

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA – UNESP  
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS  
CAMPUS DE MARÍLIA**

Mara Angélica Pedrochi

**A COLEÇÃO DE AUTOMÓVEIS DE EDUARDO ANDRÉ  
MATARAZZO: O PROCESSO DE INSTITUCIONALIZAÇÃO  
DE UMA COLEÇÃO**

MARÍLIA  
- 2007 -

MARA ANGÉLICA PEDROCHI

**A COLEÇÃO DE AUTOMÓVEIS DE EDUARDO ANDRÉ  
MATARAZZO: O PROCESSO DE INSTITUCIONALIZAÇÃO  
DE UMA COLEÇÃO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciência da Informação, da Faculdade de Filosofia e Ciências, da Universidade Estadual Paulista – UNESP – Campus de Marília, para obtenção do título de Mestre em Ciência da Informação.

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Ismael Murguia Marañon.

MARÍLIA  
- 2007 -

Pedrochi, Mara Angélica

P372c A coleção de automóveis de Eduardo André Matarazzo: o processo de institucionalização de uma coleção / Mara Angélica Pedrochi. -- Marília, 2007.

314 f. ; 30 cm

Dissertação (Mestrado em Ciência da Informação) – Faculdade de Filosofia e Ciências, Universidade Estadual Paulista, 2007.

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Ismael Murguia Marañon.

1. Colecionismo 2. Relação objeto-colecionador 3. Museu 4. Processo de institucionalização I. Autor. II. Título.

CDD 069.5

# **FOLHA DE APROVAÇÃO**

## **BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Eduardo Ismael Murguia Marañon - Orientador

---

Profª Drª Vânia Carneiro de Carvalho

---

Prof. Dr. João Batista Ernesto de Morais

## DEDICATÓRIA

Dedico esta dissertação a três pessoas especiais:

Ao Sr. Eduardo André Matarazzo (*in memoriam*) pelo grande legado que nos deixou e que infelizmente nem todos souberam reconhecer em tempo hábil.

Mafalda Tereza Detoni Pedrochi, minha mãe e Mario Pedrochi Sobrinho, meu pai, as pessoas mais dignas e amigas que já conheci em minha vida.

## **AGRADECIMENTOS**

Esta lista será extensa, mas muito necessária.

Agradeço primeiramente a Deus, por eu ter Te percebido nesta obra, no meu lugar construído através das minhas práticas de pesquisa. (JOSGRILBERG, 2005, p.39)

Agradeço imensamente ao mestre e direcionador desta pesquisa Eduardo Ismael Murguia Marañon, que com muita sabedoria soube guiar-me por caminhos nunca antes sonhados e pisados.

Agradeço à Patrícia Marta Matarazzo e Dr<sup>a</sup> Eneida Baptistete Matarazzo pela autorização de realizar a pesquisa e adentrar a vida de Sr. Eduardo.

Agradeço a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES pela bolsa de pesquisa concedida a mim, durante grande período da pesquisa.

Ao pessoal da biblioteca da Unesp de Marília por todos os auxílios, em especial à Ilma, Tininha, Luzinete, Lair e Vânia.

Ao pessoal da Pós-Graduação: Márcia, Aline, Edna, Iara e Carol, por todas as instruções.

A todas as pessoas que concederam as entrevistas. Ao Sr. João, funcionário da Prefeitura Municipal de Bebedouro, que mesmo acidentado me concedeu vasta entrevista. A Patrícia Matarazzo e Dr<sup>a</sup> Eneida Matarazzo que entre tantos compromissos me receberam gentilmente. Ao Sr. Roberto Penteado, que me recebeu com tanta presteza (registro que não utilizei a pesquisa dele neste momento, mas que usaremos em trabalho futuro). Ao Francisco Eduardo Matarazzo, que em meio a tantos atropelos nos recebeu com muita atenção e nos concedeu acesso a valiosas informações. Ao Sr. Anésio Buzon e ao Sr. Valdemir que nos receberam com tanto carinho tanto nas entrevistas, quanto na seção de fotos na Fazenda.

Agradeço à Fernanda Canevazzi, Neuza e Rogério Buzon da Miniterras, empresa da família Matarazzo, que muito gentilmente me receberam e auxiliaram no acesso aos documentos. À Gilda que trabalha no Museu, meu muito obrigada.

Agradeço ao Nelson Afonso (Nelsinho) responsável pela documentação da Prefeitura Municipal de Bebedouro pelo empenho em encontrar os documentos referentes ao Museu.

Agradeço a Wilza Aurora Mattos Teixeira que, com muita paciência e garra, me auxiliou na empreitada das fotos.

Pai e mãe... agradeço por tudo: pelo incentivo e paciência constantes e pelos diversos auxílios que me deram durante a realização desta pesquisa.

Agradeço aos amigos Pe. Luiz Antonio Lopes Ricci, Pe. Antônio Ilário Felici, Marcos Mucheroni e Wilson Sampaio pelos primeiros incentivos ao mestrado, lá em 2002.

Agradeço, de forma muito especial, a minha irmã Maria Stela Pedrochi pelo incentivo, pelas correções, pelos puxões de orelha. Você, o Júnior, a Júlia, a Eduarda, a Vitória e João Marcelo são preciosidades que Deus me concedeu.

À Vanessa Caramori, Cléria Mattos e Karol Voitila Pereira Resende, por toda a ajuda, paciência e companheirismo. Sem palavras...

As amigas Eliane Aparecida Borba, Ana Cristina Albuquerque, Gabriela Zumiani Navarro e Tatiana Pacanaro que muito me incentivaram e me auxiliaram pelo caminho.

Às amigas da república “Aqui mora gente feliz”, pelos bons momentos de convívio: Lígia e Maria Elisa Nogueira, Meire Barbosa, Aretinha e Creuzinha.

A Chade Rezek Neto, pelas liberações do trabalho.

Aos mestres e companheiros de disciplinas, que muito auxiliaram na ampliação de meus conhecimentos. Silvia Maria, Mazé, Luzia, Aldinar, Rodrigo(s), Juliane, Raquel, Jane, Lúcia, Cíntia, Rosa, Igor. Desculpe-me se esqueci de alguém.

Silvia Maria do Espírito Santo, a você, um muito obrigada muito especial... por todos os ensinamentos e trocas de conhecimentos.

Às amigas Rosa Maria Gutiérrez e Ana Paula Peguim pelas trocas de informações e incentivos.

Agradeço a todos que direta ou indiretamente contribuíram para a realização do meu trabalho e infelizmente posso ter me esquecido. Muito obrigada!

## EPÍGRAFE

“Qualquer coleção é um diário, de viagens, de sentimentos de estados de alma, de humores. O impulso secreto que leva a colecionar e reunir uma coleção, ou a manter um diário, parte da necessidade de transformar o curso da nossa própria existência numa série de objetos salvos da dispersão”. (ÍTALO CALVINO apud CLARA, 2005, p.171).

“A essência de uma coleção diz respeito aos afetos nela investidos e que são passíveis de serem rastreados na história singular do sujeito”. (FONSECA, 2005, p.181).

## RESUMO

**A coleção de automóveis de Eduardo André Matarazzo:** o processo de institucionalização de uma coleção

O estudo do colecionismo sempre apontou para acumulação de objetos como prova dos registros da evolução humana. Atualmente, seus trabalhos têm se voltado para a compreensão das relações construídas entre colecionador e objeto. Grande parte das coleções particulares dá origem às instituições públicas coletoras de cultura. Focamos o trabalho na instituição museu e buscamos responder ao questionamento de como se dá o processo de institucionalização de tais coleções? Através de uma aproximação exploratória, procuramos fundamentar e descrever de forma sistematizada o processo de conversão da coleção particular de automóveis de Eduardo André Matarazzo em Museu “Eduardo André Matarazzo” de Armas, Veículos e Máquinas. Partindo da fundamentação teórica da Ciência da Informação, analisamos a produção documental do Museu enquanto instituição resultante de uma parceria entre o público e o privado, ressaltando os aspectos positivos e negativos para as partes e para o público.

**Palavras-chave:** Colecionismo — relação colecionador-objeto — museu — processo de institucionalização.

## **ABSTRACT**

**The cars collection of Eduardo André Matarazzo:** the institutionalization process of collection

The collectionism study always to point out for the objects accumulation as evidence recording of human evolution. Nowadays, theirs study to have turning to the understanding the relations construct between collector and object. The most part of the particular collections gives beginning those culture collecting institutions. This paper focus the museum institution and search answer at the question about itself the institutionalization process this collections? Through de exploratory approximation searching to found and describe the systematized form the conversion process the cars particular collection of Eduardo André Matarazzo at “Museu ‘Eduardo André Matarazzo’ de Armas, Veículos e Máquinas”. Matching the theoretical bases the Information Science, we are analyzing the museum documental production so long as institution resulting of the public and private partnership, to emphasize the positive and negative aspects for both parts and the public.

**Keywords:** Collectionism - collector-object relation – museum – institutionalization process.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Foto 1 – Eduardo André Matarazzo .....	58
Foto 2 – Símbolo de “A Toca do Cacaréco” .....	83
Foto 3 – Oficina da Rua Guatemala .....	93
Foto 4 – Oficina da Rua Guatemala .....	93
Foto 5 – Oficina da Rua Guatemala .....	93
Foto 6 – Oficina da Rua Guatemala .....	93
Foto 7 – Trenzinho .....	93
Foto 8 – Galpões – Oficina Fazenda Pau D’Alho .....	96
Foto 9 – Borracharia – Oficina Fazenda Pau D’Alho .....	96
Foto 10 – Sala de Torno – Oficina Fazenda Pau D’Alho .....	96
Foto 11 – Sala de regulagem de motor – Oficina Fazenda Pau D’Alho .....	96
Foto 12 – Sala de pintura – Oficina Fazenda Pau D’Alho .....	96
Foto 13 – Elevador de carros – Oficina Fazenda Pau D’Alho .....	96
Foto 14 – Organização das ferramentas – Oficina Fazenda Pau D’Alho .....	96
Foto 15 – Organização de parafusos – Oficina Fazenda Pau D’Alho .....	96
Foto 16 – Mercedes Benz do Consulado Alemão .....	98
Foto 17 – Mercedes Benz do Consulado Alemão .....	98
Foto 18 – Símbolo da “Scuderia Nero” .....	106
Foto 19 – Visão geral do Jeepster em 70 .....	107
Foto 20 – Foco no símbolo da Scuderia no Jeepster – década de 70 .....	107
Foto 21 – Visão geral do Jeepster em 2007 .....	107

Foto 22 – Foco no símbolo da Scuderia no Jeepster – 2007 .....	107
Foto 23 – Processo de restauro - dec. 50/60. Carcaça de carro .....	109
Foto 24 – Processo de restauro – Câmbio .....	109
Foto 25 – Processo de restauro – Motor .....	109
Foto 26 – Isotta Fraschini 1925, após restauro – década de 50/60 .....	109
Foto 27 – Isotta Fraschini 1925, em folder da década de 70 .....	109
Foto 28 – Studebaker 1951, na década de 70 .....	112
Foto 29 – Studebaker 1951, foco na placa com descrição do nome do carro, ano e breve histórico – década de 70 .....	112
Foto 30 – Studebaker 1951, em 2007 .....	116
Foto 31 – Studebaker 1951, foco na placa com os dados do nome, ano e histórico, em 2007 .....	116
Ilustração 1 – Folder 1 de divulgação – Museu década de 70 .....	141
Ilustração 2 - Folder 2 de divulgação – Museu década de 70 .....	141
Ilustração 3 – Folder 3 de divulgação – Museu década de 70 .....	141
Foto32 - Locomotivas que causaram polêmica. Atualmente, estão expostas no Museu	158
Ilustração 4 – Folder 1 de divulgação – Museu gestão 2005 .....	164
Ilustração 5 – Folder 2 de divulgação – Museu gestão 2005 .....	164
Ilustração 6 – Folder 3 de divulgação – Museu gestão 2005 .....	164
Ilustração 7 – Panfleto de divulgação – Museu gestão 2005 .....	164
Ilustração 8 – Adesivo de divulgação – Museu gestão 2005 .....	164
Ilustração 9 – Camiseta de divulgação – Museu gestão 2005.....	164
Foto 33 - Vista externa de avião exposto à degradação causada pelo tempo – Museu “EAM”, 2007 .....	166

Foto 34 – Vista interna de avião, degradação causada pelo calor e chuva – Museu “EAM”, 2007 .....	166
Foto 35 – Vista interna de avião, degradação do teto causada pelo calor e chuva – Museu “EAM”, 2007 .....	166
Foto 36 – Vista interna de avião, degradação das cortinas, causada pelo calor e chuva – Museu “EAM”, 2007 .....	166
Foto 37 – Vista externa de locomotiva, com ferrugem, degradação causada pelo calor e chuva – Museu “EAM”, 2007 .....	166
Foto 38 – Vista interna de carro, banco danificado pela ação do calor e da água (enchente) – Museu “EAM”, 2007 .....	166
Foto 39 – Vista da enchente de 08 de fevereiro de 2006 – Museu “EAM”, 2007 .....	167
Foto 40 – Carro danificado pela enchente, exposto atualmente no Museu – Museu “EAM”, 2007 .....	167
Foto 41 – Vista do canal do lago artificial que passa entre os tratores e caminhões expostos no Museu – vista de 2007 .....	167
Foto 42 – Cavidade no piso inferior do pavilhão dos caminhões, provocada pela enchente de 06.02.06 – Museu “EAM”, 2007 .....	167
Foto 43 – Cavidade no piso superior do pavilhão dos caminhões, provocada pela enchente de 06.02.06 – Museu “EAM”, 2007 .....	167

## LISTA DE QUADROS E ESQUEMAS

Quadro 1 – Fábricas das IRFM .....	45
Quadro 2 – Filmes da Companhia Cinematográfica Vera Cruz .....	63
Quadro 3 – Relação quantitativa de objetos da coleção de Eduardo Matarazzo .....	90
Esquema 1 – Modelo de fichas de objetos – Museu Paulista .....	103
Esquema 2 – Campos de descrição dos objetos do Museu A. V. M “Eduardo André Matarazzo .....	105
Esquema 3 – Esquemas de classificação dos carros, aviões, T/C/L/G, peças bélicas – elaborado por Patrícia Matarazzo .....	114
Esquema 4 – Esquemas de classificação de objetos antigos – elaborado por Patrícia Matarazzo .....	115

## SUMÁRIO

<b>1 DA COLEÇÃO AO MUSEU: ASPECTOS HISTÓRICOS E TEÓRICOS</b> .....	24
1.1 História das coleções e formação da instituição museu .....	24
1.2 Estudos do colecionismo – aspectos atuais da relação sujeito-objeto .....	33
<b>2 A FAMÍLIA MATARAZZO E SUAS INDÚSTRIAS EM SÃO PAULO</b> .....	42
2.1 O papel da família Matarazzo no processo industrial de São Paulo .....	43
2.1.1 Francisco Matarazzo Júnior - Conde Chiquinho .....	53
2.1.2 Eduardo André Maria Matarazzo .....	57
2.1.3 Maria Pia Matarazzo .....	59
2.1.4 Francisco Baby Matarazzo Pignatari .....	60
2.1.5 Francisco Matarazzo Sobrinho – Cicillo .....	61
<b>3 EDUARDO MATARAZZO E SUAS MÁQUINAS. TRAJETÓRIA E INTERAÇÃO DO COLECIONADOR</b> .....	76
3.1 Automóvel: objeto e símbolo de modernidade .....	76
3.2 Eduardo Matarazzo e o fascínio por máquinas .....	82
3.3 Eduardo André Matarazzo, sua coleção de automóveis e objetos antigos .....	87
3.3.1 Quantidade de itens na coleção .....	88
3.3.2 Marcos iniciais da coleção .....	92
3.3.3 Formas de aquisição das peças .....	94
3.3.4 Valores gastos na compra de peça desejada .....	95
3.3.5 Formas de procura por peças .....	100
3.3.6 Interesse na procedência da peça .....	101

3.3.7 Registros materiais de informações sobre as peças .....	101
3.3.8 Identificação de marca própria .....	106
3.3.9 Busca por fontes de informação sobre as peças .....	107
3.3.10 Tempo gasto na coleta e apreciação da coleção .....	108
3.3.11 Local de acomodação das peças .....	110
3.3.12 Arranjo da coleção .....	111
3.3.13 Para quem a coleção é exposta .....	116
3.3.14 O por que do ato de colecionar .....	117
3.3.15 A relação entre a coleção e outras atividades cotidianas .....	117
3.3.16 Grau de importância da coleção na vida do colecionador .....	118
3.3.17 Venda de uma peça importante ou valiosa .....	118
3.3.18 Visão da completude da coleção .....	118
3.3.19 Existência de peça favorita .....	119
3.3.20 Existência de peça almejada .....	119
3.3.21 Sentiu em algum momento que não deveria ter começado .....	119
3.3.22 Faria tudo novamente? .....	119
<b>4 DO PRIVADO AO PÚBLICO .....</b>	<b>121</b>
4.1 Teoria do privado e do público .....	121
4.2 Trajetória da coleção Eduardo Matarazzo de 1964 a 2007: do privado à relação privado-público .....	124
4.2.1 Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos .....	124
4.2.2 Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo Andréa Matarazzo”	128
4.2.3 Museu “Eduardo André Matarazzo” de Armas, Veículos e Máquinas .....	154

<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>169</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>172</b>
<b>APÊNDICES .....</b>	<b>178</b>
<b>APÊNDICE A – ÁRVORE GENEALÓGICA DE COSTÁBILE MATARAZZO E MARIANGELA IOVANE .....</b>	<b>179</b>
<b>APÊNDICE B – ÁRVORE GENEALÓGICA DE FRANCESCO MATARAZZO E FILOMENA SANSIVIERI .....</b>	<b>180</b>
<b>APÊNDICE C – ENTREVISTA Dr<sup>a</sup> ENEIDA BATISTETE MATARAZZO .....</b>	<b>181</b>
<b>APÊNDICE D – ENTREVISTA PATRÍCIA MARTA MATARAZZO .....</b>	<b>193</b>
<b>APÊNDICE E – ENTREVISTA SR. JOÃO - FUNCIONÁRIO DA PREFEITURA MUNICIPAL, EX-INTEGRANTE DA EQUIPE DO MUSEU EDUARDO ANDRÉ MATARAZZO .....</b>	<b>202</b>
<b>APÊNDICE F – ENTREVISTA FRANCISCO EDUARDO MATARAZZO .....</b>	<b>227</b>
<b>APÊNDICE G – ENTREVISTA SR. ANÉSIO VICENTE BUSON – FUNCIO- NÁRIO DE SR. EDUARDO .....</b>	<b>240</b>
<b>APÊNDICE H – ENTREVISTA SR. VALDEMIR – PINTOR DE AUTOS, FUN- CIONÁRIO DE SR. EDUARDO .....</b>	<b>262</b>
<b>APÊNDICE I – RELAÇÃO DOS OBJETOS DO MUSEU EDUARDO ANDRÉ MATARAZZO .....</b>	<b>267</b>
<b>APÊNDICE J – RELAÇÃO DOS OBJETOS DA COLEÇÃO DE EDUARDO ANDRÉ MATARAZZO - FAZENDA .....</b>	<b>281</b>
<b>APÊNDICE K – RELAÇÃO DOS OBJETOS DA COLEÇÃO DE EDUARDO ANDRÉ MATARAZZO – ANTONINA .....</b>	<b>282</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>283</b>
<b>ANEXO A – ESTATUTO DO “MUSEU DE ARMAS E VEÍCULOS MOTORI- ZADOS ANTIGOS” .....</b>	<b>284</b>
<b>ANEXO B - QUESTIONÁRIO “CONTEMPORARY COLLECTING PROJECT” - AUTORIA DE SUSAN PEARCE.....</b>	<b>297</b>
<b>ANEXO C – LEI Nº 730, DE 30 DE ABRIL DE 1969.....</b>	<b>302</b>

<b>ANEXO D – CORRESPONDÊNCIA ENTRE PREFEITO MUNICIPAL DE BEBEDOURO E CEL. WALFRIDO DE CARVALHO - SOBRE PEDIDO DE CONCESSÃO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO PARA TRANSIÇÃO DOS OBJETOS DE SÃO PAULO PARA BEBEDOURO – 24.04.1969 .....</b>	<b>304</b>
<b>ANEXO E – CORRESPONDÊNCIA ENTRE PREFEITO MUNICIPAL DE BEBEDOURO E SR. FIRMINO ROCHA DE FREITAS - SOBRE PEDIDO DE CONCESSÃO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO PARA TRANSIÇÃO DOS OBJETOS DE SÃO PAULO PARA BEBEDOURO – 24.04.1969 .....</b>	<b>306</b>
<b>ANEXO F – CORRESPONDÊNCIA ENTRE PREFEITO MUNICIPAL DE BEBEDOURO E SR. LUIZ LEITE BANDEIRA DE MELLO - SOBRE PEDIDO DE CONCESSÃO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO PARA TRANSIÇÃO DOS OBJETOS DE SÃO PAULO PARA BEBEDOURO – 24.04.1969 .....</b>	<b>308</b>
<b>ANEXO G – ESTATUTO DO MUSEU “EDUARDO ANDRÉ MATARAZZO” DE ARMAS, VEÍCULOS E MÁQUINAS .....</b>	<b>310</b>

## INTRODUÇÃO

A história das coleções nos reporta a uma prática muito antiga, em que o homem recolhe e cuida de determinados tipos de objetos, tornando-se possível, reconstruir o percurso das pessoas através desses objetos. Esta prática assinala para uma forma de “escrever o mundo”, motivo pelo qual os estudos sobre o colecionismo ocupam um lugar cada vez mais destacado nos meios acadêmicos.

Muitas abordagens têm sido apresentadas, nas mais diversas áreas do conhecimento, promovendo discussões extremamente produtivas em torno do tema colecionismo. Profissionais da história, antropologia, sociologia, psicologia, psiquiatria, geografia, zoologia, história da arte, entre muitos outros têm se dedicado a estes estudos. Os próprios colecionadores têm participado de tais discussões, contribuindo grandemente para o desenvolvimento dos mesmos.

Neste contexto, procurou-se desenvolver um trabalho voltado para a compreensão da formação de coleções, que culminam na fundação e implantação de instituições coletoras de cultura, tais como museus, bibliotecas e arquivos.

As coleções, de acordo com Pomian (2004, p.53), são caracterizadas por formarem um conjunto de objetos naturais ou artificiais, fora de circulação econômica, que são recolhidos, guardados, preservados e disponibilizados ao olhar público.

Pearce (2005, p.194) apresenta a coleção, como resultante de uma relação composta por várias partes, tais como: um contexto, uma rede de relacionamentos, por pessoas e o mundo material. Esse entendimento permite ao colecionador conhecer-se como ser individual e o mundo que é material, fora de si. As coleções adquiridas, valorizadas e organizadas por ele, formam parte importante de seus esforços de construção de mundo.

Essa atividade de armazenar objetos para serem expostos, permite ao homem, de acordo com Lara Filho (2006, p.12), ‘catalogar’ o mundo, colocando cada objeto num compartimento, que pode ou não estar organizado previamente, mas que faz parte de um conjunto de conhecimentos, visivelmente percebido e identificado no arranjo de cada coleção.

Existem várias características que tornam a reunião de objetos, coleções. Numa análise da Ciência da Informação, as características de organização e sistematicidade podem ser observadas através de seus arranjos; outra pode ser a questão de estarem disponíveis ao olhar público. É neste último aspecto que focamos o presente estudo.

Dentro da linha Organização da Informação da Unesp de Marília, procurou-se contextualizar a busca da compreensão da passagem da coleção particular do simples olhar público para uma coleção a serviço do público. Esse processo recebe o nome de institucionalização e dá origem ao museu.

Através da coleção de automóveis antigos, do colecionador e restaurador Eduardo André Matarazzo, descreveu-se o processo de institucionalização de uma coleção que se desenvolveu desde a infância até sua morte. Caso particular entre outros no Brasil, o colecionador tornou sua coleção particular em coleção pública, no período em que se destacava como uma das maiores coleções de automóveis antigos do país.

Esta coleção institucionalizou-se em Museu “Eduardo André Matarazzo” de Armas, Veículos e Máquinas no ano de 1969, através de uma parceria público-privada, estabelecida entre Prefeitura Municipal de Bebedouro e o colecionador Eduardo André Matarazzo. A sede social do Museu está localizada na cidade de Guaranésia-MG, a filial nº 1 na cidade de Bebedouro-SP (estudada) e a filial nº 2 na cidade de Antonina-PR.

A filial nº 1 está instalada num terreno de 4.621,61 m<sup>2</sup>, com 2.550,15 m<sup>2</sup> de área construída, aberta ao público de quinta-feira a domingo, das 9h00 às 12h00 e das 13h00 às 17h00. O acervo conta atualmente com cerca 200 peças antigas entre automóveis, motos, caminhões, aviões, helicóptero, guincho, maria-fumaça, carro anfíbio, peças bélicas e outros objetos antigos.

Apesar da obviedade de uma coleção tornar-se museu, questiona-se como se dá este processo de conversão? Em que medida tal processo determina ou não os objetivos e percursos da instituição?

Tendo como intuito respostas a estes questionamentos, analisou-se a formação, a transição e aspectos atuais da coleção de Eduardo Matarazzo, através de uma pesquisa exploratória. Sendo esta dividida em dois momentos: no primeiro em que realizou-se a busca por referencial teórico na área das coleções e museus e o segundo momento em que realizou-se a busca por informações de campo, sobre o processo de conversão desta coleção.

O referencial teórico deu-se nas áreas da organização da informação, história das coleções, fenômeno do colecionismo, institucionalização de coleções, teoria dos museus e relação público-privado, possibilitando-se assim ter aporte teórico para o desenvolvimento do segundo momento.

Considerou-se relevante a realização de levantamento bibliográfico sobre a atuação industrial da família Matarazzo no estado de São Paulo e da indústria automobilística no

ABC, que representaram fatos marcantes na vida do colecionador e conseqüentemente, na formação de sua coleção.

No segundo momento da pesquisa, buscou-se coletar informações sobre o perfil do colecionador Eduardo Matarazzo, bem como, sobre o processo de formação e institucionalização de sua coleção. Tais informações foram obtidas através de entrevistas, que seguiram como eixo norteador, um questionário elaborado pela autora Susan Pearce. Não foi possível aplicar o questionário na íntegra, pois o mesmo foi elaborado para aplicação direta aos colecionadores. No caso desta pesquisa, buscou-se adaptá-lo para aplicação com as pessoas que estiveram próximas ao colecionador durante toda a sua trajetória de colecionador e restaurador de objetos antigos, já que o mesmo havia falecido há três anos.

Foram realizadas seis entrevistas ao todo. A seleção de entrevistados seguiu o critério de aproximação dos indivíduos ao colecionador, no período de 1960 a 2002. Foram entrevistados: Eneida Baptistete Matarazzo (esposa), Patrícia Marta Matarazzo (filha), Francisco Eduardo Matarazzo (filho), João Roberto Martins (funcionário da Prefeitura Municipal de Bebedouro e ex-integrante da equipe do Museu), Anésio Vicente Buzon (funcionário da Fazenda do colecionador) e Sr. Valdemir Mariano Luiz (funcionário funileiro da Fazenda do colecionador).

Além das entrevistas, realizou-se levantamento de dados sobre a coleção e o Museu nos arquivos do Jornal Gazeta de Bebedouro, Arquivo Municipal de Bebedouro e Arquivo do Museu “Eduardo André Matarazzo” de Armas, Veículos e Máquinas, situado na empresa Miniterras da Família Matarazzo. Através destas fontes tornou-se possível ter acesso à documentação produzida pelo museu – leis, atas, estatutos e convênios, além de documentação produzida sobre o Museu – artigos e reportagens; reconstruindo-se assim, a história da instituição.

Algumas dificuldades foram encontradas no decorrer da pesquisa. Considera-se relevante registrar que Eduardo Matarazzo não mantinha nenhum tipo de registro material sobre sua forma de colecionar, observações particulares sobre as peças ou mesmo sobre o processo de restauro. Além disso, não comentava sobre sua paixão e era uma pessoa extremamente reservada, o que tornou necessária as entrevistas.

Acredita-se que houve de início, certa falta de credibilidade quanto à pesquisa. Longa espera quanto ao acesso à documentação gerada pelo Museu, leis, atas, estatutos e convênios foram enfrentados, tanto no Arquivo da Prefeitura Municipal de Bebedouro quanto no próprio Arquivo do Museu.

Tendo como intuito contribuir para uma reflexão teórica sobre a importância da definição prévia de objetivos de uma “instituição coletora de cultura”, procurou-se justificar através deste trabalho que, embora não exista museu sem coleção, a existência de uma coleção não pressupõe um museu.

O presente trabalho está organizado da seguinte forma:

No capítulo 1 apresenta-se um breve histórico das coleções, passando-se pelos gabinetes de curiosidades, galerias de arte, espaços de produção de conhecimento para se chegar enfim aos primeiros museus. A instituição museu, por sua vez, passou por quatro fases até chegar aos moldes atuais. Num primeiro momento, os museus valorizavam apenas a questão estética; posteriormente buscou-se instruir através de pesquisa e educação; num terceiro, desenvolveu-se uma prática ideológica em que despertava a consciência nacional; e finalmente, chegou-se a questão da sistematização e organização que culminou na formação do Conselho Internacional de Museus.

Durante muito tempo, as discussões estiveram voltadas para as práticas organizativas dos museus, mas atualmente o fenômeno do colecionismo tem sido seu alvo. Procurou-se apresentar propostas de autores que trabalham com a relação objeto-colecionador, onde são descritas as relações sociais e a compreensão do mundo material que fazem parte da vida em sociedade. Destacaram-se as abordagens de Clara (2005), Fonseca (2005), Janeira (2005), Lara Filho (2006), Léon (1995), Oliveira-Siegmann-Coelho (2005) e Pearce (1993; 2005).

No capítulo 2 faz-se uma descrição da atuação da família Matarazzo no processo de industrialização de São Paulo, destacando-se a história de sucesso dos homens e das mulheres da família no mundo dos negócios e a perpetuação do nome na cultura brasileira. Fez-se a reconstrução cronológica desde a vinda de Conde Francesco Matarazzo de Castellabate – Itália para Sorocaba – interior de São Paulo, passando por Conde Francisco Matarazzo Júnior, Eduardo André Matarazzo, Maria Pia Matarazzo, Francisco Baby Pignatari Matarazzo até chegarmos a Ciccilo Matarazzo, que deixou seu nome cravado na cultura de São Paulo.

No capítulo 3 registra-se o processo de formação da metrópole paulista, as mudanças radicais de estilo de vida, a introdução do automóvel que revoluciona não só a questão financeira do pólo do ABC paulista mas, torna-se o símbolo de status e poder de uma época. Todas essas influências fazem parte do contexto em que o colecionador Eduardo Matarazzo cresce e que os homens de sua família atuam. Nestas perspectivas, procurou-se apresentar as transformações sócio-político-estruturais pelas quais a cidade de São Paulo passou, não tendo como intuito estabelecer uma relação causa-efeito, mas apresentar a permeabilidade do ‘espírito’ da máquina no cotidiano do colecionador.

Através da teoria de Pearce (1993; 2005) buscou-se descrever o primeiro momento da coleção, ou seja, a relação entre o colecionador e seus objetos; resgatando a história da formação da coleção de Eduardo Matarazzo, levantando-se informações sobre: quantidade de itens da coleção; marcos iniciais da coleção; formas de aquisição das peças; valores gastos na compra de uma peça desejada; formas de procura das peças; interesse na procedência; registros materiais de informações sobre as mesmas; identificação de marca própria em cada peça; busca por fontes de informação sobre as peças; tempo gasto na coleta e apreciação da coleção; local de acomodação; arranjo da coleção; para quem a coleção era exposta; o por quê do ato de colecionar; a relação entre a coleção e outras atividades cotidianas; grau de importância da coleção na vida do colecionador; venda de peças “valiosas”; visualização da completude da coleção; existência de uma peça favorita; existência de uma peça almejada; sentimento de arrependimento, sentimento de satisfação frente à coleção.

No capítulo 4, através de breve análise dos autores Bobbio (2004) e Duby (2004), procurou-se compreender as questões do público e do privado. A partir de tais conceituações analisou-se a documentação produzida pelo Museu e as reportagens publicadas sobre ele. Com intuito de descrever como se deu o processo de institucionalização em si, ou seja, a passagem de coleção, guardada em lugar fechado e contemplada individualmente, para exposição em local público e observação pelo olhar do público.

As reportagens jornalísticas e a análise dos estatutos, atas, leis e convênios, permitiram descrever passo a passo a trajetória percorrida pela coleção desde 1964, momento em que é fundado o primeiro museu e que permanece até os dias atuais.

No capítulo 5, apresentam-se as considerações finais, em que realizaram-se algumas reflexões sobre o ato colecionador de Eduardo Matarazzo, a análise do processo de institucionalização e a importância da definição dos objetivos institucionais, quando da passagem de coleções particulares, para instituição coletora de cultura.

Pretende-se com este estudo preliminar, iniciar uma discussão um pouco relegada, do início das coleções. Acredita-se que a maneira como uma coleção se origina e os percursos por ela trilhados, possam explicar a sutil articulação que será estabelecida em seu posterior arranjo e organização documental.

## Capítulo 1 – DA COLEÇÃO AO MUSEU: ASPECTOS HISTÓRICOS E TEÓRICOS

Nos estudos sobre colecionismo há uma tênue distinção entre colecionar e guardar, que se refere à forma de guardar e manter os objetos. Essa prática de recolher e cuidar de objetos é antiga e permite o resgate da memória dos indivíduos. Através desses objetos, criam-se vínculos de identidade onde são ampliados os conhecimentos. Grande parte das ‘instituições coletoras de cultura’ (HOMULOS, 1990), tais como se conhece hoje, bibliotecas, arquivos e museus advêm em sua maioria de coleções particulares. Apresenta-se a seguir, um breve histórico das coleções, descrevendo a passagem do acesso restrito ao acesso público, bem como a busca por uma sistematicidade para a formação da instituição museu.

### 1.1 História das coleções e formação da instituição museu

A história das coleções é quase tão antiga quanto o homem. Suano (1986, p.12) diz que recolher objetos aqui e ali é como recolher pedaços do mundo que se quer compreender ou dominar.

Para Jeudy (1990), esta necessidade de coletar o passado contribui para a construção de uma identidade através de uma memória individual ou coletiva<sup>1</sup>. Essa identidade facilita a questão da crença no conhecimento e se fundamenta nas necessidades presentes. De acordo com Meneses (1993), a identidade não é:

[...] uma essência, um referencial fixo, apriorístico, cuja existência seja automática e anterior às sociedades e grupos – que apenas os receberiam já prontos do passado. [...] não só a identidade é um processo incessante de construção/reconstrução, como também ganha sentido e expressão nos momentos de tensão e ruptura – precisamente quando se aguça a percepção da diferença e sua presença se faz mais necessária. Assim, não existe

---

<sup>1</sup>Memória entendida na concepção de Meneses (1992, p.22-23 apud MENESES, 1994, p.21-22) como “[...] operação ideológica, processo psíquico-social de representação de si próprio, que reorganiza simbolicamente o universo das pessoas, das coisas, imagens e relações, pelas legitimações que produz. A memória fornece quadros de reorientação, de assimilação do novo, códigos para classificação e para o intercâmbio social”.

identidade em abstrato. A identidade só pode ser identificada “em situação”. (MENESES, 1993, p.210).

Observa-se, então, a identidade dos colecionadores nas coleções, já que os objetos representam indicadores da memória e funcionam como agentes de informação.

Os objetos são provas documentais que trazem “informações referentes aos sistemas sócio-econômico-culturais nos quais estiveram inseridos” (KASINSKY, 2000, p.45).

De acordo com o Instituto de Pesquisa do Colecionismo (2002a, p.2), quando se coleciona objetos, invoca-se as “tradições, memórias, história; antiga, moderna e contemporânea, nossos acervos, nossa arte e nossa educação” permitindo uma diversidade de possibilidades de manifestações do homem, através da expressão artística do colecionismo. “Buscamos por outro lado os valores de nossas tradições, raízes que podem ser estudadas ou revividas através das coleções”.

As definições de coleção podem ser apresentadas por Suano e Pomian.

Para Suano (1986, p.12), a coleção funciona como um retrato da realidade e da história de partes do mundo, cedendo características dos contextos em que foram formadas e da sociedade que as coletaram e transformaram em coleção.

Pomian (2004, p.53), define coleção como “[...] qualquer conjunto de objectos naturais ou artificiais, mantidos temporária ou definitivamente fora do circuito das atividades econômicas, sujeitos a uma protecção especial num local fechado preparado para esse fim, e expostos ao olhar do público”. O autor também atribui o termo semióforos para designar o valor que liga esse conjunto de objetos, pois, funcionam muitas vezes como pontes entre um mundo ‘visível’ e um mundo ‘invisível’, ou seja, eles são suportes materiais de idéias, desempenhando a função de intermediários como apresentados nos mitos, nos contos e nas histórias. Estas “pontes” ou elos unem o que está “[...] para lá de qualquer espaço físico, de qualquer extensão, ou num espaço dotado de uma estrutura de facto particular. É ainda o que está situado num tempo *sui generis* ou fora de qualquer fluxo temporal: na eternidade” (POMIAN, 2004, p.66).

Para Chauí (2006, p.12) um semióforo pode ser:

[...] um acontecimento, um animal, um objeto, uma pessoa ou uma instituição retirados do circuito do uso ou sem utilidade direta e imediata na vida cotidiana porque são coisas providas de significação ou de valor simbólico, capazes de relacionar o visível e o invisível, seja no espaço, seja

no tempo, pois o invisível pode ser o sagrado (um espaço além de todo espaço) ou o passado ou o futuro distantes (um tempo sem tempo ou eternidade), e **expostos à visibilidade, pois é nessa exposição que se realizam sua significação e sua existência** (*grifo nosso*). É um objeto de celebração por meio de cultos religiosos, peregrinações a lugares santos, representações teatrais de feitos heróicos, comícios e passeatas em datas públicas festivas, monumentos; e seu lugar deve ser público: lugares santos (montanhas, rios, lagos, cidades), templos, museus, bibliotecas, teatros, cinemas, campos esportivos, praças e jardins, enfim, locais onde toda a sociedade possa comunicar-se celebrando algo comum a todos e que conserva e assegura o sentimento de comunhão e de unidade.

Observa-se um valor mais significativo que útil nos semióforos. Sua aquisição indica superioridade símbolo de status social. “A compra de obras de arte, a formação de bibliotecas ou de coleções, é uma das operações que, ao transformar utilidade em significado, permitem a quem tenha uma alta posição na hierarquia da riqueza ocupar uma posição correspondente na do gosto ou do saber [...]” (POMIAN, 2004, p.80).

Esta posse e propriedade representam o poder daqueles que têm possibilidades de “produzir e conservar um sistema de crenças ou um sistema de instituições que lhes permite dominar um meio social”. Exemplos claros desse poder foram em nossa história, as igrejas detentoras do sagrado e as instituições político-militares, detentoras do saber profano (CHAUÍ, 2006, p.13).

Mas a história das coleções é um pouco mais antiga, nasce com a coleta de objetos funerários, no período de 6500 e 5700 a.C., na cidade de Çatal Hoyük, na Anatólia. Acreditava-se que os objetos funerários permitiam uma forma dos vivos “sentirem” a presença dos deuses e mortos, mas na verdade não se sabe quem observava quem, percebia-se apenas essa ligação do visível ao invisível, como se fossem “pontes” (ABREU, 1994).

Em seguida aparecem as oferendas nos templos das musas, na Grécia e Roma; os presentes (dos detentores de poder) e os despojos (nos saques), em Roma; as relíquias (objetos que “estiveram” em contato com deuses ou heróis, por exemplo, as imagens, que representavam a participação do sagrado, do passado, do invisível) e os objetos sagrados (altares, casulas, tapeçarias, etc), fortemente atuantes no período do Cristianismo com o culto aos santos, na Grécia e Roma; e finalmente, os tesouros principescos (representados por detentores de poder, residências reais e principescas. Os objetos principescos, as tradições, os valores, as histórias e os contextos permitiam a aproximação do passado. Muitos

coleccionadores deixaram seus legados para os museus, com medo de que seus herdeiros não preservassem sua herança cultural), na Europa (POMIAN, 2004, p.60).

Apenas no tempo do Império, é que a moda de colecionar se difunde a ponto de Vitruvius prever na planta arquitetônica de sua residência, um lugar especial para os quadros e esculturas (POMIAN, 2004, p.58). Nesta fase, o Colecionismo é marcado pela ostentação e duas características de comportamento dos colecionadores romanos são destacadas: “[...] a primeira é o seu soberano desprezo pela utilidade dos objectos recolhidos; a segunda é a perpétua disputa pela maior oferta em que participavam e que punha em jogo não só a fortuna de cada um, mas a sua própria dignidade” (POMIAN, 2004, p.58).

Por volta do século XVII, surgem os Gabinetes de Curiosidades, criados com pretensões estéticas e culturais, com uma pitada de esnobismo e muitas vezes bem arrumados em armários e estantes, onde eram reunidos “quadros, conchas, armas, relíquias, estatuetas, aparelhos, etc”, em que se permitiam apreciar “formato, raridade, cor, utilidade da técnica ou excentricidade do volume” (JANEIRA, 2005, p.15). Eram “verdadeiros espelhos do mundo conhecido”, onde as “classificações se faziam a partir da semelhança, da afinidade, da hierarquia analógica, da subordinação e da ordenação do próprio mundo” (LARA FILHO, 2006, p.16). Apesar do caos aparente, os Gabinetes revelavam apenas a falta “das chaves de interpretação da cultura e das intenções de seus criadores” (LARA FILHO, 2006, p.26). A partir deles têm origem as duas grandes áreas do colecionismo: a História da Arte, em que são valorizadas e contempladas as obras de arte e a História Natural, em que são classificados e catalogados os diversos espécimes naturais.

Paralelamente aos Gabinetes surgiram as boticas, que foram espaços criados para praticar a ciência e arte do medicamento. Tais espaços propiciaram ambientes mistos de produção de conhecimento, nos quais estudiosos e eruditos passaram a desenvolver a cultura.

Observa-se que nesses novos espaços unem-se,

[...] bibliotecas enriquecidas de livros impressos e reorganizadas em favor de novas relações de conhecimento: os objetos que geram as coleções colocam-se, agora, nas vitrines, em que espécimes diversos, retirados de seus lugares originários, estão lado a lado, permitindo novas relações de conhecimento até então impossíveis. As curiosidades naturais, que compartilhavam o mesmo espaço de obras de arte e relíquias, são aos poucos subdivididas em uma nova grade de disciplinas, destinada a reformular a divisão estrutural do conhecimento moderno. (FOUCAULT, 1988 apud CRIPPA, 2005, p.40-41).

Este novo ambiente de conhecimento uniu-se ao momento em que, de acordo com Suano (1986, p.23), a Igreja havia perdido forças (período da Reforma e da Contra-Reforma), passando as congregações a atuarem fortemente nas áreas do ensino e cultura, tanto que Frederico Borromeo – arcebispo de Milão, cria em 1601, a Biblioteca Ambrosiana e Academia de Belas Artes, à qual atribuiu o nome *museum* e era freqüentada por público seletivo. Em 1683 surge na Inglaterra, o Ashmolean Museum, resultante da doação da coleção de John Tradescian a Elias Ashmole, dando início ao primeiro museu público europeu o qual era frequentado apenas por especialistas e estudiosos.

No final do século, funcionavam em Paris algumas galerias de arte de palácios reais, abertas à visitação como a Galeria de Apolo, no Louvre.

Entre 1750 e 1790, são abertas ao público alguns dias por semana, as coleções da realeza francesa, de Frederico II na Prússia e de Catarina II na Rússia. A abertura controlada deu-se devido a fatores como: medo de roubo, falta de instrução e de comportamento.

Mas são os sábios, escritores, eruditos e artistas que começam a exercer pressão para ter livre acesso às coleções, pois eles precisam dos livros, manuscritos e objetos para exercerem suas profissões. Com a Revolução Francesa surge o movimento revolucionário que reivindica de forma intensa o acesso às grandes coleções, tornando-as verdadeiramente públicas.

Desta forma, surge entre o século XVII e o XVIII, a consolidação da “[...] instituição museu em sua função social de expor objetos que documentassem o passado e o presente e celebrassem a ciência e a historiografia oficiais” (SUANO, 1986, p.23).

Cabe ressaltar que existe uma sutil distinção entre a coleção e o museu. Não basta que a coleção esteja “aberta ao público” para ser considerada um museu, é necessário que ela esteja “a serviço do público” para ser verdadeiramente uma instituição museu (SUANO, 1986, p.22). Tratou-se deste assunto no capítulo 5.

Neste período, dos séculos XVII ao XIX, destacam-se a abertura dos seguintes museus europeus ao público visitante: Museu do Louvre; Museu dos Monumentos; Museu de História Natural; Museu de Artes e Ofícios; Belvedere, de Viena; Museu Real dos Países Baixos, Amsterdan; Museu do Prado, em Madri; Atlas Museum, em Berlim Museu Hermitage, em Leningrado; Museus Vaticanos, em Roma; Gliptoteca Ny Carlsberg, na Dinamarca; Museu Britânico, em Londres que se dividiu em: Museu de História Natural que permaneceu em

South Kensington e o museu de antiguidades e etnografia que permaneceu com o nome originário e deu origem ao Museu da Humanidade, em Londres.

Na América, surgem a partir do século XVIII o Museu Peale, na Filadélfia; Museu de Charleston, na Califórnia do Sul; Museu de Salem, em Salem, hoje Museu Peabody da Universidade de Harvard; Museu Metropolitano de Nova York, em Nova York.

Na América do Sul, os primeiros museus surgem no século XIX. No Brasil: Museu da Escola Nacional de Belas-Artes do Rio de Janeiro, Museu Nacional do Rio de Janeiro, Museu do Exército, Museu da Marinha, Museu Paraense Emílio Goeldi, Museu Paraense, Museu Paulista e Museu do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia. Na Argentina, o Museu de História Natural de Buenos Aires e na Colômbia, o Museu Nacional de Bogotá.

No século XIX, os museus começam a ter o objetivo de instruir através da pesquisa e educação, pois nesta fase a burguesia procura instituir novos quadros administrativos, fundamentando-se num progresso calcado na educação e liberdade de pensamento do povo. De acordo com Foucault (apud SUANO, 1986, p.37), a classe burguesa necessitava “observar, controlar e regularizar a sociedade”, pois através do controle sistemático daquilo que se conhecia bem, poderia se preparar para o que estaria por vir. A sociedade elaborou um registro geral em que se mantinham dados da ‘circulação de bens’, ‘classificação do mundo natural animal e vegetal’ e ‘classificação das doenças’.

Nesta fase, o público começa a reivindicar outras formas de “apresentação das coleções, dos atendentes, da iluminação, dos horários, etc” criando uma verdadeira relação com o museu (SUANO, 1986, p.38).

Em 1857, o estudioso de arte John Ruskin apresenta um projeto à comissão parlamentar inglesa para que haja mudança na função do museu, buscando-se desenvolver uma relação crítica entre visitantes e objetos, tornando o espaço do museu não só um lugar de apreciação, mas de prazer.

Com a chegada da Arqueologia, os museus saíram do papel de simples depositários para transformarem-se em promotores de pesquisa de campo. Surgem então, duas vertentes dos museus, os que abrigam coleções de História Natural e os que abrigam coleções de História da Arte.

Na segunda metade do século XIX, os museus passaram a ser o lugar ideológico onde a consciência nacional era despertada e enraizada com o objetivo de se lutar pela pátria. Foi o que aconteceu com o Museu das Antiguidades da Pátria, em Bonn, na Alemanha; Museu Nacional de Antropologia do México; Museu de Cardiff (país de Gales) e o Museu de Arlaten (Provença).

As coleções começaram a provocar tédio nos visitantes e a partir de algumas observações, começou-se a elaborar planos de ação para criar maior interação entre o público e a instituição.

Já no início do século XX com a explosão de museus na Inglaterra, buscou-se sistematizar a organização dessas instituições, estabelecendo um eixo comum de critérios de intercâmbio de informações; elaboração de padrões de catalogação e indexação do acervo; formas de organização das coleções de história natural; regulamento de uso dos museus e bibliotecas; serviços especializados; conferências, preparação de pequenas coleções circulantes e busca por recursos financeiros.

Neste contexto surge a atual definição de museu dada pelo Conselho Internacional de Museus (1986): “uma instituição sem fins lucrativos, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento, e aberta ao público, que adquire, conserva, pesquisa, divulga e expõe, para fins de estudo, educação e divertimento, testemunhos materiais do povo e seu meio ambiente”. Sendo que este Conselho surge em 1946 com o objetivo de tratar “da promoção e desenvolvimento dos museus e de seus profissionais, emitindo recomendações e diretivas para gerenciar interesses de ambos” (CERÁVOLO, 2004, p.12).

Teixeira Coelho (1999, p.169) apresenta o museu como uma instituição “[...] estabelecida, sem fins lucrativos, que não se ocupa prioritariamente de exposições temporárias, aberta ao público e administrada para o bem público”. Nesta perspectiva sua finalidade é “[...] conservar, preservar, estudar, interpretar, colecionar e exhibir para o público, para a sua instrução e fruição, objetos e espécies de valor educativo e cultural, incluindo material artístico, científico (seja animado ou inanimado), histórico e tecnológico”.

Essas instituições aparecem fartamente nos Estados Unidos acopladas à indústria cultural, à universidade e à produção artística; inicia-se o que Suano (1986, p.54) chama de “museu dinâmico”, definição de uma instituição que abrigava “obras de arte, arquivos, espécimes raros do mundo mineral, vegetal e animal, e que oferecia serviços educacionais, concertos de música, desfiles de moda, ciclos de debate”. Já a Europa, começa a dinamizar seus museus na década de 60.

Há uma maior aproximação do museu com o público através da valorização do meio ambiente e da vida cotidiana. O ‘trem-museu’ e ‘museobus’ leva às classes menos favorecidas o acesso às coleções circulantes (SUANO, 1986, p.55). As sedes dos museus reestruturam seus ambientes preparando-se para receber portadores de necessidades especiais e organizam eventos que proporcionam verdadeiros laboratórios de criatividade. Nesta época, surgem as escolas especializadas na formação de museólogos e o ICOM começa a formar seus comitês.

Atualmente, o ICOM conta com 28 comitês internacionais e regionais, responsáveis pelos seguintes temas da museologia: “documentação, segurança, conservação exposições; gerenciamento (administração, marketing); divulgação (relações públicas); educação e ação cultural; emprego de novas tecnologias; tipologia de museus e coleções, ou aspectos bastante particulares como arquitetura de museu, treinamento de pessoal para museus, e museologia” (CERÁVOLO, 2004, p.14).

A busca pela sistematicidade acontece não só nos museus, mas nas instituições coletoras de cultura como um todo. Para Homulos (1990) as bibliotecas, os arquivos e os museus permitem que nossa cultura seja recolhida, protegida, administrada e a informação nelas contida, recuperada. Mas algumas características as distinguem entre si: a natureza das coleções, a proposta da instituição e o público servido.

Nas bibliotecas, as técnicas de representação e recuperação são bem mais avançadas que no museu, principalmente pelo fato delas trabalharem com materiais publicados em série (que propicia o rateio de despesas com catalogação), enquanto nos museus os objetos são únicos. O processo de indexação nos museus envolve informações específicas sobre a coleção causando subjetividade no processo. A automação de bibliotecas é avançada e apresenta alto grau de satisfação dos usuários, enquanto que nos museus está começando a recorrer a padrões catalográficos para facilitar a busca. O público é o mesmo para as três instituições.

De acordo com Smith (2000, p.34), Homulos aponta para um contínuo entre bibliotecas, arquivos e museus, distinguindo-se apenas o conteúdo informacional de cada uma delas. Na biblioteca a coleção de documentos representa a própria informação estocada, no museu os objetos documentam potencialmente sobre a sociedade que os gerou e no arquivo os documentos informam sobre a instituição que os acumula.

Nos três casos a informação estocada é fruto de um processo de institucionalização da informação “decorrente de decisões institucionais”. A informação ao “ser institucionalizada em nome de uma utilidade que lhe foi atribuída, é organizada em nome dos objetivos institucionais”. A justificativa desse processo de institucionalização da informação é que funciona em prol da sociedade porque esta financia a manutenção de seu estoque. (SMITH, 2000, p.34).

A organização de cada uma das instituições segue um princípio norteador, por exemplo, na biblioteca o critério é o assunto, no arquivo é a estrutura organizacional da instituição juntamente com a função administrativa dos documentos e no museu segue-se os princípios de suportes, funções, períodos, etc (SMITH, 2000, p.33).

Essa organização por funções, suportes e etc necessita de todo um sistema documental para aportar à função social do museu. De acordo com Meneses, no museu as pessoas defrontam-se com os objetos em:

[...] suas múltiplas significações e funções - ao contrário, por exemplo, do que ocorre num supermercado. [...] é função documental do museu (por via de um acervo, completado por bancos de dados) que garante não só a democratização da experiência e do conhecimento humanos e da fruição diferencial de bens, como, ainda a possibilidade de fazer com que a mudança – atributo capital de toda realidade humana – deixe de ser um salto do escuro para o vazio e passe a ser inteligível. (MENESES, 1994, p.12).

O museu trabalha com o universo material, que exige a apreensão cognitiva e afetiva dos visitantes, o que possibilita o desenvolvimento de consciência crítica evitando-se a massificação de opiniões.

Para Hooper-Greenhill (1988), o museu funciona como um teatro da memória, no qual a matriz sensorial permite que haja “seleção mental, ordenamento, registro, interpretação e síntese cognitiva na apresentação visual” o que gera forte impacto pedagógico.

Um dos grandes desafios dos museus é criar condições para o:

[...] conhecimento e entendimento do que seja identidade, de como, por que e para que ela se compartimenta e suas compartimentações se articulam e confrontam, quais os mecanismos e direções das mudanças e de que maneira todos esses fenômenos se expressam por intermédio das coisas materiais. [...] deve-se ir ao museu para interrogar e se interrogar, não para buscar respostas já concluídas. (MENESES, 1993, p.214).

Essa ‘função pedagógica’ proposta aos museus nasce de temas reflexivos da área da Museologia.

Desde de 1977 quando se fundou o ICOFOM (Comitê Internacional de Museus) surgiram tais discussões. O órgão foi criado com o intuito de cuidar especificamente do plano teórico dos museus e funcionar como uma “consciência do ICOM”. Seu compromisso era “identificar o objeto de estudo da museologia, o método ou métodos de análise a serem aplicados, seguidos e confirmados, para marcar o campo disciplinar procurando formatá-lo dentro de padrões tidos como científicos” (CERÁVOLO, 2004, p.15).

Essa atuação do ICOFOM deu início a amplo debate dentro da área da Museologia. Publicações especializadas foram amplamente divulgadas e dentro da revista de difusão

MuWoP/DoTraM (Museological Working Papers ou Documents de Travail sur la Muséologie), onde se encontra a possibilidade de debate no plano teórico do museu, como instituição que possibilita a relação entre o homem e a realidade material, explicadas através de método interdisciplinar.

Apresenta-se a seguir, o enfoque da relação construída entre o colecionador e o objeto, nos estudos atuais sobre colecionismo.

## **1.2 Estudos do colecionismo – aspectos atuais da relação sujeito – objeto**

As pesquisas na área do colecionismo têm-se voltado para o ato de colecionar como ato determinante do processo de formação da coleção. Sendo assim,

[...] cada passo dado por um colecionador ou por uma instituição forma em si um movimento, onde os colecionadores e a sociedade como um todo se torna um elemento ativo como formador de toda a metodologia desta teoria do conhecimento e do comportamento humano que nada mais é do que a Epistemologia do Colecionismo e as ciências a fim. O colecionismo atualmente é visto como um fenômeno de atuação entre o homem e os objetos que o cercam ou que fizeram parte da história e hoje povoam seu imaginário ou recordações (INSTITUTO DE PESQUISA DO COLECIONISMO, 2002b, p.2).

Esse ‘fenômeno’ dedica atenção especial para a compreensão da relação construída entre o colecionador e seus objetos. De acordo com Carvalho e Lima (2005, p.86-87), o colecionismo é “uma plataforma estratégica quando se trata de entender aspectos da reprodução das relações sociais” (CARVALHO; LIMA, 2005, p.86-87).

A forma como o colecionador classifica seus objetos serve para catalogar o mundo, permitindo-o colocar cada objeto num compartimento, que pode estar previamente traçado ou não, mas que pertencem a um todo muito maior chamado conhecimento. Lara Filho (2006) diz que o ato de guardar, organizar e expor objetos faz parte do processo de relacionamento entre o homem e o mundo, permitindo àquele, em muitos momentos, compreender o mundo a sua volta.

A forma como as coleções são organizadas revelam uma ordem expressa por trás do arranjo. Os agrupamentos das peças, a seqüência e distribuição revelam aspectos da matriz cultural de uma época, demonstrando a verdadeira episteme existente.

Por ser interdisciplinar, o colecionismo tem sido estudado por várias áreas do conhecimento. Segue-se apresentação de algumas abordagens teóricas.

Para Oliveira, Sigmann e Coelho (2005) que trabalham com uma abordagem *filosófica*, a natureza de colecionar pode ser dividida em dois modos: capitalístico e estético. No modo capitalístico, o colecionador está atrelado ao sujeito do Renascimento que aparece na figura do burguês renascentista. Tal sujeito é representado pela relação poder-dinheiro e possibilidade de colecionar, sinalizando um sujeito que só junta e coleciona uma tipologia única de objetos, procurando matar sua fome de acumular o mundo.

No modo estético destaca-se a necessidade de buscar que permite ao sujeito recriar e refazer-se constantemente, já que os objetos estão carregados de significação e história. Nesta categoria o colecionador-artista age como um nômade, resgatando os registros das ações deixadas no tempo, gravadas em cada objeto, esperando por ser atualizado. Há a acumulação de registros por onde passou, constituindo sua própria história.

A escolha do colecionador por determinado tipo de objeto dá-se em identidade com as qualidades intrínsecas do objeto, dos elementos singulares e da história que o formam. É neste momento que se instaura a ‘territorialidade subjetiva do colecionismo’. A duração deste sentimento é proporcional à singularidade causada pelo objeto na coleção.

