís e Eurico Gaspar Dutra, entre outros que foram senadores, governadores e de demais cargos políticos. Um veículo que fora utilizado pelo ditador português Antônio de Oliveira Salazar também está no acervo de Pozzoli e outros veículos de sua posse foram usados para conduzir personalidades que visitaram o país, como o Papa João Paulo II, o imperador japonês Akihito e a imperatriz Michiko.

Após o falecimento de Og Pozzoli, em 2017, a coleção, que tem cerca de 170 veículos em perfeito estado, passou para tutoria da fundação Lia Maria Aguiar, a qual possui ligações com o Banco Bradesco e tem um projeto de criar um museu do automóvel em Campos do Jordão com este acervo. Este seria um dos maiores do Brasil e até mesmo um dos melhores museus de automóveis antigos no mundo. Graças a esta iniciativa, a coleção de Og Pozzoli poderá ser salva de não ter o mesmo destino que teve a coleção de Roberto Lee, a qual foi legada ao abandono e conseqüente depredação.

Além do museu que era um desejo do Pozzoli em vida, ainda há um projeto social que visa a construir uma escola para a capacitação de jovens no ofício de restauração, manutenção e preservação de veículos antigos. Assim, além do fator cultural, a coleção e a escola terão, segundo a Fundação Lia Maria Aguiar, um papel social fundamental para geração de emprego e renda para jovens e suas famílias. Conseqüentemente, o museu também atrairá mais turismo ao município acima referido, que tem nesta atividade a sua principal fonte de renda⁸⁵.

Sobre o fato de a coleção de Og Pozzoli ter ficado sob a tutela de uma fundação ligada a uma das herdeiras do Banco Bradesco, há de se colocar que a filantropia é muito comum neste meio, principalmente quando envolve colecionadores milionários, grandes empresas e bancos que tentam, desta forma, atrelar a sua imagem a algo maior como uma causa nobre e

⁸⁴ VIOTO, Décio. Perfil: conheça Og Pozzoli, um dos dez melhores colecionadores de carro do mundo. **Autoesporte**, 2014. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2014/08/perfil-conheca-og-pozzoli-um-dos-dez-melhores-colecionadores-de-carro-do-mundo.ghtml>. Acesso em: 07 set. 2020.

⁸⁵ AGUIAR, Fundação Lia Maria. Carros do Passado Ensinando Gerações Futuras, FLMA. 2018. Disponível em: <https://www.flma.org.br/tag/og-pozzoli/>. Acesso em: 08 set. 2020.

benéfica para sociedade, ainda que o principal motivo seja, às vezes, apenas se destacar numa sociedade desigual ou ganhar reconhecimento e isenções fiscais.

Uma peculiar coleção que começou a ser composta ainda nos anos 1990, durante a abertura das importações pelo então presidente Fernando Collor (que fez com que vários veículos nacionais dos anos 1970 a 1980 se tornassem extremamente baratos e obsoletos da noite para o dia), foi a coleção que pertence ao corretor de seguros paulista Alexandre Gastaldo Badolato, idealizador do Museu do Dodge, que fica no interior de São Paulo. Essa coleção conta com um acervo bem grande, focado principalmente nos carros da marca Dodge nacionais, feitos aqui no país durante os anos 1970. Ela também conta com veículos importados da marca Dodge, além de uma infinidade de modelos de outras marcas nacionais e importados fabricados, principalmente, dos anos 1970 em diante⁸⁶. Badolato possui muitos veículos brasileiros em sua coleção e vem focando também nos ditos “neo-colecionáveis”, terminologia muito usada por ele mesmo, e que se refere a veículos fabricados do final da década de 1980 a meados dos anos 2000, carros ainda com baixo valor comercial, mas que tendem a se valorizar quando começam a envelhecer e ficarem raros. Seu museu ainda não está aberto ao público e só pode ser conhecido virtualmente através da sua página oficial⁸⁷, redes sociais e do seu canal no YouTube intitulado AGBadolato. Segundo relatos do próprio Badolato em seu canal no YouTube, muitos desses veículos foram comprados em estado de sucata, quando não tinham alto valor comercial, e foram sendo restaurados ao longo dos anos até compor o acervo de sua coleção-museu.

Alexandre Badolato também é autor de vários livros sobre veículos antigos e possui vasto conhecimento sobre o tema. Assim como no caso de Og Pozolli, muitos especulam sobre como o colecionador consegue manter seu acervo já bem volumoso e valioso. Segundo algumas consultas realizadas na internet, o colecionador é dono de uma das maiores corretoras de seguros da cidade de São Paulo, o que pode explicar a origem de recursos para comprar tantos veículos e os manter em estado impecável.

Este fator sobre os veículos “neo-colecionáveis”, a exemplo da coleção do Badolato, pode ser associado com a teoria de Krzysztof Pomian, que aponta que os objetos de coleção mais desejados sempre ficaram acessíveis às pessoas que têm melhores condições financeiras e sociais, ficando para os demais colecionadores com menor poder aquisitivo os artefatos

⁸⁶ SCHNEIDER, Daniel. **Ele transformou seu sonho de infância na maior coleção de Dodges do Brasil**. Draft, 2019. Disponível em: <https://www.projetoDraft.com/o-guardiao-da-dodge-museu-brasil/>. Acesso em: 09 set. 2020.

⁸⁷ MUSEU DO DODGE, 2020. Disponível em: <http://www.museudodge.com.br/>. Acesso em: 07 set. 2020.

considerados mais simplórios e baratos. Quando o interesse por estes itens menos desejados é acendido entre os demais colecionadores, a tendência dos mesmos é se valorizarem, e é isto o que se observa com os veículos nacionais dos anos 1980 em diante.

O papel cada vez mais importante do dinheiro, enquanto faculta o acesso à propriedade dos semióforos, provoca numerosas consequências. Certas categorias de objectos de colecção, quadros e obras de arte antiga em primeiro lugar, rapidamente se revelam fora do alcance de todos aqueles que não dispõem dos meios financeiros necessários para participar na corrida à melhor oferta, e que, por isso, descem para objectos de menor valor: moedas, estampas, desenhos, curiosidades exóticas, exemplares de história natural. Todavia, a partir do momento em que uma categoria de semióforos se difunde nas colecções, os membros do meio intelectual e artístico, os detentores do poder e do dinheiro começam a interessar-se por ela, o que faz com que os preços subam e que o acesso a estes semióforos se torne cada vez mais difícil, e até impossível⁸⁸.

Pouco conhecido e situado em Tiradentes (MG), há o Museu do Automóvel da Estrada Real, que é aberto a visitas. Surgido de uma colecção particular, foi inaugurado em 2006, possui em seu acervo cerca de 50 veículos, com algumas peças bastante raras. Foi construído a partir de 1976 pelo engenheiro mecânico e colecionador Rodrigo Cerqueira Moura, com incentivo do seu pai, que também era mecânico e restaurador. O museu tem um *site* que possui algumas fotos e curiosidades sobre estes veículos e a história da colecção, bem como, consequentemente, a do próprio museu⁸⁹.

Com 128 automóveis e iniciada em meados de 1986, há a colecção de Paulo Afonso Trevisan, ex-piloto de corridas que tinha por objetivo resgatar e restaurar a história do automobilismo brasileiro. Mais de 20 anos depois do início desta empreitada, surgiu deste esforço o Museu do Automobilismo Brasileiro, voltado para carros de corrida históricos⁹⁰. Sediado em Passo Fundo (RS), o museu é o único sobre carros de corrida no Brasil. Ele se sustenta através de uma organização sem fins lucrativos, a Associação Cultural Museu do Automobilismo Brasileiro. Este museu possui um acervo muito interessante, que conta como se deu a história e o desenvolvimento do automobilismo brasileiro especificamente. Conta com veículos de importante valor histórico para o automobilismo nacional, como o DKW Carcará, recordista de velocidade nos anos 1960, e com alguns carros que foram da *Stock Car* quando ainda não eram utilizadas bolhas de fibra de vidro sobre chassis comuns e, sim, carros

⁸⁸ POMIAN, Krzysztof. Colecção. In: **Enciclopédia Einaudi**, v. 1. Memória-História. Porto: Imprensa Nacional / Casa da Moeda, 1984. p.81

⁸⁹ MUSEU DO AUTOMÓVEL DA ESTRADA REAL, 2020. Disponível em: <http://www.museudoautomoveler.com.br/index.html>. Acesso em: 07 set. 2020.

⁹⁰ GAUDIOSO, Júlio César. Op. Cit.

reais de produção modificados para pista - as famosas Carreteras, veículos de Fórmula, veículos de Turismo, protótipos brasileiros e argentinos, carros de *rallye*, *Karts*, veículos de competição dos anos 1920 e 1930, dentre vários outros modelos e categorias do esporte. Também conta com capacetes, troféus, macacões, luvas e tudo mais que se possa imaginar que esteja ligado à história do esporte a motor. Muito organizado, possui, ainda, um acervo digital de fotos de pilotos separadas por pastas, e ficha individual de cada item do acervo com dados técnicos e históricos. Não está aberto à visitação pública, mas somente para visitas agendadas com o dono do museu⁹¹.

A questão dos museus particulares é interessante do ponto de vista de servirem como ferramentas de preservação do patrimônio, mas, ao mesmo tempo é contraditória. Os museus privados são, para Pomian, a mesma coisa que coleções particulares, pois o que caracteriza um museu é a sua permanência além da existência do idealizador, fator que não tem ocorrido no Brasil em quase a totalidade dos museus automobilísticos. Se o museu se dispersa com a morte do seu dono, ou sofre com a incerteza da dependência de quanto duraria a fortuna do idealizador, ele não é propriamente um museu, mas apenas uma coleção com outro nome. O autor ainda diz que: “o carácter público dos museus exprime-se também pelo facto de, contrariamente às colecções particulares, serem abertos a todos”⁹².

A preservação dos antigos objetos remanescentes da indústria automotiva por grupos particulares apresenta esses questionamentos ao mesmo tempo em que pontua outro lado da moeda: sem ela ficaria muito difícil se preservar algum registro. A própria carta de *Nizhny Tagil* sobre o patrimônio industrial ressalta a importância da conservação dos itens residuais da indústria (nos quais se aplicam os resíduos da indústria automobilística) por estes grupos:

As associações e os grupos de voluntários desempenham um papel importante na inventariação dos sítios, promovendo a participação pública na sua conservação, difundindo a informação e a investigação, e como tal constituem parceiros indispensáveis no domínio do património industrial⁹³.

Um dos maiores museus do Brasil e da América Latina voltado ao antigomobilismo foi o Museu de Tecnologia da Ulbra, em Canoas, RS, pertencente a uma faculdade particular,

⁹¹ PANDINI, Luiz Alberto. Fusca, Escort e Maverick: relíquias do Museu do Automobilismo Brasileiro. **Quatro Rodas**, 2019. Disponível em: <https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/fusca-escort-e-maverick-reliquias-do-museu-do-automobilismo-brasileiro/>. Acesso em: 09 set. 2020.

⁹² POMIAN, Krzysztof. Coleção. In: **Enciclopédia Einaudi**, v. 1. Memória-História. Porto: Imprensa Nacional / Casa da Moeda, 1984. p.82-83

⁹³ THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial**. Houghton, 2003. Disponível em: <http://ticcih.org/about/charter/>. Acesso em: 18 mar. 2021.

e composto de um riquíssimo acervo de mais de 270 veículos, fora a sua reserva técnica também volumosa. Ele tinha veículos do início do século XX, sendo o mais antigo datado de 1904, e configurava-se por modelos de várias décadas e nacionalidades até chegar a veículos nacionais do início dos anos 2000. Foi considerado por especialistas um dos 10 melhores museus do tema no mundo; um patrimônio da indústria automobilística sem igual⁹⁴. Contudo, a faculdade estava com dívidas com a União e esse museu foi interditado judicialmente, desmantelado e leiloado para quitar as tais contas, constituindo-se este um episódio lamentável para um país com um número tão pequeno de museus sobre este tema abertos ao público⁹⁵.

O jornalista Irineu Guarnier Filho, que assina uma matéria sobre o fim do museu, lamenta o seu triste desfecho e ressalta como as coleções de automóveis antigos no Brasil ainda ficam acessíveis apenas a pequenas parcelas da população.

As jóias sobre rodas que podiam ser democraticamente admiradas por todos estão hoje guardadas a sete chaves em garagens particulares e são **desfrutadas por meia dúzia de privilegiados que puderam pagar, por exemplo, R\$ 250 mil por um Rolls Royce Limousine 1956** – uma das peças mais vistosas da coleção. (...) Era, seguramente, o melhor da América Latina. Um patrimônio da indústria automobilística mundial. Não poderia ter sido responsabilizado pela crise que abalou a Universidade. Nem merecia ser espartilhado para pagamento de dívidas. A Universidade e seus antigos gestores possuíam bens imóveis mais valiosos, e o montante apurado com os leilões quitou uma ínfima parcela da dívida. (...) O Brasil é carente de museus que preservam a história da tecnologia. Com o triste fim do Museu de Tecnologia da Ulbra, ficou ainda mais pobre⁹⁶.

Pomian traz um relato sobre o acesso aos semióforos no século XVIII, afirmando que chega um momento que toda arte, antiguidade e objeto exótico fica sempre exposta aos olhares de poucos privilegiados, pessoas que ocupam os lugares mais elevados da hierarquia, seja no âmbito do poder, da riqueza, do gosto ou do saber⁹⁷. Esta mesma percepção vinda sobre esta época continua perdurando no colecionismo de veículos antigos, pois, pelo fato de

⁹⁴ SAMAHÁ, Fabrício. Raridades em terras gaúchas. **Best Cars Web Site**, 2002. Disponível em: <http://www1.uol.com.br/bestcars/classicos/ulbra-1.htm>. Acesso em: 11 set. 2020.

⁹⁵ LONGHI, José. **O triste fim do Museu da Ulbra, o maior da América e um dos maiores do mundo simplesmente desapareceu**. Fotos Longhi. 2019. Disponível em: <https://fotoslonghi.com.br/entre-e-confira-o-triste-fim-do-museu-da-ulbra-o-maior-da-america-e-um-dos-maiores-do-mundo-simplesmente-desapareceu/>. Acesso em: 11 set. 2020.

⁹⁶ GUARNIER, Irineu. O triste fim do Museu da Ulbra. **Jornal dos Clássicos**, 2019. Disponível em: <https://www.jornaldosclassicos.com/2019/05/18/o-triste-fim-do-museu-da-ulbra/>. Acesso em: 11 set. 2020.

⁹⁷ POMIAN, Krzysztof. Coleção. *In: Enciclopédia Einaudi*, v. 1. Memória-História. Porto: Imprensa Nacional / Casa da Moeda, 1984. p. 82

serem objetos caros, de restauração difícil e, muitas vezes, raros, o acesso e o usufruto dos mesmos continuam nas mãos das elites atuais.

Este fato citado por Irineu Guarnier destaca como ainda a questão do acesso à cultura dos automóveis antigos está limitada a apenas pequenas partes da sociedade, apesar de os mesmos despertarem o imaginário em várias parcelas socioeconômicas, de gênero e etárias da população. Como dito no primeiro capítulo deste trabalho, ao longo das décadas no século XX foi criado um imaginário sobre o carro no Brasil, o qual perdura até os dias atuais, mesmo que de forma menos intensa e um pouco diversa.

Atualmente, existe um museu criado excepcionalmente para abrigar um carro, a documentação e resguardar a história de uma das maiores aventuras automobilísticas da história, segundo o próprio *site* dessa instituição. É um museu novo, inaugurado em 2018, na cidade de Bariri – SP, e que conta a história de três aventureiros que foram do Rio de Janeiro a Nova York num automóvel Ford T 1918, batizado de Brasil, e numa *Pick-up* Ford T 1925, batizada de São Paulo. A viagem, que teve sua partida no Brasil em 1928, durou 10 anos, quando em 1938, depois de uma longa aventura pela América Latina, finalmente terminou em Nova York. O museu conta com o automóvel Ford T “Brasil”, além de fotografias, manuscritos, livros etc⁹⁸. Neste caso, novamente, a história da aventura parece ser o ponto central do museu e o automóvel, mais uma vez, um mero coadjuvante que sobreviveu ao tempo e serve de suporte para comprovar a história narrada.

Além das coleções dos automóveis em si, ainda existem as coleções de objetos relacionados ao antigomobilismo, como publicações e miniaturas que também podem ser consideradas parte do patrimônio da história da indústria automotiva no Brasil. Dentro desta categoria não pode ser deixado de lado o MIAU, Museu da Imprensa Automotiva, que possui um acervo de fotografias, livros, dados técnicos, revistas e tudo o mais que foi possível documentar da história da indústria automobilística no Brasil⁹⁹. Considerado inédito no mundo, o MIAU, que fica em São Paulo, é aberto a visitas e também disponibiliza parte do seu material (principalmente fotografias e reportagens) em suas redes sociais. O seu acervo

⁹⁸ MUSEU MARIO FAVA, 2018. Disponível em: <http://museumariofava.com.br/museu>. Acesso em: 10 set. 2020.

⁹⁹ Museu da Imprensa Automotiva. MIAU, 2020. Disponível em: <http://www.miaumuseu.com.br/>. Acesso em: 10 set. 2020.

ainda possui alguns carros e muitas outras curiosidades e materiais sobre o universo automotivo¹⁰⁰.

Este desdobramento do tipo de coleção mais voltada aos objetos mais baratos e não aos carros acaba por tornar mais democrático em face da prática do antigomobilismo, já que carros clássicos, em geral, custam muito caro e que o acesso aos mesmos fica restrito às pessoas com a condição financeira mais remediada. Por se desdobrar com o colecionismo de fotografias, recortes publicitários, revistas, embalagens, peças etc., o antigomobilismo ficou mais acessível.

Cumpra pontuar, ainda, que no Brasil, do início dos anos 2000 até os dias atuais, surgem alguns tímidos acervos dos fabricantes de automóveis. Por exemplo, recentemente a *Volkswagen* do Brasil, a exemplo da matriz alemã, divulgou para imprensa o seu museu particular chamado de Garagem VW, ainda fechado para o público. Este partiu da iniciativa dos funcionários da fábrica com o apoio de um diretor ainda nos anos 1980. Tal acervo ficou guardado por quase 40 anos, até ser divulgado amplamente na mídia em meados de 2019. É composto por veículos que fizeram parte da história da fábrica no Brasil e por carros que nunca vieram a público e povoaram o imaginário dos entusiastas, como o protótipo do VW BY da década de 1980, que ficou mais de 30 anos guardado nos galpões da Volkswagen do Brasil em absoluto sigilo¹⁰¹.

A *General Motors* do Brasil também possuía um acervo composto por cerca de 30 automóveis e era intenção da montadora construir um museu. Quando o museu da Ulbra foi inaugurado, a diretoria da GMB o achou interessante e disponibilizou o acervo em regime de comodato para ser exposto. Com o fim do museu, os carros foram recolhidos de volta e, segundo alguns fóruns de colecionadores e entusiastas, esse acervo foi vendido em partes separadas a colecionadores particulares, alguns exemplares inclusive, estão atualmente na coleção de Badolato.

Há notícias de que outras montadoras do Brasil estejam com acervos de veículos guardados para, posteriormente, criarem os seus museus. Uma delas é a Fiat, com um pequeno acervo de 22 carros, a qual anunciou, em 2014, no evento de antigos em Araxá -MG

¹⁰⁰ MORA, Rodrigo. Conheça o Míau, museu sobre carros com jeito único no mundo. UOL – Cultura do Carro, 2017. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2017/11/25/conheca-o-miau-museu-sobre-carros-com-jeito-unico-no-mundo-e-fica-em-sp.htm>. Acesso em: 10 set. 2020.

¹⁰¹ GROMOW, Alexander. “Schatzkiste”, o baú do tesouro, Autoentusiastas. 2019. Disponível em: <https://www.autoentusiastas.com.br/2016/09/schatzkiste-bau-tesouro>. Acesso em: 11 set. 2020.

sobre suas intenções de criar, futuramente, um museu com os veículos da marca produzidos em solo nacional¹⁰².

Os museus dos fabricantes europeus são muitos e, dentre eles, vale destacar os museus alemães da BMW, em Munique, o da Mercedes-Benz e da Porsche, em Stuttgart, e o da VW, em Wolfsburg. Na França, há o da Citroën que, inclusive, permite visitas virtuais¹⁰³. Na Itália, existe o *Museo Ferrari Maranello*, um acervo exclusivo da marca Ferrari, e que é considerado a meca do automobilismo mundial. O museu conta a história da marca nas pistas de corrida, bem como dos pilotos e do seu fundador, Enzo Ferrari. Recentemente, houve também a criação do novo FCA (*Fiat Chrysler Automobiles*), o *Heritage HUB*, sediado na cidade de Mirafiori, Itália, que abriga veículos antigos de todas as marcas do grupo, principalmente as italianas como Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Abarth¹⁰⁴. Estes são apenas alguns dos muitos museus de fabricantes sediados na Europa, dos quais parte está voltada exclusivamente para as marcas que representam, embora alguns contem com veículos de outras marcas em seus acervos.

Diante desse cenário, apresentam-se as seguintes indagações: estes museus são voltados para a preservação da memória? Qual o sentido deles? Não estariam ligados à preservação de memórias particulares e à celebração das próprias indústrias? Como podemos analisar essa atual mudança de postura e o desejo das montadoras de produzirem seus próprios museus de automóvel? Seriam um apelo comercial? Seriam sinais de popularização da prática? Ou se constituem uma espécie de demanda de mercado? Estariam preocupados, em alguma medida, com o patrimônio industrial brasileiro? Por tudo o que vimos aqui, a relação aqui não tem ligação com o automóvel como lugar de memória ou patrimônio e o desejo de preservação. O que nos parece mais apropriado é que as montadoras querem construir um sentimento de ligação das pessoas com seus produtos, recorrendo-se ao apelo sentimental, o que já é muito bem trabalhado, inclusive, em suas peças publicitárias, como, por exemplo, as da Volkswagen do Brasil.

¹⁰² ESTADÃO. Fiat reunirá acervo de modelos em museu, 2014. Disponível em: <https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/fiat-reunira-acervo-de-modelos-em-museu/>. Acesso em: 11 set. 2020.

¹⁰³ CITROEN ORIGINS, 2020. Disponível em: <http://www.citroenorigins.co.uk/en>. Acesso em: 10 set. 2020.

¹⁰⁴ MORA, Rodrigo. **Acervo de 250 clássicos de Fiat, Alfa e Lancia é nova meca automotiva**. UOL. 2019. Disponível em: <https://moranosclassicos.blogosfera.uol.com.br/2019/04/10/acervo-de-classicos-da-fiat-e-nova-meca-para-antigomobilistas/>. Acesso em: 10 set. 2020.

Considerado por especialistas como o “Louvre dos carros”¹⁰⁵, o *Cité de l’Automobile*, de Mulhouse, na França, é maior museu da categoria na Europa, com um acervo de mais de 650 veículos, onde a peça mais antiga data de 1878. Tal acervo é originado de uma coleção particular dos irmãos Schlumph, dois ricos industriais da região de Mulhouse na França, que começaram a comprar diversos veículos clássicos secretamente ainda nos anos 1950, mas sem permitir que qualquer pessoa tivesse acesso aos mesmos. Já nos anos 1960, eles apresentaram ao público a coleção que só cresceu e se tornou o que hoje é o museu. Os irmãos não puderam desfrutar muito desta coleção, pois, nos anos 1970, devido aos gastos excessivos com a coleção, eles faliram e tiveram de fugir para Suíça¹⁰⁶. O governo francês confiscou a coleção para pagar as dívidas e a transformou em um museu nacional em 1982. Atualmente, esta coleção está sob tutela da Fundação *Culturespaces*, que responde por vários museus franceses, sendo ela patrocinada por um consórcio público-privado¹⁰⁷.

Nos EUA, os maiores destaques são o Museu Henry Ford, totalmente dedicado à história do automóvel e da indústria estadunidense. Este acervo conta com desde carruagens até veículos simbólicos, como o Lincoln Continental, onde o presidente Kennedy foi assassinado, ou como o ônibus que se tornou símbolo da luta pelos direitos civis dos negros no país, quando uma mulher negra, Rosa Parks, se recusou a dar o lugar onde estava sentada para um homem branco e por isso foi presa¹⁰⁸. Este ônibus é um importante artefato para ilustrar como um veículo antigo pode ser visto como um catalisador de memórias pelo fato histórico em que estava envolvido, ou seja: o objeto ganha destaque pelo que ele representa, seja uma pessoa ou fato histórico, e não por ser resquício dos processos industriais. Além destas peças especificamente citadas, o museu possui automóveis de várias marcas e não somente os Fords, além de outras máquinas, equipamentos e veículos, como aviões e locomotivas. A instituição tem, ainda, extensas coleções digitais em seu *site*, que ficam disponíveis gratuitamente para pesquisa¹⁰⁹.

¹⁰⁵ NORCIA, Daniela. **Cidade do automóvel, França: O Louvre do carro**. Ultrapassando Fronteiras. 2018. Disponível em: <https://ultrapassandofronteirasexperienciasnoexterioreviagens.com/cidade-do-automovel-o-louvre-dos-carros-mulhouse-franca/>. Acesso em: 11 set. 2020.

¹⁰⁶ MAXICAR. **Um tour pela “cidade do automóvel”**. 2015. Disponível em: <https://www.maxicar.com.br/2015/03/um-tour-pela-cidade-do-automovel/>. Acesso em: 11 set. 2020.

¹⁰⁷ CITE DE LAUTOMOBILE. **Un peu de historie**. Disponível em: <https://www.citedelautomobile.com/un-peu-dhistoire#4>. Acesso em: 11 set. 2020

¹⁰⁸ BAZANI, Adamo. História: **O encontro com um dos principais cenários da luta pelos direitos civis**. Diário do Transporte. 2019. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/10/27/historia-o-encontro-com-um-dos-principais-cenarios-da-luta-pelos-direitos-civis/>. Acesso em: 11 set. 2020

THE HENRY FORD MUSEUM. **Rosa Parks Bus**. Disponível em: <https://www.thehenryford.org/explore/inside/rosa-parks-bus/>. Acesso em: 10 set. 2020.

¹⁰⁹ THE HENRY FORD MUSEUM, 2020. Disponível em: <https://www.thehenryford.org/>. Acesso em: 10 set. 2020.

Considerado também um dos melhores museus especializados no assunto, há nos Estados Unidos, o *Petersen Automotive Museum*, museu particular e com rico acervo histórico, que reúne modelos fabricados desde 1886 até os atuais. O referido museu foi fundado por Robert Petersen, que já tinha familiaridade com essas instituições e propôs ao museu de história natural de Los Angeles criar um anexo sobre a história automotiva por julgar a relação da cidade com os automóveis muito forte. O espaço foi criado e cresceu a ponto de chegar a possuir uma coleção que conta, atualmente, com mais de 300 exemplares. Como ficou muito grande, ele foi desvinculado do museu de história natural de Los Angeles e migrou para uma sede própria e adequada ao seu acervo, que tem uma relação muito próxima com a participação dos automóveis no cinema. O acervo, além dos veículos, possui também peças, motores, revistas, livros, fotografias, filmes e muito mais do que se possa imaginar estar ligado ao universo automobilístico¹¹⁰.

As coleções e museus de automóveis junto aos eventos promovidos pelos grupos compõem, assim, a essência do antigomobilismo, da preservação da cultura, do poder proporcionar a fruição para os entusiastas e para despertar o interesse nos leigos e novas gerações. Diferentemente dos museus de outros tipos de objetos, as coleções de carros não são estáticas: elas são, muitas vezes, usadas; os carros são movimentados, usados em passeios e até mesmo em corridas de clássicos, o que torna mais interessante e peculiar este tipo de patrimônio que é o veículo antigo.

Ainda são muito tímidas as intenções de se criar, de fato, museus de veículos antigos no Brasil, tanto por parte de iniciativas particulares, seja de colecionadores, seja de montadoras, ou do poder público, o que se apresenta diferente de outros países, como pudemos ver, a exemplos da Alemanha, EUA, Inglaterra, França, etc. Talvez este fato se dê em decorrência das condições do nosso país, já que os investimentos em cultura são escassos e investir em museus de automóveis não é necessariamente um foco para o Estado, ficando assim, a seu encargo, somente a tutela de algumas peças ligadas a fatos históricos ou personalidades marcantes para o país. Desta forma, resulta que a curadoria destes museus automobilísticos deve continuar restrita nas mãos das elites que possuem condição econômica para mantê-las, bem como dos fabricantes de automóveis, que enxergam o viés comercial além da questão da preservação da própria história.

Ainda vistos com certa desconfiança por alguns, os museus de automóveis até recentemente sequer eram percebidos como museus históricos, mas somente como museus de

¹¹⁰ PETERSEN AUTOMOTIVE MUSEUM, 2020. Disponível em: <https://www.petersen.org/history>. Acesso em: 11 set. 2020.

tecnologia. Todavia, graças à projeção dada ao movimento, essa visão começou a mudar, ainda que lentamente. Agora, porém, é preciso observar estes museus com um olhar crítico e contextualizar historicamente as peças ali exibidas, já que, ao mesmo tempo em que o automóvel é objeto de desejo, ele é também um dos maiores vilões do século XX, seja através da emissão de gases poluentes, seja através do lixo gerado pelos descartes ou pelo caos que o trânsito intenso causa nas cidades. Talvez, num futuro não muito distante, estes museus estejam ali para nos lembrar de como não deveriam ter sido tomados os rumos da forma de se deslocar entre e dentro das cidades. Soma-se a isto o fato de que ter automóveis expostos em museus faz com que os mesmos sejam vistos como algo além da sua função primária, despertando curiosidade das pessoas que veem o objeto automóvel apenas como meio de locomoção, e o fato de que eles podem acender discussões de como o produto da indústria pode ser visto como patrimônio industrial e registro da motorização do país.

A esse respeito, Pacheco¹¹¹ afirma que, caso um dia deixem de ser nosso principal meio de transporte, a preservação dos automóveis e o papel que desempenharam na história ficarão registrados graças aos museus. Esta ideia é corroborada por Domingues¹¹², que ilustra a importância dos acervos, das coleções e dos museus automobilísticos, com sua função de preservar os automóveis já produzidos, guardando o seu passado e a história de desenvolvimento da indústria. Cabe aos grupos, às federações e às associações o papel de serem tutores dos bens materiais e da cultura, além de serem os responsáveis pela difusão da história do automobilismo em massa. São eles os responsáveis por fazer com que esse movimento seja aceito ou não pela sociedade que adquirir o sentimento de pertencimento à cultura, a qual pode, também, passar a ser guardiã do patrimônio sobre rodas e da história da indústria e suas relações com o homem.

Os colecionadores brasileiros são muitos: alguns vivem no anonimato, enquanto que outros se tornaram mais conhecidos, como alguns que foram citados nesta pesquisa. É fato de que a história de preservação de veículos antigos, que se iniciou ainda em meados dos anos 1960, com os pioneiros Og Pozolli, Eduardo Matarazzo e Roberto Lee, rendeu muitos frutos ao antigomobilismo brasileiro. As práticas como exposições, encontros, passeios e outros eventos foram importantes para difusão da cultura no país e muito do que se tem hoje no

¹¹¹ PACHECO, Luan da Rosa. **O patrimônio sobre rodas e seu significado cultural**: o acervo automotivo do Palácio Piratini. Porto Alegre, RS: UFRGS. 2014. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/111883>. Acesso em 20 set. 2020. p.25

¹¹² DOMINGUES, Viviane. **Turismo e automobilismo**: efeitos da Fórmula 1 em São Paulo. São Paulo, SP. 2007. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27148/tde-05072009-213138/> Acesso em 20 set. 2020. p.50 - 61

Brasil sobre a temática se deve a estes entusiastas, que conseguiram resguardar parte do que foi o patrimônio automobilístico do Brasil. Dessa forma, há muito no que se pensar sobre se, de fato, eram particulares os interesses reais em se preservar estes itens ou se existia um interesse em resguardar a história do patrimônio automotivo, sobretudo, o nacional. De qualquer forma, se não fosse pela iniciativa dessas pessoas, o patrimônio brasileiro sobre rodas estaria mais dilapidado do que já é, e teria acabado derretido nos altos-fornos das indústrias siderúrgicas, como sucata para reciclagem.

2.4 O reconhecimento do automóvel antigo e da cultura automotiva no campo do patrimônio

O fato de veículos terem feito parte da memória/história pessoal e coletiva, o crescente movimento colecionista e a musealização destes itens os fez começarem a ser vistos como itens patrimonializáveis e passíveis de tombamento. Há alguns registros de veículos tombados no Brasil e até mesmo em Viçosa - MG. Podemos citar alguns exemplos mais conhecidos, como o veículo Ford Galaxie, que pertenceu ao ex-presidente e um dos maiores incentivadores da implantação da indústria automobilística nacional, Juscelino Kubitschek, o qual fica no Memorial JK, em Brasília – DF, e passou por uma completa restauração recentemente. Há também o Ford T e o Stutz Model M, do Palácio Piratini, em Porto Alegre - RS, a Limusine Willys Itamaraty e o Landau Galaxie 500, que foram do Estado do Mato Grosso, além do Rolls Royce Silver Wraith, da presidência da república, adquirido por Getúlio Vargas e utilizado até os dias atuais em situações especiais, como a posse presidencial e o dia da independência, e demais veículos espalhados pelo Brasil. Desta prática se conclui que, no nosso país, os automóveis só são tombados e/ou reconhecidos como patrimônio pelo Estado quando os mesmos estão ligados a outros fatos e pessoas consideradas importantes, não sendo assim preservados e cultuados a nível de Estado pelo simples fato de serem o que são, um produto de uma era da indústria nacional.

Nesta prática preservacionista, o automóvel se torna lugar de memória do Estado nação-brasileira. O que se deseja que fique registrado nos museus, neste caso, é apenas a repetição do que acontece com outros objetos, já que o automóvel antigo em questão, que permanece exposto nestes locais, é o do ex-presidente, do ex-governador, do general, do industrial, e assim por diante. Mantém-se a lógica de expor apenas a memória de uma elite escolhida pelo Estado, o que sempre foi uma prática adotada em quase todos os tombamentos

do país. Ainda são raros os casos em que há esse rompimento, e situação semelhante a este tipo de prática pode, inclusive, ser observada na cidade de Viçosa – MG, onde quase todos tombamentos e registros estão ligados à memória de famílias tradicionais e abastadas. Não há na cidade, por exemplo, o tombamento de uma casa antiga por fatores arquitetônicos que justificassem tal feito, mas somente o fato de, em algum momento, terem pertencido a alguma pessoa dita “importante” para história da cidade, como apontado por Walkiria Maria de Freitas, em sua dissertação de mestrado¹¹³. A autora defende que há um entendimento de que a história oficial da cidade foi construída através de narrativas de caráter memorialista, criadas por políticos, jornalistas e acadêmicos ligados a estas famílias. Este tipo de discurso que predomina no Brasil e na cidade de Viçosa influencia diretamente as políticas de preservação patrimonial. Tal situação não é muito diferente do que acontece com o patrimônio automobilístico, em que, muitas vezes, a legislação para tal vem com a função de garantir interesses de certas camadas da sociedade.

Hoje, no Estado de Minas Gerais, por exemplo, já se pode solicitar o tombamento de veículos antigos junto ao IEPHA¹¹⁴ para veículos de coleções particulares, desde que os mesmos tenham a certificação de originalidade concedida pelos clubes, associações e federações credenciadas. Com isso, o veículo passa a fazer parte do patrimônio histórico do Estado de Minas Gerais e fica isento de pagamento do IPVA.

A placa preta foi, certamente, um dos maiores catalisadores que conferiram tamanha visibilidade ao antigomobilismo no Brasil, concretizada em 1998, através da Resolução 56 do CONTRAN¹¹⁵. Ela é facilmente identificada pelos leigos, que ficavam curiosos ao ver um veículo com mais de 30 anos em estado de zero km ostentar a chapa de cor preta e letras cinza, diferente das dos demais automóveis comuns no trânsito cotidiano. A placa diferenciada despertou o desejo dos colecionadores por ter algo exclusivo e que chancelasse aquele veículo de sua posse como algo raro e bem cuidado. Em progressão geométrica, o número de carros de placa preta no Brasil se multiplicou: carros importados ou nacionais, todos tinham o direito a esta espécie de troféu.

¹¹³ MARTINS, Walkiria Maria de Freitas. **A pena e o compasso**: políticas públicas patrimoniais e a produção da paisagem urbana de Viçosa – MG entre 1980 e 2010. 277 f. 2016. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania). Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, 2016. p. 269-270

¹¹⁴ IEPHA MG. Atestado de valor histórico para veículos. Disponível em: <http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/servicos/atestado-de-valor-historico-para-veiculos>. Acesso em: 13 set. 2020.

¹¹⁵ AUTOCLASSIC. Entenda (como ninguém) a lei da placa preta, 2008. Disponível em: <http://www.autoclassic.com.br/entenda-como-ninguem-a-lei-da-placa-preta/>. Acesso em: 13 set. 2020. FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VEÍCULOS ANTIGOS. Placa Preta. Disponível em: <https://www.fbva.com.br/placa-preta.php>. Acesso em: 13 set. 2020.

Claro que nem tudo foi positivo, pois houve, nos últimos anos, uma banalização da placa de colecionador, já que alguns clubes e despachantes começaram a comercializar o título e a fazer com que veículos “não merecedores” da placa preta alcançassem com certa facilidade e um pouco de dinheiro. Por medidas burocráticas do DETRAN, a placa preta foi substituída pela nova placa Mercosul, havendo também uma placa Mercosul exclusiva para veículos antigos. Todavia, ela possui fundo branco, como as dos carros comuns, e com apagados caracteres de cor prata, o que acabou por desestimular muitos colecionadores e entusiastas a buscarem rigorosamente cada item de originalidade para os veículos com o intuito de serem “premiados”.

Esta questão de a placa preta ser vista como prêmio também reforça a questão do automóvel, mesmo clássico ou antigo, ser visto como signo de distinção, pois o colecionador, apaixonado pelo objeto, quer que sua “posse” seja reconhecida e desejada por outras pessoas. Logo, no caso dos carros antigos, essa placa preta dava esse *status*. Isto mostra como a questão do *status* social, do “ser visto” e reconhecido por outros colecionadores e pessoas leigas no assunto faz parte do universo colecionista e, conseqüentemente, antigomobilista. Os indivíduos possuem suas vaidades e o automóvel, independente de ser antigo, sempre representou um certo estatuto de poderio financeiro - ainda mais quando se tratam de coleções compostas de peças que são desejadas, que possuem alto valor monetário e que tendem a ficar cada vez mais raras e caras.

Além disto, há outros fatores que podem ser elencados nestas questões da placa de colecionador e isenções, alertando para quais interesses realmente este tipo de legislação deseja atender. Existe uma grande especulação financeira no mercado antigomobilista, em que os preços de veículos outrora considerados velhos ou até mesmo sucatas está crescendo vertiginosamente. Nessa seara, foram criados nichos específicos para compra e venda destes veículos e até “garimpos” de veículos perdidos em coleções particulares ou em uso comum pelos seus antigos donos; uma vez localizados, os veículos passam por processo de restauração ou, às vezes, uma simples limpeza e são emplacados como veículo de colecionador e posteriormente revendidos por preços que chegam até ao triplo do valor inicial.

Outra forma de se reforçar o reconhecimento do antigomobilismo como cultura e patrimônio é a inserção de datas comemorativas nos calendários oficiais, como o Dia do Antigomobilismo, existente em vários municípios e alguns estados. Ademais, existe também, a nível federal, o projeto de lei para se criar um Dia Nacional do Antigomobilismo, que ainda

não foi votado na câmara federal. A própria cidade de Viçosa – MG possui esta data, que foi instituída a partir da Lei 2719/2018¹¹⁶, de autoria do vereador Geraldo Luis de Andrade, que concedeu entrevista para esta pesquisa, abordada no terceiro capítulo. Segundo Geraldo, a lei surgiu do ensejo e da reivindicação de grupos antigomobilistas viçosenses e é comemorada todo dia 30 de setembro, junto com o aniversário da cidade.