A singularidade do objeto causa um sentimento único que,

[...] reordena continuamente seus acúmulos colecionados gerando ordem na desordem e desordem na ordem, o que implementa a transitoriedade nos objetos e a configuração que eles compõem como conjunto. Pode-se pensar que aí instaura-se uma memória imemorial pois se trata de um “salto na ontologia, no ser em si, no ser em si do passado” (Pelbart, 1998, p.37). Pode-se pensar em um encontro com um passado que não está em cada objeto da coleção, nem no olhar ou no toque de quem os organiza, mas na força intensiva que atravessa os corpos (da coleção e do colecionador-artista) no momento do encontro e que ainda é possível ser sentida e atualizada no presente pelo colecionador. (OLIVEIRA; SIEGMANN, COELHO, 2005, p.115).

Neste ponto encontra-se a diferença entre guardar o tempo cronológico e expor a maior parte do tempo. As ações de reproduzir e seguir frente à vida implicam em buscar singularidades, o diferente, o novo, enquanto que reproduzir significa permanecer num ponto de vista fixo. Este ‘seguir’ vem carregado de intensidades e sentido através das sensações.

Tais sensações podem ser observadas ou sentidas quando visita-se coleções compostas por acervos de diferentes colecionadores. Acredita-se que deva existir um fio condutor que atraia as coleções que estão próximas, como se cada objeto oferecesse linhas de interligação e construção de uma cena, percebidos por cada olho e por cada encontro individual entre visitante-observador e coleção. São sensações provocadas por intensidades do viver.

A escolha pelo tipo de material, tamanho, suporte, forma de aquisição, origem do objeto são fatores importantes para o entendimento da formação da coleção, mas o que realmente o colecionador conserva do ato de colecionar é o afeto e o perceto. Mesmo que a coleção, o material ou uma obra de arte durassem alguns segundos, permitiriam ao colecionador ter a “sensação, o poder de existir e de se conservar em si, na eternidade que coexiste com esta duração” (OLIVEIRA; SIEGMANN, COELHO, 2005, p.117).

Para o colecionador não há a percepção do objeto em si, mas o registro de uma sensação que este provoca no seu corpo. Sendo assim, a estética do colecionismo se produz nas sensações, percepções e sentimentos gerados pelos objetos no sujeito.

A coleção é formada com a intenção de se montar e completar o universo, mas o ato de colecionar necessita criar espaços vazios para serem preenchidos, gerando uma necessidade de atualização imemorial. Esses espaços de intervalo permitem que a necessidade do novo mantenha “acessa a vontade de captar ou encontrar outros objetos que mantenham a chama do “querer” acessa, pois afinal, desde Nietzsche sabemos que o querer só quer mais querer...” (OLIVEIRA; SIEGMANN, COELHO, 2005, p.117-118).

O ato de colecionar, portanto, representa a busca constante pelo devir. Mas, o devir nunca completa a coleção. Assim como no conhecimento, em que estamos sempre a buscar o preenchimento dos ‘gaps’ de informação (FERREIRA, 1995), na coleção o colecionador está sempre a buscar o seu “querer”. O devir, o novo e o querer fazem com o fio condutor do conhecimento nunca se finalize.

Conseqüentemente, o colecionador-artista enxerga sua coleção em constante movimento, pois está sempre buscando o inusitado para recriar novas formas para sua coleção e para rearranjar sua própria memória.

Uma segunda abordagem seria a *psicanalítica*, na qual Fonseca (2005, p.183) diz que, o ato de colecionar é uma tentativa, em termos inconscientes, de ‘re-viver’ através dos objetos, momentos alegres a eles vinculados. “Não buscamos o passado, já que ele próprio nos busca e nos envolve. Sua função é viva e atual e compõe a dinâmica do nosso presente e do nosso futuro”. Abarrotar-se de objetos de artes, por exemplo, pode representar a construção de uma barreira ‘defensiva’, em que se procura evitar contatos, substituindo uma realidade imprevisível e potencialmente perigosa.

De acordo com o autor, a noção de controle, de posse, está ligada a um grau que pode ir desde um “teor obsessivo até quadros limitantes de flagrante patologia obsessiva, resultante esta da intensificação e frequência de tais traços caracteriológicos” (FONSECA, 2005, p.183). Nesses casos estão reconhecidos o ato de colecionar, a busca por um valor que simbolize o controle sobre o tempo, a memória e o afeto. Tais valores são tão intrínsecos que podem passar despercebidos.

Nesta visão, o objeto representa o “desafio vencido, a reversão de uma situação sofrida, a abertura de uma janela para novas esperanças e possibilidades, o reencontro de uma acalmia”. Essa sensação de posse e do ter provocam uma “satisfação instantânea dos desejos”. O importante é ter domínio sobre a situação através da disponibilidade constante do objeto.

Assim, a essência de uma coleção está nos afetos nela investidos, passíveis de serem recuperados e identificados na história individual do sujeito.

Uma terceira abordagem é apresentada por uma administradora e colecionadora de objetos de cerâmica Manuela Ferreira (2005, p.203), que diz que o ato de colecionar é resultado da reunião de objetos de uma mesma natureza que representem marcos da vida.

Ela coleciona de forma intencional, pequenas estatuetas, caixas e pratos de cerâmica, que recebem uma sistematização ‘simples’, onde são registrados os dados de origem, material, local e ano de aquisição. Diz que, sempre que presta atenção em tais objetos, se esquece de tudo e consegue através deles visitar lugares antes visitados, reviver através da lembrança a sensação dos cheiros e das combinações de cores. Tal lembrança reproduz uma sensação de dominação do mundo, como se, num golpe de memória conseguisse refazer suas viagens de formas diferentes e chegar novamente, ao ponto de partida.

Para Janeira (2005, p.176), que é colecionadora de objetos japoneses e trabalha numa abordagem *fenomenológica*, o ato de colecionar funciona como uma manifestação de caráter mais afetivo que material. Para ela, o que sempre lhe chamou a atenção, foram forma,

harmonia e colorido dos objetos. Um ‘motor de arranque’ foi sua primeira paixão. A forma, a dimensão, a cor, a origem e a originalidade foram as características marcantes do objeto. Mas, o que realmente a instiga é a busca constante por novos tipos de objetos, que lhe proporcionam ‘prazer’. Acredita que seja o próprio processo de busca, de aquisição e de ampliação que lhe causem o prazer.

Consegue ter a noção de que o grupo ou ‘família’ de seus objetos irá se enriquecer mais e mais. Considera suas coleções companhias ideais, porque quando pára o olhar sobre determinado objeto, obtém um desencadeamento de imagens, sensações e emoções que a transporta a “um passado mais ou menos remoto, e todo o recordar é um voltar a viver, se bem que de modo diferente, mas volta-se a viajar” (JANEIRA, 2005, p.176).

Observou-se através do relato da autora, que os objetivos e clareza do eixo norteador para ampliação da coleção são bem definidos. Apesar desta coleção ser fruto de uma herança, a colecionadora não deixou de dar continuidade à coleção e de se informar sobre as peças já existentes, procurando contextualizá-las, sempre que possível.

Já numa abordagem museológica, trabalhou-se com Pearce (1993), que considera o ato de colecionar uma atividade complexa em que o colecionador constrói uma relação particular com o mundo. As coleções são resultantes da união de um contexto, de uma rede de relações, em que a palavra ‘ideológica’ é muito utilizada, por pessoas e pelo mundo material (PEARCE, 2005, p.194).

Considera-se a coleção o resultado da relação estabelecida entre colecionador e mundo material externo. A construção de mundo do colecionador é formada pelos processos de aquisição, valoração e organização de sua(s) coleção(ões).

Nas obras *Museums, objects and collections* (1993) e *Interpreting objects and collections* (2005), Pearce apresenta três modos de natureza das coleções: coleções de souvenirs, de objetos fetichistas e sistemáticas.

As coleções de souvenirs apresentam características de intenso romantismo em todos os sentidos, pois os objetos que as compõem trazem uma carga latente de significação resultante das relações individuais de uma pessoa com sua história de vida. Através da materialidade de um objeto, o colecionador consegue trazer o “passado para dentro do presente”, proporcionando-se o sentimento de que o passado parece ser melhor que as dificuldades do presente, trazendo para aquele limite de espaço e de tempo, o sentimento da vida como gostaria que ela fosse (PEARCE, 1993, p.72 e PEARCE, 2005, p.195).

Essa relação permite que o ontem seja freqüentemente, o agora. Essa concepção do romântico controla ou sustenta tudo e especialmente todos, num lugar em que a totalidade orgânica seja a verdade, abrangendo as relações humanas, dentro da continuidade do passado, como numa paisagem. Exemplo de coleção de *souvenirs* são os brinquedos de crianças expostos no *York Castle Museum*.

Lima e Carvalho (2005, p.97) dizem que os *souvenirs* são “pontos de partida de uma narrativa pessoal e testemunhal (evidência de uma verdade), uma resposta à necessidade de compreender o amplo e o coletivo que sem individualização fugiriam à compreensão”.

Já as coleções fetichistas são resultantes da relação colecionador-objeto, pois os objetos ganham qualidades e sentidos sociais que ultrapassam sua própria realidade material. Torna-se clara, nestas coleções, a personalidade do colecionador que mantém além da posse, uma atitude de adoração por seus objetos (PEARCE, 2005, p.200).

Essas coleções não são organizadas, mas meramente arranjadas, seguindo-se princípios relacionados a eventos particulares da vida do colecionador, que demonstram sua identidade pessoal.

Os colecionadores fetichistas identificam-se com os objetos com tanta intensidade que os desejam e os enxergam como extensão de si próprios. Poderosas emoções e sensações são despertadas dentro de si pelos objetos e estes parecem retornar aos estímulos daquele, simulando uma necessidade de reunir mais e mais objetos do mesmo tipo (como o caso do colecionador-artista, esperando o seu ‘devir’). Todo este processo é uma disposição à autopossessão, uma estratégia de desejo que faz parte da razão deste modo de colecionar.

Normalmente, essas coleções são formadas por objetos sortidos, curiosidades e raridades. Na Europa muitas dessas coleções já estão em museus e na maioria das vezes, são identificadas pelo nome do colecionador. Exemplos clássicos são as coleções de Tradescants, Sir Hans Sloane e Joseph Mayer.

Apesar deste tipo de coleção caminhar para a relação do objeto como extensão do corpo e a de *souvenir*, para o lado romântico, em que o passado é revivido no presente, ambas se encontram num ponto - fazem parte de experiências que criam um universo privado satisfatório e ambas fazem dessa tentativa, um modo de exaltar o objeto, partindo de uma rede de relações sociais para um processo de congelamento do tempo.

Em museus, portanto, esses objetos são percebidos como dissociados e estáticos, instáveis numa zona menos significativas.

Num outro espectro, Pearce (2005, p.201-203) diz que as coleções sistemáticas dependem de princípios de organização. Tais princípios são percebidos através de uma

realidade externa, que vai além do material específico e que resulta por derivação de princípios gerais, deduzidos por um conjunto de características familiares dos materiais, ou seja, através das operações de observação e razão. Estes princípios gerais formam parte de das idéias sobre a natureza do mundo físico e da própria natureza do ser.

Enquanto as coleções fetichistas trabalham por acumulação, as coleções sistemáticas trabalham com seleção de exemplares, na qual um exemplar representa todos os outros daquele tipo, completando uma série e ocupando uma lacuna na coleção; como uma frase que muitas vezes é elaborada pelo curador, partindo de seu repertório lingüístico. A ênfase está na classificação, na qual a espécime (uma palavra manifesta) é extraída do contexto e posta dentro das relações criadas pela série. Isto é alcançado por definir limite de série, no qual aparentemente, resulta do material.

Colecionar, portanto, é um ato intelectual traçado para demonstrar um ponto.

A coleção permite verificar através de seu arranjo físico, os detalhes de criação das relações, os elos de manipulação implícitos, que são feitos para convencer ou para impor, para criar um segundo contexto, idealizado na mente do curador.

A coleção sistemática desenha um ponto de vista dentro do conjunto e pressupõe uma relação de mão dupla entre a coleção e o público (visitantes), na qual a coleção tem algo de público (não privado) e o público (visitantes) algo para ler ou discordar. Esta relação é uma das duas razões pelas quais os curadores geralmente direcionam a maior parte de sua atenção e de seus espaços de exibição, nestes tipos de coleção. Também é imaginada como exposição e requer espaço organizado no qual demonstra suas relações de série.

Coleções e arranjos deste tipo representam o conhecimento socialmente construído e limitado na representação das relações ideológicas. São formadas por imposição de idéias de classificação e serialidade do mundo externo, num processo sem começo e sem fim.

Ninguém começa a formar ou expor uma coleção sem um processo passado e inerente.

Na fase em que a coleção está sob a guarda dos colecionadores, a classificação dos objetos é feita de forma espontânea, utilizando-se de uma classificação estabelecida a partir de concepções do mundo, seja por semelhança ou afinidade dos objetos, estando atrelada à experiência de vida do colecionador, seguindo uma visão subjetiva. Já no museu, a classificação passa a receber certa padronização, seguindo-se categorias filosóficas do conhecimento a partir de normas organizativas, ou seja, passa a receber um sentido institucionalizado, de acordo com os objetivos da instituição na qual foi acomodada.

Para Léon (1995, p.48), o Colecionismo, mais voltado para a arte, afirma-se em três aspectos: de preferências, funções e valores ideológicos.

Primeiramente a coleção representa para o colecionador como um “[...] mundo de preferencias ideológicas al definirse como defensor activo de la posesión única, no compartida”. Em segundo ela incide em uma “[...] función ideológica de la cultura. La clientela de arte representa a una clase determinada que dirige, controla e instrumentaliza los objetos de cultura en función de sus intereses y objetivos”. E finalmente, passa a ter um “[...] valor formativo-consolidante sobre el arte, la crítica y el gusto”.

As características como raridade, singularidade e originalidade também tornam o objeto mais significativo ao colecionador, além de ter o valor comercial adquirido, apesar desta última característica não ter tanta importância para o colecionador, haja visto que seu interesse maior não é comercializar seus objetos, mas sim adquirí-los e mantê-los na coleção.

A partir das seis abordagens do colecionismo acima apresentadas, ressaltam-se três características que estiveram fortemente presentes: a existência de um contexto, a relação de pessoas e o mundo material.

A escolha pela tipologia dos objetos parte de uma identidade que é determinada em situação, seja, na cor, na forma, na origem ou no tamanho. O colecionador enxerga as qualidades intrínsecas dos objetos instaurando-se uma ‘memória imemorial’.

As relações são todas de fundo afetivo, seja pela vontade de controle e posse do espaço e do tempo, pela completude de uma lacuna existente, pela sensação de um desafio vencido, pela lembrança de um sentimento positivo, ou mesmo, pelo sentimento de autopossessão.

Para Baudrillard (2004, p.103), o poder dos objetos colecionados não está na sua singularidade nem na sua historicidade, mas está na sensação de congelamento do tempo causada pelo fato da “própria organização da coleção substituir o tempo”.

A coleção representa, portanto, o perpétuo “reinício de um ciclo dirigido, onde o homem se entrega a cada instante e com absoluta segurança – partindo não importa de que termo e seguro de a ele voltar – ao jogo do nascimento e da morte” (BAUDRILLARD, 2004, p.103).

Logo, as formas de organização das coleções refletem maneiras individualizadas de olhar o mundo, de organizar conhecimentos e dos colecionadores auto-organizarem-se como pessoas.

Muitas coleções particulares dão origem a museus. Enquanto estão no âmbito particular, carregam consigo a poética e a episteme de seus colecionadores, que podem ser

observadas em seus arranjos, mas quando chegam aos museus, na maioria das vezes, perdem essa poética devido à necessidade de serem organizadas dentro de um novo contexto.

O referencial teórico do colecionismo permite-nos compreender a complexa relação construída entre colecionador e objeto, bem como, a importância dessa relação para a transição de coleção particular em museus.

Pretende-se demonstrar nos próximos capítulos, a importância da clareza na determinação de objetivos para a implantação de instituições coletoras de cultura, para evitarem-se futuras tensões. Foca-se as coleções particulares que se institucionalizam nestas instituições, como foi o caso do Museu “Eduardo André Matarazzo” de Armas, Veículos e Máquinas, de Bebedouro.

Considera-se importante apresentar as informações sobre a família Matarazzo, pois elas fazem parte de fatores contextuais que irão influenciar, consciente ou inconscientemente, a atuação colecionadora de Eduardo André Matarazzo, que será exposta no capítulo 3.

## Capítulo 2 – A FAMÍLIA MATARAZZO E SUAS INDÚSTRIAS EM SÃO PAULO

Em 1850 começa no Brasil o processo de “pré-industrialização”, quando a Lei Eusébio de Queirós cessa o tráfico de mão-de-obra africana para o país. Nas décadas de 1850, 1860 e 1870, os setores de manufaturas começam a se desenvolver, porém ainda se importam maquinarias e matérias-primas para as manufaturas nacionais.

A Itália, em 1880, passa por uma grande crise econômica após sua unificação, o que causa empobrecimento da população, crise na agricultura, desemprego no campo e na cidade, minimizando sensivelmente as perspectivas de melhoria. Boa parte dos italianos migram para outros países e alguns vêm para o Brasil no intuito de fazer fortuna. Com esse fato inicia-se no país a imigração de mão-de-obra européia para o trabalho, principalmente nas fazendas cafeeiras.

Em meio aos imigrantes, chega Francesco Antônio Maria Matarazzo (09.03.1854, Castellabate – 10.02.1937, São Paulo), filho de Mariangela Jovane (15.08.1835, Salerno – 18.07.1925, São Paulo) e do médico, proprietário de terras e comerciante Costabile Matarazzo (23.12.1830-15.09.1873). Costabile falece em 1873, e em 1882 a pedido da mãe, Francesco Matarazzo sai da cidade de Castellabate para buscar a esperança de firmar fortuna no Brasil (América), trazendo a responsabilidade de manter financeiramente a família, afinal, Francesco Matarazzo é o mais velho dos nove irmãos (Giuseppe, Giuseppina, Teresa, Angelo Andrea, Nicola, Luigi, Carmela, Costabile)<sup>2</sup>.

Nesta fase, os italianos chegam a representar quase 80% da mão-de-obra européia no Brasil. Muitos desses italianos chegam quase sem nenhum recurso financeiro para trocar o trabalho por sustento e com a ilusão de fazer fortuna. Francesco Matarazzo chega com o mesmo intuito, “o de fazer fortuna”, porém, traz consigo algum recurso, resultado das economias e do que restou financeiramente à família, que sentiu sensivelmente a crise da pós-unificação. Além dos recursos, traz consigo alguma experiência com negócios, já que era comum entre os italianos terem lavoura e criação de animais para consumo próprio.

---

<sup>2</sup> Verificar árvore genealógica em apêndice A.

## 2.1 O papel da família Matarazzo no processo industrial de São Paulo

Francesco Matarazzo, além dos recursos, traz alguns contatos já estabelecidos no Brasil. Um amigo que já estava acomodado na cidade de Sorocaba, interior do estado de São Paulo, torna-se referência para a escolha da cidade na qual fixará residência. Após chegar ao Brasil e se acomodar, aguarda a chegada da mercadoria com a qual irá começar um pequeno negócio – banha de porco. A chata que traz o produto naufraga, forçando Francesco Matarazzo a começar sua vida comercial de outra forma. Ainda lhe restam as economias, da qual, Francesco Matarazzo passa a adquirir banha nas vizinhanças, a beneficiá-la e vender pela região, no lombo de um animal.

Francesco Matarazzo tem conhecimentos nos negócios, experiência em comércio, administração e agricultura. Portador de instrução secundária completa escreve com clareza e objetividade, tem letra firme e bonita, faz contas rapidamente e tem uma memória brilhante. “Tem sagacidade, criatividade, visão telescópica, vontade, firmeza de atitudes. Sabe pensar e agir com pragmatismo e objetividade. E também trabalhar duro. Pragmático, reconhece que tem de começar do jeito que pode. Em algo compatível com seus objetivos, recursos, experiência e, claro, projeto de vida.” (SEVCENKO, 2000, p.157).

Em pouco tempo, comercializou banha e carne de porco, azeite de oliva, farinha, figos secos, passas, queijos, trigo, tomates e vinho. Passou a trocar seus produtos por porcos para ter sua matéria prima e beneficiar a banha. Sua familiaridade com banha de porco vem da Itália, como descreve Malzone na entrevista a Couto:

[...] O professor Gennaro Malzone confirma que Matarazzo aprendeu a lidar com banha de porco em Castellabate. Que naquela época todas as famílias matavam suínos e guardavam tudo. Era uma criação comum, espalhada por toda a região. Uma atividade fácil, pouco exigente. Derretiam a gordura, guardavam a carne e outras partes. Aproveitavam tudo, comiam tudo. Usavam a banha para conservar a própria carne, para dar sabor à comida, para fritar, para untar. Até sabão faziam. Nas propriedades e atividades comerciais do jovem Matarazzo, a suinocultura esteve muito presente. Até na troca direta de mercadorias. “Eu troco esses meus vinhos, queijos e óleos por esses porcos. O escambo era comum aqui”, explica Malzone. (COUTO, 2004a, p.98-99).

Já com sua própria vara de porcos, colocou em prática o segredo do capitalismo – a inovação. Passou a armazenar e vender a banha de porco em latas, ao que ele mesmo designa

como seu grande salto, a forma de armazenamento. Comercializou sua produção na região de Sorocaba.

Ao usar embalagens de metal, Matarazzo aumentava a durabilidade do produto e permitia que os consumidores comprassem quantidades menores, evitando o desperdício. As latas do italiano começaram a expulsar as barricas norte-americanas do mercado. Décadas depois, em entrevistas, o industrial atribuía todo o seu sucesso a essa invenção. A banha em lata é um exemplo de como Matarazzo agiria em toda a sua carreira. Fazendo barato dentro do Brasil o que antes era caro e chegava do exterior, ele ajudava na chamada “substituição de importações”. (PEIXOTO, 2005, p.49).

No final de 1890, três irmãos de Francesco Matarazzo estão no Brasil – Angelo Andrea, Giuseppe e Luigi. Os irmãos montam um comércio em parceria na cidade de São Paulo, localizado à “Praça do Mercado, na Rua 25 de Março” (VICHNEWSKI, 2004, p.51), uma importadora de farinha de trigo (vinda dos Estados Unidos e Argentina) e arroz, com um investimento de “quarenta e seis contos (21.000 dólares)” (DEAN, 1971, p.69). Além de comercializar trigo e arroz, os Matarazzo também vendiam a banha em lata produzida por eles.

Em 1898, a família de Francesco Matarazzo se muda para São Paulo, onde passam a morar num grande palacete na Avenida Paulista, introduzindo-se na “[...] nata da sociedade paulistana (de sua garagem sairia, no futuro próximo, o elegante Packard, carro com a placa número 1 da frota municipal)”. (PEIXOTO, 2005, p.50).

Francesco Matarazzo não era um imigrante comum, descende de família fidalga, cabeça de empresário, projeto profissional, determinação de crescer; gosta de negócios “[...] do jogo comercial, dos truques e manhas da compra e da venda” (SEVCENKO, 2000, p.113-114). Realiza-se, diverte-se. Com grande visão de mercado instituiu a *integração vertical* como marco de sua administração, na qual passa a controlar todo o processo, desde os cuidados com a matéria-prima até a comercialização final. Conhecia bem a necessidade de inovação e avanços tecnológicos para melhoria de produção. De acordo com Vichnewski (2004, p.51), Matarazzo explorava a produção através da cadeia vertical, a criação de porcos tornava-se banha e carne beneficiada e em sua importadora comercializava os produtos finais. Do algodão, extraía o caroço que dava origem ao óleo e ao sabão. Esse mesmo esquema aplicava-se a todos os outros empreendimentos, por exemplo, no caso do moinho, extraía do trigo a farinha e o farelo.

Em 1899, conseguiu financiamento junto a um banco inglês e em dez meses colocou em funcionamento o Moinho Matarazzo, localizado no bairro do Brás, se tornando a maior

fábrica de São Paulo na época. Em pouco tempo, pagava a dívida. Matarazzo trouxe avanços tecnológicos em máquinas e mão-de-obra qualificada do exterior, para a construção de suas fábricas e empreendimentos. Enxergava o desenvolvimento do mercado, tanto que suas fábricas expandiam numa velocidade incrível.

Mais tarde, desse moinho surgiu um anexo para fabricação de massas alimentícias, gerando a marca Petybon. No mesmo local, produzia sacarias, criou uma oficina mecânica e um almoxarifado. Da produção de sacarias surgiu a Fiação e Tecelagem Mariângela, fundada em 1901 que realizava a fiação, tecelagem de algodão e cascarnifício (fibras para cobertor). Em seguida, expandiu a tinturaria e estampania. Em 1906, surgiu a Fábrica de fósforos Sol Levante; em 1910, a Fábrica de óleo e sabão Sol Levante. Daí em diante, ninguém mais seguiu os Matarazzo.

A partir de 1911, Matarazzo instituiu as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo – IRFM, localizadas no conjunto de edifícios da Rua Joly e Sampson. Considera-se relevante elencar, alguns dos empreendimentos que destacam o nome dos Matarazzo:

[...] Fiação, Tecelagem, Malharia e Tinturaria Mariângela, a Branquearia e Estampania Mariângela, o Moinho Matarazzo, a Fábrica de Banha, em Capão Bonito, um Engenho de Arroz, em São Paulo, e outro em Iguape, à beira do Rio Ribeira, a Fábrica de Óleo e Sabão Sol Levante e o Cascarnifício Mariângela, entre outros. O setor de tecelagem da empresa e outros foram ampliados, com a construção da Tecelagem Belenzinho, da Amideira Matarazzo, um belo exemplo da arquitetura industrial da época, e com a aquisição de armazéns e trapiches em portos, como o de Antonina, no Paraná, pela subsidiária S. A. Indústrias Matarazzo do Paraná, além de filiais em Santos, Rio de Janeiro e Curitiba. (LIMA, 1982, p.27 apud VICHNEWSKI, 2004, p.60).

A partir de dados coletados em fontes como Couto (2004), Dean (1971), Lima (1982), Peixoto (2005), Pivetta (2001) e Vichnewski (2004) elencam-se algumas das fábricas:

<b>Ano de instalação</b>	<b>Fábricas das IRFM</b>
1911	Tecelagem Belenzinho
1913	Fábrica de pregos
1914	Amideira Matarazzo e Destilaria de álcool
1917	Moinho Matarazzo em Antonina – PR
1920	Frigorífico Jaguariaíva – PR
1922	Fábrica de Curtumes; Fábrica de Licores Matarazzo; Matzfilm – distribuidora de filmes norte-americanos em todo o país (até 1932).
1924	Fábrica Viscoseda e depois Rayon Matarazzo

1926	Pastifício do Brás – Petybon
1931	Usina Amália – Santa Rosa do Viterbo; Tecelagem Santa Celina; Parceria com fábrica de óleo de algodão e sabão, em João Pessoa-PB.
1933	Fábrica de Cal Santana – em Vau Novo (município de Satana do Parnaíba)
1935	Cerâmica Matarazzo – Louças Cláudia; Tecelagem Brasileira de Sedas; Beneficiadores Matarazzo de algodão em Avaré, Bauru, Bernardino de Campos, Itapetininga e Ribeirão Preto; Jazidas de caulim em Sacomã (SP), quartzo (Mogi das Cruzes), gipsita (Missão Velha – CE) pedreira (Mauá), argila (Sacomã, Guarulhos, Cangaíba, Ermelino Matarazzo e Mauá – SP), lenha (Paranapiacaba, Mauá, Perus, Guarulhos, Ermelino Matarazzo – SP).
1936	Fábrica de Ácidos; Fábrica de Papel, Papelão e Celulose; Fábrica de extração de essências de frutos cítricos, essência de bergamota, óleo de casca de laranja e <i>marmellata</i> de laranja (Limeira – SP).
1937	Beneficiadores Matarazzo de algodão em Catanduva, Marília, Presidente Prudente, Rancharia, São José do Rio Preto; Fábrica de doces e conservas – Produtos Amália.
1938	Refinaria de Petróleo – I.M.Ê.; Fábrica de óleo de caroço de algodão em Catanduva.
1939	Fábrica de Sulfato de Alumínio; Fiação e Tecelagem Matarazzo em Rio Claro; Beneficiadores Matarazzo de algodão em Araçatuba e São João da Boa Vista; Fábrica de óleo de caroço de algodão em Marília e Rancharia.
1942	Fiação e Tecelagem Matarazzo em Bauru
1943	Fábrica de óleo de caroço de algodão em Campinas
1944	Beneficiadores Matarazzo de algodão em Presidente Venceslau
1945	Casa Bancária F. Matarazzo S.A.
1946	Beneficiadores Matarazzo de algodão em Votuporanga; Fiação e Tecelagem Matarazzo em Campinas e Ribeirão Preto.
1947	Fábrica da Margarina Matarazzo – “Margarite”
1948	Soda Cáustica; CIMEPAR (cimento) – João Pessoa - PB; CIMESUL (cimento) – Morretes – RS.
1949	Fábrica de Biscoitos Petybon
1954	Fábrica de Acetileno
1955	Fábrica de Carbureto de Cálcio
1957	Fábrica Milprint do Brasil S.A. (embalagens flexíveis) – Ermelino Matarazzo; Cloroquímica S.A. Indústria e Comércio – São Caetano; Visking do Brasil S.A. Indústria e Comércio (revestimentos sintéticos – tripas artificiais) - Ermelino Matarazzo.
1958	S.A. Comércio e Indústria de Produtos Químicos e Têxteis

	Textilquímica – São José dos Campos
1960	Fábrica de óleo de caroço de algodão em Araçatuba
1961	Fábrica de Ácido Sulfúrico
1962	Fiação e Tecelagem Matarazzo em São José dos Campos
1968	Polynor (fios de poliéster) – João Pessoa – PB
1977	Desativação de parte dessas indústrias

Quadro 1 – Fábricas das IRFM

Por volta de 1920, Francesco Matarazzo adquiriu um terreno de mais de 100 mil metros quadrados no bairro Água Branca em São Paulo, que tinha nas suas margens as estradas de ferro Sorocabana e Inglesa, onde instalou o *Parque Industrial da Água Branca*. Considerado o maior complexo industrial da América Latina era composto inicialmente por fábricas de sabão, velas, estearina, oleína, glicerina, pregos, óleo de caroço de algodão, carrocerias, refinaria de açúcar, além de serraria, caixotaria, carpintaria, marcenaria e seção interna de transporte - com duas locomotivas. Em 1927, adquiriu estabelecimento destinado à produção de louças, aparelhos sanitários e azulejos.

A expansão geográfica não parou e paralelamente, foram instalados armazéns que futuramente se tornariam filiais das IRFM, na capital paulista, nos bairros Vila Mariana, Belenzinho, Vila Pompéia; no interior, em Ribeirão Preto, Campinas e São José do Rio Preto; e em Minas Gerais, na cidade de Juiz de Fora. Com a expansão do beneficiamento de algodão instalou armazéns em Avaré, Bauru, Bernardino de Campos, Catanduva, Itapetininga, Marília, Presidente Prudente, Rancharia e Ribeirão Preto.

O historiador Warren Dean diz que Francesco Matarazzo era o mais “bem conceituado dos industriais” de sua época, devido à forma como conduzia seus negócios e por ser arguto e experiente. Credita-lhe a criação do maior complexo industrial da América do Sul, o *Parque Industrial da Água Branca*; chega a desarmar “[...] os conhecidos, os homens de negócios e a própria imprensa hostil com sua camaradagem, modos simples e habilidade em depreciar-se quando achava necessário.” (DEAN, 1971, p.73).

Dean ressalta, que Francesco Matarazzo soube diversificar seus ramos de atividade e explorar a integralização vertical, usando-a, como grande estratégia de mercado:

Com o passar do tempo, comprou também uma fábrica de conservas em São Paulo, uma oficina de litografia para fazer rótulos, uma serraria para fornecer madeira a caixotaria, fundições e oficinas mecânicas para reparo do seu equipamento. Construiu suas próprias docas para a frota costeira, reservou fundo de reserva a fim de não precisar pagar seguros, e fazia operações bancárias através da filial do Banco de Nápoles, que dirigia. Matarazzo comprou uma vasta área do distrito de Água Branca na capital, onde reuniu a maior parte de suas instalações industriais e loteou o resto. À proporção que se passava o tempo, comprou terras para plantar cana-de-

açúcar e criar gado de corte e desenvolveu dois empreendimentos até chegar aos produtos finais: açúcar refinado, carne e couro. Só vendeu uma fábrica de fósforos; foi a única cujos processos não conseguiu controlar desde o princípio até o fim. (DEAN, 1971, p.71).

Francesco Matarazzo e outros industriais procuraram retirar de seus negócios as incertezas de suprimento de matéria-prima, transporte, energia e lucros de intermediários. Buscavam ter vários clientes com contas pequenas para evitar grandes “calotes”, evitando, o não pagamento de suas vendas. Outras três características marcaram sua pessoa: a primeira é sua atenção às especulações de câmbio “Costumava comprar dinheiro estrangeiro quando o mil-réis estava alto e usá-lo para saldar as contas de importação quando o mil-réis baixava.” (DEAN, 1971, p.72). Sobre a primeira característica de Francesco Matarazzo, o câmbio, o neto Eduardo André Matarazzo<sup>3</sup>, relata:

Meu avô era muito hábil em matéria de câmbio. Naquele tempo reinava aqui a libra esterlina, não o dólar. Ele comprava e vendia grandes importâncias. Ele começou mais como comerciante. Depois a atividade industrial tornou-se a principal do grupo. Claro que a parte comercial continuou sendo importante. Ele tinha também várias representações de produtos estrangeiros e nacionais e fazia muitas importações. Representava o Banco de Napoli. Naquele tempo havia muito imigrante italiano no Brasil. E todo mês eles mandavam um dinheirinho para os parentes na Itália. Grande número de italianos vieram para cá do fim do século XIX até o começo dos anos vinte, por causa de uma crise violenta. Então o negócio era mandar os filhos “fazer a América”. Meu avô criou a Seção Bancária, que recebia e enviava esse dinheiro dos imigrantes. As quantias individuais eram pequenas, mas a quantidade de remetentes enorme. Daí, valores altos, significativos. (COUTO, 2004b, p.42-43).

A segunda era sua perspicácia e dedicação ao trabalho, na maior parte do tempo, sete dias por semana. Dean relata que Rust, seu ajudante particular, “[...] ia encontrá-lo na cama às 4 horas da manhã fumando e lendo catálogos de máquinas, sonhando com empreendimentos ainda maiores [...]” (DEAN, 1971, p.74).

A terceira, seus “[...] sistemas de planejamento para todos os departamentos, de modo que se lhes pudessem prever futuras necessidades.” (DEAN, 1971, p.72).

Os industriais pagavam pouco imposto mantinham as condições de trabalho muito precárias e baixa qualidade de seus produtos. Francesco Matarazzo mantinha-se atento e, procurava evitar ataques dos colegas e para tanto diferenciou suas fábricas das demais, como Dean relata: “Suas fábricas, mais seguras, proporcionavam um ambiente menos desagradável

---

<sup>3</sup> Entrevista realizada pelo historiador Ronaldo Costa Couto, na cidade de Bebedouro –SP, dia 15 de agosto de 2001. (COUTO, 2004b, p.407).

de trabalho e sua atitude para com os operários, se não era igualitária, também não era impiedosa.” (DEAN, 1971, p.73).

Exemplo descrito por Vichnewski e Decca, quando comentam sobre os diferenciais de salubridade na Fiação e Tecelagem Mariângela. A produção contava com “[...] alguns mecanismos que facilitavam a vida do operário, como o caso do transporte da matéria-prima, que era feito por meio de elevadores, guindastes, carrinhos e esteiras sem fim, sendo que a maioria das fábricas da época não dispunha desses recursos.” (VICHNEWSKI, 2004, p.57-58). Sob os pontos de vista de segurança e higiene, Decca ressalta que:

[...] não se pode desejar coisa mais perfeita: as suas instalações são feitas com todo rigor; há luz e ar em abundância, asseio completo. Nos corredores e nos lugares onde permanecem os operários, o soalho é sempre de madeira. Na fiação existem aspiradores para a poeira do algodão, e, em todas as seções, ventiladores para a renovação do ar ambiente. Para o trabalho de menores, as máquinas são de tamanho reduzido. (...) Tem esta fábrica todas as seções separadas, havendo algumas onde só é fornecido trabalho a adultos, W.C. e vestiários em número suficiente... (DECCA, 1991, p.33-34 apud VICHNEWSKI, 2004, p.58).

Francesco Matarazzo era homem atuante e influente nos negócios paulistas, a expansão não parava de acontecer. A esta altura, já tinha um sucessor, Ermelino (o terceiro filho, nascido em 1883), por quem tinha grande afinidade e para prepará-lo, mandou-o para as melhores escolas européias, qualificando-o nos negócios, completando a formação com estágios em várias indústrias européias. No Brasil, passou a acompanhar o pai nas peregrinações pelas fábricas da família, a fim de aprender a rotina. Durante a Primeira Guerra Mundial, Francesco Matarazzo esteve ausente do país, durante dois anos, com a esposa e os filhos menores. Ermelino, com pouco mais de 30 anos, ficou na direção das IRFM, obtendo sucesso e elogios do pai.

Com o retorno de Francesco Matarazzo, Ermelino se ausenta do país para merecidas férias, as quais passa na Itália. Em um acidente trágico, aos 25 de janeiro de 1920, em um *raid* automobilístico nos Alpes, numa estrada próxima a Turim, bateu o carro e morreu instantaneamente.

Francesco Matarazzo sentiu profundamente a morte do filho, até então, seu sucessor. Após profundo luto, escolheu o penúltimo de seus 13 filhos<sup>4</sup> (desobedecendo à regra italiana de escolha de sucessores e contrariando os herdeiros mais velhos) Francisco Matarazzo Júnior [14.08.1900, São Paulo – 27.03.1977, São Paulo] – o Conde Chiquinho. Francesco Matarazzo

---

<sup>4</sup> Verificar árvore genealógica no apêndice B.

recomeçou o preparo do futuro sucessor para a direção das IRFM. Chiquinho passa a trabalhar com o pai o dia inteiro, com rotina cheia e densa, inclusive nas manhãs de domingo. Como Couto descreve:

Levantam-se muito cedo e seguem diretamente para o escritório central. Visitam fábricas, fazem contatos e negócios. Um mar de lições práticas de pai para filho. Princípios, relacionamento com funcionários, clientes, fornecedores. Quem é quem, técnicas, manhas, segredos e truques, tudo. Francesco Matarazzo é uma enciclopédia completa daquele mundo. Pai e filho comungam a mesma visão estratégica, discutem grandes e pequenos problemas do grupo, tomam decisões.

**Francesco Matarazzo ensinava que o pormenor costuma ser o essencial** (*grifo nosso*). Que não é suficiente cuidar do macro, do grande. Basta um fiozinho solto para impedir uma limusine ou um caminhão de funcionar. E um cisquinho de nada no olho para deixar nobre e plebeus chorando, em xeque. Atento à vida, dizia muitas coisas sábias, práticas, verdadeiras. (COUTO, 2004b, p.192).

Na assembléia geral de 15 de abril de 1924, Francisco Júnior, aos 24 anos, foi eleito diretor-geral, por mandato de seis anos.

Chiquinho encara, vai em frente. Preferência: negócios industriais. Mas entra em tudo, vê tudo, envolve-se até a medula. Da agropecuária, navegação e imóveis até a comercialização de carros. Trabalha muito, mete o bedelho em tudo. Administra, faz contatos, fiscaliza e controla, decide. Não se poupa. Vive para a vida empresarial. Deita e acorda com as IRFM na cabeça, come e respira negócios. É mesmo o diretor-geral. (COUTO, 2004b, p.193).

São Paulo, na década de 20, vive grande expansão, na qual as indústrias se implantam, a população aumenta de forma eloqüente, a arquitetura começa a mudar e os hábitos das pessoas também. Começa a se formar uma das maiores metrópoles do mundo, a metrópole paulista. Verifica-se nesta fase uma tomada de consciência:

[...] tanto de um sentido de identidade, quanto de uma manifestação de destino da cidade. Cortada do passado pelo seu modo de desenvolvimento abrupto, São Paulo, tal como era figurada pelos seus cronistas, aparecia insistentemente refletida num improvável espelho de futuro. Esse espelho espectral cintilava ao longe, como se pode supor, nos confins do Ocidente exótico. De modo que, ou esses observadores o viam daqui refletindo as metrópoles européias ou americanas ou, alternativamente, projetavam a silhueta disforme de São Paulo contra aquelas cidades, procurando encontrar os sinais de sua identidade em cada uma e no conjunto das marcas do contraste. (SEVCENKO, 2000, p.36-37).

Nesse contexto do avanço de formação da metrópole, vêem-se de acordo com Sevcenko (2000, p.228) o “moderno”, entendido sobre três contextos amplos, “a revolução tecnológica, a passagem do século e o pós-guerra”. Fase do “moderno” onde acontecem os desenvolvimentos da motocicleta; da máquina de escrever e calcular; da caixa registradora; dos alimentos enlatados; do concreto armado; da máquina de costura e de lavar; dos refrigerantes com gás; da aspirina, além da “necessidade” de se ter o automóvel entre outros. A metropolização de São Paulo mexe com as pessoas em vários aspectos: nos hábitos de consumo, de lazer, culturais, sociais e principalmente, na busca de identidades. Desta época em diante, começam a se formar entidades e instituições de fortalecimento de interesses.

Chiquinho continuou firme acompanhando Francesco Matarazzo e aprendendo o ofício de futuro sucessor. A dedicação do genitor aos negócios, sua perspicácia com o trato de trabalhadores e principalmente, o respeito conquistado, fez com que Francesco Matarazzo incentivasse seus colegas empresários a se unirem e lutarem pela conquista do espaço das indústrias no estado de São Paulo. Ansiavam por estudos e pesquisas que auxiliassem na defesa dos interesses da indústria, além do aumento de poder de barganha.

Na função de importador e fabricante, Francesco Matarazzo, considerado o mais bem sucedido dos empresários do Brasil, insistia em 1928, na defesa da classe quanto aos direitos aduaneiros, “Se sou industrial, como indicou a generosidade dos meus amigos fazendo-me presidente do Centro [dos industriais], sou também negociante, importador em larga escala e fazendeiro neste Estado. Sinto-me, portanto, perfeitamente à vontade no que concerne a esta questão.” (FOLHA DA MANHÃ, 1928, p.16 apud DEAN, 1971, p.39).

De acordo com Couto (2004, p.142-144), em 28 de fevereiro de 1928 é publicado o manifesto de fundação do *Centro das Indústrias do Estado de São Paulo* – CIESP. O manifesto é assinado pelas IRFM, Votorantim e Klabin, nas pessoas de Francesco Matarazzo, José Ermírio de Moraes, Roberto Simonsen, Jorge Street e Horacio Lafer. Tem como primeiro presidente, Francesco Matarazzo, que dirigiu a entidade de 1928 a 1931. A comissão era representada por Roberto Cochrane Simonsen, como vice-presidente e os diretores eram: Antônio Devisate, fabricante de calçados; José Ermírio de Moraes, líder do grupo Votorantim; Carlos von Bülow, da Companhia Antarctica Paulista; Alfried Weiszflog, da Companhia Melhoramentos (papel e livros); Horacio Lafer, da Klabin, de papéis; Jorge Street, médico, industrial têxtil; Plácido Meirelles, industrial têxtil. O conselho consultivo era representado por F. P. Ramos de Azevedo e Francisco Matarazzo Júnior, então com 28 anos.

Em março de 1931, Francesco Matarazzo saiu do CIESP para assumir a presidência da *Federação das Indústrias de São Paulo* – a FIESP, associação sindical patronal de grau superior, que se institucionalizará, oficialmente, apenas em julho de 1939. Couto descreve os frutos das entidades:

Um fenômeno: o CIESP, pai e mãe da FIESP, depois virou seu irmão mais velho. Responsável em São Paulo pelo Serviço Social da Indústria (Sesi) e pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), a FIESP é hoje esteio e coração de um sistema integrado pelo Instituto Roberto Simonsen e pelo próprio CIESP, que atua especialmente em assessoramento técnico administrativo de empresas. (COUTO, 2004b, p.145).

Neste ínterim, ocorre a quebra da Bolsa de Nova York em 1929, seguida da Grande Depressão. Enquanto os senhores de café vêem ruírem seus lucros, pois as exportações caem 40% ao ano, Matarazzo aproveitou para consolidar seu domínio, comprando seus concorrentes, afinal sua produção tinha matéria-prima nacional e como o próprio neto Eduardo Matarazzo<sup>5</sup> relatou em entrevista:

– Ele previu, por exemplo, o colapso de 1929. Preparou-se para a crise. Antes, a mania geral era investir, investir e investir. Ele também investiu, mas manteve as empresas líquidas para enfrentar a crise.  
 – O conde esperava por ela?  
 – Vovô não se surpreendeu com a crise do café. Era um crítico da monocultura cafeeira. Ele sentiu que a crise vinha e procurou fazer liquidez, fortalecer o caixa. Depois adquiriu empresas e produtos. Os preços estavam no chão. E deu crédito aos clientes dele, o que outros não faziam. (COUTO, 2004b, p.157-158).

Em 1935, Francesco Matarazzo começou a apresentar alguns problemas de saúde, sentindo o reumatismo, a catarata e o inchaço da próstata. O médico pediu-lhe que diminuísse o consumo de vinho diário, pois consumia pouco mais de 1 litro/dia. Brincalhão, comprou um copo de 1 litro e passou a tomar apenas um copo/dia, como indicação médica.

Aos 10 de fevereiro de 1937 era anunciada a morte do Conde Francesco Matarazzo<sup>6</sup>. O funeral parou a Avenida Paulista, pois o Conde era respeitado e bem querido por muitos, entre eles, familiares, funcionários, empresários e amigos. O funeral contou com mais de cem mil habitantes. Como Menotti del Picchia relata:

<sup>5</sup> Entrevista realizada pelo historiador Ronaldo Costa Couto, na cidade de Bebedouro –SP, dia 15 de agosto de 2001. (COUTO, 2004b, p.157-158).

<sup>6</sup> O título de Conde foi concedido pelo rei italiano Vittorio Emanuele III, através de decreto em 25.06.1917. Outro decreto de 02.12.1926, do governo italiano, torna extensivo o título de conde a cada um dos seus filhos varões. O título foi concedido como honras por “lutar” na Primeira Guerra.

Geralmente a morte de um rico não abala ninguém. Nem seus parentes mais próximos, pois estes se regozijam com a herança. A morte de Matarazzo abalou a todos: até seus herdeiros. É que seu espólio não são os imensos bens que deixou. Sua herança é muito difícil de ser recebida, porque significa a clarividência genial de um organizador e uma capacidade de trabalho de tal vulto que fica sem parêntese mesmo numa terra de titânicos trabalhadores como são os filhos de Piratininga. (MENOTTI DEL PICCHIA, 1937, p.480-3 apud COUTO, 2004b, p.359).

A partir de 1937, Conde Chiquinho passou a ser o presidente das IRFM e continuou ampliando o ramo de negócios da família.

### **2.1.1 Francisco Matarazzo Júnior - Conde Chiquinho**

Ao seu lado está Mariângela, prima, esposa e companheira fiel, que desde o casamento em 1924, com a benção de Conde Francesco Matarazzo e Conde Andrea, tornava-se um alicerce para Chiquinho, dando-lhe forças no desenvolvimento e ampliação dos negócios. Breve resgate da história desta união torna-se pertinente.

A família Matarazzo, no início do século XX, já se encontrava bem estabelecida na cidade de São Paulo, instalados numa boa casa na Avenida Paulista. Nesta fase, já contavam com uma vida confortável e Conde Francesco Matarazzo tinha perto de si esposa, filhos, mãe, irmãos e sobrinhos. Em uma das férias coletivas da família, na cidade de Lindóia, em 1919, dois primos despertam interesse entre si. Esses primos são Conde Chiquinho, filho do Conde Francesco Matarazzo e Filomena Matarazzo, então com 19 anos que se encanta pela prima e vizinha Mariangela Francisca Annunciata Aparecida Matarazzo (04.06.1905, São Paulo), de 14 anos. Ela é filha do senador Andrea Matarazzo (irmão do Conde Francesco Matarazzo) e de Virginia Ceraldi, irmã do mecenas Ciccilo Matarazzo.

Contrariando as convenções da época, os primos se aproximaram, mas o pai de Mariângela a mandou estudar no *Collegio del Poggio Imperiale* em Florença, onde cursou até o terceiro ano do segundo grau. Os pais após muita insistência resolveram ceder, afinal, a afinidade entre Conde Francesco Matarazzo e o irmão Andrea era muito grande e por fim, ficaram felizes pela união. “[...] O noivado é logo formalizado e o casamento marcado para 24 de fevereiro de 1924. Local: Basílica Abacial de São Bento, sagrada havia menos de dois

anos.” (COUTO, 2004b, p.70). A irmã de Mariângela, Claudia se casou no mesmo dia com o príncipe e piloto da reserva Aeronáutica italiana D. Francesco Matarazzo Ruspoli.

O casamento entre os Matarazzo, e da Matarazzo com o príncipe italiano, foi o evento mais importante da Vila Matarazzo, na manhã de 24 de fevereiro de 1924. Uma multidão de pessoas vem admirar o evento; a guarda civil fez a segurança e a Seção Cinematográfica das IRFM (criada em 1922 e relatada no primeiro capítulo) registrou o acontecimento, ainda em forma de cinema mudo. Começaram a chegar os convidados:

Líderes empresariais, expoentes da colônia italiana, membros das famílias dos noivos. Estrelas políticas da República Velha, como o futuro presidente da República Washington Luís Pereira de Sousa e Carlos de Campos, presidente de São Paulo. Os noivos não demoram a desfilar. Chiquinho, com a mãe, condessa Filomena; o príncipe Ruspoli, também com a mãe, Marianita, filha dos duques de Lantre-Montefeltro della Rovera; Claudia Matarazzo, com o pai Conde Francesco Matarazzo; e Mariângela Matarazzo, dentro do lindo vestido especial da Casa Worth, também com o pai, o *cavaliere del lavoro* Andrea Matarazzo. Levam as alianças as meninas Nelly Comenale e Olga e o menino de sete anos Francisco Matarazzo Pignatari, o *Baby*, apelido dado por uma governanta inglesa. (COUTO, 2004b, p.73).

Dessa união nasceram Filomena Matarazzo – Filly (24.09.1909, São Paulo), Ermelino Matarazzo (13.08.1926, São Paulo), Francisco Antônio Sebastião Matarazzo (21.12.1929, Resina, Itália), **Eduardo André Maria Matarazzo (07.07.1932, São Paulo – 03.03.2002 Bebedouro-SP)** (*grifo nosso*) e Maria Pia Esmeralda Matarazzo (15.11.1942, São Paulo).

A administração das IRFM ficou sob a responsabilidade do Conde Chiquinho, após a morte do velho Conde Francesco Matarazzo, em 1937. Penúltimo filho de Francesco Matarazzo e Filomena, Conde Chiquinho tem uma administração marcada por expansão e diversificação das indústrias. A expansão se desenvolveu para o interior paulista, com forte investimento no beneficiamento de algodão, fiação e tecelagem. De acordo com Vichnewski (2004, p.64;80), ocorreram a instalação de beneficiadores de algodão nas cidades de Avaré, Araçatuba, Bauru, Bernardino de Campos, Catanduva, Itapetininga, Marília, Presidente Prudente, Presidente Venceslau, Rancharia, Ribeirão Preto, São João da Boa Vista, São José do Rio Preto, Votuporanga; fiações e tecelagens em Bauru, Campinas, Ribeirão Preto, Rio Claro e São José dos Campos; fábricas de óleo de caroço de algodão em Araçatuba, Campinas, Marília e Rancharia. A fase de plena expansão se deu entre 1936 e 1964.

As fábricas de óleo de algodão instaladas nas cidades citadas, deram-se devido a abundante reserva de algodão das tecelagens das IRFM. A fábrica de Campinas, construída em 1943 num terreno de:

[...] 50.200,00 m<sup>2</sup>, na avenida Engenheiro Augusto Figueiredo, 585, no bairro Jardim Progresso (antiga rua da Abolição, que ligava Campinas a Valinhos). Trabalhavam nessa indústria cerca de 192 operários e sua diretoria era formada pelo presidente, Francisco Matarazzo Júnior, vice-presidente Ermelino Matarazzo e **Eduardo A. Matarazzo** (*grifo nosso*). A fábrica inicialmente produzia, óleo bruto de algodão, óleo bruto de soja, farelo de algodão, farelo de soja e *linters* de algodão (que são as pequenas fibras do algodão, grudadas em cima do caroço, são ricas em celulose, utilizadas como subproduto para fabricar filtro de cigarro, embalagem de papelão e outros). Em 1959, ela passou a extrair óleo de café e, em 1961, já extraía cafeína (CAMPINAS, 1974/1975: grupo 26, e LIMA, 1982:112 apud VICHNEWSKI, 2004, p.241).

Outro destaque dado à administração do Conde Chiquinho foi sua preocupação com a proteção, segurança e infra-estrutura dada a seus funcionários. Esse diferencial tornou-se vantagem competitiva, já com Conde Francesco Matarazzo, em 1920. Como exemplo, citamos a descrição de Vichnewski (2004) sobre a Fiação e Tecelagem Matarazzo em Ribeirão Preto-SP, instalada em 1946:

O refeitório da tecelagem Matarazzo foi dividido para homens e mulheres, com 400 vestiários para a turma da fiação e mais 400 para a turma da tecelagem. No edifício do escritório iria ser instalado no primeiro andar, sala de médico, consultório, enfermaria, farmácia, sala de amamentação, berçário, depósito de leite e sanitários. (VICHNEWSKI, 2004, p.197).

Além desta infra-estrutura, ainda chegou a construir casas para os operários, clube esportivo com quadras de futebol, pistas de bocha, área de lazer, escolas e até cinema.

As IRFM contemplavam em 1952 “[...] 30.000 operários, 5.000 trabalhadores agrícolas e 1.000 técnicos especializados. Suas fábricas cobriam 2.000.000 m<sup>2</sup> de superfície e seus veículos, rodoviários e ferroviários, transportavam por ano 600.000 toneladas de variados produtos.” (LIMA, 1982, p.134). Temos, como exemplo, em 1976, a Fiação e Tecelagem Matarazzo, que sozinha tinha “4.200 funcionários” e produzia “3.200.000 metros lineares mensais” de tecido, de acordo com dados fornecidos por Vichnewski (2004, p.201).

No ano 1954, foi comemorado o IV Centenário de São Paulo e o 1º centenário de nascimento do Conde Francesco Matarazzo. Para homenageá-lo Conde Chiquinho fez o lançamento da pedra fundamental do Instituto Conde Francesco Matarazzo, da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. A preocupação do Conde já era antiga, pois sentia a

necessidade de formar pessoal técnico especializado para atuar em suas empresas. Primeiramente, entrou em contato com a Fundação Getúlio Vargas que nesta época ainda não havia criado a Faculdade de Administração, mas foi com a PUC que teve sucesso.

O Instituto Conde Francesco Matarazzo foi idealizado nos planos da Università Commerciale Luigi Boccone, de Milão. Para abrigá-lo foi projetado um edifício suntuoso, construído no bairro do Morumbi, que despontava como a área mais nobre da Cidade de São Paulo. Quando do lançamento da pedra fundamental, já estava pronto também o projeto educacional do Instituto, com os currículos organizados e previsões a respeito do corpo docente. (LIMA, 1982, p.138).

Apesar de todos os investimentos em infra-estrutura por parte dos Matarazzo, a PUC apresentou dificuldades para manter a administração da escola. Conde Chiquinho desanimado na busca por recursos para manter a Fundação Conde Francesco Matarazzo e vende o prédio para o Estado, que passa a ser a sede do governo.

Apesar de sua vida profissional ser extremamente corrida e preenchida por atividades, encontrava tempo para se distrair. Mantinha em seus momentos de folga hobbies como:

[...] plantas, animais, carros. Quando viajava, ocupava-se da coleção de arte. Ao longo dos anos foi reunindo, sobretudo na **Villa** da avenida, uma coleção de arte de valor incalculável. Telas de Rubens, Boilly, Canaletto, conjuntos de porcelana “Blanc de Chine”, da Companhia das Índias, além de variadas peças de mobiliário artístico, são algumas das raridades que ali podem ser vistas. Mas o valor pecuniário dessas obras, para ele, era secundário. Diz a Condessa Mariângela: “- Tudo o que foi comprado, não foi por ostentação, mas porque era uma ‘coisa que nos vai fazer companhia todos os dias’. Cada quadro, cada objeto foi comprado por uma razão especial. Ele gostava de desfrutar a companhia de coisas belas. Quando comprava um quadro na Europa, já de longe pensava onde ia colocá-lo em nossa casa. (LIMA, 1982, p.150).

Na década de 60, muitas empresas estrangeiras começaram a investir no Brasil e a concorrência com os produtos das Indústrias, começam a se intensificar. A partir de 1966, novas diretrizes foram estabelecidas por Conde Chiquinho, que começou a firmar parcerias internacionais com alguns ramos de suas atividades e reorganizar outros tantos. Em 1969, apresentou o primeiro balanço negativo das Indústrias.

Na intenção de re-equilibrar as empresas, investiu em parcerias. De acordo com Lima (1982, p.152), as parcerias começaram em 1970, quando o Conde Chiquinho fundou em parceria com a empresa alemã Theodor Wille, a COCAM – fabricante de café solúvel, em Catanduva (SP). Em 1972, em João Pessoa (PB), a Polynor passa a Matoray (parceria da Matarazzo com Toray do Japão) – fabricante de fios sintéticos. Em Santa Rosa do Viterbo

(SP), na Fazenda Santa Amália, em 1976, firma parceria com a norte-americana Milles Inc. criando a FERMENTA – fabricando ácido cítrico.

Alguns imóveis foram vendidos, mas o resultado esperado não foi alcançado. Optou então, por investir em um novo ramo de atividade – o de supermercados. Criou em 1971, a rede SUPERBOM de Supermercados, que não obteve o sucesso esperado.

As marcas deixadas por Conde Francesco Matarazzo eram constantemente identificadas na administração de Conde Chiquinho: buscava por inovações, expansões e diversificações, a centralização das decisões, a rigidez da hierarquia interna e a dedicação ao trabalho. “Sua rotina de trabalho pouco mudou desde que assumiu a presidência em 1937. Era religião chegar pelo menos quinze minutos antes do primeiro empregado e sair no mínimo quinze minutos depois do último”. (LIMA, 1982, p.148).

Três dos cinco filhos de Conde Chiquinho atuavam a frente das IRFM. Ermelino e Eduardo André atuaram juntos com o pai até 1977 e Maria Pia assumiu a presidência em 1977, com a morte de Conde Chiquinho. Eduardo deu continuidade à vida empresarial atuando no ramo da citricultura e Maria Pia assumiu a administração das IRFM, em 1977, até o fechamento das empresas, em 1983.

### **2.1.2 Eduardo André Maria Matarazzo**

Eduardo André Maria Matarazzo<sup>7</sup> nasceu em São Paulo, aos 07.07.1932, quarto filho da união de Conde Francisco Matarazzo Júnior e Mariangela Francisca Annunciata Aparecida Matarazzo. Realizou seus estudos nos Estados Unidos, fez estágio na Europa e concluiu o Curso Ginásial no Colégio Estadual Regente Feijó em Ponta Grossa / PR. Aos dezoito anos, se casou com Maria Alice de Castro Magalhães, no dia 12.07.1950. Desta união, nasceu em 04.02.1954 Francisco Eduardo Matarazzo, engenheiro, especializado em engenharia de segurança. A união não perdurou. Em 17.05.1967 se casou com Eneida Baptistete Matarazzo, médica psiquiátrica e professora da Universidade de São Paulo, em São Paulo. Desta união, nasceram Patrícia Marta Matarazzo, em 29.07.1969, psicóloga e Fernando Jerônimo Baptistete Matarazzo, nascido em 20.07.1971.

Profissionalmente, Eduardo Matarazzo atuou juntamente com o pai, Conde Chiquinho, nas IRFM, na função de Vice-Presidente Executivo, onde era responsável pela compra, instalação e manutenção das fábricas, de 1951 a 1977. Sua responsabilidade: adquirir, instalar

---

<sup>7</sup> Desta parte do texto em diante usaremos apenas Eduardo Matarazzo para designar Eduardo André Maria Matarazzo.

e manter as fábricas do complexo. No desempenho da função, viajava constantemente ao exterior, atualizando-se quanto à tecnologia existente, para aplicar nas Indústrias.

Depois de 1977, atuou como Presidente do Conselho Consultivo da Frutesp S.A. – na cidade de Bebedouro-SP; Membro do Conselho de Administração da TransBrasil S.A. – linhas aéreas; Membro do Conselho de Administração do Banco de Crédito Comercial; Membro do Conselho de Administração da Embraplan - Empresa Brasileira de Planejamento Ltda.; Membro do Conselho do Museu de Tecnologia de São Paulo; Diretor Superintendente do Departamento de Citrus e Membro do Conselho da Coopercitrus – Bebedouro-SP; Presidente da Fundação de Pesquisas Agro-Industrial de Bebedouro; Diretor Secretário da Associtrus - Associação Paulista de Citricultores; Diretor do Sindicato Rural de Bebedouro; Membro da Comissão Técnica de Citricultura da FAESP –Federação da Agricultura do Estado de São Paulo; Presidente do Museu de Armas e Veículos Antigos E. A. Matarazzo<sup>8</sup>.

Eduardo Matarazzo veio a falecer aos 69 anos idade, em 03.03.2002. Até o fim, manteve-se atuante na área empresarial: administrador, citricultor, agropecuarista, presidente do Museu de Armas, Veículos e Máquinas “Eduardo André Matarazzo” e restaurador<sup>9</sup>.



Foto 1 - Eduardo André Matarazzo  
Fonte: Patrícia Marta Matarazzo

---

<sup>8</sup> Segundo nome dado à coleção de Eduardo Matarazzo, de acordo com Estatuto em anexo A.

<sup>9</sup> O terceiro capítulo será dedicado ao perfil de Eduardo A. Matarazzo como colecionador e restaurador.

### 2.1.3 Maria Pia Matarazzo

Maria Pia Esmeralda Matarazzo [15.11.1942, São Paulo, SP], filha caçula de Conde Chiquinho foi indicada desde pequena pelo pai como sua sucessora. Audaciosa, enfrentando pressões religiosas e familiares, se casou por quatro vezes e como fruto de suas uniões teve cinco filhos. Nos negócios, a característica principal de Maria Pia é a coragem, pois enfrenta grandes homens, sem deixar de exercitar sua feminilidade.

A escolha por Maria Pia não desmereceu os outros filhos, pelo menos na visão de Conde Chiquinho, que teve todos os filhos ao seu lado, em fases diferentes, mas atuantes nas IRFM. Em testamento, 1954, designou Maria Pia como sucessora oficial. Na cláusula VII do testamento descreve:

Minha intenção, que também foi a de meu pai, de concentrar nas mãos de um só de meus descendentes o controle das empresas do Grupo Matarazzo... deverá ser compreendida pelos outros não como uma forma de presentear a quem receberá maior quantidade de ações e cotas, mas como um pesado encargo que lhe passo, pela enorme responsabilidade que arcará frente às gerações passadas, presentes e futuras da família e também perante a Nação, de dar continuidade a esta imensa obra de nossa família. (LIMA, 1982, p.160).

Nos anos 50, o Conde Chiquinho sofreu um infarto que debilitou sua saúde. Afastou-se da direção das Indústrias e designou os filhos Ermelino e Eduardo para administração. Em 1969, as Indústrias tiveram seu primeiro balanço negativo, como já relatado. Em 1972, com o aval do pai, os filhos vendem o edifício do Anhangabaú (hoje sede do governo paulista) para fazerem caixa e voltam para o prédio da Rua Joly. Conde Chiquinho permaneceu com uma sala no quinto andar do prédio, vigorando cláusula estabelecida em contrato. Em 1974, o Conde retoma a direção das empresas e em 1975, começou a treinar sua sucessora para as futuras funções.

No início de 1977, faleceu Conde Chiquinho, passando a assumir a direção das Indústrias, Maria Pia. Quando assumiu, as IRFM carregavam uma dívida de aproximadamente 300 milhões de dólares, problemas internos e crise estrutural. Porém, manteve pulso firme e enfrentou as dificuldades, chegando a receber elogios e por ser uma das mulheres de “[...] mais pesada responsabilidade empresarial do mundo. Atuante e

determinada causava espanto e admiração em poderosos de Brasília e colegas do setor privado.” (COUTO, 2004a, p.27).

Em 1983, já com a dívida inflada por três grandes valorizações cambiais, algumas das indústrias começavam a entrar em concordata e a avalanche não parava mais. A história das IRFM começou a se encerrar, com venda de bens, disputas familiares, ações trabalhistas e arrendamento de fábricas.

Cem anos de existência dos Matarazzo revelaram grandes empresários, negociantes, produtores, políticos, esportistas, mecenas e apreciadores de arte. Além de Conde Francesco Matarazzo, Conde Chiquinho, Eduardo Matarazzo, Maria Pia, que formam o eixo familiar de maior interesse para esta pesquisa, destacam-se outros membros que contribuíram para a divulgação do nome Matarazzo, para a expansão e popularização da arte na cidade de São Paulo.

Resgata-se Baby Matarazzo Pignatari e Ciccilo Matarazzo. Um atuava na área empresarial da laminação e usufruía da vida de playboy; o outro, se destacou na vida empresarial na área da metalurgia e investiu seus lucros na cultura, tornando-se mecenas e incentivador da cultura na cidade de São Paulo.

#### **2.1.4 Francisco Baby Matarazzo Pignatari**

Francisco Baby Matarazzo Pignatari (11.02.1917), filho de Lydia Matarazzo e do médico italiano Giulio Pignatari. Neto do Conde Francesco Matarazzo e sobrinho de Conde Chiquinho, desenvolveu vasto complexo industrial na área de laminação industrial e viveu intensamente o mundo. Em 11 de fevereiro de 1937, dia de seu aniversário, Baby perdeu o avô e um mês depois o pai.

Conhecido como último grande *playboy* internacional, admirava mulheres, festas, gastos supérfluos (chegava a gastar 10 mil dólares em uma única noite), brincadeiras e encrencas não só em São Paulo e no Rio, mas também no exterior. Rico, bonito e simpático era namorador. Foi namorado “[...] de estrelas de cinema de Hollywood e européias, marido de grande herdeira italiana, de princesa de verdade, de linda quatrocentona paulista e mais.” (COUTO, 2004a, p.26). Entre suas paixões estão: Ilha de Ischia (com quem teve seu único filho Giulio Cesare); Nelita Alves de Lima (casado até 1957); Linda Christian (ex-Tyrone Power); Ira de Furstenberg (filha do Príncipe Tassilo Von Furstenberg e Clara Agnelli) e finalmente casou-se com Regina Fernandes (30 anos mais jovem).

Em 1939, Baby Pignatari começou a fabricar o famoso avião monomotor brasileiro “Paulistinha”. Em 1942, a convite de Getúlio Vargas, investiu na exploração de minas de cobre na cidade de Caçapava do Sul e tornou-se o rei do cobre.

A vida de Baby foi marcada por muitos tumultos, morrendo com pouco mais de sessenta anos. Seu único filho Giulio, viciado em drogas, foi interditado pelos advogados que cuidavam de seu patrimônio; a herança desapareceu. Giulio morreu de forma súbita.

### **2.1.5 Francisco Matarazzo Sobrinho - Ciccilo**

Destacou-se na área cultural paulista, o industrial e mecenas, Francisco Antônio Paulo Matarazzo Sobrinho, o Ciccilo. Nascido em 20 de fevereiro de 1898, em São Paulo, à rua Major Quedinho, filho de Ângelo Andrea Matarazzo (senador da Itália, irmão e braço direito do Conde Francesco Matarazzo) e de Maria Virgínia Ceraldi, era o mais velho de sete irmãos. O ensino primário realizou no Instituto de Educação Caetano de Campos em São Paulo e “[...] em 1908 foi enviado a Nápoles, acompanhado de um preceptor, a fim de completar o ensino médio. Depois, seguiu para Liège, na Bélgica, onde cursou engenharia na universidade local. Viveu na Europa, entre 10 e 20 anos, recebendo formação humanística da *belle époque*.” (OLIVEIRA, 2001). Na área industrial, Ciccilo se destacou por ser fundador e presidente da Metalúrgica Matarazzo S/A. Esteve também a frente da Metalúrgica do Norte S/A (Recife); Metalúrgica Brasileira S/A (RJ); Transportes Metalma S/A; Mecânica Nacional S/A; Metalgráfica do Sul S/A (Porto Alegre); Liquigás do Brasil S/A; Liquifarm do Brasil S/A Agro-Pecuária e Liquifarm Agropecuária do Sul-Missú S/A. Desde moço apresentava interesse pela área cultural e quando se tornou empresário incentivava a construção das chaminés nas IRFM, como marco referencial, funda o Teatro Brasileiro de Comédia (1948) – TBC, o Museu de Arte Moderna de São Paulo (1948) – MAM-SP, a Companhia Cinematográfica Vera Cruz (1949), a Bienal de Artes Plásticas de São Paulo (1951) e contribuiu para a fundação do Museu de Arte Contemporânea de São Paulo (1963) – MAC-USP, doando parte de seu acervo pessoal de arte moderna. Os laços com a cultura se fortaleceram quando foi estudar engenharia em Liège, Bélgica e Nápoles, Itália e quando se casa com Yolanda de Ataliba Nogueira Penteado (Campinas, 06.01.1903 – Stanford, 14.08.1983). Após o desfecho do casamento com Yolanda, Ciccilo se uniu a Malvina M. de Zaias.

Quando retornou a São Paulo, encontrou uma população que desde 1920 clamava por arte, requeria infra-estrutura para receber um número maior de obras, tendências, artistas e acervos. “O clamor por um museu de artes adquire uma intensidade que se assemelha à das campanhas por um estádio monumental poliesportivo.” (SEVCENKO, 2000, p.97). O gosto pelas artes ansiava os jovens, havia uma busca por mudanças, já que as exposições além de esporádicas eram totalmente isoladas como o relato abaixo:

Não há muitos anos, as exposições só de longe em longe se realizavam e, muito a medo, cercadas de mil cautelas. [...] De mais de uma guardamos a dolorosa visão: uma sala vazia e silenciosa, com muitos quadros pelas paredes, e, a um canto, martirizado por invisíveis algozes, pálido, nervoso, olhando para o alto como São Sebastião convertido em paliteiro de flechas, o artista... Hoje, tudo mudado. As exposições sucedem-se, quase sem interrupção em largos períodos do ano, e todos tem público, e todas têm um público fino, inteligente, distinto, composto de amadores que voltam muitas vezes, e namoram as boas coisas, e discutem e denotam preferências repulsas, e – o que é mais sério – compram.” (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1920, p.3 apud SEVCENKO, 2000, p.96).

Em 1922, o Brasil viveu a Semana de Arte Moderna – marco cultural e altamente representativo para a área artística. Nesta mesma época, nasceram instituições culturais pensadas pelos intelectuais e pelos empresários, afinal, a iniciativa privada teve papel marcante na cultura paulista, pois o governo investia apenas na capital nacional – Rio de Janeiro.

O período pós-guerra foi marcado por algumas características, tais como: desenvolvimento da economia, industrialização, institucionalização da cultura e pelo mecenato. Nesta fase, o mecenato burguês adquiriu grande força. Composto pelos industriais buscava-se, de acordo com Arruda (2001, p.117), “culturalizar” o país. Neste momento, havia a introdução da especialização e profissionalismo na cultura. Temos, como exemplo, o Teatro Brasileiro de Comédia, criado no ano de 1948, pelo engenheiro Franco Zampari e pelo também engenheiro e industrial Ciccilo Matarazzo. Para arrecadar fundos para criação da sala de espetáculo criaram, a Sociedade Brasileira de Comédia, que contava com o apoio de industriais e banqueiros, nasciam os negócios culturais. O teatro paulista passou da fase de amadorismo para profissional, contando com profissionais altamente qualificados, diretores e cenógrafos.

Ligada ao Teatro Brasileiro de Comédia, surgiu neste mesmo ritmo de profissionalismo, em 4 de Novembro de 1949, a Companhia Cinematográfica Vera Cruz. Idealizada e instituída por interesses comuns de intelectuais e da elite burguesa de São Paulo a

Vera Cruz se destacou por empenhar “[...] bons técnicos, bons artistas, maquinaria adequada, grandes estúdios e dinheiro [...]” (ARRUDA, 2001, p.124). O diretor Alberto Cavalcanti, que trabalhava na França e produzia documentários britânicos, além do montador Mauro Alice, que trabalhou na produção de *O caiçara*. Alice falava sobre a qualidade da técnica empregada “Já se trabalhava com 13 cabeças de som, o que só recentemente foi usado em algumas produções. Alice montou vários filmes, desde os de Mazzaropi aos do diretor Hector Babenco, inclusive o mais recente *Carandiru*” (JORGE, 2004). A Vera Cruz tomou proporções maiores a ponto de organizar o I Festival Internacional de Cinema no Brasil em 1954, ano em que suas atividades se encerram.

A Companhia Vera Cruz seguia os padrões hollywoodianos e procurava fazer em São Paulo o mesmo que acontecia com a Atlântida no Rio de Janeiro. Ciccilo cedeu:

[...] parte do terreno de sua granja, em São Bernardo do Campo (SP), para erguer os estúdios da Cia. Cinematográfica [...]. Um grande estúdio foi montado, com dimensões que impressionam até os dias de hoje. Numa área de 100 mil metros quadrados e um investimento de 7,5 milhões de cruzeiros – uma fortuna para a época – os estúdios receberam equipamentos importados, os melhores disponíveis no exterior. (JORGE, 2004).

A Vera Cruz deixou como “patrimônio” cultural a produção de 22 filmes de longa-metragem. São eles:

Ano	Título do filme	Classificação	Direção
1950	<i>Painel</i>	Documentário	Lima Barreto
1950	<i>Santuário</i>	Documentário	Lima Barreto
1950	<i>Caiçara</i>	Drama	Adolfo Celi
1951	<i>Ângela</i>	Drama	Abílio Pereira de Almeida e Tom Payne
1951	<i>Terra é sempre terra</i>	Drama	Tom Payne
1952	<i>Apassionata</i>	Drama	Fernando de Barros
1952	<i>Veneno</i>	Drama	Gianni Pons
1952	<i>Tico-Tico no Fubá</i>	Drama biográfico	Adolfo Celi
1952	<i>Sai da frente</i>	Comédia	Abílio Pereira de Almeida
1952	<i>Nadando em dinheiro</i>	Comédia	Abílio Pereira de Almeida e Carlos Thiré

1953	<i>Sinhá Moça</i>	Drama	Tom Payne
1953	<i>A família Lero-lero</i>	Comédia	Alberto Pieralise e Gustavo Nonnemberg
1953	<i>O cangaceiro</i>	Drama	Lima Barreto
1953	<i>Uma pulga na balança</i>	Drama	Luciano Salce
1953	<i>Esquina da ilusão</i>	Comédia	Ruggero Jacobbi
1953	<i>Luz apagada</i>	Drama	Carlos Thiré
1954	<i>É proibido beijar</i>	Comédia	Ugo Lombardi
1954	<i>Na senda do crime</i>	Drama	Flamínio Cerri
1954	<i>Candinho</i>	Comédia	Abílio Pereira de Almeida
1954	<i>Floradas na Serra</i>	Drama	Luciano Salce
1954	<i>São Paulo em festa</i>	Documentário	Lima Barreto

Quadro 2 – Filmes da Companhia Cinematográfica Vera Cruz.

Fonte: Wikipédia.

Em 1954, deu-se o fim da Companhia, devido à falta de um sistema próprio de distribuição (a Colúmbia e a Universal, na época distribuidoras, ficavam com 60% da arrecadação), dificuldade de inserção no mercado internacional (apesar de muitos filmes receberem prêmios internacionais), falta de reconhecimento e valorização financeira da produção. Como exemplo, o filme *O Cangaceiro*:

[...] recebeu o prêmio de melhor filme de aventura no Festival de Cannes e faturou, só no mercado brasileiro, US\$ 1.5 milhão. Rendeu à Vera Cruz, porém, apenas US\$ 500 mil desse total, pouco mais da metade do custo do filme que foi de US\$ 750 mil; já no exterior, na década de 1950, foi considerado uma das maiores bilheterias da Columbia Pictures. Mesmo assim, nenhum dólar a mais veio para a Vera Cruz, pois toda comercialização internacional pertencia à distribuidora norte-americana. (JORGE, 2004).

O que parecia ser o maior sucesso da Vera Cruz, se tornou um de seus maiores prejuízos; em 1954, a Companhia “quebra” e fecha suas portas para o mercado cinematográfico. Por volta de 1922, Conde Francesco Matarazzo, tio de Ciccilo, já atuava na criação da Seção Cinematográfica - MATZFILM, uma distribuidora de filmes com abrangência nacional. Trazia filmes das fábricas norte-americanas como:

[...] First National Pictures e Warner-Bros, sendo os seus filmes considerados pelos críticos Os Clássicos da Tela. Além destes, destacam-se as

produções da Selznick-Pathé N. Y. Equity, Pyrami, Halimarck-Pioneer (americanas) e União Cinematographica Italiana. As marcas de maior reputação e os astros mais notáveis da scena muda. Quem não ouviu falar de “O Barqueiro do Volga”, “Os Quatro Cavaleiros do Apocalipse”, “Dom Juan”, “Rio Rita”? Há também menção a “films em séries”, como “O rei da velocidade”, em quinze episódios, por Charles Hutchiso. E “Os pátrias do amor”, em doze episódios, por Eugenie Ernkison.” (COUTO, 2004b, p.67-68).

Na década de 40, surgiram em São Paulo, dois importantes museus, fruto de disputa entre os mecenas Chateaubriand e Ciccilo Matarazzo.

O primeiro Museu nasceu com o jornalista, empresário, mecenas e político Francisco de Assis Chateaubriand Bandeira de Melo (04.10.1892, Ambuzeiro-PB - 04.04.1968, São Paulo-SP). Chateaubriand era proprietário do conglomerado Diários Associados, formado por 34 jornais, 36 emissoras de rádio, 18 estações de TV - dentre elas a Tupi (1950), 1 agência de notícias, a revista semanal – O Cruzeiro, a revista mensal - A Cigarra, revistas infantis e uma editora. Em 1946, Chateaubriand idealizou a criação do Museu de Arte de São Paulo (MASP), com o intuito de reunir clássicos da pintura mundial na cidade de São Paulo. Convidou Pietro Maria Bardi, professor, jornalista, galerista, crítico de arte, historiador e marchand italiano, para dirigir o Museu e a arquiteta italiana Lina Bo Bardi (esposa de Pietro) para elaborar o projeto arquitetônico do prédio. Chateaubriand fez um pedido à Lina, que o MASP tivesse “[...] relação saudável entre vida moderna, arte e povo” (OLIVEIRA, 2002). Outra recomendação seria que o prédio deveria dar visão ao centro da cidade e a Serra da Cantareira, através do vale da avenida 9 de Julho. O prédio criado por Bo Bardi era considerado marco na construção civil mundial, por ser sustentado por quatro pilares laterais e um vão livre, de 74 metros, afirmando a técnica do concreto protendido.

O MASP foi inaugurado em 02 de outubro de 1947, na rua Sete de Abril, sede do Diários Associados. Apenas em 1968, recebera da Prefeitura de São Paulo a nova sede na avenida Paulista e contara com a Rainha Elizabeth II para sua inauguração.

O segundo, nasceu através de contatos entre empresários, intelectuais e artistas que idealizavam um museu de arte moderna. Os primeiros contatos de formação do Museu de Arte Moderna (MAM) aconteceram também em 1946, quando Sérgio Milliet enviou carta ao magnata Rockefeller, então presidente do Museu de Arte Moderna de Nova York. Rockefeller se interessou em estimular a abertura do Museu no Brasil e enviou sete obras de Alexander Calder, André Masson, Byron Browne, Fernand Léger, George Grosz, Marc Chagall e Morris

Grave, que ficaram sob a guarda do Instituto de Arquitetos do Brasil, seção de São Paulo, até que fossem definitivamente entregues ao MAM em 1949.

Em 1948, Ciccilo criou a Fundação de Arte Moderna e encomendou a Rockefeller uma exposição de arte abstrata, que marcaria profundamente as discussões de arte em São Paulo. De acordo com Artigas,

Ciccilo Matarazzo financiou de seu próprio bolso a compra das obras para a coleção do Museu e fomentou seu posterior crescimento com o “Prêmio Aquisição” promovido pelas futuras bienais. Os estatutos do Museu previam a criação de comissões de cinema, arquitetura, folclore, fotografia, gráfica, música, pintura e escultura. Sua sede foi instalada numa sala do edifício dos Diários Associados, na rua 7 de Abril, cedida por Assis Chateaubriand. Em 8 de março de 1949, o Museu de Arte Moderna de São Paulo foi inaugurado com célebre exposição *Do Figurativismo ao Abstracionismo [...]*. (ARTIGAS, 2001).

De acordo com informações do site do Museu de Arte Moderna, dentre as obras que Ciccilo pode ter financiado, estão telas de Chagall, Dufy, Kandisky, Miro, Picasso, Anita Malfatti, Di Cavalcanti, José Antônio da Silva, Mário Zanini e Volpi.

Diferentemente da estruturação do MAM, o MASP não contava em seu planejamento e organização com a contribuição de critérios técnicos e críticos de intelectuais e artistas. Seu acervo se desenvolveu pela oportunidade da hora, com contribuições de muitas pessoas e de formas diversas. Muitas vezes, Chateaubriand utilizou seu prestígio para “sensibilizar” os doadores. Uma das maiores críticas que ele recebeu foi em relação à autenticidade das obras, já que não contava com um conselho de curadores como havia no MAM. As aquisições de obras pelo MASP, deram-se numa velocidade incrível e em lotes, o que fez com que o acervo se tornasse heterogêneo, com a representação de várias escolas de pintura.

A organização do acervo do MASP foi centrada nas figuras de Chateaubriand e Bardi, porém este fato não tirou do MASP o título de um dos melhores acervos da América Latina.

Bardi desenvolveu atividades didáticas nas áreas de design, história da arte e publicidade no Museu. Contribuiu muito para a bibliografia de arte no Brasil, pois publicou “[...] sistematicamente obras sobre artistas brasileiros, estrangeiros e panoramas da nossa arte”, instituiu mostras temáticas, exposições individuais, desfiles de moda, formação de orquestra infantil e criação da “[...] Escola Brasileira de Propaganda (hoje Escola Superior de Propaganda e Marketing), Escola de Desenho Industrial, etc. O primeiro desfile de moda em um museu do país, foi o do famoso estilista Denner, no MASP.” (KLINTOWITZ, [200-]).

A união do projeto arquitetônico de Lina Bardi e a estratégia didática de Pietro Bardi permitiram que houvesse no MASP, o encontro de obras de artistas renomados e iniciantes. O MASP desenvolveu um museu “dinâmico”, como descreve Oliveira:

[...] museu dinâmico com um perfil de centro cultural. Suas diversas atividades (Pintura, Escultura, Gravura, Arquitetura, Design, Mobiliário, Moda, Música, Dança, Biblioteca, Escola, Teatro, Cinema, Workshops, Lançamentos de livros, Conferências) e os espaços diferenciados para a concretização de exposições temporárias permite que o visitante sempre se surpreenda com um universo de imagens. (OLIVEIRA, 2002).

Nas décadas de 50 e 60, foram reunidas no MASP, grandes obras de arte, que atualmente, compõem o acervo de 3500 obras como “[...] Rafael, Botticelli, Rembrandt, Velásquez, Goya, Renoir, Manet, Cézanne, Degas, Van Gogh, Delacroix, Portinari entre outros.” (OLIVEIRA, 2002). Esse patrimônio é resultado de financiamentos dos idealizadores junto aos empresários de São Paulo.

Atualmente, o MASP mantém “[...] Pinacoteca, Biblioteca, Fototeca, Fimoteca, Videoteca, Cursos de Artes e serviço educativo de apoio às exposições, exibição de filmes e concertos musicais de interesse artístico e cultural.” (MASP, 2006).

Como é o MAM era resultado de um projeto pensado por várias cabeças, começou a frutificar. Como fruto do MAM, nasceu a Bienal Internacional de São Paulo, uma das exposições mais importantes da América Latina. Em 1948, Ciccilo vai à Bienal de Veneza representar o Brasil, trazendo de lá o regulamento do evento e juntamente com Lourival Gomes Machado, diretor artístico do MAM, fez a adaptação do documento para a realidade brasileira. Em 1951, Ciccilo instituiu uma de suas melhores realizações, tendo como objetivos confrontar a arte brasileira com a arte internacional, colocando o público e os artistas em contato com o que estava sendo produzido no restante do mundo, além de testar seu poder e engrandecer sua vaidade. Os arquitetos, Luís Saia e Eduardo Kneese, foram os responsáveis pela instalação e utilizaram parte do Trianon por onde distribuíram obras de pintura, escultura e gravura. No dia 20 de outubro de 1951, deu-se a inauguração da I Bienal Internacional de São Paulo, tendo como foco principal o “Abstracionismo”. Foram apresentadas “[...] 1800 obras vindas de 20 países, incluindo os artistas brasileiros”. (AMARANTE, 1989, p.17). A montagem foi feita de forma insípida, não havia profissionalismo, tudo era improvisado. “O

júri, heterogêneo, era integrado por críticos, comissários e até mesmo cônsules, que opinavam sobre arte.” (AMARANTE, 1989, p.45).

Os objetivos iniciais de Ciccilo foram alcançados: a Bienal de São Paulo tornou-se um dos eventos mais importantes na área cultural, o público apesar de resistir e criticar no início, passou a frequentar todas as outras edições que vieram a se realizar, desviou as atenções do Rio de Janeiro (considerado o centro da cultura brasileira), além de “riscar” o ego de Chateaubriand (seu rival).

Em 12 de dezembro de 1953, foi inaugurada a II Bienal, contando com um corpo de críticos importantes como o “[...] inglês Read, o norte-americano James Johnson Sweeney, da Fundação Guggenheim, o argentino Brest, o suíço Bill, além de dois brasileiros competentes: Milliet e Pedrosa. Enfim, era um grupo envolvido com a área.” (AMARANTE, 1989, p.45). Também ocupava um novo espaço físico, elaborado por Oscar Niemeyer e localizado no Parque do Ibirapuera. O novo espaço contemplava dois pavilhões: o das Nações destinado aos artistas estrangeiros e o dos Estados, destinado aos artistas brasileiros. Nota-se nesta fase dificuldade quanto à organização museológica do acervo. “Além da necessidade de reserva técnica e do acondicionamento das obras, havia o problema de se distinguir o que pertencia ao MAM, o que era de fato doação de Ciccilo e Yolanda Penteado e o que não havia sido doado, apenas depositado no Museu.” (KLINTOWITZ, [200-]).

Durante a mostra de 1953, apresenta-se a obra de Giacomo Balla (artista futurista italiano) que representa a velocidade, automóveis e arte, tudo o que São Paulo vivia em sua fase de metrópole, como o descrito por Sevcenko. O futurismo advém do cubismo e floresce na Itália, contribuindo para o fortalecimento da arte moderna. Além de Balla, apresentam-se na mostra Carlo Carrà, Ardengo Soffici, Umberto Boccioni e outros.

O conjunto de obras, que abrangia pintura e escultura, traduziu o “grito de guerra” dos futuristas, que soou no pavilhão da Bienal. “Daremos esqueleto e carne ao invisível, ao impalpável, ao imponderável, ao imperceptível. Encontraremos equivalentes abstratos de todas as formas e de todos os elementos do universo, depois os combinaremos e juntaremos segundo os caprichos de nossa inspiração, para formar complexos plásticos que colocaremos em movimento.” Assim, Balla começou a estudar a velocidade dos automóveis, descobriu suas leis e as linhas de força essenciais. Depois de 20 quadros, na mesma incessante procura, compreendeu que o plano único da tela não permitiria mostrar em profundidade o volume dinâmico da velocidade. Sentiu então a necessidade de construir, com fios de ferro, papelão, tecidos e papel de seda, o primeiro complexo plástico dinâmico. Num de seus comentários sobre a 2ª. Bienal, o crítico Antônio Bento ressaltou: “As novas pesquisas, ou tentativas de desenvolvimento rítmico dos abstratos, lembram, ou mesmo se prendem às soluções futuristas, que

deram enorme importância ao movimento, celebrando a velocidade dos aviões e dos automóveis de corrida.” (AMARANTE, 1989, p.38).

Em 1954 Ciccilo, então presidente da Comissão Organizadora dos Festejos do IV Centenário da cidade de São Paulo, procurou conciliar o final da II Bienal com as festas de comemoração dos 400 anos da cidade.

Em 1957, foi realizada a IV Bienal, que ocupou o Pavilhão Ciccilo Matarazzo no Parque do Ibirapuera. Como Amarante descreve o pavilhão foi preparado com:

[...] estruturas reforçadas e um sistema elétrico capaz de suportar altas cargas de energia. O prédio, uma imensa caixa de concreto e vidro, serpenteado em seu interior por rampas que dão acesso aos três andares, integra um conjunto de nove outros, distribuídos pelo parque Ibirapuera. Muitos paulistanos pensavam que só a possibilidade de admirá-lo já justificava um passeio à Bienal. (AMARANTE, 1989, p.72).

Nesta edição da Bienal apresentaram-se 51 telas de Picasso, dentre as quais a tela Guernica.

Em 1959, Ciccilo já preparava os caminhos legais para separar o MAM das Bienais. Intelectuais, artistas e Mário Pedrosa diretor artístico, fizeram o possível para não haver a separação, mas foi em vão. Yolanda Penteado e Ciccilo receberam na Fazenda Empyreo, da família de Yolanda, vários artistas expositores da Bienal, com uma festa de gala. Preparavam-se para entrar numa fase de profundas transformações em que o MAM seria separado da Bienal e esta passaria a ser organizada por uma entidade independente a Fundação Bienal de São Paulo. A Fundação foi criada, pois as Bienais consumiam a maior parte dos esforços, das verbas e do tempo do MAM e acabava funcionando como um escritório de operacionalização. Em 1960, Ciccilo disputou a Prefeitura de Ubatuba, a pedido do governador Adhemar de Barros. Doou a seu adversário a mesma quantia que iria gastar com sua campanha e quando vitorioso, nomeou o “adversário” para o secretariado. Em sua gestão, de 1964 a 1969, modernizou a administração da cidade. Paralelamente, administrava sua Metalúrgica e se manteve ativo no meio cultural.

A formalização da Fundação Bienal de São Paulo deu-se em junho de 1961, quando Jânio Quadros, presidente da República, autorizou:

[...] o crítico Mário Pedrosa, secretário do Conselho Nacional de Cultura, a redigir um projeto de lei que a tornasse uma instituição pública. O

presidente decidiu o destino da Bienal, quem a inaugurou foi o sucessor, o vice-presidente João Goulart.

Com déficit particular calculado na época em 30 milhões de cruzeiros (115 mil dólares), Ciccilo Matarazzo não podia arcar com o explosivo crescimento da Bienal. Por mais altruísta que fosse, por mais disposto que estivesse a sacrificar sua fortuna pessoal, a situação era insustentável. Para Ciccilo, além disso, a restrição ao crescimento de sua megacriação, que naquele ano esperava receber 400 mil pessoas, seria uma derrota, algo intolerável para si e para a cidade de São Paulo. Somado a isso, o Museu de Arte Moderna também estava financeiramente desgastado, o que poderia colocar em risco não somente a realização da 6.<sup>a</sup> edição como a própria existência da Bienal. Ao transformá-la em entidade autônoma, Ciccilo estaria, de certa forma, garantindo outras fontes para a manutenção da exposição, tais como dotações de verbas da Prefeitura e do Estado. (AMARANTE, 1989, p.106).

Em 1962, a Fundação Bienal de São Paulo foi instituída de fato. Em 1963, já independente do MAM era lançada a sétima edição da Bienal, mantida por recursos fixos do âmbito do governo federal, estadual e municipal.

Neste mesmo ano, boa parte do acervo do MAM foi doado para o Museu de Arte Contemporânea da Universidade de São Paulo. O MAC tem sua sede no Pavilhão Ciccilo Matarazzo no campus central da Universidade de São Paulo. Seu acervo reúne as obras particulares doadas por Ciccilo e por Yolanda, obras internacionais vindas da Fundação Nelson Rockefeller e os prêmios das Bienais de São Paulo. Artistas como Anita Malfatti, Di Cavalcanti, Hélio Oiticica, Portinari e Tarsila do Amaral estão representados, através de suas obras, no acervo do MAC.

A Bienal sofreu altas críticas sobre os excessos de artistas participantes, de salas especiais, organização por origem geográfica, principalmente sobre a forma de organização e exposição das obras. Durante a oitava edição, no ano de 1965, a crítica Maria Eugênia Franco e os artistas Maria Bonomi, Fernando Lemos e Salvador Candia diziam que:

[...] o proveito didático da mostra era nulo, quando não contraproducente, pela confusão que provocava no espírito de um público desprevenido, que não era assistido de nenhuma maneira na visita àqueles quilômetros de objetos, “os mais disparatados, distribuídos segundo ordem geográfica que nada tem a ver com o seu significado estético. Isso resulta de um equívoco que a cada ano se agrava, e que consiste em permitir que continue funcionando como se fosse mesmo uma fundação particular, uma instituição que, na verdade, vive das subvenções dos poderes públicos federal, estadual e municipal. (AMARANTE, 1989, p.144).

Um dos destaques da Bienal foram os prêmios instituídos por Ciccilo, muitas vezes bancado por ele e por empresários paulistas. Dentre estas premiações existiam duas categorias: premiação *nacional*, para pintura, escultura, gravura, desenho e cartaz, e premiação *internacional*, para pintura, escultura, gravura e desenho. Durante a oitava edição, a Fundação Bienal assinou convênio com o Ministério das Relações Exteriores, criando o “[...] Grande Prêmio Itamaraty, no valor de 10 mil dólares, que poderia ser conferido a artistas nacionais ou estrangeiros. O destino das obras, também previsto no acordo, era enriquecer as paredes das embaixadas brasileiras no Exterior.” (AMARANTE, 1989, p.150).

Mais uma premiação foi lançada, o Prêmio Francisco Matarazzo Sobrinho, durante a nona edição, em 1967. O diretor-secretário da Bienal, Luís Rodrigues Alves anunciou que o prêmio era de 600 dólares, mais uma estatueta com o símbolo da Bienal em material dourado e a indicação para artistas nacionais. Ciccilo “[...] a princípio espantou-se, mas num instante, sorria, agradecia e abraçava Rodrigues Alves.” (AMARANTE, 1989, p.176). Nesta mesma edição, decidiu-se criar a Bienal Nacional nos anos pares, com o intuito de selecionar artistas nacionais para a exposição internacional, que anteriormente eram selecionados por burocratas, diplomatas e críticos. A primeira edição da Bienal Nacional aconteceu em 1970 e a última realizou-se em 1976, após esta edição foi lançada em 1978, a Bienal Latino-Americana. (AMARANTE, 1979, p.179).

Em 1968, a Prefeitura de São Paulo ergueu a nova sede do MASP, na avenida Paulista e contou com a Rainha Elizabeth II para sua inauguração, para alegria de Chateaubriand.

Os objetivos iniciais da Bienal foram alcançados aos poucos. Com a introdução das mostras nacionais, foi possível criar maior conhecimento da produção artística nacional pelos próprios artistas brasileiros, como relata Amarante:

A idéia também era provocar o intercâmbio entre os artistas de vários Estados. Afinal, a complexidade e as diferenças geográficas do País fazem com que um artista brasileiro tenha muito mais informação sobre a arte européia e norte-americana, através da própria Bienal, do que sobre a produção de seus companheiros do Sul, Norte ou Nordeste. Essa desinformação normalmente é motivada pela falta de verba ou pela ausência de uma política museológica moderna, que prevê, naturalmente, esse tipo de intercâmbio. (AMARANTE, 1989, p.205-206).

A última direção da Bienal, sob a administração de Ciccilo, ocorreu em 1975, durante a décima terceira edição.

A décima quarta edição aconteceu sem a presença de seu grande mentor intelectual Ciccilo, morreu seis meses antes (16.04.1977) da inauguração da mostra. Algumas mudanças ocorreram quanto à organização e seleção das obras. O Conselho de Arte e Cultura assumiu poderes deliberativos e alterou critérios como a forma de indicação dos artistas. Os artistas passaram a ser indicados pelas embaixadas, porém:

[...] tinham que adequar seus trabalhos a um dos sete temas propostos pelos chamados operadores culturais da Fundação, independente do país que representassem: Arte não Catalogada, Arqueologia do Urbano, Proposições Contemporâneas, A Vídeo-Arte, Poesia Espacial, O Muro como Suporte de Obras e Grandes Confrontos. Havia ainda uma sala especial, Exposições Ontológicas, exibindo nomes consagrados que, pelo regulamento, estavam fora da premiação. (AMARANTE, 1989, p.246).

Novamente a forma de organização causou crítica, mas permaneceu de 1981 a 1987.

A décima quinta edição ficou conhecida como a “Bienal das Bienais”, pois nesta edição objetivou-se recolher as obras premiadas das edições anteriores, com o intuito de mostrar um panorama das influências dos grandes artistas sobre os novos representantes da arte. (AMARANTE, 1989, p.265).

Uma nova forma de organização e ordem na montagem da mostra passou a ser seguida e o diretor Walter Zanini abandonou “[...] definitivamente a montagem geográfica e [parte] para o desafio da analogia da linguagem.” (AMARANTE, 1989, p.282). Essa nova forma de organização agradou aos artistas, como relatou um deles, Ivens Machado: “Com essa nova forma de organização, a Bienal se abre possibilidades mais amplas de abordagem. Foi uma atitude positiva, somada ao fato de ainda terem sido eliminados todos os prêmios.” (AMARANTE, 1989, p.282).

Zanini organizou em núcleos as mais de mil obras:

O Núcleo I reunia artistas de várias procedências, reforçando o objetivo principal de se ordenar os aspectos mais significativos da produção contemporânea. Sua estrutura se desdobrava em dois vetores e um espaço especial. O primeiro vetor se referia à produção artística em xerox, performance, livros de artistas, vídeo-arte e instalações. O segundo agrupava obras que revelavam novas maneiras de trabalhar meios

tradicionais de expressão. Ainda foi reservada uma sala especial para a arte postal e realizado o evento paralelo “Arte Incomum”. (AMARANTE, 1989, p.283).

Como se percebeu, as categorias de artes se diversificaram, o público passou a ter acesso às mais diversas formas de representação da arte humana.

Em 1981, quando mudou-se a forma de organização para analogia de linguagem, a Bienal Internacional de São Paulo recuperou o prestígio perdido em 1969. Representantes de todo o mundo estiveram presentes, como há muito não se via.

Ao final da décima sexta edição, curadores de bienais mundiais se reuniram para discutir sobre os pontos que representavam a escolha das melhores obras para as bienais. O grupo estava composto por:

Walter Zanini, de São Paulo; Luigi Carluccio, de Veneza; Oscar Mejia, de Medellín; Georges Boudaille, de Paris; Bernice Murphy, de Sidney; Rudi Fuchs, da quadrienal de Kassel. Durante o encontro, realizado no prédio da Bienal, os dirigentes debateram os problemas de organização de suas respectivas mostras. Constataram uma série de semelhanças e estudaram pontos comuns como estrutura de organização e promoção da arte, internacionalismo, periodicidade, contribuição para informação, educação, estímulo à pesquisa e caráter não comercial. (AMARANTE, 1989, p.297).

Após a morte de Ciccilo, passaram pela presidência da Bienal de São Paulo:

- 14.<sup>a</sup> edição (1977) – Oscar Landmann;
- 15.<sup>a</sup> edição (1979) – Luiz Fernando Rodrigues Alves;
- 16.<sup>a</sup> edição (1981) – Luiz Diederichsen Villares;
- 17.<sup>a</sup> edição (1983) – Luiz Diederichsen Villares;
- 18.<sup>a</sup> edição (1985) – Roberto Muylaert;
- 19.<sup>a</sup> edição (1987) – Jorge Wilhelm;
- 20.<sup>a</sup> edição (1989) – Alex Periscinoto;
- 21.<sup>a</sup> edição (1991) – Jorge Eduardo Stockler;
- 22.<sup>a</sup> edição (1994) – Edemar Cid Ferreira;
- 23.<sup>a</sup> edição (1996) – Edemar Cid Ferreira;
- 24.<sup>a</sup> edição (1998) – Julio Landmann;

25.<sup>a</sup> edição (2002) – Carlos Bratke.<sup>10</sup>

A Bienal passou por várias fases, dentre elas, a evolução do corpo técnico de apreciação/avaliação das obras, os prêmios, a organização das categorias por tematicidade, mudança para instalações adequadas, etc. Introduziu o Brasil no cenário mundial de arte e arquitetura, com um evento de grande porte, no qual em cinquenta anos de atuação, possibilitou a participação de “[...] 148 países, 10.660 artistas e cerca de 56.932 obras, num espaço que permitiu a estimulante convivência das artes plásticas, das artes cênicas, das artes gráficas, do design, da música, do cinema, da arquitetura e de muitas outras formas de expressão artística.” (KLINTOWITZ, [200-]).

Ciccilo industrial, magnata, mecenas e incentivador da cultura mereceu reconhecimento por seu trabalho junto à cultura paulista. A sobrinha Claudia Matarazzo, jornalista e escritora, sobrinha e afilhada de Ciccillo, descreveu o tio, em 28 de julho de 2004:

Otimista, criativo, versátil, dinâmico, grande capacidade de articulação e organização, sonhou e agiu para fazer de São Paulo não apenas no pólo industrial, mas centro civilizador: “Tenho uma fé inabalável nesta cidade”, repetia sempre. Em maio de 1954: “Foi sempre dom de São Paulo olhar além dos limites traçados, além das dificuldades momentâneas e dos perigos presentes”. (COUTO, 2004b, p.88).<sup>11</sup>

Ao criar o MAM, Ciccilo manteve um jogo de poder e vaidade com Chateaubriand.

Tanto Chateaubriand quanto Ciccilo Matarazzo contribuíram consideravelmente para o fortalecimento da cultura paulista, principalmente nas artes plásticas, cinematográficas e teatrais.

Já, os Matarazzo têm papel fundamental na expansão e fortalecimento do processo industrial da cidade de São Paulo, que fortaleceu a formação de uma metrópole que introduz uma geração com novos hábitos, gostos e interesses. Eles investiram em diversas áreas comerciais. A indústria automobilística não foi um dos principais ramos de investimentos da família, porém os automóveis encontram-se recortando a história de seus membros em vários momentos.

---

<sup>10</sup> Fonte: KLINTOWITZ, Jacob. Os italianos e a arte brasileira. **Ecco!**. [200-]. Disponível em: <[http://www.ecco.com.br/vita\\_mia/oriundi\\_artplas.asp](http://www.ecco.com.br/vita_mia/oriundi_artplas.asp)>. Acesso em: 21 jul. 2006.

<sup>11</sup> Entrevista realizada pelo historiador Ronaldo Costa Couto, na cidade de São Paulo –SP, dia 28 de julho de 2004. (COUTO, 2004b, p.88).

Conde Francesco Matarazzo, Conde Chiquinho, Senador Andrea, Ermelino e muitos outros Matarazzo dedicaram parte de sua atenção à evolução dos automóveis. Desses Matarazzo, destaca-se Eduardo Matarazzo, empresário e colecionador de automóveis.

Para compreender essa paixão entre o Matarazzo e a máquina, propõe-se o presente trabalho a apresentar breve histórico sobre a importância do automóvel na sociedade do século XX, da indústria automobilística no ABC paulista e da formação da coleção de automóveis antigos de Eduardo André Matarazzo.

### Capítulo 3 – EDUARDO MATARAZZO E SUAS MÁQUINAS. TRAJETÓRIA E INTERAÇÃO DO COLECIONADOR<sup>12</sup>

No início do século XX, a cidade de São Paulo se expande e o processo de metropolização é intenso. O transporte é um dos pontos marcantes, futuramente, um dos motivos de preocupação da população da cidade, pois já toma grandes proporções. Em 1901, circulam pela cidade bondes a burros. A *Light*, empresa canadense de energia elétrica, propicia em 1901 o serviço de bondes elétricos que crescem de forma radial, sem se preocuparem com a concentração dos trilhos, de tal forma que retire do centro da cidade o fluxo do trânsito. Em 1930, a cidade conta com 400 ônibus de autônomos, número que sobe para 700 em 1932, quando empresas assumem legalmente a exploração do serviço.

De acordo com Uelze (1968), os automóveis “[...] não atingiam 30 mil em 1940, com um índice de 44,33 habitantes por veículo. Em 1950, eram cerca de 85 mil. Já em 1966, encontramos 415 mil, com um índice de 12,28 habitantes por veículo.” (UELZE, 1968, p.229).

#### 3.1 Automóvel: objeto e símbolo de modernidade

São Paulo vive até a Primeira Guerra uma fase de grandes mudanças: implantação da energia elétrica, saneamento, desenvolvimento de infra-estrutura, implantação de estilos arquitetônicos, industrialização, além de mudanças de hábitos e costumes. O lema dos moradores de São Paulo passa a ser “movimento e avanço”. Sevcenko descreve essa alteração no cotidiano:

O antigo hábito de repousar nos fins de semana se tornou um despropósito ridículo. Todos para a rua: é lá que a ação está. Não é que repousar não seja mais viável, é que se tornou uma obsolescência, uma caduquice. Não é descansando que alguém se prepara para a semana vindoura, é recarregando as energias, tonificando os nervos, exercitando os músculos, estimulando os sentidos, excitando o espírito. Sob o epíteto genérico de “diversões”, toda uma nova série de hábitos, físicos, sensoriais e mentais, são arduamente

---

<sup>12</sup> Todas as informações e citações que apresentarem o nome de Patrícia Matarazzo, Eneida Matarazzo, Francisco Eduardo Matarazzo, Sr. João Martins, Sr. Anésio Buzon e Sr. Valdemir Mariano, daqui para frente, foram retiradas das entrevistas realizadas, e estão nos apêndices C, D, E, F e G.

exercitados, concentradamente nos finais de semana, mas a rigor incorporados em doses metódicas como práticas, indispensáveis da rotina cotidiana: esportes, danças, bebedeiras, tóxicos, estimulantes, competições, cinemas, shopping, desfiles de moda, chás, confeitarias, cervejarias, passeios, excursões, viagens, treinamentos, condicionamentos, corridas rasas, de fundo, de cavalos, de bicicletas, de motocicletas, de carros, de avião, tiros-de-guerra, marchas, acampamentos, manobras, parques de diversões, boliches, patinação, passeios e corridas de barco, natação, saltos ornamentais, massagens, saunas, ginástica sueca, ginástica olímpica, ginástica coordenada com centenas de figurantes nos estádios, antes do jogo e nas principais praças da cidade, toda semana. (SEVCENKO, 2000, p.33).

Estes novos hábitos e a busca pelo movimento compõem o contexto social e cultural de um novo estilo de vida, construindo-se uma nova identidade. Surgem os clubes compostos por jovens que buscam “ser atuais” nos hábitos, vestes e estilos. “A metropolização tem sua sede nessa dimensão invisível, em que se interceptam a energia espontânea liberada e o movimento mecânico.” (SEVCENKO, 2000, p.72-73).

Quando o automóvel aparece pela primeira vez, lá com Henrique Dumont a impressão é chocante:

Parecia pura magia aquela coisa barulhenta se movendo sozinha, auto-suficiente, sem burros, nem bois, nem gente tracionando, rodando rua abaixo ou acima, cantando uma nova era. Um espanto. Descrição da época: “Tinha rodas de borracha e se movia por si mesmo, sem nada puxando”. Portaria do prefeito Antônio Prado fixou que, em locais com aglomeração, “a velocidade máxima deve ser a de um homem a passo, não podendo exceder o limite de 12 km/h nas ruas da cidade, 20 km/h nos locais ou 30 km/h em campo raso.” E as exigências para habilitação: “Conhecer todos os órgãos do aparelho e a forma de o manobrar, assim como os requisitos necessários de prudência, sangue frio e visualidade”. (COUTO, 2004b, p.53).

A apresentação do automóvel é algo impactante e o desenvolvimento tecnológico rápido. Em 1893, chega o primeiro carro a São Paulo e é dirigido por Henrique Santos Dumont (irmão de Alberto Santos Dumont). Mas, o primeiro carro a ser licenciado e receber a famosa P-1 é o Packard do Conde Francesco Matarazzo, em 1903.

O automobilismo é uma paixão, porém os custos são altos e a elite ostenta suas aquisições. De acordo com Couto (2004b, p.46-47) e Forest (2002, p.33), em 1893, Henrique Santos Dumont (irmão de Alberto Santos Dumont) é o primeiro a guiar um automóvel pelas ruas de São Paulo, um Peugeot com motor Daimler. Em 1898, transita o segundo automóvel, de propriedade do Sr. Tobias de Aguiar. Em 1901, o prefeito Antônio Prado institui o

pagamento de impostos para licenciamento dos automóveis, porém, Henrique Santos Dumont que deveria pegar a primeira placa de automóvel de passageiros (P-1), se nega a pagar, contestando as péssimas condições das vias públicas. Em 1903, Francesco Matarazzo não perde tempo e abocanha a primeira chapa registrada de automóvel, a tal P-1, para seu Packard.

Essa elite apaixonada por carros, organiza a primeira competição automobilística da América do Sul:

O clube mais reservado e importante da cidade, marco referencial da área nobre do centro e ponto de encontro da elite que decidia os destinos da República, era o Automóvel Club. Desde o início, dados os seus custos de compra, importação e manutenção, o automóvel era identificado como o último grau da ostentação. Pouco viável no seu uso, em vista do estado deplorável da maior parte das ruas suburbanas e estradas, num contexto em que o transporte era maciçamente baseado nos trens, bondes, carroças, charretes, cavalos e mulas, ele sempre foi encarado como um “brinquedo de ricos”. Depois da guerra e com sua incorporação ao serviço de táxis urbanos, os automóveis vão ter o seu *boom* ao longo da década de 20, bloqueando com seu volume os estreitos espaços de circulação da área central e transformando a cidade num autêntico inferno. (SEVCENKO, 2000, p.74).

Outra paixão dos paulistas eram as corridas automobilísticas, que retornam com força total no final da Guerra. Os Grandes Prêmios, como as 500 Milhas de Indianápolis (corrida na cidade norte-americana), são apreciadíssimas pelos paulistas. Tais campeonatos além de serem marketing dos automóveis, estimulam as equipes técnicas a buscarem aprimoramento e desenvolvimento das marcas. Alguns pilotos egressos do exército e da aeronáutica fazem acrobacias com aviões provocando excitação. Este alvoroço dos automóveis e aviões provocam além da adrenalina da velocidade o “[...] flerte com a morte, assim na guerra como na paz.” (SEVCENKO, 2000, p.73).

O automóvel acrescenta ao sujeito, uma dimensão de poder e status. A posse de um automóvel funciona como uma “[...] espécie de diploma de cidadania, a carta de motorista é a credencial desta nobreza mobiliária cujos costados são a compressão e a velocidade máxima.” (BAUDRILLARD, 2004, p.74). Essa velocidade e o risco permitem ao motorista conseguir com o automóvel a sensação de “[...] integrar o espaço-tempo, reduzir o mundo a duas dimensões, a uma imagem, vem ela livre de seu relevo e de seu devir, entrega-se de certo modo a uma imobilidade sublime e a uma contemplação.” (BAUDRILLARD, 2004, p.75).

Essa sensação causada pela velocidade e risco encantava a mente dos motoristas, a ponto de muitas vezes, não pensarem e até judiarem dos pedestres. Os jovens dispensavam os choferes, aceleravam e buzonavam muito. Os pegas eram comuns na Avenida Paulista, após o asfaltamento e os transeuntes assistiam atemorizados “[...] passaram furiosamente inúmeros automóveis que, rugindo estrepitosamente pelos motores desimpedidos, voam sobre o asfalto ou sobre o calçamento em doidas e fantásticas arremetidas [...]” (ESTADO DE SÃO PAULO, 1920, p.5 apud SEVCENKO, 2000, p.76).

Da mesma forma, em 1919, a aviação é marcada pela chegada dos “capitães *Lafay e Verdier*, membros da missão francesa de aviação junto ao Exército Brasileiro”, à cidade de São Paulo. O capitão-aviador norte-americano *Orton Hoover*, com seu *Oriole*, estabelece serviço de vôos diários pelos céus de São Paulo, causando *frisson*. (SEVCENKO, 2000, p.77-78).

Além dos automóveis, o avião também se torna febre entre a elite, requerendo a “[...] formação de uma escola de aviação civil nesta capital [...]. A criação dessa escola viria satisfazer uma das mais caras aspirações da nossa mocidade esportiva...”. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1919, p.6 apud SEVCENKO, 2000, p.77). Merece destaque na aviação paulista, o piloto Edu Chaves recordista sul-americano de velocidade e distância, por ter realizado a travessia Rio de Janeiro – Buenos Aires.

Dentro desse contexto moderno e mecânico, a introdução dos automóveis começa a tomar força em 1919, quando a indústria automobilística instala-se no Brasil. Nesta fase, algumas agências importam automóveis ou no máximo, os fabricantes instalam montadoras no país. Como representante de agência importadora, temos Francesco Matarazzo que “[...] possuía agências de venda de automóveis [...]” na cidade de São Paulo (DEAN, 1971, p.38-39).

As indústrias fabricantes ocupam, principalmente, a região do ABC paulista e podem ser apresentadas em duas fases: a primeira, representada pela *implantação e montagem de veículos com peças importadas*; e a segunda, representada pela *produção de peças e montagem totalmente brasileiras*.

A primeira fase é marcada pela instalação, na metrópole paulista, da Ford Motor do Brasil, em 1919, como uma montadora de carros e caminhões; a General Motors em 1925, como montadora de carros de passageiros e caminhões; a International Harvester Máquinas S/A em 1926, como montadora de caminhões, passando em 1967, suas instalações para a

Chrysler do Brasil; a Máquinas Agrícolas Romi, implantam em 1938, na cidade Santa Bárbara do Oeste, produzindo máquinas operatrizes; a Vemag S/A (inicialmente chamada de Distribuidora de Automóveis Studebaker), em 1945, instala a linha de montagem e distribuição de veículos, caminhões Kenworth, máquinas agrícolas Massey-Ferguson e Harris e caminhões Scania Vabis e a Wolskwagen, em 1954, começa a montar veículos.

A segunda fase é marcada pela nacionalização. A Fábrica Nacional de Motores (FNM), com recursos do governo, é instalada no Rio de Janeiro em 1940. Em 1945, começa a fabricar “motores Wright, de 450 Hp radiais, para aviões médios”; os motores apresentam problemas. Cessa a fabricação e institui-se apenas a revisão de motores de avião. Em 1952, passa a fabricar caminhões em parceria com a Isotta-Fraschini (que decreta falência em seguida). O contrato, por indicação do governo italiano, é firmado com a Alfa Romeu. Como resultado da parceria surge o caminhão “Alfa-Romeo, de 8 toneladas, motor Diesel, de 130 Hp”. (GATTÁS, 1981, p.219-221).

Mas, a concentração da produção nacional acontece na região da cidade de São Paulo, conhecida como ABC. Em 1955, a Mercedes-Benz instala-se na cidade de São Paulo e passa a produzir caminhões e ônibus; em 1956, a General Motors na cidade de São José dos Campos, passa a produzir caminhões; em 1956, a Máquinas Agrícolas Romi, fabrica o micro carro Romi-Isetta, cessando sua produção pouco tempo depois; a Vemag S/A, em 1956, na cidade São Paulo, passa a fabricar veículos (perua DKV, Candango, Belcar e Fissore) e investir nas linhas Scania-Vabis e Massey Ferguson. Mais tarde, torna-se acionária da Volkswagen. Em 1956, a Volkswagen do Brasil, instala-se na cidade de São Bernardo do Campo, passa a fabricar camioneta (Kombi) e carros (Sedan); em 1957, a Ford Motor do Brasil começa a produção de caminhões, tratores, caminhonetas e carros (como o Galaxie); em 1957, a Scania-Vabis, passa a fabricar motores pela Scania e veículos pela Vemag (parceria instituída em 1956) instalando-se na cidade de São Paulo e em 1960, passa para São Bernardo do Campo; em 1958, Simca do Brasil (fruto do consórcio entre a Cia Siderúrgica Nacional, um grupo de Bancos do Estado de Minas Gerais, a SIMCA francesa), instala-se na cidade de São Paulo, passa a produzir carros de passageiros (como o Simca-Chambord); em 1958, a Toyota do Brasil S/A, instala-se na cidade de São Bernardo do Campo, produz o Jipe e utilitários conexos; em 1958, a Willys Overland do Brasil, se instala em São Bernardo do Campo, e produz blocos para motores, eixos, transmissões e veículos (Jipe, Rural Willys, Dauphine, Pick-up-Jipe, Aero-Willys, Gordini, Renault, Itamaraty); 1960, a Cartepillar Brasil S/A, produz motoniveladoras, moto-escreiperes, tratores de esteiras e pás-carregadeiras.