No estado de Minas Gerais, esta data é comemorada oficialmente no dia 28 de outubro, através da Lei 19.411/2010¹¹⁷. Além de Minas Gerais e Viçosa, tal data é comemorada em vários outros pontos do país, em momentos distintos. Vale também ressaltar que, a nível federal, apesar de ainda não haver a lei oficial, há o projeto de lei 10.869/2018¹¹⁸ e a Lei 13.244, de 12 de janeiro de 2016, promulgada pela então presidenta Dilma Rousseff, que institui a cidade de Caçapava – SP, como a capital nacional do antigomobilismo¹¹⁹. A cidade foi escolhida em virtude de ser sede do Museu Roberto Lee, que era composto por uma das mais antigas coleções de automóveis do Brasil e um dos pioneiros antigomobilistas no país.

No que diz respeito às fábricas de automóveis tombadas no Brasil, não existem registros. Porém, foram encontradas em pesquisa na internet menções a fábricas pertencentes à Ford Motor Company do Brasil. Uma das informações encontradas é a existência de um abaixo assinado virtual que diz respeito ao tombamento do prédio da antiga fábrica da Ford no Brasil, no bairro da Mooca, em São Paulo - prédio este que foi o primeiro onde a marca se instalou no país¹²⁰. A justificativa para solicitar tal tombamento tangencia várias motivações, e uma delas é o fato de ter sido a primeira fábrica a montar automóveis no país em 1921. Outro fato é a questão de possuir uma arquitetura que remete às fábricas dos anos 1920, além do prédio fazer parte da história do bairro, da cidade de São Paulo e da história da indústria brasileira, conforme o escritor e cineasta Fernando Bonassi.

¹¹⁶ VIÇOSA. Lei Municipal da cidade de Viçosa, nº 2719 de 2018. **Institui o Dia Municipal do Antigomobilismo no município de Viçosa.** Disponível em: <https://leismunicipais.com.br>

¹¹⁷ MINAS GERAIS. LEI ORDINÁRIA Nº 19411, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2010. **Institui o dia Estadual do Antigomobilismo.** Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/mg>. Acesso em: 13 set. 2020.

¹¹⁸ CÂMARA DOS DEPUTADOS. Projeto de lei n.º 10.869, de 2018. **Institui o Dia Nacional do Antigomobilista.** Disponível em: <https://www.camara.leg.br/>. Acesso em: 13 set. 2020.

¹¹⁹ BRASIL. Lei federal nº 13.244, de 12 de janeiro de 2016. **Confere ao Município de Caçapava, Estado de São Paulo, o título de Capital Nacional do Antigomobilismo.** Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2016/lei-13244-12-janeiro-2016-782242-publicacaooriginal-149195-pl.html>. Acesso em: 13 set. 2020.

¹²⁰ CHANGE.ORG. Tombamento e preservação do prédio da antiga fábrica Ford na Rua Sólon. Disponível em: <https://www.change.org/p/prefeitura-da-cidade-de-s%C3%A3o-paulo-tombamento-e-preserva%C3%A7%C3%A3o-do-pr%C3%A9dio-da-antiga-f%C3%A1brica-ford-na-rua-s%C3%B3lon>. Acesso em: 13 set. 2020.

A fábrica da Ford, por exemplo, poderia ser tombada. Aliás, a empresa tem a obrigação moral de olhar para aquela fábrica e devolver aquele espaço para os moradores, em forma de um museu, por exemplo, que ajude a contar a história do bairro. Precisamos começar a jogar para quem destrói a possibilidade de reconstruir¹²¹.

Nesse âmbito, alguns grupos reivindicam que, neste espaço, a Ford poderia construir um museu contando sua história no Brasil, mesclada com a história do bairro onde tudo começou, assim demarcando sua percepção do Brasil enquanto preservador de suas memórias, o que inclui a história da indústria automobilística^{122, 123}.

Sobre resquícios do patrimônio industrial que remetam ao automobilismo e, consequentemente, ao antigomobilismo, há outra curiosa história ligada à Ford no Brasil e que ocorreu no norte do país, na primeira metade do século XX, que foi a construção da Fordlândia, uma utopia megalomaniaca de Henry Ford ocorrida ainda nos anos 1920. Na ocasião, o industrial americano estava interessado nas seringueiras amazônicas e queria instalar, no meio da floresta, uma fábrica de pneus e outros derivados de borracha para seus automóveis¹²⁴. Desta forma, Henry Ford construiu uma “cidade” que, na verdade, se configurava um distrito do município de Aveiro (PA) em plena floresta amazônica. A “minicidade”, de mais de 15 mil quilômetros quadrados, chegou a ter mais de três mil habitantes e tinha ares de uma vila norte-americana, mas o choque cultural entre os americanos e os brasileiros, somado às pragas que atingiram as seringueiras e ao surgimento da borracha sintética pôs fim aos planos de Henry Ford, que simplesmente abandonou a cidade. A partir de 1945, ela passou a pertencer ao governo brasileiro que, pagou a Ford pela estrutura. A partir daí, a ruína foi crescente até chegar ao estado em que se encontra atualmente. Existe um processo de tombamento da Fordlândia no Iphan, mas ainda não foi concluído¹²⁵. Henry Ford faleceu em 1947 sem conhecer sua cidade na Amazônia.

Diante desse contexto, vemos que datas comemorativas, legislações e tombamentos são algumas das formas de ilustrar a importância do antigomobilismo enquanto patrimônio

¹²¹GOVERNO DE SÃO PAULO. **Mooca, uma história que pede para ser contada a todo momento**. 2008. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/ultimas-noticias/mooca-uma-historia-que-pede-para-ser-contada-a-todo-momento/>. Acesso em: 13 set. 2020.

¹²²ANTIGOS VERDE E AMARELO. **Fábrica da Ford no Brasil**. 2010. Disponível em: <http://antigosverdeamarelo.blogspot.com/2010/07/fabrica-da-ford-no-brasil.html>. Acesso em: 13 set. 2020.

¹²³BENTLEY Gabriel. **Imóveis de fábricas antigas abrigam novos empreendimentos**. VEJA SP. 2017. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/fabricas-paulistanas-antigas/>. Acesso em: 13 set. 2020.

¹²⁴UNISINOS. **Em ruínas, cidade construída por Henry Ford na Amazônia aguarda tombamento como patrimônio histórico brasileiro**. 2015, Disponível em: . Acesso em: 14 set. 2020.

¹²⁵CAMARGOS, Daniel; GUZANSHE, Alexandre. **Patrimônio abandonado na selva - O Eldorado que enferrujou**. Estado de Minas, 2015. Disponível em: <https://www.em.com.br/especiais/fordlandia/>. Acesso em: 14 set. 2020.

cultural e também como patrimônio material. Chiara Bortolotto¹²⁶, tomando por base a Conferência Geral da Unesco de 2003, vem nos dizer que estas manifestações originadas dos grupos mais diversos pelo mundo são legítimas e devem ser reconhecidas no rol do patrimônio.

Chiara Bortolotto¹²⁷ ilustra que as discussões em torno da temática patrimonial tinham uma visão muito generalista, eurocêntrica e voltada ao patrimônio dito de “pedra e cal”, o que levou a UNESCO a definir o conceito de patrimônio cultural imaterial, oficializado a partir da Conferência Geral da UNESCO para Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial de 2003 - conferência esta que vem instituir uma nova categoria patrimonial, ligada às práticas culturais e suas implicações com suas particularidades devido à diversidade enorme de conceitos que englobam as práticas e tradições em todas as partes do mundo.

A presente convenção trouxe, por definição de patrimônio cultural imaterial, os seguintes pontos que podem se encaixar nas práticas dos antigomobilistas:

1. “Por “patrimônio cultural imaterial” se entende a praxis, as representações, as expressões, os conhecimentos, o saberes- como também os instrumentos, os objetos, os artefatos e os espaços culturais associados a esses que a comunidade, os grupos e em alguns casos, os indivíduos reconheçam como parte de seu patrimônio cultural”.¹²⁸

Ainda no âmbito da convenção é citado que se destaca em:

2. “O “patrimônio cultural imaterial”, como definido no parágrafo 1, se manifesta, entre outros, nos seguintes setores:

(...)

- b) práticas sociais, eventos rituais e festivos;”¹²⁹.

Bortolotto ainda diz que a convenção da UNESCO de 2003 veio assim trazer uma inversão dos papéis dos atores sociais envolvidos com o patrimônio: o que antes era restrito aos especialistas, agora deve contar com uma participação ativa da comunidade, dos grupos e dos seus indivíduos. Estes personagens, que antes eram meramente fontes dos cientistas, técnicos e pesquisadores, passam a tomar um papel no centro das escolhas do que é reconhecido como patrimônio por aquele grupo, e se tornam essenciais na fase de atribuição

¹²⁶ BORTOLOTTI, Chiara. A salvaguarda do patrimônio cultural imaterial na implementação da Convenção da Unesco de 2003. **Revista Memória em Rede**, [s.l.], v. 2, n. 4, p. 5-17, 2011.

¹²⁷ *Ibidem*, p. 8.

¹²⁸ *Ibidem*, p. 9.

¹²⁹ *Idem*.

dos valores patrimoniais de certos elementos, já que não se pode determinar somente o que foi cientificamente escolhido, mas também o que a comunidade identificou, sendo preciso haver um sentimento de pertencimento¹³⁰. O movimento antigomobilista, com suas práticas e particularidades, pode passar assim a ter uma maior legitimação para reivindicar o seu reconhecimento.

A carta de Nizhny Tagil, de 2003, traz vários pontos importantes no que versa sobre reconhecimento da comunidade, proteção com apoio do estado e transmissão do patrimônio industrial para novas gerações. O reconhecimento do patrimônio pela comunidade é imprescindível para a sua permanência e conservação, e se o mesmo não fizesse sentido para os membros de uma sociedade, não haveria justificativa para se conservar tal item ou estrutura. Por isso, “[devem] ser desenvolvidos todos os esforços para assegurar a consulta e a participação das comunidades locais na proteção e conservação do seu patrimônio industrial”¹³¹.

O mesmo versa sobre a importância dos registros industriais serem de importância ímpar para o patrimônio cultural em geral, apesar de suas particularidades. Sendo assim, deve-se transmitir as noções de patrimônio industrial para gerações futuras sem perdas de informações ou distorções de fatos. O registro correto destes resquícios, incluindo neste rol os produtos industriais, que no caso da pesquisa são os veículos, se aplica nestes casos.

Os conhecimentos que envolvem numerosos processos industriais, antigos ou obsoletos, constituem fontes de importância capital cuja perda poderá ser insubstituível. Devem ser cuidadosamente registados e transmitidos às novas gerações. (...) Deve promover-se a preservação de registos documentais, arquivos empresariais, plantas de edifícios, assim como exemplares de produtos industriais¹³².

O interesse público, seja da comunidade ou do Estado, deve assegurar a correta preservação do patrimônio, e os meios de divulgação midiáticos, se corretamente utilizados, são ferramentas que auxiliam muito na difusão da importância do registro e conservação do patrimônio industrial. O retorno para a comunidade pode se dar através do turismo nas regiões que possuem sítios industriais e/ou museus.

¹³⁰ BORTOLOTTI, Chiara. A salvaguarda do patrimônio cultural imaterial na implementação da Convenção da Unesco de 2003. **Revista Memória em Rede**, [s.l.], v. 2, n. 4, p. 5-17, 2011. p.11-12

¹³¹ THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial**. Houghton, 2003. Disponível em: <http://ticcih.org/about/charter/>. Acesso em: 18 mar. 2021.

¹³² *Idem*.

O interesse e a dedicação do público pelo património industrial e a apreciação do seu valor constituem os meios mais seguros para assegurar a sua preservação. As autoridades públicas devem explicar activamente o significado e o valor dos sítios industriais através de publicações, exposições, programas de televisão, Internet e outros meios de comunicação, proporcionando o acesso permanente aos sítios importantes e promovendo o turismo nas regiões industriais (...). Os museus industriais e técnicos, assim como os sítios industriais preservados, constituem meios importantes de protecção e interpretação do património industrial¹³³.

A concepção antropológica de Edward Tylor, abordada por Peter Burke sobre cultura define-a como marcas que identificam um povo com suas crenças, valores, práticas, arte, conhecimento, costumes e todas as outras aptidões e hábitos adquiridos pela sociedade. Burke ainda indica como que o surgimento da Nova História Cultural nos anos 70 levou a uma ampliação de fontes na história, influenciada por um conceito multidisciplinar de cultura¹³⁴. Isto pode, de certa forma, se relacionar com os motivos pelos quais podemos considerar as manifestações do antigomobilismo como patrimônio.

No caso do antigomobilismo, as manifestações dos grupos entusiastas têm muita importância na questão da reivindicação das leis, como foi a implementação da placa de colecionador oficialmente no licenciamento de veículos clássicos, e como foi na questão da criação de datas comemorativas, como o dia do antigomobilista ou do antigomobilismo, comemorado em vários municípios e também a nível estadual, além dos pedidos de tombamento que, em muitos casos, vêm sendo pedidos pelos próprios proprietários dos veículos como no IEPHA – MG. Ainda, não se pode deixar de fora o reconhecimento da importância histórica das montadoras que passaram pelo país e as curiosas histórias que as envolvem, como o exemplo da utópica Fordlândia amazônica.

¹³³ THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial**. Houghton, 2003. Disponível em: <http://ticcih.org/about/charter/>. Acesso em: 18 mar. 2021.

¹³⁴ BURKE, Peter. **O que é História Cultural?** Tradução Sérgio Goes de Paula. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005. p.43.

3 O ANTIGOMOBILISMO EM VIÇOSA: PRÁTICAS E PERCEPÇÕES

Este capítulo traz uma análise das percepções dos antigomobilistas viçosenses a respeito de suas práticas, relações interpessoais e das interações com a comunidade em que estão inseridos, neste caso, a cidade de Viçosa - MG. Ainda, buscamos compreender suas concepções de patrimônio histórico e cultural e como justificam a inserção do antigomobilismo nestes conceitos. Para tal análise, será necessário confrontar suas falas com referenciais teóricos ligados ao patrimônio, à memória, à antropologia dos objetos e ao colecionismo para identificar em que medida esses discursos se inter cruzam.

Antes de abordarmos a cidade de Viçosa, em Minas Gerais, cumpre ressaltarmos que o colecionismo, como um todo e, sobretudo o de automóveis, parte do pressuposto de que sejam um instrumento de distinção social, já que a posse de bens de valor historicamente tem sido legada a pequenos grupos privilegiados. Além de que a distinção social seria um produto das relações de poder, inseridas em um campo, no qual subjazem demandas específicas em torno de um objeto. Logo, o mesmo não seria diferente com os automóveis que, mesmo quando novos, foram acessíveis a poucos, ainda mais no Brasil da primeira metade do século XX. Depois que os automóveis antes velhos e obsoletos ganharam o *status* de antiguidade, os valores monetários dispararam e a posse e acúmulo dos mesmos se tornou cada vez mais difícil. Nesse ínterim, podemos notar a formação de grupos seletos de colecionadores, assim como de clubes, associações, federações dentre outras organizações antigomobilistas.

Viçosa é uma pequena cidade mineira situada na região da Zona da Mata, com menos de 80 mil habitantes, abriga uma das maiores instituições públicas federais de ensino e pesquisa do país, a Universidade Federal de Viçosa (UFV), a qual se destaca em diversos setores em todo o país e fora dele e, assim, atrai olhares para a região. Para além disso, a cidade tem uma relação com os veículos antigos e seus admiradores de longa data, como observado em registros fotográficos e relatos postados em redes sociais - como o museu virtual de Viçosa no Facebook, no acervo institucional da UFV e *blogs* de memorialistas.

No decorrer da pesquisa, foi possível observar na paisagem da cidade, ainda na década de 1920, a presença de alguns automóveis, mas não conseguimos precisar a quem pertenceu o primeiro carro de Viçosa. Todavia, conforme discutimos no capítulo anterior, geralmente, os primeiros donos de automóveis no Brasil eram as famílias mais ricas, como a do ex-presidente da república Arthur Bernardes, que era viçosense, ou outras figuras poderosas da cidade, como fazendeiros, comerciantes, políticos, além dos professores e diretores da então recém-

inaugurada ESAV. Vale ressaltar que os automóveis do mencionado período eram raros quase que em todo território nacional, com exceção das cidades maiores, como, por exemplo, São Paulo e Rio de Janeiro. Os carros ainda não eram, de fato, objetos necessários na grande maioria das cidades do interior.

Segundo relatos de membros da AAVI, já havia a presença de “amantes” do antigomobilismo na cidade que remontam de trinta a quarenta anos atrás. Apesar disso, Viçosa teve seus primeiros sinais de organização em grupos formais somente em meados do ano 2013, com a criação de dois clubes de antigomobilistas: O Clube do Carro Antigo de Viçosa (CCAV) e a Associação de Antigomobilismo de Viçosa (AAVI), este último formalizado em 2014.

O CCAV, segundo alguns dos seus fundadores, surgiu quando houve o primeiro encontro de carros antigos da cidade, em outubro de 2013, no extinto “Feirão Ponto Kar”, onde hoje existe uma concessionária Volkswagen. O encontro teve uma boa participação de antigomobilistas de Viçosa e de toda a região, com muitos veículos expostos, e ganhou uma ampla exposição da mídia local na época, assim como contou com a adesão de muitos membros, que participam ativamente do grupo até os dias atuais. O grupo é bem articulado nas redes sociais, onde se mobiliza para encontros, bate-papos e eventos dentro e fora de Viçosa. Ele aceita qualquer membro, mesmo que possua carros mais modernos e de uso diário, assim como também são bem-vindas pessoas que não possuem automóveis, mas que nutrem a paixão pelos mesmos.

A Associação de Antigomobilismo de Viçosa – AAVI foi fundada em 2014, através do desejo comum de amigos que já eram colecionadores e antigomobilistas de longa data, mas ainda não faziam eventos e nem estavam organizados formalmente. Através da iniciativa principalmente dos amigos Luciano Baião, Bruno Martinho e Gustavo Sabioni, foi feito, junto à Semana do Fazendeiro na UFV, a I ESAV (Exposição sobre Antigomobilismo de Viçosa), ainda no ano de 2013. De acordo com as entrevistas destes membros fundadores conferidas a pesquisa, no ano seguinte, em 2014, durante o II ESAV, foi formalizado o grupo através de uma associação, a AAVI. Desde então, o grupo vem realizando seu evento anual durante as edições da Semana do Fazendeiro na UFV, que tem uma grande adesão de expositores de outras regiões, contando, inclusive, com expositores de outros estados. Ademais, ocorrem também alguns encontros esporádicos na cidade em pontos estratégicos, como a Estação Cultural e a Praça Silviano Brandão.

De outro modo, os membros da AAVI também participam de vários eventos em outras cidades. A AAVI filiou-se à FBVA em 2016 e, atualmente, está credenciada a fazer vistorias para concessão de certificados de originalidade e placas de colecionador. Todos os membros da AAVI possuem pelo menos um automóvel antigo, os quais são, geralmente, carros de coleção não utilizados diariamente.

Em Viçosa, de acordo com esta pesquisa, os maiores acervos de veículos antigos tanto no que diz respeito ao volume quanto à variedade e exclusividade de modelos pertencem à três dos membros fundadores da AAVI, que concederam entrevistas a este pesquisador, as quais serão exploradas neste capítulo. Além destes, Viçosa também possui mais colecionadores de veículos antigos e motocicletas com acervos consideráveis, mas, como não foi possível realizar a entrevista com os mesmos, os nomes não serão citados na pesquisa. A AAVI também possui um acervo de antigas revistas de automobilismo, que foram doadas pela família de outro antigomobilista viçosense já falecido e que, segundo seus membros, auxiliam nas informações para consultas de concessão do certificado de originalidade.

Observa-se que no estudo de caso de Viçosa, os colecionadores que possuem os maiores acervos são professores universitários, empresários, comerciantes, profissionais liberais e funcionários públicos, isto é, pessoas com a renda considerada acima da média *per capita* do município. Segundo o Retrato Social de Viçosa V, elaborado em 2014, a cidade tem uma má distribuição de renda, em que os 20% mais ricos detêm 53,74% da renda. Neste cenário, a média de renda urbana oscila em torno de 2,5 salários mínimos, somando-se neste grupo as regiões ricas, como o condomínio Acamari. Isso nos expõe que, para a maioria das pessoas, a média de renda torna totalmente impraticável possuir e manter coleções de carros antigos. O mesmo retrato social mostra, ainda, que a renda familiar *per capita* das regiões mais ricas do município chega a ser quase 5 vezes maior que a das regiões periféricas¹³⁵. Assim, este estudo mostra que, além da posse de automóveis clássicos e modernos, o local de moradia e ocupação também são símbolos de distinção social.

O estudo mostra uma vez mais, dessa forma, que colecionar carros nunca foi uma atividade barata e acessível para todos, já que, apesar de muitas pessoas de classes sociais menos abastadas possuírem afeto por e até mesmo a posse de veículos antigos, a guarda acumulada dos mesmos sempre ficou no poder de algumas minorias. Ainda mais quando se tratam de peças mais raras e importadas. A lógica da composição de coleções de veículos sempre dependerá de dispêndio de altos valores monetários, seja para compra de novas peças

¹³⁵ CRUZ, Tancredo Almada. (Coord.). **Retrato social de Viçosa V**. Viçosa, MG: Censur, 2014. p.52-54

para as coleções, seja para a manutenção e restauro dos acervos já em posse do colecionador. Estes fatores, dentre inúmeros outros, também são indicadores de que colecionar automóveis é signo de distinção social.

Sobre esse viés, Tatiana Luchezi¹³⁶ fez uma análise a respeito do uso dos signos de distinção social ao pontuar que certos espaços, quando restritos, podem ser redistribuídos para que sejam usufruídos por poucos, e que nesta lógica de restrição a criação e manipulação de signos de distinção são feitas para que haja uma demonstração das classes dominantes sobre as demais. A autora complementa que, no Brasil, o automóvel sempre foi visto como um diferenciador social, já que apenas quem tem boas condições financeiras o possui e consegue mantê-lo. O antigomobilismo é uma prática de alto custo, seja devido à aquisição das peças, ou seja, devido ao custo de se restaurar e manter os veículos ou até mesmo participar de eventos que geram despesas de deslocamento, hospedagem e alimentação. Logo, ser um antigomobilista “praticante” acaba por ser, conseqüentemente, uma forma de se diferenciar em uma sociedade cujas necessidades mais primárias dos cidadãos muitas vezes não são atendidas.

No Brasil, um país que vive tardio desenvolvimento (econômico, industrial, cultural etc.), os automóveis sempre ficaram restritos a pequenas camadas mais privilegiadas da sociedade – razão pela qual pode-se observar terem-se agregado ao automóvel valores que não se encontram em outros lugares do mundo. Sendo assim, colecionar veículos antigos quase sempre fica restrito às elites econômicas, detentoras do capital, e este quadro tende a ficar cada vez mais restrito num país cujas desigualdades sociais não são sanadas. Logo, manter coleções de veículos clássicos trata-se de uma necessidade secundária, que está longe das necessidades mais básicas do ser humano. Por outro lado, num contraponto a este senso comum, é observado que muitas pessoas, às vezes, abdicam de certos confortos para possuírem tais veículos numa espécie de realização tardia.

Como nesta pesquisa o objetivo consistiu em entender como se deu a formação dos grupos antigomobilistas da cidade de Viçosa, foram entrevistadas doze pessoas, sendo o grupo constituído de colecionadores e participantes dos clubes de entusiastas do antigomobilismo e um vereador da cidade de Viçosa que também é jornalista e está ligado a vários movimentos culturais, sendo este último o autor da lei que decretou o Dia do Antigomobilismo de Viçosa, o qual é comemorado no dia 30 de setembro de cada ano, em conjunto com o aniversário de emancipação do município.

¹³⁶ LUCHEZZI, Tatiana de Freitas. O Automóvel como Símbolo da Sociedade Contemporânea. **Anais do VI Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul**. Caxias do Sul, 2010. p. 3-6.

Os demais membros supracitados foram escolhidos pelo fato de serem fundadores dos grupos e organizadores dos eventos que ocorrem na cidade, sendo a maioria destes nascidos em Viçosa e por possuírem uma estreita relação com a história dos automóveis nesta cidade. Ainda é válido lembrar que esta escolha se deu pelo fato de que além de serem os fundadores dos grupos, foram estas pessoas que se prontificaram a colaborar com a produção desta pesquisa.

Desta forma, a pesquisa proposta tem natureza qualitativa, sendo de caráter exploratório e descritivo. Para Gil¹³⁷, as pesquisas exploratórias têm como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos. São realizadas principalmente quando o tema escolhido é pouco explorado, sendo difícil formular hipóteses precisas e operacionalizáveis. O autor também descreve que as pesquisas descritivas juntamente com as exploratórias são as mais utilizadas pelos pesquisadores sociais preocupados com a prática, sendo que esta última tem por objetivo descrever características particulares de um grupo ou fenômeno, obtidas através da coleta de dados.

Ou seja, inicialmente tomamos por ponto de partida o levantamento nas referências bibliográficas e fontes sobre o tema antigomobilismo, colecionismo, memória e patrimônio para embasar o teor das entrevistas e coleta de dados com o público alvo. De posse dos dados produzidos pelas entrevistas, juntamente com o levantamento bibliográfico, foi possível fazer a análise e descrição dos resultados.

Para tanto, na pesquisa de campo fizemos o uso da metodologia da história oral através de entrevistas do tipo semiestruturada, a partir das quais as perguntas seguiram determinado roteiro até certo momento, podendo o entrevistado se expressar livremente ante o tema proposto expondo suas opiniões e narrativas em torno das questões apresentadas. Em alguns casos, ao ir conduzindo as perguntas e recebendo as respostas, fomos adaptando os questionamentos de acordo com o andamento da entrevista. Narradas pelos entrevistados, ouvimos as histórias de pessoas que vivenciaram o surgimento e o crescimento da frota automobilística do Brasil, sobretudo, a de Viçosa.

O método de entrevista escolhido se justifica porque o passado está ligado à memória – memória esta que parte dos indivíduos, mas que, quando organizada de forma coletiva, pode construir a história oficial. Para Pollak¹³⁸, a história oral é um ponto de referência, e o conjunto de relatos pode ser visto como suporte à memória, já que os elementos que

¹³⁷ GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ª. Ed. São Paulo: Editora Atlas, 2008, p.27

¹³⁸ POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silêncio. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989. p. 7.

estruturam nossa memória nos levarão a uma memória coletiva. Os conjuntos dos pontos de referência material e imaterial constroem os quadros de referência que levam ao enquadramento da memória destes grupos.

Foram tomadas como base para as entrevistas algumas perguntas a respeito do porquê e de quando começou o interesse do entrevistado por antigomobilismo e as motivações que o levaram a se inserir neste meio; o motivo da escolha por carros e não outro objeto; e de quais seriam os interesses dele no antigomobilismo; bem como se o antigomobilismo lhe despertava algum sentimento ou lembranças; e de qual seria a percepção do mesmo sobre a exploração financeira deste nicho atualmente, além de se esse entrevistado tem obtido ganhos financeiros com esta atividade. Além disso, indagou-se se o participante era filiado a grupos antigomobilistas e por quê; como ele enxerga a evolução do movimento antigomobilista no Brasil e na cidade de Viçosa; se achava que os veículos poderiam ser reconhecidos como patrimônio histórico e cultural; quais as suas opiniões sobre o uso diário do veículos de coleção, bem como sobre originalidade, incentivos por parte do Estado com legislações e isenções etc; e qual a sua percepção sobre os grupos antigomobilistas para a promoção da cultura antigomobilista em Viçosa e na preservação dos veículos antigos da cidade. Por se tratar de entrevistas semiestruturadas, nem sempre as respostas e as próximas perguntas caminhavam para o mesmo padrão do roteiro.

Como uma forma complementar e de validação das perguntas realizadas nas entrevistas, foi feito uso da observação participante, já que o entendimento de um contexto social em especial só poderia ser compreendido em sua totalidade se o pesquisador se tornar um membro daquele grupo o qual pretende investigar. A imersão do observador, desta forma, o ajudará a entender de uma forma muito mais concreta e real como é o cotidiano e relações interpessoais daquele grupo. A participação nos eventos, encontros, reuniões e vistorias de originalidade para obtenção da placa-preta foram de grande importância para a compreensão do que é ser antigomobilista e o que é o antigomobilismo e suas implicações no contexto atual.

Esta concepção de observação participante pode ser confirmada através da tese de Maurício Serva e Pedro Jaime Júnior, ao afirmarem que:

A observação participante refere-se, portanto, a uma situação de pesquisa onde observador e observados encontram-se numa relação face a face, e onde o processo da coleta de dados se dá no próprio ambiente natural de vida dos observados, que passam a ser vistos não mais como objetos de pesquisa, mas como sujeitos que interagem em um dado projeto de estudos. A vivência

dessas situações pode proporcionar maiores angústias no pesquisador, comparativamente às outras metodologias de pesquisa, uma vez que a interação face a face continuada acarreta, em tese, maiores dificuldades e obstáculos comportamentais a serem transpostos. Ao resgate da subjetividade, pela inserção do pesquisador numa relação direta e pessoal com o observado, corresponde a abertura para a emoção, o sentimento e o inesperado¹³⁹.

Portanto, foi através do confronto observação participante *versus* entrevistas, que se possibilitou fazer uma análise crítica do que foi presenciado nestes eventos e relatado posteriormente pelos entrevistados. Este método se justificou pelo fato de que pode ser usado como uma espécie de validação dos dados produzidos através das entrevistas, pois somente através da vivência foi possível constatar certos aspectos inerentes destes grupos e suas relações entre si e com os objetos. Fato este que pode ser corroborado na obra *Guia para pesquisa de campo*, dos autores Stéphane Beaud e Florence Weber¹⁴⁰, ao alertar que a observação, apesar de importante e riquíssima para contribuição em uma pesquisa etnográfica, é subjetiva aos olhares do observador, que corre riscos de cair em “armadilhas”, sendo aconselhável, portanto, que seja testada através de entrevistas.

Uma das maiores vantagens da observação participante é poder consolidar ou aperfeiçoar nossa própria representação da realidade, coordenando todos os fatos e reações observados e vividos no campo. Porém, há de se contrapor que também é uma metodologia que até certa forma atenua a visão do observado transferindo estas responsabilidades para a interpretação do pesquisador, acarretando assim um grande risco de subjetividade. Sendo assim, o pesquisador atento deverá refletir e validar as opiniões dos seus informantes através de outros meios¹⁴¹.

Para finalizar, ainda vale frisar que outro aspecto importante a respeito das etapas da observação participante foi que, por meio da imersão neste universo, conseguimos realizar contato com estes colecionadores e entusiastas do antigomobilismo viçosense para que, assim, pudessemos agendar as futuras entrevistas que constituíram esta pesquisa.

3.1 As raízes e memórias do antigomobilismo em Viçosa

¹³⁹ SERVA, Maurício; JAIME JÚNIOR, Pedro. Observação participante e pesquisa em administração: uma postura antropológica. *Revista de Administração de Empresas*, v. 35, n. 3, p. 64-79, 1995.p. 69.

¹⁴⁰ BEAUD, Stéphane; WEBER, Florence. *Guia para a pesquisa de campo: produzir e analisar dados etnográficos*. 2. Ed. Petrópolis: Vozes, 2014. p.95-117

¹⁴¹ Op. Cit. SERVA, Maurício; JAIME JÚNIOR, Pedro. p.71-79

Viçosa, cidade universitária com cerca de 76 mil habitantes, está situada na Zona da Mata mineira, distante cerca de 200 km da capital Belo Horizonte. Sua economia é baseada no comércio, agricultura e em algumas pequenas empresas, além haver uma grande dependência da Universidade Federal de Viçosa, fundada em 1926, e também um dos maiores empregadores da cidade direta e indiretamente. A UFV traz um grande número de estudantes para cidade, que acabam por movimentar esta economia local, principalmente nos setores do comércio, da prestação de serviços e do mercado imobiliário.

A cidade possui, atualmente, uma frota de veículos considerada grande para o seu porte, o que é facilmente reconhecido em seu trânsito bastante caótico. Se contabilizados todos os tipos de veículos automotores, temos uma média de um veículo para cada dois habitantes. Segundo dados do IBGE, a cidade possui cerca de 47 mil veículos entre carros, motos, ônibus caminhões e outros¹⁴², e neste rol encontram-se os inúmeros veículos antigos da cidade, já que os veículos licenciados com mais de 30 anos, de acordo com dados do Denatran, respondem por cerca de 16,8% de toda frota do município¹⁴³.

Nesse ínterim, é válido refletir que, apesar de o número de veículos por habitante ser assustador para o porte da cidade, muitas famílias nunca possuíram um automóvel, sendo que algumas sequer desfrutam do transporte público, que também é custoso. Isso indica que os indivíduos mais ricos concentram a maior parte desta frota, facilmente observada ao andar em bairros mais ricos e nos condomínios fechados da cidade, onde pode-se ver nas garagens das grandes e luxuosas casas a presença de três ou mais veículos. Para se ter ideia da dimensão disto, mesmo na pequena amostragem de entrevistados desta pesquisa, há pessoas com a posse de mais de dez veículos em casa, entre modelos antigos e modernos.

Conforme relatos encontrados nas entrevistas, a cidade de Viçosa teve firmadas as suas raízes com o antigomobilismo há muitos anos atrás, sem formalização de grupos, mas apenas com reuniões entre amigos. Isso indica que bem antes da fundação formal da Associação de Antigomobilismo de Viçosa (AAVI), em 2014, e da sua filiação à Federação Brasileira de Antigomobilismo (FBVA), em 2017, como também antes da criação do Clube do Carro Antigo de Viçosa (CCAV), em meados de 2012, sendo este último um grupo mais informal, e sem filiação às entidades antigomobilistas nacionais como a FBVA, o interesse e

¹⁴² IBGE. **Panorama Cidades** – **Viçosa MG**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/vicosa/panorama>> Acesso em: 23 de abr. de 2021

¹⁴³ INFRAESTRUTURA, Ministério da. **Frota de veículos 2020**. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/frota-de-veiculos-2020>> Acesso em: 23 de abr. de 2021

entusiasmo por essa seara já existia e as pessoas já se organizavam, em alguma medida, em torno dele.

Os automóveis antigos, como qualquer objeto, têm o poder de trazer lembranças através dos seus sons, odores e imagens, e despertam um sentimento nostálgico no inconsciente das pessoas. Ver, registrar, colecionar e dirigir-los traz de volta momentos vividos com familiares e amigos, viagens e aventuras do passado. De acordo com Halbwachs¹⁴⁴, as memórias atuam nas nossas escolhas, o que pode ser relacionado às memórias particulares dessas pessoas, que são trazidas à tona quando participam de movimentos antigomobilistas. Para o autor, quando se fala de memórias, se pensa nas pessoas e na participação delas nos grupos, já que as lembranças, por mais pessoais que sejam, são reflexos dos meios e das circunstâncias sociais de uma era.

As frustrações e sofrimentos cotidianos fazem com que os seres humanos busquem uma espécie de fuga nas lembranças do passado relembando bons momentos e situações em que eram felizes. Logo, a carga emocional atrelada a certos objetos do passado faz com que haja uma busca pelo acúmulo e pela guarda dos mesmos como uma forma de se resguardar por meio destes artefatos as boas lembranças. O sentimento nostálgico é uma coisa intrínseca dos seres humanos e o colecionismo de objetos é uma forma de se lembrar e materializar um passado que não volta mais¹⁴⁵.

Julga-se, de início, a possibilidade de que o principal motor que fez as pessoas ingressarem no universo do antigomobilismo certamente fora as memórias de infância e juventude, que são ativadas pela relação com estas máquinas, presentes em algum momento marcante de suas vidas, acrescentando-se, ainda, o imaginário criado por um objeto que ditava as normas da sociedade e o desejo das pessoas numa época em que era visto como algo inalcançável para as pessoas comuns - ou o que a maioria acreditava ser o comum, já que, devido ao significado atribuído ao automóvel, estes eram vistos como objetos restritos a pessoas bem sucedidas financeiramente e consideradas importantes.

Em Viçosa, especificamente, havia uma particularidade: a presença dos professores norte-americanos que vieram lecionar na UREMG por volta dos anos 1950/1960 e traziam consigo veículos luxuosos de seu país de origem, o que nos faz pressupor que estes estrangeiros julgavam os veículos nacionais inferiores para lhes atender plenamente. A esse

¹⁴⁴ HALBWACHS, Maurice. A memória Coletiva e a memória individual. *In*: HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Editora Centauro, 2005. p. 33-36

¹⁴⁵ FARINA, Milton Carlos; TOLEDO, Geraldo Luciano; CORRÊA, Gisleine Bartolomei Fregoneze. Colecionismo: uma perspectiva abrangente sobre o comportamento do consumidor. **Anais...** São Paulo: EAD/FEA/USP, 2006. p. 4.

respeito, vale lembrar que os EUA estavam em seu ápice consumista após a vitória na Segunda Guerra Mundial, momento em que o país produzia e exportava o melhor da tecnologia da época, ao tempo em que seus produtos eram desejados no mundo todo, incluindo aí, os carros e as motocicletas.

Praticamente todos entrevistados descrevem ter entrado nesta seara devido à convivência com estes veículos ao longo de décadas, tempo que julgam ter sido a “época de ouro” do automobilismo, sendo evidenciado que havia um desejo de tê-los possuído outrora. Nesse sentido, Lowenthal¹⁴⁶ defende que identidades associativas duradouras são sustentadas pela mobilização de lembranças coletivas, o que auxilia determinados grupos a se perpetuar na história com suas práticas. Dessa forma, relembrar o passado é essencial para a construção da identidade, pois a nossa continuidade depende inteiramente da memória.

Porém, apesar das justificativas que fundamentam o movimento de sempre direcionar para questão da memória afetiva, da preservação da história e da difusão de uma cultura, também há de se levar em consideração que o antigomobilismo é um fenômeno mundial construído ao longo de décadas e que, mesmo tendo conquistado recentemente projeção e espaços maiores, é notável que o movimento cresce em torno de grupos restritos, ao redor dos quais há uma grande parcela de entusiastas que deseja fazer compô-los, mas que nunca consegue, de fato, adentrá-los pelo simples fato de serem somente admiradores sem posse de artigos interessantes.

Nesta pesquisa observa-se que muitos entrevistados narram que suas paixões pelo antigomobilismo e a preservação do patrimônio automobilístico vêm de uma mesma época, sendo esses interesses despertados em cada indivíduo pela forma com que ele vivenciou esse período e a sua relação com o automobilismo como um momento marcante daquele momento de suas vidas. Outrossim, ainda que implicitamente, é perceptível que as escolhas dos entrevistados por fazer parte de grupos distintos também se dá por fatores marcantes relacionados à classe social, gênero e idade, e um dos exemplos de constituição destes grupos é a AAVI, constituída, em sua maioria, por homens de classe média alta, com idade média na casa dos 40 a 60 anos, e que viveram sua juventude em Viçosa entre os anos 1960 a 1980, sendo que alguns já tinha contato com automóveis naquela época, coisa rara para muitos jovens da cidade até atualmente. Suas coleções possuem um número maior de peças, além de carros mais raros e caros e de uso restrito ao lazer. Apesar de não estar implícito nas falas, há a impressão de que o grupo só tem interesse em receber filiados com este perfil.

¹⁴⁶ LOWENTHAL, David. Como conhecemos o passado. **Projeto de História**, São Paulo, n. 17, p. 63-201, 1998. p. 83-84 Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/11110>.

O outro grupo, o CCAV, já é constituído, em sua maioria, por pessoas com idade na casa dos 20 a 40 anos, com uma formação socioeconômica mais heterogênea, e muitos membros ativos possuem apenas um carro antigo, geralmente adquirido como meio de locomoção pessoal, ferramenta de trabalho ou herança de algum familiar. Neste grupo também não existem restrições ao tipo de veículo ou membro que é aceito. No grupo ainda há participação de algumas mulheres que são entusiastas e donas do próprio veículo, apesar de elas ainda representarem um número muito pequeno e pouco ativo no grupo como um todo, o que mostra que, mesmo com fato de o CCAV possuir uma identidade mais inclusiva, o antigomobilismo ainda é uma prática muito fechada no ambiente masculino.