Nesta fase, Conde Chiquinho Matarazzo aparece no meio automobilístico, representado através da Fabral - parceria entre a Alfa-Romeo e os Matarazzo, que em 1957 apresentam ao Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), o projeto de produção de carros caros da Alfa-Romeo. Em 1958, a Fabral tem seu projeto aprovado pelo GEIA, porém Matarazzo volta atrás.

Paradoxalmente, nesse clima de industrialização e ampliação do mercado automobilístico, a família Matarazzo assume o papel de distanciamento e prudência. Em 1950, tem-se notícia que Matarazzo foi consultado pelo amigo, e então, presidente da república Juscelino Kubitschek sobre a viabilidade de associação com a Volkswagen, na instalação da primeira montadora no país, mas recusou. Eduardo André absolve o pai (Conde Chiquinho) pela decisão: “Como os recursos eram escassos, precisaríamos trocar setores em que tínhamos tradição por outro que desconhecíamos”, explica. (LETAIF, [199?]).

Todas essas instalações e parcerias são resultantes do plano do governo brasileiro que instituiu a indústria automotiva nacional. Das indústrias acima citadas podem-se destacar três grandes grupos: de *controle de capital brasileiro* – Willys-Overland, Vemag e FNM; as de *joint-ventures* (50% capital brasileiro e 50% capital estrangeiro) – Mercedes-Benz e Simca; e a terceira, formada por empresas com *capital totalmente estrangeiro* – Ford, General Motors, International Harvester, Scania Vabis, Volkswagen e Toyota.

No período pré-Segunda Guerra, existiam duas categorias de carros: os que atendiam a classe popular e a elite. Dentre os mais populares, temos o Ford “pé-de-bode” - modelos A e T, com características de simplicidade, leveza e resistência, aptos a trafegar pelas ruas ainda em sua maioria de terra e o Chevrolet Studebaker. Entre os caminhões encontram-se o Ford, Chevrolet (GM), Fargo e De Soto (Chrysler). Durante a Segunda Guerra, quase nada pode ser importado e “[...] nos anos que se seguiram à guerra, um produto surpreendentemente encabeçava a lista das importações: de 1946 a 1948, veículos motores e autopeças suplantaram até mesmo as importações, tradicionalmente predominantes, de petróleo e trigo”. (SHAPIRO, 1997, p.25).

Os automóveis, caminhões e tratores têm grande significado nesta fase de ocupação do território nacional, não só como instrumento de condução de riquezas, mas também como conforto, luxo e status. Gattás descreve a importância desses bens:

O caminhão, realizando a ocupação do nosso imenso território, transportando riquezas e promovendo o desenvolvimento econômico, é um instrumento de integralização nacional. O trator, a máquina agrícola e a rodoviária, ferramentas dos novos tempos, multiplicam o trabalho ao abrir caminhos, rasgar sulcos e lançar sementes, para, afinal, colher da terra

abundantes messes. O automóvel de passageiros, símbolo da mobilidade social, proporciona ao homem, na agitação da vida moderna, mais do que a franquia da locomoção, que vence o tempo e o espaço: potencializa o seu trabalho, devassa horizontes e o ajuda, ainda, a extravasar o seu anseio de liberdade. (GATTÁS, 1981, p.219).

A introdução do automóvel, o desenvolvimento da metrópole paulista, o processo de industrialização, a formação do homem moderno paulista acarretaram profundas mudanças não só na cidade de São Paulo, mas nas esferas da vida pública e privada do país. O automóvel representa, simbolicamente, o marco desse desenvolvimento de liberdade do homem, tanto nos aspectos da possibilidade de ir e vir como maior facilidade quanto à modernidade: a velocidade, a tecnologia, o luxo e a disputa por status.

A concentração das indústrias automobilísticas no ABC paulista, contribuiu para o fortalecimento do processo de industrialização, que já vinha acontecendo com os outros ramos de atividade, reflexo do “espírito” inovador e progressista da cidade.

Apresenta-se esse panorama da modernidade da metrópole de São Paulo, através da introdução da máquina automobilística, não com o intuito de posteriormente argumentar que tenha sido numa relação causa / efeito, o motivo principal para a empreitada do colecionador Eduardo Matarazzo, mas com a intenção de mostrar, num pleno sentido de permeabilidade, o “espírito” moderno / tecnológico imperante na época.

### **3.2 Eduardo Matarazzo e o fascínio por máquinas**

Eduardo Matarazzo sempre foi um apaixonado por máquinas. Já na infância, apresentava propensão em recolher e restaurar peças, que muitos consideravam sem valor de uso. Através de uma conversa telefônica, a irmã Maria Pia Matarazzo<sup>13</sup> diz que, Eduardo Matarazzo quando garoto comprou uma casa anfíbia<sup>14</sup> em mau estado de conservação e colocou-a num sítio da família Matarazzo, chamado “Toca do Cacaréco” (veja foto a seguir),

---

<sup>13</sup> Conversa telefônica entre Patrícia Matarazzo e Maria Pia Matarazzo realizada no dia 10 de abril de 2007, às 10h00. Esta conversa foi presenciada pela pesquisadora. A pesquisadora insistiu por uma entrevista presencial com a Sr<sup>a</sup> Maria Pia Matarazzo, com o intuito de recolher informações sobre o irmão e colecionador Eduardo Matarazzo, porém, não houve sucesso e trabalhamos com as informações cedidas no dia 10 de abril, pela sobrinha Patrícia Matarazzo.

<sup>14</sup> A casa anfíbia seria uma casa em tamanho reduzido, com quarto, sala, cozinha e banheiro, que ficaria sobre uma base que flutuasse sobre a água. Esta casa foi pega em estado muito rudimentar, sendo restaurada e adaptada para uma “vida cotidiana”.

onde hoje encontra-se a represa Billings<sup>15</sup>. Eduardo Matarazzo acondicionou os cômodos da casa, desenvolvendo e implantando, ele mesmo, as partes hidráulica e elétrica.



Foto 2 – Símbolo de “A Toca do Cacaréco”

Fonte: Wilza Aurora Mattos Teixeira

A “Toca do Cacaréco” é o início da caminhada colecionadora de Eduardo Matarazzo. Neste espaço onde começou a restaurar a casa anfíbia e depois o barco do irmão Ermelino<sup>16</sup>, ele começou a construir através de suas práticas ou de seus “modos de fazer” o que Certeau chama de lugar. Para Certeau, o lugar é o início da caminhada, a partida de um itinerário, no qual “[...] os usuários se reapropriam do espaço organizado pelas técnicas da produção sócio-cultural”, pelos seus “modos de fazer”, pelo saber “construído socialmente”, adquirido através de um “Outro” que sempre está por vir (CERTEAU, 2005, p.41); (JOSGRILBERG, 2005, p.39). Como continuidade dessa “caminhada”, Eduardo Matarazzo entrou na fase do restauro de automóveis e passou a formar uma de suas maiores coleções, a de automóveis, aviões e diversos objetos antigos que iriam compor o atual Museu de Armas, Veículos e Máquinas “Eduardo André Matarazzo”.

Esse fascínio pelo funcionamento das máquinas, esteve com Eduardo Matarazzo desde pequeno, quando desmontava e montava relógios, rádios e móveis, deixando os familiares de “cabelo em pé”, porque algumas vezes não conseguia deixá-los como era no início.

Sua paixão continua não só na coleção, mas no seu cotidiano profissional. Durante sua atuação nas IRFM, trabalhou diretamente com a compra, instalação e manutenção das fábricas, de 1951 a 1977.

<sup>15</sup> A Represa Billings é um grande reservatório de água da região metropolitana de São Paulo, idealizado nas décadas de 30 e 40 pelo engenheiro Billings.

<sup>16</sup> O filho Francisco Eduardo Matarazzo diz que neste sítio “Toca do Cacaréco”, o pai restaurou um barco do tio Ermelino, que havia pegado fogo no cais.

Também esteve ligado às máquinas, quando conselheiro da TransBrasil Linhas Aéreas e do Museu de Tecnologia de São Paulo<sup>17</sup>.

Aficionado por carros, como relatam esposa, filhos e funcionários em entrevistas, por volta de seus quinze / dezesseis anos começou a manifestar maior interesse por automóveis, objeto fascinante que marca o início do século XX. Essa ligação com os automóveis pode ter começado em período anterior, já que Eduardo Matarazzo também mantinha uma coleção de miniaturas de automóveis<sup>18</sup>. Dirigia pela cidade de São Paulo, seus diferentes modelos e adorava que lhe perguntassem detalhes do funcionamento e fabricação de seus carros, para arrolar seu conhecimento sobre cada um deles. Teve vários carros para se locomover, de marcas e tamanhos diversos, verificando na maioria das vezes, a potência, a velocidade e o funcionamento dos motores e das “máquinas” na pista de Interlagos.

De acordo com informações de Francisco Eduardo, certa vez, o pai restaurou uma Maserati, um carro esporte e foi experimentá-la em Interlagos. Às vezes, ele corria sozinho e em outras levava a primeira esposa para correr. Muitas vezes “ela em pânico. Mas, ela ia, não sei como, em Interlagos”.

Eduardo Matarazzo foi um homem instigante, pois, acredita-se que tenha sido esse conhecimento dos automóveis o que fez um colecionador dessa categoria de objetos. Ao coletar as peças seu conhecimento era incrementado, numa via de mão dupla em que o conhecimento proporcionava a aquisição das peças e as próprias peças traziam novos conhecimentos. Foi assim que começou a colecionar marcas importantes que pontuam a evolução automobilística, embora ele próprio utilizava de carros simples no seu cotidiano. Nas entrevistas de Eneida Matarazzo, Patrícia Matarazzo, Francisco Eduardo Matarazzo, Sr. João Martins e Sr. Anésio Buzon, pode-se constatar o relato das marcas de carro com que Eduardo Matarazzo andava no seu dia-a-dia: Fusca, Fiat Oggi, perua Sinca-Jangada, perua Dodge e Veraneio, peruas Ford, caminhonete D-20 e El Camino. Seus carros particulares sempre trouxeram “preciosidades” e histórias engraçadas para quem estava ao seu lado.

---

<sup>17</sup> A Fundação Museu de Tecnologia de São Paulo foi instituída pela lei municipal nº 7.456 sancionada pelo prefeito Paulo Salim Maluf em 20 de abril de 1970. O Museu é resultado de um projeto do engenheiro Francisco de Paula Machado Campos, que juntamente com alguns amigos passaram a perseguir o sonho de instituir um espaço onde a juventude pudesse se informar sobre as conquistas tecnológicas de nossa época. Seu acervo é composto por aviões, canhões, metralhadoras, locomoveis, carroças, caixas de música, objetos ferroviários, locomotivas, oficina de ferraria, submarino, rodas locomotivas, entre outros tantos objetos.

É nesta fase que Sr. Eduardo Matarazzo aparece, entre os membros beneméritos. Os membros beneméritos são: Paulo Salim Maluf, Laudo Natel, Henri Aidar, Sérgio Baptista Zaccarelli, Miguel Reale, Antonio Salim Curiatti, Olavo Egydio Setúbal, Rachel Machado de Campos Soares Mello, Acyr Ayres Paes, Francisco de Lima de Souza Dias, Eduardo Matarazzo, André Franco Montoro, Einar Alberto Kok. (<http://www.museutec.org.br>).

<sup>18</sup> Desde pequeno Eduardo Matarazzo colecionava as miniaturas, de acordo com informações do filho Francisco Eduardo.

De acordo com a esposa Eneida Matarazzo, apesar de Eduardo Matarazzo ter 1m e 83 cm de altura, adorava dirigir seu Fusca e “parecia estar em uma caixinha de fósforos [...] e usou muito o automóvel para ir as IRFM”. Um dos maiores orgulhos do colecionador foi ser o proprietário do primeiro Volkswagen Sedan fabricado no Brasil - o Fusca. Adquiriu o automóvel em 7 de janeiro de 1959, numa concessionária da Avenida Santo Amaro em São Paulo. Em reportagem de Ribeiro (1986), Eduardo Matarazzo diz que se arrependeu muito de ter vendido esse exemplar, mas nunca mais conseguiu adquiri-lo, apenas soube notícias de que estava no Rio Grande do Sul.

Em 1987, adquiriu também um, dos trezentos e cinquenta exemplares da última série especial limitada de Fusca. Era um exemplar de cor azul Stratus, a álcool, motor 1600, uma versão para colecionadores, o carro veio acompanhado de um “[...] chaveiro de ouro, um teipe cassete que conta a história do Fusca e mostra todos os comerciais, desde a época da TV preto e branco e [...] certificado de *menção honrosa*” da última série. (EDUARDO, 1987).

Essa relação de Eduardo Matarazzo com os carros não era uma novidade na família, já que os relatos trazem a ligação do avô, pai, tios e primos ao fascinante objeto.

Após 1903, têm-se relatos dos carros importados dos Matarazzo, tais como: Rolls-Royce (placa 10), um Fiat (placa 21), um Chevrolet (placa 23, de Costabile Matarazzo), uma Bugatti (placa 33), um Fiat (placa 34, de André Matarazzo), um Hudson (placa 37, de Julio Pignatari), um Chrysler (placa 42, de Francesco), além de três Isotta Fraschini (importadas entre os anos 1920 a 1925).

Os carros antigos dos Matarazzo foram desejados por vários colecionadores, entre eles Og Pozzoli. Pozzoli é colecionador de grande porte dentre os brasileiros, têm uma coleção de mais 150 carros de grande valor. Couto (2004b) descreve uma das descobertas de Pozzoli, um Packard que fora do velho Matarazzo.

O velho Conde Francesco tinha um Packard Victoria Super Eight 1934/35 “famoso pelo tamanho, conforto e luxo” (COUTO, 2004b, p.193), que usava nas suas visitas às fábricas no interior paulista. Tal automóvel foi vendido pela Condessa Filomena logo após o falecimento do Conde. Ela vendeu o carro para bem longe de São Paulo. Após muitos anos, o carro foi encontrado e recuperado pelo colecionador, como relata Couto:

[...] passados muitos anos, a bela e robusta raridade, bastante danificada, foi arrematada em Goiás Velho, antiga capital de Goiás, pelo engenheiro Og Pozzoli, potiguar radicado em São Paulo, importante colecionador de automóveis antigos. Depois de dois anos de trabalho de restauração, passou a brilhar e pontificar entre as suas mais de 150 bem cuidadas relíquias. (COUTO, 2004b, p.49-50).

Francisco Eduardo Matarazzo diz que existe uma certa disputa pelo pioneirismo do colecionismo de carros no Brasil e tal disputa ficaria entre Eduardo Matarazzo e Og Pozzoli. Em entrevista, ele diz que o pai “[...] foi o pioneiro, o papai fez assim, tudo pesquisando, com livros, ele tinha oficina na casa dele, tinha os funcionários, tinha as máquinas todas da oficina. Então, tudo muito bem feito”. Pozzoli tem condições financeiras, uma respeitável coleção e a proposta de montar um museu unindo sua coleção e a de Eduardo Matarazzo. Mas, o caso não é bem recebido pelos familiares de Eduardo Matarazzo<sup>19</sup>.

O ato colecionador de Eduardo Matarazzo começou cedo, mas a idéia de torná-lo público veio com o passar do tempo. Em um dos poucos relatos públicos do próprio colecionador, o início da exposição pública deu-se da seguinte forma: “Sempre gostei de automobilismo e comecei a restaurar alguns veículos; a coleção foi aumentando e surgiu o interesse do público vê-los” (HENRIQUE, 2000, p.6).

A esposa recorda-se que “quando ele tinha mais ou menos uns vinte carros antigos” resolveu mostrar a amigos que o incentivaram a tornar público, então fundaram em 1964, o Museu de Carros e Veículos Motorizados Antigos, na cidade de São Paulo.

Nesta fase, o colecionador começou a coletar objetos diferentes para colocar no Museu. Além dos carros começaram a aparecer motores, aviões, máquinas de guerra, tanques, máquina registradora, etc. A esposa explica que tudo o que fosse antigo, mas representasse o avanço tecnológico de certa época, o colecionador adquiria e restaurava.

Ao longo de sua vida Eduardo Matarazzo coletou, restaurou e preservou, cerca de 145 (cento e quarenta e cinco carros), 19 (dezenove aviões), 8 (oito) motocicletas, 29 (vinte e nove) tratores/caminhões/locomotivas/guinchos, 44 (quarenta e quatro) peças bélicas e 84 (oitenta e quatro) peças antigas diversas, além de outros objetos.

---

<sup>19</sup> Cabe mencionar que a paixão colecionadora de carros, denomina-se atualmente Antigomobilismo. Nesta nova fase de colecionar carros antigos, busca-se constantemente, o reconhecimento de originalidade de carros através da placa preta. Previsto na lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, do novo Código Nacional de Trânsito, no Capítulo IX, Seção I, art. 96, letra g, Anexo I, o automóvel de coleção é aquele que mesmo tendo sido produzido a mais de trinta anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio. A resolução nº 56 do Contran, de 21 de Maio de 1998, estabelece que para que se possa utilizar deste tipo de emplacamento especial é necessário que: 1 – o carro tenha sido fabricado há mais de 30 anos; 2 – que as características originais de fabricação tenham sido preservadas; 3 – que integre uma coleção; 4 – que apresente certificado de originalidade, reconhecido pelo Denatran. O certificado de originalidade é expedido por entidade credenciada pela Federação Brasileira de Veículos Antigos ou pelo Denatran, após pagamento de taxa e atendimento de alguns requisitos que equivalem a pontos, tais como: motor, farol, rodas, pneus, voltagem, pintura, estofamento, câmbio, carroceria, chassi, espelhos, volante, painel, pára-choques, entre outros. (Informações disponíveis no site: [http://www.vccnh.com.br/placa\\_preta.htm](http://www.vccnh.com.br/placa_preta.htm)).

Torna-se relevante para o entendimento do perfil do colecionador Eduardo Matarazzo descrevermos a formação e o processo de restauro dos objetos da coleção, utilizando como fonte básica as entrevistas realizadas com base no questionário da autora Susan Pearce (2005).

### **3.3 Eduardo Matarazzo, sua coleção de automóveis e objetos antigos**

Eduardo Matarazzo foi um homem fascinante que começou a colecionar seus carros na década de 40. Restaurava e colecionava carros das mais diversas marcas e modelos. Juntamente com o cunhado Roberto Lee colecionavam carros, já em 1948 e expunham seus carros em galpões das IRFM. De acordo com Kamide e Pereira (1998, p.49), Roberto Eduardo Lee contava em 1962, com uma coleção de 20 carros e isto fez com que ele, juntamente com o apoio do governo do estado, fundasse em 1963, o Museu Paulista de Antiguidades Mecânicas, localizado na cidade de Caçapava-SP.

Francisco Eduardo diz que o pai e o tio “compravam carros juntos, de três faziam dois, trocavam peças”. A relação entre eles perdurou mesmo com a separação de Roberto Lee e Maria Pia Matarazzo.

Francisco Eduardo relata que o pai tinha um carinho muito grande pela sobrinha Mariângela Matarazzo Lee e antes de falecer, Roberto Lee havia pedido “a papai [...] pra ele tomar conta da Mariângela, olhar pela Mariângela, apesar de ela ter sido criada muito pelos meus avós também, pela mãe, pela Maria Pia ...; mas que meu pai olhasse pela Mariângela”.

Após esta fase, em que trocou informações e compartilhou compra de objetos, Eduardo Matarazzo começou a traçar uma linda trajetória para sua coleção.

Para resgatar vários aspectos e características do perfil colecionador de Eduardo Matarazzo, decidiu-se por utilizar um questionário elaborado por Pearce (2005, p.292-295) em que são analisadas as relações entre colecionador e coleção. Tal questionário deveria ser aplicado diretamente aos colecionadores, mas especificamente neste caso, tivemos que fazer algumas adaptações, já que o colecionador não poderia respondê-lo. Trabalhou-se com pessoas que estiveram próximas a vida particular dele – esposa, filho e filha – e com pessoas próximas ao seu *hobby* de colecionar e restaurar – funcionários do Museu e da Fazenda. Foram levantados e analisados vinte e dois aspectos sobre esta relação colecionador-coleção:

3.3.1 Quantidade de itens na coleção;

3.3.2 Marcos iniciais da coleção;

- 3.3.3 Formas de aquisição das peças: troca, clube de colecionadores, compras, contatos informais, etc;
- 3.3.4 Valores gastos na compra de uma peça desejada;
- 3.3.5 Formas de procura pelas peças: busca constante por peças ou aguarda a oferta;
- 3.3.6 Interesse na procedência da peça;
- 3.3.7 Registros materiais de informações sobre as peças;
- 3.3.8 Identificação de marca própria em cada peça;
- 3.3.9 Busca por fontes de informação sobre as peças;
- 3.3.10 Tempo gasto na coleta e apreciação da coleção;
- 3.3.11 Local de acomodação das peças;
- 3.3.12 Arranjo da coleção<sup>20</sup>;
- 3.3.13 Para quem a coleção era exposta;
- 3.3.14 Por que do ato colecionar, seja por gosto, por preenchimento de algo, por lembranças (no sentido de memórias);
- 3.3.15 A relação entre a coleção e outras atividades cotidianas;
- 3.3.16 Grau de importância da coleção na vida do colecionador;
- 3.3.17 Uma peça “valiosa” poderia ser vendida?;
- 3.3.18 Se o colecionador visualizava a completude da coleção;
- 3.3.19 Existência de uma peça favorita;
- 3.3.20 Existência de uma peça almejada;
- 3.3.21 Em algum momento sentiu que nunca deveria ter começado;
- 3.3.22 Faria tudo novamente.

Procurou-se aplicar o maior número de perguntas, visando analisar e recolher o histórico da formação da coleção, para poder compreender o que o levou a torná-la uma coleção visível ao público, permitindo o processo de institucionalização. Não utilizou-se o questionário todo, já que algumas perguntas seriam aplicadas exclusivamente ao colecionador.

### **3.3.1 Quantidade de itens na coleção**

---

<sup>20</sup> Utilizamos, também, os termos: organização e disposição da coleção durante as entrevistas.

É longo o histórico da coleção de Eduardo Matarazzo, pois esta se iniciou na década de 40 e se desenvolveu de forma acelerada. A paixão do colecionador por carros era tão grande que chegou a montar uma oficina, apenas para realizar os restauros dos carros e partir daí, o número de peças não parou de crescer, levando-o a formar uma das maiores coleções do país. Como todo colecionador, sua intenção inicial era manter a coleção para apreciação e satisfação própria. Porém, os amigos sugeriram que a tornasse pública e criou, juntamente com estes, o “Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos”, no ano de 1964, na cidade de São Paulo. A partir da formação desta sociedade civil, sem fins lucrativos, chegou-se ao objeto de estudo desta pesquisa o Museu de Armas, Veículos e Máquinas “Eduardo André Matarazzo”, criado no ano de 1969, na cidade de Bebedouro-SP.

O Museu de Armas, Veículos e Máquinas “Eduardo André Matarazzo”, atualmente, tem sede social em Guaranésia-MG, filial nº 1 em Bebedouro-SP, filial nº 2 em Antonina-PR e a oficina de restauro, na Fazenda Santa Cruz do Pau D’Alho, em Bebedouro-SP. De forma mais criteriosa, descreve-se no capítulo 4, a trajetória percorrida pela coleção iniciada na década 40 e existente até os dias de hoje: passa-se à forma como foi instituída a parceria público-privado em que Prefeitura Municipal de Bebedouro cede um espaço físico para exposição e a concessão da coleção a ser exposta, por Eduardo André Matarazzo.

Esta divisão civil da sede social, filiais 1 e 2, vem esclarecer sobre a divisão do acervo que constitui a coleção de Eduardo Matarazzo. Em seu total, a coleção conta com 145 (cento e quarenta e cinco) carros, divididos da seguinte forma: na sede social não se encontra nenhum carro, na filial nº 1 se encontram 90 (noventa) carros, a filial nº 2 encontram-se vinte e oito carros e na Fazenda Santa Cruz do Pau D’Alho, encontram-se 27 (vinte e sete) aguardando processo de restauro<sup>21</sup>.

A filial nº 1 possui em seu acervo, além dos 90 carros, mais 19 (dezenove) aviões, 08 (oito) motocicletas, 29 (vinte e nove) tratores/caminhões/locomotivas/guinchos, 84 (oitenta e quatro) objetos antigos diversos e 44 (quarenta e quatro) peças bélicas.

Elaborou-se um quadro para que a quantidade de objetos pudessem ser melhor visualizada. Utilizou-se uma “classificação” elaborada por Patrícia Matarazzo e que será abordada no item 3.3.12.

---

<sup>21</sup> Estes carros foram adquiridos pelo colecionador antes de seu falecimento. A filha diz que neste momento não é prioridade realizar os restauros destes carros, já que a enchente de fevereiro de 2006 danificou boa parte do acervo que já havia sido restaurado.

<b>CARROS</b>		
Nacionais		18
Americanos		47
	Órfãos	11
	Linha Chrysler / Mopar	10
	Linha Cadillac	04
	Ford	11
	Linha Chevrolet	11
Europeus		24
	Carros franceses	02
	Carros italianos	04
	Carros ingleses	11
	Carros alemães	06
	Carros suecos	01
<b>TOTAL DE CARROS</b>		<b>90</b>

<b>AVIÕES</b>		
Aviões		18
Helicópteros		01
<b>TOTAL DE AVIÕES</b>		<b>19</b>

<b>MOTOCICLETAS</b>		
Motoneta		03
Motocicleta		04
Bicicleta Motorizada		01
<b>TOTAL DE MOTOCICLETAS</b>		<b>08</b>

<b>TRATORES / CAMINHÕES / LOCOMOTIVAS / GUINCHOS / BONDE</b>		
Trator		16
Caminhão		08
Locomotiva		03
Guincho		01
Bonde		01
<b>TOTAL DE T./C./L./G./B.</b>		<b>29</b>

<b>OBJETOS MUSEU</b>		
Motor		19
	Avião	04
	Popa	03
	Estacionário	03
	Elétrico	01
	Carro	08
Bomba		15
	Gasolina centrífuga	02
	Gasolina	11
	Água	02
Farol de avião		02
Telégrafo		01
Vitrola		01
Máquina registradora		01
Prensa		04
	de jornal	02
	de azulejo	02

Cofre	02
Pás de hélice	06
Compressor de refrigeração	01
Gasogênio	02
Pistão	01
Radiador	02
Câmbio hidramático	01
Caixa de câmbio	01
Girabrequim com volante	02
Rádio de avião	03
Escafandro	01
Diferencial e caixa de direção	01
Urdideira	03
Tear de madeira	03
Fogão de metal de guerra	02
Espremedor de laranja 2 bocas	01
Máquina de espremer laranja	01
Swing Fog	01
Morsa	01
Olofote contra incêndio	01
Painel	02
Painel	01
de navio	01
Antena para radar	01
Geladeira	01
Kart	01
<b>TOTAL DE OBJETOS</b>	<b>84</b>

<b>PEÇAS BÉLICAS</b>	
Motor	12
Turbina	02
Pá de hélice	06 pares
Torpedo	01
Lança Torpedo	01
Morteiro	01
Mina marítima	01
Canhão	13
Jeep anfíbio	03
Carro de combate	04
<b>TOTAL DE PEÇAS BÉLICAS</b>	<b>44</b>

<b>FAZENDA</b>	
Carros	27

<b>ANTONINA</b>	
Carros	28
Locomotivas	02

Quadro 3 – Relação quantitativa de objetos da coleção de Eduardo Matarazzo

É grande o número de objetos, bem como, a diversidade tipológica. Esta diversidade instiga a procura de uma explicação plausível, já que a coleção inicialmente seria apenas de carros.

### 3.3.2 Marcos iniciais da coleção

Eduardo Matarazzo começou a restaurar e colecionar carros na década de 40, utilizando as oficinas do Parque da Água Branca, da família Matarazzo, na cidade São Paulo, para desenvolver o que seria uma de suas maiores paixões. Entre 1953 e 1955, constrói uma casa na Rua Guatemala (em São Paulo), com uma grande garagem, na qual, monta uma oficina equipada e passa a trabalhar com o auxílio de funileiros, pintores, mecânicos e eletricitas, sempre supervisionando tudo.

O filho Francisco Eduardo se recorda que em 1950, quando os pais se casaram, o *hobby* do restauro e da coleção dos automóveis já existia. A filha Patrícia diz que o pai adquiriu uma Isotta Fraschini (foto 27), não pôde afirmar com precisão a data, que tornou-se o marco inicial da coleção. Após o restauro da Isotta Fraschini, vieram um Opel e uma Mercedes K. Night. A partir daí, pelas informações coletadas, o colecionador não parou mais de adquirir carros antigos e restaurá-los.

Durante toda a pesquisa, trabalhou-se com a hipótese de que as paixões, pela mecânica e pelo restauro, teriam levado Eduardo Matarazzo à empreitada colecionadora que realizou, porém, não conseguiu-se identificar com precisão a resposta.

Através da infra-estrutura montada, na oficina da Rua Guatemala, tornou-se um marco que definiu a fase do restauro e da coleção, que daria origem à instituição Museu, já que é através desta oficina, que o processo de restauro toma maiores proporções.

O filho, Francisco Eduardo, diz que a casa da Rua Guatemala era fantástica e a oficina perfeita. Dois subsolos dedicados às suas paixões: o restauro dos carros e o trem elétrico<sup>22</sup>.

[...] na garagem da casa, tudo foi mantido pelo proprietário atual. Como num posto de gasolina. Ele tinha um elevador mecânico, os carros subiam e os carros desciam, os carros a serem consertados. Então a garagem, era para os carros do dia a dia da família e em baixo tinha a oficina, com as máquinas, com livros, com ferramentas, e com vários carros ao mesmo tempo, isto era um subsolo. E havia um outro subsolo, acredito eu, que maior, onde havia o trem elétrico. Que ele não deixava eu brincar!

---

<sup>22</sup> O trem elétrico é uma outra coleção de Eduardo Matarazzo. Começou a ser montado aos dez anos de idade e até sua morte nunca parou de crescer. A coleção está dividida em duas fases: a primeira representou a cidade do Rio de Janeiro e hoje, toma uma grande sala da Fazenda Santa Cruz do Pau D'Alho. A segunda fase, ainda estava se desenvolvendo, representaria a cidade de São Paulo. O projeto não foi concluído devido a sua morte.

A esposa, Eneida Matarazzo, descreve a oficina:

[...] tinha uma garagem muito grande e parte da garagem ele fez uma sala grande, um salão muito grande onde instalou todo maquinário necessário para reforma, conserto e pintura, etc e tal dos carros. E continuou reformando esses carros. Como tinha elevador, levava os carros para essa sala e reformava e depois ele ia guardando num pátio.

Conseguiu-se recuperar algumas imagens da oficina e também, do trenzinho que foi outra paixão do colecionador:



Foto 3 – Oficina Rua Guatemala



Foto 4 – Oficina Rua Guatemala



Foto 5 – Oficina Rua Guatemala



Foto 6 – Oficina Rua Guatemala



Foto 7 – Trenzinho

Fonte: Patrícia Marta Matarazzo

Verifica-se que não se pôde definir com precisão, quais os marcos iniciais desta coleção, mas levantaram-se dois tipos de marcos: marco temporal com a definição de um objeto e o marco estrutural, com a implantação da oficina de restauro. A história da coleção

nos introduz e instiga a compreensão das demais etapas do processo restaurador e colecionador. A aquisição das peças será uma das primeiras etapas a serem analisadas.

### 3.3.3 Formas de aquisição das peças

Quando se fala na coleção de Eduardo Matarazzo, pode-se compreendê-la em dois momentos: um antes da institucionalização da coleção e o outro, depois da institucionalização da coleção, com a formação do Museu.

Num primeiro momento, o colecionador adquiria os carros, exclusivamente, através de compras. Pôde-se observar nas entrevistas de Francisco Eduardo<sup>23</sup> e Eneida Matarazzo que o termo “comprar” é uma constante quando se referem à aquisição dos carros por parte do colecionador. O filho diz que a compra podia ser em parceria, como no caso, com Roberto Lee “eles compravam carros juntos, de três faziam dois, trocavam peças”, ou que apenas “comprava as coisas desativadas das pessoas”.

Eneida Matarazzo relata que o marido não perdia negócio quando aparecia. Tinha visão sobre o que comprar, analisava o valor do raro “valor histórico, valor técnico ou modelagem, quer dizer, ele conhecia muito, ele entendia muito, ele sabia qual era o carro que poderia ter valor dentro de uma coleção” e por isso “ia comprando”.

Num segundo momento, Eduardo Matarazzo comprava seus objetos de desejo, mas também, ganhava alguns carros de pessoas próximas, recebia doações de objetos para o Museu e realizava comodatos com órgãos públicos e privados.

A compra de carros para restauro nunca parou de acontecer por parte do colecionador, tanto que, quando faleceu deixou 27 carros na fila do restauro. A esposa diz, que estes carros estão na fazenda “cobertos por uma lona. Comprados para serem reformados”. O funcionário Sr. Anésio Buzon diz que “Se ele passava num lugar e via um carro que estava vendendo e que interessava para ele, uma marca de carro que ele não tinha, ele comprava daí uns dias o caminhão ia lá buscar”.

A doação vinha de amigos, parentes próximos e instituições governamentais que doavam na maioria das vezes, aviões. A esposa diz que no caso dos aviões “ele comprou alguns e outros foram doados” e outros objetos foram doados por “amigos dele”.

---

<sup>23</sup> Francisco Eduardo diz que o pai também ganhou um carro do Conde Sandu, da família da Livraria Siciliano, que era amigo do pai de Eduardo Matarazzo, mas, como a data não foi precisa optamos por não colocar a doação como forma de aquisição neste momento.

De acordo com Sr. João Martins, o avião Douglas DC-6 foi uma “doação” da Varig, um dos Kart foi “doado pelo Fitipaldi” e o outro por “Francisco Scarpa”. Algumas peças bélicas foram doadas por órgãos públicos, como o canhão pelo Ministério da Guerra do Brasil, o avião Fairchild T-19 260-A, prefixo PP-GAY, doado pelo Ministério da Aeronáutica e o torpedo MK-8 doado pelos Fuzileiros Navais de Santos.

Outros tantos objetos, a maior parte aviões, caminhões de guerra e peças bélicas são resultantes de comodato. É o caso do Caça AT 33, cedido em comodato pelo Ministério Aeronáutico do Recife e do North American, em comodato pelo Ministério da Aeronáutica.

Patrícia Matarazzo cedeu algumas listagens com informações sobre esses objetos do Museu e a partir delas elaboram-se tabelas padronizadas que se encontram no Apêndice I para consulta.

As doações e os comodatos envolviam a Prefeitura Municipal de Bebedouro e Eduardo Matarazzo que muitas vezes pagava o transporte dos objetos, mas as compras envolviam o financeiro do colecionador.

### **3.3.4 Valores gastos na compra de uma peça desejada**

Eduardo Matarazzo não media esforços para conseguir uma peça. Durante toda a vida dedicou parte dos seus recursos financeiros para sustentar a paixão pelos carros. Sua mãe, Condessa Mariângela Matarazzo, não gostava que ele gastasse tanto com o *hobby* do restauro, mas a paixão era maior.

Não conseguiu-se obter referências quanto a valores monetários, porém, apresentam-se os esforços sentimentais e materiais investidos pelo colecionador para conseguir as peças montar a infra-estrutura do processo de restauro.

Quando Eduardo Matarazzo mudou-se para Bebedouro, transportou consigo todo o equipamento da oficina da Rua Guatemala, ampliando seu espaço físico, seus equipamentos e a produção de objetos restaurados. Com o passar dos anos, na Fazenda Pau D’Alho, a oficina passou a ocupar vários galpões. Foram criados espaços para marcenaria, borracharia, sala de pinturas, sala de tornos e equipamentos específicos para o restauro, depósito de peças antigas, galpões para as diversas fases do restauro, elevador de carros e lava rápido. Abaixo são apresentadas fotos que elucidam esta infra-estrutura, bem como, a organização mantida pelo colecionador no que se refere às peças menores como ferramentas e parafusos. No intento de manter o material adquirido e o bom funcionamento dos restauros, Eduardo Matarazzo pintava o painel de ferramentas de vermelho, contornando as chaves em branco, para

visualizar quando alguma estivesse faltando (segundo uma prática americana); os parafusos eram organizados por tamanho e finalidade (para que tipo de objeto era utilizado) e acomodados em vidros.



Foto 8 – Galpões  
Oficina Fazenda Pau D'Alho



Foto 9 – Borracharia  
Oficina Fazenda Pau D'Alho



Foto 10 – Sala de Torno  
Oficina Fazenda Pau D'Alho



Foto 11 – Sala de regulagem de motor  
Oficina Fazenda Pau D'Alho



Foto 12 – Sala de pintura  
Oficina Fazenda Pau D'Alho



Foto 13 – Elevador de carros  
Oficina Fazenda Pau D'Alho



Foto 14 – Organização das Ferramentas  
Oficina Fazenda Pau D'Alho



Foto 15 – Organização de parafusos  
Oficina Fazenda Pau D'Alho

Os esforços para obter as peças desejadas eram incalculáveis. Acredita-se que seja interessante contar algumas histórias sobre a aquisição e transporte dos objetos, entre elas a da Mercedes Benz, do caminhão do Mazzaropi, dos carros Jornada, transporte de aviões e da porta de entrada do Museu.

Certa vez, Eduardo Matarazzo ficou sabendo da existência de uma Mercedes, peça única no país, que pertencia ao Consulado Alemão. Seu fascínio foi tanto, que insistiu durante um ano para o representante do Consulado vendê-la, mas não obteve sucesso. Colocou então um profissional para seguir o carro, como relata a filha Patrícia Matarazzo:

O que tinha, é que quando ele cismava com alguma coisa, aí ele ia atrás. A gente tem a história lá de uma Mercedes, que era do Consulado Alemão, e que ele cismou que queria o carro, e o Consulado não queria vender; ele ficou um ano atrás do carro e o Consulado não vendia. Aí um dia ele resolveu colocar um cara atrás do carro. Você vai andar atrás do carro até dar um jeito de comprar esse carro. E a pessoa ficou seguindo o carro e bateram o carro. E assim que bateu ele foi lá e comprou. Então, ele era fogo. Se ele queria uma coisa ele ia fazer até ele conseguir. Mas não por ela ser especial ou um carro caro, ou um carro isso, ou um carro aquilo, um carro que ele achasse interessante. Essa era uma Mercedes Bens, uma Mercedes muito rara e aí é que está, pra você ver, como ele tinha um carro muito raro, que foram fabricadas poucas unidades, ele lembra um Fusca, você olha você nunca vai dizer que é uma Mercedes e por isso eu acho que ele viu a raridade no modelo e quis ter.

Abaixo pode-se visualizar a tão almejada Mercedes do Consulado Alemão, que se encontra em exposição no Museu de Armas, Veículos e Máquinas “Eduardo André Matarazzo”.



Foto 16 – Mercedes Benz – Consulado Alemão



Foto 17 – Mercedes Benz – Consulado Alemão

Fonte: Wilza Aurora Mattos Teixeira

Outro objeto de desejo, foi um caminhão Ford 60, usado durante muitos anos pelo ator Mazzaropi em suas gravações. Através de algumas informações obtidas em São Paulo, o colecionador conseguiu comprar o caminhão, que veio “rodando de São Paulo, com galão de gasolina” e um “farol só”, diz Sr. Anésio Buzon. Algumas modificações foram feitas durante o restauro desta peça. O motor à gasolina foi substituído por um a diesel, foi colocado ar condicionado para refrigerar a cabine e a parte traseira da carroceria, trocaram o banco original que cabiam por volta de seis pessoas, por um banco de D-20 que cabem cerca de três pessoas. O restante do caminhão foi restaurado de acordo com o original, mantendo-se inclusive a plataforma superior do caminhão com as tomadas onde Mazzaropi ligava seus equipamentos. Para o funileiro de Eduardo Matarazzo, Sr. Valdemir Mariano, “O carro que deu mais trabalho foi o do Mazzaropi, porque era bastante grande e eu fiz ele sozinho. E o Sr. Eduardo olhando, ele olhava tudo. Trabalhava aos sábados, trabalhava até tarde e ele ficava ali”.

Atualmente, este caminhão está coberto com encerado na Fazenda Pau D’Alho.

O Sr. Anésio Buzon conta que certa vez, o colecionador comprou dois exemplares do Modelo Jornada, da Volkswagen, que é um carro feito “todo fibra de vidro” e com “carcaças de um bloco só”. Os carros foram adquiridos em Curitiba-PR e o colecionador enviou um funcionário para fazer o transporte, mas chegando na cidade de Ourinhos-SP, um policial rodoviário “prende e teve que descarregar, o caminhão veio vazio”, passado uns tempos o caminhão voltou para buscar as carcaças novamente.

O Sr. João Martins relatou sobre o caso do transporte de um avião. Ele e mais alguns funcionários foram transportar um avião do Aeroporto de Cumbica para a Cidade Universitária, em São Paulo, a pedido do colecionador. No meio do percurso, o avião ficou preso debaixo da Ponte da Freguesia do Ó. Por se aproximar a noite e grande tumulto se formou, gerando várias especulações, inclusive de que o avião havia caído enquanto estava voando. O colecionador foi comunicado e veio até o local ajudar a resolver o problema.

A esposa diz que os aviões davam muito trabalho para transportar de São Paulo para Bebedouro. “Tinha que se mobilizar com a polícia militar, com o Detran para fechar as estradas, para vir na frente as motos abrindo o caminho, tirava as asas, dava um trabalho enorme para trazer isso”.

Outro episódio curioso descrito pelo Sr. João Martins aconteceu por volta de 1985, 1986, quando o colecionador mobilizou o engenheiro da Prefeitura Municipal de Bebedouro, para que fosse realizado um estudo de cálculos de peso e altura dos aviões porque ele gostaria de colocar na parte interna do Museu alguns aviões menores. Após os cálculos, o colecionador orientou os pedreiros para que fossem feitas pilastras que iriam sustentar o peso dos aviões e seriam apoiados por cabos de aço. Após a reforma interna, quebraram uma das paredes de acesso ao pavilhão para que o avião (semi montado) fosse colocado e novamente montado.

A última história sobre os empenhos, se refere à porta de um cofre do Banco do Brasil que foi colocada na entrada principal do Museu. Após a primeira enchente em 1983 o colecionador resolveu colocar a porta do cofre para evitar a entrada de água. O Sr. João Martins conta que o cofre veio de São Paulo trancado e alguns técnico de lá vieram para tentar abrir a porta, porém não tiveram sucesso. Um chaveiro de Bebedouro, Sr. Trinca, conseguiu abrir a porta e na hora, o colecionador decidiu onde seria colocada “vou elevar a entrada do Museu, por causa das enchentes e essa porta do cofre vai ser a porta do Museu”. Para o Sr. João Martins, a intenção era “mostrar que atrás dessa porta existia um tesouro”.

### 3.3.5 Formas de procura por peças

Na década de 50, já existia um comércio de antiguidades automobilísticas, na cidade de São Paulo. Eduardo Matarazzo utilizava os serviços especializados prestados por profissionais que se dedicavam a rastrear raridades, na cidade de São Paulo e região. De acordo com Eneida Matarazzo, o marido utilizava esse tipo de prestação de serviço porque já sabia quem vendia carros antigos. “[...] No domingo de manhã saía pra visitar, ver quem tinha carros antigos pra vender, escolher algum pra comprar. Ele conhecia tudo, ele lembrava de tudo, Eduardo tinha uma memória inacreditável [...]”. Como viajava muito por negócios<sup>24</sup>, fazia contatos com profissionais de todo o mundo<sup>25</sup>, por várias vezes, obteve informações de raridades fora do Brasil e algumas vezes adquiriu peças importantes para seus restauros. Ela disse que muitos carros foram comprados na Argentina,

[...] porque naquela época podia, era permitido trazer pelos portos, então naquela época não havia interesse por carros antigos, esse interesse é muito mais recente. Havia uma fábrica da Matarazzo na Argentina, então quando ele ia visitar a fábrica muitas vezes ele comprava os carros.

De acordo com o funcionário Sr. Anésio Buzon, Eduardo Matarazzo tinha “muitos amigos, em todas as cidades ele tinha muitos amigos, conhecidos” que permitiam os contatos e os acessos às informações estratégicas.

Outra fonte de informações, para suas aquisições de novos objetos para a coleção e peças para o restauro, era o Automóvel Clube do Brasil, do qual foi presidente nos anos de 1953 e 1954 (época em que construiu a nova oficina, na casa da Rua Guatemala).

Na década de 60, com a fundação do “Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos”, em São Paulo, outra fonte de notícias e troca de informações especializadas passou a existir.

Através dos contatos, deixava avisado sobre seus objetos de interesse, mas, às vezes, lhe ofereciam peças que interessavam e acabava comprando. Verifica-se, portanto, que o colecionador aguardava a oportunidade e após a confirmação, se articulava até conseguir.

---

<sup>24</sup> De acordo com o funcionário Sr. Anésio Buzon, Eduardo Matarazzo tinha um mapa mundi pregado na parede da Fazenda, no qual marcava, quando chegava de viagem, com um alfinete de cabeça vermelha, os lugares para onde tinha viajado. Sr. Anésio Buzon diz “tem país que ele foi mais de cem vezes, duzentas vezes”.

A filha Patrícia diz que existiram não só um mapa, mas vários mapas, que ficavam na Fazenda de Bebedouro, na casa de São Paulo e no escritório da família, em Bebedouro. Ela também diz que nos últimos anos os mapas ficaram defasados, pois, ele não mais indicava os lugares que tinha viajado.

<sup>25</sup> Existiam entre estes profissionais, alguns “olheiros” que indicavam as raridades.

Por exemplo, o caso do avião da Esquadilha da Fumaça. Em agosto de 1976, o Major Brigadeiro do Ar, Stetison Machado de Carvalho (conselheiro juntamente com Eduardo Matarazzo no Museu de Tecnologia de São Paulo), atuante no Ministério da Aeronáutica em Brasília, passou a informação de possibilidade de Bebedouro receber um avião da Esquadilha da Fumaça. Eduardo Matarazzo pede ao Prefeito Municipal para enviar uma carta pediu a doação desta peça para o Museu de Bebedouro. O Major Stetison interveio e ajudou a liberar a peça, que está atualmente no Museu.

Apesar de saber onde encontrar um exemplar da peça que desejava, não fica claro nas coletas, se o colecionador se interessava pela procedência do objeto.

### **3.3.6 Interesse na procedência da peça**

A procedência dos objetos não era extremamente relevante, pois poucos carros e alguns objetos apresentam em seu histórico a trajetória percorrida. Somente em casos como o: Packard Limousine, usado por presidentes nacionais; o Kart utilizado por Fitipaldi em corridas; o helicóptero que transportou o governador Adhemar de Barros e o avião Douglas DC-3, que acompanhou a seleção brasileira de futebol em 1958, durante a primeira copa de Pelé. Acredita-se que, a maior importância estava no exemplar, como representação de uma época de produção e não necessariamente em quem o utilizou.

### **3.3.7 Registros materiais de informações sobre as peças**

O registro de informação sobre a coleção foi um dos aspectos mais difíceis encontrados, pois além do colecionador ter falecido, não existe o registro escrito. Esta é uma característica típica de colecionador: o interesse pelos objetos é tão grande que ele não se preocupa em registrar as dificuldades encontradas para obter as peças, detalhes importantes de restauro ou de busca, procedência, etc, que em coleções institucionalizadas são de extrema importância.

Os Srs. Anésio e Valdemir deram notícias de que Eduardo Matarazzo registrava em fotos o antes e o depois dos restauros, porém não houve tempo hábil para investigar o assunto. Quando questionada, a filha diz não saber deste fato.

Este aspecto dos registros em suporte material é de extrema relevância para a área da Ciência da Informação que trabalha especificamente, com a informação explícita e registrada

para que essa possa ser recuperada. As instituições coletoras trabalham com o objeto como documento entendido como tal, na concepção da Documentação.

Já o colecionador, se preocupa com os objetos de sua coleção enquanto reprodução de sensações e ligações emotivas. Essa materialidade dos objetos basta ao colecionador, pois as pontes ou conexões de identidade estão estabelecidas dentro de si, em resgates de suas lembranças, muitas vezes. Ou seja, a preocupação com a informação se dá apenas no âmbito do tácito.

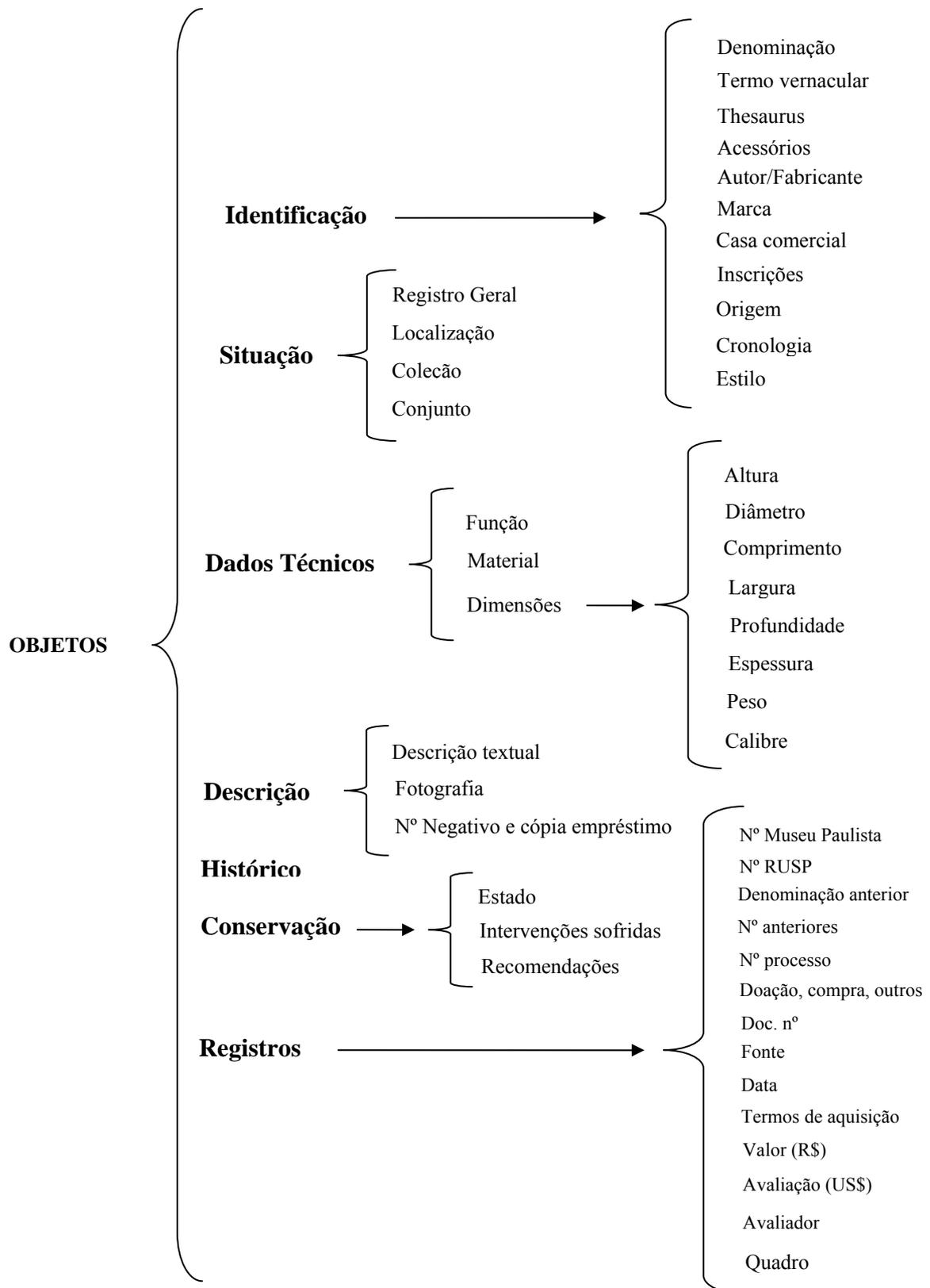
Nesta pesquisa, as recuperações ocorreram graças à documentação produzida durante o processo de institucionalização, no que se refere ao Museu, mas pouco se sabe sobre as peças que compõem o acervo. Desde 1972, quando foi criada a Diretoria Patrimonial<sup>26</sup>, as informações específicas sobre as peças, suas trajetórias, suas documentações e especificações enquanto acervo, deveriam ficar registradas em um arquivo sob responsabilidade dos diretores representantes deste Conselho, porém em vias de fato, este arquivo nunca existiu.

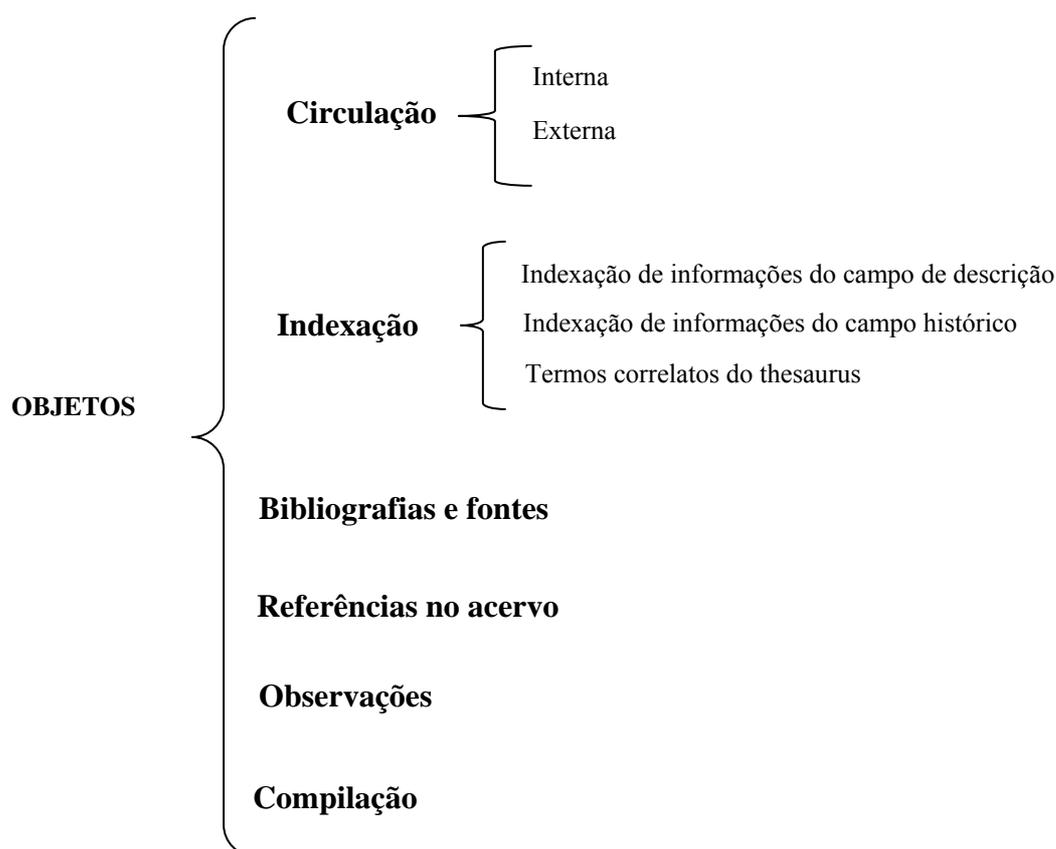
Para situar o processo de análise e representação de objetos em museus, consultou-se o “Manual para preenchimento da ficha de objetos” 2ª versão (1994), utilizado no Museu Paulista<sup>27</sup>, do qual são extraídas, de forma padronizada, as informações que preenchem os campos apresentados no esquema:

---

<sup>26</sup> As informações sobre as responsabilidades da Diretoria Patrimonial estão descritas no capítulo 4, na análise do estatuto de 1972.

<sup>27</sup> Tivemos acesso apenas a esta versão do manual, que utilizamos como base comparativa, para análise do que é realizado no Museu Matarazzo. Não foi nosso objetivo realizá-la de forma tão profunda, neste momento, por isso não procuramos saber se há uma versão mais atualizada deste manual.





Esquema 1 – Modelo de fichas de objetos – Museu Paulista

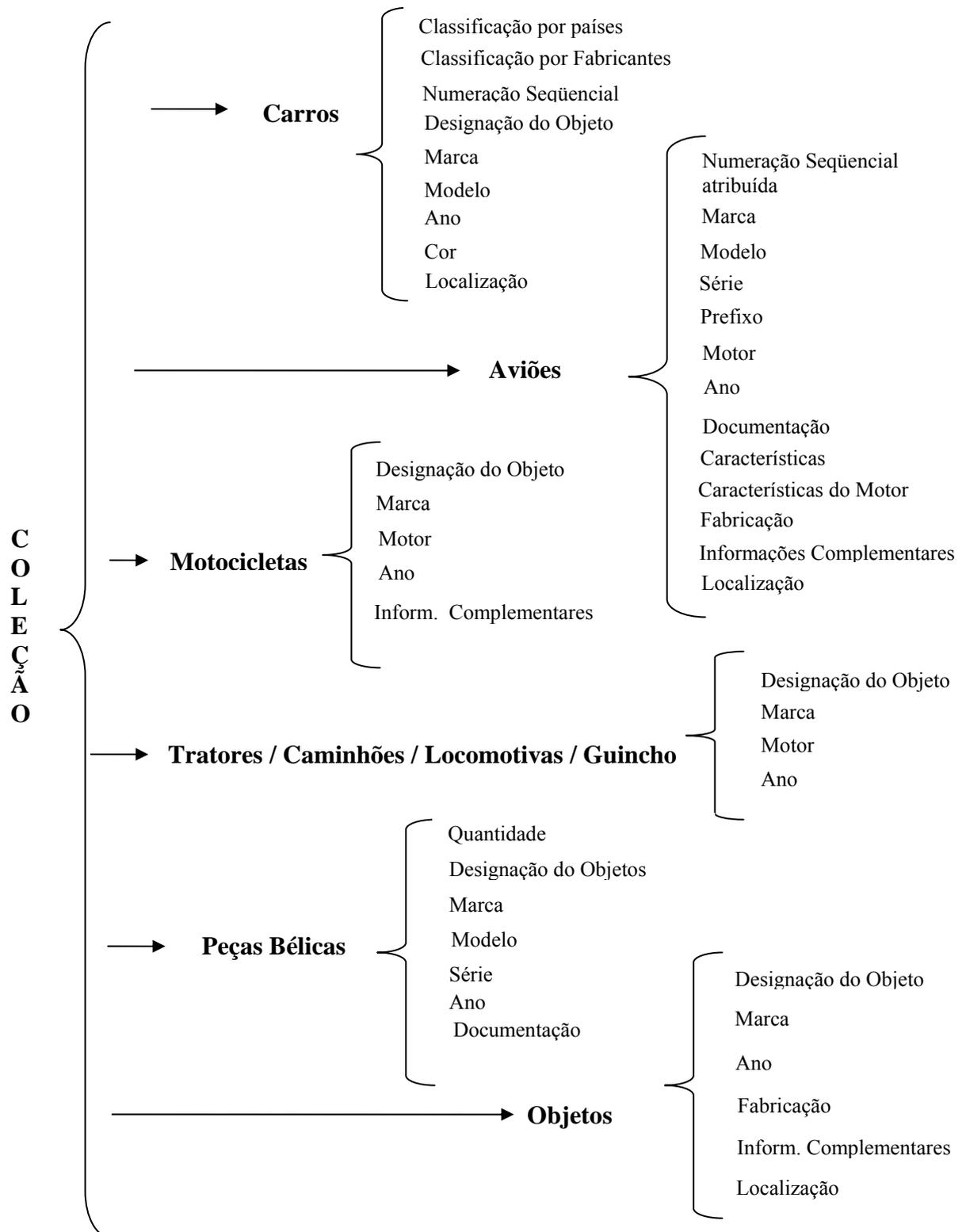
Pode-se observar que no Museu de Armas, Veículos e Máquinas “Eduardo André Matarazzo” ainda não existem princípios organizacionais, como acontece no Museu Paulista. Sabe-se que a comparação é radical, mas o intuito é mostrar a necessidade que existe de se ter um registro e tratamento informacional da coleção, inclusive para melhor aproveitamento por parte do público.

Na gestão atual foi elaborada uma listagem em que são descritos os dados dos objetos (como um inventário). Ainda não há uma padronização para esta descrição, mas elaborou-se tabelas<sup>28</sup> a partir das listagens fornecidas. Ressalta-se que a área de “Numeração seqüencial atribuída” foi criada pela filha do colecionador, após a institucionalização da coleção, mas não representa a ordem de chegada dos objetos no Museu.

Apesar dos esforços de Patrícia Matarazzo, a falta de uma área técnica para trabalhar com a organização dos objetos, com o processamento técnico das informações e com o público, é uma realidade.

No esquema abaixo, pode-se entender os campos de descrição constantes das listagens.

<sup>28</sup> Disponíveis no Apêndice I.



Esquema 2 – Campos de descrição dos objetos do Museu de A. V. M. “Eduardo André Matarazzo”

Embora haja a falta dos registos sistemáticos das informações, existe no Museu uma forma de registo muito utilizada entre os colecionadores, a marca própria.

### 3.3.8 Identificação de marca própria

Após o processo de restauro, Eduardo Matarazzo identificava suas peças com o símbolo da “Scuderia Nero”, elaborado por ele mesmo. Procurou-se saber maiores informações sobre o nome alusivo de Nero, mas não encontrou-se nenhuma fonte que respondesse a tal questionamento.



Foto 18 – Símbolo da “Scuderia Nero”

A filha, Patrícia Matarazzo, diz que nem todos os carros eram identificados com este símbolo e desconhecia qual o critério adotado para a implantação.

As fotos a seguir, permite visualizar o uso do símbolo na década de 70, em que foi fundado o Museu e a conservação até os dias de hoje.



Foto 19 – Visão geral do Jeepster em 70

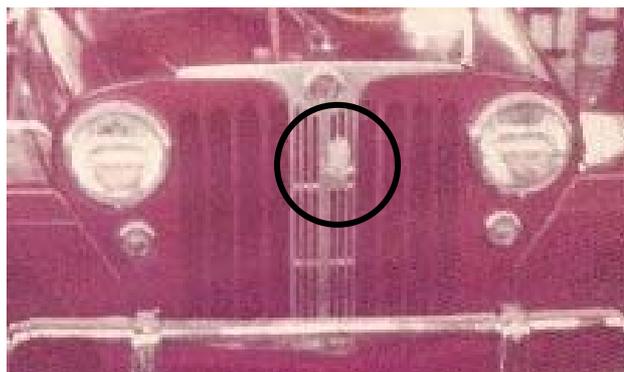


Foto 20 – Foco no símbolo da Scuderia – década de 70

Fonte: Patrícia Marta Patrícia



Foto 21 – Visão geral do Jeepster em 2007



Foto 22 – Foco no símbolo da Scuderia - 2007

Fonte: Wilza Aurora Mattos Teixeira

Com esta marca personalizada, um carro de Eduardo Matarazzo poderia ser identificado entre os colecionadores. Curiosamente, este símbolo não era colocado em outros objetos, apenas nos carros. Observa-se maior atenção com os carros, inclusive no desenvolvimento de pesquisa prévia para o restauro dos mesmos. O colecionador chegou a formar uma biblioteca especializada no assunto.

### 3.3.9 Busca por fontes de informação sobre as peças

Para a compra das peças, Eduardo Matarazzo utilizava seus contatos, mas não se sabe sobre o foco da procedência. Antes de iniciar um restauro, realizava uma pesquisa exaustiva sobre a peça. Prova disso é a biblioteca formada por ele, onde encontram-se livros

especializados, catálogos sobre os automóveis, manuais de carros. O acervo<sup>29</sup> contém livros sobre marcas e mecânica dos carros, revistas especializadas de carros antigos, nas mais variadas línguas.

A existência das pesquisas vem desde o início dos restauros, pois Francisco Eduardo diz que o pai realizava tudo “pesquisando, com livros, ele tinha oficina na casa dele, tinha os funcionários, tinha as máquinas todas da oficina”.

Não souberam relatar se outras fontes eram consultadas, mas verificou-se que grande parte de seu tempo era dedicado ao processo de restauro e à coleção.

### **3.3.10 Tempo gasto na coleta e apreciação da coleção**

A dedicação à restauração dos automóveis, tomava boa parte do tempo livre de Eduardo Matarazzo, quando não estava trabalhando, estava restaurando. Essa dedicação sempre aconteceu, com menos intensidade quando do início, em 1950 e de forma mais intensa no final de sua vida. Tais fatos podem ser verificados nas entrevistas concedidas por Patrícia Matarazzo, Eneida Matarazzo, Sr. João Martins, Sr. Anésio Buzon e Sr. Valdemir Mariano.

Patrícia Matarazzo se recorda e descreve um desses momentos:

Lembro que desde pequena, meu pai passava toda noite restaurando, então assim, a gente jantava e ia normalmente pra oficina. Eu gostava de martelar, meu pai sempre me dava uma madeirinha, um martelo e punha uns pregos lá e eu ficava lá sentada martelando, lembro bem disso. E assim, lembro de ver meu pai a vida inteira ali, em cima, e mexendo, e como ele entendia, tinha uma noção muito, muito particular dos carros, uma coisa não só de aprendizado, mas de feeling mesmo, ele tinha muita intimidade com os carros, e é isso mais que eu lembro assim.

Eneida se recorda, que vários carros eram restaurados ao mesmo tempo, alguns poderiam demorar a ficarem prontos, porque muitas peças poderiam não ser encontradas no país. Como exemplo, tem-se um Gardner, ano 1928, que está na coleção. Foi um carro manufaturado com peças de diferentes lugares e com edição limitada de 12 exemplares, no mundo todo.

Abaixo, podemos visualizar as fases do Gardner durante o processo de restauro na década de 50 e exposto no Museu no ano de 2007.

---

<sup>29</sup> A biblioteca a que nos referimos encontra-se até os dias de hoje, como o colecionador deixou.



Foto 23 – Processo de restauro - déc. 50  
Carcaça de carro

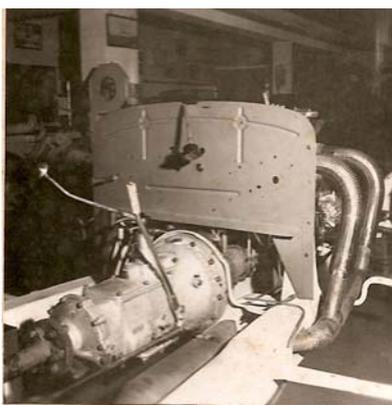


Foto 24 – Processo de restauro -  
Câmbio

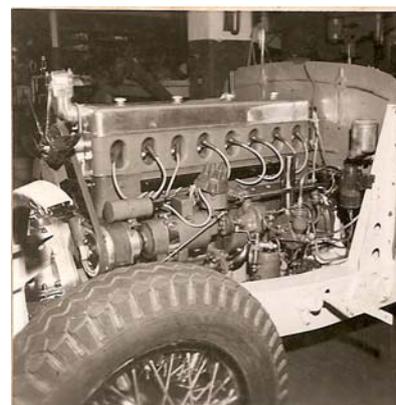


Foto 25 – Processo de restauro -  
Motor



Foto 26 – Isotta Fraschini 1925, após  
restauro – década de 50/60



Foto 27 – Isotta Fraschini 1925, em  
folder da década 70

Fontes: Patrícia Marta Matarazzo

O funcionário do Museu Sr. João Martins, diz que nas décadas de 70 e 80, o período da entressafra da laranja era o período que chegava maior número de carros ao Museu, porque “ele ficava mais sossegado, aí dava pra ele ficar mais atento ao Museu [...] Quando ele estava em cima, aí saía mais carros, aí vinham mais carros pra cá. Mas quando ele estava ocupado com as indústrias ou com as fazendas, então demorava”. Diz que a coleção era visitada pelo colecionador “sempre que ele podia e estava em Bebedouro, ele passava sempre pelo Museu [...]. Ele era observador, se ele visse alguma coisa estranha, ele conhecia isso aqui como a palma da mão”.

A esposa diz que nesta época, Eduardo Matarazzo “trabalhava na Frutesp durante o dia e a noite se dedicava ao restauro, o tempo todo, quer dizer (...) ele orientava os mecânicos que não entendiam muito de carro, de carro antigo”.

O funcionário, Sr. Anésio, confirma que a dedicação de Eduardo Matarazzo era menor no período em atuava nas IRFM, apenas no período da noite; no período da Frutesp, dedicava-se parte da manhã e à noite, na melhor idade intensifica sua dedicação.

O Sr. Valdemir Mariano diz que nos últimos anos, Eduardo Matarazzo ficava mais tempo na oficina, às vezes o dia inteiro. “A gente ainda brincava com o Sr. Eduardo, que ia arrumar uma cadeira pra ele ali. Ele dormia no banco da caminhonete enquanto a gente estava trabalhando naquela barulheira”. Às vezes “dava uma volta pela oficina assim, dava uma olhada no serviço, entrava na caminhonete e ficava sentado lá e acabava dormindo de novo”.

Tanto a questão do tempo como a preocupação com a acomodação dos objetos, permearam a vida do colecionador. Com a mudança de trabalho e de cidade, o colecionador se preocupou em levar a coleção.

### **3.3.11 Local de acomodação das peças**

Na década de 50, Eduardo Matarazzo tinha por volta de vinte carros e acomodava-os na garagem da Rua Guatemala, mas quando a coleção começou a crescer passou a acomodá-los, de forma espalhada, pelos galpões das IRFM.

Por volta de 64, passou a acomodar os carros no “Museu de Carros e Veículos Motorizados Antigos”, na cidade de São Paulo, na Rua Gonçalo Camacho s/nº, Bairro Pedreira, São Paulo – SP.

No final da década de 60 e começo de 70, começaram algumas negociações e na procura de um espaço físico maior para abrigar sua coleção, que nesta época já estava com cerca de quarenta peças, utilizou-se de contatos pessoais e políticos para levar sua coleção para Bebedouro, terra natal da esposa Eneida Baptistete Matarazzo.

Em abril de 1969 é fundado o Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo André Matarazzo”, na cidade de Bebedouro e em julho de 1970, com a inauguração do Museu, os carros vão ocupando o novo espaço.

Quando inaugurou o Museu, Eduardo Matarazzo se mudou para Bebedouro, com toda a infra-estrutura e com o fiel escudeiro Sr. Mirotti. Para a esposa, Sr. Mirotti além de motorista de Eduardo Matarazzo, tornou-se um “faz tudo”. Cuidava do Museu junto com o colecionador. Frequentava o Museu diariamente, fazia os motores dos carros funcionarem, cuidava de tudo. Os dois eram como “Dom Quixote e Sancho Pança era a própria dupla”. O Sr. Anésio Buzon diz que o Sr. Mirotti trabalhou por quarenta anos com Eduardo Matarazzo e era ele quem viajava nas estradas para buscar aviões e carros quando eram comprados pelo

coleccionador. Sr. João Martins diz que Sr. Mirotti “era a menina dos olhos” dele, pois, era “o segundo pai do Sr. Eduardo”.

Apesar de ter trazido toda a infra-estrutura para continuar o restauro, o prédio construído para o Museu foi ficando pequeno para a coleção que não parou de crescer. Mais dois pavilhões foram construídos para acomodar a coleção. Adaptaram as laterais do canal do lago artificial, que está (mas não sabemos se já existia) coberta e que abrigam os caminhões e tratores. A área externa era grande e foi sendo preenchida com esteira, guincho, locomóvel, aviões e locomotivas.

Parte da coleção de Eduardo Matarazzo foi encaminhada para um galpão da família, localizado no Porto de Antonina-PR; outra parte (que seria restaurada) se encontra na Fazenda Pau D’Alho, nos galpões apresentados na foto 8 do item 3.3.4.

O arranjo existente nesta coleção pode ser observado em dois momentos: durante a administração do Museu pelo colecionador e após sua ausência, pela filha.

### **3.3.12 Arranjo da coleção**

Ao olhar a coleção de carros de Eduardo Matarazzo, observa-se a representação da história da indústria automobilística, quanto ao valor histórico, tecnologia empregada, motor e design. A esposa relata que o marido era freqüentador assíduo de museus de automóveis na Europa e nos Estados Unidos e por isso seu vasto conhecimento sobre o assunto. Esse conhecimento é percebido pelos velhos amigos e por especialistas em Antigomobilismo que dizem que a coleção está muito bem agrupada, pois representa diversas marcas, épocas e mostra o desenvolvimento do automóvel. De acordo com Patrícia Matarazzo, “[...] é muito mais o desenvolvimento da máquina e isso acho que ele teve olho clínico”.

As peças eram adquiridas de forma aleatória, de acordo com as oportunidades que surgiam. Para o colecionador não havia uma ordem na organização das peças enquanto estavam sob sua tutela. A partir do momento em que as peças passavam para o olhar do público, ele alterava o arranjo passando a sistematizá-lo por uma ordem cronológica de produção dos carros. Patrícia Matarazzo diz acreditar que fosse arranjada por “ordem cronológica a princípio e depois quando a coisa foi apertando e aumentando aí passou a não ter divisão”. Eneida diz que para o marido “bastava a data, de onde e... é de 1920, 1924, etc [...] acreditava que colocando carros de diferentes épocas, as pessoas automaticamente, viam a evolução da indústria automobilística”.

O Sr. João Martins diz que “ele gostava de seguir o padrão, desde o mais antigo até o mais novo”. Por exemplo, se chegasse um carro 1938 e a coleção já contasse com carros 1937 e 1939, Eduardo Matarazzo fazia com que os funcionários “andassem”<sup>30</sup> com todo o acervo, para que o carro 1938 (recém-chegado) pudesse ser “encaixado”.

Nesta fase, o visitante do Museu tinha acesso apenas às informações disponibilizadas através de pequenas placas de eucatex, onde eram descritos: nome do carro, ano de fabricação, breve histórico do modelo e não da peça. Não havia nenhuma pessoa na função de guia para conduzir os visitantes no passeio pelo Museu.

Infelizmente, não conseguiu-se uma boa resolução nas imagens abaixo, mas, procurou-se apresentar as pequenas placas de descrição dos objetos utilizadas na década de 70.



Foto 28 – Studebaker 1951, na década de 70



Foto 29 – Studebaker 1951, foco na placa com descrição do nome do carro, ano e breve histórico – década de 70

Fontes: Patrícia Marta Matarazzo

Os motores, as peças dos aviões, os aviões menores e as peças bélicas ficavam expostos pelos pavilhões. Os tratores e os caminhões ficavam agrupados por semelhança, os aviões maiores expostos ao ar livre, arranjados por tamanho.

A organização da documentação e o arranjo da coleção foram mudados na atual gestão.

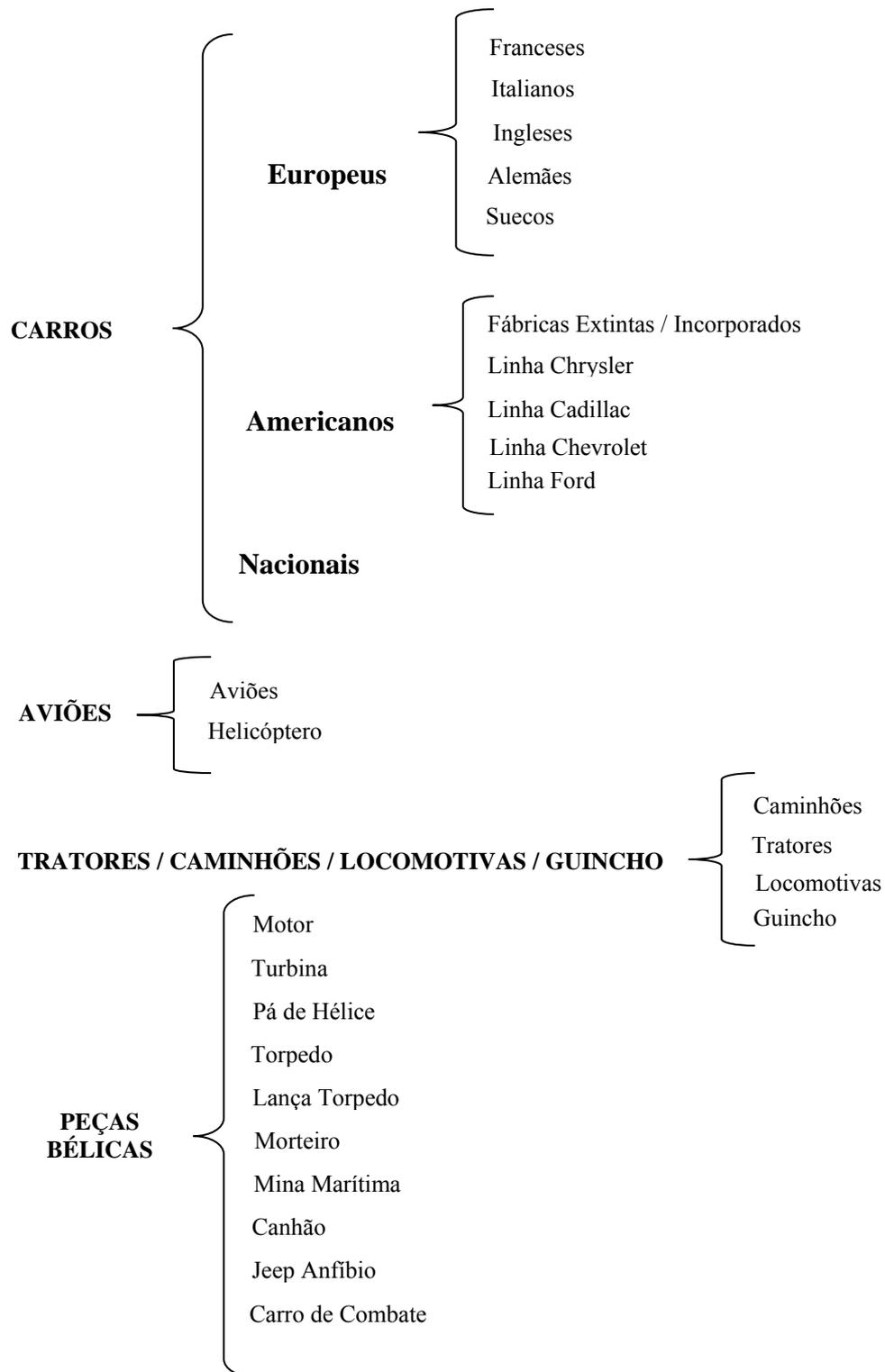
O Museu encontra-se dividido em três “partes”. Na primeira parte, existem três pavilhões internos, que recebem numeração de 1 (um) a 3 (três), numerando-se da entrada oficial do Museu para o fim dos pavilhões, dedicados aos carros, pequenos aviões, diversos objetos antigos, motores e algumas peças bélicas. Na segunda parte, 2 (dois) pavilhões

<sup>30</sup> Termo que utilizamos na prática cotidiana da Biblioteconomia, para designarmos o encaixe de obras classificadas em áreas específicas, quando o acervo se encontra fisicamente justo. “Andamos com o acervo para encaixarmos o livro que acabou de chegar”.

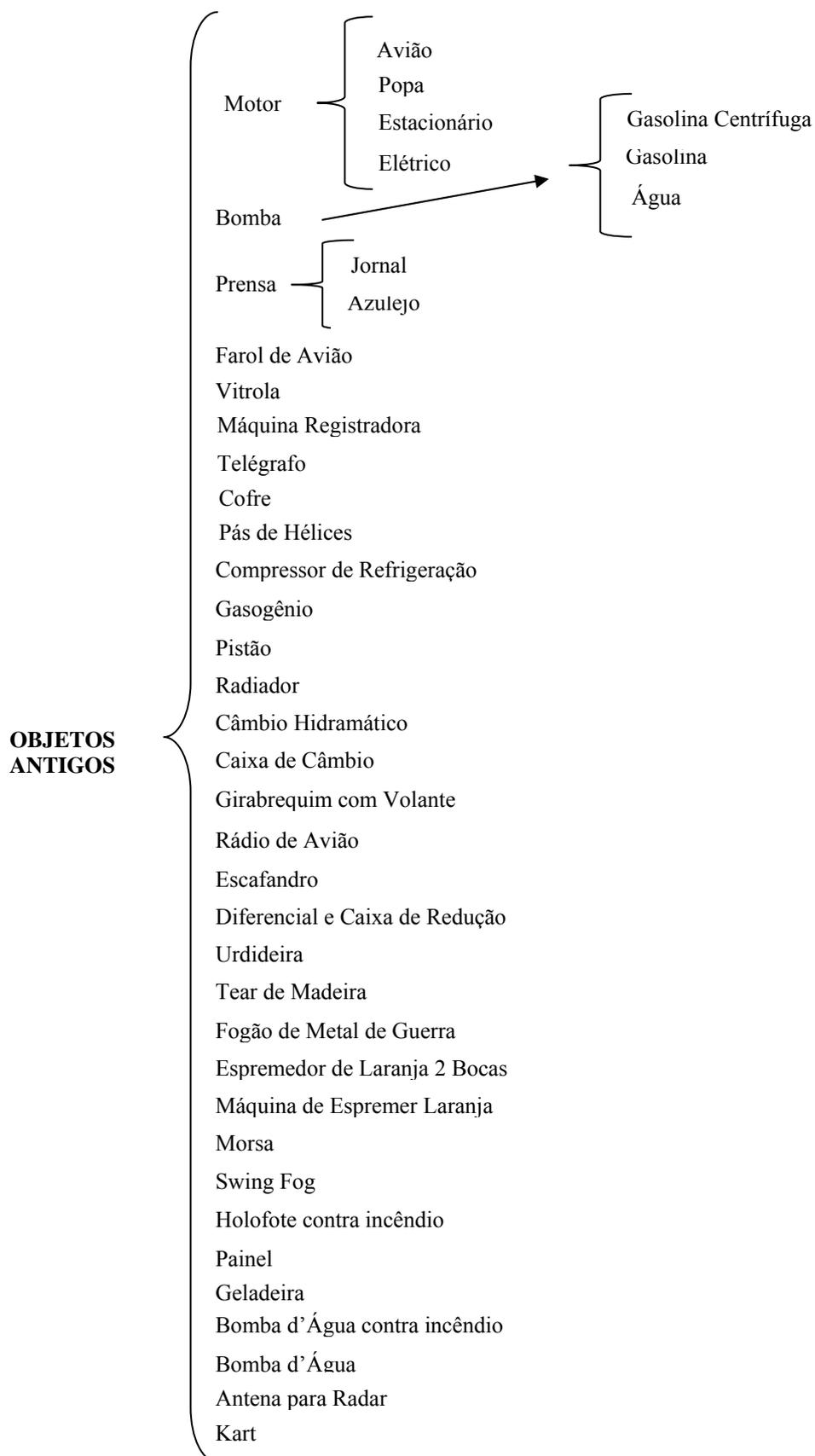
externos cobertos por uma estrutura metálica e divididos por um canal do lago artificial de Bebedouro; de um lado estão os tratores e de outro os caminhões. Na terceira, fica a área externa que acomoda os aviões, canhões, máquinas de esteira e locomotivas - objetos de maior porte, tudo ao ar livre.

Os carros estão organizados por países, fabricantes, modelos e ano. A partir destas categorias, os pavilhões foram reorganizados e os carros redistribuídos. As peças bélicas ficaram reunidas em um único pavilhão e o restante das peças permaneceram da mesma forma que estavam.

O arranjo atual segue uma classificação elaborada por Patrícia Matarazzo. Esboçou-se um esquema de acordo com sua listagem.



Esquema 3 – Esquemas de classificação dos carros, aviões, T/C/L/G, peças bélicas – elaborado por Patrícia Matarazzo



Esquema 4 – Esquemas de classificação de objetos antigos – elaborado por Patrícia Matarazzo

As placas descritivas permanecem registrando nome do carro, ano de fabricação e histórico dos modelos, porém estes foram ampliados. Este histórico, conta a história da produção dos modelos, mas não traz a trajetória específica da peça. Outra dificuldade que permanece é a falta de alguém para guiar os visitantes dentro do Museu.

Observe o mesmo Studebaker com a placa atual.



Foto 30 – Studebaker 1951, em 2007



Foto 31 – Studebaker 1951, foco na placa com os dados do nome, ano e histórico, em 2007

Fontes: Wilza A. Mattos Teixeira

Esse arranjo da coleção, nos mostra o lado da concepção de mundo do colecionador reproduzindo suas relações sociais. Pearce (2005) analisa o público que pode ter acesso à coleção, a quem o colecionador a mostraria.

### 3.3.13 Para quem a coleção era exposta

A exposição passa por quatro momentos. Num primeiro momento, a coleção era visitada por parentes e amigos. No segundo, dá-se na década de 50, quando a coleção é exposta nos galpões das IRFM, permitindo a quem trabalhasse ou visitasse a empresa ter acesso às raridades. Por sugestão de amigos, surge o terceiro momento, em que passa-se a expor no Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos. Surge então, o quarto e atual momento, em que a coleção passa a ser exposta para um número incalculável de pessoas, no Museu de Armas, Veículos e Máquinas “Eduardo André Matarazzo”, na cidade de Bebedouro.

A fase de expor, ao olhar do “outro”, sucede ao ato de colecionar, por isso torna-se necessário compreender que levou Eduardo Matarazzo a reunir seus objetos.

### 3.3.14 O por quê do ato de colecionar

Este foi mais um dos tópicos de análise que ficaram obscuros em nossas coletas. A esposa diz que Eduardo Matarazzo sempre colecionou “por *hobby* e assim uma paixão, ele gostava daquilo que fazia, tinha orgulho de ver o carro refeito. Pegar um carro em péssimas condições e fazer ele como ele era originalmente e gostava demais do que fazia”. O funcionário, Sr. Anésio Buzon, diz que quando se dedicava à coleção, ele se preenchia. “Quando ele estava sozinho na Fazenda, ele ficava o dia inteiro dentro da biblioteca dele. [...] Ele colecionava rolha, colecionava cachimbo, colecionava chaveiro, tudo, até caixa de fósforos ele colecionava [...] então, tudo dentro de painel de veludo e é uma coisa muito bonita. Carrinho pequeno, ele tem de tudo assim”. Acredita-se que a coleção o preenchia de alguma forma e a paixão pelo restauro estimulava-o a viver.

A relação com a máquina também foi uma forma de estímulo, já que suas atividades profissionais envolviam a necessidade da tecnologia.

### 3.3.15 A relação entre a coleção e outras atividades cotidianas

A atuação profissional nas IRFM fez com que a tecnologia, estivesse muito presente em sua vida. O momento de formação da metrópole paulista permeava o ambiente em que ele se desenvolvia e o gosto pelas máquinas o estimulava. Através dos relatos pesquisados, verificou-se esta ligação de forma clara. Patrícia Matarazzo diz que o pai, como responsável pelas máquinas “na Matarazzo [...] acho que ele sempre se voltou por maquinário. Era um gosto dele por máquinas”. A esposa descreve a relação entre o marido e as máquinas como uma verdadeira “paixão”. Relembrou um fato em que um engenheiro das IRFM, descreveu-lhe:

[...] quando a máquina de uma fábrica enguiçava, a gente ia lá ver. Iam os engenheiros, procuravam. Os técnicos de que forma... e ninguém conseguia resolver. Então, a gente chamava o Sr. Eduardo e Sr. Eduardo conversava com a máquina. Sr. Eduardo sabia mais que todos nós. Ele conversava com a máquina e a máquina funcionava.

Observa-se que esta “paixão” era bem administrada pelo colecionador, pois, além de conciliar o gosto por máquinas com o trabalho, as viagens com a compra das peças, o tempo

também era dividido entre: trabalho, coleção e família. Porém, para a família e às pessoas a sua volta, isso não era bem compreendido.

### **3.3.16 Grau de importância da coleção na vida do colecionador**

Eduardo Matarazzo tinha a coleção como parte de sua vida. O restauro dos automóveis e a ampliação da coleção foi motivo de discussão. Todas as noites, a atenção era do restauro, após o jantar a oficina era seu caminho, de acordo com os relatos do filho Francisco Eduardo e da filha Patrícia. A mãe implicava com os gastos. A primeira esposa chegou a quebrar uma miniatura de locomotiva para que ele dedicasse maior atenção à família. Em suas viagens ao exterior, sempre havia algo a adquirir para a coleção. Durante toda a vida profissional, parte do dia era dedicado à coleção e na melhor idade, quase que todo o tempo livre.

Conclui-se que a coleção tinha alto grau de importância na vida do colecionador.

### **3.3.17 Uma peça “valiosa” poderia ser vendida?**

Há controvérsia a respeito desse assunto. De acordo com a filha Patrícia, nenhuma peça foi vendida “nunca”. Já o filho diz que presenciou algumas negociações.

Patrícia diz que o pai “não vendia nada, nem a pouco valiosa, nem a muito valiosa. Se ele tivesse dois Chevrolet(s) 56. Acontece isso, nós temos dois Chevrolet(s), ele restaurava os dois e ele não vendia”. O filho Francisco Eduardo diz que quando “veio a enchente, o papai não pode bancar a restauração de muita coisa e teve que vender, e, fez ele muito bem de ter vendido”, quer dizer, num momento de grandes gastos o colecionador se desfez de algumas peças.

Não é intenção criar polêmicas, mas percebe-se, novamente, que a ausência do colecionador e dos registros da coleção fazem falta para se poder elaborar uma conclusão.

### **3.3.18 Se o colecionador visualizava a completude da coleção**

Acredita-se que o colecionador não visualizasse a completude da coleção, pois a esposa diz que o marido deixou vários carros para serem restaurados na fazenda, quando faleceu. A filha fala que o pai nunca pensou em tal assunto. “Meu pai era um cara que colecionava coisas, é como um princípio de vida. Não vejo isso com objetivo traçado e limitado”.

### **3.3.19 Existência de uma peça favorita**

Há contradições neste aspecto. A filha diz que o pai não tinha nenhuma peça favorita, que ele não se empolgava com “o carro x ou y, para mim a empolgação sempre foi a mesma”. A mãe confirma o que Patrícia fala “talvez ele soubesse [...] mas não transmitia esse conhecimento para nós”. Francisco Eduardo, já diz que ele gostava de um “Fiat antigo” e também de uma “Bugatti, ele gostava muito, eu acho que tem um, ele tinha mais de um”. O Sr. João Martins diz que ele gostava do todo, mas havia um carinho muito especial “pelo Rolls Royce, pela Mercedes, pela Isotta Fraschini, nossa esses carros eram a menina dos olhos dele”.

Por todos estes relatos controversos acredita-se que se havia alguma peça favorita, ninguém ficou sabendo, mas cuidado e zelo ele tinha por todos.

### **3.3.20 Existência de uma peça almejada**

As peças almejadas e desejadas foram perseguidas e na maioria das vezes adquiridas. Mas, Francisco Eduardo conta que o pai falava que não queria nada na vida, mas que pensava em algum dia comprar “uma Ferrari para dar umas voltas”.

### **3.3.21 Em algum momento sentiu que nunca deveria ter começado**

Não obteve-se respostas convictas, apenas o filho disse que nunca ouviu o pai dizer que se arrependesse de ter começado a colecionar.

### **3.3.22 Faria tudo novamente**

Acredita-se que o colecionador faria sim, pois Eduardo Matarazzo era um colecionador nato. A coleção desenvolvida por ele, foi proporcional à sua situação financeira, mas se estivesse numa situação menos favorecida, com certeza colecionaria outro tipo de objeto, desenvolvendo sua coleção.

O filho diz que a única coisa que acredita que o pai não faria, por tudo que haviam conversado, seriam os “grandes gastos”.

Existem momentos bem definidos na coleção de Eduardo Matarazzo: a satisfação pessoal onde ele restaurava e contemplava seus objetos; a exposição dos objetos ao público, instigando-o a investir em infra-estrutura para o restauro; a falta de espaço físico, que o obriga a procurar um local apropriado para acomodar sua coleção; estabelecimento da parceria entre o público, que lhe oferece o espaço físico e o privado que expõe sua coleção e trabalho de restauro; distanciamento entre a compra de carros para uso particular e os de exposição no Museu e a mudança de foco do colecionador, onde deixa de apreciar a coleção e passa a vivenciar o restauro.

O aprofundamento do estudo da trajetória desta coleção com vistas a relação do privado e público, da transposição de coleção a museu, o processo de institucionalização serão descritos através da análise da documentação produzida pelo e sobre o Museu de Armas, Veículos e Máquinas “Eduardo André Matarazzo”.

## Capítulo 4 – DO PRIVADO AO PÚBLICO

### 4.1 Teoria do privado e do público

Para compreensão da passagem da coleção particular de Eduardo Matarazzo para instituição Museu “Eduardo André Matarazzo” de Armas, Veículos e Máquinas faz-se necessário uma breve análise sobre as diferenças entre o público e o privado que utilizaou-se no decorrer deste capítulo. A proposta<sup>31</sup> é descrever como deu-se o processo de institucionalização e se realmente este ocorreu. Pautados nos conceitos de Bobbio (2004), Duby (2004), Suano (1986) e Pearce (1992) analisou-se o processo de institucionalização da coleção.

Para Bobbio existe uma dicotomia entre os termos, já que um pode ser definido independentemente do outro, ou seja, pela definição de um termo podemos entender o outro como sua negativa. Por exemplo, privado é o não público, entendendo-se que o interior do espaço em que esses dois termos se delimitam “[...] fica totalmente ocupado, eles por sua vez delimitam-se reciprocamente, no sentido que a esfera do público chega até onde começa a esfera do privado, e vice-versa”. (BOBBIO, 2004, p.177). Um dos lugares-comuns no debate secular entre público e privado se encontra na proporcionalidade, quando se aumenta “[...] a esfera do público, diminui a do privado, ao aumentar a esfera do privado diminui a do público: uma comprovação que é geralmente acompanhada e complicada por juízos de valor contrapostos” (BOBBIO, 2004, p.177).

As três dicotomias apresentadas por Bobbio (2004, p.178), para os conceitos de público e privado, podem ser caracterizadas através do Direito como uma “ordenação de relações sociais” em que são distinguidos dois tipos de relações entre iguais e desiguais, aplicadas tanto na esfera pública – governantes e governados, quanto na esfera particular – poder de comando e dever de obediência; através da forma de constituição do conjunto de regras que vinculam o comportamento, o direito público - pelas leis e o direito privado - pelos contratos (ou acordos bilaterais). Através das formas clássicas da justiça, a distributiva (aplicada entre o todo e as partes) – distribuição de cargos em honras de acordo com critérios

---

<sup>31</sup> Embora o debate sobre “institucionalização” e “público e privado” seja amplo e profundo, devido aos objetivos deste trabalho inicial apenas, uma discussão bastante sucinta foi elaborada.

pautados na diversidade de situações, e a comutativa (aplicada entre as partes) – trocas consideradas justas para as partes.

Mas, a relação público/privado não é só descritiva. De acordo com Bobbio (2004, p.181) ela é valorativa, quando se atribui um significado valorativo, seja pelo “primado do privado sobre o público” ou do “primado público sobre o privado”.

O primeiro é considerado o grande direito privado, direito da razão, representado pelas instituições: família, propriedade, contrato e testamento. Um acontecimento que revela a persistência do privado sobre o público é a “[...] resistência que o direito de propriedade opõe à ingerência do poder soberano, e, portanto ao direito por parte do soberano de expropriação (por causa de utilidade pública) dos bens do súdito”. (BOBBIO, 2004, p.183).

O primado do público sobre o privado fundamenta-se na subordinação, se necessário, do interesse coletivo sobre o individual, ou seja, “o todo precede as partes” e o bem da totalidade se torna o bem das suas partes. Para Bobbio, esse bem uma vez conseguido se torna “o maior bem para os sujeitos”, pois é o esforço de cada um que constrói solidariamente o “bem comum”, de acordo, “[...] com as regras que a comunidade inteira, ou o grupo dirigente que a representa, por ficção ou na realidade, impôs a si própria através dos seus órgãos, sejam eles autocráticos ou democráticos.” (BOBBIO, 2004, p.184).

Sob a visão do público / privado e político / econômico, Bobbio (2004, p.186) diz que pode-se ver dois processos o de “publicização do privado” e o de “privatização do público” que trabalham de forma compatíveis e se cruzam em determinados momentos. O processo de publicização do privado apresenta a subordinação dos interesses do privado aos interesses coletivos representados pelo Estado. O processo de privatização do público representa os interesses privados organizados, através de grupos, que utilizam os “aparelhos públicos” para atingirem seus objetivos próprios.

Num processo de intersecção, em algum momento, da publicização do privado (que dificilmente acontece) com a privatização do público “[...] é preciso observar que a vitória do poder visível sobre o invisível<sup>32</sup> nunca é completa: o poder invisível resiste à avançada do visível, inventa maneiras sempre novas para se esconder para ver e para se esconder sem ser visto”. (BOBBIO, 2004, p.189).

Para Duby (2004, p.21), o conceito de público pode ser entendido como o comum, de uso de todos, o que “[...] não constituindo objeto de apropriação particular, está aberto,

---

<sup>32</sup> Na época em que o poder do príncipe era absoluto, as decisões eram tomadas às escondidas, provocando uma invisibilidade do poder. Já na república democrática, as decisões devem ser tomadas às claras, provocando a visibilidade do poder.

distribuído, resultando a derivação no substantivo *público*, designando o conjunto daqueles que se beneficiam dessa abertura de distribuição. [...] é dito público o ostensivo, o manifesto”.

O conceito de privado busca o termo *próprio* – que pertence a alguém, ao outro, “ao *secreto, reservado* (o que é subtraído)”. Outro aspecto importante do privado, segundo Duby (2004, p.22) se encontra ligado à noção “[...] de festa, de cerimonial, de espetáculo montado, os gestos que se fazem, as palavras que se dizem, as atitudes que se tomam diante dos outros de maneira a mostrar-se [...]”, de reservado, de retiro. O privado na época feudal, se organizava em torno de seres e objetos que escapavam por direito da autoridade coletiva, ou seja, constituíam lugares próprios, delimitados por um espaço físico resultando na vida privada. Essa vida privada não era ligada necessariamente à família, mas às relações de “grande vínculo afetivo” as amizades, “cimento de todas as ordenações internas” (DUBY, 2004, p.25).

Essa relação do privado e público é vivida na sociedade e sociedade para Papagno (2004, p.160), não pode ser vista sem instituições. O autor diz que as instituições nascem dessa “socialidade” e, portanto, “em estreita interdependência com a formação de um conjunto de formas ou estruturas sociais elaboradas pelo costume ou estabelecidas por uma ou mais leis, que nós, precisamente, definimos como instituições de uma sociedade”.

Suano (1986, p.90-91) retrata sobre um artigo de Cameron, publicado em 1971, que falava sobre o museu enquanto templo de apreciação ou enquanto fórum de debates, como as praças públicas em se davam importantes discursos políticos. Para Cameron, a convivência dos dois tipos de museus era possível, desde que o público fosse informado sobre o conteúdo a ser apreciado. Suano, porém, acredita que:

[...] enquanto o museu estiver sobre a tutela de entes públicos que desconhecem frontalmente o que seja coisa pública e que operam como se fossem organismos privados, usando fundos públicos para refletir a imagem de seus próprios interesses, a ele, museu, caberá continuar como parte do quadro geral, dizendo apenas o que o “patrão” permite. [...] O círculo então se fecha definitivamente: aos museus é consignada verba que lhes permite sobreviver no limiar da indecência, para que sirvam de fachada à “política cultural” dos dirigentes.

Sobre o enfoque da relação do privado e do público, será analisada a passagem da coleção privada em instituição coletora pública, o Museu. Através da trajetória percorrida pela coleção de Eduardo Matarazzo a Museu de Armas, Veículos e Máquinas “Eduardo André Matarazzo” apresentar-se-á como se deu o processo de institucionalização da coleção.

## **4.2 Trajetória da coleção Eduardo Matarazzo de 1964 a 2007: do privado à relação privado-público**

A coleção de Eduardo Matarazzo nasceu no final da década de 40, como um hobby para admiração própria. Abre-se para a admiração dos amigos e através destes passa a ser exposta ao olhar do público. Já na década de 60, há a fundação do “Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos” que dará origem, no final da década de 60, início de 70, ao Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo Andréa Matarazzo”<sup>33</sup> (de acordo com documentação da Prefeitura ou “Museu de Armas, Veículos e Máquinas”, de acordo com o estatuto). Já no início de 2000, dará espaço ao Museu “Eduardo André Matarazzo” de Armas, Veículos e Máquinas que receberá nova administração e mudanças em sua estrutura organizacional.

Com a análise da Documentação produzida durante quarenta e três anos de existência da coleção “institucionalizada”, mas que considera-se efetivamente apenas trinta e oito anos (ano em que é criado o Museu em Bebedouro) foi possível reconstruir a trajetória percorrida e analisar o processo de institucionalização, através de seus estatutos, atas, leis, convênios, pedidos de doação, correspondências entre Prefeitura Municipal de Bebedouro e o Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo Andréa Matarazzo” e outros órgãos públicos municipais, estaduais e federais.

### **4.2.1 Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos**

Eduardo André Matarazzo juntamente com dezesseis amigos, instituiu no dia 19 de setembro de 1964, na cidade de São Paulo, Capital, o “Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos”. O Museu foi registrado como uma sociedade civil sem fins lucrativos, tendo por finalidade expor de forma gratuita ao público, objetos de valor histórico, tais como, armas e veículos motorizados antigos. Destaca-se que os documentos não apresentam nenhuma especificação sobre outros objetivos, a não ser o valor histórico por sinal, sobre o

---

<sup>33</sup> Na documentação emitida pela Prefeitura Municipal de Bebedouro, inclusive na lei que cria o Museu, é utilizada a designação ‘Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo Andréa Matarazzo”’, já nos estatutos do Museu a designação é “Museu de Armas, Veículos e Máquinas”. Optamos por utilizar a designação da documentação da Prefeitura.

qual, também não apresenta especificação. Acredita-se que nesse valor histórico existam critérios como raridade e antiguidade.

Esta sociedade era composta por pessoas residentes na cidade de São Paulo e de profissões distintas, que em comum compartilhavam o gosto por automóveis antigos. Os membros fundadores foram: Eduardo Matarazzo, industrial; Mentor F. Muniz, jubilado; Carlos A. Roderbourg, comerciante; Pedro Machado Filho, industriário; Nelson Monteiro de Carvalho, industriário; Oscar Malzone, comerciante; Pedro Edmundo Santoro, radialista; Darcílio Moreira Marques, comerciante; Cincinato Coelho dos Santos, advogado; José Matarazzo, industriário; Carlos de Britto Pereira, advogado; Layre de Castro Alves, industriário; Alfredo Villares, industriário; André Ippolito, industriário; Roberto Lenci, técnico em Administração de Empresas; Ricardo Lenci, estudante; André Francisco de Andrade Arantes, comerciante e Joaquim Roderbourg, industriário.

O estatuto deste Museu apresentava onze capítulos e trinta e dois artigos que definiam a estrutura legal da instituição. O prazo de duração da sociedade era indeterminado e o número de sócios ilimitado. Apresentavam-se três classes ou categorias de sócios, sendo elas: Sócios Beneméritos – pessoas físicas ou jurídicas, que tivessem feito donativos valiosos ou prestado algum serviço relevante e excepcional à sociedade (sendo aceitos como tal em Assembléia Geral e isentos de pagamento de contribuições); Sócios Remidos – pessoas que pagassem cem mensalidades antecipadas e Sócios Contribuintes – pessoas que fossem incluídas por decisão da Diretoria e pagantes de mensalidade.

Eram *direitos dos sócios contribuintes e remidos*: assistir às Assembléias Gerais, votar e ser votado para cargos administrativos, propor em Assembléia Geral todas as medidas que achassem conveniente, propor admissão de sócios e usar o distintivo da sociedade. Eram *deveres dos sócios contribuintes e remidos*: aceitar e desempenhar com zelo os cargos aos quais fossem eleitos, cumprir e fazer cumprir as disposições do estatuto.

O patrimônio social da sociedade era composto de jóias, mensalidades dos sócios, donativos feitos à sociedade, bens e fundos adquiridos por títulos legítimos.

De acordo com o artigo 10, a Sociedade era administrada por quatro membros representantes: Diretor-Presidente, Diretor Vice-Presidente, Diretor-Secretário e Diretor-Tesoureiro, além de uma comissão de sindicância formada por três membros efetivos e três suplentes; uma comissão fiscal formada por mais três membros efetivos e três suplentes.

De acordo com o artigo 17, o Diretor-Presidente era responsável por presidir reuniões de Diretoria e Assembléias Gerais; representar e defender a sociedade em juízo, praticar todos os atos judiciais que exigissem poderes especiais; resolver casos urgentes, assinar

correspondência ordinária da sociedade junto ao Diretor-Secretário; ordenar pagamento e despesas de expediente; apresentar relatório anual e balanço de receita e despesas em Assembléia Geral; cumprir e fazer cumprir resoluções da Diretoria, designar substitutos por impedimento ou ausência de membros da Diretoria.

De acordo com o artigo 18, ao Diretor Vice-Presidente competia substituir o Diretor-Presidente nos seus impedimentos ou ausência temporária com os poderes a ele atribuídos.

Cabia ao Diretor-Secretário, de acordo com o artigo 19, dirigir e superintender os serviços de secretaria; secretariar os trabalhos e redigir atas de reuniões da Diretoria e Assembléia Geral; fazer a correspondência da sociedade e assiná-la junto, como Diretor-Presidente; manter sob sua guarda todos os livros, papéis e documentos pertencentes à sociedade, enviar avisos de convocação de assembléias aos sócios e fazer publicar todos os atos que devessem ser publicados; levar ao Diretor-Presidente, fatos passados na Secretaria e substituir o Diretor-Tesoureiro na falta de indicação do Diretor-Presidente.

Ao Diretor-Tesoureiro, cabia de acordo com o artigo 20, arrecadar dinheiro da sociedade e ter sob sua guarda e responsabilidade todos os títulos e valores a ela pertencentes; fazer todos os pagamentos autorizados pela Diretoria; apresentar mensalmente à Diretoria balancete acompanhado dos documentos que os comprovassem; organizar balanço anual de receita e despesa.

Esses membros eram eleitos anualmente (exercício social com término em 31 de dezembro de cada ano), em Assembléia Geral Ordinária, empossados em Assembléia Geral (reunião prevista até o último dia do mês de abril de cada ano) e as resoluções eram registradas em Livro de Atas das Reuniões de Diretoria. Todos os membros da Diretoria eram isentos de qualquer remuneração. As reuniões da Diretoria poderiam ocorrer sempre que houvesse uma convocação, de qualquer um dos membros, todas as decisões e resoluções constariam em Livro de Atas de Reuniões da Diretoria.

Representavam a primeira composição da Diretoria: Eduardo Matarazzo (Diretor-Presidente), Mentor F. Muniz (Diretor-Vice-Presidente), Carlos A. Roderbourg (Diretor-Secretário), Pedro Machado Filho (Diretor-Tesoureiro). Comissão de Sindicância: efetivos - Nelson Monteiro de Carvalho, Oscar Malzone, Pedro Edmundo Santoro; suplentes - Darcílio Moreira Marques, Cincinato Coelho dos Santos, José Matarazzo. Conselho Fiscal: efetivos - Carlos de Britto Pereira, Layre de Castro Alves, Alfredo Villares; suplentes - André Ippolito, Roberto Lenci, André Francisco de Andrade Arantes.

Não aconteceu nenhuma reunião no ano de 1965.

Em ata de 30 de abril de 1966, o “Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos” recebeu seu número de registro legal CGCMF Nº 57.024.846/0001-89, bem como, o endereço de sua sede social, situada à Rua Gonçalo Camacho s/nº, Bairro Pedreira, São Paulo – SP. Essa primeira reunião foi presidida pelo diretor presidente Eduardo Matarazzo e secretariada por Layre de Castro Alves. Foram discutidas e aprovadas as prestações de contas e votados os novos membros da Diretoria da Sociedade. A segunda Diretoria era composta por Eduardo Matarazzo (Diretor-Presidente), Mentor F. Muniz (Diretor-Vice-Presidente), Carlos A. Roderbourg (Diretor-Secretário), Pedro Machado Filho (Diretor-Tesoureiro). Comissão de Sindicância: efetivos - José Matarazzo, Oscar Malzone, Pedro Edmundo Santoro; suplentes - Darcílio Moreira Marques, Carlos de Britto Pereira, Ricardo Lenci. Conselho Fiscal: efetivos - Layre de Castro Alves, Alfredo Villares, André Ippolito; suplentes - Roberto Lenci, André Francisco de Andrade Arantes, Joaquim Roderbourg.

No dia 30 de abril de 1967, realizou a terceira reunião na qual foram discutidas e aprovadas as prestações de contas e votados novos membros da Diretoria da Sociedade. Representavam a terceira Diretoria: Eduardo Matarazzo (Diretor-Presidente), Mentor F. Muniz (Diretor-Vice-Presidente), Carlos A. Roderbourg (Diretor-Secretário), Pedro Machado Filho (Diretor-Tesoureiro). Comissão de Sindicância: efetivos - José Matarazzo, Oscar Malzone, Pedro Edmundo Santoro; suplentes - Darcílio Moreira Marques, Carlos de Britto Pereira, Ricardo Lenci. Conselho Fiscal: efetivos - Layre de Castro Alves, Alfredo Villares, André Ippolito; suplentes - Roberto Lenci, André Francisco de Andrade Arantes, Joaquim Roderbourg.

A quarta reunião aconteceu em 30 de abril de 1968, onde foram discutidas e aprovadas as prestações de contas e votados os novos membros da Diretoria da Sociedade. Representavam a quarta Diretoria: Eduardo Matarazzo (Diretor-Presidente), Mentor F. Muniz (Diretor-Vice-Presidente), Carlos A. Roderbourg (Diretor-Secretário), Pedro Machado Filho (Diretor-Tesoureiro). Comissão de Sindicância: efetivos - José Matarazzo, Oscar Malzone, Pedro Edmundo Santoro; suplentes - Darcílio Moreira Marques, Carlos de Britto Pereira, Ricardo Lenci. Conselho Fiscal: efetivos - Layre de Castro Alves, Alfredo Villares, André Ippolito; suplentes - Roberto Lenci, André Francisco de Andrade Arantes, Joaquim Roderbourg.

Observa-se que a sociedade se reunia uma vez ao ano, votava-se as prestações de contas e elegiam novas diretorias de representação. Porém nas atas, não se verificava discussão de outros assuntos.

Paralelamente, Eduardo Matarazzo, como presidente do Museu, começou a buscar novo espaço para exposição dos carros. De acordo com a esposa, ele procurou algumas “entidades de São Paulo”, mas não obteve sucesso. Ela então, sugeriu a cidade de Bebedouro-SP, como ponto estratégico para instalar o Museu. Neste local, Eduardo Matarazzo havia comprado uma fazenda e onde a esposa havia nascido. Acatando a sugestão da esposa, ele começou a negociar com o Prefeito Hércules Hortal um novo espaço para abrigar a coleção<sup>34</sup>. A negociação girou em torno de um prédio, exclusivo, para abrigar a coleção.

#### **4.2.2 Passagem do “Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos” para Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo Andréa Matarazzo”**

Em 17 de agosto de 1968, Eduardo Matarazzo recebeu um comunicado do Prefeito Municipal de Bebedouro, que registrava o início da construção do prédio que iria abrigar o Museu, destacando a localização privilegiada na cidade de Bebedouro, em praça situada nas proximidades do lago artificial. Começavam então, os preparativos para o transporte do acervo.

Em 24 de abril de 1969, o Prefeito Municipal Hércules Hortal iniciou as negociações para conseguir o transporte do acervo. Dirigiu correspondência ao Cel Walfrido de Carvalho, Presidente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro de São Paulo, pedindo a concessão de transporte ferroviário de vagão, do tipo galera aberta, da Mooca a Bebedouro, pois seria necessário transportar automóveis, tratores e caminhões antigos que se destinavam ao Museu de Automóveis da Municipalidade, a ser inaugurado no dia 03 de maio de 1969. O Prefeito redigiu no mesmo dia ao Sr. Firmino Rocha de Freitas, Secretário dos Transportes de São Paulo, a intercessão junto ao Presidente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro de São Paulo. Reforçou o pedido ao Sr. Luiz Leite Bandeira de Mello, Administrador da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, pedindo a colaboração da Estrada de Ferro, para o transporte das peças do Museu pertencentes à Prefeitura. Mesmo com todos os esforços, no dia 30 de abril de 1969, o Sr. Rubem Muller, superintendente interino da Rede Ferroviária Federal S.A., da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, veta o pedido de concessão de transporte gratuito dos

---

<sup>34</sup> Não encontramos menção das negociações na documentação, nem reportagens sobre o assunto.

automóveis, tratores e caminhões da Mooca a Bebedouro, pautado no art. 31º da lei nº 3115 de 16-3-1957, regulamentada pelo Decreto nº 56.378 de 31-5-1965.

Ainda no dia 30 de abril de 1969, foi decretada e promulgada a Lei nº 730, pelo Prefeito Municipal Hercules Pereira Hortal, que “dispõe sobre a instalação do Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo Andréa Matarazzo””, na cidade de Bebedouro.

Quatro artigos descrevem a lei:

Art. 1º - Fica o Chefe do Executivo autorizado a instalar nesta cidade o Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo Andréa Matarazzo”, em prédio para esse fim construído no vale do Córrego da Consulta, com finalidade cultural e turística, para exposição pública e permanente de armas, peças bélicas e de caça, veículos e objetos correlatos, todos de fabricação antiga e vinculados ao desenvolvimento mundial das indústrias de armamentos e automobilística.

Art. 2º - Fica também o Chefe do Executivo autorizado a firmar CONVÊNIO<sup>35</sup> com a Diretoria do Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo Andréa Matarazzo” para o fim aludido no artigo anterior.

Art. 3º - As despesas provenientes da execução da presente lei correrão por conta de verbas próprias constantes do orçamento deste exercício e dos exercícios futuros.

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Em São Paulo, aconteceu no mesmo dia, a quinta Assembléia Geral do Museu em que foram discutidas e aprovadas as prestações de contas e votados os novos membros da Diretoria da Sociedade. Representam a quinta Diretoria: Eduardo Matarazzo (Diretor-Presidente), Mentor F. Muniz (Diretor-Vice-Presidente), Carlos A. Roderbourg (Diretor-Secretário), Pedro Machado Filho (Diretor-Tesoureiro). Comissão de Sindicância: efetivos - José Matarazzo, Oscar Malzone, Pedro Edmundo Santoro; suplentes - Darcílio Moreira Marques, Carlos de Britto Pereira, Ricardo Lenci. Conselho Fiscal: efetivos - Layre de Castro Alves, Alfredo Villares, André Ippolito; suplentes - Roberto Lenci, André Francisco de Andrade Arantes, Joaquim Roderbourg.

Aos 30 de abril de 1970 realizou a sexta Assembléia Geral, onde foram discutidas e aprovadas as prestações de contas e votados os novos membros da Diretoria da Sociedade. Representavam a sexta Diretoria: Eduardo Matarazzo (Diretor-Presidente), Mentor F. Muniz (Diretor-Vice-Presidente), Carlos A. Roderbourg (Diretor-Secretário), Pedro Machado Filho

---

<sup>35</sup> Tivemos acesso às cópias do convênio apenas no escritório Miniterras da Família Matarazzo, onde se encontra o arquivo do Museu. No arquivo da Prefeitura Municipal não consta nenhuma cópia do convênio. A data do primeiro convênio que tivemos acesso é de 1989 e não sabemos se existe alguma versão anterior ou se o convênio era acordado de forma verbal.

(Diretor-Tesoureiro). Comissão de Sindicância: efetivos - José Matarazzo, Oscar Malzone, Pedro Edmundo Santoro; suplentes: Darcílio Moreira Marques, Carlos de Britto Pereira, Ricardo Lenci. Conselho Fiscal: efetivos - Layre de Castro Alves, Alfredo Villares, André Ippolito; suplentes - Roberto Lenci, André Francisco de Andrade Arantes, Joaquim Roderbourg.

Em 19 de julho de 1970, foi inaugurado oficialmente o Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo Andréa Matarazzo” na cidade de Bebedouro e estiveram presentes na inauguração, o Conde Francisco Matarazzo Júnior e a Condessa Mariângela Matarazzo, deputados e pessoas ilustres. Numa reportagem do Jornal Gazeta de Bebedouro, de 26 de julho de 1970, foi relatado que a coleção contemplava, na época da inauguração, carros antigos, uma aeronave Douglas DC-3, um helicóptero, um tanque de guerra, dois carros anfíbios e motores diversos.