Sobre esses aspectos, Arantes aponta que, praticamente em quase todos casos, uma coleção vem com uma enorme carga emotiva, demonstrando que esta relação do colecionador com os objetos de coleção tem vínculos afetivos ligados às pessoas queridas ou a momentos marcantes. Os objetos têm, assim, sempre uma história ou pessoa envolvida conferindo uma memória a aquela coleção, já que os objetos são registros temporais de lugares, momentos e pessoas sendo, portanto, carregados de história¹⁴⁷. Esta percepção vai ao encontro da afirmação de Silva ao afirmar que:

Objetos são portadores de atributos químicos e físicos específicos. Apesar de serem dotados de peso, cor, dimensões, cheiro, textura, nenhum objeto possui um significado nato. São as sociedades que atribuem sentidos aos objetos, os transformam de objetos em semióforos (...) camadas de sentido recobrem e impregnam os objetos. É no deslocamento de sentidos das relações sociais – onde eles são efetivamente gerados – para os artefatos que se cria a ilusão de sua autonomia e naturalidade¹⁴⁸.

O entrevistado Bruno Martinho Filho conta que viveu na Avenida Santa Rita em Viçosa durante toda sua infância e juventude e que, antigamente, este local era um ponto de oficinas mecânicas, o que acabou por despertar esse interesse pelos carros que ele viu serem consertados nestas oficinas durante os anos 1960 aos anos 1980. Bruno diz que conseguiu realizar seu sonho de possuir os veículos que desejava naquela época somente quando estava mais velho, o que indica que foi preciso tempo para ter segurança financeira e, desta forma, empreender uma coleção de automóveis antigos.

¹⁴⁷ ARANTES, Carolina Pinto. **Coleções**: um estudo dos processos criativos comunicacionais. São Paulo, SP. 2010. p.10-11

¹⁴⁸ SILVA, Michel Platini Fernandes da. **Coleção, colecionador, museu**: entre o visível e o invisível. Um estudo acerca da Casa de Cultura Christiano Câmara em Fortaleza, Ceará. Rio de Janeiro, RJ. 2010. Disponível em: http://www.unirio.br/ppg-pmus/copy_of_michel_platini_fernandes_da_silva.pdf. Acesso em: 10 mar. 2021. p.63

Eu nasci e vivi na Avenida Santa Rita, quando criança próximo à minha casa tinham muitas oficinas mecânicas. (...) E como eu morava ali, eu gostava de mecânica, aí sempre que eu voltava da aula papai falava comigo: - Olha meu filho, sua obrigação é estudar, depois que você fizer suas tarefas de estudo, você pode ficar nas oficinas mecânicas, aí eu ia pra lá, pegava ferramenta pra um, lavava peças e eu gostava, aí eu ficava lá e fui aprendendo, ficava lá aprendendo o dia todo! (...) Então foi assim, eu cresci ali dentro e tomei amor à mecânica e sempre tive essa vontade de comprar um carro pra restaurar, e hoje no final da minha vida, a tempo ainda, Eu realizei meu sonho! E agora eu estou as uns 15 anos colecionando¹⁴⁹.

Tim Ingold, em seu artigo “Trazendo as coisas de volta à vida”, diz que: “se as pessoas podem agir sobre os objetos que as circundam, então, argumenta-se, os objetos ‘agem de volta’ e fazem com que elas façam ou permitem que elas alcancem, aquilo que elas de outro modo não conseguiriam”¹⁵⁰. Esta afirmativa mostra como a interação entre os indivíduos e seus automóveis consegue criar laços fortes interpessoais e também com estes objetos de culto, já que muitas pessoas demonstram um sentimento de realização pessoal ao participar destes movimentos e possuir as coleções de artefatos ligados ao automobilismo.

Observa-se, através da fala abaixo, que tais vivências narradas criaram uma relação muito forte dos automóveis com o entrevistado, que relata as motivações para gostar tanto dos veículos que povoaram seu imaginário numa época em que carros eram vistos como algo diferente e instigante, e que despertavam a curiosidade das crianças, principalmente dos meninos.

Desde quando era menino, na minha infância eu gostava de carrinho, de fazer meus carrinhos de madeira, de comprar carrinho, caminhãozinho, eu sempre gostei, e ainda ficava na oficina mecânica lá perto de casa porque eu estudava de manhã e tinha disponibilidade o resto do dia, fazia minhas tarefas e depois tinha disponibilidade, então ficava lá aprendendo, consertava algum, ajudava outro, lavava uma peça e fui tomando amor, e os caras me ensinavam! O pessoal antigamente tinha paciência, ao mesmo tempo eu estava aprendendo, mas eu estava ajudando eles também né?¹⁵¹

O entrevistado narra, de forma saudosa, retratando mais uma vez como ficara marcante em sua memória a vivência nas oficinas mecânicas de Viçosa durante sua infância, assim como conta de seus desejos de garoto e depois de jovem, numa época que os carros eram vistos como uma maravilha tecnológica inalcançável para muitos. A cidade de Viçosa,

¹⁴⁹ Trechos de entrevista de Bruno Martinho Filho, servidor público e colecionador de veículos antigos, concedida a este autor em 16-11-2019.

¹⁵⁰ INGOLD, Tim. Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais. **Horizontes antropológicos**, [s.l.], v. 18, n. 37, p. 25-44, 2012.

¹⁵¹ *Idem.*

apesar de interiorana, contava com a presença da UREMG, que trazia consigo uma frota de automóveis institucionais, além dos veículos dos professores da instituição que despertavam o desejo das pessoas da cidade. Soma-se a isso o fato de que nos anos 1960 havia iniciado a implantação da indústria automobilística nacional e a massiva propaganda dos automóveis feita pelos fabricantes e pelo governo JK, as quais faziam questão de ressaltar as inúmeras “qualidades” que um cidadão poderia “adquirir” ao possuir um automóvel, levando a inferir que, através da posse da máquina, o sujeito se transformava em uma pessoa melhor e mais bem vista na sociedade. Estes eram e ainda são os valores imbuídos pelo capitalismo e, conseqüentemente, pela indústria automobilística, e que são veementemente utilizados por outras indústrias de bens de consumo.

É notável, através destas falas, que a relação com os automóveis que hoje são colecionados se deu pela influência do ambiente em que o sujeito viveu boa parte de sua juventude, numa cidade interiorana como a Viçosa daquela época, em que os automóveis ainda eram algo bastante inalcançável para maioria das pessoas, logo, era a representação máxima de um objeto muito desejado que trazia consigo as mensagens de poder, posição social e de liberdade. Além disso, tal objeto carregava consigo a representação do que é ser homem na sociedade, já que, desde criança, os meninos são instigados a gostar de carros.

Assim, as narrativas de entrevistados como a que foi exposta acima carregam símbolos de como o colecionismo de carros pode representar a materialização do homem bem-sucedido para aquele menino que gostava de carrinhos desde a infância. A figura dos mecânicos de automóvel representava, para os garotos que ficavam rodeando as oficinas, a personificação de um sujeito astuto, que sabia mexer naquelas invenções complexas e imponentes, uma espécie de “midas” do aço e gasolina que resolvia todos problemas e colocava as máquinas em seu pleno funcionamento.

As falas do entrevistado ainda evidenciam como era possivelmente a paisagem da Avenida Santa Rita, uma das mais antigas da cidade, que naqueles idos dos anos 1950 a 1960 já era dominada pelos automóveis, apesar de a cidade ainda possuir um número pequeno destes quando comparado ao que encontramos atualmente. Todos estes fatores acabaram por influenciar, dessa forma, este desejo de, mais tarde, montar uma coleção, ainda que pequena, de automóveis que ele desejou e vivenciou naquela época.

O ambiente de oficinas mecânicas também foi presente na vida de outro entrevistado, Luciano Baião, professor aposentado da UFV e um dos fundadores da AAVI. Baião, como é mais conhecido, era filho do senhor Lulu Baião, um dos primeiros mecânicos de automóveis

de Viçosa. O entrevistado conta que seu pai foi um dos mecânicos mais conhecidos na cidade naquela época, e que, por viver naquele ambiente, acabou por despertar nele essa admiração pelos veículos antigos:

Eu acho que desde menino, pois meu pai era mecânico e eu não saía da oficina mecânica, ficava lá direto. Às vezes ele não gostava que eu ficasse lá com medo de eu virar mecânico e parar de estudar. Eu sempre soube conciliar as minhas idas lá nas épocas de férias e tal, mas estudava sempre! Eu sempre gostei muito. (...) Meu interesse vem de infância, da vivência na oficina do meu pai¹⁵².

Baião narra que seu primeiro carro saiu da oficina que foi de seu pai, e que era um veículo muito antigo, mas que fazia sucesso por causa da famosa música Calhambeque¹⁵³, de Roberto Carlos e Erasmo Carlos, em que um carro antigo era o personagem central da letra.

Na oficina do meu pai eu via esses carros todos. O primeiro carro que eu tive, na realidade, foi um Chevrolet 1928 que meu pai comprou pra desmanchar pro ferro-velho. (...) Eu o pintei com pincel mesmo, de amarelo e preto que eram as cores dum grupo nosso da UFV, o Trabuco, e virou aquela onda da época do Roberto Carlos, o Calhambeque, né?¹⁵⁴.

Mesmo que fosse um calhambeque do final da década de 1920, “quase um ferro velho”, Baião possuía um carro quando jovem, o que era algo já diferente para sociedade viçosense, onde muitos pais de família nem bicicletas possuíam. O seu velho Chevrolet foi, com certeza, um diferenciador social em sua turma de amigos, que eram estudantes da UFV. Até hoje em dia, o número de estudantes que possuem carros, mesmo velhos, é pequeno.

Ao ser questionado da motivação para se cultuar carros e não outros objetos antigos, o entrevistado comparou os veículos antigos à música, pois lhe evocam memórias como as canções de outrora e diz que, para ele, os carros têm o poder de lhe transportar para o passado:

Todo mundo que gosta de antigomobilismo, acho que estão ligados a isto, os carros são como a música, né? Quando toca uma música antiga, você lembra-se da época da música, quando você vê um carro antigo, você lembra-se da época daquele carro antigo e das coisas que você viveu naquela época¹⁵⁵.

¹⁵² Trechos de entrevista de Luciano Baião, professor universitário aposentado, membro fundador da AAVI, concedida em 04-12-2019.

¹⁵³ O CALHAMBEQUE. In: **É proibido Fumar**. Compositor: Erasmo Carlos. Intérprete: Roberto Carlos. São Paulo: Discos CBS, 1964. disco vinil, lado B, faixa 1.

¹⁵⁴ Trechos de entrevista de Luciano Baião, professor universitário aposentado, membro fundador da AAVI, concedida em 04-12-2019.

¹⁵⁵ *Idem*.

De fato, as músicas podem ser tomadas como pontos de referência que ajudam a rememorar momentos do passado, e, não distante disso, outros objetos têm o mesmo papel. O automóvel devido à sua marcante presença na sociedade durante todo século XX, acabou se tornando um lugar comum ao ser considerado um objeto que funciona como catalisador de memórias. Nesse sentido, é notável a presença de veículos em fotos antigas de centros urbanos, nos filmes, na literatura, nas letras de música e também nas vivências familiares. A ligação dos veículos antigos com as memórias pessoais é recorrente em praticamente todas as entrevistas, o que corrobora o fato de que o veículo antigo pode ser visto como uma ferramenta de suporte às memórias pessoais e coletivas, seja pelo fato de terem sido marcantes em algum momento na vida destas pessoas, ou meramente pelo fato de ser um objeto de desejo para estes antigomobilistas, seja pelo seu *design*, pelo seu valor sentimental e até mesmo pela seu papel representativo de sucesso, o que o fez um dos maiores signos de distinção social vistos até os dias atuais.

O fato é que o veículo antigo se faz presente de uma forma muito marcante para todas estas pessoas, o que pode ser explicado pelo contexto histórico e geográfico da época, já que os veículos ainda eram vistos como novidade num país recentemente industrializado e, ainda mais, numa cidade interiorana como Viçosa, que naquela época tinha poucos habitantes, e raros veículos automotores. As poucas pessoas que os possuíam na cidade geralmente eram vistas como pessoas ilustres pelos mais humildes, já que os motorizados eram sempre médicos, professores, políticos, comerciantes, fazendeiros ou qualquer outra pessoa que tivesse dinheiro para comprar e mantê-los. A posse de automóveis, ainda mais os importados, era vista como um atestado de sucesso na vida.

Há fatores que não são muito explicitados pelos entrevistados, como o porquê de se escolher automóveis e não outro objeto tecnológico daquela época, como algum eletrodoméstico por exemplo. O fato é que os automóveis e as motocicletas sempre trouxeram consigo vários signos de distinção que não são tão marcantes em outros objetos, seja por sugerir, por exemplo, a ideia do homem viril, do sujeito bem-sucedido financeiramente, do aventureiro, do cidadão inteligente, etc. Estes signos sempre foram muito bem explorados pela indústria automobilística através das campanhas publicitárias, sobretudo, para promover o bem do consumo que se move sobre rodas e sugerir atributos positivos a posse deles. Ainda, há o fato de que o automóvel pode ser levado para qualquer lugar e, assim, ser visto pelas outras pessoas, diferente dos outros objetos do interior da casa, ou até mesmo a própria casa.

O carro desfila pela malha urbana com sua imponência e todos podem ver quem é que está conduzindo-o, e isto talvez seja o fator central que o faz ser um dos maiores signos de distinção social ao lado do vestuário e de joias, por exemplo.

Poder se deslocar para quase todos os lugares e ser visto pelos outros é o diferencial do automóvel, pois nada conseguiu chegar ainda neste patamar. Esta é uma das razões, senão a principal, que justifica o porquê de as pessoas gastarem tanto com a aparência do veículo e o troquem por um modelo mais novo assim que podem, ou até mesmo quando não podem - muitas vezes abdicando de outros confortos da vida e se endividando para ostentar um automóvel desejado por todos.

O proprietário de uma das maiores coleções de veículos antigos da cidade e membro da AAVI, o cirurgião plástico Renato Paiva Del Giudice, conta sobre sua relação de memórias do passado com seus veículos antigos e define a sua relação com o antigomobilismo da seguinte forma:

Olha, eu sempre gostei de antigomobilismo, porque eu vivi na minha idade de adolescente estes veículos que os tenho, então faz parte da minha história como rapaz, como adolescente e como adulto jovem, ter estes carros¹⁵⁶.

Nota-se que o jovem e o adolescente sempre desejaram possuir carros. Talvez atualmente, frente às novas tecnologias e outros conceitos e estilo de vida, o automóvel não seja mais necessariamente um objeto de desejo tão notável, como foi durante o período que vêm do fim da década de 1940 até meados dos anos 1980. Entretanto, esse desejo ainda perdura na mente da maioria dos homens (aqui se reforçando o gênero masculino mesmo), o desejo de se possuir os carros, que se mostra relevante, talvez, porque estes lhe davam a sensação da posse de um passaporte para vida adulta, além de conferir uma nova dimensão de liberdade e representar, de forma material, um artefato para possíveis conquistas amorosas, bem como para ser bem aceito em grupos de amigos.

Renato possui em seu acervo um carro Ford Modelo A 1929, segundo o registro de veículos no Denatran¹⁵⁷, sendo este o carro mais antigo funcional que existe na cidade de Viçosa, seguido pelo caminhão Ford 1937 de Baião. Ao ser questionado sobre esta peça em

¹⁵⁶ Trechos de entrevista de Renato Paiva Del Giudice, Médico e colecionador de veículos antigos e artefatos de automobilismo, concedida em 30-11-2019.

¹⁵⁷ INFRAESTRUTURA, Ministério da. **Frota de veículos 2020**. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/frota-de-veiculos-2020>. Acesso em: 23 abr. 2021.

específico, o mesmo explana que o comprou pelo fato do modelo ser um carro importante na história da indústria automobilística mundial.

Ele (O carro Ford) representa um momento da indústria automobilística que começou a fabricar carros em série. Tem muito “Fordinho” porque nos EUA começaram a produzir as peças e montar, criou-se a linha de montagem, então começou a vender muito, e barateou e assim as pessoas conseguiam comprar¹⁵⁸.

De fato, esta observação é importante, pois retrata um momento ímpar da indústria, sobretudo a automobilística, quando, no início do século XX, Henry Ford muda completamente o conceito de se fabricar automóveis. Se até hoje os veículos são bens de difícil acesso, imagine no início do século XX, em que os carros eram feitos de forma artesanal para pessoas muito endinheiradas. Henry Ford foi considerado um verdadeiro gênio pelas publicações da época e foi um dos maiores capitalistas da história fazendo sua fortuna em cima da produção massiva de veículos, grande exploração de mão de obra, matéria-prima barata e otimização de processos. O conceito de linha de montagem e produção em massa de Ford popularizou o automóvel nos EUA e ditou a forma de produção de carros e outros bens de consumo no mundo todo - influência que perdura em muitas indústrias no mundo até os dias atuais.

Henry Ford mudou a forma de produzir automóveis. Cabe aqui ressaltar aqui que, na verdade, o veículo que popularizou todo este processo do fordismo foi o modelo T que antecedeu o modelo A, da coleção de Del Giudice. Não há registros de algum modelo T sobrevivente na frota de Viçosa, mas, de fato, o Ford T era um carro muito comum no mundo todo e presente em várias fotos que retratam a cidade na década de 1920. O número recorde de produção do Ford T só foi superado muitos anos depois pelo Volkswagen Fusca e atualmente pelo Toyota Corolla, mas isto é outra história.

Como dito por Igor Kopytoff¹⁵⁹, o automóvel pode fornecer, de certa forma, uma espécie de “biografia da coisa”, que vai além das suas informações técnicas e físicas. Um veículo pode fornecer uma biografia econômica através da oscilação de seus preços desde que foi fabricado, assim como o comportamento do mesmo em recessões, os custos de manutenção com o passar dos anos etc. E mais, os veículos podem ilustrar, inclusive, uma

¹⁵⁸ Trechos de entrevista de Renato Paiva Del Giudice, Médico e colecionador de veículos antigos e artefatos de automobilismo, concedida em 30-11-2019.

¹⁵⁹ KOPYTOFF, Igor. A biografia cultural das coisas: A mercantilização como um processo. *In*. APPADURAI, Arjun (org.). **A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural**. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2008.89-124. p. 48.

biografia social, já que podem demonstrar o seu lugar na economia de uma família, a estrutura social de seus proprietários em uma comunidade e até focalizar seu papel sociológico nas relações familiares.

Em outro trecho da entrevista, Renato conta como era sua vivência passada ao lado do pai e como lidavam com os veículos. Apontando para peças de sua coleção, ele conta sobre as lembranças despertadas pelos veículos ali presentes:

Eu sempre mexi com motor, eu que regulava o Fusca. Meu pai também gostava disto, tinha muitas ferramentas, gostava de mecânica, entendia de mecânica, entendia como consertar (...) Traz vivência com meu pai (a coleção), lembrar os carros que existiam nas ruas... Eu olho esses carros aqui, parece que estou os vendo na rua, eu não tive Rural, mas tive Fusca, eu andava de MP Lafer, tive vizinhos que tinham Fordinho parecido com o meu, e existiam muitos Fordinhos rodando ainda quando eu era criança¹⁶⁰.

Assim como o entrevistado Luciano Baião, Renato também conta que já possuía carros quando jovem. Assim, resta evidenciado que o mesmo tem suas origens em uma família tradicional da cidade e que morava em um local cujos vizinhos também eram motorizados. Estes indícios não deixam de ser mais um fator distinção na Viçosa dos anos 1970, quando o carro ainda era algo mais restrito a famílias ricas e de classe média alta que, muitas vezes, inclusive, tinham a posse de mais de um veículo na garagem de casa.

Gustavo Sabioni, colecionador de automóveis e modelos em miniatura, servidor público aposentado e atualmente voluntário no arquivo histórico da UFV já escreveu várias publicações que trazem, sobretudo, uma memória institucional da Universidade Federal de Viçosa. Ele é um dos membros fundadores da AAVI, e também relaciona sua paixão pelo antigomobilismo com memórias de sua infância:

Carro antigo é uma paixão; o automobilismo é uma paixão. A gente não fica adulto para gostar de automobilismo, começa a gostar de criança, do carrinho do brinquedo que você tinha e que você guardava, que você conservou, e desde criança eu tinha certo fascínio por automobilismo. Desde novinho eu guardava marcas e modelos de carro. Lembro de com menos de uns oito anos de idade de sentar no colo do meu pai e ele brincava com os amigos: - Gustavo, que carro é aquele que vem lá na esquina? Eu, com oito a nove anos, já tinha essa facilidade de identificar um modelo de carro. Tenho essa vaga lembrança, há mais de 50 anos e isso ficou guardado na minha

¹⁶⁰ Trechos de entrevista de Renato Paiva Del Giudice, Médico e colecionador de veículos antigos e artefatos de automobilismo, concedida em 30-11-2019.

memória. (...) É uma paixão que vem desde criança, quem gosta de automobilismo tem essa paixão¹⁶¹.

Sabioni ainda pontua, em vários trechos de sua entrevista, que sua relação com os carros antigos está intimamente ligada com suas vivências do passado. O entrevistado falou que os carros, para ele, têm um valor acima do monetário: eles possuem a representatividade de uma época, um valor sentimental.

Quando eu ando com esse carro, eu falo, meu tio teve um carro desses, meu pai teve um carro desses, é um carro com mais de 30 anos, mas é um prazer! Dá despesa, tem custo, mas também dá alegrias, e pra quem sempre gostou de automobilismo, o antigomobilismo tem esse gosto que você teve na infância, e na idade adulta, passa a ser o antigomobilismo, gostar também de carros antigos. Tem gente que gosta de carro só novo, gosta de carro de corrida, de carro de carga... Eu já tenho esse perfil de gostar do carro preservado, da preservação do carro antigo¹⁶².

Esta questão é abordada por Colin Renfrew, que diz que há o emprego frequente da expressão “valor sentimental”, o qual diz respeito à estima da pessoa por algum artefato e que, muitas vezes, esta alta estima não é consenso. Este valor sentimental geralmente está ligado às histórias específicas que envolveram aquele indivíduo e o objeto, relação muito similar, inclusive, com a veneração de objetos religiosos¹⁶³.

A fala de Sabioni é carregada de relações com a memória, mas ainda que de forma inconsciente, é notável nela que há um prazer em possuir um carro antigo conservado e ser notado pelos outros. Ainda que veladamente, a satisfação pessoal é um lugar comum em colecionadores de veículos antigos, apesar de a maioria dos colecionadores falarem que suas motivações residem no campo das memórias afetivas com os veículos e momentos vividos através dos mesmos.

Continuando as análises sobre percepções acerca de memórias despertadas pelos veículos antigos e as vivências proporcionadas a bordo destes, vale colocar aqui o relato feito por Thiago Gava Ramos, atual presidente da AAVI e proprietário do Studebaker Classic Bar (Bar temático viçosense com decoração inspirada no antigomobilismo), que narra

¹⁶¹ Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, colecionador de veículos antigos e artefatos sobre automobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

¹⁶² *Idem*.

¹⁶³ RENFREW, Collin. Varna e o surgimento da riqueza na Europa pré-histórica. *In*: APPADURAI, Arjun (org.). **A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural**. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2008.181-216. p.203

experiências de infância a bordo do veículo do pai e como os eventos de antigomobilismo servem de suporte para lembrar estes momentos nele e nas outras pessoas.

Eu, quando era pequeno, eu ia para o colégio de Volkswagen Brasília, lá atrás, em cima da tampa do motor, então a gente sempre lembra, e nos eventos de carro antigo é uma coisa que marca muito a gente. A gente vê cenas nos encontros de carros antigos onde as famílias se veem marcadas, as pessoas olham para um carro e enchem os olhos de lágrimas lembrando-se de memórias do passado, do pai, do avô, do tio. A gente vê pais e mães com crianças pequenas e começam a contar histórias pro filho pequeno sobre o que foi essa **memória afetiva** com o veículo antigo do avô, do pai¹⁶⁴.

Por sua vez, Carlos Henrique, um dos fundadores do Clube do Carro Antigo de Viçosa, se lembra de fatos vividos com os carros do pai e de como isto influenciou seu gosto pelos carros antigos:

O carro antigo, independente do modelo ou marca, sempre vai ter alguém que vai ter uma história na sua vida, com o pai, com o avô. (...) Meu pai já teve Fusca, já teve Brasília, o último carro que meu pai teve foi um Fiat 147 que já trouxe apertos, mas trouxe alegrias, então sempre tem uma historinha pra contar, a maioria das lembranças é boa¹⁶⁵.

Dentro desse contexto, Stallybras argumenta que as roupas podem estar poderosamente associadas à memória, sendo, inclusive, uma forma da mesma. O mesmo pode ser dito dos carros antigos, já que, quando a pessoa parte desta vida ou viaja para algum lugar muito distante, aquele veículo pode representar a presença do indivíduo ausente¹⁶⁶. A figura marcante do pai e do avô é sempre lembrada quando se fala de automóveis; é como se esses desejos e valores fossem sendo passados através das gerações. O carro sempre é visto como brinquedo de homem, com raras exceções, pois o menino, desde pequeno, ganha carrinhos do pai que é entusiasmado por carros, revelando assim cultura da sociedade ocidental do século XX, que ainda guarda muitos elementos do patriarcalismo. Prova disso é que em nenhuma das entrevistas houve menção a figuras femininas, como mãe, avó ou alguma outra mulher que tenha marcado o relacionamento entre o entrevistado e os carros, o que mostra que o ambiente do antigomobilismo e do automobilismo ainda é predominantemente habitado por homens.

¹⁶⁴ Trechos de entrevista de Thiago Gava, administrador e comerciante, colecionador de veículos antigos e presidente da AAVI, concedida a este autor em 26-11-2019. (Grifo nosso)

¹⁶⁵ Trechos de entrevista de Carlos Henrique, taxista, membro fundador do Clube do Carro Antigo de Viçosa, concedida a este autor em 24-11-2019

¹⁶⁶ STALLYBRASS, Peter. **O casaco de Marx: roupas, memória**, dor. 3 ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2008. p. 14.

A paisagem urbana, desde que os automóveis surgiram, ficou muito marcada pelos mesmos. Nesse sentido, a presença anacrônica de veículos antigos agrupados em frente a edificações antigas acaba por despertar certas memórias nos indivíduos, como este relato feito por Luan Rodrigues, do CCAV, que recordar como um evento ocorrido alguns anos atrás na estação de Viçosa trouxe elementos para pensarmos sobre a ativação de memórias relativas a momentos do passado na cidade de Viçosa: “Ficou bacana demais o evento que a gente participou ali na Estação Cultural, traz a nostalgia da cidade os carros antigos juntos”. Por sua vez, Frederico Belei, também do CCAV e que participava da conversa complementou: “Se você tira uma foto em preto e branco, você volta 40 anos atrás!”. Nessas falas, o automóvel aparece como elemento constitutivo da paisagem cultural do espaço urbano, compondo um cenário do passado e cuja preservação documenta as transformações vividas pela cidade.

Assim como citado por outros entrevistados, a paisagem da cidade foi se construindo e se transformando com a presença cada vez maior destes automóveis. As mudanças nos primeiros anos do século XX, como os primeiros automóveis dos políticos e fazendeiros locais, depois os automóveis da ESAV e dos professores, e mais tarde presença massiva dos estadunidenses que vieram lecionar na UREMG nos anos 1960, trazendo consigo seus opulentos automóveis importados, são alguns exemplos de como o automóvel foi, de fato, um elemento importante na composição da paisagem urbana viçosense até chegar ao momento que vivenciamos atualmente: uma cidade com muitos veículos, trânsito caótico, raras vagas de estacionamento, pedestre sem segurança e péssima infraestrutura para abrigar tantos veículos. Nesse sentido, já é um senso comum nas pessoas que moram em Viçosa o de que a cidade cresceu de forma desordenada e foi dominada pelo automóvel, assim precarizando a qualidade de vida. Por outro lado, é notável que estas pessoas têm realmente uma paixão muito grande pelos veículos e que todos estes problemas parecem ser minimizados por eles quando foram entrevistados, pois nenhum dos entrevistados sequer mencionou algum problema que foi causado na cidade devido a essa onipresença dos carros e motos em grande número.

Dessa maneira, temos que, para estes entusiastas, os automóveis clássicos, as coleções de artefatos ligados aos mesmos e o registro de sua importância histórica são entendidos como fragmentos importantes do passado da cidade e de suas vidas pessoais, apesar de estes fatores nem sempre estarem implícitos nas falas. Tais fragmentos são, para Halbwachs¹⁶⁷, tidos como pontos de referência, a partir dos quais os mesmos são vistos como suporte material para a

¹⁶⁷ HALBWACHS, Maurice. A memória Coletiva e a memória individual. In: HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Editora Centauro, 2005. p. 33-36.

memória e que, de certa forma, acabam por inserir esta memória na coletividade, ou seja, por meio da constituição de grupos. Sendo assim, podemos verificar que os automóveis antigos servem de ponto de referência para criar uma memória coletiva destes grupos antigomobilistas, trazendo de volta memórias de outras épocas.

Nesse passo, Daniel Miller aponta que, quando as pessoas envelhecem, constroem uma forma mais íntima de se relacionar com o passado, e isto se dá através dos objetos. Dessa forma, muitos passam a adquirir coisas em antiquários cientes de que, apesar de serem coisas velhas e usadas, carregam simbolismos preciosos. Miller ainda afirma que os homens do passado são rememorados pelos homens do presente com itens de tecnologia, e que os carros se enquadram neste rol talvez porque enquadrem, também, uma visão romantizada ou idealizada da memória ancestral¹⁶⁸.

Um exemplo de memória com a visão idealizada de passado foi observada através da fala de Renato Del Giudice, ao comentar que, para ele, os carros têm o poder de retratar o momento histórico, cultural e também econômico que a sociedade viveu.

O carro, a forma do carro, a estrutura, a beleza, os componentes, eles representam um momento histórico. Então, se você pegar os carros da Europa do pós-guerra, eram carros pequenos, diminutos, baratos. Já se você pegar os carros pós-guerra dos EUA, são carros luxuosos, grandões, com motor potente. Então, você vê o carro e vê a condição histórica daquele momento. Muitos anos aqui foi Fusca. Por que o Fusca? Um carro pé-de-boi, porque o brasileiro não tinha condição, você tinha 10 Fuscas para cada Opala, por exemplo. Também refletia a infraestrutura viária daquela época. (...) Se você pensar que o veículo representa um momento histórico, por exemplo: Por que que o cara vai fabricar o Fusca? Ele tem um momento histórico: Foi lá na Alemanha, se recuperando da primeira guerra, então mandaram fazer um carro simples, barato, prático pro cidadão alemão na época. Já o Americano, por que ele tem um Galaxie? Porque eles estavam vivendo um *boom* econômico, era um carro elegante, o povo queria conforto e podia pagar. Por que a Europa no pós-guerra só tem carro pequeno? Falta de espaço, sem lugar pra estacionar. Então, se você for olhar o carro assim como muitas coisas, representa aquele momento histórico, cultural, econômico...¹⁶⁹.

De fato, essa narrativa de Del Giudice faz sentido, mas não pode se definir o passado somente através do que a indústria automobilística produziu. Entretanto, é notável como se constituiu a forma de se planejar, consumir e construir carros mundo afora, de acordo com

¹⁶⁸ MILLER, Daniel. **Trecos, troços e coisas**: estudos antropológicos sobre a cultura material. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2010. p. 222-223.

¹⁶⁹ Trechos de entrevista de Renato Paiva Del Giudice, Médico e colecionador de veículos antigos e artefatos de automobilismo, concedida em 30-11-2019.

cada contexto econômico e social que as nações produtoras desses objetos viveram na época. O mais famoso e claro exemplo fica sempre focado nos EUA, que sempre tiveram uma conhecida tradição na cultura automotiva, talvez pelo fato de sua indústria automotiva ter se solidificado ainda nos primórdios da era do automóvel através do fordismo, e pelo fato de que os automóveis americanos do pós-Segunda Guerra Mundial refletirem muito a época em que são retratados os anos de glória dos EUA – momento em que o *design* dos carros exaltava, em suas formas, a corrida espacial. Além disso, é notável a sobrepujança dos veículos americanos daquela era sobre qualquer outro feito no mundo no mesmo período, a partir da qual podiam ser observados os valores do “*american way of life*”, apregoados por quase todo o planeta na segunda metade do século XX diante de um mundo polarizado durante o período da Guerra Fria.

Esta mesma percepção de automóveis representarem ciclos da história foi observada por outro entrevistado, Gustavo Sabioni, que destaca sua interpretação do papel importante do carro como ponto de referência para ilustrar e rememorar a época e a sociedade onde aquele veículo estava inserido.

Tem modelos de carros que saíram em algumas épocas que são verdadeiras obras de arte, os carros dos anos 1950 são carros maravilhosos, os desenhos deles, como os Studebaker que puxam aquela linha dos jatos da segunda guerra, o mundo ainda tava sob o efeito pós-segunda guerra, e o carro saía trazendo aquele desenho do avião a jato. Você tem Cadillacs, que você olha assim pra eles e você vê verdadeiras obras de arte. O próprio Aero Willys brasileiro, quando saiu era um carro totalmente desenhado no Brasil; ele foi desenhado com inspiração nas linhas do plano piloto de Brasília com os desenhos de Niemayer e Lúcio Costa, ele procurou remeter a obras deles, é uma coisa cultural, interessante, você tem uma VW Brasília, que saiu com o nome em homenagem à capital¹⁷⁰.

O primeiro conceito de veículo exemplificado acima pelo entrevistado vem de um país vitorioso na Segunda Guerra Mundial, com economia forte, abundante oferta de petróleo, grandes rodovias, muito espaço nas casas e cidades etc., o que trazia por consequência veículos exageradamente grandes, pomposos e que não priorizavam a economia de combustível, pois a principal função, além da primária, que era se locomover, se caracterizava pelo conforto e pela ostentação.

Por outro lado, a concepção europeia de veículo sempre esteve focada na eficiência energética, baixo consumo, ser compacto e discreto, fruto da cultura europeia e também dos

¹⁷⁰ Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, colecionador de veículos antigos e artefatos sobre automobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

fatores de serem concebidos em países pequenos, sem espaço para muitos automóveis, arrasados pela guerra e com oferta menor de combustíveis. Assim, na Europa, a concepção de veículos, principalmente nos anos 1950, voltava-se para um foco maior na função primária de locomoção em lugar do conforto e da ostentação. Nesse âmbito, ainda vale lembrar como os primeiros carros brasileiros dos anos 1960/1970 tinham uma forte inspiração nos valores nacionalistas de Vargas, JK e até mesmo da Ditadura Militar ao usar elementos de *design* que remetiam à novíssima capital federal e serem batizados com nomes e expressões políticas, edifícios oficiais, cidades, etc. Logicamente, estes fatores foram mudando com o passar dos anos e, atualmente, não é necessariamente mais esta a regra que impera, já que carros orientais, americanos e europeus estão cada vez mais parecidos, fruto dos novos tempos e das novas formas de ver os automóveis.

Observa-se que, para todos estes antigomobilistas, há uma ligação forte com o passado e que os faz usarem estes veículos como ponte para fazer as conexões com suas lembranças. Os carros são, para eles, como pontos de referência, catalisadores de memórias. Além disto, é fato que a indústria automotiva sempre foi reflexo da sociedade e da economia que presenciou em determinado local e momento da história. O evidente contraste entre o carro antigo americano e o carro europeu, por exemplo, é um fator que evidencia fatos históricos, econômicos e geográficos, assim como a escolha de modelos com projetos europeus para industrializar o Brasil, apesar do gosto e do desejo pelo automóvel dos Estados Unidos.

A questão da função primária do veículo x funções secundárias na história do automóvel é abordada por Daniel Miller em “Trecos, Troços e Coisas: estudos antropológicos sobre a cultura material”, ainda que fazendo o uso de outros objetos para exemplificar. O autor faz uma descrição do uso de potes em um festival hindu, assim como a distinção entre indumentárias, a partir da qual Miller questiona o porquê de haver diferenciação entre os potes e roupas se a função primária de todos seria a mesma. O autor conclui que a função, às vezes, não é aquela que lhe parece óbvia, mas sim outras que escapam aos nossos olhos e que tem um valor muito mais simbólico do que funcional propriamente dito¹⁷¹.

Em face disso, acreditamos que o mesmo se aplica à distinção dos carros na nossa sociedade até os dias atuais, pois, se não fosse dessa maneira, todos os carros seriam iguais e sem atrativos, além da função principal que é locomoção e transporte. E assim sendo, estaríamos todos andando em caixotes com rodas e motor. Nessa seara, especula-se que o que mais se aproximou deste conceito de veículos sem distinção e feitos para função tenham sido

¹⁷¹ MILLER, Daniel. **Trecos, troços e coisas**: estudos antropológicos sobre a cultura material. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2010.p.73-76

os extintos veículos *Trabant*, produzidos na Alemanha Oriental durante a Guerra Fria, ou mesmo os *Ladas* soviéticos, que tinham um *design* pouco atraente, além de que eram fracos, pequenos, ultrapassados e atendiam apenas à função básica de locomoção - totalmente opostos aos opulentos veículos feitos nos EUA na mesma época.

Finalizando as percepções no campo das memórias, há uma convergência de relatos onde os veículos influenciaram os entrevistados por fazerem parte da paisagem viçosense desde os primórdios da UFV. Foi observado, nas suas narrativas, que a presença dos professores norte-americanos na Universidade nas décadas de 1950 a 1970 era massiva e que estes traziam consigo dos EUA seus luxuosos veículos, oriundos de uma pujante indústria nacional do pós-guerra. Eram carros acima do padrão brasileiro e que acabavam por se destacar muito no cenário viçosense, assim povoando o imaginário das pessoas que desejavam possuir aqueles veículos tão diferentes e tão inacessíveis para o cidadão comum. As pessoas de Viçosa viam aqueles carros importados e a figura do professor universitário como algo muito grande, um modelo para se espelhar. Para os habitantes de uma cidade que ainda era movimentada por uma economia basicamente rural, a figura do professor americano, cheio de conhecimento, e que vinha com seus bens importados para morar na Vila Gianetti era algo inalcançável para os “nativos” da cidade.

Sobre a Vila Gianetti, Ítalo Stephan, professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFV, escreveu em um artigo que discorre sobre a urbanização de Viçosa e relata que a construção da referida vila foi um dos importantes marcos de desenvolvimento urbano da cidade de Viçosa.

A criação, em 1922, da Escola Superior de Agricultura e Veterinária – ESAV, iniciando-se a construção de edifícios de estilo eclético, como o Edifício Arthur Bernardes, do alojamento estudantil e da Reitoria. Um pouco mais tarde, na década de 1960, construiu-se a Vila Giannetti, com 56 residências em estilo moderno, destinadas aos professores¹⁷².

Retomando a questão dos veículos importados, cumpre mencionar que a Universidade Federal de Viçosa, então UREMG, firmou, naquela época, um convênio com a Universidade de Purdue, o qual rendeu o envio de vários caminhões, ônibus, carros e tratores estadunidenses para Viçosa. Estes veículos marcaram muito as memórias das pessoas que intitulam os antigomobilistas da cidade.

¹⁷² STEPHAN, Ítalo. Viçosa, MG: Conselho Municipal de Patrimônio Cultural e Plano Diretor como Instrumentos Aliados na Preservação. **Fórum Patrimônio**, Belo Horizonte, v.2, n.1, p.114-128, 2008. p.116

Renato Del Giudice conta o porquê da sua paixão pelos veículos antigos americanos daquela época e, através de uma frase específica, evidencia como o papel da vinda dos professores estadunidenses, que moravam na Vila Gianetti, pode ter lhe imbuído este sentimento em suas preferências. “Viçosa, nos anos 1970, tinha muitos americanos aqui na Vila Gianetti; tinha muito carro importado, Bel Air, Buick, Packard”¹⁷³.

Gustavo Sabioni, também confirma a história dos carros estrangeiros na paisagem da Vila Gianetti nos anos 1960 a 1970.

Nas décadas de 1960, 1970, você passava aqui na Vila Gianetti e via os carros americanos com estilo “rabo-de-peixe” dos professores americanos circulando e estacionados na frente das casas, eram carros enormes, muito bonitos, luxuosos, diferentes dos carros nacionais¹⁷⁴.

Sabioni complementa que a presença de veículos nacionais com projetos norte-americano era comum na paisagem ufeviana já durante a década de 1970. “São carros que representam uma época, até os anos 1970 eram carros que você via no dia-a-dia, você entrava na UFV e cada estacionamento tinha um Galaxie, um Dodge, eram comuns”¹⁷⁵.