Em 30 de abril de 1971, aconteceu a sétima Assembléia Geral do Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos, onde forem discutidas e aprovadas as prestações de contas e votados os novos membros da Diretoria da Sociedade. Representavam a sétima Diretoria: Eduardo Matarazzo (Diretor-Presidente), Mentor F. Muniz (Diretor-Vice-Presidente), Carlos A. Roderbourg (Diretor-Secretário), Pedro Machado Filho (Diretor-Tesoureiro). Comissão de Sindicância: efetivos - José Matarazzo, Oscar Malzone, Pedro Edmundo Santoro; suplentes - Alfredo Villares, André Ippolito, Carlos de Britto Pereira. Conselho Fiscal: efetivos - Layre de Castro Alves, Darcílio Moreira Marque, Roberto Lenci; suplentes - Ricardo Lenci, André Francisco de Andrade Arantes, Joaquim Roderbourg.

No dia 30 de abril de 1972, realizou-se a oitava Assembléia Geral que trouxe mudanças relevantes, desde a alteração do nome da Sociedade até alteração do estatuto. O estatuto passou a ter onze capítulos e trinta e cinco artigos. Na ata desta Assembléia, observou-se que o endereço da sede do Museu não aparecia e mudou-se também, a estrutura de redação da ata.

No primeiro item desta Assembléia, foram discutidas e aprovadas as prestações de contas e votados os novos membros da Diretoria da Sociedade.

O segundo item da pauta, se refere à reforma dos estatutos sociais elaborados em 1964. Foram alterados vários capítulos, destacando-se as alterações do *Capítulo I – Da Denominação, Sede, Objeto e Duração – Artigo 1º*: A denominação passa de “Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos” para “Museu de Armas, Veículos e Máquinas”; *Capítulo II – Dos Sócios – Artigo 6º*: Permanecem três classes de sócios, porém, no lugar de Sócios Beneméritos surge a Classe dos Sócios Fundadores, sendo considerados todos os

membros que fundaram a sociedade; *Capítulo IV – Da Administração – Artigo 10*: A estrutura da Administração é alterada. São criadas as funções de Diretor Patrimonial e Diretor de Relações Públicas, suplente de Tesouraria e suplente de Secretaria. A Diretoria passa a contar com oito membros, nas seguintes funções: Diretor-Presidente, Diretor-Vice-Presidente, Primeiro e Segundo Diretores Secretários, Primeiro e Segundo Diretores Tesoureiros, Diretor Patrimonial e Diretor de Relações Públicas.

De acordo com o *Artigo 24*, compete ao Diretor Patrimonial: “a) manter registrado e sob sua guarda um arquivo completo de todo o acervo da sociedade, tanto no que se refere a bens móveis quanto no que se refere a bens imóveis, atualizando-o na medida em que as novas peças venham a ser incorporadas ao mesmo”; b) promover todas as medidas acauteladoras necessárias a assegurar uma perfeita manutenção e conservação do acervo da sociedade, evitando a ocorrência de danos e prejuízos às peças expostas à visitação pública; c) orientar, dirigir e fiscalizar qualquer exposição pública ou particular de peças; d) promover o levantamento histórico e técnico de peças que possam vir a ser indicadas à sociedade, para aquisição, emitindo parecer prévio quanto à conveniência de sua compra; e) assessorar o Diretor Tesoureiro e o Diretor de Relações Públicas nas atividades destes, que estejam vinculadas à sua Diretoria.

O *Artigo 25* diz que, compete ao Diretor de Relações Públicas: a) superintender qualquer divulgação de âmbito cultural ou social da sociedade; b) organizar, com o assessoramento técnico do Diretor Patrimonial, o funcionamento de toda e qualquer exposição pública ou particular de peças do acervo social; c) assessorar, naquilo que se prenda à sua Diretoria, o Diretor Secretário e o Diretor Tesoureiro.

As eleições de Diretor-Presidente e Vice Diretor-Presidente são de responsabilidade do Conselho Deliberativo, com mandatos de três anos, podendo ser reeleitos. Os demais diretores serão eleitos pelo Diretor-Presidente, sendo membros do Conselho Deliberativo e tendo mandato de três anos.

Sobre a transferência de peças do acervo, o *Artigo 16* diz que, a Diretoria fica expressamente proibida de transferir ou acomodar as peças de propriedade da Sociedade para outros locais fora da exposição, exceto em casos onde haja autorização do Conselho Deliberativo.

Sobre a liquidação da Sociedade, o *Capítulo VIII – Da liquidação – Artigo 29* diz que, “A sociedade entrará em liquidação quando em casos legais ou quando o Diretor Presidente e mais dois terços dos sócios contribuintes deliberarem”. Da restituição das peças, o *Artigo 31* diz que, “Em caso de liquidação da sociedade, os correspondentes bens e peças serão

restituídos aos respectivos doadores ou sucessores ou a quem tiver propiciado meios para sua aquisição, e, na falta destes aos seus herdeiros”.

O *Capítulo IX* trata das disposições transitórias. O *Artigo 32* registra que “Para efeitos do artigo 6º, § 1º, considera-se sócio fundador da sociedade, Eduardo Matarazzo, como fundador que é. Parágrafo único – Ao sócio fundador caberá o direito de veto total ou parcial das decisões tomadas pela Diretoria ou pelo Conselho Deliberativo, isoladamente ou em conjunto”.

É criada a função de Presidente Honorário através do *Artigo 33* “A sociedade poderá ter, também, um Presidente Honorário, representado na pessoa do Sr. Prefeito do Município de Bebedouro”. Observou-se que neste momento, acontece o que Bobbio (2004) diz sobre a relação dos iguais e desiguais, onde o público aplicaria através da regra distributiva “a distribuição de cargos em honras de acordo com critérios pautados na diversidade de situações”.

No *Capítulo XI* são estabelecidos os valores de anuidades pagos pelos sócios, já existentes, bem como pelos novos, aceitos pela Comissão de Sindicância. De acordo com *Artigo 35*, à Comissão é proposta a anuidade de Cr\$ 60,00 (sessenta cruzeiros) paga por todos os sócios existentes.

Durante este período de mudança do Museu, forem inseridos novos sócios, a maioria da cidade de Bebedouro e outras do círculo de relações sociais do Diretor-Presidente. Os novos sócios são: Paschoal Bianco Netto, industrial, residente na cidade de São Paulo; Hélio Canal, comerciante, residente na cidade de Bebedouro-SP; Ferdinando Battistetti, agricultor, residente na cidade de Bebedouro-SP; Sérgio S. Stamato, agricultor, residente na cidade de Bebedouro-SP; Milton Getúlio da Cunha, advogado, residente na cidade São Paulo; Mario Garibaldi, contador, residente na cidade de Bebedouro-SP; Mussi Zauith, advogado, residente na cidade de Ribeirão Preto – SP; Jaesne Finck, industriário, residente na cidade de São Paulo; Amadeo Bragetto, comerciante, residente na cidade de Ribeirão Preto – SP; Décio Moreira Marques, comerciante, residente na cidade de São Paulo; Rocio C. Prado, bancário, residente na cidade de São Paulo; Benjamin Belinky, industrial, residente na cidade de São Paulo; Victor Lainetti, comerciante, residente na cidade de Bebedouro-SP.

A oitava Diretoria foi eleita e a gestão passou a contar com: Eduardo Matarazzo (Diretor-Presidente); Sérgio S. Stamato (Diretor Vice-Presidente); Benjamin Belinky (primeiro Diretor Secretário); Mussi Zauith (segundo Diretor Secretário); Mario Garibaldi (primeiro Diretor Tesoureiro); Pedro Machado Filho (segundo Diretor Tesoureiro); Vitor Lainetti (Diretor Patrimonial); Hélio Canal (Diretor de Relações Públicas). O Conselho

Deliberativo era composto por onze membros, representados nas pessoas de: Sérgio Sessa Stamato (Presidente); José Matarazzo (Vice-Presidente). Membros: Darcílio Moreira Marques Júnior; Hélio Canal; Benjamin Belinky; Eduardo Matarazzo; Ferdinando Battistetti; Mario Garibaldi; Paschoal Bianco Netto; Milton Getúlio da Cunha; Rocio C. Prado e Mussi Zauith.

Observa-se que as relações e articulações políticas estão presentes de forma intensa neste período de implantação da instituição de cultura. Os cargos representativos no Museu são ocupados por pessoas da cidade de Bebedouro, foi criado um lugar especial para o Prefeito Municipal da cidade que acolheu a coleção, mas os antigos membros do Museu não deixaram de participar. O convênio estabeleceu que a Prefeitura Municipal ficaria com a responsabilidade da guarda e proteção da coleção, manutenção e ampliação do prédio, enquanto que o colecionador, fique responsável pela conservação e ampliação da coleção. Observa-se que as articulações são estabelecidas através da rede de relacionamentos dos membros componentes dos órgãos representantes do Museu; onde encontraram-se representantes dos mais diversos ramos profissionais e de distintas localidades. Forma-se um tripé de relacionamentos entre: Bebedouro- São Paulo – Ribeirão Preto.

Em 30 de abril de 1973, realizou a nona Assembléia na sede Museu, em São Paulo. Nesta assembléia foram discutidas e aprovadas as prestações de contas.

Estiveram presentes: Eduardo Matarazzo, Benjamin Belinky, Pedro Machado Filho, Darcílio Moreira Marque Júnior, Paschoal Bianco Netto, Helio Canal, Ferdinando Battistetti, Sergio S. Stamato, Mario Garibaldi, Mussi Zauith, Jaesne Finck, Amadeo Bragetto, Roberto Lenci, Ricardo Lenci, Décio Moreira Marques, Rocio C. Prado, Vitor Lainetti, Carlos Roderbourg, Mentor Muniz, Milton Getulio da Cunha, Pedro Edmundo Santoro, José Matarazzo.

Em Bebedouro, o empenho do poder público na ampliação do acervo era intenso. À frente da administração pública municipal estava o Vice Diretor-Presidente do Museu, o Sr. Sérgio Sessa Stamato. Nesta fase, o Museu conquistou peças significativas para a história dos transportes.

Em 04 de agosto de 1973, o Prefeito Municipal fez uma solicitação junto ao secretário dos transportes de São Paulo, Paulo Salim Maluf<sup>36</sup>, para conseguir a concessão de três aeronaves: um Viscount, um Scânia e um Curtis Comander. O Prefeito referiu-se as peças já

---

<sup>36</sup> Nesta época, Paulo Salim Maluf e Eduardo Matarazzo eram membros beneméritos do Museu de Tecnologia de São Paulo.

existentes no acervo<sup>37</sup> e dizia que o intento era para poderem ampliar o acervo de raridades, a fim de transformar o Museu em um dos “mais perfeitos e completos do mundo, pois já o é da América Latina”. O documento registra:

Esta Prefeitura tomou conhecimento de que a VASP pretende transformar em sucata várias aeronaves que não mais estão em condições de vôo, por terem já completado as horas de vôo permitidas e que suas revisões seriam muito dispendiosas.

Assim sendo, vimos solicitar de Vossa Excelência a doação de três dessas aeronaves, sendo um Viscount pequeno, um Scânia e um Curtis Comander, a fim de que possamos completar nossa linha de aviões que mais tarde servirão como objetos de admiração para a juventude e turistas.

No mesmo dia, um ofício foi encaminhado ao Sr. Diretor-Presidente da Ferrovia Paulista S/A – FEPASA-SP, pedindo a doação de objetos da FEPASA em desuso, para que pudessem servir de adorno no Museu. Os Diretores da Fepasa haviam feito uma visita ao Museu e mencionaram a existência dos objetos e a possibilidade de doação.

Na mesma data, o Prefeito Municipal encaminhou ao Governador do Estado de São Paulo, Paulo Natel, pedido de concessão de dois carros de bombeiro e um carro farol pertencentes ao Corpo de Bombeiros do Estado, que se encontravam na capital de São Paulo.

Após tomar conhecimento de que o ofício deveria ser encaminhado diretamente ao Comandante Geral da Polícia Militar de São Paulo, o Prefeito Municipal fez uma nova solicitação, no dia 29 de agosto de 1973, ao Cel. Theodoro Cabette, para conseguir a concessão dos dois carros de bombeiro e do carro-farol.

Em 12 de setembro de 1973, chegou a resposta do pedido de doação dos objetos da Fepasa. O Sr. Cláudio de Assumpção Cardoso, Diretor de Relações Públicas da FEPASA respondeu negativamente ao pedido de doação de objetos em desuso, feito pelo Prefeito Municipal Sérgio Sessa Stamato. No ofício, o Diretor menciona o desejo inicial de doar os objetos, porém se retrata dizendo que em 17 de agosto do mesmo ano haviam criado o Museu Ferroviário da FEPASA que estava instalado em Jundiaí e onde cuidavam da conservação e exposição permanente de seus objetos antigos e raros.

Em 01 de dezembro de 1973, o Prefeito Municipal encaminhou pedido de doação ao Governador do Estado, Paulo Natel, reforçando o pedido do avião Viscount, requisitado em

---

<sup>37</sup> O Museu contava com um avião BC-3 e um Jato de Guerra doados pela Varig, quarenta e dois automóveis de várias marcas, um bonde, várias locomotivas, um tanque de guerra e outros veículo motorizados doados pelo Exército, mina magnética e torpedo doados pela Marinha.

04 de agosto do mesmo ano ao Secretário de Transportes do Estado, Paulo Salim Maluf. No mesmo dia, o pedido foi encaminhado ao Diretor da Viação Aérea São Paulo – VASP.

Em 21 de dezembro de 1973, o Sr. Luiz Rodovil Rossi – Diretor Presidente da VASP respondeu positivamente ao Sr. Paulo Salim Maluf, sobre a doação das três aeronaves inoperantes e depostas dos registros de aeronavegabilidade. Neste ofício, o Diretor Presidente da VASP deixa claro a possibilidade de doação à Prefeitura Municipal de Bebedouro, esclarecendo que a mesma deverá se responsabilizar pelos procedimentos especiais para remoção e transporte das aeronaves, inclusive junto às demais autoridades governamentais envolvidas como DER e Polícia Rodoviária Estadual.

Em 27 de dezembro de 1973, o Prefeito Municipal de Bebedouro fez uma consulta junto ao Engenheiro Wilson Batista de Oliveira, Superintendente Regional da SR-4 de Araraquara, sobre uma escavadeira velha, a vapor, marca “Bucilus” nº 2, fora de uso, já na sucata, que se encontrava na cidade de Rincão-SP. O Prefeito consultou se havia interesse da FEPASA em vender essa escavadeira e qual seria o valor por quilo.

Em 16 de janeiro de 1974, o Sr. Paulo Salim Maluf, Secretário dos Transportes de São Paulo, encaminha ofício ao Prefeito Sérgio Sessa Stamato, informando a resposta positiva do Sr. Luiz Rodovil Rossi – Diretor Presidente da VASP sobre a doação de três aeronaves. O Secretário encaminhou, em anexo, a carta original do Diretor da VASP, ressaltando apenas a questão dos custos de transporte.

Em 30 de abril de 1974, aconteceu a décima Assembléia Geral onde foram discutidas e aprovadas as prestações de contas e indicados pelo presidente os membros do Conselho Deliberativo, de acordo com o artigo 26º, §2º (correspondente a 30% do total eleito pela Assembléia de 30/04/1972), com mandato até o ano de 1980. O Conselho Deliberativo é composto por: Sérgio Sessa Stamato (Presidente), Nivaldo Battistetti (Vice-Presidente); Membros: Eneida Baptistete e Hélio Canal. Todos os outros membros permaneceram no cargo, exceto José Matarazzo e Victor Lainetti.

Em 06 de maio de 1974, mudou o prefeito municipal e o novo representante dá continuidade ao processo de ampliação do acervo. O Prefeito Municipal, Walter da Cunha Stamato, refez a solicitação junto ao Governador do Estado de São Paulo, Laudo Natel, para conseguir a concessão dos dois carros de bombeiro e do carro-farol, pertencentes ao Corpo de Bombeiros do Estado, que permaneciam na Capital e que, até então, não tinham obtido nenhuma resposta.

Em 16 de julho de 1974, o Prefeito Municipal fez uma solicitação junto ao Comandante da Polícia Militar de São Paulo, para conseguir a doação de um carro de

bombeiro equipado com escada Magirus, do ano de 1911, que se encontrava no quartel da Polícia Militar, no Aeroporto. A Prefeitura se comprometeu em recuperar o veículo, assim como, colocá-lo à disposição dessa Corporação, quando necessário.

Em 07 de agosto de 1974, a Prefeitura Municipal de Bebedouro recebeu telegrama acusando a liberação de dois caminhões de bombeiro, tendo o prazo de trinta dias para a retirada da doação.

Em 30 de agosto de 1974, o Prefeito Municipal encaminhou três ofícios de agradecimento pela doação dos dois carros de bombeiro feitos pela Polícia Militar de São Paulo; um encaminhado ao Coronel Hélio Fernandes, Diretor da Divisão Estadual de Material Excedente, São Paulo; outro, ao Coronel Jonas Flores Ribeiro, de São Paulo e um terceiro ao Governador do Estado, Paulo Natel.

Em 13 de setembro de 1974, o Prefeito Municipal preocupado com as condições físicas do prédio do Museu, fez um pedido de auxílio ao Sr. Pedro de Magalhães Padilha, Secretário de Cultura, Esportes e Turismo de São Paulo, no valor de CR\$ 500.000,00 (quinhentos mil cruzeiros) para reformas e melhoramentos do prédio que abrigava o acervo.

Em 17 de dezembro de 1974, o Sr. Mario Garibaldi (primeiro Diretor-Tesoureiro do Museu) encaminhou ofício em nome do Museu de Armas, Veículos e Máquina “Eduardo Andréa Matarazzo” à Prefeitura Municipal de Bebedouro requisitando uma máquina a fogo, de fabricação inglesa, tipo tatuzinho, ano 1888, recebida através de doação da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, para que viesse a compor o acervo do Museu.

Em 28 de março de 1975, o Prefeito Municipal fez pedido de construção de um novo prédio ao Sr. Paulo Egídio Martins, Governador do Estado de São Paulo, com o intuito de abrigar os novos objetos, já em posse do Museu. O Prefeito justificou que, o prédio existente se tornou demasiadamente pequeno, fazendo com que os veículos expostos ficassem praticamente amontoados, impossibilitando de serem observados e admirados em sua beleza de linhas arrojadas para a época em que foram construídos.

Nota-se que, na década de 70, a união das forças pública e privada fizeram com que o acervo crescesse, marcando a fase de maior número de doação de peças.

Em 29 de abril de 1975, o Sr. Brigadeiro do Ar – Protásio Lopes e Oliveira, Comandante do Comando de Apoio Militar – Interino, dirige ofício ao Sr. Diretor do Museu para comunicar-lhe que a aeronave C-118 2413, requerida<sup>38</sup>, estava incompleta, não

---

<sup>38</sup> Não encontramos nenhum registro que comprovasse este pedido / consulta, apenas esta resposta do Brigadeiro Protásio Lopes e Oliveira.

possuindo motores, componentes, instrumentos, etc. Mesmo assim, havendo interesse na doação, tal ofício deveria ser encaminhado ao Ministro da Aeronáutica.

No dia 30 de abril de 1975, realizou-se às 13h00, a décima primeira Assembléia na sede do Museu em São Paulo, onde foram discutidas e aprovadas as prestações de contas. No mesmo dia, às 20h00 reuniu-se o Conselho Deliberativo para votar a nova Diretoria, que passou a ser composta por: Eduardo Matarazzo (Diretor-Presidente), Sérgio Sessa Stamato (Diretor Vice-Presidente), Benjamin Belinky (1º Diretor-Secretário), Mussi Zauith (2º Diretor-Secretário), Mário Garibaldi (1º Diretor-Tesoureiro), Pedro Machado Filho (2º Diretor-Tesoureiro), Ferdinando Battistetti (Diretor-Patrimonial), Hélio Canal (Diretor de Relações Públicas). Ainda fizeram o voto de pesar, pela morte de sócio, Victor Lainetti.

Em 14 de maio de 1975, o Subchefe da Casa Civil para assuntos do interior, Maurício de Figueiredo, encaminhou ofício ao Prefeito Sérgio Sessa Stamato para informar-lhe que o ofício da Prefeitura encaminhado em 28.03.1975, dirigido ao Senhor Governador, fora direcionado à Secretaria de Cultura, Ciência e Tecnologia.

Em 30 de maio de 1975, o Sr. José Geraldo Nogueira Moutinho, correspondente do Expediente da Coordenadoria do Patrimônio Cultural, justificou que a Divisão de Museus da Coordenadoria, não dispunha de recursos para empreender na construção de novo prédio do Museu e esclareceu que os Museus Históricos e Pedagógicos do Interior eram instalados, quando o Estado não possuía prédio próprio e em edifícios cedidos pelas Prefeituras Municipais. Esclareceu ainda que o setor competente, também fora consultado a respeito do assunto, informando não possuir recursos disponíveis para atender tal solicitação.

Em 17 de junho de 1975, o Sr. Antonio Angarita Silva, Chefe de Gabinete da Secretaria de Estado da Cultura, Ciência e Tecnologia, encaminhou em anexo à sua correspondência, a resposta do Sr. José Geraldo Nogueira Moutinho, acima citada.

Em 03 de julho de 1975, o Prefeito Municipal promulga a Lei nº 1.042 que “Dispõe sobre alienação, por doação, de uma locomotiva a vapor, de fabricação inglesa, tipo “tatuzinho”, ano 1888, que a Municipalidade adquiriu da FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. (ex-Companhia Paulista de Estradas de Ferro) ao Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo Andréa Matarazzo”.

Em 27 de agosto de 1975, o Prefeito Municipal pediu através de ofício, auxílio à Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo, junto ao Sr. Rui Silva, Secretário de Turismo de São Paulo, para construção de segundo pavilhão, pois, muitas doações estariam à espera de local próprio para serem acomodadas.

Em 30 de abril de 1976, realizou-se a décima segunda Assembléia onde foram discutidas e aprovadas as prestações de contas e indicados pelo Diretor-Presidente os membros do Conselho Deliberativo, com mandato até o ano de 1982. O Conselho Deliberativo contava com: Benjamin Belinky, Eduardo André Matarazzo, Ferdinando Battistetti, Mário Garibaldi, Paschoal Bianco Netto. Os demais membros permaneceram em seus cargos até vencimento de seus mandatos.

Em 13 de agosto de 1976, o Prefeito Municipal enviou ofício de agradecimento ao Major Brigadeiro do Ar, Stetison Machado de Carvalho, atuante no Ministério da Aeronáutica em Brasília, pela informação da possibilidade de Bebedouro receber um avião da Esquadilha da Fumaça.

No mesmo dia, o Prefeito enviou o pedido de doação de uma aeronave T-6 da Esquadilha da Fumaça, para o Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, Ministro da Aeronáutica em Brasília, já que a aeronave estaria desativada e pronta para ser alienada. O parágrafo de conquista:

Por esta razão, tendo chegado ao nosso conhecimento que foram desativados todos os aviões T-6 da “Esquadilha da Fumaça”, vimos solicitar-lhe a doação de um aparelho para o nosso Museu, a fim de ficar permanentemente exposto com as cores tradicionais da Esquadilha, na cidade, onde ela, vem se exibindo quase que anualmente, tendo mesmo, durante uma exibição realizada em Bebedouro, em maio de 1975, o Comandante da Esquadilha, Tem. Cel. Av. Antonio Arthur Braga, completado a sua 1.000ª missão, tendo recebido calorosas manifestações de carinho de toda a cidade.

Em 17 de outubro de 1976, o Prefeito Municipal, enviou outro pedido de doação, ao Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, Ministro da Aeronáutica em Brasília, agora pedindo uma aeronave Breecraft C-45, também desativada e pronta para ser alienada. A aeronave estava no Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos. Mais este pedido foi encaminhado, já que o Ministério havia cedido as aeronaves F-8, B-25 e T-6 da Esquadilha da Fumaça.

Em 01 de novembro de 1976, o Prefeito Municipal solicitou junto ao governador do Estado de SP, ao Sr. Paulo Egydio Martins, a autorização de doação de um DC-6 da VASP, desativado e pronto para ser alienado, de tal forma que tal doação enriquecesse o acervo de aeronaves do Museu, na época composto por um DC-3 da VARIG, um Viscount da VASP, dois Gloster-Meteor e um B-25 da FAB. Todos acomodados em um terreno de 2.400 m<sup>2</sup>.

No mesmo dia, o Prefeito enviou ofício de agradecimento ao Major Brigadeiro do Ar Stetison Machado de Carvalho, atuante no Rio de Janeiro, pelas informações fornecidas e fez

o pedido de intermediação junto ao Ministério da Aeronáutica, para liberação da aeronave Breechraft C-45.

Em 30 de abril de 1977, aconteceu a décima terceira Assembléia na sede do Museu de Armas, Veículos e Máquinas “Eduardo Andréa Matarazzo” em São Paulo, para discussão e aprovação das prestações de contas.

Em 31 de janeiro de 1978, os Senhores Orlando Manoel Beleza de França Carvalho, Rachel Maria Beleza de França Carvalho e José Antonio Beleza de França Carvalho, de comum acordo, doam em caráter definitivo o automóvel Aero-Willys, motor B3-009.630, ano 1963, Tipo Sedan, Cor Bordeaux, 6 cilindros, Chassis nº 3.114.309.511, com certificado de propriedade nº 196.088, expedido pela Delegacia de Polícia de Bebedouro em 07.10.1964, pertencente ao pai, o Sr. Prof. Orlando França de Carvalho, ao Museu de Armas, Veículos e Máquinas “Eduardo Andréa Matarazzo”.

Em 30 de abril de 1978, realizou-se a décima quarta Assembléia, na sede do Museu, em que foram discutidas e aprovadas as prestações de contas e indicados pelo presidente os membros do Conselho Deliberativo com mandato até o ano de 1984. São membros: Rocio C. Prado, Mussi Zauith, Lelis do Amaral Campos, Major Brigadeiro Stetison Machado de Carvalho. Os demais membros permaneceram em seus cargos até vencimento de seus mandatos, conforme as eleições na Assembléia de 1974 e 1976. Exceto os Srs. Darcílio Moreira Marque Jr. e Milton Getúlio da Cunha, que foram substituídos. Um documento em anexo, traz as informações pessoais dos novos membros da Diretoria do Museu. Armando Silva Costa, advogado, residente em Ribeirão Preto (Membro do Conselho Deliberativo); Major Brigadeiro Stetison Machado de Carvalho, militar da ativa - Diretor de Administração do Pessoal do Ministério da Aeronáutica, residente na Ilha do Governador – RJ (Membro do Conselho Deliberativo); William Carlos Becker, aposentado, residente na cidade de São Paulo; Lellis do Amaral Campos, professor secundário, residente em Bebedouro-SP; Nivaldo Battistetti, agricultor, residente em Bebedouro – SP.

Ressalta-se que, nesta mesma época o colecionador Eduardo Matarazzo começou sua mudança para Bebedouro, bem como da oficina de restauro e passou a trabalhar na Frutesp. Houve maior atuação dos membros de Bebedouro e região na Diretoria, iniciando o afastamento dos antigos sócios.

Em 10 de julho de 1978, o Prefeito Municipal, agora representado por Hélio de Almeida Bastos, enviou ofício ao Major Brigadeiro Stetison Machado de Carvalho, Diretor de Administração do Pessoal da Aeronáutica no Rio de Janeiro, pedindo os préstimos de contactar o Departamento competente para efetivação da liberação da aeronave C-46, para o

Museu de Bebedouro, já que a referida aeronave havia sido cedida pelo Ministério da Aeronáutica, e obstáculos desconhecidos estariam protelando tal liberação.

Em 30 de abril de 1979, realizou-se a décima quinta Assembléia Geral na sede do Museu em São Paulo para discutirem e aprovarem as prestações de contas.

Em 26 de novembro de 1979, realizou-se na sede do Museu em São Paulo, a reunião da Diretoria, para deliberar sobre a transferência da sede social do Museu de São Paulo para Bebedouro-SP, passando a ocupar a Praça Santos Dumont s/nº, Centro, tomando todas as providências necessárias para a transferência do Registro e Inscrições junto aos órgãos competentes. Justificou-se:

[...] tendo o Museu fixado sua exposição na cidade de Bebedouro desde 03 de maio de 1969 e posteriormente com o decorrer do tempo vindo o Acervo completo nada mais existindo de propriedade do Museu em outro local, por este motivo entende a Diretoria que a sede deverá a partir de agora ser em Bebedouro como endereço da exposição completa do Acervo.

Estiveram presentes nesta reunião os membros: Eduardo Matarazzo, Sérgio Sessa Stamato, Ferdinando Battistetti, Eneida Baptistete Matarazzo, Mário Garibaldi, Pedro Machado Filho, Lellis do Amaral Campos, Hélio Canal. Os registros de mudança da sede foram publicados no Diário Oficial do Estado, no dia 27 de dezembro de 1979.

Às 14h00, do dia 30 de abril de 1980, realizou-se a décima sexta Assembléia Geral sendo a primeira na nova sede social do Museu de Armas, Veículos e Máquinas, situada à Praça Santos Dumont s/nº, em Bebedouro, estado de São Paulo, presidida pelo Diretor Presidente Eduardo Matarazzo e secretariada por Ferdinando Battistetti. Foram discutidas e aprovadas as prestações de contas e reeleitos pelo Presidente os seguintes membros do Conselho Deliberativo, com mandato até o ano de 1986: Sérgio Sessa Stamato (Presidente), Nivaldo Battistetti (Vice-Presidente); membros: Eneida Baptistete Matarazzo e Helio Canal. Os demais membros permaneceram no cargo até vencimento de seus mandatos. E nesta reunião o Diretor-Presidente menciona a ata de 26.11.1976<sup>39</sup> que deliberava sobre a mudança da sede social do Museu para Bebedouro.

Nesta fase, em que a sede do Museu foi transferida para Bebedouro, a Prefeitura Municipal elaborou dois folders, que acredita-se serem os únicos, para divulgação do Museu.

---

<sup>39</sup> Não tivemos acesso à referida ata.

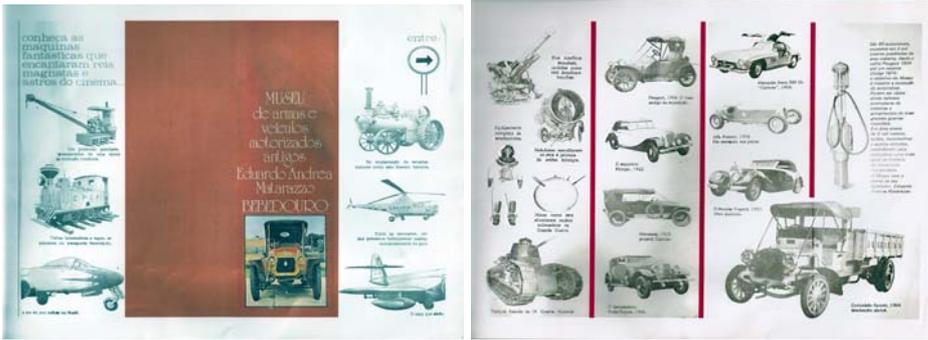


Ilustração 1 – Folder 1 de divulgação – Museu década de 70



Ilustração 2 – Folder 2 de divul. – Museu década de 70



Ilustração 3 – Folder 3 de divulgação – Museu década de 70

Fonte: Patrícia Marta Matarazzo

Em 26 de junho de 1980, realizou-se a reunião da Diretoria, na qual deliberou-se sobre a indicação de novos sócios. Observa-se a intensidade de sócios regionais, prevalecendo a tendência de mudança da sede e as relações do colecionador. Os novos sócios apresentados: Luiz Carlos Izique, advogado, residente em Bebedouro-SP; Moacyr Pegoraro, diretor de empresa, residente em Bebedouro-SP; Walter da Cunha Stamato, citricultor, residente em Bebedouro-SP; Walter Ribeiro Porto, citricultor, residente em Bebedouro-SP; Leopoldo Pinto

Uchoa, citricultor, residente em Bebedouro-SP; Nercio Stecca, contador, residente em Bebedouro-SP; Julien Mutton, funcionário público estadual, residente em Bebedouro-SP; Arnaldo de Rosis Garrido, citricultor, residente em Bebedouro-SP; José Deocleciano Ribeiro Filho, médico, residente em Bebedouro-SP; João Moreira Castro, comerciante, residente em Bebedouro-SP; Carlos Eduardo Prudente Correa, agricultor, residente em Terra Roxa-SP.

Boa parte dos novos sócios fazia parte do ramo de negócios de Eduardo Matarazzo na época, a citricultura.

Em 15 de julho de 1980, realizou-se a reunião do Conselho Deliberativo para discutir e deliberar sobre a alteração do §1º do Artigo 10 que procedera a criação de um artigo, no Capítulo IX dos Estatutos Sociais. Tal artigo criou o título de Diretor-Presidente-Vitalício que seria concedido à Eduardo André Matarazzo, ficando a cargo dele indicar o próximo Diretor-Presidente, também vitalício, e assim sucessivamente.

A proposta foi aprovada e estiveram presentes: Sérgio Sessa Stamato, Nivaldo Battistetti, Benjamin Belinky, Paschoal Bianco Netto, Rocio Castro Prado, Mario Garibaldi, Lellis do Amaral Campos, Eneida Baptistete Matarazzo, Stetison Machado Carvalho, Mussi Zauith, Ferdinando Battistetti, Eduardo André Matarazzo e Hélio Canal.

Tal medida, passou a garantir a administração da coleção ou do acervo pela família Matarazzo, já que Eduardo Matarazzo transferiu a função para filha Patrícia em 2002, através de testamento.

Em 05 de agosto de 1980, realizou-se a décima sétima Assembléia Geral, em que se debateram as alterações dos Estatutos Sociais, de acordo com as manifestações ocorridas em reunião do Conselho Deliberativo em 15/07/1980. Foi aprovada a alteração no §1º do Artigo 10, passando a ter o seguinte texto: “O Diretor Presidente da Sociedade é vitalício e apto a nomear seu sucessor também vitalício e assim sucessivamente.”

No *Capítulo IX* teria mais um artigo de nº 34 que designava o titular do §1º do Artigo 10: “Para efeitos do Artigo 10, §1º considera-se Diretor Presidente Vitalício da Sociedade o Eduardo Matarazzo André Matarazzo, conforme título que lhe foi concedido em 15 de julho de 1980”.

Em 30 de abril de 1981, aconteceu a reunião do Conselho Deliberativo, presidida pelo presidente do Conselho e teve o intuito de consolidar a nova diretoria para o triênio seguinte. A Diretoria ficou composta por: Sérgio Sessa Stamato (Diretor Vice-Presidente); Ferdinando Battistetti (1º Diretor Secretário); Eneida Baptistete Matarazzo (2º Diretor Secretário); Mario Garibaldi (1º Diretor Tesoureiro); Nivaldo Battistetti (2º Diretor Tesoureiro); Lellis do Amaral Campos (Diretor Patrimonial); Hélio Canal (Diretor de Relações Públicas).

No mesmo dia realizou-se a décima oitava Assembléia Geral Ordinária para análise e aprovação de balanço anual e parecer do Conselho Deliberativo.

Em 29 de junho de 1981, realizou-se a décima nona Assembléia Geral para votar e preencher as vagas do Conselho Deliberativo. O Sr. Moacyr Pegoraro veio a substituir o sócio Ferdinando Battistetti, por motivo de falecimento, e Walter Ribeiro Porto veio a substituir o sócio Rocio de Castro Prado, afastado através do §4º do Artigo 27, do Estatuto.

No mesmo dia, realizou-se reunião do Conselho Deliberativo presidida pelo presidente para fazer cumprir o Artigo 12 e nomear o Sr. Moacyr Pegoraro para ocupar o cargo de 1º Diretor Secretário, em vaga deixada pelo Sr. Ferdinando Battistetti em virtude de seu falecimento.

Em 20 de outubro de 1981, foi promulgada a Lei nº 1.489, pelo Prefeito Municipal de Bebedouro, Hélio de Almeida Bastos. Esta lei autorizava a doação de uma Motoniveladora, uma Moto Bomba e um automóvel Ford-Galaxie, que pertenciam ao Município.

Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a doar ao Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo Andréa Matarazzo”, com sede nesta cidade, livres de quaisquer ônus os bens móveis abaixo descritos, incorporados ao patrimônio do Município para fins de interesse social:

- a) Uma motoniveladora marca Caterpillar, ano 1948, 12 série 8T2124, à Diesel;
- b) Uma moto bomba, com motor Oliver, à Diesel;
- c) Um automóvel marca Ford-Galaxie 500, ano 1975, cor preta bali, chassis nº LA6ARD-16.182.

Em 30 de outubro de 1981, Eduardo Matarazzo, Diretor Presidente do Museu, agradeceu as doações feitas pela Prefeitura e ainda solicitou informações sobre a programação da continuidade das obras de ampliação do Museu e sobre a cobertura do pátio dos aviões.

Ressalta-se que aparece oficialmente, neste momento, o primeiro pedido oficial de cobertura das aeronaves do Museu. Por várias vezes o colecionador foi acusado de não cuidar de forma correta das aeronaves, de não preservá-las; observa-se porém, que esta obra era de competência da Prefeitura.

Em 25 de abril de 1983, realizou-se a vigésima Assembléia Geral, convocada para discutir e deliberar sobre exame e aprovação das contas de 1982 e providências do que precisasse.

Em 28 de dezembro de 1983, realizou-se uma reunião do Conselho Deliberativo, convocada para discutir e deliberar sobre alteração do Artigo 16 §1º dos Estatutos Sociais,

para agilizar e desenvolver a administração, tendo condições de qualificar, diversificar e ampliar os bens que compunham o acervo do Museu.

Destaca-se que na reunião que antecedeu a primeira enchente do Museu, ficou deliberado o direito de locomoção ou transferência dos objetos do acervo.

Na noite de 29 para 30 de dezembro de 1983, um violento temporal atingiu Bebedouro. Paus, plantas e objetos transbordaram os córregos e o lago artificial, atingindo casas, derrubando o portão principal do Museu, destruindo plantas e danificando carros.

No dia 04 de janeiro de 1984, Eduardo Matarazzo juntamente com o Prefeito Sérgio Sessa Stamato estiveram no Museu para verem os estragos causados pela enchente de dois metros de altura, ocasionada pelo temporal. Os carros foram enviados para postos de lavagem, para se evitarem maiores prejuízos. A Prefeitura ficou responsável pela lubrificação e troca de óleo dos carros. A limpeza total e reparos dos carros se tornaram necessários e após retornaram ao local.

No mesmo dia, a Diretoria do Museu se reuniu em Assembléia Geral para leitura e aprovação no Artigo 16 §1º dos Estatutos Sociais. De acordo com este Artigo:

Artigo 16 - A Diretoria poderá empenhar, permutar, emprestar, alienar bens do acervo de propriedade do Museu, sempre constando esta resolução em Ata de Reunião da Diretoria, convocada para este fim.

§1º - A transferência ou locomoção de peças que compõem o acervo de propriedade do Museu, para outros locais diferentes da exposição, somente poderá ser realizada com autorização expressa do Conselho Deliberativo, mediante aprovação em Assembléia Geral Extraordinária, devidamente convocada para este fim.

Em 23 de janeiro de 1984 aconteceu<sup>40</sup> uma reunião da Diretoria para deliberar providências baseadas no Artigo 16 dos Estatutos Sociais. A pauta abordava os problemas ocasionados pela enchente nas dependências do Museu, no dia 29.12.183, provocando grandes prejuízos ao seu acervo, atingindo veículos, equipamentos, peças, maquinários, que ficaram submersos, tomados também pela lama que adentrou o recinto. Em vista disto, foram separados quatro veículos e um motor, seriamente avariados, o que motivou a iniciativa do Sr. Presidente em solicitar autorização da Diretoria, para permutar os veículos danificados por dois veículos antigos, importados e em perfeito estado de conservação, para fazerem parte do acervo. Abaixo seguem as descrições dos veículos a serem permutados:

---

<sup>40</sup> Esta reunião aconteceu em local provisório à Rua Adolfo Pinto nº 176, na cidade de Bebedouo-SP, pois a sede do Museu de Armas, Veículos e Armas situada à Praça Santos Dumont s/nº, em Bebedouro, Estado de São Paulo, encontrava-se impossibilitada de uso por motivo dos danos ocorrido, ocasionados pela enchente ocorrida em 29.12.1983.

1 veículo marca Mercedes-Benz ano 1939, cor bordô, motor 169399; 1 veículo marca Masserati, ano 1955, cor vermelha, motor CM. 2012; 1 veículo marca Talbot ano 1939, cor creme, motor 90130; 1 veículo marca Alfa Romeo, ano 1934, cor bordô, motor 2211081; 1 motor marca Talbot, veículos estes que serão permutados por: 1 veículo marca Oldsmobile, ano 1962, cor branca, importado, motor-chassis 621M05512H120923; 1 veículo marca Nash, ano 1949, cor branca, importado, motor-chassis R.621209.

Aos 15 de abril de 1984, o Conselho Deliberativo se reuniu para examinar e aprovar as contas da Diretoria e o balanço patrimonial de 1983.

Em 26 de abril de 1984, realizou-se a vigésima primeira Assembléia Geral Ordinária para examinar e aprovar as contas da Diretoria e o balanço patrimonial, bem como tomar outras providências de seu interesse.

Em pronunciamento ao jornal impresso local, o Diretor-Presidente do Museu registrou a necessidade do Museu ficar fechado por alguns meses para recuperação do prédio e das peças.

Em 28 de dezembro de 1988, o Diretor-Presidente do Museu, Eduardo André Matarazzo, encaminhou notificação via Cartório de Registros de Títulos e Documentos, ao Prefeito Municipal Edne José Piffer, registrando pleno interesse no Prédio, em que se encontrava instalado o Museu de Armas, Veículos e Máquinas, na cidade de Bebedouro, pois disse que este necessitava do “imóvel para permanência do referido Museu”.

Aos 10 de maio de 1989, realizou-se uma reunião extraordinária do Conselho Deliberativo para aprovar a nova redação do Estatuto Social e tomar providências sobre o que fosse deliberado.

Em 27 de julho de 1989, aconteceu a terceira mudança nos Estatutos Sociais do Museu de Armas, Veículos e Máquinas “Eduardo André Matarazzo”. A primeira alteração dizia respeito à mudança da sede social do Museu, de Bebedouro-SP para a Fazenda São José, Km 8, Estrada Guaranésia, cidade de Guaranésia, Estado de Minas Gerais, com uma filial nº 1 na Praça Santos Dumont, s/nº, Bebedouro-SP. Ficou claro que a finalidade da Sociedade era organizar exposições de suas peças, na sede ou em outras localidades que oferecessem condições de segurança de garantia e integridade às peças.

A segunda alteração dizia respeito ao número de membros da Diretoria que passou de oito para quatro membros, representados por: Diretor-Presidente, Diretor-Secretário, Diretor-Tesoureiro e Diretor de Patrimônio.

O cargo de Diretor Presidente ganhou um parágrafo único no Artigo 10: “O cargo de Diretor Presidente é vitalício, sendo substituído por morte, em linha reta, pelos seus descendentes de 1º e 2º grau”.

O Conselho Deliberativo passou a ser composto por três elementos, três suplentes empossados em Assembléia.

Neste novo estatuto apareceu dentro do Capítulo II, o Artigo 16 em que a: “Diretoria poderá empenhar, permutar, alienar bens do acervo ou propriedade da sociedade”. O que era proibido no estatuto anterior.

No Capítulo VIII – Disposições Transitórias – Artigo 28 - “A sociedade poderá também ter um Presidente Honorário representado na pessoa indicada pelo Presidente Vitalício, Eduardo André Matarazzo”.

Com a primeira enchente, observa-se um abalo na parceria público-privado. O poder público não assistiu à parte privada como deveria acontecer, mesmo no caso excepcional, de uma catástrofe natural. O colecionador ficou com os prejuízos e como todo colecionador, se ressentiu pelos danos causados às peças. O diretor-presidente buscou as alterações legais no estatuto para proteger-se, bem como sua coleção. A figura do Presidente Honorário, deixou de ser do Prefeito Municipal, já que Bebedouro passa a ser a filial nº 1.

Em 23 de outubro de 1989, o Presidente do Museu encaminhou correspondência ao Prefeito Municipal Edne José Piffer, registrando que em vias de ajustamento para a assinatura de um convênio entre a Prefeitura Municipal de Bebedouro e o Museu, alguns itens deveriam tomar parte do instrumento de convênio e que, este só entrará em vigor, após vistoria conjunta entre Diretoria do Museu e Prefeitura, para aprovação deste quanto às reformas que deveriam se realizar.

As cláusulas do convênio regem que a Prefeitura deveria ficar responsável pela manutenção dos jardins e prédios, das instalações elétricas, hidráulicas, de telefonia; vigilância 24 horas por dia, durante os sete dias da semana, tanto nas áreas internas como externas; instalação de hidrantes e extintores de incêndio, conforme fosse determinado e aprovado pelo Corpo de Bombeiros de Bebedouro.

O Museu se comprometeu a manter todo o acervo existente no referido local, bem como futuros bens incorporados ao mesmo. Como titular de todos os valores e bens, ficaria com todos os direitos publicitários, fotográficos e a propriedade intelectual, que diriam respeito à sua exploração comercial; a movimentação dos objetos em exposição sempre seria precedida de consulta à diretoria do Museu, que em qualquer hipótese, promoveria as modificações que entendessem necessárias à salvaguarda e conservação do seu patrimônio.

A visitação pública ocorreria somente com grupos de não mais que vinte pessoas, sempre acompanhadas por pessoal encarregado da vigilância.

A abertura ao público seria as quartas, sábados e domingos, e excepcionalmente os feriados. Mediante um aviso com antecedência de uma semana, facilitar-se-ia a visita de escolas e universidades, fora dos dias acima determinados.

Quanto aos aspectos legais: a Prefeitura em hipótese alguma adquiriria direitos sobre o acervo do Museu e declararia **não ter interesse na sua expropriação**. O foro competente para dirimir qualquer questão oriunda do Convênio seria o da sede do Museu.

O prazo de vigência do convênio seria o da data de sua assinatura até 30 de setembro de 1992.

Em 03 de janeiro de 1990, o Presidente do Museu acusou recebimento de minuta do Convênio entre Museu e Prefeitura aprovando-se porém, solicita a alteração em dois tópicos: “no primeiro tópico, para acrescentar, na cláusula segunda, que a Prefeitura, além de fazer a manutenção dos jardins e prédios, se obriga especificamente a proceder à limpeza e manter o asseio dos mesmos, e quanto ao segundo tópico, anotar no Convênio, na cláusula oitava, como fora solicitação anteriormente, que o foro competente para dirimir qualquer questão oriunda do contrato será o da sede do Museu”.

Finalmente, em 15 de janeiro de 1990, o Convênio entre Prefeitura Municipal de Bebedouro e Museu de Armas, Veículos e Máquinas era assinado. As especificações sugeridas pelo presidente do Museu foram acatadas, porém deve-se recordar que em 27 de julho de 1989 aconteceu a alteração da sede do Museu, de Bebedouro-SP para a Fazenda São José, Km 8, Estrada Guaranésia, cidade de Guaranésia, Estado de Minas Gerais, e que Bebedouro passou a ser a filial nº 1.

O desgaste entre a relação público-privado começou a se intensificar. Observa-se pela primeira vez que um documento sobre o uso do prédio foi enviado à Prefeitura e a existência de um documento que formalizava o convênio entre a Prefeitura e Museu (não encontrou-se nenhum documento anterior no Arquivo Municipal ou no Arquivo do Museu).

Em 20 de abril de 1991, o Conselho Deliberativo se reuniu para deliberar sobre os relatórios de prestação de contas e balanços patrimoniais, de 1984 a 1990. O acúmulo das prestações de contas deu-se por falta de reuniões ocasionadas pelo fechamento do Museu neste período, causados pela reforma realizada pela Prefeitura Municipal. Em ata: “reunidos em uma única tomada de posição, em virtude da reforma realizada de 1984 a 1990, pela Prefeitura Municipal de Bebedouro” e outras providências de interesse.

Em 27 de abril de 1991, realizou-se a vigésima segunda Assembléia Geral extraordinária para deliberar sobre os relatórios de prestação de contas da Diretoria e Balanços Patrimoniais dos exercícios de “1984/1985/1986/1987/1988/1989/1990”, período esse em que o Museu permaneceu em reforma. O presidente informou também, que muito embora a entidade tenha transferido a sede social para Guaranésia, Estado de Minas Gerais, os sócios contribuintes e beneméritos deliberaram validamente no endereço da nova filial nº 1, na cidade de Bebedouro.

Em 21 de janeiro de 1992, realizou-se a reunião do Conselho Deliberativo para deliberar sobre o relatório de prestação de contas da Diretoria e balanço patrimonial do ano de 1991 e outras providências de interesse.

Em 22 de janeiro de 1992, realizou-se a vigésima terceira Assembléia Geral Ordinária para deliberar sobre relatório de prestação de contas da Diretoria e balanço patrimonial, já com parecer do Conselho Deliberativo e outras providências de interesse. Após as devidas aprovações colocou-se em votação e sendo aprovado sem restrições o voto de louvor **“aos trabalhos da diretoria pelo esforço hercúleo em manter com seus próprios recursos o Museu, aberto à visitação pública, a sociedade bebedourense”**.

Em 24 de março de 1993, o Conselho Deliberativo reuniu-se na sede social do Museu em Guaranésia – MG para deliberarem sobre relatório de prestação de contas da Diretoria e balanço patrimonial do ano de 1992 e outras providências de interesse.

Aos 25 de março de 1993, na sede social do Museu em Guaranésia-MG, aconteceu a vigésima quarta Assembléia Geral Ordinária, para deliberarem sobre relatório de prestação de contas da Diretoria e balanço patrimonial de 1992 e outras providências de interesse.

Em 30 de abril de 1993, aconteceu a quarta mudança dos Estatutos Sociais. A Sociedade passou a ter a sede em Antonina – PR, à Rua Conde Matarazzo, 2489, bairro Itapema. Neste estatuto foi criado o Artigo 3º - Objeto social – neste artigo observa-se algumas alterações, dentre elas a exigência de seguro contra riscos de transportes, danos ou perdas totais, para as exposições dos objetos. O texto deste artigo mudou:

A Sociedade tem por finalidade, organizar o MUSEU DE ARMAS, VEÍCULOS E MÁQUINAS, de todas as origens ou procedências, expor suas peças à visitação pública, em sua sede social de forma permanente e em outras localidades do território nacional que ofereçam condições de garantias e segurança da integridade das peças a serem expostas, asseguradas por apólices de seguros contra riscos de transportes, danos ou perdas totais.

Em 17 de julho de 1993, em reportagem do Jornal Gazeta de Bebedouro, foi anunciado que o Museu **poderia** permanecer em Bebedouro, já que a validade do convênio entre Prefeitura Municipal e o Museu de Armas, Veículos e Máquinas “Eduardo André Matarazzo” havia terminado em setembro de 1992 e o proprietário Eduardo Matarazzo havia comunicado ao Executivo, a intenção de retirar o Museu da cidade e transferi-lo para uma propriedade particular em Antonina-PR. Em tal reportagem fica claro que desde que o Museu havia sido criado na cidade, as características de cada uma das administrações públicas ficaram refletidas no Museu. De acordo com Eduardo Matarazzo, em algumas administrações, o Museu foi muito bem apoiado, mas em outras, totalmente abandonado. **“Não aceitamos essa alternância. Nós não podemos deixar que tamanho acervo seja submetido à vontade deste ou daquele político”**, ficando claro que as necessidades e interesses já não eram bem atendidas. De acordo com Gomes (1993), o que Matarazzo pretendia era “uma política planejada e estruturada” para que o Museu pudesse se manter dentro do seu objetivo único e não alvo de “mudanças de climas políticos”.

Nesta fase, a relação está desgastada, pois o colecionador vai a público, registrar o desprezo das administrações públicas com o Museu, o jogo de interesses de cada gestão pública. O Museu e a população passam a viver o princípio da proporcionalidade e de intersecção dos interesses apresentados por Bobbio (2004, p.177), resultantes da parceria público-privado.

De acordo com Eduardo Matarazzo:

Nesta fase das negociações, algumas pessoas e até lideranças políticas que desconhecem que o Museu não é propriedade do município, que a Prefeitura apenas administra as instalações, tentam interferir no assunto sem conhecimento de causa. Querem dispor o acervo. O resultado é que acabam mais prejudicando do que ajudando (GOMES, 1993).

Uma nova gestão pública foi eleita e a parceria voltou a se tornar amistosa, apesar da sede do Museu não retornar para Bebedouro.

Em 28 de julho de 1993, o Prefeito Municipal de Bebedouro baixou o Decreto nº 2820, no qual, ficou concedido ao Museu por tempo indeterminado dois Ford Landau, modelo 1980 de sua propriedade. A Diretoria do Museu deveria devolver os referidos veículos, caso fosse destituída a Associação.

Em 25 de março de 1994, realizou-se a vigésima quinta Assembléia Geral Ordinária, na qual se deliberou sobre relatório de prestação de contas da Diretoria e balanço patrimonial de 1993 e outras providências de interesse.

Em 30 de março de 1994, aconteceu a reunião do Conselho Deliberativo para deliberar sobre relatório de prestação de contas da Diretoria e balanço patrimonial do ano de 1993 e outras providências de interesse.

A década de 90 foi marcada por grandes turbulências na relação entre Prefeitura e Museu, pois os políticos da cidade tentavam fazer “negócios” com os objetos do Museu para melhorar a infra-estrutura do Município.

Em 15 de fevereiro de 1995, uma polêmica foi instituída na cidade de Bebedouro. O diretor do Departamento de Cultura do Município denunciava ao Jornal O Estado de São Paulo, que vereadores da cidade pretendiam trocar o avião bimotor Saab Scânia por equipamentos hospitalares para reativar o Hospital “Júlia Pinto Caldeira”. Os vereadores acreditavam que o aparelho pertencia a VASP e sendo o governo estadual o maior acionista da empresa, os mesmos tentavam convencer o governador a doar ao município a aeronave para que pudessem fazer a troca com a empresa Saab, por outro modelo militar também pertencente a Saab.

De acordo com informações de Jumpei (1995?), o colecionador Eduardo Matarazzo revelava o cansaço e apresentava suas desilusões com relação a Prefeitura de Bebedouro, frente ao descaso com os objetos do Museu. Em entrevista a Jumpei, mostrou o intento de mudança de endereço do Museu para Antonina, no Paraná.

O próprio repórter constatou o descaso com as aeronaves, por exemplo.

É muito válida a atitude do proprietário do museu, Eduardo André Matarazzo, em querer preservar estas relíquias, mas seu intento não está sendo logrado integralmente, uma vez que não existe área coberta para abrigar todos os aviões das intempéries e do vandalismo. As crianças costumam praticar tiro ao alvo, arremessando pedras contra as janelas dos aviões, sendo que, quando quase sessenta foram trocadas no ano passado. (JUMPEI, [1995?], p.24).

O colecionador chegou a abrir mão da guarda dos objetos, por reconhecer que eles não estavam em local apropriado e dizia que “melhor evitar que peças que fizeram parte de nossa história se percam, sendo adquiridas por desmanches para virarem sucata” (JUMPEI, [1995?], p.24).

Ao mesmo tempo em que o cansaço do colecionador existia, um resto de esperança ainda era apresentado, quando dizia ao repórter que o helicóptero que se encontrava em fase final de restauração, um Sikorsky S51, peça única no qual voou o falecido governador do Estado de São Paulo, Adhemar de Barros, depois de restaurado, “será armazenado à espera

seja da cobertura do atual local ou da mudança para novas instalações” (JUMPEI, [1995?], p.26).

Novamente o conflito entre o público e o privado estava lançado, pois na mesma reportagem era denunciado o descaso da administração pública com os objetos que ficavam expostos na parte externa do Museu: “O bimotor da Saab, assim como outros 15 aviões, locomotivas e mais de uma centena de carros antigos, está se deteriorando no Museu, mantido pela Prefeitura de Bebedouro” (AMORIM, 1995, C-3). O diretor do Departamento de Cultura disse ao repórter que os objetos eram de propriedade do colecionador e por isso estavam “legalmente impedidos de cuidar da manutenção das peças”, desconhecendo que a infraestrutura, ou seja, a cobertura metálica para os aviões era de responsabilidade da Prefeitura Municipal. Lembra-se que o colecionador, em documento enviado ao Prefeito Municipal Hélio de Almeida Bastos, em 30 de outubro de 1981, solicitava informações sobre a programação da continuidade das obras de ampliação do Museu e sobre a cobertura do pátio dos aviões.

Em 25 de março de 1996, realizou-se a vigésima sexta Assembléia Geral Ordinária em que se examinaram e aprovaram as contas do ano de 1995, retiradas e inclusões de sócios e da nova Diretoria. O filho de Eduardo, Fernando Jerônimo Baptistete Matarazzo veio a substituir o sócio Mário Garibaldi e João Moreira Castro veio a substituir o sócio Nércio Stecca. A Diretoria passou a ser composta por Eduardo Matarazzo (Diretor Presidente), Eneida Baptistete Matarazzo (Diretora Secretária), Moacyr Pegoraro (Diretor Tesoureiro), Fernando J. Bastistete Matarazzo (Diretor Patrimonial). O Conselho Deliberativo passou a ser representado por Nivaldo Battistetti, Mussi Zauith, Cleusa Gomes, Roberto Pegoraro, João Moreira Castro.

O Museu começou a passar por uma fase de dormência, não fazendo parte das prioridades do Município. Observa-se que o colecionador foi se desanimando com a parceria e isto era refletido na composição da Diretoria, em que representantes políticos da cidade já não auxiliavam na tomada de decisão.

Em 01 de novembro de 1996, foi baixado o Decreto nº 3585 pelo Prefeito Municipal, no qual concedeu por tempo indeterminado um automóvel Chevrolet, Opala Diplomata, modelo 1990 ao Museu:

Artigo 1º - Fica permitido ao Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo André Matarazzo”, sediado na Praça Santos Dumont, nesta cidade, o uso, por tempo indeterminado, do veículo de propriedade desta municipalidade abaixo discriminado:

a) 01 automóvel de passageiros, marca Chevrolet, placa DZ-3003, versão Opala Diplomata 1.8, à gasolina, cor preta, ano de fabricação 1990, Chassi nº 9BGVR69HLLB-113315, em perfeito estado.

Em 14 de setembro de 1997, foi anunciada em jornal local, a transferência do avião Scandia para o Museu Aeroespacial no Campo dos Afonsos (RJ), através de decisão unânime da diretoria da VASP, segundo o diretor do museu Ten. Cel. Antônio Claret Jordão.

Já em 23 de setembro de 1997, outro jornal local, dizia que além da retirada do Saab Scandia, o Museu Aeroespacial tentava levar o avião Curtiss C-46, da Varig.