Sobre esse mesmo cenário, Ernane Rabelo narra em seu livro, “A pós-graduação no Brasil: como uma pequena universidade do interior de Minas Gerais se tornou pioneira na década de 1960”, que no final dos anos 1950, veículos automotores ainda eram coisa rara em Viçosa e, que apesar da massiva propaganda e incentivo ao consumo de veículos pelo governo de JK, a paisagem da cidade era composta basicamente por carroças, cavalos e bicicletas, além dos trens da Leopoldina Railway. Porém, em 1959, um imponente carro americano, um Cadillac Preto, estacionou em frente a uma das recém construídas casas da Vila Gianetti, trazendo um professor dos Estados Unidos. Naquele momento, as crianças e adultos ali presentes ficaram maravilhados, pois era como se o automóvel fosse uma espaçonave e os estrangeiros, alienígenas¹⁷⁶.

Quando se observa o cenário em transformação - um local novo, sendo construído com arquitetura moderna, diferente de todas moradias dos cidadãos comuns, habitado por professores estrangeiros, possuidores de bens de consumo importados e sofisticados,

¹⁷³ Trechos de entrevista de Renato Paiva Del Giudice, Médico e colecionador de veículos antigos e artefatos de automobilismo, concedida em 30-11-2019.

¹⁷⁴ Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, colecionador de veículos antigos e artefatos sobre automobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

¹⁷⁵ Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, colecionador de veículos antigos e artefatos sobre automobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

¹⁷⁶ RABELO, Ernane. **A pós-graduação no Brasil: como uma pequena universidade do interior de Minas Gerais se tornou pioneira na década de 1960.** Viçosa, MG: Editora UFV, 2021. p. 21-26.

incluindo luxuosos carros e todo o simbolismo que isto carregava - é possível imaginar o que esses objetos representaram para o imaginário das pessoas da pequena Viçosa dos anos 1960 e como isso se estabeleceu na memória de muitos que ainda residem hoje nessa cidade.

Um exemplo é o de Bruno Martinho Filho, o qual narrou que, além dos veículos dos professores, a própria UFV recebeu muitos veículos oriundos dos EUA através destes convênios.

Aqui em Viçosa, por causa do Projeto ETA 55, em convênio com a Universidade de Purdue, tinha muito veículo americano, aí acabou o projeto e muitos desses carros foram levados embora. A própria universidade tinha carros americanos, eu peguei essa fase... vinham todos dos EUA, tinha Jeeps, Chevrolets, Rural americana, Ford, eu tenho fotos desses carros. Caminhões e Ônibus também vinham em contêineres dos EUA pra cá, desciam no porto de Santos e vinham rodando pra Viçosa, inclusive os professores americanos que moravam na Vila Gianetti, os carros deles vinham dos EUA para eles¹⁷⁷.

No livro intitulado “A UFV nos tempos da Escola Superior de Agricultura – UREMG”, o autor Alfredo Lam-Sánchez, ex-aluno da UREMG e que viveu na cidade naquela época, relata sobre a chegada dos americanos em seus veículos na época da implementação do Projeto ETA – 55. Sánchez diz que essas pessoas chegaram trazendo, além do apoio técnico-científico para a instituição, uma infinidade de “facilidades materiais”, incluindo-se nestas os seus carrões, que atraíam muita atenção. Segundo o autor, vinham pessoas de cidades vizinhas para Viçosa somente para ver de perto aqueles carros, que só se conhecia no cinema. Além dos carros particulares dos professores, veio ainda uma infinidade de utilitários importados para uso institucional, como furgões, jeeps, caminhonetes, caminhões etc¹⁷⁸.

O trecho narrado pelo ex-estudante da UREMG vai ao encontro e confirma a versão relatada pelos entrevistados, que também mencionam a presença dos estrangeiros com seus veículos imponentes e como estes despertavam o desejo e a curiosidade do cidadão comum viçosense. A frota de veículos de Viçosa era bastante incomum naquela época, se comparada com a de outras cidades interioranas do mesmo porte e situação econômica. A presença da universidade e suas atividades, portanto, levou a um processo de moldagem o desejo do viçosense pelo veículo antigo americano, aquele inalcançável, que só aparecia em revistas e filmes. O referido veículo estrangeiro era a materialização do sentimento de se diferenciar e ser reconhecido como importante na sociedade viçosense dos anos 1960.

¹⁷⁷ Trechos de entrevista de Bruno Martinho Filho, servidor público e colecionador de veículos antigos, concedida a este autor em 16-11-2019.

¹⁷⁸ LAM-SANCHEZ, Alfredo. **A UFV nos tempos da Escola Superior de Agricultura – UREMG**. Viçosa, MG: Editora UFV, 2006. p.111-112

Alfredo Sánchez ainda conta, em vários trechos do livro, sobre os professores da instituição e traz detalhes dos veículos que cada um possuía, sendo uma minoria de veículos nacionais e a grande maioria de carros importados. Havia, inclusive, um professor que colecionava carros já naquela época e que os ostentava em seu jardim¹⁷⁹. Alguns destes veículos podem ter resistido ao tempo e hoje podem fazer parte de coleções e acervos pessoais de viçosenses.

Também é possível notar através do relato de Frederico Belei, do CCAV, que além dos carros dos Estados Unidos, era comum a presença de alguns importados europeus que, mais tarde, se tornariam nacionalizados, como o Fusca alemão (de sua coleção) e a importância deles na história dos primeiros automóveis da cidade.

Um dia desses, eu encontrei com o neto do primeiro dono do meu Fusca, que é um carro que nunca saiu daqui desde que chegou a Viçosa. Meu Fusca é alemão, veio de navio para o Brasil, aí o rapaz me abordou e perguntou se eu conhecia a história do Fusca, aí fui contando pra ele partes que eu sabia, e ele falou assim: - Esse Fusca foi do meu avô, ele que foi o primeiro dono dele¹⁸⁰.

Mas qual seria a história por trás da origem deste veículo? Será que foi do ex-professor da UREMG que possuía muitos carros, como relatado no livro de Sánchez? É provável, também, que tenha sido trazido por alguma figura ligada à UREMG, algum político ou fazendeiro, já que automóveis, mesmo sendo um VW Fusca ainda importado, eram coisas restritas a pessoas com maior poder aquisitivo.

Dessa forma, podemos entender que Viçosa teve suas raízes antigomobilistas estabelecidas principalmente pelo fato dos amantes do carro antigo da cidade terem, em suas memórias, fatos marcantes envolvendo os hoje veículos antigos que, naquela época, eram peças inacessíveis para muitos, mas presentes no cotidiano destas pessoas. Estes veículos eram vistos como objetos inalcançáveis para maior parte da sociedade viçosense dos anos 1960 já que apenas professores da universidade, fazendeiros, políticos e profissionais liberais tinham acesso a este bem de consumo. Logo, possuir estes carros era um diferenciador.

Fenômeno semelhante ocorria em todo o Brasil. A indústria automobilística estava ainda nascendo e até então os carros aqui existentes eram somente os importados, a maioria dos Estados Unidos. Entretanto, quando avaliamos a escala de sua presença em uma cidade

¹⁷⁹ *Ibidem*, p.168

¹⁸⁰ Trechos de entrevista de Frederico Belei, Membro fundador do Clube do Carro Antigo de Viçosa e colecionador de veículos antigos, concedida a este autor em 24-11-2019.

interiorana muito pequena, como Viçosa, conseguimos identificar a dimensão simbólica que esse contexto específico gerou aos viçosenses.

Como dito acima, esses veículos foram elementos importantes da construção de uma paisagem urbana na cidade e de um imaginário coletivo. Os modelos influenciaram o interesse dos colecionadores pelos carros antigos porque, quando eram novos, despertavam o desejo inconsciente deles – em especial os originários dos EUA.

Outros fatos, como a vivência familiar, principalmente ao lado da figura do pai, ou a vivência em oficinas mecânicas fez com que a prática do colecionismo se enraizasse no imaginário dos colecionadores, o que mais tarde os levaram organizar coleções próprias, bem como a encabeçarem este movimento e a fundarem grupos, como associações, clubes, etc.

De um modo geral, para além dos colecionadores entrevistados nesta pesquisa, é possível afirmarmos que todo esse imaginário se estendeu também ao cidadão viçosense comum, pelo menos àqueles que vivenciaram a referida época em que muitos automóveis estrangeiros começaram a circular na cidade. É sabido que, até os dias atuais, a cidade de Viçosa possui uma frota de carros bem grande e com muitos modelos caros. Portanto, observa-se que a lógica de se distinguir na sociedade através dos automóveis é uma prática antiga e que se repete em vários locais, não sendo diferente Viçosa, dada a sua história. A cidade tem famílias muito ricas, que concentram grande parte do capital, e estas pessoas sempre possuíram carros desde que eles aportaram por estas terras. Soma-se a este cenário a presença da universidade, que trouxe consigo vieses mais cosmopolitas e inerentes possibilidades tecnológicas.

O trânsito caótico, a falta de vagas para estacionar, a existência de famílias que possuem mais carros que pessoas, a precariedade para os ciclistas e pedestres e, logicamente, as coleções de carros são o retrato de uma sociedade que cresceu priorizando o automóvel, pois aprendeu que assim que era bom. A prática da coleção de carros antigos configura-se, nesse âmbito, por um orgulho de preservar tais memórias sobre rodas.

3.2 Percepções do antigomobilismo enquanto movimento cultural e de guarda do patrimônio automotivo

Os membros do movimento antigomobilista da cidade, de acordo com os depoimentos dos entrevistados, acreditam que desempenham um papel influenciador de difusão desta

cultura para a comunidade e para gerações futuras. Eles se veem como guardiões do patrimônio automotivo.

Também deixam claras as suas relações afetivas com os automóveis e a sua relação com as lembranças do passado. É notório, dentre suas percepções, que estas pessoas enxergam os seus veículos como objetos de coleção e obras de arte, equiparando o seu movimento com o de resguardar o patrimônio material e imaterial. Tal compreensão, entretanto, não é bem fundamentada teoricamente e possui confusões a respeito dos conceitos que versam o patrimônio histórico-cultural. Todavia, cumpre deixarmos claro que tal entendimento mais aprofundado nem é o papel principal desses atores, já que não são especialistas nestas temáticas, mas sim um grupo de entusiastas sobre a história dos automóveis e seus desdobramentos.

O membro da AAVI, Gustavo Sabioni, fala que seus colegas antigomobilistas são guardiões do patrimônio automobilístico e da cultura material e imaterial, o que é factível quando se entende o antigomobilismo como movimento preservacionista do patrimônio industrial, de acordo com as premissas sobre o que deveria ser compreendido como tal. Para além disso, de acordo com o entrevistado, ainda existem as relações interpessoais criadas entre esses grupos, que vão além da guarda dos objetos já que estas pessoas compartilham um passado e vivências comuns.

Converse com nossos colegas, você vai ver todos aprenderam a dirigir em carros assim, então nós temos patrimônio e história juntos! Esses carros além de serem patrimônios material, eles têm o patrimônio imaterial neles, porque tem história, tem sentimento! Tem afetividade né? Como que você bota preço num carro assim?¹⁸¹.

Há de se contrapor, porém, que na mesma observação do entrevistado reside uma interpretação de que somente este grupo distinto poderia ser guardião do patrimônio automotivo, já que estas pessoas se identificam como tal pelo fato de que compartilham uma história juntos e, conseqüentemente, a admiração e o conhecimento sobre estes objetos. Contudo, esta não pode ser uma regra, já que pode haver outros grupos e indivíduos que compartilham do mesmo sentimento pelo objeto de devoção, neste caso o automóvel, sem necessariamente terem passado pelas mesmas experiências.

O reconhecimento pelas entidades oficiais, como o Estado, reforça o sentido de os artefatos automobilísticos serem reconhecidos com parte do patrimônio nacional pelo que de

¹⁸¹ Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, colecionador de veículos antigos e artefatos sobre antigomobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

fato são, sem estarem ligados a figuras de pessoas importantes, já que o objeto ou prática se tornam patrimônio oficialmente quando há este reconhecimento e a demarcação deste território.

Os movimentos antigomobilistas vieram, ao longo dos anos, conquistando este espaço e despertaram, assim, os olhares dos órgãos oficiais para as suas práticas e coleções. O fato de se tombar o veículo antigo que não está relacionado às personalidades históricas necessariamente é um fator positivo nesse sentido, pois, desta forma, há um reconhecimento do artefato através de outras motivações, como o fato de comporem registro do patrimônio industrial brasileiro, das relações entre homem e máquina, e sobre as histórias da indústria e do trabalho nacionais – e não ao fato de ele estar ligado a figuras julgadas importantes apenas por um lado da história, que sempre é dominado pelas elites e/ou o pelo Estado, o qual, na maioria das vezes, sempre esteve ao lado do interesse destes grupos.

Durante a entrevista, o participante Gustavo Sabioni foi instigado a dissertar sobre qual seria a motivação maior de se guardar estes carros: se ele achava que a história atrelada aos mesmos lhe era preciosa e se isto iria além do bem material em si. O entrevistado, prontamente, respondeu da seguinte forma:

Você pega um carro desses que já passou na mão de outras pessoas nesses 30 anos antes de chegar à sua mão, então, eles tiveram o cuidado de preservar e você continua mantendo, cuidando desse patrimônio. Ele carrega uma história. (...) O que eu acho mais legal nisto, é que quando você fala do carro antigo, do antigomobilismo, daquele carro antigo, você sabe que seu pai um dia andou naquele carro, muitos casos foram avós que andaram no carro e hoje é o neto que está conservando o carro, então é uma coisa cultural, um patrimônio transmitido entre gerações¹⁸².

Neste momento são deixados de lado os debates sobre os carros antigos no campo de artefatos que podem ser reconhecidos como patrimônio material, e é abordada a transmissão entre bens através de gerações e do tempo, o que vai ao encontro das análises de Peter Stallybras que, em “O casaco de Marx”, fala sobre a representatividade das peças de roupas pertencentes às pessoas que já morreram, argumentando que, quando partimos, de certa forma, nossa presença fica marcada nas peças que vestíamos.

Essa analogia pode ser aplicada aos veículos antigos, que se constituem legados, “tocando os vivos com os mortos”, já que os corpos se vão, mas os objetos que pertenceram a

¹⁸² Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, colecionador de veículos antigos e artefatos sobre automobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

esses corpos ficam e recebem a marca da afetividade humana¹⁸³. A transmissão de bens entre gerações é mais uma das narrativas encontradas no antigomobilismo, sendo que muitos colecionadores e entusiastas sequer desejam ostentar ou exibir os bens. Em muitos dos casos, estes ficam guardados em coleções secretas e, muitas vezes, são descobertas apenas quando o colecionador morre, o que jogaria por terra parte das teorias de que o automóvel antigo é usado apenas como signo de distinção.

Muitos destes objetos carregam uma simbologia afetiva, pois são herança de algum ente querido, e seu maior papel é resguardar as histórias da pessoa que o deixou, Logo, talvez por serem assim ligados a histórias particulares, muitos não são expostos em eventos, ficando apenas reservados à fruição particular de seu curador.

O reconhecimento de algo enquanto patrimônio histórico passa pelas entidades oficiais e, mesmo que nem sempre as escolhas destes órgãos sejam um consenso para os grupos que representam a cultura ou o bem a ser patrimonializado, ainda é desta forma que algo pode ser oficializado como patrimônio histórico e cultural. Nesse contexto, a fala do entrevistado Thiago Gava, presidente da AAVI e proprietário do Studebaker Bar, um bar com temática antigomobilista, traz uma informação de relevância sobre o reconhecimento do veículo antigo e de seus movimentos como patrimônio no âmbito mundial.

Os veículos antigos já são enquadrados como patrimônio, e os veículos de coleção, os veículos de placa preta já são reconhecidos em MG pelo IEPHA como patrimônio histórico cultural. E a partir daí são até isentos do pagamento do IPVA anual pelo fato de ser patrimônio histórico cultural. **O automóvel antigo foi instituído pela UNESCO como patrimônio cultural da humanidade.** Foi a primeira vez que a Unesco, que é um órgão das Nações Unidas para educação, ciência e cultura, reconheceu algo que se move como patrimônio artístico e cultural. É um patrimônio cultural reconhecido pela UNESCO! E automóvel antigo foi o primeiro que se move! Eu não sei te precisar quando que foi, mas é recente (2016 - FIVA)¹⁸⁴.

A citação do entrevistado é fundamentada, já que realmente há o reconhecimento pela Unesco e também a parceria com a Federação Internacional de Automóveis Antigos¹⁸⁵. Um dos fatores que fazem com que uma cultura ou artefato seja decretado patrimônio é o reconhecimento oficial, seja por órgãos do Estado ou organizações oficiais ligadas ao

¹⁸³ STALLYBRASS, Peter. **O casaco de Marx:** roupas, memória, dor. 3 ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2008. p.10.

¹⁸⁴ Trechos de entrevista de Thiago Gava, administrador e comerciante, colecionador de veículos antigos e presidente da AAVI, concedida a este autor em 26-11-2019 (grifo nosso).

¹⁸⁵ FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES VÉHICULES ANCIENS. FIVA, 2020. Disponível em: <https://fiva.org/fr/unesco-and-fiva/>. Acesso em: 05 set. 2020.

patrimônio. No caso citado acima, é importante, assim, destacar o reconhecimento oficial do antigomobilismo pela UNESCO, órgão oficial ligado à organização das Nações Unidas e que rege as leis sobre o patrimônio mundial.

Dessa forma, o fato de o automóvel antigo ser enquadrado pela UNESCO como patrimônio histórico e cultural é relevante quanto à questão do reconhecimento oficial. Soma-se a isto a questão da reivindicação de reconhecimento pelos grupos antigomobilistas por todo o mundo. Logicamente, nesta fala há outras indicações de motivações para se preservar os bens que são voltadas mais ao interesse particular do que coletivo, como a isenção de impostos, que é controversa, já que os grupos que colecionam geralmente são os que mais teriam condições de arcar com estas despesas. A despeito disso, essa não deixa de ser uma maneira a mais para motivar a preservação dos itens em sua integridade, impedindo que desapareçam ou sejam descaracterizados.

Não dá para falar do reconhecimento dos veículos antigos no rol do patrimônio histórico sem citar fatores que fizeram tal cultura e objetos ganharem tamanha visibilidade com o reconhecimento e incentivos do estado. Decerto, um dos mais importantes marcos nesta questão foi a promulgação da Resolução 56/1998 pelo Conselho Nacional de Trânsito - Contran¹⁸⁶, que instituiu o certificado de originalidade, título de veículo de coleção e a placa de colecionador de cor preta, que hoje foi substituída pela nova placa Mercosul para veículos de coleção. Esta nova placa agora vem com fundo branco e com os caracteres prateados, ficando muito parecida com a placa dos outros veículos comuns, e assim perdeu um pouco da “aura” de diferenciação que a outra conferia aos carros antigos. No trecho evidenciado abaixo é analisada a percepção destes colecionadores e entusiastas quanto ao uso da placa preta, ao reconhecimento por parte das instituições oficiais de trânsito e ao que os motiva a buscar esta certificação de originalidade.

Gustavo Sabioni, que possui um veículo antigo detentor desses títulos, diz que, para ele, a placa preta representa uma espécie de prêmio por ter preservado aquele veículo por tantos anos e/ou buscado restaurar o mesmo dentro da sua originalidade de época. O participante afirma que a motivação está permeada pela satisfação pessoal e não pelo interesse financeiro, e indica que a posse da placa de colecionador é um desejo de todo colecionador e admirador de carros antigos.

¹⁸⁶ BRASIL. Resolução n. 56, de 21 de maio de 1998. **Disciplina a identificação e emplaceamento dos veículos de coleção, conforme dispõe o art. 97 do Código de Trânsito Brasileiro**, Brasília, DF, mai 1998.

Eu acho a placa preta um exemplo fantástico, porque a placa preta é uma placa concedida a um carro padrão de colecionador (...) A placa preta, pra mim, é aquela certificação de originalidade que aquela pessoa tá conservando aquele carro. Ele quer ter aquele carro, não é aquele carro com interesse financeiro... aquilo é uma coleção que ele tem, é um patrimônio que ele tem, um patrimônio cultural que ele está preservando, então é interessante aquele carro ter placa preta porque você tá conferindo a ele um certificado de originalidade que o carro teve, valorizando e premiando aquela pessoa por ela manter aquele carro. Eu acho que todo amante de carro antigo gostaria de ter uma placa preta, é aquela certificação que o seu carro tem mais de 80% de originalidade¹⁸⁷.

Todo colecionador ou mesmo entusiasta se move pela satisfação de ter seu bem reconhecido e valorizado, estando inclusas nessa lógica outras motivações como o prazer de possuir o objeto pelos gostos pessoais ou pelas lembranças que estes carregam. Mas, talvez, as principais motivações sejam estas: a da valorização e do reconhecimento. Portanto, a placa preta é, de fato, um motivador a mais para a busca da originalidade e do esforço para alcançar o título para os veículos de coleção. Como o próprio entrevistado diz, o certificado de originalidade é um prêmio para aquela pessoa que preservou o item ou que buscou restaurá-lo em seus mínimos detalhes.

Dentro do meio antigomobilista há muita polêmica envolvendo a placa preta, já que, muitas vezes, as pessoas burlam o sistema do Detran e dos clubes de antigomobilismo para conseguir o certificado. Cristiano Rodrigues, do Clube do Carro Antigo de Viçosa, diz que a placa preta e o certificado de originalidade são importantes, mas que deveria haver mais rigor quanto à sua concessão e fiscalização, haja vista que existem muitas pessoas que burlam o sistema e colocam esta placa em veículos descaracterizados, vulgarizando assim o título de veículo de colecionador.

Eu acho que placa preta, o carro tem que ser original mesmo, 90% original ou mais, se for para o cara colocar uma placa preta num carro "meia boca" acho melhor nem colocar, ele perde a essência do que é a placa preta, desvaloriza! Hoje a gente vê alguns rodando com carro baixo, roda grande, motor que não é do carro e placa preta, isso eu acho errado!(...) Eu acho que é importante, mas tem que ser rígido mesmo! Tem que ter fiscalização¹⁸⁸.

Esta espécie de prêmio e título de exclusividade tem seus aspectos negativos. No caso da placa preta e dos títulos de objeto de coleção, sempre haverá tentativas de desvirtuação do

¹⁸⁷ Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, colecionador de veículos antigos e artefatos sobre automobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

¹⁸⁸ Trechos de entrevista de Cristiano Rodrigues, Membro fundador do Clube do Carro Antigo de Viçosa, concedida a este autor em 24-11-2019.

mesmo para obtenção de lucros com vendas para os leigos ou mesmo para ostentar algo que não é legítimo. É observada em eventos, e inclusive em *sites* de vendas de veículos antigos, a existência de modelos descaracterizados que tentam se passar por originais ou bem restaurados, seja para exibição ou para comercialização. Muitas vezes, há conivência dos órgãos regulamentadores e fiscalizadores nesses casos, que facilitam a obtenção do título a troco de propinas, e que, desta forma, acabam por banalizar o título, já que isso gera um questionamento sobre certificações mais facilmente alcançadas. Este comércio de placas pretas para carros descaracterizados gerou, inclusive, um trocadilho pejorativo entre alguns antigomobilistas que a apelidaram de “placa-treta”.

Márcio de Lucca, também da AAVI, ressalta que tem sua preferência pelo carro original e que, de certa forma, a placa preta vem privilegiar quem se esforça para tal, mas argumenta que, para isto, deveria haver mais rigor para que ela não seja concedida a qualquer veículo e assim possa gerar interpretações erradas pelo público leigo no antigomobilismo.

Pessoalmente, eu gosto mais do carro antigo original, dessa forma, a placa preta vem privilegiar exatamente isto: um carro mantendo pelo menos 80% de originalidade, ele está apto a conseguir a placa preta, e tem que ter sim certo controle disto, para não permitir que qualquer carro que fuja dos padrões originais, conquiste essa placa e acabe levando para o público geral uma visão distorcida do que é um carro placa preta¹⁸⁹.

Como podemos observar, a placa preta é algo visto como signo de distinção entre os membros de um grupo já seletivo. Quando ela é banalizada, comercializada e concedida de forma injusta para veículos que não possuem tais requisitos, acaba por desestimular a busca pela mesma e por gerar discussões sobre sua finalidade. O mesmo vale para o fim da placa de cor preta na nova legislação (placa Mercosul), que tirou um pouco daquele tom de exclusividade que todo colecionador de objetos de valor gosta de ostentar.

É curioso ver que, mesmo dentro de grupos já fechados, ainda exista mais distinção, já que a questão de se possuir veículos com placa preta e certidão de originalidade faz com que os seus donos se sintam mais orgulhosos e distintos dos demais membros que possuem os veículos com as placas “comuns”. Nessa seara, se é certeza que a valorização e o reconhecimento vêm após o certificado, logicamente mais pessoas se motivam a buscar o título a todo custo para, desta forma, conferir mais exclusividade para as peças de suas coleções, além de ser evidente que não existe um interesse em que a placa preta se

¹⁸⁹ Trecho de entrevista de Márcio de Lucca Filho, servidor público, membro da AAVI, concedida em 19-11-2019.

popularize aparecendo em todos carros antigos, tirando assim o seu principal propósito que é tornar o objeto de coleção diferenciado e valorizado.

O presidente da AAVI, Thiago Gava, também tem sua percepção de colecionador sobre a representatividade da placa preta e sobre o certificado de originalidade.

A placa preta, representa para o colecionador como se fosse uma medalha ou troféu, pois aquilo ali está atestando o grau de originalidade do carro dele, então os colecionadores que de fato gostam do veículo antigo, valorizam a placa preta. (...) Um colecionador que gosta e tem afinco por aquilo ali, ele vai buscar a placa preta não tanto para mostrar aos outros, mas por satisfação pessoal, que ele conseguiu atingir aquele objetivo de restaurar aquele carro a um nível altíssimo que é mais de 80% de originalidade e isto que é a placa preta! **Um troféu para o colecionador**¹⁹⁰.

Na mesma entrevista, Gava complementa que, para o colecionador, o veículo antigo tem o mesmo valor que um quadro valioso, sendo um motivo de orgulho ver sua peça ser desejada e valorizada.

Pra nós colecionadores, isso é muito gratificante, não pensando no retorno financeiro, mas o possuir um item que passa a ter um valor sentimental e um valor maior para os outros, por exemplo, **é como um colecionador de obra de arte que tem um quadro muito valioso é um item que você quer preservar e acabou ganhando muito valor ao longo do tempo**¹⁹¹.

Ainda que não expresse ou sinta que o interesse de cunho financeiro se sobressaia, o colecionador sabe que aquele objeto é desejado por outros colecionadores e para pessoas de fora do seu meio. Logo, esse jogo de paixões e interesses é intrínseco desse universo, sendo, portanto, uma característica particular de todos os antigomobilistas entrevistados o orgulho em possuir a peça e o sentimento que a mesma desperta nos outros, seja de admiração, de desejo ou de cobiça. Essas questões vão ao encontro da afirmação de Farina¹⁹², que pontua que o colecionador possuidor de uma coleção mais completa, maior e mais exclusiva que os demais colecionadores tem, automaticamente, uma reputação maior entre seus pares e com o público geral.

¹⁹⁰ Trechos de entrevista de Thiago Gava, administrador e comerciante, colecionador de veículos antigos e presidente da AAVI, concedida a este autor em 26-11-2019.

¹⁹¹ *Idem.*

¹⁹² FARINA, Milton Carlos; TOLEDO, Geraldo Luciano; CORRÊA, Gisleine Bartolomei Fregoneze. Colecionismo: uma perspectiva abrangente sobre o comportamento do consumidor. Anais.. São Paulo: EAD/FEA/USP, 2006.p.5

Para Jean Braudrillard¹⁹³, nossos objetos cotidianos são, com efeito, objetos de paixão, cujo investimento afetivo não fica atrás em nada das paixões humanas e, muitas vezes, reina sozinho quando há ausência dos demais. Braudrillard diz ainda que o gosto do colecionador pela sua coleção é uma espécie de jogo passional: a paixão pelo objeto leva o colecionador a considerá-la como uma criação divina. Esta relação é muito observada em colecionadores de veículos antigos quando demonstram um grande entusiasmo ao falar da sua relação com as máquinas e ao narrarem suas histórias, aventuras e memórias, assim como o fato de gostarem de serem reconhecidos com “medalhas”, como a obtenção da placa preta e o certificado de originalidade, além da conquista de premiações em eventos, dentre outros artifícios de promoção e distinção.

É importante salientar que, pelo menos dentre os entrevistados nesta pesquisa, a questão de se buscar a certificação de originalidade passou mais pelo viés da satisfação pessoal e da vaidade que todo colecionador possui do que, de fato, pela seara do comercial. Todavia, foi também observada unanimidade entre os entrevistados quanto ao pensamento de maior atribuição de valor comercial e conseqüente maior cobiça por parte de outras pessoas, o que é muito interessante, mostrando assim a dualidade representada pelos automóveis que podem sim ser objetos de afeto, memória e devoção, mas sem deixar de lado seu viés comercial que também é obviamente uma realidade neste meio.

A questão do antigomobilismo, assim como no colecionismo em geral, está muito ligada às vaidades do possuidor dos bens e a placa preta é um atestado de originalidade visual. O observador externo, ao olhar para o veículo, já vê algo diferente e questiona o motivo daquela placa exclusiva. A placa preta é vista, portanto, como um troféu neste sentido, pois chama atenção e faz qualquer leigo ou entusiasta procurar saber o porquê da existência dela.

Ao tecer um comentário sobre a motivação para preservar o seu Opala 1985, o qual ostenta a desejada placa preta após ter sido aprovado sob critérios da Federação Brasileira de Veículos Antigos, FBVA, com mais de 90% de originalidade, assim se tornando detentor do certificado de veículo de coleção com título de patrimônio histórico concedido pelo IEPHA¹⁹⁴, Gustavo Sabioni diz: “Eu acho que você tem a separação do gostar do carro antigo

¹⁹³ BAUDRILLARD, Jean. **O sistema dos objetos**. Tradução de Zulmira Ribeiro Tavares. São Paulo: Editora Perspectiva, 1993. p. 95-97

¹⁹⁴ IEPHA MG. Atestado de valor histórico para veículos. Disponível em: <http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/servicos/atestado-de-valor-historico-para-veiculos>. Acesso em: 13 set. 2020.

e gostar de um carro velho, mas gostar de um carro antigo, manter um carro antigo, você está mantendo um patrimônio, você está mantendo cultura, né?”¹⁹⁵.

A fala carrega prenúncios de que existe uma diferenciação no movimento antigomobilista de carro antigo para carro velho ou usado, dando *status* de patrimônio somente para o primeiro. Estes posicionamentos ainda geram controvérsias dentro dos próprios grupos de entusiastas, inclusive em Viçosa. O carro velho, mesmo que carregasse uma história, seria então menosprezado em benefício de um carro guardado sobre cavaletes, desde zero km, ou um restaurado, mas sem história? Há muitos debates no antigomobilismo quanto a estas lógicas de valorização e que têm semelhanças com discussões encontradas no campo do patrimônio, as quais serão abordadas mais adiante.

Assim como no patrimônio de pedra e cal, há questões que devem ser seguidas para que o veículo antigo seja considerado patrimônio. Mas esta é uma versão oficial, criada pela FBVA e endossada pelo DETRAN. Do mesmo modo como ocorre no patrimônio de pedra e cal, o antigomobilismo tem suas controvérsias e disputas. Um exemplo é a mencionada placa preta e suas discussões.

Sob essas bases também se assentam as questões envolvendo originalidade, diferenciação e certificação. Frederico Belei, do CCAV, possui em sua coleção uma Kombi antiga com marcas do tempo e a esse respeito ressalta: “Eu não quero reformar minha Kombi, gosto dela velha e tal com as marcas do tempo, as cicatrizes”¹⁹⁶. Esse pensamento vai ao encontro de outras formas de entendimento, que compreendem outras culturas ligadas ao automóvel antigo, as quais defendem que o veículo é apenas parte de um movimento, e que a originalidade nem sempre é estar como saiu da fábrica, mas sim ter suas marcas de uso no tempo ou ser personalizado ao gosto do dono.

A visão de Belei sobre sua percepção de veículo antigo enquanto patrimônio remete a uma discussão que Françoise Choay levanta acerca do movimento de restauro encabeçado pela escola de belas artes francesa e por alguns arquitetos e antiquaristas europeus, que defendiam que os bens patrimoniais arquitetônicos deveriam ser restaurados a qualquer custo para, desta forma, resgatarem uma imagem de como aquele artefato era ou deveria ser em sua concepção original. Já a escola de arquitetura inglesa apresenta uma visão anti-intervencionista, que é fundamentada nas ideias de Ruskin, autor que defende, de forma

¹⁹⁵ Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, colecionador de veículos antigos e artefatos sobre automobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

¹⁹⁶ Trechos de entrevista de Frederico Belei, Membro fundador do Clube do Carro Antigo de Viçosa e colecionador de veículos antigos, concedida a este autor em 24-11-2019.

radical, que o monumento histórico não deve ser restaurado e sim possuir suas marcas do tempo, as quais fazem parte de sua essência. Sendo assim, Choay conclui que não se deve tocar nos monumentos do passado, e compara as intervenções aos artefatos com um sacrilégio. Há, ainda nesse modo de pensar, uma certa ojeriza às cópias e reproduções, pois isto feriria a autenticidade do objeto, o destino dos monumentos e, conseqüentemente, dos artefatos, representando a sua degradação progressiva¹⁹⁷.

Estas relações entre intervencionismo, restauro ou manutenção da originalidade de época são constantemente discutidas no antigomobilismo, onde há vertentes que valorizam como um veículo antigo genuíno aquele que está conservado, funcionando e com todos seus itens e acessórios exatamente da mesma forma com que saiu da fábrica. Poucos consideram haver algumas marcas de uso e do tempo, as quais, a depender, são valorizadas. Por outro lado, há colecionadores que querem que o veículo seja restaurado, reconstruído, repintado e com todas peças novas, mas com a aparência dos originais. Muitas vezes, esses sujeitos encontram o veículo em péssimo estado e mantêm apenas a documentação e chassi originais, acabando por reconstruir o veículo totalmente a partir de peças de outros carros sucateados, peças novas originais, ou até reproduções. Alguns, inclusive, insistem em acrescentar acessórios que nem sequer existiam naquela época, como itens de conforto e segurança, assim alterando a história do veículo.

Este fato, muito comum no restauro de veículos antigos, permite-nos traçar um paralelo com o paradoxo do Navio de Teseu que, de forma resumida, pode ser explicado da seguinte forma: personagem secundário de uma lenda grega narrada por Plutarco, o Navio de Teseu foi preservado pelos atenienses a fim de homenagear o jovem que retornou como herói de uma longa jornada. Com o tempo, este navio foi se desgastando e as peças de madeira que envelheciam e se quebravam eram trocadas por outras novas, até que chegou um momento em que já não sobrava nenhuma peça do navio original. Assim surge a pergunta: aquele navio todo restaurado é realmente o Navio de Teseu ou é outro navio, que fora sendo reconstituído ao longo do tempo?¹⁹⁸. Seria, pois, um carro antigo, totalmente reconstruído e restaurado nos dias atuais, aquele mesmo carro que saiu da fábrica anos atrás? Ou seria apenas uma reprodução do mesmo?

¹⁹⁷ CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. Lisboa, Portugal: Edições 70, 2014. p.158.

¹⁹⁸ FAUSTINO, Felipe F.C.; Pereira, Renato M. O PARADOXO DO NAVIO DE TESEU: o mistério da identidade. 2019. Disponível em: <https://jornada.ifsuldeminas.edu.br/index.php/jcinc1/jcinc1/paper/viewFile/5149/3569>. Acesso em: 23 mar. 2021.

Existem conflitos quanto ao ponto de vista do que pode ser classificado como um veículo clássico, como, por exemplo: a identificação do que é passível de ser considerada “obra de arte”, se devem ser modificados ou não, e se a originalidade, ainda que com marcas do tempo, vale mais que um objeto restaurado. E é nesse momento que as memórias entram em disputa dentro e entre estes grupos, o que pode ser correlacionado à ideia de que a memória nunca será hegemônica, conforme apontado por Halbwachs. Este autor defende que há um processo de “negociação” para conciliar memórias coletivas e memórias individuais, a partir da qual estas memórias são concorrentes e que, em muitas vezes, as memórias das minorias ou de grupos menores se tornam subterrâneas e são sufocadas pelas memórias eleitas “oficiais” de grupos predominantes ou mesmo do Estado¹⁹⁹.

Nestes conflitos, que podem conter inversões de verdades e lutas pela apropriação e seleção de uma memória, vale lembrar que o processo de esquecer ou de lembrar obedece a lógicas e que as memórias são seletivas. O patrimônio é e sempre foi território de disputas, pois um grupo dominante sempre vai tentar impor suas crenças e verdades sobre outro e a repetição destas crenças acaba por fazer com que virem senso comum.

Em 2018, como parte de reivindicações dos grupos antigomobilistas de Viçosa, foi instituída a Lei municipal 2719/2018²⁰⁰, que criou o dia do antigomobilismo, o qual é comemorado todo dia 30 de setembro, mesmo dia em que é celebrado o aniversário da cidade. Foram feitas algumas perguntas pontuais ao vereador Geraldo Luís Andrade, conhecido por Geraldão, como gosta de ser tratado, que foi o autor da referida Lei. Segundo os antigomobilistas e o vereador, esta Lei foi reivindicada pelos grupos antigomobilistas como um marco para lembrar a importância desse movimento em Viçosa - pelo menos para aqueles grupos que capitanearam a legislação em prol de sua causa, assim marcando a presença do antigomobilismo no calendário oficial da cidade. Ao ser questionado sobre a relevância dos eventos antigomobilistas para cultura da cidade, o vereador ressalta:

Esse negócio do antigomobilismo é para frisar a memória. Essa perpetuação da memória mesmo, mantém perseverança das memórias passadas, até como referência de futuro. (...) Nos dias de hoje, que o negócio tá tão acelerado, a gente tem que preservar a memória por meio dos artefatos, carros e qualquer

¹⁹⁹ POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silêncio. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989. p. 4.

²⁰⁰ VIÇOSA. Lei Municipal da cidade de Viçosa, nº 2719 de 2018. **Institui o Dia Municipal do Antigomobilismo no município de Viçosa**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br>

outro meio. Eu acho que é garantia da perpetuação e uma forma de não deixar desaparecer estes pedaços da história e da indústria²⁰¹.

A justificativa do vereador sobre a relevância do movimento para cultura da cidade é generalista e não explica o porquê de o movimento capitaneado principalmente pelos membros AAVI ter conseguido, tão rapidamente, uma inserção tão relevante no calendário oficial. Além disso, a fala de Geraldão não explica se, de fato, os encontros antigomobilistas em Viçosa têm uma factível importância cultural para o município. A despeito dessas questões, a abordagem da preservação da memória através dos artefatos vai ao encontro das formulações de David Lowenthal²⁰², que defende que esses itens são resíduos de processos ou relíquias de épocas anteriores que permitem comprovar a memória. Assim sendo, isto é importante, já que é impossível recriar o passado por meio de experimentos científicos. Por isso, os veículos antigos podem ser definidos como elementos que comprovariam a existência de um dado passado, já que configuram-se o registro da existência de fatos ou de pessoas ligadas aos mesmos.

Atualmente, há uma percepção de presente acelerado, em que o passado perde suas conexões e de que essa conexão só retorna através da preservação de objetos como os veículos antigos. Esta multiplicação de lugares de memória pode ser vista como uma espécie de alargamento da concepção de patrimônio.

Desse modo, empregamos abaixo uma análise sobre a criação da lei viçosense a partir dos comentários do vereador Geraldão, que iniciou a conversa explicando o porquê de se inserir estes grupos no calendário cultural e lhes dar visibilidade, assim seguindo o exemplo de outros grupos e movimentos já reconhecidos anteriormente. Ele ressalta que há um espaço de relevância para os antigomobilistas, os quais considera desempenharem um papel na difusão da cultura e na preservação do patrimônio histórico, como afirmado em:

Dois pontos: um ponto é que essas datas festivas que entram para calendários municipais, elas têm a questão de uma simbologia, de marcar, de fazer alusão a um movimento existente, e Viçosa tem esse movimento de antigomobilistas, entre aspas, informalizado faz um bom tempo, e por meio da associação deles, há menos tempo, mas foi só um desdobramento mesmo, havendo inclusive mais de um grupo que se volta para a militância, para serem amantes do antigomobilismo. E até a nível de organização nacional, este movimento se dá por meio destas entidades, e dessas demarcações de

²⁰¹ Trechos de entrevista de Geraldo Luís de Andrade, Vereador na Cidade de Viçosa – MG, autor da lei que instituiu o dia do antigomobilismo na cidade, concedida a este autor em 13-12-2019.

²⁰² LOWENTHAL, David. Como conhecemos o passado. **Projeto de História**, São Paulo, n. 17, p. 63-201, 1998. p. 170. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/11110>.

território no município por meio de estarem inseridas no calendário. Então, ao mesmo tempo em que eu já entendia esse movimento como legítimo ao calendário, o próprio grupo também me procurou, solicitando uma demanda para entrar no rol de como funciona o movimento antigomobilista aqui, houve uma reivindicação deles para isto. Em outros momentos eu já havia participado de reuniões deles, e numa dessas em que estava eles fizeram esta solicitação e prontamente acatei até por existir o encontro dos motociclistas, porque não ter também o dos antigomobilistas? Assim como outros tipos de datas festivas neste sentido²⁰³.

Há, portanto, a demonstração de que existe uma troca de interesses entre o poder público municipal e os antigomobilistas para se criar esta data comemorativa. O vereador destacou que o movimento já é notável no país e tem um certo nível de organização nacional, já que a data existe em outras cidades no Estado, além de outras legislações e do destaque dos movimentos. Ele argumentou que é uma demanda natural o fato de estes movimentos e similares quererem se inserir em calendários comemorativos, e que já observava a articulação no município; logo, quando foi procurado, não se opôs para propor a criação do mesmo, tendo sido o projeto votado no plenário da Câmara e aprovado por unanimidade.

O vereador também se justificou afirmando que outros movimentos já têm seu reconhecimento pelo município, mas exemplificou apenas com o encontro dos motociclistas. Toda esta fala e embasamento dados por Geraldo nos leva a refletir sobre como um grupo tão pequeno (na cidade) conseguiu, em tão curto espaço de tempo, essa atenção, alcançando, inclusive, a inserção de uma data comemorativa num dos dias mais importantes da história da cidade.

Quando questionado sobre a relação destes grupos do antigomobilismo com a administração municipal e a existência de alguma forma de fomento das atividades com patrocínios, cessão de espaços, etc., Geraldão destacou que, num primeiro momento, a relação dos grupos antigomobilistas com o poder municipal se deu da seguinte forma:

Numa primeira observação e avaliação, e até vivência no poder público, eu diria que, no imediatismo da coisa, era mais estimular, dar visibilidade a estas peças, que seria uma forma da criançada, das escolas terem estas referências e ao mesmo tempo se apegarem ao passado, tendo uma oportunidade de se apegarem às coisas do passado. E é uma questão específica que até há certa fonte de recursos por meio do fundo do patrimônio, mas não saberia lhe dizer se deveria destinar um percentual anual e como havendo esta destinação, para qual finalidade se não essa de divulgar os eventos, estas atividades. Ceder espaços, infraestrutura para eventos, se apegar à própria data e, assim, através dela transcender. Talvez

²⁰³ Trechos de entrevista de Geraldo Luís de Andrade, Vereador na Cidade de Viçosa – MG, autor da lei que institui o dia do antigomobilismo na cidade, concedida a este autor em 13-12-2019 (Grifo nosso).

nem tanto o apoio financeiro, mas, sim, um apoio institucional e tem até um detalhe. O meu sentimento pelas manifestações deles, eu vejo que não é um querer deles, dinheiro, eles fizeram o evento deles lá e nem pediram muito apoio, só de liberar o espaço pra eles lá e tal já foi bacana, eu sinto que tem esse lado! Diferentes de outros grupos culturais não buscam esse apoio financeiro e tal, **só querem visibilidade, serem visíveis aos olhos do poder público**²⁰⁴.

Fica evidente que os grupos querem visibilidade e não ajuda financeira, talvez até porque não precisam desta última. A questão da visibilidade faz parte do jogo do colecionador, que geralmente deseja que seus objetos sejam contemplados. Nesse ínterim, o agente público, neste caso o vereador, busca mostrar uma imparcialidade destacando que este movimento não requisita incentivo financeiro público, até mesmo porque esta questão é indiferente ao perfil socioeconômico dos adeptos do antigomobilismo. O vereador afirma que eles apenas querem ser visíveis aos olhos do poder público, embora possamos observar que há uma intenção além: a de serem vistos, também, pela sociedade em geral como possuidores de bens desejados por todas as camadas sociais.

Quanto ao evento do dia do antigomobilismo em Viçosa, para os membros da AAVI, a Lei municipal foi muito bem recebida. Gustavo Sabioni, que ajudou a montar a exposição na Praça Silviano Brandão no dia 30 de setembro de 2019, conta sobre as repercussões do evento.

Foi criada a lei municipal, o dia do antigomobilismo, 30 de setembro, dia da cidade. (...) Nós reivindicamos a um vereador, ele achou interessante porque tem o plano de cultura, né, e ano passado (2018) isso ocorreu muito em cima do dia da cidade então não deu tempo nem da gente organizar nada mais concreto, mas esse ano, dia do aniversário da cidade, conseguimos essa concessão de colocar na praça principal, alguns carros que são referências em nossas coleções, com placa preta²⁰⁵.

Conforme destacado anteriormente, ocorreu esta concessão de expor veículos de membros da AAVI na praça e, devido ao fato de ser um espaço limitado, houve por parte dos próprios organizadores uma seleção prévia do tipo de veículo que ali seria exposto, a partir da qual foram escolhidos veículos determinados, julgados dentro de conceitos pré-determinados, os quais deveriam ter, preferencialmente, a placa preta ou serem raros e em perfeito estado de conservação. Nesta exposição não houve participação do CCAV. Apesar de a Lei ter sido uma

²⁰⁴ Trechos de entrevista de Geraldo Luís de Andrade, Vereador na Cidade de Viçosa – MG, autor da lei que instituiu o dia do antigomobilismo na cidade, concedida a este autor em 13-12-2019 (Grifo nosso).

²⁰⁵ Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, colecionador de veículos antigos e artefatos sobre automobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

reivindicação que partiu do núcleo da AAVI, Sabioni faz questão de afirmar que ela se aplica para qualquer antigomobilista viçosense, independentemente de ser filiado ou não à associação:

Quando digo dia do antigomobilismo, não é um dia da AAVI, é um dia do antigomobilista viçosense, todos os clubes são convidados a confraternizar e participar disso, a lei municipal é pra todo mundo, mesmo sendo iniciativa do nosso grupo, foi muito frisado e o vereador fez questão de dizer, do antigomobilista de Viçosa, os amantes do antigomobilismo²⁰⁶.

Podemos inferir que esta justificativa foi dada pelo fato de que alguns membros do CCAV alegam que não foram convidados para apresentação do texto para Câmara Municipal, ficando uma impressão para os membros do CCAV de que a data e toda articulação foi algo elaborado pela AAVI para a AAVI. Não é muito explícito nas entrevistas, mas pudemos notar que há uma percepção de tensões entre os dois grupos antigomobilistas da cidade quanto à criação da data festiva, pois, como supracitado, alguns membros do CCAV julgavam que esta seria uma comemorativa da AAVI por conta articulações desta última com a câmara. O comentário do entrevistado, entretanto, contribui para elucidar que a legislação é municipal e não de seu grupo em específico. Mas, devido à forma que fora conduzida, sem a participação de membros do outro grupo, criou-se um clima de tensões que leva à impressão de que o CCAV era irrelevante tanto para o poder municipal quanto para a AAVI.

Thiago Gava, que também esteve na organização da exposição feita no dia do antigomobilismo de Viçosa, em 30 de setembro de 2019, afirma que a motivação que levou à escolha desta data e aprovação da Lei se deu por já haver um encontro de carros antigos na cidade sempre nesta data, O entrevistado também aponta que o evento ESAV ficou com uma imagem muito ligada à UFV e que era necessário algo que conferisse maior identidade entre o movimento e a cidade. O participante elucida o fato de que a proposição de se criar esta data partiu da AAVI e não menciona participação de outros grupos de entusiastas da cidade.

Conseguimos a decretação do dia do antigomobilismo em Viçosa. Nós tentamos, junto ao vereador Geraldão, e ele muito receptivo à ideia deu todo apoio, comprou a ideia e conseguimos a aprovação por unanimidade na câmara. Quanto à data, já vinha acontecendo há alguns anos uma exposição meio que informal próxima ao dia da cidade, fora da UFV, pois devido o ESAV, a imagem da AAVI ficou muito vinculada à UFV e a gente queria fazer algum evento dentro da cidade, e esse evento por anos vinha

²⁰⁶ Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, colecionador de veículos antigos e artefatos sobre automobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

acontecendo costumeiramente próximo ao dia da cidade 30 de setembro, então foi uma proposição nossa e muito bem aceita pela câmara que fosse vinculada ao dia da cidade, e esse ano como você presenciou, fizemos na praça principal da cidade, com a exposição de alguns carros específicos e foi muito bem aceita pela comunidade, pela prefeitura e queremos perpetuar isto! A praça foi o melhor local de exposição!²⁰⁷.

Ao ser questionado sobre a finalidade da decretação do dia do antigomobilismo, Thiago Gava defendeu que a data serve para buscar uma maior integração entre os grupos de antigomobilistas da cidade de Viçosa e a comunidade, e exemplificou com a exposição que ocorreu na Praça Silviano Brandão, em setembro de 2019.

Esse foi um dos principais propósitos que nos motivou a buscar a decretação do dia do antigomobilismo em Viçosa. Isso ia até mesmo nos forçar a fazer esta integração do antigomobilismo com a cidade, por isso a ideia de colocar os veículos na praça, que é um local de mais movimento no dia da cidade e é um local que "forçosamente" as pessoas vão acabar passando e vendo os carros. Esse é o primeiro passo para atingir este ponto de integração com a comunidade²⁰⁸.

É evidenciado assim, o poder da AAVI e de seus membros em conseguir espaços públicos disputados e em eventos tradicionais como a Semana do Fazendeiro da UFV e, mais recentemente, fazer uma exposição na então recém-reinaugurada Praça Silviano Brandão, lugar de destaque no centro da cidade. Vale lembrar que as praças, em geral, são um local de disputa histórica nas cidades pelo uso do seu espaço entre vendedores ambulantes, promotores de atrações culturais diversas, transeuntes, etc. Ressalta-se, ainda, que a Praça Silviano Brandão ficou fechada por um longo período para ser reformada e que esse evento ocorreu logo nos primeiros meses após a sua reinauguração.

Para a AAVI, os espaços tanto na praça Silviano Brandão quanto na Semana do Fazendeiro da UFV foram concedidos sem muitos entraves, mas também é importante salientar que, para secretaria de Cultura Municipal e para a Pró-reitoria de Extensão e Cultura da UFV, é importante trazer atrações culturais para cidade - que tem poucas atividades deste tipo. Assim, a questão do antigomobilismo, além de ser bastante atrativa pelos diversos fatores que o carro desperta nas pessoas, tem custo praticamente zero para os órgãos oficiais, já que basta apenas a cessão de espaços, pois o custeio dos eventos fica por conta dos grupos antigomobilistas.

²⁰⁷ Trechos de entrevista de Thiago Gava, administrador e comerciante, colecionador de veículos antigos e presidente da AAVI, concedida a este autor em 26-11-2019.

²⁰⁸ Trechos de entrevista de Thiago Gava, administrador e comerciante, colecionador de veículos antigos e presidente da AAVI, concedida a este autor em 26-11-2019.

Thiago Gava também ressalta que o grupo deseja perpetuar a presença dessas amostras na referida data embasando-se no fato de que o evento foi bem acolhido pelos transeuntes e pela Prefeitura Municipal, que deu o apoio cedendo o local de exposição.

Através das falas dos entrevistados e da forma que se apresentaram, há indicação que, de fato, o Clube do Carro Antigo de Viçosa ficou de fora das discussões sobre a criação da Lei e da instituição da data comemorativa. Por outro lado, alguns membros do CCAV dizem que reconhecem que também houve certa falta de interesse por parte dos mesmos em fazer parte do movimento que reivindicou e criou a data. Portanto, é presumível que o grupo CCAV também conseguiria, sem entraves, a concessão destes espaços físicos para possíveis eventos. Por hora, no entanto, o grupo prefere articular seus encontros e eventos através de redes sociais e realizá-los em locais mais reservados. Ao que tudo indica, esta parece ser uma característica desse clube, que aparentemente não se importa com certas formalidades, indicando que a sociabilidade entre amigos seja mais valorizada que a marcação de territórios físicos ou em calendários oficiais.

Viçosa possui uma moto Vespa tombada como patrimônio histórico pelo fato de ter pertencido a um professor muito conhecido na história da cidade. Por outro lado, um dos colecionadores da cidade, membro da AAVI, possui um caminhão do ano de 1937, que foi da Prefeitura Municipal de Viçosa, mas que não é tombado. Quando questionado a um dos entrevistados que não é antigomobilista, mas político, sobre a importância do tombamento dos veículos antigos pelo que representam, sem estar especificamente sendo tombados pelo que são - máquinas que retratam uma época - recebi a seguinte resposta.:

Quando você cita moto do professor Lopes, ou esse caminhão que foi da prefeitura, eu acho que um tombamento cabe dentro de uma dimensão até mais da pessoa que era. Por exemplo, o professor Lopes, o emblemático professor que sempre ia em sua Vespa dar aula, então assim, de repente a moto foi uma forma de preservar a memória dele por ser uma referência do Lopes assim como seria rico sobre este carro que tanto prestou serviço público, tem uma memória, já passou por muitas ruas, muitas pessoas já viram, seria até **um artefato antigomobilístico que em virtude da memória de uma pessoa merecia ser tombado**²⁰⁹.

Cumpramos observar que esta percepção se assemelha à antiga noção de patrimônio, que só era atrelada os objetos com valor patrimonial quando estes eram ligados a fatos e/ou

²⁰⁹ Trechos de entrevista de Geraldo Luís de Andrade, Vereador na Cidade de Viçosa – MG, autor da lei que instituiu o dia do antigomobilismo na cidade, concedida a este autor em 13-12-2019. (Grifo nosso).

pessoas julgadas importantes para o Estado, ou seja, que estivessem ligadas à dita memória oficial. Os veículos antigos ligados a pessoas e fatos históricos da cidade são uma forma interessante para preservação dos itens, mas replica a mesma questão que se deu com outros bens patrimoniais viçosenses: o tombamento e os olhares sempre se voltam para objetos que pertenceram a pessoas eleitas como importantes, isto é, a famílias ditas tradicionais da cidade ou a feitos da Prefeitura, que aparece como a figura do Estado, marcando sua presença também no campo do patrimônio industrial, como já faz em outras vertentes do patrimônio.

A respeito da motocicleta Vespa, que fora do Professor Lopes, o veículo consta como um bem tombado no patrimônio do município de Viçosa²¹⁰. De acordo algumas buscas realizadas na internet a respeito da motocicleta, foram encontradas informações de que ela é um dos poucos bens móveis que constam no livro de tombos da cidade, mas seu valor enquanto patrimônio histórico é definido por quem ela representa, ou seja, a figura cultural e histórica do professor José Lopes Dias de Carvalho, simbólico cidadão viçosense que foi professor no Colégio de Viçosa por mais de 30 anos e que lecionava diversas disciplinas.

De acordo com informações encontradas na internet, essa Vespa foi comprada nova pelo professor Lopes ainda nos anos 1960 e o acompanhou até sua morte, em 1981. Ele e o veículo eram figuras inseparáveis e, assim como o Lopes foi personagem importante na história de Viçosa, sua inseparável Vespa se funde com sua história, sendo um retrato da própria pessoa que a conduzia. Infelizmente, a localização atual desse veículo é desconhecida²¹¹.

A esse respeito, Gonçalves²¹² diz que o patrimônio pode aparecer sob algumas formas, sendo uma delas através dos monumentos que são feitos sob a funcionalidade de permanecer. A outra forma de destaque do patrimônio está exatamente na questão dos objetos, espaços e atividades dos grupos sociais na vida cotidiana, sendo estes transitórios. Tais bens transitórios estão englobados nas relações cotidianas e sobrevivem graças às redes de integração entre os grupos sociais, como, por exemplo, os grupos que são objeto deste estudo. O fato de ser reconhecido como algo passível de tombamento por parte dos órgãos competentes também faz com que os olhares sejam voltados com mais atenção ao movimento e às peças.

²¹⁰ CIVALE, L.; MARTINS, W. M. F. O Espelho da História: práticas patrimonialistas e transformações na paisagem urbana de Viçosa (1980-2010). **Cadernos de História**, Belo Horizonte, v. 18, n. 28, p. 296-317, 2017.p. 308.

²¹¹ MEDIANDO SABERES, IFMG – Ouro Preto. Disponível em: <https://mediandosaberes.ouropreto.ifmg.edu.br/2016/04/18/bens-tombados-vicosa/>. Acesso em: 01 set. 2020.

²¹² GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **Antropologia dos objetos**: coleções, museus e patrimônios. Rio de Janeiro: Departamento de Museus e Centro Culturais, 2007. p.153.

Além disso, outro fator importante e que não pode ser esquecido quanto ao reconhecimento da cultura é o fato de o Estado criar legislações para fins de regular e fiscalizar a tutela destes bens materiais, além do fato de se criar legislações comemorativas mais voltadas à cultura e às comemorações. Ao ser visto como objeto de fruição, seja por parte dos seus admiradores, seja por parte dos leigos, é facilmente comprovável a importância da cultura antigomobilista e de seus artefatos como uma ferramenta de suporte da história do homem e suas criações.

Esta questão do antigomobilismo enquanto patrimônio cultural, por outro lado, permeia e muito a questão da subjetividade da escolha desse movimento como tal, já que é clara a noção de que tal patrimônio vem sendo caracterizado como a noção de um patrimônio construído, através da articulação de seus defensores e entusiastas, para marcar território no rol de atividades que mereçam reconhecimento oficial.

A questão da subjetividade discutida por Reginaldo Gonçalves defende que as escolhas para definição do que é patrimônio cultural surgem dentro dos grupos que narram sua memória e identidade e buscam o reconhecimento para, paralelamente, transformarem seu objeto de reivindicação em patrimônio. Segundo o autor, este processo de transformação, que funda a memória e a identidade desses indivíduos, perpassa pela luta e pelo reconhecimento, usando de artifícios subjetivos quanto ao que é o autêntico patrimônio, sendo que estas constituições se passam por “subjetividades individuais e coletivas”. Assim, na medida em que o grupo torna pública a existência de determinado conjunto de objetos, antes limitados aos seus círculos privados, o domínio do mesmo se expande e, conseqüentemente, ganha visibilidade ou posição no espaço público ou na sociedade²¹³.

Os grupos que constituem o antigomobilismo são de notável capital político e social, possuindo influência para conseguir, por exemplo, a criação de legislações pertinentes, como a da placa de colecionador de veículos, que ainda traz consigo benesses como isenções fiscais e supervalorização dos bens materiais. Além desse capital político, esses grupos têm conseguido inserção em legislações que demarcam território como a criação de datas comemorativas, cidades-símbolo, tombamentos, monumentos etc. Mesmo em uma cidade interiorana como Viçosa, um grupo pequeno como a AAVI conseguiu inserir a comemoração do antigomobilismo em uma data significativa para cidade com poucos anos de existência.

É factível que o veículo antigo e os desdobramentos de sua história devem ter seu lugar no que diz respeito ao seu reconhecimento como patrimônio histórico, visto como

²¹³ GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **Antropologia dos objetos**: coleções, museus e patrimônios. Rio de Janeiro: Departamento de Museus e Centro Culturais, 2007. p.155

artefato histórico, já que os automóveis antigos têm o poder de trazer à tona o passado, servem de suporte para comprovação empírica do passado e, inclusive, como uma forma de ilustrar momentos econômicos e sociais da sociedade em que foi criado e estava inserido, além de registrar a história de um passado industrial ainda bastante recente.

Também é perceptível seu reconhecimento como peça de valor, sendo, inclusive, peça de museus voltados ou não ao tema em específico. É um item colecionável, valorizado e desejado e a sua manutenção exige dispêndios financeiros, esmero e mão de obra da mesma forma que ocorre outras peças de museu ou do patrimônio histórico. O movimento antigomobilista, enquanto cultura, é muito marcante para seus membros; é reconhecido como um movimento social dentre seus pares e por instituições públicas e pode ser enquadrado como patrimônio imaterial, assim como outros movimentos socioculturais que recentemente vêm sendo reconhecidos pelos órgãos oficiais de patrimônio e cultura. Por fim, observamos que o movimento se mostra um território marcado por disputas, ainda que estas apareçam de forma mais velada do que em outros movimentos culturais.

Será que outros grupos de outros movimentos culturais fora do contexto do automobilismo teriam tal força política para conseguir tamanha projeção e marcar posição em tão curto espaço de tempo? Não é o que nos indicam os fatos, já que existem outros movimentos tradicionais na cidade e eles não possuem data comemorativa no calendário municipal. E por que há, ainda que de forma velada, certas tensões entre os dois grupos quanto à criação desta data? A concessão do poder público para certos grupos pode estar revestida de vários símbolos que passam imperceptíveis para maioria dos leigos num primeiro olhar, mas, quando são analisados os fatos com uma visão mais ampla e crítica, percebemos sinais de que existem interesses maiores por parte dos antigomobilistas e do Estado para se marcar territórios, além de ficarem evidentes as tentativas de se legitimar, através destas ações de reconhecimento oficial, a narrativa de uma memória nascida nas elites conservadoras, que desta forma transformam e moldam a memória individual em uma memória pública.

3.3 O valor e a representatividade dos objetos e suas controvérsias

Este tópico traz uma abordagem sobre a questão do valor dos objetos colecionáveis do ponto de vista monetário, mas também aborda a questão do *status* e da distinção social, a partir da qual podemos analisar fatores de como que as prioridades escolhidas por uma

sociedade que valoriza o ter podem indicar um comportamento pelo qual as pessoas querem exibir sua posição social através da posse de objetos de valor.

Vivemos em um mundo material em que os objetos têm seu valor e devem ser palpáveis, sentidos, vistos, vendidos, exibidos e utilizados. Como dito por Gonçalves, o uso da categoria “patrimônio” em relação às teorias antropológicas está em colocar em destaque a materialidade da cultura, já que não há como separar o patrimônio de suas dimensões materiais²¹⁴. Quando se analisa o antigomobilismo, mesmo em âmbito nacional, é nítida a existência de um ativo mercado em torno desta atividade. Se vende e compra de tudo, desde artefatos decorativos, peças, veículos comuns em outras décadas, até chegar aos veículos raros que têm seu preço cotado na cifra dos milhões de dólares. Além disso a posse desses objetos carrega toda uma simbologia de exibição de poder e distinção social.

Todo item é precificado neste mercado que bebe na fonte da nostalgia. Desde produções culturais, publicações, miniaturas, espaços temáticos, etc. - e não diferente de outros nichos - o automobilismo e sua vertente antigomobilismo foram vistos como um filão certo para a obtenção de lucros cada vez mais exorbitantes.

Segundo a revista Exame²¹⁵, os carros antigos se tornaram um investimento mais rentável do que a poupança e outros fundos de investimento mais tradicionais, o que é confirmado através de depoimentos dos entrevistados nesta pesquisa, que, apesar de confirmarem esta supervalorização dos veículos, afirmaram gastar mais do que lucrar com o antigomobilismo atualmente. Além da Exame, outras publicações corroboram o fator de que o automóvel antigo tende a se valorizar e é um excelente e rentável investimento como dados recentemente mostrados pela Infomoney²¹⁶, a qual aponta que estes carros podem dar um retorno de até 800%. O portal Maxicar, famoso entre os antigomobilistas, ilustra que os carros antigos nacionais valorizaram ao longo de dez anos mais do que o ouro, e que é um dos mais seguros meios de investimento²¹⁷.

Ao ser questionado sobre a valorização dos carros antigos e o mercado em torno dos mesmos, Gustavo Sabioni confirma as informações dos indicadores financeiros no que diz

²¹⁴ GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **Antropologia dos objetos**: coleções, museus e patrimônios. Rio de Janeiro: Departamento de Museus e Centro Culturais, 2007. p.218

²¹⁵ EXAME. Os dez carros antigos que mais se valorizaram no Brasil. 2017. Disponível em: <https://invest.exame.com/mf/os-dez-carros-antigos-que-mais-se-valorizaram-no-brasil>. Acesso em: 13 jul. 2021.

²¹⁶ INFOMONEY. Investimento em carros clássicos oferece retornos atraentes. 2019. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/consumo/investimento-em-carros-classicos-oferece-retornos-atraentes/>. Acesso em: 13 jul. 2021.

²¹⁷ MAXICAR. Em dez anos o carro antigo nacional valorizou mais que ouro. 2017. Disponível em: <https://www.maxicar.com.br/2017/02/em-dez-anos-carro-antigo-nacional-valorizou-mais-que-o-ouro/>. Acesso em: 13 jul. 2021.

respeito à valorização do veículo antigo, pois afirma que todos os veículos que comprou se valorizaram e também os compara com uma espécie de poupança.

Todos os carros que comprei, imediatamente, fui procurado pelo vendedor querendo comprar ele de volta, então isso é um sinal de que ele foi um bom investimento, todos eles pagando mais do que o valor que paguei, então eu vejo que todos eles foram um bom negócio. (...) Você tem que escolher bem, pagar bem, que você faz um bom investimento que você não tem perda. (...) Esse é o histórico que aprendi nesse tempo de convivência com o pessoal que restaura e mexe com carro. É bom quando você tem um bem que a todo o momento você tem liquidez, posso desfazer dele a qualquer momento, meus três carros tem liquidez²¹⁸.

Estas afirmações do entrevistado ilustram bem o porquê do antigomobilismo ser tão atraente. Assim, podemos observar que a questão passional pelo objeto e pelo que ele representa seja, talvez, o motivo principal, mas também é inegável que, por ser um bom investimento financeiro, o carro antigo passa a atrair cada vez mais olhares das pessoas que podem pagar por tal investimento. Os carros antigos hoje podem ser comparados às joias ou outras riquezas de coleções do passado que, além da fruição, possuíam o papel de reserva financeira. Se a pessoa precisar de dispor de algo para outro investimento ou para cobrir alguma necessidade financeira, o carro antigo certamente será o primeiro a ser vendido, já que tem liquidez e não é um bem de primeira necessidade.

Quando há interferências de ordem maior, como crises, guerras, epidemias, etc., isto é, fatores que fogem do controle dos seres humanos, pelo menos em sua individualidade, os bens de consumo que ora foram concebidos por seus fabricantes para ter determinado prazo de durabilidade acabam por ter seu significado modificado, começando assim a ganhar *status* de reserva de riqueza e viram, inclusive, moeda de troca, circulando num mercado paralelo com a função de dinheiro. Desta forma, surge a ideia de um mercado destas peças, sugerida inclusive pelos seus vendedores e é nessa seara que aparece a crença de que certos objetos, incluindo os carros antigos têm um grande valor de revenda²¹⁹.

Esta questão de o automóvel antigo ser um investimento demonstra, mais uma vez, que o mesmo é algo restrito às pessoas com maior poder aquisitivo ou, pelo menos, com alguma segurança econômica, já que nenhuma pessoa que não tenha tido suas necessidades

²¹⁸ Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, colecionador de veículos antigos e artefatos sobre antigomobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

²¹⁹ KOPYTOFF, Igor. A biografia cultural das coisas: a mercantilização como processo. In: APPADURAI, Arjun (org.). **A vida social das coisas**: as mercadorias sob uma perspectiva cultural. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2008, p. 89-124. p.103.

mais básicas atendidas de prontidão iria pensar em investir em um objeto tão peculiar. Ora, se o carro antigo é visto como investimento e se investir em algo é um luxo no Brasil, logo estamos diante de mais um indicador de que a posse de veículos antigos e fazer parte de grupos antigomobilistas constituem-se oportunidades para apenas algumas pessoas.

Nos depoimentos dos membros do clube do carro antigo de Viçosa, esta hipótese pode ser observada através da percepção dos entrevistados, que disseram que carro sempre foi algo ligado a pessoas da “alta” (alusão à alta sociedade ou pessoas de classes econômicas mais privilegiadas), como dito pelo Carlos Henrique, um dos fundadores do CCAV: “É aquela velha história né, os carros na época deles, eram acessíveis à pessoas que tinham melhores condições de vida e isso voltou hoje em dia, o carro antigo hoje, muitos que podem ter é a galera da ‘alta’, entendeu?”²²⁰. Fala esta, também é reforçada por Cristiano, do mesmo grupo, que diz: “Voltou a ser o que era antigamente, ter um Opala hoje virou uma questão de *status*. Porque, hoje, o cara que tem um opala bom... Continua sendo um carro pra galera da ‘alta’²²¹”.

A questão levantada pelos membros do Clube do Carro antigo ilustra como é marcante a questão da distinção social que existe em vários grupos de antigomobilistas, em que possuir tal peça dá *status* ao sujeito, já que ele possui o bem desejado por muitos, mas somente ele pode pagar para possuir, conduzir e se deleitar. Aos demais, só resta admirar o carro e, conseqüentemente, o dono que conseguiu conquistar o bem. As falas ainda carregam mensagens que elucidam o fato de que a posse de determinados automóveis é uma espécie de atestado de que o seu proprietário é alguém de classe social privilegiada e que estes carros conferem *status* aos seus donos desde que foram comprados novos, já que eles eram caros e desejados quando foram lançados e continuaram assim quando se tornaram carros antigos.

Nesse ínterim, o médico Renato Del Giudice afirma que gosta que seus carros despertem a curiosidade das pessoas, bem como de exibi-los na ESAV. É fato crível que esta atração pela distinção é uma das essências das vaidades dos colecionadores: ter o prazer em ver que suas peças despertam o desejo e a curiosidade das outras pessoas faz parte deste universo. “Eu gosto dos carros, gosto de levar lá na ESAV, gosto de fazer umas viagens, uns

²²⁰ Trechos de entrevista de Carlos Henrique, taxista, membro fundador do Clube do Carro Antigo de Viçosa, concedida a este autor em 24-11-2019

²²¹ Trechos de entrevista de Cristiano Rodrigues, Membro fundador do Clube do Carro Antigo de Viçosa, concedida a este autor em 24-11-2019.

passaios com eles, andar com o carro, despertar a curiosidade das pessoas com os veículos”²²².

Daniel Miller, em sua obra “Trecos, Troços e Coisas: estudos antropológicos sobre a cultura material”, faz uma análise sobre como uma sociedade trata o automóvel como símbolo de distinção. Miller realizou o seu estudo na Cidade Chaguanas, a mais desenvolvida e populosa cidade da ilha de Trinidad, e lá ele descreveu que é nitidamente perceptível como o automóvel domina a cidade, que é lotada de oficinas especializadas em automóveis, tendo os seus donos enriquecido com esse negócio. Em Trinidad, o carro é muito cultuado, e, por isso, a forma que é personalizado por cada proprietário traz consigo vários signos de distinção para aquelas pessoas. A relação destes indivíduos com o carro demonstra como são classificadas as pessoas através da posse de determinado modelo de veículo, numa clara demonstração de como o automóvel é um signo de diferenciação social, seja lá em Trinidad ou aqui no Brasil, ou ainda em qualquer lugar do mundo. Nesses contextos, as pessoas são, muitas vezes, conhecidas pelo carro que dirigem, pelo número da placa do veículo – aspectos que se sobressaem, inclusive, em relação ao nome do motorista – o que põe em cena, como o principal ator, o próprio carro e sua identidade. Miller traça paralelos do automóvel com o vestuário e observa que “[a] transformação do interior dos carros os torna um veículo não somente no sentido de transportar pessoas, mas também valores”²²³. A sociedade trinitária tenta se distinguir através do que veste, do que usa para se locomover e até mesmo nos esquifes que são usados após sua morte.

A mesma noção de distinção que ocorre na sociedade de Trinidad se repete em vários lugares do mundo, e não diferente, na cidade de Viçosa. Esta analogia é comentada por Schor, ao exemplificar como funcionam as regras de distinção entre indivíduos na sociedade em geral:

Vivemos em uma sociedade na qual as pessoas se reconhecem como iguais (ou diferentes) pelas coisas que têm. Aqueles que se vestem com roupas do mesmo tipo, usam sapatos da mesma marca, **dirigem carros de valores iguais reconhecem-se como pares**²²⁴.

²²² Trechos de entrevista de Renato Paiva Del Giudice, Médico e colecionador de veículos antigos e artefatos de automobilismo, concedida em 30-11-2019

²²³ MILLER, Daniel. **Trecos, troços e coisas**: estudos antropológicos sobre a cultura material. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2010. p.153-155

²²⁴ SCHOR, Tatiana. O automóvel e o desgaste social. **Perspectiva**, São Paulo, v. 13, n. 3, p. 107-116, set. 1999. p.108.

O reconhecimento entre pares é um dos indicativos de distinção nestes grupos de colecionadores que se fecham em seus clubes e associações, cada qual com sua identidade. Este fenômeno ocorre pelo motivo de que estas pessoas se identificam através da posse dos artefatos de coleção e de uma narrativa compartilhada na presença desses objetos, que são seus carros antigos. Por isso, é presumível que haja certos conflitos e disputas entre grupos que deveriam ser mais próximos que distantes, como é o caso dos clubes antigomobilistas viçosenses, que coexistem na cidade, mas que se unem em raríssimas ocasiões.

O entrevistado Márcio de Lucca Filho comenta que um dos motivos de sua paixão por carros antigos vem, possivelmente, das lembranças do pai, que colecionava selos. Todavia, o participante associa a questão do carro também à questão da dificuldade de acesso para as pessoas de classe média, o que acaba por fazer com que, inconscientemente, os mesmos passem a ser mais desejados e valorizados por estas pessoas. Sua fala mostra como que a questão da posse do automóvel sempre fora algo que distinguiu as pessoas, já que os carros foram bens limitados para poucos, embora despertassem o desejo de muitos.

Independentemente de ainda não haver uma forma expressiva de ganhar dinheiro através dos veículos antigos nos grupos de Viçosa, é consenso que os veículos têm certo valor monetário agregado e este valor tem crescido exponencialmente nos últimos anos. Esta teoria é comprovada nos dados apresentados através das reportagens citadas e é evidenciada por fatos vivenciados por colecionadores viçosenses, como explanado por Luciano Baião, quando questionado sobre a supervalorização dos veículos nos últimos anos.

Eu acho que dá dinheiro sim! Mas eu acho que o colecionador, a maioria, não compra pensando nisto não, mas existem dados aí mostrando que é um bom investimento! A valorização destes carros tá sendo exponencial. Tem carros que eu me lembro da época da transição aí (Maverick, Galaxie, Dodge) isso era barato, o pessoal comprava por uma bagatela, e hoje valem uma fortuna, se você tem um carro desse inteiro original, vale uma fortuna, então quem comprou e preservou, ou comprou barato, teve uma supervalorização, acaba sendo um bom negócio²²⁵.

Ao ser perguntando sobre o que lhe motiva participar do antigomobilismo, o entrevistado esclarece que vai aos eventos para apreciar os carros antigos e encontrar com os amigos, mas deixa claro que, de fato, existe uma comercialização dos veículos e de peças nos eventos de que participa, bem como de que se fecham negócios durante essas atividades.

²²⁵ Trechos de entrevista de Luciano Baião, professor universitário aposentado, membro fundador da AAVI, concedida em 04-12-2019.

Primeiro, você vai ver as raridades, os carros bem restaurados, apreciar as raridades, é uma emoção quando você vê um carro assim. Também há o companheirismo, o bate papo **e as vezes fecham-se negócios**²²⁶.

Observa-se que, apesar do entrevistado ressaltar que valoriza a sociabilidade e a amizade em primeiro lugar, há o claro reconhecimento de que o ambiente dos eventos é propício para se fechar compra e venda de veículos, o que mostra sempre o lado comercial do antigomobilismo como uma coisa interessante e que pode, inclusive, fomentar economias locais. Além da venda dos veículos em si, as cidades que recebem os eventos tradicionalmente, como Campos do Jordão, Águas de Lindóia, Vinhedo, Araxá, dentre outras, já criaram uma certa dependência do turismo voltado para o antigomobilismo e desenvolveram uma rede hoteleira, de restaurantes e um comércio variado. Estas localidades, que já incluem em sua agenda a ocorrência destes eventos ocorridos com grande frequência durante o ano, reconhecem que essas atividades trazem um grande retorno financeiro, em especial os eventos mais famosos, que possuem um público alvo com um alto poder aquisitivo para consumir os produtos e as atrações oferecidas. Dessa forma, podemos notar que o antigomobilismo movimenta muito dinheiro direta e indiretamente.

Estes fatos vão ao encontro da análise proposta por Kopytoff²²⁷, que aponta que a monetarização dos objetos que são difundidos como colecionáveis pelas mídias especializadas abriu um leque de interpretações subjetivas no que tange aos valores, e que estas escolhas são conferidas individualmente por grupos puritanos que sacralizam os objetos dentro dos limites de seus círculos sociais. Esta forma de se criar, escolher e definir regras e objetos a se cultivar e valorizar criou uma infinidade de variações e definições dadas por vários indivíduos e grupos. Toda esta análise de Kopytoff sobre objetos colecionáveis parece se encaixar perfeitamente sobre o antigomobilismo atual e seus desdobramentos, bem como sobre seus julgamentos do que é autêntico ou não, do que deve ser valorizado ou não, e sobre as diferentes interpretações nos múltiplos grupos com os mais diversos vieses ideológicos do que é antigomobilismo, do que é objeto colecionável e de quais objetos devem ser valorizados ou descartados.

Em geral, os antigomobilistas não gostam de explicitar valores e lucros quando questionados sobre a existência de ganhos financeiros através do antigomobilismo e dos seus

²²⁶ *Idem.*

²²⁷ KOPYTOFF, Igor. A biografia cultural das coisas: a mercantilização como processo. In: APPADURAI, Arjun (org.). **A vida social das coisas**: as mercadorias sob uma perspectiva cultural. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2008, p.89-124. p.109

objetos de desejo. Como se não fosse bem visto querer ganhar dinheiro com o objeto de culto, porém em todas entrevistas foi admitido que os veículos têm seu valor financeiro, e que é alto. Em contrapartida, todos disseram que não ganham dinheiro com isto e nem tem intenção sobre tal objetivo e que inclusive gastam muito com tal prática.

Peter Stallybras²²⁸ reflete sobre essa questão de as pessoas acharem constrangedor amar as coisas, talvez pelas críticas acima do materialismo dos homens, haja este constrangimento pelo fato de se idolatrar objetos inanimados. O autor então aborda a questão de se dar vida às coisas, de se aplicar certo “fetichismo” nestes objetos, na abordagem do autor, ele fala de vestuário, mas o mesmo pode se aplicar em automóveis, por que não? Inclusive os automóveis são muitas vezes vistos de forma ambígua, ao mesmo tempo que são desejados, são odiados e muitas vezes as pessoas se envergonham de cultuar e desejar um objeto tão contraditório como o automóvel já que pode nos dar liberdade, encurtar distâncias, diminuir o tempo, mas ao mesmo tempo destrói o meio ambiente, a paisagem, causa acidentes etc., porém, quando se atribui outros significados às coisas como quando usamos o viés nostálgico do antigomobilismo por exemplo, estes constrangimentos desaparecem.

No mundo material e capitalista, nada é mais natural do que as coisas se tornarem mercadorias. Stallybras acredita que Marx, ao escrever “O Capital”, estava falando do que torna as coisas mercadorias, e infere que isso ocorre quando ganham valor de troca, quando são abstraídas de valores particulares e sentimentais. Stallybras faz uma comparação com o casaco que Marx constantemente penhorava quando precisava de dinheiro para suas necessidades humanas frente às tantas dificuldades que enfrentava²²⁹. O mesmo pode ser visto sobre coleções de automóveis: quantas vezes são vistas coleções sendo vendidas, leiloadas, penhoradas para saldar dívidas dos colecionadores ou para os socorrer em momentos de dificuldades financeiras como o caso da coleção dos irmãos Schlumpf ou do museu da Ulbra citados no capítulo anterior e que foram penhorados para saldar dívidas? Logo, apesar de todo valor sentimental e representativo destes automóveis, é inegável que ali há, de fato, valores monetários muito altos em jogo e isto não pode ser desprezado de forma alguma.