No dia 28 de setembro de 1997, a Folha de São Paulo fez uma reportagem sobre a possibilidade de municipalização de patrimônios do estado de São Paulo. A Folha apresentou as dificuldades enfrentadas pelos museus da região de Ribeirão Preto, dentre eles o Museu Francisco Schmidt – Museu do Café (Ribeirão Preto), Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo André Matarazzo” – Museu Matarazzo (Bebedouro), Museu Casa de Portinari – Casa de Portinari (Brodósqui), Museu de Paleontologia de Monte Alto – Museu de Paleontologia (Monte Alto), Casa de Cultura Marcelo Grassmann – Museu Marcelo Grassmann (São Simão). Nesta reportagem verifica-se que:

As prefeituras não têm dinheiro para manter os museus funcionando, nem pessoal especializado para conservar os acervos. Alguns museus disputam espaço com órgãos públicos. Outros não possuem pessoal para conservação ou catalogação das obras, que acabam desaparecendo ou são guardadas em depósitos. (ANGELO, 1997, p.11).

A polêmica sobre a retirada dos aviões fez com que surgisse na seqüência outra maior, o descaso dos municípios com os patrimônios públicos na região de Ribeirão Preto. De acordo com Ângelo (1997, p.11), o Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos “Eduardo André Matarazzo” “mantém as peças que foram colecionadas pelo empresário Eduardo André Matarazzo, que reclama de ingerência do município no acervo”. Na época, o debate girava em torno do avião Saab Scandia, pertencente ao Museu de Tecnologia de São Paulo e sob guarda do Museu de Matarazzo. A Prefeitura queria cobrar da Aeronáutica dois anos de estadia do avião no Museu. De acordo com Eduardo Matarazzo, “Isso é uma palhaçada. O avião ficou cedido em regime de comodato para o Museu e agora está sendo levado de volta”. O empresário registrou o desejo de acabar com a parceria entre Prefeitura e Museu “para evitar fofoca. Teve até vereador propondo a troca do acervo por equipamento hospitalar”. (ANGELO, 1997, p.11).

Em 18 de junho de 1998, o Presidente do Museu encaminhou notificação via Cartório de Registros de Títulos e Documentos ao Prefeito Municipal, Edne José Piffer, registrando que o Convênio de Desenvolvimento Cultural e Histórico, firmado entre Município e Museu, estava vencido e tendo em vista que o Museu já havia remetido à Prefeitura, há tempos, comunicado e até a data nada havia sido assinado, concluía-se que o referido convênio não vigorava mais. A notificação dizia que no prazo de cinco dias, o documento fosse devidamente assinado, entregando-se uma cópia ao Museu, sob pena de a partir de 03/07/98, promoverem o fechamento de suas portas, por prazo indeterminado.

Em 06 de dezembro de 1998, o Convênio foi assinado, ficando a ressalva de que o Museu de Bebedouro era a filial nº 1 desde 1993 e que o foro para dirimir sobre questões do Museu passava a ser Bebedouro. O convênio vigorou de 06 de dezembro de 1998 a 30 de dezembro de 2000.

Em 25 de março de 1999, realizou-se a vigésima sétima Assembléia Geral Ordinária para exame e aprovação das contas do ano de 1998, retirada e inclusão de sócios, alteração da Diretoria, mudança da sede do Museu que voltava para Guaranésia-MG e alteração do Artigo 10º §1º dos Estatutos Sociais. Substituição de Fernando J. Baptistete Matarazzo por Paulo Pegoraro. A nova Diretoria ficou representada por: Eduardo Matarazzo (Diretor Presidente e Diretor Patrimonial), Eneida Baptistete Matarazzo (Diretora Secretária), Moacyr Pegoraro (Diretor Tesoureiro). O Conselho Administrativo ficou representado por: Mussi Zauith, Cleusa Gomes, Roberto Pegoraro, João Moreira Castro, Paulo Pegoraro.

O outro item da pauta foi a quinta alteração do Estatuto Social, no qual o Artigo 3º é simplificado, retirando-se o texto sobre o seguro dos objetos para transporte. Já no Artigo 10 foi inserido o parágrafo único – “O cargo de Presidente é vitalício, sendo substituído por morte, por quem for indicado através de Ata, Carta ou Testamento pelo Presidente, no caso de não haver tal indicação será substituído por descendentes na linha direta”. Alterou-se o Artigo 16 – que passou a permitir que a Diretoria pudesse “empenhar, permutar, alienar bens do acervo ou propriedade da sociedade”. A forma de convocação para as assembleias deixou de ser por carta ou telegrama e passou a ser feita por convites protocolados e publicação em jornal de comprovada circulação.

Em 31 de outubro de 2000, o Presidente do Museu, Eduardo Matarazzo, encaminhou comunicação via Cartório de Registros de Títulos e Documentos ao Prefeito Municipal, Edne José Piffer, registrando que não haveria renovação do Convênio entre Prefeitura e Museu, de acordo com a cláusula sétima do Convênio anterior e comunicava ainda que, a partir do dia

05/01/2001, começariam a ser retirados do prédio e do terreno da Prefeitura o acervo do Museu.

Observa-se que houve falta de clareza nos papéis para efetivação do convênio, o que fez com que as tensões, entre as partes, se intensificassem a ponto de haver grande desgaste por parte do colecionador. Pode-se observar que na década de 70, aconteceu um momento de euforia, onde houve um auge de conquistas e divulgações. A década de 80 ficou marcada pelo que considera-se o primeiro desgaste na relação público-privado, com a inundação e o lento processo de revitalização do prédio do Museu. O colecionador desanima, inclusive com a coleção e passa a visitá-la com menor frequência. Na década de 90, começaram a aparecer os descasos da administração pública frente às renovações do Convênio e conservação do prédio, salvando talvez as esparsas doações de objetos por parte da Prefeitura.

O colecionador apresentou indícios de profundo desgosto frente à relação com o poder público.

As ameaças de retirada do acervo de Bebedouro, tendo novos espaços propostos com tal fim, tais como: Antonina, no Paraná ou Campos de Jordão, em São Paulo. Percebe-se que nesta fase, o colecionador já não sentia a coleção como sua, em relação ao cuidado, ao fetiche, ao zelo, mas era sua do ponto de vista legal e por isso, continuava a cuidar. Nessa trajetória, observa-se que o colecionador canalizou sua paixão para o restauro.

O desgaste frente ao descumprimento do convênio provocou o cansaço no colecionador. Em 10 de novembro de 2000, o Convênio entre Prefeitura Municipal de Bebedouro e Museu de Armas, Veículos e Máquinas foi assinado. A vigência deste Convênio seria da data da assinatura até 30 de julho de 2001.

Em 30 de junho de 2001, o Convênio foi renovado até 30 de junho de 2002.

No dia 03 de março de 2002, faleceu Eduardo André Matarazzo.

#### **4.2.3 Museu “Eduardo André Matarazzo” de Armas, Veículos e Máquinas**

Em 15 de abril de 2002, realizou-se a vigésima oitava Assembléia Geral Ordinária e Extraordinária presidida pela Diretora Secretária Eneida Bapstistete Matarazzo. A ordem do dia foi o exame e aprovação das contas dos anos de 1999, 2000 e 2001; cumprimento do Artigo 10º §1º dos Estatutos Sociais; retirada e inclusão de sócios e alteração da Diretoria.

Por motivo de falecimento do Presidente Vitalício – Eduardo Matarazzo, e de acordo com o Artigo 10º §1º foi nomeada através de carta, sua sucessora na presidência vitalícia do Museu de Armas, Veículos e Máquinas, Patrícia Marta Matarazzo, sua filha.

Foi excluído do Conselho Deliberativo, o Sr. João Moreira Castro, por motivo de falecimento.

A nova Diretoria ficou representada por: Patrícia Marta Matarazzo (Diretora-Presidente Vitalícia e Diretora Patrimonial), Eneida Baptistete Matarazzo (Diretora Secretária), Moacyr Pegoraro (Diretor Tesoureiro). O Conselho Administrativo ficou representado por: Mussi Zauith, Cleusa Gomes, Roberto Pegoraro, Paulo Pegoraro.

Estiveram presentes: Patrícia Marta Matarazzo, Moacyr Pegoraro, Eneida Baptistete Matarazzo, Mussi Zauith, Roberto Pegoraro, Cleusa Gomes.

Observa-se que a partir do falecimento do colecionador, as tensões entre o poder público e o poder privado se intensificaram, gerando grandes tensões.

Em 16 de fevereiro de 2002, o Jornal Folha de São Paulo apresentou uma briga entre Prefeitura Municipal de Bebedouro e Família Matarazzo sobre a retirada de duas locomotivas que seriam levadas ao Paraná para restauro. Começou assim uma briga judicial que durou vários anos, finalizando com o retorno das locomotivas restauradas.

A família Matarazzo pretendia enviar à Curitiba, duas locomotivas para restauro, porém, o Executivo da Prefeitura Municipal entrou com pedido judicial para que os bens do Museu ficassem em poder da mesma. O juiz Amílcar Gomes da Silva acatou o pedido da Prefeitura. Sob determinação do prefeito Davi Perez Aguiar, a Guarda Municipal impediu a saída do caminhão com as locomotivas. A Prefeitura pretendia pedir a desapropriação judicial dos bens do Museu para garantir que eles se tornassem públicos. Patrícia Matarazzo, presidente do Museu relatou “É uma decepção uma pessoa querer desapropriar uma obra construída pelo meu pai”. Ela afirmou que o prédio, que pertencia à Prefeitura, estava em péssimas condições de uso e que se não fossem feitas reformas, o Museu seria retirado da cidade. Os impasses passaram a ser discutidos na justiça.

O Prefeito Municipal foi às rádios locais e aos jornais impressos manifestar seu interesse em terceirizar a administração do Museu, retirando das mãos da Família Matarazzo.

Novamente, o desgaste na parceria começou a acontecer. O público avançou sobre o privado, desrespeitando as regras instituídas no acordo existente através do convênio.

No dia 06 de abril de 2002, Eneida Matarazzo respondeu, através de carta ao Prefeito Municipal, que não aceitava a terceirização, porque era sua responsabilidade bem como dos filhos, dirigirem o Museu de acordo com o pedido feito pelo colecionador e em memória ao extenso trabalho realizado por ele. No dia 11 de junho de 2002, esta carta foi publicada no Jornal Gazeta de Bebedouro.

Nesta mesma edição do jornal, outro artigo repercutiu, a discussão sobre a permissão das locomotivas saírem de Bebedouro para Curitiba, PR, onde seriam restauradas, através de uma parceria entre a família Matarazzo e o governo do Paraná. A proposta seria depois de restauradas, as locomotivas serem colocadas em funcionamento na cidade litorânea de Antonina, em ramo ferroviário da família e de acordo com Fernando Matarazzo, na única linha férrea particular do país. A discussão estava na justiça, 2ª Vara Cível, onde dois mandatos de segurança deram entrada. De acordo com a filha do colecionador, Patrícia Matarazzo, o convênio firmado entre Prefeitura e Museu lhes conferia esse direito e que seria melhor, reformar tais locomotivas, ao invés de deixá-las enferrujar e expostas ao relento.

Em julho de 2002, o jornalista Nilton Santos escreveu um artigo na Gazeta de Bebedouro, em que fazia uma comparação do impasse entre Prefeitura Municipal de Bebedouro e Família Matarazzo, a briga de Davi e Golias.

No dia 13 de julho de 2002, foi publicada na Gazeta de Bebedouro a notícia de que no dia 10 de julho de 2002 um mandato havia sido expedido pela justiça impedindo que as locomotivas fossem levadas para o restauro no Paraná. Mas, para Patrícia Matarazzo o que a família não esperava era que a Prefeitura anunciasse, na medida cautelar protocolada na Justiça, seu anseio de iniciar procedimento administrativo de desapropriação dos bens do Museu. “O acervo vale milhões. É uma coleção caríssima. Como a prefeitura tem dinheiro para desapropriar e não tem dinheiro para cobrir a área?” referindo-se ao espaço ocupado pelas aeronaves.

O caso das locomotivas foi parar duas vezes na delegacia, a primeira quando o delegado plantonista solicitou o convênio firmado entre as partes para verificar quem estava com a razão e a segunda após a liminar. Duas viaturas, que guardavam a carreta com as locomotivas, saíram e como a família não havia sido notificada oficialmente sobre a decisão judicial, Fernando Matarazzo deu ordem para que a carreta seguisse rumo a Curitiba. De acordo com o filho do colecionador “Havia um guarda no museu vendo retirar a carreta e não disse nada”. De acordo com o jornal “Quando seguia pela estrada Bebedouro-Taiúva, a carreta escoltada por dois veículos, conduzidos por Fernando e por um funcionário – foi interceptada pela GCM. A Polícia Militar foi solicitada para prestar apoio e as locomotivas retornaram para a cidade”. (FAMÍLIA, 2002, p.B-8).

No mesmo dia, o caso das locomotivas foi parar no Jornal O Estado de São Paulo. Henrique (2002) escreveu que a presidente do Museu, Patrícia Matarazzo, questionava como a Prefeitura teria verba para desapropriar o acervo e não teria verba para fazer a manutenção do prédio e a construção da cobertura da parte externa que abrigava os aviões. A esposa do

coleccionador se manifestou e criticou a atitude do prefeito, dizendo que foi “arbitrária e truculenta” e ainda disse que esperava que a Prefeitura assumisse os custos de aluguel da carreta, que custava na época R\$ 1 mil (hum mil) por dia, além das outras despesas.

No Jornal Folha da Cidade (2002, p.1), os herdeiros diziam que a família tinha direito de movimentar as peças em exposição seguindo as orientações dos Estatutos Sociais e do Convênio existente entre Prefeitura e Museu. De acordo com os documentos consultados, há viabilidade de transferir um objeto para restauro, estando estes sob responsabilidade da Diretoria do Museu, não havendo necessidade de encaminharem pedido de autorização ao Executivo local. O herdeiro Fernando Matarazzo dizia que o acervo do Museu não era conservado, as máquinas apodreciam ao ar livre sem nenhuma manutenção. O que a família sempre pediu foi para que se fizesse uma cobertura externa para os aviões e as locomotivas, melhorias na ventilação do prédio que abrigava os carros e aumento na segurança local, o que nunca foi realizado.

Novamente, observa-se que o Convênio não era cumprido de forma contundente, por isso os impasses gerados e o descontentamento a longo prazo.

Finalmente, em 25 de julho de 2002, o final da “novela” foi publicado no Jornal Gazeta de Bebedouro. Em decisão judicial, ficou cassada a liminar que concedia à administração municipal o direito de impedir a saída de máquinas do Museu com destino a Antonina. Às 8h00, do dia 25 de julho de 2002, as locomotivas foram encaminhadas à Curitiba, com o intuito de restauro. Fernando Matarazzo disse que a Prefeitura seria processada para que houvesse ressarcimento do ônus causado pelos dias de impasse.

No dia 27 de julho de 2002, o Jornal Folha da Cidade publicou que após 15 dias o juiz da 2ª Vara Cível de Bebedouro, cassou a liminar que impedia a Família Matarazzo de levar duas locomotivas para restauro em Curitiba:

Com a decisão, as locomotivas (Maria Fumaças) foram levadas a Curitiba, onde ficarão em restauração por dois meses, sob a responsabilidade da ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária e posteriormente serão levadas à cidade de Antonina, no Paraná, onde ficarão por dois anos.

Durante o ano de 2002, muitos impasses surgiram em torno do Museu. Houve grande desgaste na relação entre Prefeitura Municipal e Presidência do Museu, durante a gestão do Prefeito Davi Peres Aguiar, além de afetar diretamente a relação com os familiares do colecionador e idealizador do Museu, Eduardo André Matarazzo.

Em 10 de agosto de 2002, Patrícia Matarazzo publicou uma carta aberta ao Prefeito Municipal, respondendo às acusações feitas por ele, em rede de rádio e jornal. Ela registrou esclarecimentos sobre falsas interpretações feitas pelo prefeito sobre os contatos entre poder público e Museu. Esclareceu que o primeiro contato feito em 10 de julho de 2002, foi posterior a ordem ilegal de impedir a locomoção das locomotivas. No dia 16 do mesmo mês, o segundo contato foi feito pelo Secretário da Cultura Fauze Bazzi, no intuito de resolver os conflitos, porém, a presidente do Museu pediu as propostas por escrito para serem repassadas aos outros membros familiares. No dia 26 seguinte, uma carta datada de 19 de julho foi protocolada no escritório da família. Tal carta propunha uma reunião para “discutir renovação de contrato e uma melhor contrapartida por parte da Prefeitura, para conseguir uma nova e duradoura parceria”. No mesmo dia, o Prefeito pediu ao Departamento Jurídico que recorresse ao Tribunal de Justiça do Estado contra a decisão do juiz Amílcar Gomes da Silva que liberava as locomotivas para restauro. Patrícia pediu que o Prefeito parasse de fazer “queda de braço”.



Foto 32 – Locomotivas que causaram polêmica. Atualmente, estão expostas no Museu

Fonte: Wilza Aurora Mattos Teixeira

Com este episódio a administração pública interferiu drasticamente na questão do privado, causando tensões ainda maiores. Com o objetivo de desapropriação do acervo, a administração pública tenta impor o que Cameron diz (apud Suano, 1986, p.90-91) ‘desconhecimento frontal do que seja coisa pública’, fazendo nascer uma disputa de poder entre as partes da parceria.

Em 15 de abril de 2003, realizou-se a décima nona Assembléia Geral Ordinária e Extraordinária para que se examinassem e aprovassem as contas do ano de 2002.

Em 04 de dezembro de 2003, na Gazeta de Bebedouro, Patrícia Matarazzo divulgou que novidades estavam chegando semanalmente ao Museu. Peças que o pai tinha receio de

expor no Museu devido à degradação favorecida pelo prédio como excessivo calor, por goteiras, poeira e fuligens. Ela registrou alguns planos para 2003 “pretende firmar parceria com a iniciativa privada para refrigerar o prédio e construir cobertura no recinto dos aviões e das máquinas expostos ao tempo. Para isso, reivindica ações da Prefeitura, responsável pelo prédio, como o conserto e a vedação do telhado” (NOVIDADES, 2002, p.3).

Apesar de todos os desgastes, observou-se que o Museu foi se rearticulando, porém, procurando apoio em outras parcerias.

Em 15 de abril de 2004, aconteceu a trigésima Assembléia Geral Ordinária e Extraordinária para examinar e aprovar as contas do ano de 2003.

Em 2005<sup>41</sup> foi renovado o Convênio entre Prefeitura Municipal de Bebedouro e Museu de Armas, Veículos e Máquinas. Este foi o primeiro convênio assinado pela nova presidente do Museu, que elaborou novas cláusulas, partindo dos fatos que haviam acontecido, logo após, a morte do colecionador:

Na cláusula segunda – sobre as obrigações - foi inserido um item em que a Prefeitura assumia a responsabilidade de manter a limpeza do acervo, fora as outras obrigações já assumidas quanto à conservação do prédio. O Museu permaneceu com a manutenção do acervo em exposição. No item 6 desta cláusula, ficou em destaque que: “fica absolutamente vedada” a transferência deste Convênio a terceiros.

Na cláusula terceira do Convênio - sobre a visitação - foram alterados os dias de visitação, passando a ser de quinta-feira a domingo e em feriados, exceto os dias 25 de dezembro e 1º de janeiro. Visitações de escolas e grupos seriam aceitas mediante agendamento prévio e somente escolas públicas, creches municipais e entidades sem fins lucrativos teriam ingresso gratuito. Ficou registrado no item 3 que o ingresso cobrado, destinava-se exclusivamente ao Museu, para manutenção do acervo.

Ressalta-se que durante a gestão do colecionador a entrada dos visitantes era gratuita.

Na cláusula sexta do Convênio ficou designado que: “somente pessoas autorizadas pela Diretoria do Museu poderão movimentar ou praticar qualquer mudança no acervo”; “O Museu tem livre acesso para trocar, retirar e modificar seu acervo”; **“A Prefeitura, em nenhuma hipótese adquirirá direitos sobre o acervo do Museu, e declara expressamente que não tem interesse na sua expropriação”**.

A vigência do Convênio se daria, a partir da assinatura, até fevereiro de 2009.

---

<sup>41</sup> Este convênio não tem uma data específica de assinatura, apenas o ano.

Tais ressalvas vêm como resultado dos fatos ocorridos entre a Prefeitura na gestão anterior e a direção do Museu.

As providências legais foram tomadas, assegurando que a relação entre público e privado permanecesse.

Em 15 de abril de 2005, realizou-se a trigésima primeira Assembléia Geral Ordinária e Extraordinária em que foram examinadas e aprovadas as contas do ano de 2004 e a inclusão de novos associados no quadro de associados do Museu. Passaram a integrar o quadro de sócios: Adriana de Moraes Perri Camargo, decoradora, residente em São Paulo, Capital; Ricardo Addad, arquiteto, residente em São Paulo, Capital; Maria Cecília Pereira Barreto Del Fiore, administradora, residente em São Paulo, Capital; Daniel Del Fiore, engenheiro, residente em São Paulo, Capital; Luis Fernando Fernandes Pessoa, engenheiro agrônomo, residente em São Paulo, Capital; Fernanda Olivieri Januzzi Pessoa, advogada, residente em São Paulo, Capital; Cristiana Maria Feres, residente em São Paulo, Capital; Miriam Siqueira da Rocha Mendes de Almeida, arquiteta, residente em São Paulo, Capital; Rogério Aparecido Buzon, administrador, residente em Bebedouro-SP; Marcelo Ferreira da Rosa, administrador, residente em São Paulo, Capital.

Em 05 de junho de 2005, realizou-se a trigésima segunda Assembléia Geral Extraordinária, que visava apreciar a minuta do novo Estatuto Social da Associação.

A nova Diretoria ficou composta por: Patrícia Marta Matarazzo (Diretora-Presidente), Eneida Bapstistete Matarazzo (Diretora-Secretária), Rogério A. Buzon (Diretor Patrimonial).

A nova versão do Estatuto Social pode ser encontrada no Anexo G.

O Museu sofreu alteração na denominação de “Museu de Armas, Veículos e Máquinas” para Museu “Eduardo André Matarazzo” de Armas, Veículos e Máquinas. O artigo 1º do Estatuto esclarece que este Museu foi constituído originalmente em 09 de dezembro de 1964 com o nome de “Museu de Armas e Veículos Motorizados”, com inscrição no CNPJ/MF sob o nº 57.024.846/0002-60, com sede e foro na cidade de São Paulo, Capital, mas que atualmente sua sede social fica no município de Guaranésia, estado de Minas Gerais, na Fazenda São José, Km 8, Estrada Guaranésia.

Fica consolidado o atual quadro de associados do Museu que passam a ser considerados associados fundadores da Associação, conforme Artigo 8º, alínea “a”, do Estatuto.

Mudanças sensíveis são estabelecidas na administração. Para se associarem as pessoas precisam se comprometer com as atividades do Museu, preencher os requisitos de admissão e

assumir responsabilidades frente à Associação. Pela primeira vez, aparece a possibilidade dos associados formarem chapas para se candidatarem à Administração.

No Artigo 2º - Finalidades da Associação<sup>42</sup> – fica explícito que o primordial é: a) organizar, com propósito educativo, exposições de seu acervo na própria sede ou em outras localidades que ofereçam condições de segurança e garantia de integridade; b) ampliar e manter seu acervo, constituído por armas, máquinas e veículos antigos, através de compras, doações, reconstituição e reparos, promovendo e fomentando a conservação de bens com valor histórico, cultural e científico; c) filiar-se ou firmar convênios com entidades congêneres, inclusive promover vendas, trocas ou doação de bens do acervo.

No Capítulo II – Dos associados - requisitos para admissão, demissão e exclusão:

“Artigo 5º - Para associar-se a pessoa interessada deverá preencher e apresentar requerimento em formulário fornecido pela própria associação, que deverá conter a assinatura e a indicação de pelo menos 2 (dois) associados no uso e gozo de seus direitos, ou de 1 (um) membro da Administração, devendo ainda prestar todas as informações solicitadas pela associação, fornecer toda a documentação exigida e pagar eventual taxa que for fixada.”

“Artigo 6º - Ainda que preenchidos todos os requisitos formais, poderá a associação recusar o ingresso de novos associados, sem necessidade de divulgação dos motivos, ocasião na qual serão devolvidos aos interessados os documentos eventualmente entregues à associação e os valores eventualmente pagos”.

“Artigo 8º - Os associados admitidos serão divididos nas seguintes categorias:

a) Associados Fundadores: exclusivamente aqueles que assinaram a Ata de fundação e a consolidação desse novo Estatuto Social;

b) Associados Beneméritos: exclusivamente aqueles que contribuírem com doações de grande valor ao acervo do MUSEU ou que prestarem relevantes serviços, a critério da Assembléia Geral;

c) Associados Contribuintes: todos aqueles que contribuírem de qualquer forma para a associação”.

“Artigo 9º - O ingresso na Associação não gerará direitos ou obrigações recíprocas entre os associados, muito menos quota ou fração ideal ao patrimônio do MUSEU”.

“Artigo 15 - Aos associados fundadores ou beneméritos será dado tratamento privilegiado relativamente aos associados contribuintes, podendo ser concedidas vantagens especiais pela Administração, inclusive isenção no pagamento de eventuais taxas”.

---

<sup>42</sup> Observa-se a alteração do nome Sociedade Civil para Associação Civil sem fins lucrativos.

#### Capítulo IV – Dos deveres dos associados:

“Artigo 16 - item h) zelar pela conservação do patrimônio social, indenizando a associação no prazo fixado pela Administração por todos os prejuízos que causar, independente de culpa, bem como, em idênticas condições, os danos causados por pessoas da família ou visitantes que estiverem sob a responsabilidade do associado”.

“Artigo 19 - Em caso de dissolução e liquidação da associação, após a liquidação de seus débitos financeiros, os remanescentes do patrimônio líquido, incluindo o acervo, terá o destino que for deliberado pelo Diretor-Presidente e aprovado em Assembléia Geral por dois terços dos associados, devendo ser transferido preferencialmente a entidade congênere privada ou pública de fins não econômicos. As doações ao acervo poderão ser devolvidas aos doadores ou aos seus descendentes, em restituição. Caso não seja possível a restituição, poderão ser vendidos os bens do acervo e o valor apurado terá o mesmo destino do patrimônio remanescente da associação”.

#### Capítulo VI – Órgãos da Associação:

Artigo 21 - São órgãos da Associação:

- a) Assembléia Geral;
- b) Administração.

#### Capítulo VIII – Da Administração:

“Artigo 28 - A Administração será composta de: Diretor-Presidente, Diretor-Secretário e Diretor do Patrimônio, sendo a duração dos mandatos decidida e transcrita na Ata da Assembléia Geral que aprovar esse Estatuto, sendo permitidas reeleições.”

“Artigo 31 - A Administração reunir-se-á ordinariamente ao menos uma vez por mês e, extraordinariamente, sempre que for convocada pelo seu presidente ou pela maioria dos administradores”.

“Artigo 34 - compete ao Diretor-Secretário:

- g) Manter relações com a imprensa: rádio, televisão ou qualquer outra mídia;
- h) Preparar boletins informativos”.

“Artigo 35 - Compete ao Diretor de Patrimônio:

- a) Zelar pelos bens móveis e imóveis da associação, procedendo ao seu inventário, que deverá ser mantido sempre atualizado, comunicando à Administração qualquer dano ou baixa que se verifique;
- b) Promover a arrecadação de rendas para a Associação;
- c) Fiscalizar os serviços dos funcionários e prepostos;

d) Zelar pela moralidade ou disciplina dos associados nas dependências da Associação ou onde esta estiver sendo representada;

e) Apresentar à Administração relatório anual de suas atividades”.

Capítulo IX – Da eleição da Administração:

“Artigo 37 - A eleição dos administradores, pela Assembléia Geral ou pela própria Administração, ocorrerá dentre as chapas admitidas à inscrição, formadas exclusivamente por associados:

§1º - Só será admitida à inscrição de chapa completa, compreendendo todos os cargos da Administração disponíveis, ou seja, Diretor-Presidente, Diretor-Secretário e Diretor de Patrimônio, devendo cada chapa apresentar a respectiva denominação e legenda.”

Observa-se maior vínculo de responsabilidade para os sócios com a Associação, sistematização da documentação gerada dentro Museu, busca por uma padronização de descrição e classificação dos objetos do Museu, através de inventário e reorganização do arranjo da coleção, visando melhor atender as necessidades dos cerca de 288 visitantes/mês.

Atualmente, o Museu “Eduardo André Matarazzo” de Armas, Veículos e Máquinas, encontra-se num terreno de 4.621,61 m<sup>2</sup>, com 2.550,15 m<sup>2</sup> de área construída e funcionamento ao público de quinta-feira a domingo, das 9h00 às 12h00 e das 13h00 às 17h00. O valor do ingresso inteiro é de R\$ 5,00 (cinco reais) e R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos) para estudantes e idosos. O dinheiro arrecadado é destinado para pagamento de um atendente e um trabalhador de serviços gerais.

Parte do dinheiro é destinado a pagamento de impostos e manutenção dos carros. A verba acaba sendo insuficiente e freqüentemente a esposa do colecionador se vê obrigada a colocar dinheiro próprio para completar os pagamentos.

A Prefeitura Municipal mantém quatro funcionários na limpeza do prédio e quatro funcionários na vigilância.

Outra mudança é o interesse na divulgação do Museu, procurando torná-lo visível para outras regiões. Foram elaborados alguns produtos de divulgação, entre eles camisetas, adesivo, cartões e folders, que seguem abaixo:



Ilustração 4 – Folder 1 de divulgação – Museu gestão 2005

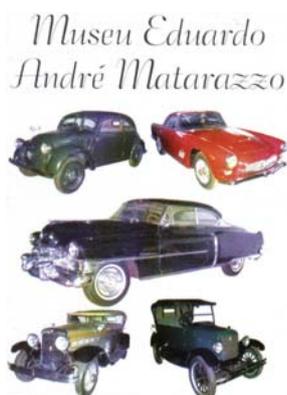


Ilustração 5 – Folder 2 de divulgação – Museu gestão 2005



Ilustração 6 – Folder 3 de divulgação – Museu gestão 2005



Ilustração 7 – Panfleto de divulgação – Museu gestão 2005



Ilustração 8 – Adesivo de divulgação – Museu gestão 2005



Ilustração 9 – Camiseta de divulgação – Museu gestão 2005

Fontes: Patrícia Marta Matarazzo e Wilza A. Mattos Teixeira

Na gestão do colecionador, a maior preocupação se voltava para o restauro das peças. Entre os dias 02 e 04 de dezembro de 2005, ocorreu o Encontro de Antigomobilismo “Os bons tempos de volta” na cidade de Bebedouro promovido pelo Museu. O evento reuniu cem colecionadores de carros antigos do país, atraindo aproximadamente hum mil e oitocentas pessoas. Reuniram-se pessoas de grande importância dentro do Antigomobilismo,

tais como: “Og Pozolli, Cláudio Rome, Gabriel Chama, Paulo Scalli, Bird Clemente, Geraldo Meireles, Mario Leão, Boris Feldman, Nelson Rigotto de Gouveia, Nilson e Denise Carratu entre outros”. (ANTIGOMOBILISMO, 2005, p.3).

No dia 08 de fevereiro de 2006, o Museu sofreu mais uma calamidade, a segunda inundação. De acordo com publicações jornalísticas e documentos eletrônicos emitidos por Patrícia Matarazzo, os danos desta vez foram grandes. De acordo com Severino (2006, p.A-5), a parede cedeu e a água da enxurrada inundou todos os pavilhões, fazendo com que os carros ficassem cobertos por água e lama. Henrique (2006) disse que noventa e dois carros ficaram submersos.

Patrícia Matarazzo pediu auxílio de voluntários para auxiliarem na limpeza dos carros e do local e obteve algumas respostas. Em 15 de fevereiro de 2006, relata à Gazeta de Bebedouro que noventa e dois carros já haviam sido lavados e encontravam-se em pátios de empresas. A Prefeitura Municipal decretou estado de calamidade pública e priorizou o atendimento às famílias, ficando sob a responsabilidade da filha do colecionador as articulações para socorrer o acervo do Museu.

Novamente ocorreu atrito entre a gestão pública e privada, sentindo a família Matarazzo descaso por parte da Prefeitura.

Após a inundação, mais um fato conturba o Museu: a notícia de que a família concederia as 19 aeronaves ao Museu da Aviação “Asas de um Sonho”, localizado na cidade de São Carlos. Tudo começou com uma informação, do vereador Rubens Marcon, à Câmara de Bebedouro, de que as peças seriam cedidas a empresa TAM Linhas Aéreas. Eneida Matarazzo vem a público, no dia 15 de março de 2006, esclarecer que o acervo do Museu não estava disponível nem para ser emprestado, alugado, cedido, doado ou vendido. Ela esclareceu que havia acessado uma publicação, de responsabilidade da TAM, que dizia que as aeronaves foram descritas e classificadas como de propriedade da empresa, cedidas pela Miniterras, empresa agropecuária da família Matarazzo e que essa informação não procedia, dizendo que o autor é “um cara de pau” (ACERVO, 2006, p.3).

Finalmente em 22 de março de 2006 foi divulgado na Gazeta de Bebedouro e no Jornal Folha da Cidade, que o Museu seria reaberto à visitação pública no dia 30 do referido mês.

A presidente do Museu foi à Câmara pedir aos vereadores apoio para pressionar o Poder Executivo a tomar uma atitude quanto a um plano de emergência. Ela dizia que contabilizava um prejuízo de R\$ 800 mil com os carros e dizia que a única providência

tomada até aquele momento era a diminuição do nível de represamento das águas do Lago (EMPRESÁRIA, 2006, p.3).

Abaixo as fotos dos danos provocados nos objetos do Museu.



Foto 33 – Vista externa de avião exposto à degradação causada pelo tempo  
Museu “EAM”, 2007



Foto 34 – Vista interna de avião, degradação causada pelo calor e chuva  
Museu “EAM”, 2007



Foto 35 – Vista interna de avião, degradação do teto causada pelo calor e chuva  
Museu “EAM”, 2007



Foto 36 – Vista interna de avião, degradação das cortinas, causada pelo calor e chuva  
Museu “EAM”, 2007



Foto 37 – Vista externa de locomotiva, com ferrugem, degradação causada pelo calor e chuva  
Museu “EAM”, 2007



Foto 38 – Vista interna de carro, banco danificado pela ação do calor e da água (enchente)  
Museu “EAM”, 2007



Foto 39 – Vista da enchente de 08 de fevereiro de 2006  
Museu “EAM”, 2007



Foto 40 – Carro danificado pela enchente, exposto  
atualmente no Museu. Museu “EAM”, 2007



Foto 41 – Vista do canal do lago artificial que passa entre os tratores e  
caminhões expostos no Museu – vista de 2007



Foto 42 – Cavidade no piso inferior do pavilhão dos  
caminhões, provocada pela enchente de 06.02.06  
Museu “EAM”, 2007



Foto 43 – Cavidade no piso superior do pavilhão dos  
caminhões, provocada pela enchente de 06.02.06  
Museu “EAM”, 2007

Em 22 de agosto de 2006, uma faixa é colocada na frente do Museu, com os seguintes dizeres “As más condições do Museu são devidas a total falta de colaboração para mantê-lo, inclusive da Prefeitura”. (FAIXA, 2006, p.3). A faixa foi colocada a pedido de Patrícia Matarazzo, para tornar pública a insatisfação da Diretoria do Museu quanto ao descaso da Prefeitura. A manifestação engloba a falta de providências quanto à prevenção de novas enchentes, bem como a falta de limpeza tanto da área externa quanto do acervo.

Pode-se observar através das fotos que realmente a parceria público-privado não está caminhando bem, pois não houve uma definição clara dos objetivos que se pretendiam com a parceria entre a Prefeitura Municipal de Bebedouro e o colecionador Eduardo André Matarazzo. Observa-se que não há resolução bem definida sobre o limite entre o público e o privado, o que cada um deve fazer para honrar o acordo. Fica claro que o colecionador nunca esteve distante de sua coleção, administrando-a bem de perto, enquanto a Prefeitura apenas cedia o espaço físico. Dentro do processo de dinamicidade entre o público e o privado, não se pode deixar de pensar que a “[...] reflexão necessária em muitos casos, não pode excluir uma série de outras instâncias intermediárias, zona de conflito não-organizada, que alteram tanto o caráter de um como o de outro”. (JOSGRILBERG, 2005, p.104).

## Capítulo 5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

O colecionismo aparece como uma forma do homem compreender e agir no mundo a sua volta. Procurou-se observar como os colecionadores organizam suas preferências, suas escolhas e suas informações através de seus objetos e refletir como a coleção expressa sua trajetória de vida, suas relações sociais e suas condições contextuais.

A coleção é criada pela vontade individual de um sujeito ou uma instituição inscrevendo no mundo uma narrativa construída pela disposição dos objetos em séries. Assim, ao mesmo tempo em que a coleção reflete a vida do indivíduo, seus gostos, e seus valores, o sujeito age no mundo, muda a realidade pela inserção e disposição dos seus objetos no espaço.

A coleção, quando privada, constrói-se como um alongamento da personalidade do colecionador, ao mesmo tempo em que, paradoxalmente, também determina suas ações. Os objetos se apresentam como uma projeção do sujeito e, simultaneamente, como agentes que se adentram na vida do colecionador. Estabelece-se uma relação biunívoca e dinâmica entre o sujeito e os objetos.

Seja qual for a ênfase observada, essa relação é exercida no território da intimidade, da privacidade. No caso das coleções pessoais, elas começam sempre no âmbito privado, impulsionadas por motivos muitas vezes racionalmente inexplicáveis; em outros casos, os motivos se manifestam claros e objetivos. De qualquer forma torna-se imprescindível estudar o colecionador para explicar a coleção, pois não existe coleção sem colecionador. Embora pareça uma tautologia, essa preocupação revela aspectos determinantes não somente na construção, mas na própria organicidade do conjunto de objetos reunidos.

Nesse sentido, o colecionismo não pode ser considerado como dissociado da história – entendida como relação espaço/tempo. O colecionismo de Eduardo André Matarazzo pode ser entendido, por um lado, se inserido dentro da dinâmica citadina de São Paulo das primeiras décadas do século XX, enfatizando a modernidade, a velocidade e a tecnologia expressa nos automóveis. E, por outro lado, pelas relações familiares, no sentido das afinidades da família Matarazzo com as corridas, as marcas automobilísticas e as possibilidades econômicas que a sua fortuna permitia.

Eduardo André Matarazzo se apresenta, portanto, não unicamente como um exemplo, mas como um agente na construção de uma coleção. No caso, um anseio coletor unido a um interesse restaurador. Não uma coleção de objetos intocáveis, mas uma coleção de objetos modificados pelas aptidões e conhecimentos específicos sobre máquinas e automóveis. A coleção Matarazzo foi criada pela paixão e o interesse cognitivo, numa mescla de fetichismo e estudo. Esses motivos que perpassam a vida de Eduardo André Matarazzo fizeram com que os automóveis que hoje

conhecemos revelem aspectos específicos, criados e enunciados por ele próprio, sobre o devir dessa máquina.

Através da análise desta coleção de automóveis e objetos antigos pode-se identificar que a coleção é o cruzamento de fatores como as relações sociais, as características pessoais e a materialidade dos objetos. Esse cruzamento pode ser observado na escolha das peças: seja através das cores empregadas nos objetos, durante o processo do restauro ou na impressão da marca “Scuderia Nero” após o restauro, que imprimiram a especificidade da coleção. Ou, também, através da escolha por raridade ou exemplificação da história evolutiva da máquina.

Se na esfera privada, uma coleção começa nas sombras da intimidade, no plano institucional existem os museus, que permitem ao público apreender e resgatar informações sobre o passado, aprimorando seus conhecimentos e suas lembranças de sensações e emoções. As relações entre o museu e a coleção são determinantes, pois não existe museu sem coleção. Porém, essa determinação pode ser exercida de múltiplas formas. Assim, um museu quando recebe uma coleção pode respeitar a organicidade da mesma, já em outros casos, essa organicidade pode ser desfeita.

Os museus são lugares de exposição de objetos com a finalidade de comunicar mensagens ou significados específicos. Seus objetos têm a missão de tornar vivível o passado. Um passado que se mostra não pela decodificação da fala ou da leitura, mas pelo apelo a sensorialidade da visão. Os objetos expostos para serem vistos dão lugar a múltiplas significações e apropriações, seja como lembrança, como símbolo ou como elemento para uma posterior construção intelectual do passado; em todos os casos os significados são definidos sobre a tensão da manipulação e da crítica.

Todo museu é uma instituição, seja pública ou privada, da mesma forma que uma coleção. Como instituições, os museus estão atrelados a uma pessoa física ou jurídica, sob o estatuto do público ou do privado. Dependendo das tensões e explicitações do cruzamento desses dois fatores, os museus definirão suas ações específicas enquanto instituição.

A descrição do processo de institucionalização da coleção é um campo ainda inexplorado no Brasil. Geralmente, quando visitamos um museu percorremos suas instalações como se, sempre tivessem existido dessa forma, como se fossem objetos que “estiveram lá”. No entanto, essa passagem dos objetos para o museu é um palco de enfrentamentos não unicamente legais pela mudança do estatuto dos objetos, mas também pela resignificação que eles sofrem nesse espaço.

Em 1964, quando foi criado o “Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos”, houve os primeiros indícios para o processo de institucionalização da coleção. Mas este se deu verdadeiramente, no ano de 1969, quando foi fundado em Bebedouro o “Museu de Armas e

Veículos Motorizados Antigos Eduardo Andréa Matarazzo”. Todas as tramitações legais, as articulações políticas e as relações sociais fizeram com que a coleção particular se tornasse exposta ao público e se complementasse com outros objetos antigos que passaram a representar a evolução dos automóveis.

Observando o percurso da coleção de automóveis de Eduardo André Matarazzo considera-se importante destacar dois aspectos que interferiram no momento da institucionalização. O primeiro aspecto, diz respeito ao fato da coleção ser particular, portanto, carregada de sentimentos na relação entre o colecionador e seus objetos. Isso fica demonstrado pela ingerência direta de Eduardo André Matarazzo sobre seus objetos: o que colecionar, como mostrar, onde guardar.

O segundo aspecto é um alastramento do primeiro, pois há a falta de clareza dos objetivos institucionais quando estabelecida a parceria entre Prefeitura Municipal de Bebedouro e colecionador Eduardo André Matarazzo. As cláusulas do convênio nunca ficaram claras porque a intenção era justamente essa: interferir no público como se fosse privado.

Neste último aspecto, observou-se que em 1969 a instituição se tornou uma sociedade civil sem fins lucrativos, aberta ao público e com finalidade educativa, atendendo as características de toda uma instituição museu. Mas não encontrou-se registros, nem ações que apontem para o fato de que esse objetivo haja sido realizado.

A mudança da coleção de São Paulo para Bebedouro não é explicitada, porém pode ser explicada pelos interesses econômicos que Eduardo André Matarazzo mantinha com a cidade que abrigou a coleção. Decorrente desse fato, a presença de sua personalidade se traduz no outorgamento da Prefeitura da doação de um terreno para a criação do museu. Esse acontecimento está revestido de vários indícios que apontam para as tensões que Eduardo André Matarazzo e posteriormente seus herdeiros mantiveram com o Município.

A consequência desse “acordo” se reflete no impasse ou atual inércia do museu. Por um lado a família reclamando seus direitos privados e, por outro lado a Prefeitura impondo também seus interesses.

O desdobramento pode ser resumido na ameaça constante da família Matarazzo retirar os objetos do museu, o que impede à Prefeitura agir no foro institucional. E, na falta de interesse da população pelo museu, o qual continua a ser visto como “propriedade” da família Matarazzo.

Com esse percurso procurou-se mostrar que, tanto o processo de formação de uma coleção, como sua posterior institucionalização determina qualquer ação posterior do museu. Nesse sentido, a análise desse momento se abre também como uma possibilidade de estudo que contemple a formação das coleções e dos museus como elemento constitutivo do posterior arranjo dos objetos e a informação gerada e organizada por eles.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Regina. História de uma coleção: Miguel Calmon e o Museu Histórico Nacional. **Anais do Museu Paulista** – Nova Série, São Paulo, v.2, 1994.

ACERVO do Museu de Armas não está disponível, declara proprietária. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 15 mar. 2006, p.3.

AMARANTE, Leonor. **As Bienais de São Paulo: 1951 a 1987**. São Paulo: Projeto, 1989. 408 p. il.

ANGELO, Cláudio. Crise em municípios condena os museus. Estado quer “municipalizar” patrimônio: Condephaat aponta os conselhos municipais como saída para preservação de prédios históricos. **Folha de São Paulo**, São Paulo, Ribeirão, 28 set. 1997, p.11.

ANTIGOMOBILISMO atrai colecionadores de longe. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 07 Out. 2005, p.3.

ARTIGAS. Sobre o MAM: história. 2001. **Museu de Arte Moderna**, São Paulo. Disponível em: <<http://www.mam.org.br>>. Acesso em: 03 jan. 2006.

BAUDRILLARD, Jean. **O sistema dos objetos**. Tradução por Zulmira Ribeiro Tavares. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2004. 230 p. (Debates, 70).

BLOM, Philipp. **Ter e manter**: uma história íntima de colecionadores e coleções. Tradução de Berilo Vargas. São Paulo: Record, 2003. 303 p.

BOBBIO, Norberto. Público/privado. In: ENCICLOPÉDIA EINAUDI. **Estado-Guerra**. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2004. p.176-190. v.14.

CARVALHO, Vânia Carneiro de; LIMA, Solange Ferraz de. Cultura material e coleção em um museu de história: as formas espontâneas de transcendência do privado. In: FIGUEIREDO, Betânia Gonçalves; VIDAL, Diana Gonçalves (Orgs.). **Museus: dos gabinetes de curiosidades ao museu moderno**. Belo Horizonte: Argumentum; Brasília: CNPq, 2005. p.85-110.

CERÁVOLO, Suely Moraes. **Da palavra ao termo**: um caminho para compreender Museologia. São Paulo: USP-ECA, 2004. 229 p. Tese (Doutorado em Museologia) – Escola de Comunicações e Artes, São Paulo, 2004.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. Tradução por Ephraim Ferreira Alves. 11 ed. Petrópolis: Vozes, 2005. 351 p. v.1.

CHAUÍ, Marilena. **Brasil**: mito fundador e sociedade autoritária. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2006. p. 103 p.

CLARA, Isabel Santa. Coleções. **Episteme**, Porto Alegre, n.20, suplemento especial, p.167-171, jan./jun. 2005.

CONSELHO INTERNACIONAL DE MUSEUS (ICOM). Código de ética profissional. Tradução de Gabriela Suzana Wilber. **Revista Museu**. 1996. Disponível em: <<http://www.revistamuseu.com.br/legislacao/museologia/eticaicom.htm>> Acesso em: 15 de abr. 2005.

COUTO, Ronaldo Costa. **Matarazzo: a travessia**. São Paulo: Planeta, 2004a. 332 p. v.1.

\_\_\_\_\_. **Matarazzo: o colosso**. São Paulo: Planeta, 2004b. 407 p. v.2.

CRIPPA, Giulia. Entre paixão e necessidade: a arte de colecionar, os espaços da memória e do conhecimento na história. FURNIVAL, Ariadne Chloë; COSTA, Luzia Sigoli Fernandes (Orgs.). **Informação e conhecimento: aproximando áreas de saber**. São Carlos: EduFSCar, 2005. p.29-48.

DEAN, Warren. **A industrialização de São Paulo (1880-1945)**. Tradução de Octavio Mendes Cajado. 2 ed. São Paulo: Difel, 1971. 272 p.

DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo de. Indústria, trabalho e cotidiano. São Paulo: Atual, 1991. In: VICHNEWSKI, Henrique Telles. **As Indústrias Matarazzo no interior paulista: arquitetura fabril e patrimônio industrial (1920-1960)**. Campinas: UNICAMP, 2004. 295 p. Dissertação (Mestrado em História).

DUBY, Georges (Org.). **História da vida privada: da Europa feudal à Renascença**. Tradução por Maria Lucia Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2004. 638 p. v.2.

EDUARDO Matarazzo, dono do 1º Fusca, adquire o último. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 06 maio 1987.

EMPRESÁRIA pede “plano de emergência” para a cidade. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 29 mar. 2006, p.3.

FAIXA no Museu Eduardo Matarazzo causa polêmica. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 22 ago. 2006, p.3.

FAMÍLIA Matarazzo e prefeitura aguardam decisão judicial: locomotivas do Museu de Armas, Máquinas e Veículos Antigos “Eduardo André Matarazzo” podem ir para o Paraná por iniciativa dos proprietários. Prefeitura quer impedir. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 11 jul. 2002, p.3.

FAMÍLIA Matarazzo pede reapropriação de mandato. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 13 jul. 2002, p.B-8.

FERREIRA, Manuela. Coleccionar, porquê? **Episteme**, Porto Alegre, n.20, suplemento especial, p.203-204, jan./jun. 2005.

FERREIRA, Sueli Mara Soares Pinto. **Redes eletrônicas e necessidades de informação: uma abordagem do sense-making para estudo de comportamento de usuários do Instituto de Física da USP**. São Paulo: USP, 1995. 165 p. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação) – Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, 1995.

FONSECA, Paulo. Considerações de um colecionador. **Episteme**, Porto Alegre, n.20, suplemento especial, p.181-184, jan./jun. 2005.

FOREST, Malcolm. **Automóveis de São Paulo**: memória fotográfica de pessoas, automóveis e localidades do Estado de São Paulo. São Paulo: Arquivo do Estado, Imprensa Oficial, 2002. 208 p.

GATTÁS, Ramiz. **A indústria automobilística e a 2ª revolução industrial no Brasil**: origens e perspectivas. São Paulo: Prelo Editora, 1981. 532 p.

GOMES, Nazareth. Museu de Armas, Veículos e Máquinas pode permanecer em Bebedouro. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 17 jul. 1993.

HENRIQUE, Brás. Chuva deixa 1 morto no interior: outro morador de Bebedouro foi levado pela enxurrada anteontem e está desaparecido. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, Metrópole, 10 fev. 2006.

\_\_\_\_\_. Colecionador expõe carro e avião em Museu. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 13 fev. 2000. Cidades, Caderno C, p.6.

\_\_\_\_\_. Restauração de locomotivas vai para na Justiça: liminar impediu família de levar peças do museu de Bebedouro para Curitiba. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 13 jul. 2002.

HOMULOS, P. Museums to libraries: a family of collecting institutions. **Art Libraries Journal**, v. 15, n.1, p.11-13, 1990.

INSTITUTO DE PESQUISA DO COLECIONISMO. Cultura do colecionismo. 2002a. Disponível em: [http://www.ipcoleccionismo.com.br/exibir\\_pesquisas.php?noticia=24](http://www.ipcoleccionismo.com.br/exibir_pesquisas.php?noticia=24). Acesso em: 23 de janeiro de 2005.

INSTITUTO DE PESQUISA DO COLECIONISMO. Visão científica do colecionismo. 2002b. Disponível em: [http://www.ipcoleccionismo.com.br/exibir\\_pesquisas.php?noticia=30](http://www.ipcoleccionismo.com.br/exibir_pesquisas.php?noticia=30). Acesso em: 23 de janeiro de 2005.

JANEIRA, Ana Luísa. Gabinetes, boticas e bibliotecas. **Episteme**, Porto Alegre, n.20, suplemento especial, p.11-17, jan./jun. 2005.

\_\_\_\_\_. As minhas colecções. **Episteme**, Porto Alegre, n.20, suplemento especial, p.175-180, jan./jun. 2005.

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

JORGE, Wanda. Vera Cruz: 1949/1954 um sonho do cinema brasileiro. **Ciência Cultural**, São Paulo, v.56, n.3, jul./set. 2004.

JOSGRILBERG, Fabio B. **Cotidiano e invenção**: os espaços de Michel de Certeau. São Paulo: Escrituras, 2005. 147 p. (Ensaio Transversais, 32).

JUMPEI, Márcio (Resp.). Bebedouro: museu ou cemitério? **Revista Flap International**, São Paulo, [1995?], n., p.22-27.

KAMIDE, Edna H. M.; PEREIRA, Tereza C. R. P. (Coordenadoras.). **Patrimônio cultural paulista**: CONDEPHAAT, bens tombados 1968-1998. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1998. p.49.

KASINSKY, Ana Luiza Borges. **A importância do colecionismo**: o caso da Fundação Maria Luisa e Oscar Americano. São Paulo, 2000. (Curso de Especialização em Museologia). 50 p.

KLINTOWITZ, Jacob. Os italianos e a arte brasileira. **Ecco!**. [200-]. Disponível em: <[http://www.ecco.com.br/vita\\_mia/oriundi\\_artplas.asp](http://www.ecco.com.br/vita_mia/oriundi_artplas.asp)>. Acesso em: 21 jul. 2006.

LÉON, Aurora. **El museo**: teoría, praxis y utopía. 6. ed. Madrid: Cátedra, 1995. p.9-65. (Cuadernos Arte Cátedra).

LETAIF, Nelson. Escombros do império: família de muitos condes, os Matarazzo ergueram e implodiram o maior conglomerado industrial do país ao longo de três gerações. **Época, História**, São Paulo. [199?]. Disponível em: <http://epoca.globo.com/edic/19990628/matarazzo.htm>. Acesso em: 23 dez. 2006.

LIMA, Jorge da Cunha et. al. **Matarazzo**: 100 anos. São Paulo: CL-A Comunicações, 1982. 164 p.

LOCOMOTIVAS continuarão na cidade. **Folha da Cidade**, Bebedouro, 13 jul. 2002, p.1.

LOCOMOTIVAS são levadas para restauração. **Folha da Cidade**, Bebedouro, 27 jul. 2002.

LOCOMOTIVAS seguem hoje para Curitiba: família Matarazzo irá pedir indenização. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 25 jul. 2002, p.1.

MATARAZZO, Eneida Baptistete. Ao jornal Gazeta de Bebedouro. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, Espaço do leitor, 30 jul. 2002.

\_\_\_\_\_. Espaço do leitor. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 11 jul. 2002.

MATARAZZO, Patrícia Marta. Carta aberta ao Exmo Sr. Prefeito de Bebedouro. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 10 ago. 2002, p.2.

MENDONÇA, Sonia Regina de. **A industrialização brasileira**. 2 ed. São Paulo: Moderna, 2004. 136 p. (Polêmica).

MENESES, Ulpiano T. B. Memória e cultura material: documentos pessoais no espaço público. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v.11, n.21, 1998, p.89-103.

\_\_\_\_\_. De. A problemática da identidade cultural nos museus: de objetivo (de ação) a objeto (de conhecimento). **Anais do Museu Paulista** – Nova Série, São Paulo, v.1, p.207-222, 1993.

\_\_\_\_\_. Do teatro da memória ao laboratório da História: a exposição museológica e o conhecimento histórico. **Anais do Museu Paulista** – Nova Série, São Paulo, v.2, p.9-42, jan./dez. 1994.

MENOCCHI DEL PICCHIA. In memoriam. Diário de S. Paulo, São Paulo, 26 fev. 1937, p. 480-3. In: COUTO, Ronaldo Costa. **Matarazzo: o colosso**. São Paulo: Planeta, 2004b. p. 359. v.2.

MUSEU será reaberto na próxima semana. **Folha da Cidade**, Bebedouro, 22 mar. 2006.

MUSEU do Automóvel será reaberto no final do mês. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 22 mar. 2006. p.3.

NOVIDADES no Museu de Armas, Máquina e Veículos “Eduardo André Matarazzo”: acervo dos Matarazzo é aos poucos recuperado. Ainda hoje, deve ser entregue um canhão militar alemão, que acaba de ser restaurado na fazenda da família. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 04 dez. 2003, p.3.

OLIVEIRA, Andréia Machado; SIEGMANN, Christiane; COELHO, Débora. As coleções como duração: o colecionador coleciona o quê? **Episteme**, Porto Alegre, n. 20, p.111-119, jan./jun. 2005.

OLIVEIRA, Fernanda. MASP: sob as linhas da arte, a liberdade. **Archphoto**, 2002.  
Disponível em: <<http://www.archphoto.it/IMAGES/OLIVEIRA/N/Oliveira%20portogues.htm>>.  
Acesso em: 21 jul. 2006.

OLIVEIRA, Rita Alves. A Bienal de São Paulo: impacto na cultura brasileira. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.15, n.13, jul./set. 2001.

PAPAGNO, Giuseppe. Instituições. In: ENCICLOPÉDIA EINAUDI. **Direito-classes**. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2004. p.160-200. v.39.

PEARCE, Susan (Organizadora). **Interpreting objects and collections**. New York: Routledge, 2005. 343 p.

\_\_\_\_\_. **Museums, objects and collections: a cultural study**. Washington: Smithsonian Institution, 1993. 296 p.

PEIXOTO, Fábio. O maior de todos: de vendedor de banha de porco a dono de um dos maiores grupos industriais do mundo, Matarazzo multiplicou fábricas, cresceu nas crises, flertou com o fascismo e ajudou a construir o capitalismo brasileiro. **Aventuras na história**, São Paulo, n.27, nov. 2005, p.46-53.

PIVETTA, Marcos. Casa-grande e senzala dos Matarazzo na califórnia paulista: estudo da Unesp resgata o cotidiano de semi-servidão dos cortadores de cana da Amália, fazenda na

região de Ribeirão Preto que foi do antigo império agroindustrial. **Revista Fapesp**, São Paulo, n.61, jan./fev. 2001.

POMIAN, K. Coleção. In: ENCICLOPÉDIA EINAUDI. **Memória / história**. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2004. p.51-86. v.1.

\_\_\_\_\_. The collection: between the visible and the invisible. In: Pearce, Susan (Org.). **Interpreting objects and collections**. New York: Routledge, 2005. p. 160-174.

RECUPERAÇÃO dos carros do museu depende de voluntários: veículos foram lavados e encontram-se em pátios de empresas. **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, 15 fev. 2006, p.3.

RIBEIRO, Silvio Ricardo. O caso de amor pelo nosso primeiro Fusca. [S.l: s.n.], 14 Ago. 1986.

SANTOS, Nilton. Enquanto isso, no museu.... **Gazeta de Bebedouro**, Bebedouro, jul. 2002.

SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. 390 p.

SEVERINO, Carlos. Temporal mata um e deixa Bebedouro em calamidade. **Diário Paulista**, São Paulo, 10 fev. 2006, p.A-5.

SHAPIRO, Helen. A primeira migração das montadoras: 1956-1968. In: ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (Orgs.). **De JK a FHC: a reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta, 1997. p.23-88.