Karl Marx faz uma análise das mercadorias e o que faz as coisas terem o seu valor, o que nada mais seria do que seu uso ou os múltiplos usos de um objeto, seja como função, seja como moeda de troca: “Se abstraímos seu valor de uso (da mercadoria), abstraímos também os componentes e formas corpóreas que fazem dela valor de uso... Todas as suas qualidades

²²⁸ STALLYBRASS, Peter. **O casaco de Marx**: roupas, memória, dor. 3ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2008.p.15

²²⁹ *Ibidem*. p.40-41

sensoriais se apagaram”²³⁰. Partindo desta análise de Marx e trazendo para o universo do nosso objeto de pesquisa, podemos compreender que os automóveis não são adorados somente pelo que são e pelo que evocam, mas também pelo fato de serem o que os automóveis sempre foram: bens valiosos e que conferem *status* e porque não, o que os faz serem objetos cultuados, valorizados e desejados.

Isto é ruim ou não? Há quem diga que esta questão do colecionismo, do culto ao objeto, no caso, o automóvel seria mera futilidade de algumas pessoas. Talvez esta visão distorcida venha de uma antiga cultura ocidental já esquecida de se tentar maquiagem que exista nas pessoas o culto da memória vinculado às coisas materiais - o que é trivial, já que isto é uma coisa que é intrínseca em todos nós, humanos - esta ideia de possuir e desejar objetos muitas vezes por apenas os querer possuir, ainda que secretamente, para não necessariamente precisar usufruir da funcionalidade primária do objeto, o que caracteriza de certa maneira o colecionismo.

Na obra “O casaco de Marx”, Stallybras faz uma análise do pensamento filosófico que criticava o fetichismo dos objetos, colocando quem os cultua no nível de povos primitivos e também ligando esta materialidade a uma das más características do capitalismo. Stallybras mostra que esta ideia de rejeitar o fetichismo sobre os objetos adveio da forma com que se construiu a relação dos europeus com os objetos, numa época em que sofriam uma forte influência religiosa da igreja católica, ao tempo em que subjugavam e escravizavam outros povos que cultuavam objetos e ídolos, como os povos africanos e latino-americanos. A partir disso houve uma tentativa de mudança de costumes rumo ao desapego ao material em benefício do espiritual, ao passo em que, contraditoriamente, estes colecionavam, confiscavam e trocavam objetos e os transformavam em mercadoria e lucro²³¹.

A fetichização pode se aproximar do colecionismo em alguma medida. O automóvel sempre fascinou a sociedade em geral e, assim como o vestuário, sempre foram utilizados como ferramentas para destacar prestígio social, poder econômico, força, inteligência, dentre outros atributos escolhidos pelos indivíduos, sejam eles os entusiastas do antigomobilismo, ou pessoas alheias ao movimento.

Para Stevens, a compra de um automóvel é o reflexo ideológico de uma sociedade que prioriza elementos para além da aquisição de um meio de transporte, pois está carregada de signos, dentre eles a distinção social que carrega a personalidade das pessoas e o que querem representar através da compra daquele objeto. Isso demonstra que aos automóveis estão

²³⁰ *Ibidem*, p. 41.

²³¹ *Ibidem*, p. 41-43

atreladas características emocionais além das funcionais e que, por isso, existem tantos modelos e marcas deste produto que através destas diferenças ainda que padronizadas logicamente devido limitações da indústria, tentam representar as identidades, valores, estilo de vida, etc. de cada proprietário.²³²

É perceptível na cidade de Viçosa um grande interesse pelo automóvel. Desde que chegaram os primeiros “calhambeques” na cidade, as pessoas já tiravam fotografias para registrar e exibir a sua posse. Os anos passaram e, como narrado neste trabalho, a presença massiva deles foi sendo cada vez mais destacada, sendo sua posse valorizada entre os municípios, conferindo a quem tinha um automóvel o *status* de alguém importante.

Atualmente, basta andar pelo centro da cidade, na UFV, ou em bairros mais nobres para observar a grande quantidade de “SUVs”, “Jipões” e “Pickups” de grande porte circulando e estacionados nas ruas, ou ocupando mais de uma vaga nas garagens das grandes casas nos condomínios e bairros ricos. Nesse sentido, carros caros e grandes, que tinham sua concepção original feita para o trabalho pesado no campo e na construção civil, viraram figura comum na paisagem das cidades, incluindo Viçosa. Ter esse tipo de carro começou a ser visto como um diferenciador social, já que as pessoas compram suas grandes caminhonetes e SUVs muitas vezes sem necessidade real de uso.

Outro fenômeno que começa a ser observado no Brasil e não é diferente na cidade de Viçosa é, que além da posse dos SUVs e Pickups, há um crescimento na posse dos veículos antigos desde que estes últimos começaram a se valorizar e a conferir uma melhor posição social. Logo, tem-se observado que pessoas mais ricas começaram a buscar comprar pelo menos um exemplar antigo, restaurado impecavelmente para enfeitar suas garagens e, esporadicamente, os expor em algum evento, já que, na maioria das vezes, os carros raramente são utilizados.

Gustavo Giaretta, em sua obra “Prestígio, Afeto e Consumo: representações do automóvel em anúncios publicitários”, faz um rápido resumo do papel dos automóveis como signo de distinção em nossos sistemas sociais da seguinte forma:

É óbvio que esta máquina moderna não tem forte ligação somente com pessoas das camadas socioeconômicas médias, mas com todas as outras. Para as altas, o carro também reproduz sua posição social com os modelos de maior padrão de luxo e tecnologia. Para as baixas, representa uma ambição aos que não tem um veículo, e até mesmo um modo de distinção, ao menos dentro da própria classe, para os que o possuem. Todas as classes

²³² STEVENS, Leandro. **O poder e a cultura do automóvel desafiam a vida e a morte na propaganda do Estado e da indústria**. 2015. (TESE). UFRGS, PORTO ALEGRE - RS, 2015. 209f. p.102

participam, de uma ou outra forma, de significações sociais constituídas a partir do automóvel²³³.

Na mesma obra, Giareta afirma que os automóveis já permeiam o imaginário da nossa cultura há muitos anos, sendo um dos principais sonhos de consumo e conquista da maioria das pessoas, uma vez que é desejado por quase todos que não o têm; para quem já os possui, sempre há o desejo de adquirir um carro melhor ou aumentar a sua frota.

O autor diz que, para muitos indivíduos, o carro tem uma importância acima do lar devido à sua representatividade frente outras pessoas. Isso porque poucos identificam de quem são as terras e os imóveis, diferente dos carros, que estão desfilando nas ruas o tempo todo. Quando questiona seus interlocutores sobre como interpretavam o papel do automóvel em suas vidas, observou que, para estes, o carro é um dos bens que dá mais *status* e que, conseqüentemente, é um dos bens mais “vistos” pela sociedade para julgar se a pessoa é bem-sucedida ou não. O autor analisa esta percepção dá pelo fato de que a sociedade consumista julga as pessoas que possuem automóveis caros como indivíduos que têm condições de possuir e consumir outros objetos da vida cotidiana com igual ou maior qualidade e valor. Não somente as pessoas veem o outro como distinto pela posse de veículos caros e sofisticados, mas também se sentem socialmente incluídas e bem posicionadas nos círculos da sociedade, sendo que, no âmbito profissional, dizem que o bom automóvel as promovem e dá credibilidade, além de que um bom carro sugere um bom salário²³⁴.

Além disto, a posse de objetos pode ser uma espécie de extensão do próprio eu, de se mostrar para sociedade como se quer ser visto, já que, como dito por Farina²³⁵, “a pessoa não é somente o que se vê nela, mas o que se vê nas coisas que possui”. As coleções, como as de automóveis antigos, que são muito valiosas, ou até mesmo a posse de determinado automóvel, podem dizer muito sobre aquele indivíduo, já que o objeto automóvel confere, assim como o vestuário, a personalidade daquela pessoa.

Não diferente da posse dos carros modernos, a coleção dos carros antigos, caríssimos objetos de desejo de antigamente e de hoje, faz este papel de signo de distinção exatamente pelo fato de indicar que quem tem a posse dos mesmos é provavelmente alguém bem-sucedido, de prestígio e que pode consumir outros bens de igual ou maior valor e qualidade.

²³³ GIARETA, Gustavo Henrique. **Prestígio, Afeto e Consumo**: representações do automóvel em anúncios publicitários. 2007. 199f. Dissertação (Mestrado em Comunicação). Pontifícia Universidade Católica – Puc-Rio, Rio de Janeiro, 2007. p.76

²³⁴ *Ibidem*. p. 66-73

²³⁵ FARINA, Milton Carlos; TOLEDO, Geraldo Luciano; CORRÊA, Gisleine Bartolomei Fregoneze. **Colecionismo: uma perspectiva abrangente sobre o comportamento do consumidor**. *Anais..* São Paulo: EAD/FEA/USP, 2006.p.4

A esse respeito, Guillermo Giucci, em sua obra “A vida cultural do automóvel” afirma que o automóvel “[era] capaz de assegurar a sensação de coletividade imaginária, bem como fomentar as diferenças, reafirmando as diferenças sociais”²³⁶. O antigomobilismo tenta, desta forma, imbuir nas pessoas estes sentimentos de pertencimento coletivo, mesmo que os automóveis sejam propriedade privada e que reste à maioria das pessoas apenas admirar e desejar.

Será que o antigomobilismo criou o que Karl Marx chamava de objetificação? Será que, ao criarmos um ideal para um objeto como os automóveis, em consequência criamos uma dependência do mesmo, uma espécie de auto alienação? Daniel Miller não concorda totalmente com Marx, e diz que a auto alienação pode ser o que nos faz humanos. Ao exemplificar com a criação da indústria automobilística e todas suas implicações, Miller ilustra que, ao produzirmos carros, também produzimos poluição, acidentes e estragamos as paisagens, mas também criamos coisas boas, como, por exemplo, ajudar uma pessoa incapacitada a se locomover. Portanto, o que se denomina autoalienação com os automóveis é, de certa forma, essencial, e os carros, uma vez feitos, se tornaram parte do que somos hoje. A humanidade já existia aqui antes deles, mas é inegável que, depois deles, a humanidade também não será a mesma. O autor conclui que os carros têm efeitos em cadeia sobre outras formas culturais, como não poderia deixar de ser²³⁷.

3.4 O antigomobilismo vivido: associações, clubes e eventos - a interação dos sujeitos entre si e com a cultura

Partindo-se do que acontece em Viçosa, o evento mais conhecido sobre o tema em questão é certamente a ESAV - Exposição Sobre Antigomobilismo de Viçosa, organizada pela AAVI desde 2013 e que ocorre anualmente em conjunto com a Semana do Fazendeiro no *campus* da Universidade Federal de Viçosa. Segundo um dos seus idealizadores, Luciano Baião, o nome ESAV foi uma espécie de homenagem ao nome original da UFV, uma vez que essa era a sigla utilizada na sua fundação em 1926. A ESAV dura três dias, já possui sete edições concluídas e com uma grande participação de antigomobilistas de toda a Zona da Mata mineira, de outras regiões e até de outros estados. É um evento bem organizado, e a

²³⁶ GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004. p. 19.

²³⁷ MILLER, Daniel. **Trecos, troços e coisas: estudos antropológicos sobre a cultura material**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2010. p. 91-92.

seleção de veículos expositores segue critérios alinhados com a FBVA, segundo seus organizadores. A atividade conta com uma boa quantidade de expositores, há premiações para os melhores veículos, atividades culturais como apresentação de bandas com música ao vivo, mercado de peças antigas usadas, miniaturas de carro, acessórios, etc. A ESAV já consta no calendário de eventos do antigomobilismo nacional que é divulgado anualmente nos meios de comunicação acessados por antigomobilistas de todos Brasil.

O Clube do Carro Antigo de Viçosa também organiza encontros e bate papos mensais desde a sua fundação em meados de 2013. Os locais são diversos: já ocorreram encontros na UFV, na Estação Cultural de Viçosa, na Avenida Castelo Branco, em postos de gasolina e junto ao estacionamento do Colégio de Viçosa, atual paço municipal. Nos eventos do clube são aceitos veículos dos mais diversos segmentos, sejam modernos ou antigos, e em quaisquer estados de conservação e estilo. O lema do Clube do Carro Antigo de Viçosa, segundo seus idealizadores, é gostar de carros em geral e valorizar a boa amizade e respeito entre os membros, não se apegando aos objetos de posse.

A questão mais nítida das divergências entre estes grupos está na sua forma de ver e utilizar o automóvel antigo, enquanto, em geral, as pessoas do CCAV utilizam os veículos diariamente para lazer e uso cotidiano, inclusive para trabalho, e são adeptos de pequenas modificações estéticas sem se apegarem muito aos detalhes de originalidade da época, além de haver um senso comum de que não há problemas que um veículo possua marcas causadas pelo uso e pelo tempo. O outro grupo, o AAVI, tem apreço por veículos originais, restaurados e sem personalizações estéticas que tirem sua originalidade.

Nesse contexto, observamos que, para os membros do grupo CCAV, o veículo pode e deve ser usado sem restrições, o que muitas vezes é uma necessidade, já que são veículos para uso diário e trabalho, o que também mostra uma nova dimensão sobre o uso dos patrimônios que não deveriam ficar apenas para fruição dos observadores, mas, sim, serem igualmente usufruídos por seus donos. Além disto, para o clube, também não há distinção de ano de fabricação, modelo de carro ou se há modificações e marcas de uso constante. Essas perspectivas mostram-se diferentes no grupo AAVI, que já vê o automóvel antigo com mais ressalvas. Em sua maioria, os membros gostam de veículos originais e bem restaurados, e o seu uso também se limita aos encontros e passeios esporádicos, deixando-os, desta mais, no patamar de objetos de coleção e fruição.

Alguns eventos já ocorreram na cidade em conjunto com os dois grupos, os quais ocorreram geralmente no dia da cidade, junto à Estação Cultural ou na exposição da Semana

do Fazendeiro - esta última, organizada pela AAVI. De acordo com as entrevistas, apesar de algumas divergências em relação às interpretações de como estes dois grupos enxergam e usam o carro antigo, há um bom convívio e ambos têm muito a contribuir para a difusão da cultura e preservação do patrimônio sobre rodas da cidade.

Porém, foi perceptível que, apesar da boa convivência, há diferenças entre os grupos, as quais são sugeridas pelos perfis socioeconômicos, além da diferença de faixa etária entre os membros dos grupos, o que, conseqüentemente, nos leva à questão das memórias compartilhadas, que são diferentes. Entretanto, cumpre deixar claro que essas observações não constituem-se necessariamente a regras, já que há pessoas com ambos os perfis participando dos dois grupos.

Um dos pontos centrais notados tanto nas entrevistas quanto na observação participante realizada nos eventos e reuniões dos grupos foi a questão da vivência em grupos e o relacionamento interpessoal proporcionado pelo antigomobilismo em suas atividades cotidianas. Nas entrevistas foi repetido inúmeras vezes sobre a importância das relações de amizade nestes grupos, as confraternizações e a troca de experiências; também, todos falaram muito dos carros em si como objeto de culto e desejo e de momentos comuns compartilhados entre estas pessoas.

A participação nestes grupos pode ser observada dentro do conceito de memória cumulativa abordado por Aleida Assmann²³⁸, que aborda sobre o compartilhamento de experiências entre os indivíduos e as memórias acumuladas através das gerações - fator este facilmente observado durante conversas informais e entrevistas nos encontros e exposições de antigomobilismo, em que os relatos, muitas vezes, associam os veículos antigos a fatos e vivências que foram sendo passados através das pessoas ao longo do tempo, acumulando, assim, e inclusive, um processo de aprendizagem.

Outra questão abordada nas entrevistas foi o questionamento do papel desses grupos e das suas atividades no âmbito de fomentar alguma espécie sentimento de pertencimento em uma comunidade, o sentimento de preservação em quem possui veículos antigos e objetos relacionados e o reconhecimento dos mesmos enquanto artefato histórico, bem como a vontade de expor estes veículos em eventos e a difusão do conhecimento sobre os veículos antigos e sua cultura para os leigos e gerações futuras.

Conforme citado por alguns entrevistados da AAVI, quando questionados sobre qual é o papel destas associações e clubes para comunidade em geral, houve um senso comum de

²³⁸ ASSMANN, Aleida. **Espaços de recordação**. Formas e transformações da memória cultural. São Paulo: Unicamp, 2011.

que os eventos deveriam ter uma função social e dar algum retorno beneficente para a comunidade à qual pertence. Gustavo Sabioni conta que, em geral, as associações e clubes de veículos antigos, através de seus eventos tentam dar algum retorno de caráter social para a comunidade.

Eu acho que os eventos são muito bons, é a oportunidade de você mostrar um bem que você tem que você gosta, cuida e zela por ele. E esses eventos normalmente são eventos de caráter beneficente, normalmente a inscrição é uma cesta básica, você sempre procurando ajudar uma entidade, quando o evento não é beneficente, geralmente são eventos sem fins lucrativos que apenas cobrem o custo da despesa²³⁹.

O entrevistado completa sua fala afirmando o papel que a AAVI pode desempenhar enquanto uma entidade recreativa que proporciona a difusão do antigomobilismo através da preservação dos artefatos e divulgação da cultura. Mas acredita que a associação também poderia ter um veio filantrópico, que daria algum retorno beneficente à comunidade em que está inserida, e que isto também ajuda a comunidade a enxergar o movimento e o grupo de uma forma mais íntima.

Agora a associação, o papel que ela tem, e importante, é de mobilizar essas pessoas que tem estes carros para mostrar, fazer eventos beneficentes. Eu gosto muito do evento beneficente, a gente participa de alguns eventos aqui na região e eles são beneficentes e isso é muito legal! Sempre tem uma APAE junto, uma escola junto e quanto você tem a APAE você tem crianças, pessoas mais velhas e mais jovens aquilo é legal porque as pessoas interagem com o patrimônio, o carro antigo é um negócio que todo mundo gosta! Não consigo ver alguém que passe pelo carro antigo e que não pare para dar aquela olhada! Então eventos em cidades pequenas, o evento é beneficente, para APAE, algum Asilo, aquilo já fica simpático, e você chega lá e vê aquele carro antigo, que seu pai andou, seu avô tinha²⁴⁰.

A questão de os clubes antigomobilistas ter um lado beneficente pode, em um olhar mais raso, parecer uma atitude nobre e altruísta, porém há de se destacar que a filantropia sempre foi um instrumento utilizado pelas classes sociais mais elevadas como uma forma de marcar sua distinção e posição social, além de agregar pessoas com interesses em comum. Prática muito utilizada por clubes de serviço como Rotary, Interact, Lions, Maçonaria e outras ONGs, a caridade através de clubes e grupos traz consigo simbologias que vão além do que se pode enxergar, num primeiro olhar. O questionamento fica no fato de que a caridade poderia

²³⁹ Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, e colecionador de veículos antigos e artefatos sobre automobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

²⁴⁰ *Idem.*

ser praticada por qualquer pessoa de forma anônima, e que traria o mesmo efeito para o beneficiário, mas que, quando um clube ou grupo faz de forma explícita, ela serve para o ganho de visualização, projeção e isenções fiscais, além das curtidas nas redes sociais em um mundo moderno, que é ditado pelos influenciadores digitais. Dessa forma, a filantropia também é uma forma de autopromoção para pessoas e/ou instituições – embora as diferenças sociais continuem delimitadas em seu local. Nesse sentido, a questão do retorno à sociedade precisa ser bem pensada, de modo que possa vir ofertar ações de transformação efetiva da realidade. De acordo com os participantes da pesquisa, essa ideia ainda se encontra em desenvolvimento.

Evidentemente, diante das observações, foi constatado que não são especificamente estas as intenções dos grupos de Viçosa e de seus participantes, já que ambos sequer praticam a filantropia da forma exemplificada, pois nos grupos de Viçosa, nunca foi observado nada que tenha gerado alguma visibilidade neste sentido, o que difere da prática comum em vários grandes clubes brasileiros, compostos por pessoas da classe média alta, ricos, famosos e alguns milionários anônimos, que buscam realizar tais práticas filantrópicas com intenções que ultrapassam o altruísmo.

Durante a observação participante nos eventos de ambos clubes foi visto que existe um clima de amizade e companheirismo entre os membros. Foi muito citado pelos membros dos grupos que a vivência, o gosto comum e a amizade são muito importantes. Estes fatores podem ser explicados por Georg Simmel, ao apontar que “os indivíduos estão ligados uns aos outros pela influência mútua que exercem entre si pela determinação recíproca que exercem uns sobre os outros”²⁴¹. Nesse âmbito, é preciso ter em mente que a sociedade é um produto das relações de distinção que passam pelas questões de poder, posse, paixão e desejos; logo os indivíduos se interligam e se relacionam em torno dessas relações de escolha, como é o caso dos grupos em questão.

Fatos sobre a integração social entre pessoas que se relacionam através do antigomobilismo podem ser corroborados através de depoimentos como o de Luan Rodrigues, do Clube do Carro Antigo de Viçosa, ao afirmar que a posse do carro antigo lhe proporciona criar relações de amizade com pessoas que têm afinidades semelhantes.

O legal do antigomobilismo é que você sai com o carro na rua, você faz amizade em cada esquina. As pessoas comentam que carro legal e tal,

²⁴¹ SIMMEL, Georg. (2006). **Questões fundamentais de sociologia: indivíduo e sociedade**. Tradutor Pedro Caldas. Rio de Janeiro: Zahar. p. 17.

lembram que o pai teve um desse, ou que foi o primeiro carro que ele dirigiu. Eu saio com meu carro, cada esquina, eu tenho um elogio para o carro.²⁴²

As relações interpessoais costumam ser muito valorizadas nos grupos antigomobilistas e estão, muitas vezes, acima dos veículos em si. Frederico Belei, do CCAV, diz que, no grupo de que faz parte, apesar da paixão por veículos ser importante, a amizade é mais valorizada e que mesmo quem não possui veículos, mas que deseja os ter, é bem-vindo no grupo. Por outro lado, Belei sinaliza implicitamente que, para que haja identificação e associação no seu grupo, é necessário que haja, de fato, pelo menos a paixão pelos veículos, o que não poderia deixar de ser diferente, já que não faria sentido fazer parte de um grupo se não for pelos interesses comuns que conectam as pessoas.

A essência do nosso clube basicamente é relacionada à amizade que nós temos, juntando pessoas que gostam de carros, não somente carros antigos. (...) Pra gente, claro que a paixão pelo carro é importante, mas se você não tiver carro, também é bem-vindo! Se você só gostar, se você tem sonho de ter um carro, as pessoas são bem-vindas no nosso clube! O que vale é amizade²⁴³.

A esse respeito, Marcel Franco, da Associação de Antigomobilismo de Viçosa, fez uma analogia sobre o que, para ele, seria a representatividade do automóvel antigo, o qual considera uma “máquina de fazer amigos”. Esse comentário ocorreu especificamente no VII ESAV de 2019, durante a observação participante que faz parte desta pesquisa, quando foi presenciado um fato curioso, em que um vigilante da UFV, ao puxar assunto com este membro da AAVI sobre o veículo VW Kombi da associação, foi contando várias histórias de sua juventude e fatos familiares vividos a bordo das Kombis que fizeram parte da sua vida, já que seu pai gostava muito deste modelo. Ao terminar a conversa com o funcionário da UFV, que até então era um desconhecido para o membro da AAVI antes do fato ocorrido, o mesmo comentou que esses acontecimentos são frequentes nesse contexto. Ele considera que os automóveis antigos são como máquinas de se fazer amigos já que o automóvel em si foi o que proporcionou tal conversa e aproximação. Neste cenário, o automóvel apareceu como um catalisador de memórias e um conector de sujeitos que compartilham desejos e motivações comuns, apesar de nunca terem se visto antes.

²⁴² Trechos de entrevista de Luan Rodrigues Ferreira, Membro do Clube do Carro Antigo de Viçosa, concedida a este autor em 24-11-2019.

²⁴³ Trechos de entrevista de Frederico Belei, Membro fundador do Clube do Carro Antigo de Viçosa e colecionador de veículos antigos, concedida a este autor em 24-11-2019 (grifo nosso).

Durante a pesquisa, observamos que o CCAV, assim como a AAVI, também faz uso do espaço da UFV, realizando alguns encontros no *campus*. Todavia, diferente da associação, os eventos parecem ser mais informais, além de transparecer que o grupo não faz questão de usar especificamente este espaço. O CCAV também não conta com a divulgação e apoio institucional conseguido pela AAVI, que protagoniza o evento ESAV no calendário oficial da Semana do Fazendeiro. Há um consenso entre pessoas que frequentam o CCAV de que o evento na UFV é algo da AAVI, como se fosse algo impenetrável quando se pensa na participação do evento enquanto organizadores e não como expositores ou expectadores.

Acreditamos que toda cena se desenha porque ela advém de articulações de professores, ex-professores e servidores técnicos administrativos da instituição (aposentados ou não), que também são antigomobilistas filiados à associação e participam da organização. Há nesse contexto, portanto, um natural envolvimento de capital político na universidade.

Em contraponto a esse cenário, os últimos bate-papos do CCAV vêm ocorrendo nas mediações do estacionamento do colégio de Viçosa, atual prefeitura municipal, onde se parece começar a estabelecer ali naquele espaço, o território desse grupo.

Quando indagados sobre a realização de mais eventos na cidade, para além do *campus* universitário, Gustavo Sabioni afirma: “Nós vivemos na comunidade de Viçosa, trabalhamos aqui na instituição, mas vivemos todos na comunidade, e a gente tem o dever de compartilhar com a comunidade, né?”²⁴⁴. Isso demonstrou a intenção do entrevistado em difundir a cultura antigomobilista para além da UFV e a consciência sobre um possível espaço demarcado ou restrito, já que existe um senso comum de que a UFV se distancia muito da cidade por vários aspectos, sejam físicos ou sociais. Muitas pessoas da cidade, em especial das periferias, enxergam a universidade como algo fora de sua realidade e inalcançável. Há uma crítica comum em comunidades periféricas sobre questões como os pesquisadores da UFV se deslocarem para estes locais com o intuito de coletar dados para atividades de pesquisa e extensão e, após os conseguirem, voltarem-se para as publicações de trabalhos, se esquecendo do local. Ações como essas geram, inclusive, uma rejeição à universidade por parte de muitos viçosenses.

Esta relação, suas interpretações e desdobramentos pode se estender para outras atividades que acabam se fechando muito no espaço da UFV, como é o caso da Semana do Fazendeiro e todas atividades ligadas à sua programação, como a exposição ESAV. O fato de um grupo antigomobilista que teve considerável parte de sua base constituída por pessoas

²⁴⁴ Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, e colecionador de veículos antigos e artefatos sobre automobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

ligadas a UFV, professores, servidores, ex-alunos, etc. fez com que estes tivessem uma facilidade em utilizar o campus da universidade para suas atividades, inclusive com a inserção de um evento no calendário oficial, o que fez com que a imagem do encontro ficasse muito atrelada à instituição e que fica mais reforçada quando o evento inclusive é batizado com o primeiro nome da universidade (ESAV). Toda essa combinação de fatores somados a existência de outro grupo antigomobilista também viçosense, mas com perfil diferente, gerou questionamentos do porquê não haver organização por parte da AAVI outros eventos da mesma magnitude do ESAV fora das quatro pilastras, e neste sentido, o entrevistado veio elucidar ao ser questionado, sobre a necessidade de levar a atividade cultural para outros espaços de Viçosa. Apesar dos eventos da AAVI terem ficados marcados pelo ESAV na UFV, a associação já promoveu em meados de 2015 alguns encontros na cidade, no espaço onde fica a estação Cultural.

Dando continuidade à entrevista, Gustavo Sabioni também foi questionado sobre a motivação de participar de eventos, ao que justificou pelo fato de estes congregarem pessoas com interesses comuns, e que o alinhamento destas afinidades faz com que, para ele, seja agradável a participação das atividades proporcionadas por esses grupos, criando laços afetivos de amizade com as pessoas.

Esses eventos são muito importantes, pois **em cada evento você faz novos amigos, você sempre ganha um novo amigo, conhece uma pessoa que você passa a ser amigo dela**. E tem pessoas que você conhece nesses eventos que parece que você a conhece há 20 anos, 30 anos, mas é uma pessoa que você conheceu agora mesmo e por afinidade gostar das mesmas coisas, você acaba indo com a família, a esposa também acaba conhecendo pessoas e também passa a ser amiga dessas pessoas, e isso torna o final de semana mais agradável, né?²⁴⁵.

Bruno Martinho também falou sobre a relação de amizade estabelecida dentro dos eventos, destacando que valoriza muito esse aspecto. O colecionador conta que, inclusive, a aproximação da AAVI e da FBVA se deu através de uma amizade que ele fez nestes encontros em outra cidade. Vejamos:

Eu acho interessante, porque o que acontece, quando você mexe com carro antigo, você cria amizades, e são **amizades sadias**, eu mesmo já participei de muitos eventos no passado em vários locais no Sul, e em São Paulo. E a vantagem dos encontros de carro antigo, tanto regionais quanto no Brasil,

²⁴⁵ Trechos de entrevista de Gustavo Sabioni, aposentado, e colecionador de veículos antigos e artefatos sobre automobilismo, concedida a este autor em 07-11-2019.

como um todo, é que você interage e faz boas amizades, são **amizades sadias!** E foi assim que fiz o contato da AAVI com a FBVA, através do Roberto Suga, que conheci num encontro em Novo Hamburgo – RS. A partir dessa amizade com ele **conheci outras pessoas de importantes clubes de carro antigo** do Brasil do Uruguai, e da Argentina. Fui a muitos bons eventos na região Sul do Brasil, lá tem uma cultura antigomobilista mais consolidada²⁴⁶.

Esta fala do entrevistado aponta, ainda que implicitamente, que sua visão de “amizade sadia” poderia ser interpretada como a amizade que proporciona se aproximar das pessoas influentes no meio antigomobilista nacional, como o então presidente da FBVA, Roberto Suga, e que esta proximidade poderia, de certa forma, privilegiar o seu clube local, no caso a AAVI, que passaria a ser reconhecida pela Federação de Antigomobilismo Brasileira - o que, conseqüentemente, daria mais prestígio ao grupo viçosense no cenário nacional. A amizade com uma pessoa importante para o cenário antigomobilista nacional poderia trazer outras relações com pessoas também influentes de grandes clubes de veículos antigos no Brasil, o que faz com que todo o clube local, de forma direta, acabe por também prestigiar o membro que proporcionou estas aproximações com a FBVA e outros grandes clubes de renome do país.

Para Luciano Baião, fazer parte de grupos é congregar amizades com interesses comuns, além de poder admirar os carros. Segundo ele, as atividades ajudam a motivar as pessoas a se dedicarem mais ao antigomobilismo e até mesmo a aumentarem suas coleções.

Olha, com a fundação da AAVI há sete ou oito anos atrás, nós congregamos amigos que têm a mesma afinidade e aí é o interessante: quando junta fortalece mais, e a gente começa a perceber o entusiasmo dos companheiros também, os carros, o esmero que eles têm com os carros, e isso acaba fortalecendo a gente dentro deste propósito. Eu acho que pra todos isso aconteceu, tanto que muitos dos companheiros passaram a adquirir mais carros, a coleção aumentou²⁴⁷.

As questões de sociabilidade entre os grupos com interesses comuns pode ser entendida através da ideia que liga o patrimônio ao acúmulo de riquezas, conforme abordado por Françoise Choay, que conecta a noção de patrimônio à transmissão de herança entre gerações e faz referência à memória de um conjunto de pessoas, criando vínculos e afinidades

²⁴⁶ Trechos de entrevista de Bruno Martinho Filho, servidor público e colecionador de veículos antigos, concedida a este autor em 16-11-2019.

²⁴⁷ Trechos de entrevista de Luciano Baião, professor universitário aposentado, membro fundador da AAVI, concedida em 04-12-2019. (Grifo nosso)

entre os membros deste grupo²⁴⁸. Esta noção ainda evoca uma questão debatida por José Reginaldo Santos Gonçalves, que lembra sobre a ideia de identidade ligada ao passado, em que os objetos e o movimento cultural estão inseridos num ambiente onde as identidades coletivas e individuais podem ser definidas através da posse destes bens culturais que estão atrelados a um conceito de passado nacional, já que são capazes de evocar o passado garantindo uma espécie de continuidade na linha temporal²⁴⁹.

Renato Del Giudice, ao ser questionado sobre o papel e a relevância dos clubes e associações de antigomobilismo, bem como dos eventos proporcionados por estas, defendeu que um deles é fomentar o interesse na preservação desta cultura no campo patrimônio e que outro seria o de incentivar quem ainda não é do meio a passar a se interessar mais pelo tema.

Olha, as associações e grupos são importantes para preservação de tudo isto que nós conversamos, entende? As pessoas que estão neste movimento estão curtindo e também fazendo o trabalho de manter a cultura, os carros, a história. Muito importante quem tem um carro, manter, comprar peças, fazer revisões, mas também levar para eventos para expor. (...) Muito importante este papel! Às vezes, têm carros antigos aqui na cidade que as pessoas deixam guardados, o dono morre, a família quer desfazer, vê o carro como entulho. Aí os herdeiros se desentendem, não veem o carro com o olhar que a gente vê. Os clubes e associações começam a divulgar essa cultura e as pessoas podem passar a ver de outra forma²⁵⁰.

Conforme Del Giudice, as ações públicas de exibição realizadas por estes grupos funcionam como catalisadores do interesse de outras pessoas em participar e interagir com este movimento, uma vez que, ao observarem que existem mais pessoas que possuem bens iguais e preferências semelhantes, pode haver um despertar de interesse por esse contexto.

Em exemplo disso é o caso do membro Thiago Gava, que contou que sua própria imersão no meio antigomobilista se deu pelos eventos e que, por isso, acredita na importância das ações dos clubes e associações para despertar o interesse de outras pessoas pelo tema.

São os eventos que passam a despertar o interesse na cultura, como despertou o meu próprio interesse, que foi despertado a partir destes eventos. A gente vê, quando está num evento, vem uma criança, um jovem e começa

²⁴⁸ CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. Lisboa, Portugal: Edições 70, 2014.

²⁴⁹ GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **Antropologia dos objetos**: coleções, museus e patrimônios. Rio de Janeiro: Departamento de Museus e Centro Culturais, 2007. p.122.

²⁵⁰ Trechos de entrevista de Renato Paiva Del Giudice, Médico e colecionador de veículos antigos e artefatos de antigomobilismo, concedida em 30-11-2019

a despertar aquele interesse: “- Ah! Meu sonho é comprar um carro desse!”. E começa com um Fusca e tal e vai indo!²⁵¹.

Assim como Renato Del Giudice, Thiago Gava defende a ideia de que, sem os clubes e associações, não haveria antigomobilismo, pois eles são essência do movimento, atingindo o mesmo grau de importância dos carros. Ele aponta que estas associações e clubes são fundamentais para a preservação da cultura e do patrimônio. Para o participante, sem os grupos, o movimento perderia sentido e força e não conseguiria motivar mais adeptos a preservarem os automóveis que, muitas vezes, ficam relegados ao esquecimento.

As associações e clubes, essas entidades, sendo formais ou não, desempenham um papel fundamental para promoção da cultura do antigomobilismo, por que pouco adianta um colecionador sozinho, com os carros dentro da sua garagem, querer preservar a cultura do antigomobilismo. Agora quando esse colecionador se reúne com outros colecionadores formando um grupo, essa cultura vai ser propagada. De uma forma ou de outra, eles vão passar a se encontrar com frequência, são esses encontros que vão despertando o interesse de outros possíveis colecionadores, ou futuros, ou de alguém que já tem um carro em casa, mas está jogado, e passa a ver aquilo já de outra forma, passando a fazer parte de um grupo, e passa a ter interesse em recuperar o carro para participar destes eventos, então o papel dos clubes e associações é fundamental para a propagação da cultura do antigomobilismo. São despertadores de memórias²⁵².

Luciano Baião acredita que os eventos, além de proporcionarem sociabilidade e de aprofundarem as relações entre pessoas que têm gostos comuns, servem também para os “leigos” em antigomobilismo rememorarem o passado através destes objetos.

E quanto à nossa participação (nos eventos), é a curtidão e o prazer de estar organizando algo que nos é gratificante e é uma coisa bacana pra todo mundo, e o leigo em antigomobilismo, que não tem carro antigo também tem curtido muito porque ver estas raridades aí volta à memória, como, por exemplo, acontecimentos que já viveram nestes carros²⁵³.

Através destas falas sobre as percepções dos entrevistados quanto ao papel dos eventos sobre antigomobilismo em servirem de ferramenta que dê suporte a memórias do passado

²⁵¹ Trechos de entrevista de Thiago Gava, administrador e comerciante, colecionador de veículos antigos e presidente da AAVI, concedida a este autor em 26-11-2019

²⁵² Trechos de entrevista de Thiago Gava, administrador e comerciante, colecionador de veículos antigos e presidente da AAVI, concedida a este autor em 26-11-2019.

²⁵³ Trechos de entrevista de Luciano Baião, professor universitário aposentado, membro fundador da AAVI, concedida em 04-12-2019 (Grifo nosso).

(lugares de memória), há de se traçar um paralelo com as premissas de Pierre Nora²⁵⁴, autor que afirma que a sociedade tende a construir lembranças somente a partir de indivíduos que se identificam, resultando assim nestes vínculos que se formam entre estes grupos e que fazem com que a memória coletiva e acreditada como a real seja criada pelas interações entre estes sujeitos.

Para os entrevistados que vivenciaram estas memórias e as construíram entre seus pares, fica uma espécie de senso comum de que, de fato, os eventos sirvam como catalisadores de memórias para todos espectadores, o que deve, de qualquer forma, ser analisado com muito cuidado, não tomando as memórias deste grupo como uma verdade absoluta. Por outro lado, não se deve menosprezar tais depoimentos, já que, como foi dito pelo próprio Nora: “a memória é a vida, sempre **carregada por grupos vivos**, estando em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, suscetível de longas latências e de repentinas revitalizações”²⁵⁵, enquanto que a história seria uma reconstrução do que não existe mais e que pode tomar como base memórias e versões escolhidas por quem a constrói. O ponto crucial desta questão é: sobre quais memórias estes grupos querem construir a história oficial?

Para Márcio de Lucca, “as associações, de um modo geral, vêm para dar mais publicidade aos eventos, despertar os interesses nos proprietários, no público, nas crianças que adoram os eventos”, e completa com a opinião de que “o papel das associações e federações é importantíssimo para preservar esta memória e demonstrar aos governos que se trata de uma questão cultural também”²⁵⁶. Porém, Márcio demonstrou que o acesso das pessoas a esta cultura está muito restrito, devido ao alto custo para a aquisição e manutenção dos veículos, mas reconhece que existem outras culturas surgindo neste meio com alternativas que podem proporcionar a participação de mais pessoas.

O que bate muito com nossa intenção é a situação econômica do país, a gente sabe que é um *hobby* caro, e a gente sabe da situação econômica do Brasil, então, realmente são pessoas com mais condições que conseguem despertar um interesse e bancar esse *hobby*. Em virtude dos altos preços de restauração dos carros, têm surgido outras classes e segmentos, como o *Rat*

²⁵⁴ NORA, Pierre. “Entre memória e história: a problemática dos lugares”. Projeto História. **Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP**, São Paulo, n. 10, p.7-28, 1993. p.13.

²⁵⁵ *ibidem*. p. 9.

²⁵⁶ Trecho de entrevista de Márcio de Lucca Filho, servidor público, membro da AAVI, concedida em 19-11-2019.

Hod, o *Rot Hod*. É uma forma da pessoa também não deixar apagar a chama do antigomobilismo, quem gosta do veículo, embora não consiga deixar o carro totalmente original, consegue se inserir e participar em outra categoria de veículo. Essa questão econômica de certa forma afeta muito²⁵⁷.

Pela fala do participante fica muito evidente como que a questão financeira limita o acesso desta cultura a grupos menores. Coletar quaisquer objetos demanda reservas financeiras para tal e, quando se trata de carros, muitas vezes a aquisição de uma única peça ou apenas o fato de fazer uma viagem para algum evento torna-se inviável, já os que gastos com combustível, hospedagem e alimentação são altos e invariavelmente podem fazer falta no orçamento dos entusiastas menos abastados, o que também acaba fechando a participação de muitas pessoas em grandes eventos nacionais, que terminam por receber somente os indivíduos que possuem condições financeiras que podem pagar para estar ali.

Este fator, por outro lado, teve seus desdobramentos positivos com o surgimento de outras vertentes e ressignificações do movimento, que criaram grupos em que são cultuados veículos antigos desgastados pelo tempo, como os *rat rods*, modificados como *hot rods*, clubes de modelos populares como o carismático VW Fusca, dentre infinitas possibilidades. A nostalgia, o desejo pelos automóveis e os valores atribuídos aos mesmos na nossa cultura faz com que as pessoas queiram fazer parte dos grupos antigomobilistas. Quando são rejeitadas em grupos elitistas, os indivíduos criam seus próprios grupos de forma que estes atendam aos seus anseios à sua maneira. Estes desdobramentos são fatores muito positivos, pois não deixam que as elites se perpetuem também neste rol, mantendo somente a sua narrativa sobre a cultura automobilística que, querendo ou não, faz parte da vida de todos de alguma forma.

Em Viçosa, esta percepção mais voltada aos desdobramentos do antigomobilismo se encontra no Clube do Carro Antigo de Viçosa, que tem uma concepção voltada a acolher os adeptos das mais diversas vertentes do automobilismo sem criar muitas regras restritivas. Por outro lado, existe a Associação de Antigomobilismo de Viçosa que, pelo fato de ser composta de pessoas de faixa etária mais elevada, posição socioeconômica alta e estar filiada à FBVA, se estabeleceu através de um grupo mais restrito quanto às regras de qual tipo de automóvel é aceito na participação dos eventos e filiação ao clube.

As justificativas dadas por ambos os lados, quando questionados sobre estas possíveis diferenças, geralmente são a de que o CCAV tem pessoas mais jovens e com ideologia mais flexível quanto ao conceito do que é antigomobilismo e também que seus membros têm preferências mais diversificadas quanto ao estilo das suas peças, além da questão de terem em

²⁵⁷ *Idem*.

seu lema o objetivo não discriminar nenhum tipo de veículo ou pessoa. Já o grupo AAVI seria mais conservador quanto à questão de originalidade e composição das peças de coleção e, portanto, mais seletivo no tipo de carros que compõe o clube.

Também é observado que as maiores coleções em número de peças e originalidade estão concentradas nas mãos de membros da AAVI, o que é um indicativo socioeconômico, pois, já são veículos considerados raros e caros, logo quem possui condições para mantê-los são, logicamente, pessoas com situação financeira mais confortável.

Assim, pudemos observar que fatores econômicos, sociais e culturais compõem, juntos o rol das relações interpessoais do antigomobilismo viçosense. Ambos os grupos estudados são compostos, em quase sua totalidade, por homens, o que retrata a relação deste gênero com o automóvel dentro da sociedade ocidental que sempre atrelou a imagem do carro a questões ligadas a masculinidade como força, vigor, liberdade e sucesso financeiro. No caso da AAVI, além da questão de todos os membros serem do gênero masculino, é observada que a idade média da maioria dos membros é mais elevada (em torno dos 50 a 60 anos), o que pode explicar a predileção dos seus membros por veículos mais originais, mais antigos, raros e sofisticados. Por outro lado, no Clube do Carro Antigo há uma participação ainda que bastante tímida de algumas mulheres (com as quais não conseguimos contato para entrevista), e cuja idade média dos membros é mais jovem e oscila na casa dos 20 a 40 anos, o que pode justificar uma predileção maior por automóveis um pouco mais modernos e modificados, e que também não deixa de transparecer indicadores econômicos, já que estes carros, ainda custam menos.

Dentre os membros entrevistados, foi observado que a AAVI é composta por pessoas de classe social mais elevada e, conseqüentemente, de maior poder aquisitivo, o que se justifica pelo tamanho de suas coleções e pela raridade das peças. O grupo AAVI é composto por comerciantes, profissionais liberais, professores universitários e funcionários públicos. Já dentre os membros do CCAV entrevistados, havia estudantes, prestadores de serviços, comerciários e técnicos. Neste grupo, as coleções são mais modestas ou a pessoa possui apenas um veículo que, geralmente, é mais moderno e de menor valor financeiro no mercado antigomobilista.

Muitos autores tentaram tipificar o colecionismo, e dentre estas tipificações aparece o conceito de colecionismo social, teoria a partir da qual o indivíduo deveria demonstrar que possui sua própria coleção e/ou dedicação e conhecimento pela causa para atender a um determinado perfil de grupo. As relações nos grupos antigomobilistas estudados tem muito

desta concepção, apesar de este não ser um critério fechado, já que existem inúmeras outras motivações para a formação de grupos variados e as respectivas coleções de seus membros.

Porém há de se ressaltar que, apesar de todas as diferenças, todos os entrevistados de ambos os grupos abordados nesta pesquisa reconhecem essas organizações são importantes na promoção da cultura antigomobilista e na preservação do patrimônio automotivo, além de ser notável a paixão destas pessoas pelos automóveis e pela cultura do antigomobilismo, onde todos fazem, cada qual do seu jeito, esforços para manter viva as memórias criadas em torno do objeto automóvel assim como as relações construídas através de vivências proporcionadas por estes objetos.

Também não podemos deixar de lado a questão monetária, já que é notável que, apesar de serem signos carregados de simbolismos afetivos, também possuem um alto valor e são muito cobiçados, além de se valorizarem exponencialmente, o que atrai cada vez mais os olhares e desejos sobre o desfrute destes itens. Ademais, eles também servem para hierarquizar as pessoas através da posse dos mesmos em suas coleções.

Por fim, foi perceptível que estas pessoas buscam participar de eventos, tentam aumentar as coleções, preservar os veículos e outros artefatos, assim como fazem questão de estreitar relações com pessoas que compartilham do mesmo gosto. Conclui-se que a posse do automóvel antigo ou mesmo o desejo e a paixão por estes objetos, proporcionam de fato o estreitamento destas relações.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O automóvel se perpetuou como um dos maiores símbolos de desejo e consumo do século XX, elemento que perdura até os dias atuais, com o passar dos anos, a lógica sistêmica da sociedade buscou encurtar distâncias e tempo, avançou em produção de tecnologia, mas também evidenciou, de forma gritante, o aumento das desigualdades sociais, principalmente em países mais pobres ou em desenvolvimento, como o Brasil. Nesse ínterim, parafraseando Guillermo Giucci²⁵⁸, pode-se dizer que o automóvel virou mercadoria, hierarquizou seus entornos e ditou os rumos da vida cotidiana. Ao se popularizar, ele alcançou mais classes sociais e se tornou um desejo de consumo de quase todos, mas é sabido que, nem assim, ele alcançou patamar de igualdade social; pelo contrário, foi e continua sendo utilizado como instrumento para demonstrar poder e prestígio individuais. Mesmo com todas estas evidentes contradições, o automóvel é desejado e cultuado pelo mundo todo por uma grande diversidade de pessoas que dedicam boa parte de seu tempo e dinheiro para estudar e preservar os primeiros modelos.

É perceptível que o antigomobilismo ganhou projeção nacional nos últimos anos com a ajuda da mídia televisiva, das publicações e, principalmente, da internet que democratizou, de certa forma, o acesso às informações para uma parcela maior de pessoas que se interessam pelo tema. Antes do advento da internet, esse acesso a informações era muito mais restrito. Ele se dava somente por meio de livros e revistas, sendo que muitas destas publicações impressas eram estrangeiras, o que dificultava devido ao custo financeiro e à barreira do idioma.

Há, porém, questões que circundam as excessivas produções editoriais, coleções de miniaturas e outros artefatos, como programas televisivos etc., em que abordagens mais artificiais pela indústria cultural tem encontrado um nicho comercial a ser explorado sob a égide dos artigos *retrô* ou clássicos. Visando mais os lucros financeiros, são criadas falsas memórias, falsas histórias e, muitas vezes, as pessoas se recordam de fatos que sequer aconteceram ou aconteceram da forma como contada pelos interlocutores, mas que foram inseridos a fim de se criar um imaginário sobre este tema e assim vender mais um produto para os nostálgicos mais incautos.

A esse respeito, Reginaldo Gonçalves, em “Antropologia dos Objetos”, retrata essa questão das “tradições inventadas”, a partir da qual fora criada de forma artificial ideias,

²⁵⁸ GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2004. p.19.

heróis, monumentos, festas, mitologias etc., tudo com a intenção de se criar identidades nacionais. O texto discorre sobre a questão de cidades criadas artificialmente com o intuito de se criar uma identidade nacional, promovendo um debate sobre o que seria autenticidade e artificialidade²⁵⁹. Nesse sentido, é possível observamos que a indústria cultural viu no antigomobilismo um filão de ouro, por meio do qual são criadas identidades forçosamente artificiais para que seja priorizado o lucro de grupos e empresas, e não a questão dos valores reais da história da indústria automobilística, com todas as suas implicações positivas e negativas na humanidade.

Tendo isso em mente, os resultados da pesquisa de campo feita para este estudo convergem em pontos comuns no que tange a todos os entrevistados e suas percepções enquanto movimento social e cultural e como preservadores de um patrimônio automotivo da cidade de Viçosa - MG. Foi observado, durante os eventos, o capricho e cuidado dos membros com os seus veículos, que são tratados como verdadeiras relíquias e obras de arte. Outro elemento importante que constitui o contexto dos colecionadores em questão se deu pela relação de amizade e companheirismo, além do clima de confraternização em todos os eventos, onde os entusiastas comparam os veículos a “máquinas de fazer amigos”.

Nos grupos entrevistados, foi perceptível que há uma admiração muito grande pelos carros americanos e que estes atrelaram esta preferência a um passado vivido, de uma época distante, em um contexto muito peculiar. Supõe-se que esta associação se deu pelo fato do Brasil ter se motorizado inicialmente com os veículos vindos dos Estados Unidos e por eles estarem associados com pessoas bem-sucedidas financeiramente numa cidade pequena de interior que crescia em torno de uma estrutura universitária de grande porte de investimentos. Acrescenta-se a este cenário o fato da propaganda do estilo de vida norte-americano e sua influência sobre toda a América Latina nos anos seguintes ao fim da Segunda Guerra Mundial e das tensões causadas num mundo polarizado pela Guerra Fria.

A composição destes fatores criou uma certa aura em torno dos veículos estrangeiros, a partir da qual as pessoas acreditavam que tudo que viesse dos EUA era muito bom, de primeira qualidade e requintado. Soma-se, ainda, o fator da cidade de Viçosa ter crescido com uma universidade cujos pilares se fundamentaram em moldes das universidades estadunidenses e que contava com uma presença massiva de professores desse país morando na cidade durante uma boa parte dos anos 1950 a 1960, os quais traziam de seu país os

²⁵⁹ GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **Antropologia dos objetos**: coleções, museus e patrimônios. Rio de Janeiro: Departamento de Museus e Centro Culturais, 2007. p.122-124.

enormes e potentes veículos, desejados e tão diferentes dos nacionais, mais simples e ultrapassados.

Dentro destes grupos, os indivíduos se identificavam pelo fato de terem predileções em comum. Esse desejo coletivo pode ser relacionado paralelamente ao pensamento de Ricoeur²⁶⁰, que analisa a Memória coletiva como uma força identitária fundamental para a construção da identidade dos grupos, ainda que a memória seja um fato social, e ao se pensar socialmente na dimensão do indivíduo parte-se para a memória coletiva.

Ainda, segundo Maurice Halbwachs²⁶¹, há uma teoria onde a memória se manifesta na relação entre os indivíduos e não nos indivíduos sozinhos, porém, existe uma natureza individual e coletiva da memória em que cada indivíduo vai ter seu ponto de vista distinto da memória construída coletivamente nestes grupos - fenômeno este facilmente observado na diversidade de opiniões e relatos sobre os conceitos de memória que cada antigomobilista tem sobre suas práticas e vivências e que, mais tarde, os levou a fazer parte destes grupos, sendo que o ponto de vista particular de cada pessoa é sua referência particular em relação aos objetos e ao tempo.

Atualmente, observamos que há uma inversão dos papéis dos atores sociais envolvidos com o patrimônio: o que antes era restrito aos especialistas, agora deve contar com uma participação ativa da comunidade, dos grupos e dos seus indivíduos. Estes personagens, que antes eram meramente fontes dos cientistas, técnicos e pesquisadores, passam a tomar um papel no centro das escolhas do que é reconhecido como patrimônio por aquele grupo, e se tornam essenciais na fase de atribuição dos valores patrimoniais de certos elementos, já que não se pode determinar somente o que foi escolhido pelos especialistas, mas também o que a comunidade identificou, sendo preciso haver um sentimento de pertencimento²⁶².

O movimento antigomobilista, com suas práticas e particularidades, pode passar a ter uma maior legitimação para reivindicar o seu reconhecimento. Por outro lado, como analisado por Gonçalves²⁶³, há de se admitir que nem sempre bens patrimoniais reconhecidos oficialmente pelo Estado podem ser recebidos de braços abertos pela população. Isso nos leva a refletir sobre a legitimidade da concepção de patrimônio na nossa sociedade e também a conclusão de que, para que algo seja reconhecidamente decretado bem patrimonial seja

²⁶⁰ RICOEUR, Paul. **Memória pessoal, memória coletiva**. IN RICOEUR, Paul. **A memória, história, o esquecimento**. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

²⁶¹ HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Editora Centauro, 2005.

²⁶² BORTOLOTTI, Chiara. A salvaguarda do patrimônio cultural imaterial na implementação da Convenção da Unesco de 2003. **Revista Memória em Rede**, [s.l.], v. 2, n. 4, p. 5-17, 2011. p.8

²⁶³ GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **Antropologia dos objetos: coleções, museus e patrimônios**. Rio de Janeiro: Departamento de Museus e Centro Culturais, 2007..p. 214.

material ou imaterial, este mesmo deve encontrar uma consonância entre público e órgãos oficiais, já que a deliberação do que é patrimônio não pode ser uma decisão unilateral.

É um fato constatado que o antigomobilismo teve sua origem em camadas da elite, com fortes indícios de distinção social, e que foi mais marcante ainda no Brasil devido às nossas condições socioeconômicas, como evidenciado nesta pesquisa, em que foi observado que os primeiros automóveis trazidos para solo nacional vieram por intermédio de famílias muito ricas e poderosas. Ainda é observado que, mais tarde, quando surgiram os primeiros movimentos em torno da ideia de preservar e acumular automóveis e criar clubes de antigomobilistas, mais uma vez, a presença das elites é evidente.

Na cidade de Viçosa – MG não é diferente: os colecionadores e entusiastas mais conhecidos são pessoas com maior segurança financeira e ligados historicamente com à Universidade Federal de Viçosa, sendo estes, em sua maioria docentes e servidores da instituição, aposentados e da ativa ou ainda descendentes de pessoas ligadas historicamente aos primórdios da UFV. Por outro lado, o movimento antigomobilista de Viçosa fez com que outros grupos despertassem o interesse e se organizassem buscando marcar a sua presença, já que se identificavam e também possuíam laços afetivos e histórias com os automóveis, dando sinais de ressignificação do movimento.

Todos estes fatos atrelados aos automóveis, seu histórico e presença na vida cotidiana culminaram, de certa forma, no surgimento do antigomobilismo que é cada vez mais presente no mundo todo e agora reivindica seu reconhecimento no que tange à denominação de patrimônio cultural. Dessa forma, sabendo que o passado pode ser mobilizado para sustentar o presente, o movimento antigomobilista que teve início nos EUA e na Europa, ainda no período pré-Segunda Guerra Mundial, e acabou por motivar e despertar este “querer fazer parte” nos entusiastas e colecionadores brasileiros que também desejam construir, através dos artefatos e das memórias coletiva e individuais, uma identidade sobre o antigomobilismo no Brasil.

Também foi notável que o movimento ainda está fortemente marcado pela distinção social, existindo inúmeros fatores que contribuem para tamanha evidência, dentre eles vários notados nesta pesquisa que explanam que o antigomobilismo é um movimento classista e, muitas vezes, restrito a camadas de alto poder aquisitivo e capital político. Visto e reconhecido pelos seus adeptos como um *hobby* caro, o automóvel sempre foi um objeto pouco acessível para muitos, até nos dias atuais, mesmo após começar a ser consumido pelas camadas mais pobres da população. Porém, se nota que há também uma transformação, ainda

que lenta e tímida, com certa adesão de mais pessoas no movimento, oriundas de outras classes sociais, faixas etárias e gênero, o que é positivo, já que novos grupos começam a reivindicar seu lugar em uma cultura que teve suas origens enraizadas nas elites, mas não necessariamente precisa continuar assim.

PARTE II

PRODUTO

Como parte das exigências do Mestrado Profissional em Patrimônio Histórico e Cultural, Paisagens e Cidadania, se faz necessário a criação de um produto. Sendo assim, este trabalho originou um produto que tem como proposta trazer um diálogo da temática apresentada nesta dissertação com a história, fazendo o uso do conceito de história social, que poderia ser entendida ainda que resumidamente como a construção de uma história que não esteja atrelada aos grandes fatos e/ou personalidades, assim como a idéia de que não podemos segmentar a história em conceitos individuais e fatos isolados pois a mesma se constitui da combinação de vários fatores ocorridos simultaneamente em determinada época, conceito este que de fato é muito positivo para compreensão de eventos do passado já que com esta ampliação de fontes a história se tornará muito mais rica e incontestável mas que também inevitavelmente permeará a subjetividade.

De acordo com José Assunção de Barros²⁶⁴, existem grandes dificuldades em se classificar a história em sub-áreas especializadas, já que não se pode englobar toda uma análise historiográfica em um único campo uma vez que todas realidades sociais se interagem sendo impossível existirem separadamente, ou seja, são todas “instâncias de uma única realidade social”. Desta forma, trazendo para nosso objeto de estudo, seria impossível explicar a história da sociedade somente através dos automóveis, mas por outro lado logicamente, é perfeitamente compreensível que os mesmos são parte importante deste emaranhado de fatores ocorridos no último século, e que nos ajudam a explicar, e muito, sobre a situação em que chegamos atualmente, onde os veículos automotores são parte relevante do nosso cotidiano. Ademais, presume-se que a própria história dos automóveis só poderia ser explicada através do conceito historiográfico da história social, já que são inúmeros os fatores que levaram à criação e popularização dos mesmos em todo território terrestre e que obviamente não poderiam ser explicados por apenas um único fato histórico ou por grupo específico de indivíduos que monopolizaram a posse dos mesmos devido privilégios proporcionados por sua posição social.

Para cumprir tal objetivo que é a materialização do produto de uma forma que fosse acessível e que pudesse ser amplamente divulgado, foi registrado um domínio gratuito na

²⁶⁴ BARROS, José D'Assunção. A História Social: seus significados e seus caminhos. In **LPH - Revista de História da Universidade Federal de Ouro Preto**. Nº 15, 2005; p.235-256.

plataforma *wordpress* onde foi hospedado um portal, que traz curtas postagens sobre a questão do automóvel na sociedade com imagens e comentários, fazendo uso de uma linguagem simplificada - o que é comum em sites informativos -, tornando a leitura mais convidativa e atraente. Neste site, a principal postagem foi intitulada de “Reflexões sobre uma sociedade através de um objeto”, que vem trazer esta reflexão debatida nesse trabalho, sobre como podemos entender a formação da nossa sociedade atual, explicando-a através da relação dos indivíduos com esta invenção – talvez uma das maiores do século XX – que está enraizada em nossa cultura de tal forma que é quase inimaginável pensarmos os dias atuais sem sua presença, assim como refletir o fato de determinados grupos sempre terem protagonizado a posse destes objetos desejados por muitos mas acessíveis para poucos.

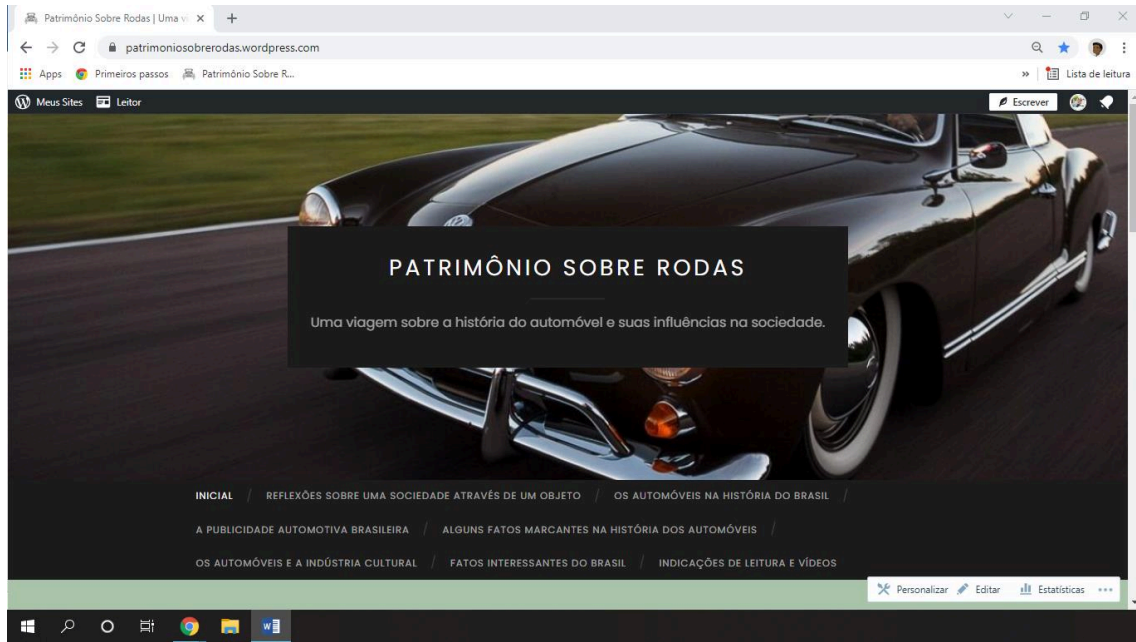
Além da postagem principal do site que traz esta reflexão, foram criadas uma série de postagens com informações e imagens, contando, de forma rápida e resumida, sobre como o automóvel foi e é visto e tratado pelo mundo, com ênfase no Brasil, e como a cultura automotiva repercutiu uma grande influência na constituição da sociedade que conhecemos atualmente usando de vários artifícios implementados continuamente pelos políticos, pela indústria automotiva, pela indústria petroleira, pela indústria cultural e afins, que usaram de instrumento as incansáveis campanhas publicitárias, financiadas com o intuito de poder de perpetuar seus valores e conceitos no imaginário das pessoas que passavam a desejar cada vez mais a posse destes objetos, assim como buscavam inúmeras iniciativas para preservá-los de alguma forma, com medo de que desaparecessem para sempre.

Logo, a proposta se resume na criação de um portal/*blog* que faça esse diálogo entre a história da sociedade com a cultura do automóvel, e que também traga um pouco deste pensamento crítico para pessoas leigas tanto no assunto antigomobilismo quanto em história, lembrando sempre de tentar fazer este diálogo com os leitores instigando-os a pensar através de uma visão mais crítica e analítica e menos idealista, criada em geral pelas classes dominantes e pela poderosa indústria automobilística.

A seguir, segue o *link* para acesso de todo o conteúdo e uma imagem da página inicial do *site* Patrimônio Sobre Rodas:

<https://patrimoniosobrerodas.wordpress.com/>.

Página Inicial do Site: Patrimônio Sobre Rodas



REFERÊNCIAS

Fontes Orais:

- Gustavo Soares Sabioni. Viçosa, 07 de novembro de 2019. *Duração: 48:39 min*
- Bruno Martinho Filho. Viçosa, 16 de novembro de 2019. *Duração: 38:39 min*
- Márcio de Lucca Filho. Viçosa, 19 de novembro de 2019. *Duração: 25:54 min*
- Cristiano Rodrigues Marcelino. Viçosa, 24 de novembro de 2019. *Duração: 41:19*
- Luan Rodrigues de Cacio Ferreira. Viçosa, 24 de novembro de 2019. *Duração: 41:19*
- Frederico Belei Almeida. Viçosa, 24 de novembro de 2019. *Duração: 41:19*
- Carlos Henrique Soares Duarte. Viçosa, 24 de novembro de 2019. *Duração: 41:19*
- Thiago Gava Ramos. Viçosa, 26 de novembro de 2019. *Duração: 41:08*
- Renato Paiva Del Giudice. Viçosa, 30 de novembro de 2019. *Duração: 36:19 min*
- Luciano Baião Vieira. Viçosa, 04 de dezembro de 2019. *Duração: 27:10m*
- Geraldo Luís de Andrade. Viçosa, 13 de dezembro de 2019. *Duração: 27:04m*

Fontes documentais:

- AGUIAR, Fundação Lia Maria. **Carros do Passado Ensinando Gerações Futuras**. FLMA. 2018. Disponível em: <https://www.flma.org.br/tag/og-pozzoli/>. Acesso em: 08 set. 2020.
- ANTIGOS VERDE E AMARELO. **Fábrica da Ford no Brasil**. 2010. Disponível em: <http://antigosverdeamarelo.blogspot.com/2010/07/fabrica-da-ford-no-brasil.html>. Acesso em: 13 set. 2020
- ANTIQUÉ AUTOMOBILIE CLUB OF AMERICA. AACA, 2020. **A Concise History of AACA**. Disponível em: <http://www.aaca.org/About-AACA/an-introduction-to-aaca.html>. Acesso em: 04 set. 2020.
- AUTOCLASSIC. **Entenda (como ninguém) a lei da placa preta**. 2008. Disponível em: <http://www.autoclassic.com.br/entenda-como-ninguem-a-lei-da-placa-preta/>. Acesso em: 13 set. 2020.
- AUTOCLASSIC. **Reabertura do museu Roberto Eduardo Lee em Caçapava**. 2017. Disponível em: <http://www.autoclassic.com.br/reabertura-do-museu-paulista-de-antiguidades-mecanicas-roberto-eduardo-lee-cacapava-sp/>. Acesso em: 08 set. 2020.
- AUTOCLASSICA, 2020. Disponível em: <https://www.autoclasica.com/>. Acesso em: 06 set. 2020.

BARRENCO, Fernando. O antigomobilismo no Brasil – Conheça o resultado da pesquisa. **Maxicar**, 2019. Disponível em: <https://www.maxicar.com.br/2019/04/o-antigomobilismo-no-brasil-conheca-o-resultado-da-pesquisa/>. Acesso em: 20 abr. 2021

BAZANI, Adamo. História: O encontro com um dos principais cenários da luta pelos direitos civis. **Diário do Transporte**. 2019. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/10/27/historia-o-encontro-com-um-dos-principais-cenarios-da-luta-pelos-direitos-civis/>. Acesso em 11 set. 2020

BENTLEY Gabriel. Imóveis de fábricas antigas abrigam novos empreendimentos. **VEJA, SP**. 2017. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/fabricas-paulistanas-antigas/>. Acesso em: 13 set. 2020.

CAMARGOS, Daniel; GUZANSHE, Alexandre. Patrimônio abandonado na selva - O Eldorado que enferrujou. **Estado de Minas**, 2015. Disponível em: <https://www.em.com.br/especiais/fordlandia/>. Acesso em: 14 set. 2020

CARROS ANTIGOS, **O segundo assassinato de Roberto Lee e seu museu**.2008. Disponível em: https://carrosantigos.wordpress.com/vest_posts/o-segundo-assassinato-de-roberto-lee-e-seu-museu/. Acesso em: 07 set. 2020

CHANGE.ORG. **Tombamento e preservação do prédio da antiga fábrica Ford na Rua Sólón**. 2020. Disponível em: <https://www.change.org/p/prefeitura-da-cidade-de-s%C3%A3o-paulo-tombamento-e-preserva%C3%A7%C3%A3o-do-pr%C3%A9dio-da-antiga-f%C3%A1brica-ford-na-rua-s%C3%B3lon>. Acesso em: 13 set. 2020.

CITE DE LAUTOMOBILE. **Un peu de historie**. 2019. Disponível em: <https://www.citedelautomobile.com/un-peu-dhistoire#4>. Acesso em: 11 set. 2020

CITROEN ORIGINS, 2020. Disponível em: <http://www.citroenorigins.co.uk/en>. Acesso em: 10 set. 2020

CLASSIC CAR CLUB OF AMERICA. Ccca, 2020. Our Club. Disponível em: <https://www.classiccarclub.org/our-club>. Acesso em: 04 set. 2020.

COSTA, Geraldo. Os carros antigos... Antigamente – Parte I. **Maxicar**, 2019. Disponível em : <https://www.maxicar.com.br/2019/09/os-carros-antigos-antigamente-parte-i/>. Acesso em: 03 set. 2020

COSTA, Geraldo. Os carros antigos... antigamente – Parte II. **Maxicar**, 2019. Disponível em : <https://www.maxicar.com.br/2019/12/os-carros-antigos-antigamente-parte-ii/>. Acesso em: 03 set. 2020

CRUZ, Tancredo Almada. (Coord.). **Retrato social de Viçosa V**. Viçosa, MG: Censur, 2014.

DUSTY CARS. The Best American Classic Cars Clubs. **Dusty Cars**, 2020. Disponível em: <https://dustycars.com/enthusiasts/best-american-classic-car-clubs/>. Acesso em: 04 set. 2020.

ENCONTRO PAULISTA DE AUTOS ANTIGOS. EPPA, 2020. Disponível em: <http://epaa.com.br/>. Acesso em: 06 set. 2020.

ESTADÃO. **Fiat reunirá acervo de modelos em museu**. 2014. Disponível em: <https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/fiat-reunira-acervo-de-modelos-em-museu/>. Acesso em: 11 set. 2020.

EXAME. Os dez carros antigos que mais se valorizaram no Brasil. 2017. Disponível em: <https://invest.exame.com/mf/os-dez-carros-antigos-que-mais-se-valorizaram-no-brasil>. Acesso em: 13 jul. 2021.

FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VEICULOS ANTIGOS. FBVA, 2020. Disponível em: <https://www.fbva.com.br/fbva.php>. Acesso em: 05 set. 2020.

FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VEÍCULOS ANTIGOS. Placa Preta. Disponível em: <https://www.fbva.com.br/placa-preta.php>. Acesso em 13 set. 2020.

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES VÉHICULES ANCIENS. FIVA, 2020. Disponível em: https://fiva.org/en/fiva_organisation/. Acesso em: 05 set. 2020.

FORD MOTOR COMPANY DO BRASIL, 2020. Disponível em: <https://www.ford.com.br/sobre-a-ford/historia/anos-1920-sede-propria/>. Acesso em: 07 set. 2020.

G1. Museu Roberto Lee reabre neste sábado em Caçapava, SP, 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/noticia/museu-roberto-lee-reabre-neste-sabado-em-cacapava-sp.ghtml>. Acesso em: 08 set. 2020

GOVERNO DE SÃO PAULO. **Mooca, uma história que pede para ser contada a todo momento**. 2008. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/ultimas-noticias/mooca-uma-historia-que-pede-para-ser-contada-a-todo-momento/>. Acesso em: 13 set. 2020.

GROMOW, Alexander. **“Schatzkiste”, o baú do tesouro**, Autoentusiastas. 2019. Disponível em: <https://www.autoentusiastas.com.br/2016/09/schatzkiste-bau-tesouro/>. Acesso em: 11 set. 2020.

GUARNIER, Irineu. O triste fim do Museu da Ulbra. **Jornal dos Clássicos**, 2019. Disponível em: <https://www.jornaldosclassicos.com/2019/05/18/o-triste-fim-do-museu-da-ulbra/>. Acesso em: 11 set. 2020.

IBGE. **Panorama Cidades – Viçosa MG**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/vicosa/panorama>. Acesso em: 23 abr. 2021.

INFOMONEY. Investimento em carros clássicos oferece retornos atraentes. 2019. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/consumo/investimento-em-carros-classicos-oferece-retornos-atraentes/>. Acesso em: 13 jul. 2021.

INFRAESTRUTURA, Ministério da. **Frota de veículos 2020**. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/frota-de-veiculos-2020>. Acesso em: 23 abr. 2021.

KELLER, Paulo. Coleção do Og. **Autoentusiastas Classic**, 2010. Disponível em: <http://www.autoentusiastasclassic.com.br/2010/04/colecao-do-og.html>. Acesso em: 04 set. 2020.

LIMA, Renata, **A Arte fascinante de Colecionar**, Rio de Janeiro-RJ, 1994. Disponível em: https://www.academia.edu/33177634/A_arte_fascinante_de_colecionar_Renata_Lima. Acesso em: 11 mar. 2021.

LONGHI, José. O triste fim do Museu da Ulbra, o maior da América e um dos maiores do mundo simplesmente desapareceu. **Fotos Longhi**, 2019. Disponível em: <https://fotoslonghi.com.br/entre-e-confira-o-triste-fim-do-museu-da-ulbra-o-maior-da-america-e-um-dos-maiores-do-mundo-simplesmente-desapareceu/>. Acesso em: 11 set. 2020.

MAXICAR, 2019. Disponível em: <https://www.maxicar.com.br/calendario-de-eventos-anuais/>. Acesso em: 06 set. 2020.

MAXICAR. Em dez anos o carro antigo nacional valorizou mais que ouro. 2017. Disponível em: <https://www.maxicar.com.br/2017/02/em-dez-anos-carro-antigo-nacional-valorizou-mais-que-o-ouro/>. Acesso em: 13 jul. 2021.

MAXICAR. Um tour pela “cidade do automóvel”. 2015. Disponível em: <https://www.maxicar.com.br/2015/03/um-tour-pela-cidade-do-automovel/>. Acesso em: 11 set. 2020.

MEDIANDO SABERES, IFMG – Ouro Preto. Disponível em: <https://mediandosaberes.ouropreto.ifmg.edu.br/2016/04/18/bens-tombados-vicosa/>. Acesso em 01 set. 2020

MORA, Rodrigo. Acervo de 250 clássicos de Fiat, Alfa e Lancia é nova meca automotiva. **Mora nos Clássicos – UOL**. 2019. Disponível em: <https://moranosclassicos.blogosfera.uol.com.br/2019/04/10/acervo-de-classicos-da-fiat-e-nova-meca-para-antigomobilistas/>. Acesso em: 10 set. 2020.

MORA, Rodrigo. Conheça o Miau, museu sobre carros com jeito único no mundo. **UOL – Cultura do Carro**, 2017. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2017/11/25/conheca-o-miau-museu-sobre-carros-com-jeito-unico-no-mundo-e-fica-em-sp.htm>. Acesso em: 10 set. 2020.

MUSEU DA IMPRENSA AUTOMOTIVA. MIAU, 2020. Disponível em: <http://www.miaumuseu.com.br/>. Acesso em: 10 set. 2020

MUSEU DO AUTOMÓVEL DA ESTRADA REAL, 2020. Disponível em: <http://www.museudoautomoveler.com.br/index.html>. Acesso em: 07 set. 2020.

MUSEU DO DODGE, 2020. Disponível em: <http://www.museudodge.com.br/>. Acesso em: 07 set. 2020.

MUSEU MARIO FAVA, 2018. Disponível em: <http://museumariofava.com.br/museu>. Acesso em: 10 set. 2020.

NORCIA, Daniela. Cidade do automóvel, França: o Louvre do carro. **Ultrapassando Fronteiras**. 2018. Disponível em: <https://ultrapassandofronteirasexperienciasnoexterioreviagens.com/cidade-do-automovel-o-louvre-dos-carros-mulhouse-franca/>. Acesso em: 11 set. 2020.

O CALHAMBEQUE. *In*: **É proibido Fumar**. Compositor: Erasmo Carlos. Intérprete: Roberto Carlos. São Paulo: Discos CBS, 1964. disco vinil, lado B, faixa 1

OLIVEIRA, Ricardo de. Por quê os carros de Cuba são antigos? **Notícias Automotivas**, 2020: <https://www.noticiasautomotivas.com.br/por-que-os-carros-de-cuba-sao-antigos/>. Acesso em: 13 mar. 2021.

PANDINI, Luiz Alberto. Fusca, Escort e Maverick: relíquias do Museu do Automobilismo Brasileiro. **Quatro Rodas**, 2019. Disponível em: <https://quatrorodas.abril.com.br/noticias/fusca-escort-e-maverick-reliquias-do-museu-do-automobilismo-brasileiro>. Acesso em: 09 set. 2020.

PETERSEN AUTOMOTIVE MUSEUM, 2020. Disponível em: <https://www.petersen.org/history>. Acesso em: 11 set. 2020

RETROMOBILE, 2020. Disponível em: <https://www.retromobile.com/>. Acesso em: 06 set. 2020.

SAMAHÁ, Fabrício. Raridades em terras gaúchas. **Best Cars Web Site**, 2002. Disponível em: <http://www1.uol.com.br/bestcars/classicos/ulbra-1.htm>. Acesso em: 11 set. 2020.

SCHNEIDER, Daniel. **Ele transformou seu sonho de infância na maior coleção de Dodges do Brasil**. Draft, 2019. Disponível em: <https://www.projeto draft.com/o-guardiao-da-dodge-museu-brasil/>. Acesso em: 09 set. 2020.

THE HENRY FORD MUSEUM. **Rosa Parks Bus**. Disponível em: <https://www.thehenryford.org/explore/inside/rosa-parks-bus/>. Acesso em: 10 set. 2020

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial**, jul. 2003. Houghton: s/d. Disponível em: <http://ticcih.org/about/charter/>. Acesso em: 18 mar. 2021.

THE VETERAN CAR CLUB OF GREAT BRITAIN. VCC, 2020. Disponível em: <https://www.vccofgb.co.uk/>. Acesso em: 04 set. 2020.

UNISINOS. **Em ruínas, cidade construída por Henry Ford na Amazônia aguarda tombamento como patrimônio histórico brasileiro**. 2015, Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/169-noticias/noticias-2015/545222-em-ruinas-cidade-construida-por-henry-ford-na-amazonia-aguarda-tombamento-como-patrimonio-historico-brasileiro>. Acesso em: 14 set. 2020.

VETERAN CAR CLUB DO BRASIL. VCC, 2020. **O Clube**. Disponível em: <https://www.veteran.com.br/o-clube>. Acesso em: 04 set. 2020.

VINICIUS, Marcos. **Museu Roberto Lee – Passado, presente... e o futuro ?**. GASOLINA NA VEIA, 2019. Disponível em: <https://gasolinanaveia.com.br/museu-roberto-lee-passado-presente-e-futuro/>. Acesso em: 07 set. 2020

VINTAGE CAR SPORTS CLUB. VSCC, 2020. Disponível em: <https://www.vsc.co.uk/>. Acesso em: 04 set. 2020.

VIOTO, Décio. Perfil: conheça Og Pozzoli, um dos dez melhores colecionadores de carro do mundo. **Autoesporte**, 2014. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2014/08/perfil-conheca-og-pozzoli-um-dos-dez-melhores-colecionadores-de-carro-do-mundo.ghtml>. Acesso em: 07 set. 2020.

Leis:

BRASIL. Lei federal nº 13.244, de 12 de janeiro de 2016. **Confere ao Município de Caçapava, Estado de São Paulo, o título de Capital Nacional do Antigomobilismo**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2016/lei-13244-12-janeiro-2016-782242-publicacaooriginal-149195-pl.html>. Acesso em: 09 set. 2020.

BRASIL. Resolução n. 56, de 21 de maio de 1998. **Disciplina a identificação e emplacamento dos veículos de coleção, conforme dispõe o art. 97 do Código de Trânsito Brasileiro**, Brasília, DF, 1998.

CAMARA DOS DEPUTADOS. Projeto de lei n.º 10.869, de 2018. **Institui o Dia Nacional do Antigomobilista**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/>. Acesso em: 22 set. 2020.

IEPHA MG. **Atestado de valor histórico para veículos**. Disponível em: <http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/servicos/atestado-de-valor-historico-para-veiculos>. Acesso em: 13 set. 2020

MINAS GERAIS. LEI ORDINÁRIA Nº 19411, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2010. **Institui o dia Estadual do Antigomobilismo**. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/mg>. Acesso em: 07 set. 2020.

VIÇOSA. Lei Municipal da cidade de Viçosa, nº 2719 de 2018. **Institui o Dia Municipal do Antigomobilismo no município de Viçosa**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br>. Acesso em: 22 jul. 2020.

Referências Bibliográficas:

ALMEIDA, Cícero Antônio Fonseca de. O “Colecionismo Ilustrado” na gênese dos museus contemporâneos. **Anais do Museu Histórico Nacional**. Rio de Janeiro: Ministério da Cultura/IPHAN, n. 33, 2001

APPADURAI, Arjun (org.). **A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural**. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2008

ARANTES, Carolina Pinto. **Coleções: um estudo dos processos criativos comunicacionais.** São Paulo, SP. 2010. Disponível em: <https://sapientia.pucsp.br/handle/handle/4220>. Acesso em: 11 mar. 2021

ASSMANN, Aleida. **Espaços de recordação.** Formas e transformações da memória cultural. São Paulo: Unicamp, 2011.

BARROS, José D'Assunção. A História Social: seus significados e seus caminhos. In LPH - **Revista de História da Universidade Federal de Ouro Preto.** N° 15, 2005; p.235-256.

BAUDRILLARD, Jean. **O sistema dos objetos.** Tradução Zulmira Ribeiro Tavares. São Paulo: Editora Perspectiva, 1993.

BEAUD, Stéphane; WEBER, Florence. **Guia para a pesquisa de campo: produzir e analisar dados etnográficos.** 2. Ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

BORTOLOTTI, Chiara. A salvaguarda do patrimônio cultural imaterial na implementação da Convenção da Unesco de 2003. **Revista Memória em Rede,** Pelotas-RS, v.2, n.4, p.5-17, 2011.

BRANDÃO, Ramon de Lima. **O automóvel no Brasil entre 1955 e 1961: a intervenção de novos imaginários na Era JK.** Juiz de Fora, MG: UFJF, 2011.

BURKE, Peter. **O que é História Cultural?** Tradução Sérgio Goes de Paula. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio.** Lisboa, Portugal: Edições 70, 2014.

CIVALE, L.; MARTINS, W. M. F. O Espelho da História: práticas patrimonialistas e transformações na paisagem urbana de Viçosa (1980-2010). **Cadernos de História,** v. 18, n. 28, p. 296-317, 2017.

DARNTON, Robert. **O grande massacre dos gatos – e outros episódios da história cultural francesa.** Rio de Janeiro: Graal, 1988.

DOMINGUES, Viviane. **Turismo e automobilismo: efeitos da Fórmula 1 em São Paulo.** São Paulo, SP. 2007. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27148/tde-05072009-213138/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

ESPIRITO SANTO, Silvia Maria do. A contribuição do estudo do colecionismo para historiografia do Museu Histórico do antigo "Oeste Paulista". **Transinformação,** Campinas , v. 23, n. 1, p. 29-37, 2011

FARINA, Milton Carlos; TOLEDO, Geraldo Luciano; CORRÊA, Gisleine Bartolomei Fregoneze. Colecionismo: uma perspectiva abrangente sobre o comportamento do consumidor. **Anais...** São Paulo: EAD/FEA/USP, 2006.

FAUSTINO, Felipe F.C.; PEREIRA, Renato M. **O paradoxo do navio de Teseu: o mistério da identidade.** Disponível em:

<https://jornada.ifsuldeminas.edu.br/index.php/jcinc1/jcinc1/paper/viewFile/5149/3569>.
Acesso em: 23 mar. 2021

GAUDIOSO, Júlio César. **DE CARROS, MOTORES & EMOÇÕES: Museu do Automobilismo Brasileiro**, Passo Fundo, RS. Porto Alegre: UFRGS, 2014.

GIARETA, Gustavo Henrique. **Prestígio, Afeto e Consumo: representações do automóvel em anúncios publicitários**. 2007. 199f. Dissertação (Mestrado em Comunicação). Pontifícia Universidade Católica – Puc-Rio, Rio de Janeiro, 2007

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ª. Ed. São Paulo: Editora Atlas, 2008

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2004.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **Antropologia dos objetos: coleções, museus e patrimônios**. Rio de Janeiro: Departamento de Museus e Centro Culturais, 2007.

HALBWACHS, Maurice. A memória Coletiva e a memória individual. *In*: HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Editora Centauro, 2005. p.25-52.

HARTOG, François. Tempo e patrimônio. **Varia história**, [s.l.], v. 22, n. 36, p.261-273, 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/vh/v22n36/v22n36a02.pdf>. Acesso em: 07 mar. 2021.

INGOLD, Tim. Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais. **Horizontes antropológicos**, Porto Alegre, v. 18, n. 37, p. 25-44, 2012.

LAM-SANCHEZ, Alfredo. **A UFV nos tempos da Escola Superior de Agricultura – UREMIG**. Viçosa, MG: Editora UFV, 2006.

LOWENTHAL, David. Como conhecemos o passado. **Projeto de História**, São Paulo, n. 17, p. 63-201, 1998. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/11110>. Acesso em: 25 mar. 2021.

LUCHEZZI, Tatiana de Freitas. O Automóvel como Símbolo da Sociedade Contemporânea. **Anais do VI Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul**, Caxias do Sul, RS: 2010

MARINS, Paulo César Garcez. Novos Patrimônios, Um Novo Brasil? Um Balanço Das Políticas Patrimoniais Federais Após a Década de 1980. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 57, p. 9–28, 2016.

MARTINS, Walkiria Maria de Freitas. **A pena e o compasso: políticas públicas patrimoniais e a produção da paisagem urbana de Viçosa – MG entre 1980 e 2010**. 277 f. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania) - Universidade Federal de Viçosa, Viçosa. 2016

MELO, Victor Andrade de. **O Automóvel, o Automobilismo e a Modernidade no Brasil (1891-1908)**. Campinas, v.30,n.1, p.187-203, 2008. Disponível em:

<http://revista.cbce.org.br/index.php/RBCE/article/view/199>. Acesso em: 30 out. 2018.

MENDES, José M. Amado. A arqueologia industrial: uma nova vertente de conservação do património cultural. **Revista Portuguesa de História**, Coimbra Portugal, v. 26, p.111-124, 1991. Disponível em: <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/12792?mode=full>. Acesso em: 11 mar. 2021.

MENESES, Ulpiano T. B. de. A História, Cativa da Memória? Para um Mapeamento da Memória no Campo das Ciências Sociais. **Revista Do Instituto De Estudos Brasileiros**, [s.l.], n. 34, p. 9-23, 1992. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-901X.v0i34>. Acesso em: 07 mar. 2021.

MILLER, Daniel. **Trecos, troços e coisas**: estudos antropológicos sobre a cultura material. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2010.

NASCIMENTO, Márcio Silveira. Implantação e Evolução da Indústria Automobilística no Brasil. **Revista Tocantinense de Geografia**, Araguaína (TO), Ano 05, n.07, p.67-79, 2016.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História. **Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP**, São Paulo, n. 10, p.7-28, dez.-1993.

PACHECO, Luan da Rosa. **O patrimônio sobre rodas e seu significado cultural**: o acervo automotivo do Palácio Piratini. Porto Alegre, RS: UFGRS, 2014. Disponível em <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/111883>. Acesso em: 26 mar. 2021.

PEDROCHI, Mara Angélica. **A coleção de automóveis de Eduardo André Matarazzo**: o processo de institucionalização de uma coleção. Marília, SP: Unesp, 2007.

POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silêncio. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, p.3-15, 1989.

POMIAN, Krzysztof. **Coleção**. In: **Enciclopédia Einaudi**, v. 1. Memória-História. Porto: Imprensa Nacional / Casa da Moeda, 1984.

RABELO, Ernane. **A pós-graduação no Brasil**: Como uma pequena universidade do interior de Minas Gerais se tornou pioneira na década de 1960. Viçosa, MG: Editora UFV, 2021.

RICOEUR, Paul. Memória pessoal, memória coletiva. In: RICOEUR, Paul. **A memória, história, o esquecimento**. Campinas: Editora da Unicamp, 2007. p.105-142.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. Patrimônio Industrial. In: MENEGUELLO, Cristina; CARVALHO, Aline (orgs.). **Dicionário Temático de Patrimônio**. 1 ed. Campinas: Editora Unicamp, 2020.

SANDLER, Paulo César. **Clássicos do Brasil - Opala**. 1 ed. São Paulo, SP: Alaúde, 2011.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4 ed. São Paulo: EDUSP, 2006.

SCHOR, Tatiana. O automóvel e o desgaste social. **Perspectiva**, São Paulo, v. 13, n. 3, p. 107-116, set. 1999.

SERVA, Maurício; JAIME JÚNIOR, Pedro. Observação participante e pesquisa em administração: uma postura antropológica. **Revista de Administração de Empresas**, v. 35, n. 3, p. 64-79, 1995.

SILVA, Michel Platini Fernandes da. **Coleção, colecionador, museu: entre o visível e o invisível**. Um estudo acerca da Casa de Cultura Christiano Câmara em Fortaleza, Ceará. Rio de Janeiro, RJ. 2010. Disponível em: http://www.unirio.br/ppg-pmus/copy_of_michel_platini_fernandes_da_silva.pdf. Acesso em: 10 mar. 2021.

SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. O patrimônio industrial brasileiro: Reflexões à memória e história do século XX. *In*: MIGLIORINI, Jeanine Mafra (org.). **Sítios Históricos e Centros Urbanos**. 1 ed. Ponta Grossa: Atena, 2018. p. 119-134. Disponível em: <https://www.atenaeditora.com.br/wp-content/uploads/2018/09/E-book-S%C3%ADtios-Hist%C3%B3ricos.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2021.

SIMMEL, Georg. **Questões fundamentais de sociologia: individuo e sociedade**. Tradutor Pedro Caldas. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

SIMONE, Rogério de. **Clássicos do Brasil - Corcel**. 1 ed. São Paulo, SP: Alaúde, 2018.

STALLYBRASS, Peter. **O casaco de Marx: roupas, memória, dor**. 3 ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2008.

STEPHAN, Ítalo. Viçosa, MG: Conselho Municipal de Patrimônio Cultural e Plano Diretor como Instrumentos Aliados na Preservação. **Fórum Patrimônio**. Belo Horizonte, v.2, n.1, p.114-128, Jan/Abr. 2008.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado: história oral**. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

STEVENS, Leandro. **O poder e a cultura do automóvel desafiam a vida e a morte na propaganda do Estado e da indústria**. 2015. 209f. (Tese de Doutorado). UFRGS, Porto Alegre - RS, 2015.

VIEIRA, H. **Avaliação de medidas de contenção de acidentes: uma abordagem multidisciplinar**. 1999. 416f. (Tese de Doutorado). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC, Brasil, 1999.

ANEXOS

ANEXO A – GALERIA DE FOTOS

Um dos primeiros veículos de Viçosa em frente a um dos casarões do “Balaústre” atual avenida Bueno Brandão – Foto da década de 1920



Fonte: José Mário Rangel : <http://opassadocompassadodevicosa.blogspot.com/>

Um dos raros veículos em Viçosa sob a posse dos filhos de Arthur Bernardes em passeio no distrito de Silvestre em 1926 – Como se pode observar, somente pessoas muito ricas podiam se dar à este luxo naquela época



Fonte: Fonte: ACH UFV - <http://atom.ufv.br/index.php/image-02-35>

Automóvel de Mário Del Giudice adquirido do Sr. Luiz Lopes Gomes (Lulinha) – 1925. Especula-se que tenha sido este o primeiro automóvel de Viçosa adquirido por Lulinha. Há outras versões que creditam o primeiro proprietário de um automóvel na cidade à Nacif Nazar



Fonte: Fonte: Museu Virtual de Viçosa Facebook.

Bello Lisboa e Bernardes Filho com automóvel de modelo não identificado. Aqui, demonstrada, mais uma vez, a posse de automóveis nas mãos de pessoas da elite da cidade na época, a qual retrata como o acesso e uso deste objeto eram restritos a poucos



Fonte: Museu Virtual de Viçosa Facebook

Alguns dos raros veículos em Viçosa na década de 1920 – Em frente à residência do diretor da ESAV – Atual reitoria da UFV



Fonte: Museu Virtual de Viçosa Facebook.

Alguns dos raros veículos em Viçosa na década de 1920 – Em frente à residência do diretor da ESAV – Atual reitoria da UFV



Fonte: Museu Virtual de Viçosa Facebook

Presidente Arthur Bernardes, Dr. Raimundo Torres e Dona Nanete Brandi, diretora do Patronato Agrícola conhecido como Funabem. Segundo relatos memorialistas, Dona Nanete possuía um Chevrolet Bel Air, carro de luxo americano. A imagem ilustra que já na década de 1950, a posse de automóveis em Viçosa continuava restrita a pessoas da elite



Fonte: ACH UFV - <http://atom.ufv.br/index.php/af01-image-24>

Professor Lopes com sua Vespa em frente ao Colégio de Viçosa – MG, onde lecionava. A motocicleta consta no livro de tombos de Viçosa, seu paradeiro é desconhecido



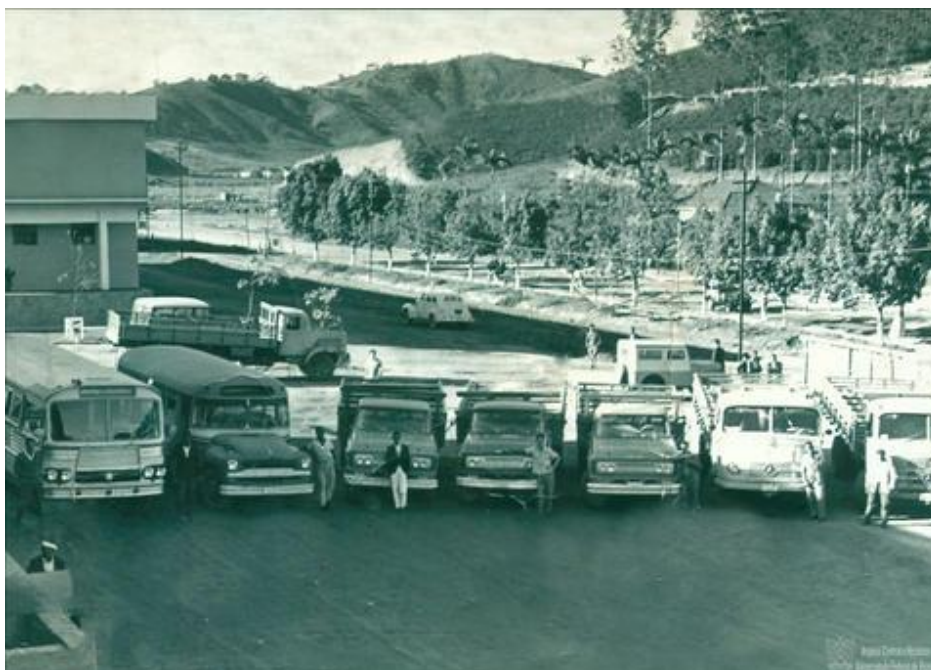
Fonte: Professor Lopes e sua Vespa que atualmente é tombada pelo patrimônio histórico - Museu Virtual de Viçosa, Facebook.

Presença de veículos norte-americanos e alguns nacionais no campus da UREMG nos anos 1960 e 1970 que provavelmente vieram através de convênio do projeto ETA 55.



Fonte: Arquivo Central e Histórico - UFV

Presença de alguns veículos norte americanos no campus da UFV nos anos 1960 – Foto ACH – UFV



Fonte: <http://atom.ufv.br/index.php/aula-de-campo-durante-a-sf>

Início da construção da Vila Gianetti onde residiram os professores americanos; foto da década de 1960



Fonte: Museu Virtual de Viçosa Facebook

Centro de Viçosa no início dos anos 1970 onde já se pode observar um maior volume de veículos nas ruas com uma frota já composta de veículos nacionais



Fonte: Museu Virtual de Viçosa Facebook

Exposição na Praça Silviano Brandão em 30 de setembro de 2019 em razão da comemoração do dia do antigomobilismo de Viçosa



Fonte: Exposição no dia do Antigomobilismo de Viçosa. Acervo pessoal de Victor de Souza Silveira, 30-09-2019

Exposição no dia do Antigomobilismo de Viçosa.



Fonte: Acervo pessoal de Victor de Souza Silveira, 30-09-2019.

Exposição no dia do Antigomobilismo de Viçosa



Fonte: Acervo pessoal de Victor de Souza Silveira, 30-09-2019.

Passeio do Clube do Carro Antigo de Viçosa na BR-120 sentido Coimbra – 2016



Figura: Foto de Passeio do Clube do Carro Antigo de Viçosa – Acervo da página do Clube do Carro Antigo no Facebook

Encontro do Clube do Carro Antigo de Viçosa em frente ao centro de Vivência da UFV em 2018 e 2019. Nota-se presença de carros mais modernos, modificados e de carros com o estilo rat-look (enferrujado e com marcas de uso pelo tempo)



Fonte: Acervo da página do Clube do Carro Antigo no Facebook

Foto de Reunião do Clube do Carro Antigo de Viçosa



Fonte: Acervo da página do Clube do Carro Antigo no Facebook

Encontro do Clube do Carro Antigo de Viçosa nas imediações do colégio de Viçosa em dezembro de 2019 – Nota-se a presença de automóveis mais modernos e sem distinção de modelos



Fonte: Acervo da página do Clube do Carro Antigo no Facebook

Encontro do Clube do Carro Antigo de Viçosa na avenida Castelo Branco – 2017



Fonte: Acervo da página do Clube do Carro Antigo no Facebook

Atividade cultural para as crianças promovida pelo Clube do Carro Antigo no estacionamento do LDI/UFV – 2017



Fonte: Acervo da página do Clube do Carro Antigo no Facebook

Encontro do AAVI em frente à estação de Viçosa ocorrido em fevereiro de 2015 com destaque para o Ford 1929 do colecionador Renato Del Giudice, veículo mais antigo da cidade



Fonte: Acervo da página da AAVI no Facebook

Momento de confraternização entre membros da AAVI e CCAV durante o evento ESAV de 2016



Fonte: Acervo da página da AAVI – Facebook

Vista aérea da Exposição V ESAV – 2017 – Nesta época o encontro ainda ocorria no espaço ao lado do prédio principal da UFV – este ano foi a filiação da AAVI à FBVA e o ano que teve o maior número de expositores



Fonte: V ESAV – Realizado em 2018, foto do acervo da página Clássicos Nacionais do Facebook.

Vista aérea da Exposição VI ESAV – 2018 – No quadro do canto direito inferior fica o espaço reservado aos clubes



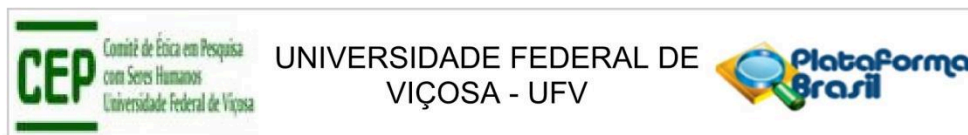
Fonte: VI ESAV – Realizado em 2018, foto do acervo da página Clássicos Nacionais do Facebook.

Vista aérea da Exposição VII ESAV – 2019. Nota-se na imagem o círculo onde estariam dispostos os veículos de destaque escolhidos pela diretoria da AAVI



Fonte: VII ESAV – Realizado em 2019, foto do acervo da página Clássicos Nacionais do Facebook

ANEXO B – PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: A Associação de Antigomobilismo de Viçosa e Suas Repercussões na Salvaguarda do Patrimônio Sobre Rodas

Pesquisador: Jonas Marçal de Queiroz

Área Temática:

Versão: 2

CAAE: 19400619.3.0000.5153

Instituição Proponente: Departamento de História

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 3.595.059

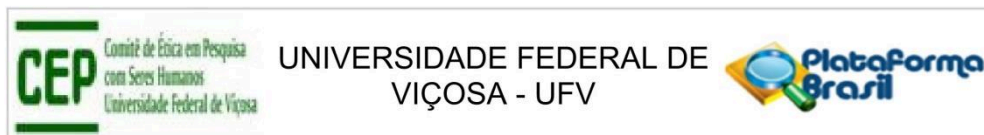
Apresentação do Projeto:

O presente protocolo foi enquadrado como pertencente à Grande Área 7. Ciências Humanas.

Conforme resumo apresentado no formulário online da Plataforma:

1. Introdução: Esta pesquisa é voltada ao tema antigomobilismo, reconhecido como atividade cultural de preservação do patrimônio histórico automotivo que permeia as práticas ligadas aos veículos antigos e seus entusiastas, e tem como ações principais o estudo, colecionismo, restauração e preservação de veículos antigos ou de itens relacionados ao tema. Tal movimento vem se destacando no Brasil nos últimos anos, marcando uma presença cada vez maior no cenário cultural através de seus eventos como encontros, exposições, passeios etc. Ganhou espaço em programas de TV, revistas especializadas, livros, sites dentre outras mídias, e vem também se mostrando como uma ferramenta de geração de renda, já que o comércio que se criou em torno dos veículos antigos, peças, oficinas de restauração, réplicas em escala tem crescido exponencialmente. Os veículos antigos têm o poder de encantar gerações, e são vistos como obras de arte por muitas pessoas. Através da legislação que criou a placa de licenciamento de colecionador (placa-preta) no final dos anos 90, seus proprietários passaram inclusive a poder requerer o tombamento como patrimônio histórico junto aos órgãos competentes. Assim como outros artefatos, os veículos também podem ser enquadrados como fragmentos da história e é através dos colecionadores e entusiastas que estes veículos e suas memórias são preservados para

Endereço: Universidade Federal de Viçosa, Avenida PH Rolfs s/n, Edifício Arthur Bernardes
Bairro: Campus Universitário **CEP:** 36.570-977
UF: MG **Município:** VICOSA
Telefone: (31)3612-2316 **E-mail:** cep@ufv.br



Continuação do Parecer: 3.595.059

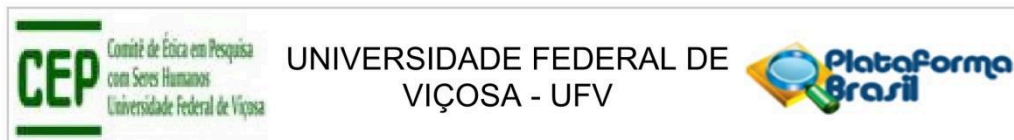
as futuras gerações. O estudo se propõe a trazer um novo diálogo para o campo do patrimônio histórico já que ainda são muito escassos os estudos acadêmico-científicos sobre antigomobilismo no Brasil, também há pouco material bibliográfico voltado especificamente a este tema quando é enquadrado na temática patrimônio, o que também acaba por ser mais uma motivação a trazer este tema e inseri-lo neste rol de pesquisas.

2. Metodologia: A pesquisa proposta tem natureza qualitativa, sendo de caráter exploratório e descritivo. Haverá os procedimentos de revisão bibliográfica; entrevistas semi-estruturadas, onde pretende-se expor o tema através de perguntas pré-determinadas e os entrevistados terão flexibilidade de se expressar ante o tema proposto expondo suas opiniões e narrativas em torno das questões apresentadas; análise documental, em arquivos e registros da AAVi, bem como pesquisa bibliográfica em livros e revistas especializadas de acervos de colecionadores que se prontificarem em colaborar com a pesquisa assim como realizar esta pesquisa documental em material de propriedade deste pesquisador; consulta em sites voltados para o antigomobilismo; bem como observação participante. Estas entrevistas serão aplicadas junto aos filiados dos clubes e associações de colecionadores e entusiastas de veículos antigos, a colecionadores de objetos ligados a veículos antigos e com os participantes dos encontros e exposições de veículos antigos, que acontecem anualmente na região de Viçosa. Os dados coletados em gravações e entrevistas serão transcritos para texto e tabulados em tabelas e gráficos para que sejam apresentados na dissertação. Por fim, informa que haverá registro fotográfico de eventos, reuniões, coleções etc.

3. Hipóteses: i. A criação da AAVi e seu papel na preservação do patrimônio histórico, conduz a construção de um sentimento de pertencimento sobre o "patrimônio sobre rodas", bem como a promoção da educação patrimonial. ii. Existe uma limitada participação nos encontros e associações antigomobilistas, seja por falta de conhecimento ou por desinteresse. iii. As principais motivações para a prática do antigomobilismo possuem suas raízes no campo afetivo, já que as memórias e lembranças trazidas por estes veículos através dos seus sons, odores e imagens despertam um sentimento de nostalgia nas pessoas. iv. A certificação de veículos antigos, como veículo de coleção aumenta seu valor de mercado e amplia o comércio em torno dos carros antigos.

4. Critérios de inclusão/exclusão: não são especificados, mas por se tratar de colecionadores(as) de carros, infere-se serem todos adultos (maiores de 18 anos).

Endereço: Universidade Federal de Viçosa, Avenida PH Rolfs s/n, Edifício Arthur Bernardes
Bairro: Campus Universitário **CEP:** 36.570-977
UF: MG **Município:** VICOSA
Telefone: (31)3612-2316 **E-mail:** cep@ufv.br



Continuação do Parecer: 3.595.059

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo primário: Este trabalho tem como objetivo primário examinar o cenário histórico, as práticas sociais do antigomobilismo e quais as motivações que rodeiam a cultura e o colecionismo de veículos e objetos voltados ao automobilismo tomando por foco a região de Viçosa-MG onde são sediadas a Associação de Antigomobilismo de Viçosa-MG (AAVi) e o Clube do Carro Antigo de Viçosa (CCAV) além de ocorrer um dos melhores eventos antigomobilistas da microrregião, o ESAV.

Objetivo secundário:

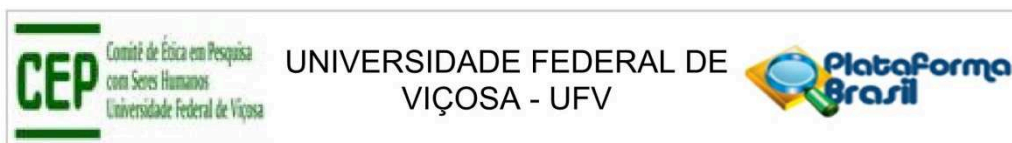
- i. Identificar o cenário histórico da AAVi, apontando seus fundadores e membros atuais, os motivos para sua criação, desafios e contribuições.
- ii. Entender o papel e as estratégias usadas pela AAVi no sentido de despertar na população a consciência de preservação do patrimônio histórico sobre rodas e sua cultura.
- iii. Observar o ambiente dos encontros e exposições, identificar o perfil do antigomobilista, suas práticas e suas noções de patrimônio e salvaguarda. Verificar quais as narrativas que motivam o desejo de preservação, restauração e colecionismo de veículos antigos, bem como se existe um caráter afetivo, cultural, financeiro ou se é somente recreativo, um hobby.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Os pesquisadores apresentam no formulário online da Plataforma os seguintes Riscos: Os riscos envolvidos na pesquisa consistem no fato de que as perguntas da entrevista podem causar algum desconforto ou forte emoção, também poderá ser cansativa quanto ao tempo envolvido. Para que minimizar estes riscos o presente pesquisador se propõe a criar um ambiente confortável e seguro para o entrevistado passando confiança de que haverá o tempo todo um clima de diálogo e aberto para interrupções a todo o momento se assim o entrevistado desejar. As perguntas também serão respondidas somente se o entrevistado quiser, sendo facultativo ao mesmo responder a todas. Ainda lhe será garantido o sigilo dos dados e o seu direito de deixar retirar o consentimento e a não divulgação dos dados.

e os seguintes Benefícios: Não são previstos benefícios individuais aos entrevistados. Os benefícios serão estendidos a toda comunidade antigomobilista, mais especificamente a viçosense que receberá no fim do estudo uma pesquisa inédita trazendo a este grupo o seu devido reconhecimento no campo do patrimônio histórico e cultural. Esta pesquisa ainda terá como fruto final um produto voltado à comunidade antigomobilista visando aumentar sua divulgação como

| | |
|--|---------------------------|
| Endereço: Universidade Federal de Viçosa, Avenida PH Rolfs s/n, Edifício Arthur Bernardes | |
| Bairro: Campus Universitário | CEP: 36.570-977 |
| UF: MG | Município: VICOSA |
| Telefone: (31)3612-2316 | E-mail: cep@ufv.br |



Continuação do Parecer: 3.595.059

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo primário: Este trabalho tem como objetivo primário examinar o cenário histórico, as práticas sociais do antigomobilismo e quais as motivações que rodeiam a cultura e o colecionismo de veículos e objetos voltados ao automobilismo tomando por foco a região de Viçosa-MG onde são sediadas a Associação de Antigomobilismo de Viçosa-MG (AAVi) e o Clube do Carro Antigo de Viçosa (CCAV) além de ocorrer um dos melhores eventos antigomobilistas da microrregião, o ESAV.

Objetivo secundário:

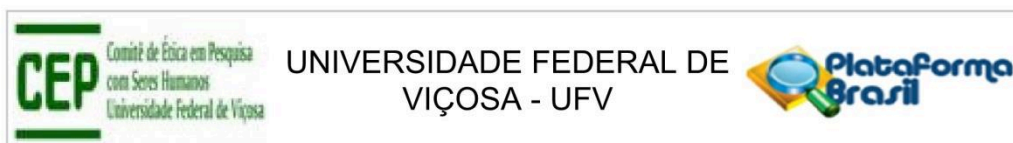
- i. Identificar o cenário histórico da AAVi, apontando seus fundadores e membros atuais, os motivos para sua criação, desafios e contribuições.
- ii. Entender o papel e as estratégias usadas pela AAVi no sentido de despertar na população a consciência de preservação do patrimônio histórico sobre rodas e sua cultura.
- iii. Observar o ambiente dos encontros e exposições, identificar o perfil do antigomobilista, suas práticas e suas noções de patrimônio e salvaguarda. Verificar quais as narrativas que motivam o desejo de preservação, restauração e colecionismo de veículos antigos, bem como se existe um caráter afetivo, cultural, financeiro ou se é somente recreativo, um hobby.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Os pesquisadores apresentam no formulário online da Plataforma os seguintes Riscos: Os riscos envolvidos na pesquisa consistem no fato de que as perguntas da entrevista podem causar algum desconforto ou forte emoção, também poderá ser cansativa quanto ao tempo envolvido. Para que minimizar estes riscos o presente pesquisador se propõe a criar um ambiente confortável e seguro para o entrevistado passando confiança de que haverá o tempo todo um clima de diálogo e aberto para interrupções a todo o momento se assim o entrevistado desejar. As perguntas também serão respondidas somente se o entrevistado quiser, sendo facultativo ao mesmo responder a todas. Ainda lhe será garantido o sigilo dos dados e o seu direito de deixar retirar o consentimento e a não divulgação dos dados.

e os seguintes Benefícios: Não são previstos benefícios individuais aos entrevistados. Os benefícios serão estendidos a toda comunidade antigomobilista, mais especificamente a viçosense que receberá no fim do estudo uma pesquisa inédita trazendo a este grupo o seu devido reconhecimento no campo do patrimônio histórico e cultural. Esta pesquisa ainda terá como fruto final um produto voltado à comunidade antigomobilista visando aumentar sua divulgação como

Endereço: Universidade Federal de Viçosa, Avenida PH Rolfs s/n, Edifício Arthur Bernardes
Bairro: Campus Universitário **CEP:** 36.570-977
UF: MG **Município:** VICOSA
Telefone: (31)3612-2316 **E-mail:** cep@ufv.br



Continuação do Parecer: 3.595.059

um novo tipo de patrimônio cultural.

Avaliação: Os riscos e meios de minimizá-los estão proporcionais aos benefícios, de acordo com as Res. CNS nº 466/2012 e 510/2016.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Os(as) pesquisadores(as) propõem trazer um novo diálogo para o campo do patrimônio histórico já que ainda são muito escassos os estudos acadêmico-científicos sobre antigomobilismo no Brasil, também há pouco material bibliográfico voltado especificamente a este tema quando é enquadrado na temática patrimônio, o que também acaba por ser mais uma motivação a trazer este tema e inseri-lo neste rol de pesquisas.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Considerações sobre os documentos apresentados pelo pesquisador:

Os pesquisadores acostaram no formulário online para avaliação do centro coparticipante:

- TCLE;
- projeto de pesquisa;
- roteiro de entrevista;
- folha de rosto;
- autorização da AAIV;
- cronograma.

Recomendações:

Quando da coleta de dados, o TCLE deve ser elaborado em duas vias, rubricado em todas as suas páginas e assinado, ao seu término, pelo convidado a participar da pesquisa ou responsável legal, bem como pelo pesquisador responsável, ou pessoa(s) por ele delegada(s), devendo todas as assinaturas constar na mesma folha.

Não é necessário apresentar os TCLEs assinados ao CEP/UFV. Uma via deve ser mantida em arquivo pelo pesquisador e a outra é do participante da pesquisa.

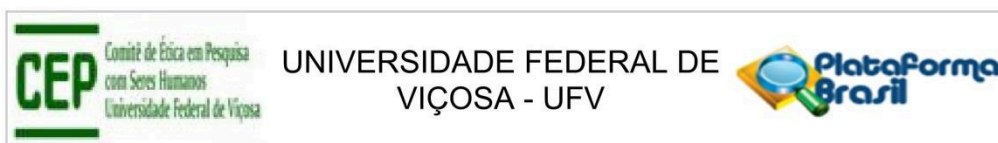
Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Projeto aprovado.

Considerações Finais a critério do CEP:

Ao término da pesquisa é necessário apresentar, via notificação, o Relatório Final (modelo disponível no site www.cep.ufv.br). Após ser emitido o Parecer Consubstanciado de aprovação do

Endereço: Universidade Federal de Viçosa, Avenida PH Rolfs s/n, Edifício Arthur Bernardes
Bairro: Campus Universitário **CEP:** 36.570-977
UF: MG **Município:** VICOSA
Telefone: (31)3612-2316 **E-mail:** cep@ufv.br



Continuação do Parecer: 3.595.059

Relatório Final, deve ser encaminhado, via notificação, o Comunicado de Término dos Estudos para encerramento de todo o protocolo na Plataforma Brasil.

Projeto aprovado autorizando o início da coleta de dados com os seres humanos a partir da data de emissão deste parecer.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

| Tipo Documento | Arquivo | Postagem | Autor | Situação |
|---|---|------------------------|--------------------------|----------|
| Informações Básicas do Projeto | PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_1417391.pdf | 20/09/2019 10:52:55 | | Aceito |
| Outros | CARTA_RESPOSTA.pdf | 19/09/2019 18:26:45 | Victor de Souza Silveira | Aceito |
| TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência | TCLE_MODIFICADO.pdf | 19/09/2019 18:22:32 | Victor de Souza Silveira | Aceito |
| Outros | entrevista.pdf | 19/08/2019 17:37:32 | Victor de Souza Silveira | Aceito |
| Folha de Rosto | folhaderosto.pdf | 19/08/2019 17:29:03 | Victor de Souza Silveira | Aceito |
| TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência | TCLE.pdf | 19/08/2019 09:58:18 | Victor de Souza Silveira | Aceito |
| Outros | curriculo.pdf | 19/08/2019 09:57:03 | Victor de Souza Silveira | Aceito |
| Declaração de Instituição e Infraestrutura | Autorizacao_AAVI.pdf | 19/08/2019 09:54:53 | Victor de Souza Silveira | Aceito |
| Cronograma | cronograma.pdf | 19/08/2019 09:54:43 | Victor de Souza Silveira | Aceito |
| Projeto Detalhado / Brochura Investigador | projeto.pdf | 19/08/2019 09:54:32 | Victor de Souza Silveira | Aceito |

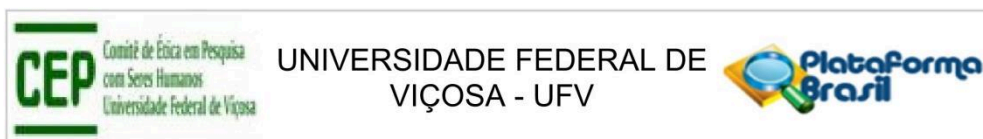
Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Endereço: Universidade Federal de Viçosa, Avenida PH Rolfs s/n, Edifício Arthur Bernardes
Bairro: Campus Universitário **CEP:** 36.570-977
UF: MG **Município:** VICOSA
Telefone: (31)3612-2316 **E-mail:** cep@ufv.br



Continuação do Parecer: 3.595.059

VICOSA, 24 de Setembro de 2019

Assinado por:
Maria da Conceição Aparecida Pereira Zolnier
(Coordenador(a))

Endereço: Universidade Federal de Viçosa, Avenida PH Rolfs s/n, Edifício Arthur Bernardes
Bairro: Campus Universitário **CEP:** 36.570-977
UF: MG **Município:** VICOSA
Telefone: (31)3612-2316 **E-mail:** cep@ufv.br

ANEXO C – ROTEIROS DE ENTREVISTA

Perfil do entrevistado:

Nome: _____

Idade: _____

Escolaridade: _____

Ocupação: _____

Contato: _____

A) Roteiro de Entrevistas I – Membros da AAVI.

- 1 - Quando e por que você começou a se interessar por antigomobilismo?
- 2 - Porque colecionar carros e itens relacionados a carros? O que te levou a colecionar?
- 3 - Quais os seus interesses em torno da prática do antigomobilismo?
- 4 - O antigomobilismo te dá algum retorno financeiro?
- 5 - A prática do antigomobilismo lhe desperta memórias e lembranças do passado? Ou é somente um hobby para passar o tempo livre?
- 6 - O que você acha de todo mercado que se criou em torno dos veículos antigos nos últimos anos no Brasil?
- 7 - O que os encontros, eventos e exposições de veículos antigos despertam em você?
- 8 - Você é filiado a algum clube ou associação de antigomobilismo?
 - 8.1 - Se sim, o que te levou a buscar esta filiação?
 - 8.2 - Se não, por que não se filia a estes grupos?
- 9 - Como você vê o destaque que o antigomobilismo vem ganhando no cenário nacional e local mais precisamente em Viçosa-MG?
- 10 - Você acha importante se buscar o certificado de originalidade para obtenção da placa preta dos veículos antigos? Acha que a placa Mercosul vai desvalorizar o veículo antigo?
- 11 - Você acha que os veículos podem se enquadrar como patrimônio histórico e cultural e até mesmo serem associados a obras de arte?
- 12 - Como você vê o papel da AAVI (Associação de Antigomobilismo de Viçosa) e do CCAV (Clube do Carro Antigo de Viçosa) na promoção da cultura do antigomobilismo e preservação do patrimônio sobre rodas de Viçosa Região?

B) Roteiro de Entrevistas II – Membros do CCAV.

- 1 – Como e quando surgiu seu interesse por veículos antigos?
- 2 – Você coleciona objetos e outros itens relacionados à carros antigos e porque?
- 3 – Como surgiu a idéia de criar o CCAV (clube do carro antigo de Viçosa)?
- 4 - Quais os seus interesses em torno da prática do antigomobilismo?
- 5 - O antigomobilismo te dá algum retorno financeiro? Desperta memórias, lembranças do passado ou é somente um hobby?
- 6 - O que você acha de todo mercado financeiro que se criou em torno dos veículos antigos?
- 7 - O que os encontros, eventos e exposições de veículos antigos despertam em você?
- 8 - Você é filiado a algum clube ou associação de antigomobilismo?
- 9 - Como você vê o espaço que o antigomobilismo vem ganhando no cenário nacional e em Viçosa?
- 10 - Você acha importante se buscar o certificado de originalidade para obtenção da placa preta dos veículos antigos? E a placa MERCOSUL?
- 11 - Você acha que os veículos podem se enquadrar como patrimônio histórico e cultural e até mesmo serem associados a obras de arte?
- 12 – Você acha que o veículo antigo deve ser preservado totalmente em sua originalidade ou deve ser modificado? O que você mais valoriza?
- 13 - Como você vê o papel da AAVI (associação de antigomobilismo de Viçosa) na promoção do antigomobilismo e preservação do patrimônio sobre rodas de Viçosa Região?

C) Roteiro de Entrevistas III – Vereador autor da lei do dia do antigomobilismo.

1 - Porque foi criada a lei do dia antigomobilismo aqui na cidade de Viçosa?

2 - O que você acha destes eventos que os antigomobilistas fazem? Tanto da AAVI, quanto do CCAV, os encontros e exposições para a cultura da cidade, essa inserção deles na cultura, o que você acha?

3 - Você reconhece o antigomobilismo como um novo movimento cultural?

4 - O que você acha do artefato, o objeto automóvel antigo, ele pode ser reconhecido como obra de arte, e/ou como patrimônio histórico e cultural?

5 - E quanto a questão econômica em torno do antigomobilismo?

6 - O que você acha que o poder público municipal poderia fazer para fomentar esta questão cultural além da lei? Como ceder espaços, inserir isto no circuito cultural da cidade.