SILVA, Maria Aparecida de Moraes. A cultura na esteira do tempo. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.15, n.3, jul./set. 2001.

SMITH, Johanna W. Arquivologia, Biblioteconomia e Museologia – o que agrega estas atividades profissionais e o que as separa? **Revista Brasileira de Biblioteconomia e Documentação**, São Paulo, Nova Série, v.1, n.2, p.27-36, 2000.

SUANO, Marlene. **O que é museu**. São Paulo: Brasiliense, 1986. 101 p. (Primeiros Passos).

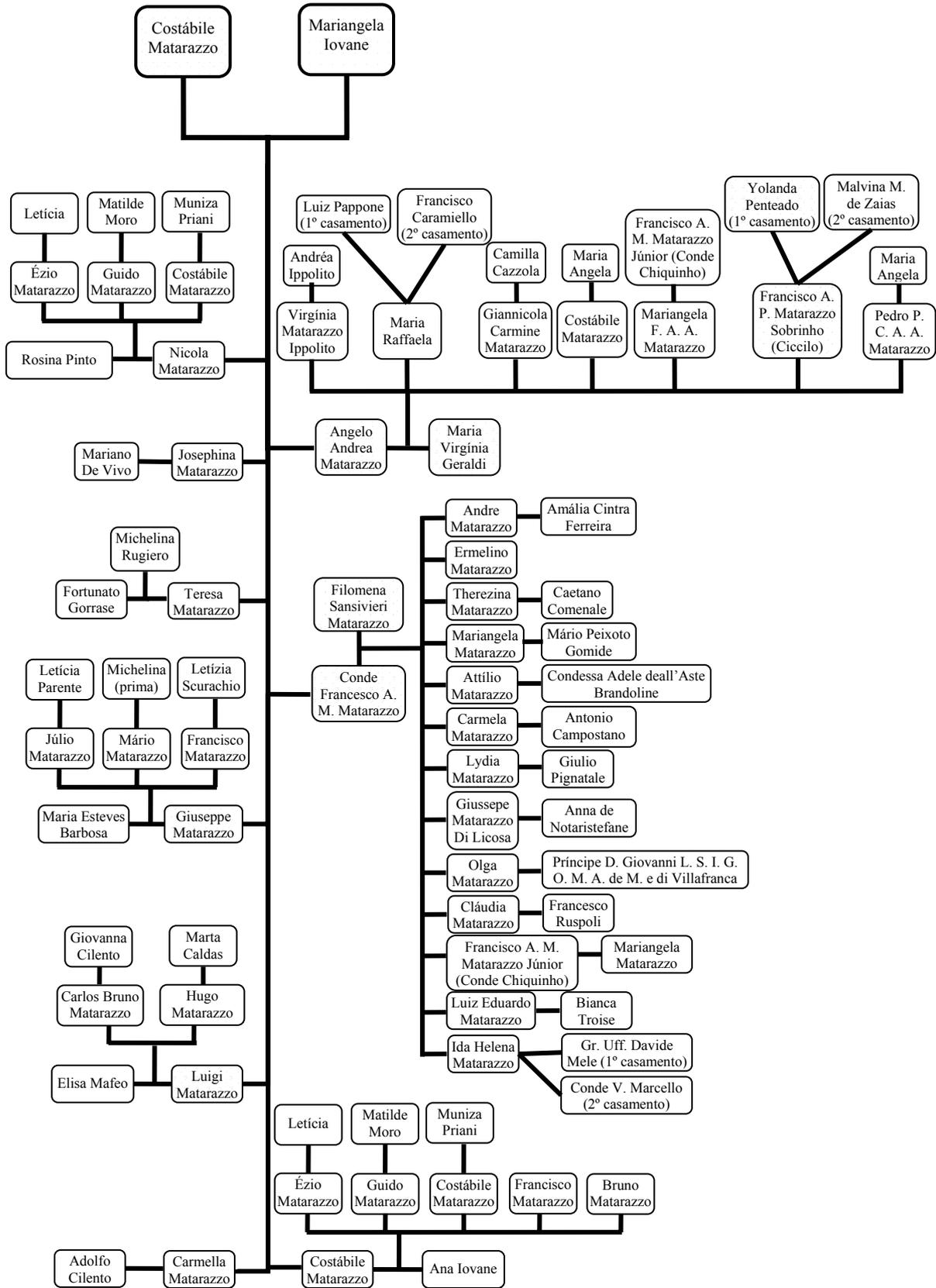
TEIXEIRA COELHO. **Dicionário crítico de política cultural**: cultura e imaginário. 2 ed. São Paulo: Iluminuras, 1999. 383 p.

UELZE, Reginald. Os transportes em São Paulo. In: MARCONDES, J. V. Freias; PIMENTEL, Osmar. **São Paulo**: espírito, povo, instituições. São Paulo: Pioneira. 1968. p.219-231.

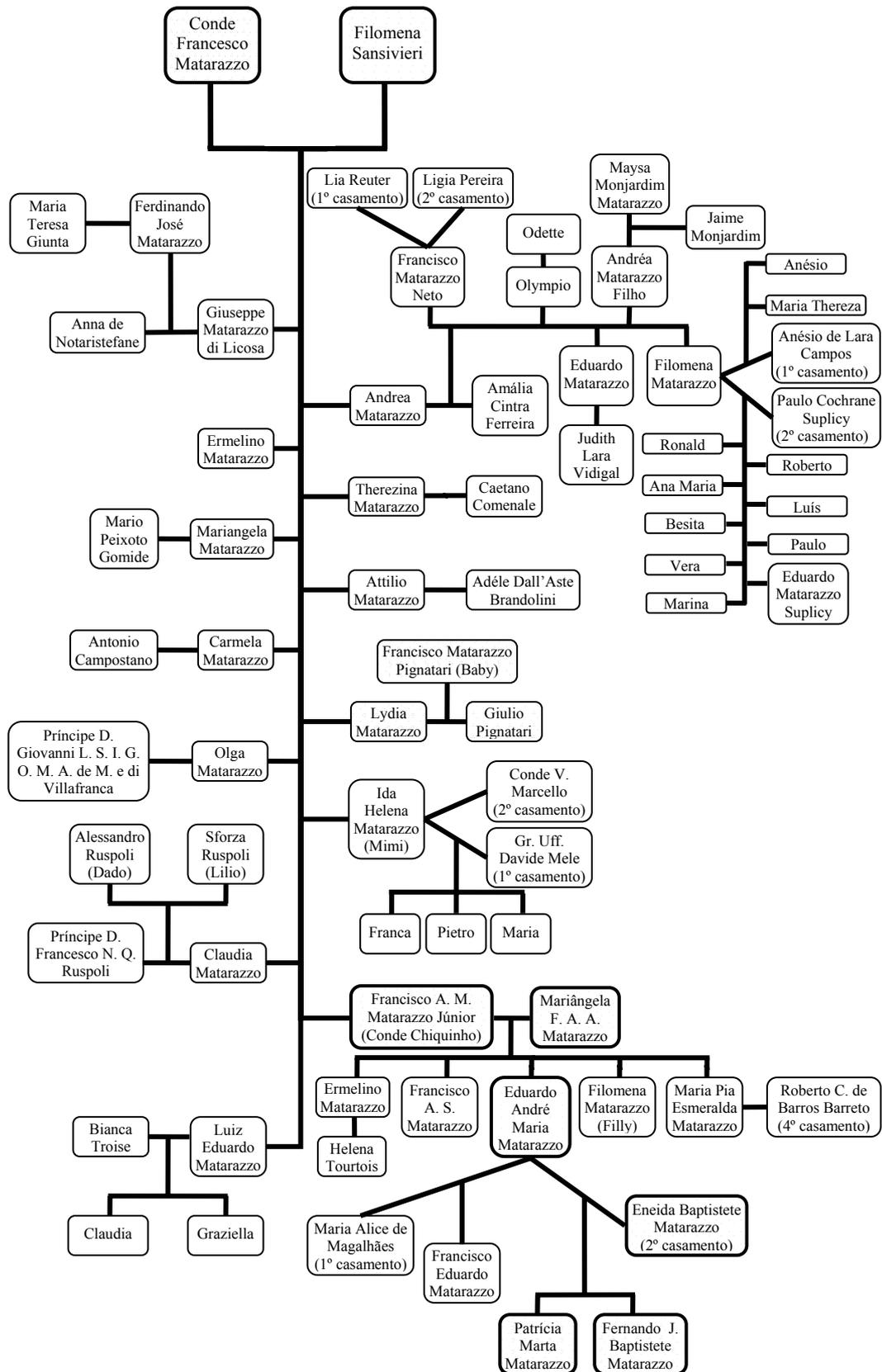
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. Museu Paulista. **Manual para preenchimento da ficha de objetos**. Responsabilidade de Heloísa Barbuy e Adilson J. de Almeida. 2 versão. São Paulo: USP, 1994. (Xerox).

VICHNEWSKI, Henrique Telles. **As Indústrias Matarazzo no interior paulista**: arquitetura fabril e patrimônio industrial (1920-1960). Campinas: UNICAMP, 2004. 295 p. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, 2004.

# APÊNDICES



**APÊNDICE A - ÁRVORE GENEALÓGICA DE COSTÁBILE MATARAZZO E MARIANGELA IOVANE**



**APÊNDICE B - ÁRVORE GENEALÓGICA DE  
CONDE FRANCESCO MATARAZZO E FILOMENA SANSIVIERI**

## APÊNDICE C – ENTREVISTA Dr<sup>a</sup> ENEIDA BATISTETE MATARAZZO

ENTREVISTA – 03/10/2006

M - Como começou a coleção do Sr. Eduardo? Por que a opção pelo objeto carro?

E – Vamos iniciar pela paixão que ele tinha pelo automóvel. Quer dizer, ele gostava demais de carros. Desde sei lá, quinze / dezesseis anos, ele já guiava em São Paulo. Tinha pouquíssimos carros, né!. Então, ele guiava. Ele tinha carros diferentes, ele usava os carros, (queria que perguntassem, etc e tal), então, basicamente ele gostava de automóvel. Chegou inclusive a participar de corridas em Interlagos.

Acho que você pode até incluir, que como ele era nas Indústrias Matarazzo, ele era vice-presidente executivo e ele era o responsável pela compra e instalação e manutenção das fábricas. Ele gostava muito de motores, de máquinas, quer dizer era uma coisa assim, que era apaixonado. Ele conhecia tão bem as máquinas, que quando, tinha uma frase que o engenheiro da Matarazzo uma vez contou para mim: “quando a máquina de uma fábrica enguiçava, a gente ia lá ver. Iam os engenheiros, procuravam, os técnicos de que forma... e ninguém conseguia resolver. Então, a gente chamava o Sr. Eduardo e Sr. Eduardo conversava com a máquina, Sr. Eduardo sabia mais que todos nós, ele conversava com a máquina e a máquina funcionava.”

Eu acho uma coisa interessante, que mostra um traço de personalidade. E motores, carros eram motores. Então, ele era apaixonado pelos carros, mas também pelo motor que fazia o carro funcionar.

Ele teve inúmeras marcas, vários carros, vários carros diferentes, pequenos e grandes. Ele foi a primeira pessoa a ter Volkswagen no Brasil e ele andou muito no Volkswagen dele. Ele era um homem alto de 1 metro e 83. Ele fica como numa caixinha de fósforo, mas ele ia muitas vezes lá pro escritório com o Volkswagen.

E aí, ele resolveu começar a reformar carros. Cotava os carros. Comprou um carro antigo, que não estava bem e resolveu reformar. E ele começou também a colecionar livros sobre carros e inclusive, formou uma coleção enorme de livros sobre os carros, sobre as marcas e revistas sobre carros antigos só.

Ele começou a se (...) mais quando ele tinha talvez uns vinte carros ele colocava assim: um carro numa fábrica, outro carro noutra fábrica, não tinha (...)

Ele estava com uns vinte e um anos, quando se mudou para uma casa que tinha uma garagem muito grande e parte da garagem ele fez uma sala grande. Um salão muito grande onde instalou todo maquinário necessário para reforma, conserto e pintura, etc e tal dos carros. E continuou reformando esses carros. Como tinha elevador, levava os carros para essa sala e reformava e depois ele ia guardando num pátio. Quando ele tinha mais ou menos uns vinte carros antigos, ele resolveu. Tinha amigos que gostavam de ver e ah! tem que mostrar. Então, ele criou em 1964 esse Museu de Carros e Veículos Motorizados Antigos, em São Paulo e passou a guardar a coleção na Rua Joly, que era um prédio da fábrica da Matarazzo.

Mas, ele continuou reformando, e continuou mandando pra guardar numa fábrica, na outra e na outra e ele já estava casado comigo nesta época. Quando foi? Mais ou menos sessenta e sete. Sessenta e sete com certeza. Foi quando eu estava grávida da minha filha, é que ele já estava com uma coleção de uns quarenta carros e então, comentando por que você não torna público, não só para os seus amigos verem?

M – Sugestão da Sr<sup>a</sup>?

E – É. Por que você não instala um Museu e deixa, torna, expõe isso num lugar público? Aí ele começou a ter entendimento com entidades de São Paulo (...) Aí fui eu que opinei: por que São Paulo? Por que tudo que é bonito fica na cidade grande? Por que não Bebedouro se nós temos uma fazenda e a gente vai constantemente?

E aí: é uma boa idéia. Conversou com o prefeito que era o Hércules Hortal. O Hércules concordou em construir o prédio e ele trouxe a coleção pra cá. Que aí na época tinha, eu não sei exatamente quantos carros, mas talvez uns setenta, não sei. E aí além dos carros, ele foi ampliando, porque não era só carro, era tudo que era motor, tudo que era motorizado interessava. Então, ele começou a trazer aviões, máquinas de guerra, tanques e foi ampliando e como ele era um colecionador nato, ele gostava de colecionar também outros tipos de objetos antigos. Ele trouxe máquina registradora, quer dizer ele foi diversificando a coleção. Ele não era um colecionador de carros, começou com carros, mas pra ele, por isso que chamasse Museu de Armas, Veículos e Máquinas. Tudo que era máquina, tudo que era motorizado, tudo que se movia ele tem interesse enorme e daí ele diversificou. Então, o Museu hoje, é um museu bem diferente da média dos museus de automóveis. O Museu de Automóvel é um museu que tem automóveis e este Museu aqui é super diversificado, tem até bomba de gasolina, tem, se bem que bomba de gasolina está ligada a carro, mas você vê que tem, por exemplo, uma roupa escafandro, enfim, ele foi diversificando. Tudo que era antigo ele gostava e ia comprando e colocando no Museu, por isso ela é múltipla (a coleção) não é um museu de automóveis.

M – A Sr<sup>a</sup> diz que ele começou restaurando um carro. Quantos anos ele tinha quando ele restaurou esse primeiro carro?

E – Foi quando ele? Porque eu sou casada. Ele era divorciado quando eu casei com ele. Mas, foi quando ele construiu essa casa na rua Guatemala. Ele tinha vinte e um anos, foi quando ele construiu a casa e fez a oficina em baixo. E aí nessa oficina, ele começou a restaurar os carros e ele pessoalmente orientava. Não é que ele comprava carros em más condições, como muitos colecionadores fazem, mandam pra uma oficina quando estiver bom trazem de volta e tal, não. Ele chegava do escritório às sete da noite, íamos jantar, acabava o jantar ele descia. Ia pra essa oficina, aonde à noite vinha mecânico, eletricista, pintor, todos participavam da reforma e ele inclusive vai orientando um por um, porque ele tinha os manuais. Ele tinha os livros de carros, então ele orientava, quer dizer toda a reforma era supervisionada por ele.

M – Na verdade, ele já tinha feito todo um estudo prévio para poder reconstruir?

E – Pra poder reconstruir. Então se ele comprasse carros ele já tinha os livros. Ele comprava os livros sobre a máquina, os manuais, enfim tudo que dissesse a respeito. E, além disso, ele tinha essa preocupação de restaurar os carros como eram desde o início. Então, ele comprava muita peça que não existia no Brasil, nos Estados Unidos, viajava muito para os Estados Unidos e cada vez que ele viajava, trazia uma quantidade de peças dos carros antigos e quando não encontrava, ele mandava fazer de acordo com o original. Mas sempre assim ele supervisionando esse restauro, ele supervisionando o restauro. Ele supervisionando o restauro.

M – Mas, isso como um hobby?

E – Como um hobby. Porque ele trabalhava na Matarazzo. Ele ia das sete da manhã às sete da noite, como vice-presidente executivo, e viajava em média, cento e setenta dias por ano.

M – Num primeiro momento, ele não teve a intenção de comercializar nada, foi simplesmente por hobby?

E – Não, o que é isso. Sempre foi hobby. Depois, quando ele instalou o Museu aqui, alguns amigos diziam: olha você tem um museu e eu vou doar. Então, começaram as doações. Começou exclusivamente com os carros dele, que eram da coleção dele.

M – Eu pergunto isso porque alguns colecionadores têm o objetivo de mercado, por isso a gente precisa esclarecer essa questão dele colecionar por hobby.

E – Por hobby e assim uma paixão. Ele gostava daquilo que fazia, tinha orgulho de ver o carro refeito. Pegar um carro em péssimas condições e fazer como ele era originalmente. Gostava demais do que ele fazia. Então o que aconteceu, quando nós... nós tínhamos a fazenda quando ele veio pra Bebedouro pra ser presidente da Frutesp, que ele (...) para que fosse privatizada a Frutesp, porque a Frutesp era do estado e ele era um grande amigo do Paulo Henrique Martins, que era o governador do Estado. E ele usou toda a influência que tinha e todo o poder das Indústrias Matarazzo pra poder conseguir que Frutesp fosse privatizada. E partir do momento em que ela foi privatizada, o convidaram para que ele fosse o presidente da Frutesp e ele veio pra Bebedouro. Passou a morar na Fazenda Santa Cruz. Aí ele trouxe da casa da rua Guatemala, trouxe à nossa fazenda todo o maquinário e continuou. Era assim, trabalhava na Frutesp durante o dia e a noite se dedicava ao restauro, o tempo todo, quer dizer (...) ele orientava os mecânicos que não entendiam muito de carro, de carro antigo. Então, ele trouxe todo esse maquinário, instalou na fazenda Santa Cruz e continuou reformando, e reformando e reformando sem parar.

M – A coleção fazia parte do cotidiano dele. Todos os dias ele olhava pro...

E – E quando, nos últimos anos, quando ele já não estava mais na Frutesp, o que ele fazia já não tão bem de saúde. Todos os dias ele ia à oficina cuidar das reformas. Foi a última atividade dele. Tinha uma porção de carros comprados pra serem reformados. Vários carros antigos e em mau estado, que ele comprava sempre com a intenção de reformar e quando ele morreu ainda estavam na oficina três ou quatro carros em reforma. Foi a última atividade dele. Ele morreu reformando carros.

M – E depois que ele trazia os carros pra coleção, qual era a frequência com que ele olhava pra coleção, aqui dentro do Museu?

E – No começo bastante, depois ele foi se decepcionando, porque a Prefeitura não dava apoio. A cidade não dava apoio. A população não dava apoio e teve dia em que havia muito mais interesse das pessoas de fora do que dos bebedourenses em valorizar a coleção. Ele não recebia estímulos de jeito nenhum, de jeito nenhum. Aí houve aquela enchente em 1984. Os carros ficaram bem danificados, não houve nenhuma ajuda, no sentido de recuperar, nenhuma! Precisamos pagar a lavagem dos motores dos carros todos e não recebemos nada para limpar o Museu e limpar os carros. E de Bebedouro não veio ninguém ajudar. De São Paulo veio uns dez, pra ajudar a Patrícia a limpar o prédio do Museu e lavar os motores. Mandar para os lava-jatos e cuidar dos carros. Bom então, quando houve a enchente, ele ficou muito decepcionado com a atitude da cidade quanto aos danos que tinham ocorrido. Então, ele foi reformando os carros bons que tinham se danificado e por uma questão de segurança ia mandando pra um porto que nós temos no Paraná – Antonina, chama Porto Matarazzo em Antonina. Há lá alguns prédios. Então, em um dos prédios ele (...) que ele mandava pra lá por

questão de segurança. Então hoje em dia, tem vinte e quatro carros lá e ele continuou reformando na fazenda. Atualmente, são noventa e seis carros. Mandou esses vinte pra Antonina e quando o salão de recebimento encheu, ele reformou um barracão na fazenda e tem mais vinte carros na fazenda guardados.

M – Coleção grande!

E – Quer dizer, tem noventa seis, noventa e oito, noventa e seis, mais vinte e quatro, mais vinte aqui. Não há lugar pra colocar. Hoje mesmo, fui participar de uma reunião, em que o presidente da Assembléia está querendo ver se o Cutrale cede uma área ao lado do Shopping, constrói o prédio e através de um convênio a gente coloque a coleção lá, e vamos ver no que dará.

M – O que seria melhor!

E – Então, você pergunta se nos últimos anos ele costumava freqüentar o Museu. Cada vez menos, porque ele tinha tanta tristeza de ver que havia goteiras no teto, os carros ficavam, a pintura ficava coberta de fuligem da cana, (...). O teto tinha várias goteiras. Enfim, então, ele se desiludiu, mas não queria abrir mão da coleção, porque ele podia vender, o estatuto permitiria que ele vendesse, seriam mais de alguns milhões de dólares, ou mais até do que isso, e teria a maior facilidade de vendê-los. Mas ele não queria vender. Então, ele continuava reformando em Bebedouro, mandando pra Antonina, depois guardando na fazenda Santa Cruz e até os últimos dias de vida era aquilo que ele se dedicava, reformar os carros.

M – Quando ele começou a colecionar os carros, ele tinha uma visão de como iria ficar a coleção dele ou não?

E – Seguramente não.

M – Como se dava a aquisição desses carros?

E – Ele conhecia muito carros. Então ele sabia quais eram os carros que tinham valor, valor histórico ou valor como máquina, certo? Então ele escolhia sabendo: esse carro aqui é antigo, uma raridade, esse carro aqui é uma raridade. Então, ele ia comprando, escolhendo nesse sentido, então mais orientado pelo sentido.

M – Mas aleatoriamente? Conforme ia aparecendo ele não perdia o negócio.

E – Exatamente. Não é como muita gente que a gente conhece que coleciona Cadillac, outros colecionam Mercedes. O Eduardo não. Ele se baseava em um valor histórico, valor técnico ou na modelagem. Quer dizer, ele conhecia muito, ele entendia muito, ele sabia qual era o carro que poderia ter valor dentro de uma coleção.

M – Ele tinha uma grande visão do setor automobilístico?

E – Tinha sim, muita visão. Visitava muitos museus na Europa, muitos museus nos Estados Unidos, ele ia.

M – Quando ele viajava a Sr<sup>a</sup> acha que ele já se preocupava com as peças que ele iria trazer?

E – Ele viajava através da firma, viajava a negócios, pelo trabalho dele. Mas, sempre sabendo que ele iria encontrar peças e já tinha a lista, já tinha os vendedores que ele conhecia, que já o conheciam e até mesmo dos carros que estavam em reforma, que ele sabia que não ia encontrar no Brasil peças pra repor. Então, várias vezes que ele viajava vinha uma quantidade de peças de carro com ele. Quer dizer que o colecionador acompanhava. Eu acho que ele difere muito, da maioria dos colecionadores, pelo fato de que ele era restaurador, não era só um colecionador. E há grandes coleções em São Paulo, grandes coleções de carros, fantásticas, mas de pessoas que mandam pra uma oficina, especializada em carros antigos, pagam e incorporam à coleção. Colecionadores em massa determinados. O Eduardo não, era pelo significado dos carros, pelo significado histórico, pela tecnologia que o carro tinha introduzido e ele era (...).

M – Relativo a um autor específico do colecionismo em que ele diz que o verdadeiro colecionador não é aquele que se preocupa somente em guardar, mas que se preocupa em resgatar a história, a trajetória do objeto. Ele não se preocupava, por exemplo, em registrar essa trajetória do objeto que ele passava a restaurar? Isso ele nunca se preocupou? Numa ficha, num computador ou num papel?

E – Na verdade, infelizmente, ele não era nem um pouco organizado. Como ele tinha uma memória excepcional, ele devia achar que lembrava de tudo, mas não registrava. Não há registro nenhum sobre tudo isso. Só as pessoas que acompanharam.

M – De acordo com Susan Peirce existe um foco do olhar do colecionador sobre a coleção; seria importante relembrar onde as peças foram adquiridas, o que pagou por elas, o que pesquisou sobre ela. Esses tópicos eram relevantes para ele?

E – É ele devia saber tudo porque ele sabia quem eram as pessoas que vendiam carros antigos, ele visitava; em São Paulo, havia as pessoas que adquiriam (...) de carros antigos. Então ele muitas vezes, no domingo de manhã, ele saía pra visitar, ver quem tinha carros antigos pra vender, escolher algum pra comprar. Conhecer ele conhecia tudo, ele lembrava de tudo, que Eduardo tinha uma memória inacreditável, mas não registrava nada.

M – Era colocada alguma marca pessoal sobre cada peça ou não, depois que ele adquiria?

E - Não.

M – Ele não registrava uma marca dele?

E – Não. Ele tinha este escudo do Museu. Patrícia... papai colocava o escudo do Museu em todos os carros, né?

P – Não. Ele colocava na frente de vários carros, mas...

E – Não em todos?

P – Não, mas era o que ele considerava porque ele mandou fazer um escudo grande pra colocar na frente lá na fazenda, na porta do barracão lá da fazenda.

E – Então, mas ele não personalizava os carros, tipo esse fui eu que reformei, esse fui eu, não tinha marca dele não. Não tinha essa vaidade digamos. Eu diria que ele não tinha vaidade de dizer: este fui eu que reformei, coisa e tal, pôr a minha marca não.

M – O colecionador coletava algum tipo de material relevante nos jornais especializados sobre a coleção dele ou não?

E – Sobre a coleção dele não, era genérico. Nós temos uma biblioteca na fazenda lotada de livros de carros, de todas as marcas, ele assinava revistas de carros antigos, isso ele tinha demais.

M – Sobre a coleção, ele não se preocupava?

E – Não era específico porque, vamos dizer, se era um carro Chevrolet ele tinha uma porção de livros da marca Chevrolet, tinha de carros antigos - nas revistas de carros antigos trazia também de carros Chevrolet, mas não era específico. Ele precisava de orientação? Ele sabia que tinha lá um livro ou uma brochura, qualquer coisa, que dava enfim informações técnicas sobre aquela. Então, quando ele reformava ele tinha isso na biblioteca.

M – Mas eu falo do objeto dele? Como resultado da memória da coleção dele?

E – Não. Eu diria que até que é um desprendimento, falta de vaidade. Não precisa ter a minha marca, não preciso mostrar que eu... era o prazer dele.

M – Sobre a coleção arranjada, por exemplo, quando ele trazia pro Museu, que era onde ficava exposto ao olhar do público, ele organizava os carros?

E – Sim. Ele dispunha os carros da forma como ele achava adequada. Depois foi ficando, como ele foi se desencantando, ele mandava dispor (...), nos primeiros anos ele tinha muita paciência. Ele colocava, vamos supor por data ou por marca. O que realmente Eduardo ficou, desencantado.

M – É. Por que eu entrevistei Sr. João que trabalhou muito tempo no Museu e ele relatava um Sr. chamado Joaquim. Sr. Joaquim e em artigos que eu li aqui também, Sr. Eduardo gostava muito do Sr. Joaquim, porque ele cuidava dos carros...

E – Mas, muito mais do que este, ele tinha uma pessoa que tinha sido o motorista dele, e que se tornou o “faz tudo” dele, e que veio pra Bebedouro quando vieram as, quando o maquinário veio pra cá, passou a morar na fazenda, chamava-se Mirotti. Mirotti sim, Mirotti vinha todo dia, fazer os motores dos carros funcionarem. Ele aprendeu com o Eduardo tudo sobre carros antigos. Então, ele cuidava demais. Eduardo confiava muito nele, ele cuidava dos carros todos. E o Mirotti era apaixonado por aqueles carros. E era o Dom Quixote e Sancho Pança era a própria dupla. Mirotti vinha todo dia aqui. Depois ele teve Acidente Vascular Cerebral e ficou imobilizado e morou anos e anos e anos na fazenda, sem poder nem falar. Ele perdeu a fala coitadinho, ficou de cadeiras de rodas até morrer na fazenda. Então a partir daí, não tinha mais uma pessoa que conhecesse tão bem os carros, os motores, para fazerem os carros funcionarem e tal. Aí que entrou o Sr. Joaquim. Mas o Mirotti foi uma pessoa excepcional, o Mirotti foi um anjinho. O Sancho Pança do Dom Quixote.

M – Quem soube da coleção primeiramente, foi a Sr<sup>a</sup>?

E – Não, da coleção não, porque quando ele fundou em 1964, eu não era casada com ele. O Museu de Veículos Motorizados Antigos, ele tinha uma quantidade grande de amigos em São Paulo que gostavam de carros antigos e a única coisa que ele disse pra mim é que ele fundou o Museu. Mas era, quer dizer, mas era um Museu particular que ficava guardado digamos, para os amigos verem lá, neste prédio, da rua Joly. Depois ele continuou com diversos carros espalhados em diversas fábricas da Matarazzo. Então, quando ele juntou a coleção para trazer para Bebedouro aí sim, eu fui uma das primeiras pessoas a conhecer a coleção.

M – Sobre esse assunto das pessoas que souberam sobre a coleção, um dos tópicos sugere: família, amigos, ninguém, pessoas variadas é nesse sentido?

E – Na fundação do Museu de Veículos Motorizados Antigos você até pode ter uma cópia, porque começou aí, quer dizer, ele já tinha alguns carros e ele criou em 1964, a gente pode ver um xerox para você. E nós sabemos que os fundadores e a diretoria eram todos de São Paulo.

M – A Sr<sup>a</sup> acredita que cada carro trazia registros de memória para ele, de histórias?

E – Não necessariamente. Como eu disse a você, o que me chamava a atenção no Eduardo era o valor histórico, a tecnologia empregada, fosse dos motores, fosse do design, era isto que chamava a atenção dele. Então era por aí que ele ia escolhendo carros. Inclusive, é bem heterogênea a coleção, por causa disso, não tem. Tem um carro, por exemplo, que eu não sabia, quando nós fomos fazer o histórico de cada carro, que eu mesma me surpreendi: um carro que foi inteiramente feito por um construtor que encomendava peças em diferentes lugares e montava, e parece que há doze carros no mundo, daquele tipo, e está no histórico dele. Ele só construiu doze e certamente Eduardo sabia. Quando ele soube que havia ele, bom esse carro tem valor. Ele comprou muitos carros na Argentina, porque naquela época podia, era permitido trazer pelos portos, então naquela época não havia interesse por carros antigos. Esse interesse é muito mais recente. Havia uma fábrica da Matarazzo na Argentina, então, quando ele ia visitar a fábrica muitas vezes ele comprava os carros.

M – Era fácil pra ele falar sobre a coleção?

E – Ele era de falar pouco sobre isso. Eduardo não fazia grandes comentários.

M – Mas não o incomodava se tivesse que falar?

E – Não nunca foi preciso, ele levava os amigos para visitar o Museu, hospedava as pessoas na fazenda, então nós vínhamos aqui, as pessoas olhavam e tal, esse carro? Ah, esse carro tem uma coisa assim e assim. Então, ele dava alguma informação para alguém que tivesse interesse, mas ele não era. Não tinha interesse em difundir conhecimentos específicos sobre os carros. Eu acho que era muito mais de conhecimento pessoal dele. Ele sabia o que aquilo representava, o que aquilo significava. Tanto assim, que quando nós fomos procurar o histórico de cada carro que a coleção é muito grande, e acabava se achando, que tal carro tem (...) e eu me surpreendi muito, porque havia carros que eram raros e ele não falava, não comentava nem comigo – ah que carro caríssimo, não!

M – Quando se estuda a história do museu, a intenção do museu lá na Antiguidade é a questão do tornarem públicas as coleções, então, conhecimento tornando-se público. Então, era nesse

sentido que eu encarava a coleção do Sr. Eduardo, e a Sr<sup>a</sup> acha que não era sob esse olhar que ele trouxe e transformou isso em algo público?

E – Não, era público no sentido de mostrar para as pessoas como eram os carros na medida em que eles foram evoluindo tecnicamente depois (...).

M – Ele subentendia que as pessoas já iriam entender?

E – Iriam perceber.

M – Existe toda uma pesquisa aí por trás de cada um dos carros?

E – Ele tinha todo um conhecimento pessoal sobre isso. Agora, ele satisfazia em colocar a data e os nomes dos carros. Quando a Patrícia se tornou presidente, ela teve interesse em colocar essas placas com o histórico dos carros, e eu acho que foi uma contribuição muito grande, principalmente nesse sentido. Inclusive eu não sei se você esteve lá recentemente, tem os fôlios que ela colocou todos numa linha só e tem a história da fábrica desde que foi fundada até o presente. Ta lá, eu acho (...) que as placas (...) devem ter a data em que o carro foi construído, as características técnicas do carro, do motor etc, e depois tem um histórico, tem acho placas do histórico da família Ford, da criação dos carros, da evolução da própria família e quem está atualmente, tem até o presente, quem cuida agora. Então essa preocupação em transmitir mais conhecimentos históricos foi da Patrícia. Para o Eduardo bastava a data, de onde, e é de 1920, 1924, etc. Então não era uma preocupação de colecionador e educador ao mesmo tempo. Não nesse sentido.

Quer dizer, ele acreditava que colocando carros de diferentes épocas, as pessoas automaticamente viam a evolução da indústria automobilística. Essa era a idéia dele. Por isso que havia carros soltos de décadas e décadas. Não a instrução específica sobre cada um dos carros como foi feito pela Patrícia.

M – Em algum momento, dentro do Museu, a Sr<sup>a</sup> sabe se houve a preocupação em ter guias explicando sobre as peças?

E – Não.

M – Nem por parte da Prefeitura houve essa preocupação?

E – Não, não. O que havia quando nós íamos, ele explicava para os amigos, ah esse carro foi assim, assim, assim, assim, uma coisa mais particular. Para o público não.

M – Existia alguma peça favorita para ele?

E – Acho que não. Nunca ouvi o Eduardo relatar sobre isso. Algum carro favorito? Talvez ele soubesse, porque como eu disse a você, esse Gardner, que foram construídos 12 e foram manufaturados, para ele com certeza o carro tinha um grande significado. Mas ele não transmitia esse conhecimento para nós. Eu fiquei sabendo sobre o Gardner por isso, descobri porque nós fomos buscar. Mas quando ele olhava, com certeza ele sabia isso é uma coisa e...

P – Ele não tinha (...).

E – Hein?

P – Ele não tinha

E – Não eu estou dizendo que ele quando olhava, papai não era uma pessoa muito comunicativa nesse sentido, Patrícia. Então sobre a coleção, ele não falava conosco, então ele devia saber.

P – Ele gostava de novidades na verdade, é como se fosse: a Fiat lançava um carro, podia ser um, podia ser um, aquele (...) lá. Aí ele ficou louco e comprava, usava o carro até, daí ele enjoava. Ele gostava de tudo que era novidade pra ele, entendeu?

E – Isso que eu disse. Ele era uma pessoa interessada em design, em tecnologia, em evolução de tudo que fosse maquinário. Ele entendia mais...

P – Aí as duas coisas, ele passou bastante tempo com aquele carro, acabou, morreu, lá vai pra outro, não é que ele.

E – Ah sim os carros vão e voltam. Mas em relação.

P – Não, antigos. Tipo, ele curtia quando ele comprava, reformava, dava (...) e depois perdia a graça.

E – Agora vamos para o próximo (risos).

P – É, por mais. Aliás, para ele entender e (...) não tinha (...) em reformar carros.

E – Pois é Patrícia, mas a gente não sabe se o papai achava que determinados carros da coleção tinham mais valor pra ele, porque ele não falava, podia ser que ele achasse, que este carro é uma raridade, que bom que eu encontrei, que bom que eu reformei, mas ele não externava.

M – É porque normalmente outros colecionadores, dentro de outra categoria de objetos, diferentes de carros, por exemplo, eles têm um, que um dia eu vou ter um desse. Sabe, eu vou chegar a esse objeto, eu vou ter essa peça, né. Ela é chave pra minha coleção. Ele não tinha isso?

E – Ele não exteriorizava, eu não posso dizer que ele não tinha, ele não exteriorizava.

M – Se acontecesse da coleção estar finalizada, ele considerasse a coleção, não agora ela está completa, isso não aconteceu...

E – Nunca aconteceu.

M – Porque ele continuou...

E – Não, nunca considerou, porque quando ele morreu havia carros na fazenda. Quantos carros têm lá cobertos para reforma Patrícia? No barracão?

P – Mais de vinte.

E – Mais de vinte. Estão lá cobertos por uma lona. Comprados para serem reformados, portanto para ele era inesgotável a coleção. E não só de carros, porque uma das últimas peças que ele reformou, foi o helicóptero que está restaurado (...) que foi reformado na fazenda, que ele mesmo solicitou.

M – A maioria dos aviões ele que colecionou ou foram doações?

E – Ah, ele comprou alguns e outros foram doados, mas era um trabalho imenso para ele trazer de São Paulo pra cá. Tinha que se mobilizar com a polícia militar, com o Detran para fechar as estradas, para vir na frente as motos abrindo o caminho, tirava as asas, dava um trabalho enorme para trazer isso.

M – Ele não media esforços nem financeiros e nem pessoais para conseguir uma peça?

E – Agora, ele gostava demais e entendia muito de aviões. Então, não é por acaso que tem dezenove aviões. Porque além de carros, ele gostava muito de aviões.

M – Todos os objetos que estão dentro do Museu passaram pelo crivo dele?

E – Sempre, sempre.

M – Por que alguns objetos são frutos de doações?

E – Ou eram amigos dele, ou comprados por ele e reformados por ele.

M – E por que o nome do Museu leva o registro dele? Museu Eduardo André Matarazzo?

E – É isso no estatuto social atual, pois na fundação é Museu de Armas, Veículos e Máquinas e na frente a Prefeitura que escreveu Eduardo André Matarazzo. Agora oficialmente é Museu Eduardo André Matarazzo: de Carros, Veículos e Máquinas, mas isso foi mudado de nome recentemente. Nas atas e nos estatutos iniciais não tinha o nome. A Prefeitura considerou (...).

M – É em questão de memória, porque a maior parte dos objetos da coleção representam o Sr. Eduardo.

E – Foram... deixa eu ver, mais de noventa por cento.

M – Sobre o Sr. Eduardo. Qual o local de nascimento?

E – São Paulo. Tem tudo neste documento que eu fiz. Você tem cópia disso?

M – Não.

M – Dr<sup>a</sup> Eneida, tem mais alguém na família que coleciona?

E – Não. Ele teve um cunhado que é o Roberto Lee, que colecionava e que morreu, mas quando morreu houve uma disputa em família. A filha não teve interesse, não deu certo.

M – O único da família que teve o interesse em colecionar? Porque o Ciccilo está ligado ao mecenato – área cultural...

E – É Ciccilo foi o único da família.

M - E o Ermelino que a gente vai resgatar a questão da velocidade, que talvez esteja um pouco ligado...

E – Velocidade? Ermelino?

M – Sim, que corria. Tinha um que era piloto, que está registrado no livro do Couto, historiador.

E – Ermelino? Ermelino? Ermelino jogava futebol que eu saiba.

M – Tem um Ermelino que era piloto.

E – Não, é o Ermelino tio? O Ermelino, o filho mais velho, o irmão mais velho do meu sogro ou irmão mais novo não me lembro, que era o destinado a ser o substituto do Conde Francisco Matarazzo, do velho Conde. Esse era o corredor.

M – Ele era, não era?

E – Exatamente. Ele estudou na Itália, estudou para engenharia e morreu num acidente de automóvel.

M – Correndo. Ele estava num rally.

E – Então não, é o Ermelino irmão.

M – Não, não é.

E – Porque o Eduardo tem um irmão que se chamava Ermelino também, e este outro era fisicamente muito parecido com o velho Conde. Dizem que era uma pessoa excepcional, muito inteligente, formou-se em engenharia na Itália, ótima pessoa, merecedor de um dos maiores elogios.

M – Então, porque na verdade a gente vai tentando resgatar algum elo de ligação do Sr. Eduardo com a questão do movimento. Tem a questão da formação da metrópole em que ele nasceu nessa fase, tem todo esse pano de fundo para...

E – Eu acho que tem muito, evidente que ainda existe uma coisa que é a tendência natural, que é predisposição. O fato de ele ser vice-presidente executivo das Indústrias e responsável pelas fábricas.

M – Pelo funcionamento?

E – Compra e funcionamento. Porque para comprar ele tinha que conhecer. Ele tinha que saber as diferenças entre vários tipos de fábricas, para poder decidir qual era e isso exigia um contato muito íntimo com motores e máquinas.

M – Com tecnologia.

E – Com tecnologia. Então isso era uma coisa que o Eduardo gostava demais. Daí para cá, nos dias de hoje, é fácil compreender.

M – Ele começou a trabalhar nestas Indústrias com quantos anos?

E – Com dezoito.

M – Então está muito próxima a ligação dele em termos de idade com...

E – Ah sim, com a coleção?

M – É com a coleção.

E – Sim, sim. Começou inicialmente a visitar as fábricas, para conhecer tudo, para conhecer particularmente todas etc, e depois fez um estágio na Europa. E depois ele retornou vice-presidente executivo.

M – Dr<sup>a</sup> gostaria de agradecer e até o momento era isso que eu gostaria.

**APÊNDICE D – ENTREVISTA PATRÍCIA MARTA MATARAZZO**

ENTREVISTA – 21/10/2006

M – Patrícia, gostaria que você falasse um pouquinho sobre a coleção do seu pai, coleção de veículos e aviões.

P – Justamente o quê?

M – A trajetória da coleção, como ela começou, o que você têm notícias, a paixão dele pelos carros.

P – Ela se iniciou quando o meu pai tinha 18 anos. O primeiro carro que ele restaurou foi uma Isotta Fraschini, que ele restaurou na casa dele, e de lá pra cá ela vem aumentando. Mas, ele não tem um histórico de como foi se desenvolvendo, da onde vieram os carros.

M – Das suas lembranças em relação ao ato colecionador dele, você registra alguma, sobre essa paixão?

P – Lembro sim, que desde pequena, a gente ia... meu pai passava toda à noite restaurando. Então assim, a gente jantava e ia normalmente pra oficina. Eu gostava de martelar, meu pai sempre me dava uma madeirinha, um martelo e punha uns pregos lá e eu ficava lá sentada martelando, lembro bem disso. E assim, lembro de ver meu pai a vida inteira ali, em cima e mexendo e como ele entendia! Tinha uma noção muito, muito particular dos carros, uma coisa não só de aprendizado, mas de *feeling* mesmo. Ele tinha muita intimidade com os carros, e é isso mais que eu lembro assim. Nunca, não lembro de ter visto meu pai em encontros, de ter visto meu pai em relação à coleção fora de casa. Eu lembro de ver muito a relação dele com os carros, com os funcionários ou na fazenda ou em casa.

M – A relação dele com os carros, com os objetos que compunham a coleção, uma vez você me disse sobre a paixão dele em restaurar e não em expor. Tem como você descrever um pouco isso, para poder ficar registrado?

P – Eu vejo pelo, porque assim, enquanto meu pai às vezes restaurava cinco carros de uma vez, então, ele ficava lá às vezes o dia inteiro. Então mexia e comprava peças e lia. Mas aí a hora que o carro ficava pronto ou que ele guardava no barracão, ou que ele colocava no museu, meu pai nunca mais olhava pro carro de novo. Assim é, não especificamente aquele carro, ele podia ir ao museu para resolver uma coisa ou outra, mas assim; não é que ele continuava namorando o carro como ele namorou no período do restauro. Estava pronto, ele cuidava bem, estava na fazenda ele punha num local adequado e tal e guardava. Então, nesse sentido que eu acho que o interesse dele estava mais no restauro do que a exposição. Era ter pegado uma coisa estragada e ter transformado numa coisa original, de novo, em perfeito estado, que acho que esse era o grande barato e não andar com ela, exibir, mostrar, dividir. Dividir assim, no sentido de levar em encontros e tal. Então, ele punha no museu, punha lá direitinho e lá ficava.

M – É que na verdade você não acompanhou muito o desenrolar dessa coleção ou acompanhou?

P – Não. Não. Como meu pai era um cara muito fechado e eu sendo mulher, eu acabei não participando. Na verdade, eu mal entrava no museu. Eu entrava no museu uma vez por ano, se tinha algum amigo meu de São Paulo, para estar levando e mostrando o museu. Mas, eu não tinha nem gosto, não lidava com isso, né. Então eu acabei não participando.

M – Ele participava de algum clube de colecionadores desde o início da coleção? Em que época ele participou?

P – Não. O que eles fizeram parte logo no começo, sei lá em 1964, 1965; eles fundaram o Veteran Car, de São Paulo; e ele fez parte do Automóvel Clube também, foi um dos fundadores do Automóvel Clube, mas detalhes maiores sobre isso eu não sei. Mas eu acho que ele não era de participar muito. Ele ia a alguns eventos assim, mas é porque na época eram amigos, e era um clube pequeno; eles iam, tipo, uns dez amigos, sei lá. Mas depois que o Veteran se desenvolveu e que, aí eu não vi mais o meu pai participando de nada, ele até ficou como sócio-fundador, mas ele não tinha, ele não ia, não participava das reuniões, assim. Meu pai nunca participou do meio. Ele participava com alguns amigos dele, mas não em eventos do meio de antigomobilismo.

M – Recentemente ele participou com algumas exposições ou não?

P – Não. Eu. Fui eu, que após a morte dele, aí eu levei os carros para Araxá e levei os carros para Lindóia, levei em alguns eventos, mas não ele.

M – Sobre essa questão da busca pelos objetos, você conhece alguma particularidade dele, sobre essa vontade, esse discernimento que ele tinha da linha de produção, de determinado método?

P – Eu acho que ele tinha olho clínico para o que era diferente e bom. Não necessariamente mais caro. Mas a gente tem marcas, carros, que cada crítico de época, tipo, se você pegar o Candango que é um carro nacional, é um carro que leva o candango por causa da formação, construção de Brasília, o nome Candango, que levava os trabalhadores e tal, e foi um carro expressivo daquela época, um jipe nacional e tal; e não é um carro hoje de um super motor, não é um carro que deu certo, não é um carro que vendeu muito, mas foi um carro importante. Historicamente para a época, então eu acho que tinha muito essa visão não só do carro que valia muito porque era uma Masserati que tinha um motor fantástico, que era um carro de corrida, um carro de peso e que vinha já com tradição. Ele tinha um olho para carros importantes e também determinadas épocas, carros que faziam história. A Romi Isetta não é um carro chique, caro ou de um super motor, não, mas ela foi um carro extremamente vendido, um carro diferente e tal, então tem lá uma Romi Isetta. Então eu acho, que nesse ponto, ele tinha muito *feeling*. As pessoas que visitam e que entendem da coleção, principalmente os amigos dele, me falaram muito isso, que é uma coleção muito bem agrupada, que ela tem diversas coisas, de diversas épocas e que ela representa muito bem o desenvolvimento do automóvel e isso é muito interessante. Não se focou em marca, não se focou em nada! É muito mais o desenvolvimento da máquina e isso acho que ele um olho clínico pra isso, ele se ligava no que era legal.

M – Em termos de tempo, o tempo que ele dispndia para a coleção em si. Você tem noção disso?

P – Ah muito, porque era a diversão do meu pai, então.

M – Era diário?

P – Era. Se você falar em tempo era assim, por exemplo, quando ele estava na Matarazzo, que ele morava em São Paulo, era à noite. Então na Frutesp, quando ele ficou lá e aqui, eram os períodos noturnos e sábado e domingo. Depois que ele veio para, acabou se desvinculando e ficou tomando conta das coisas dele, era assim, todos os dias até as onze da manhã ele ficava na oficina, depois ele vinha pro escritório. Aí ele voltava, almoçava, descansava e no fim da tarde ele ia pra oficina e assim, sábado sempre e domingo sempre, ele dava uma passadinha. Ia lá, e os mecânicos acabavam sempre trabalhando. Então assim, quando ele não tinha outras atividades como um jantar, um almoço, um compromisso social, ele se voltava ou pra música, que ele gostava lá de ficar mexendo na biblioteca dele, escutando música, ou ficava lá envolvido com os carros dele. Então é muito tempo, acho que a grande parte do tempo disponível dele, ele se dedicava assim aos carros.

M – A interação dele, Sr. Eduardo, com os objetos, você acha que envolve toda uma questão social, de trazer a história de vida dele, que influenciaram nessa relação com os objetos, ou não?

P – Não, acho que não. Não história de vida, mas eu acho que é uma coisa inata, meu pai sempre gostou de máquinas, né. Meu pai já correu de moto, corria de carro.

M – Descreve um pouquinho sobre essa história de ele ser piloto de moto ou piloto de carro.

P – Eu não sei muito disso assim.

M – Para a gente poder registrar na biografia dele ou a época que ele correu.

P – Eu não sei, sei muito pouco. Eu acredito que tenha sido dos 25 pra baixo, porque meu pai sempre falava que ele quebrou o nariz acho, que num acidente de moto, ele não suportava moto, então, eu não tenho foto eu não tenho nada. Precisaria buscar. Eu sei que ele correu, é engraçado, mas não tem registro de nada disso.

M – Era hobby dele?

P – Era hobby. E assim, um hobby que ele fez, quando a gente não existia, quer dizer, eu nasci quando ele tinha 30 anos acho, e isso é com 18, quer dizer, foi em outra época da vida dele. Mas na Matarazzo, ele era responsável pelas fábricas, quer dizer, ele acho que sempre se voltou por maquinário. Era um gosto dele por máquinas. Por exemplo, o meu pai, ele gostava de montar aqueles carrinhos, como chama, móbile. Sabe esses que você compra em caixas, totalmente desmontável. Ele tem milhões, que ele montou de carrinhos, de aviões. Outra coisa que ele gostava de montar era eletrônico. Então, ele montava rádios, comprava peças e montava rádio. Ele sempre gostou. Meu pai adorava som. Ele era louco por som, televisão, tudo que saia em eletrônica. Engraçado que ele não se apegou ao computador, mas até à informática, tudo o que aparecia de novo.

M – De tecnologia?

P – Tudo. Quando apareceu o primeiro DVD, que não é DVD, é aquele discão, ele logo comprou. Quer dizer, ele era louco por tecnologia, por máquinas.

M – Autodidata?

P – Autodidata, ele tem milhões de livros em casa, sei lá, de como é que monta, de eletrônica, de ligações e tal, coisas que ele leu por conta dele. Meu pai nunca estudou nada, nada de...

M – De engenharia?

P – Nunca. Meu pai não fez faculdade. Meu pai terminou o colegial e isso fora do Brasil, não aqui. Meu pai estudou aqui um tempo e depois foi estudar nos Estados Unidos.

M – Havia uma ordem especial para a organização dessa coleção?

P – Não, nenhuma.

M – Dividida de forma particular?

P – Acho que ele dividiu por ano. Ordem cronológica.

M – E não por marca?

P – Não por marca. Ordem cronológica a princípio e depois quando a coisa foi apertando e aumentando aí passou a não ter divisão, entendeu. Mas a princípio, acho que era ordem cronológica.

M – O desenvolvimento da coleção foi aleatório?

P – Totalmente aleatório. Assim, meu pai era um cara que, por exemplo, ele tinha um amigo da Fiat, era um dos melhores amigos dele. Todo carro que a Fiat lançava meu pai comprava, entendeu. Então assim, não era só o gosto pelo antigo, gosto pelo novo, mas ele comprava para ele andar. Por exemplo, ele já teve Fiorino, ele teve Uno, a gente teve um Oggi, eu tive o Prêmio. Quer dizer, a gente teve quase toda a linha Fiat. Por quê? Porque era um carro que ele gostava, a marca Fiat, ele ia lá acabava comprando. Lançava um novo ele dava o velho e comprava um Fiat novo. Então assim, ele gostava de carro.

M – E esses antigos da Fiat ele não jogava na coleção?

P – Não esses atuais não. Ficavam mais pra gente. Tipo assim, quando eu tirei carta eu peguei um Oggi que tinha na minha casa. Depois, o Oggi ficou muito velho, ele comprou um Prêmio e aí, foi assim. Não era coisa que ele punha na coleção.

M – Quer dizer, a coleção era de carros antigos?

P – Só de antigos.

M – Ele falava sobre a coleção dele ou não?

P – Não.

M – De forma alguma?

P – Não. Meu pai não falava sobre a vida dele.

M – Alguém estimulava essa coleção?

P – A minha mãe.

M – A coleção tinha haver com o trabalho profissional? Você acredita que essa ligação com a parte do maquinário...

P – É sim, tinha bem é. Partes pela ligação dele com a máquina, né. Mas nada haver uma coisa com outra. Quer dizer, uma coisa era a indústria e outra era. Quanto à máquina sim.

M – Sentia a coleção como parte de si?

P – Acho que sim. Acho que era a vida dele, ele sem carros não era ele.

M – Se uma peça fosse muito valiosa, você acha que ele venderia?

P – Meu pai não vendia nada, nem a pouco valiosa, nem a muito valiosa. Se ele tivesse dois Chevrolet(s) 56. Acontece isso, nós temos dois Chevrolet(s), ele restaurava os dois e ele não vendia.

M – Os dois iam para a coleção?

P – Iam.

M – Tinha alguma peça que era muito especial pra ele?

P – Que eu saiba não. Não, nunca vi meu pai mais empolgado com o carro x ou y, para mim a empolgação sempre foi a mesma. O que tinha, é que quando ele cismava com alguma coisa, aí ele ia atrás. A gente tem a história lá duma Mercedes, que era do Consulado Alemão, e que ele cismou que queria o carro, e o Consulado não queria vender. Ele ficou um ano atrás do carro e o Consulado não vendia. Aí um dia ele resolveu colocar um cara atrás do carro. Você vai andar atrás do carro até dar um jeito de comprar esse carro. E a pessoa ficou seguindo o carro e bateram o carro. E assim que bateram, ele foi lá e comprou. Então ele era fogo. Se ele queria uma coisa ele ia fazer até ele conseguir. Mas, não por ela ser especial ou um carro caro, ou um carro isso, ou um carro aquilo, um carro que ele achasse interessante.

M – Atiçasse alguma coisinha lá dentro dele....

P – Exatamente, o carro que ele não tivesse, né. Essa era uma Mercedes Bens, uma Mercedes muito rara e aí é que tá, pra você como ele tinha um carro muito raro, que foram fabricadas poucas unidades. Ele lembra um fusca, você olha você nunca vai dizer que é uma Mercedes e por isso eu acho que ele viu a raridade no modelo e quis ter.

M – E depois do restauro ela já não se tornava tão especial assim?

P – É se tornava mais uma peça do todo. Que do qual ele não se desfazia então, eu fiquei pensando que o todo é importante. Muito importante.

M – Existia alguma peça que ele gostaria de ter e que ele não chegou a ter? Que você tem notícia?

P – Não. Não.

M – Em algum momento ele falou sobre o que faria com a coleção se ela tivesse finalizado, ou ele nunca conseguiu visualizar o fim da coleção?

P- Não, acho que meu pai nunca pensou nisso.

M – A completude da coleção.

P – Não, acho que meu pai nunca pensou nisso. Meu pai era um cara que colecionava coisas, é como um princípio de vida. Não vejo isso com objetivo traçado e limitado. Minha vida é colecionar. E é o que foi, começou e terminou colecionando.

M - Devo perguntar sobre o destino da coleção e ele mesmo estabeleceu que foi o Museu.

P – Exatamente, e eu acho que o destino da coleção, primeiro ele criou o Museu. Mas eu acho que para ele, esta coleção não poderia nunca sair da minha família. A gente vê isso através dos estatutos. Era uma coisa muito amarrada, e assim, e a prova disso é que meu pai deixou uma carta, passando a presidência do Museu para mim cinco anos antes dele morrer. Quer dizer, e era para garantir que aquilo não ficasse perdido ou não se desfizesse ou mudasse a maneira como era. Eu acho que isso era uma coisa que meu pai gostaria, não vejo meu pai aceitando que isso fosse vendido, ou que isso fosse, não. Acho que nesse sentido, ele tinha muito apego aos bens. Acho que o objetivo dele era que fosse mantida dentro da família.

M – Ele conseguiu passar essa paixão que ele tinha pelos carros a você?

P – De uma certa maneira sim, descobri isso depois que ele morreu.

M – Você tem dado continuidade?

P – Sim, hoje eu gosto do que eu faço. Hoje o Museu passou a ser parte da minha vida. Talvez não tão integrante, não integralmente como fazia da dele porque eu ainda sou muito nova e tenho milhões de outras coisas pra fazer, mas assim, eu acho que isso é uma coisa que vai comigo como foi com ele. A gente acaba gostando, se afeiçoa.

M – Mais alguém da família coleciona?

P – Não.

M – Algum outro tipo de objeto?

P – Não. Eu não gosto de colecionar.

M – P, eu gostaria que você falasse dessa coleção dentro do ambiente físico do Museu, na cidade de Bebedouro. Essa trajetória da vinda da coleção. Como se dá o tratamento dessa

coleção por parte de vocês que são os detentores dos objetos e também, da administração pública que deveria cuidar dessa parte educativa e dessa parte de manutenção dos objetos.

P – A relação do acervo para com a cidade é a mesma desde o dia em que ela veio pra cá. Então, foi firmado um acordo onde a gente entraria com o acervo e a Prefeitura entraria com o prédio, a manutenção do prédio, a limpeza do acervo e a segurança do acervo. Acredito que no início, digamos no primeiro pavilhão, logo lá em 1968, quando foi inaugurado e nos anos seguintes, 1972, 1974 é isso, foi preservado. Isso foi muito bem cuidado e existia um orgulho por parte da Prefeitura, um cuidado para com o Museu. Ao longo dos prefeitos e dos anos, o prédio que foi se deteriorando. As atitudes necessárias para a conservação não foram feitas e desinteresse com relação à história, ao acervo e a importância de um museu, foi se acentuando cada vez mais. Então eu acho que embora Bebedouro, hoje, quando a gente fale em ir embora daqui se mobilize pra não tirar o Museu, ao mesmo tempo não fazem nada pra que ele fique. Então hoje, a gente se coloca numa situação onde há um prédio, extremamente inadequado para a instalação de qualquer acervo, não seria só. Não é um Museu, pra mim é um barracão onde se colocam os carros.

Um descaso muito grande da Prefeitura que não acha, não entende isso como uma raridade ou como um privilégio de ter uma coisa tão diversificada, dentro de uma cidade tão pequena e nós, tendo passado por duas calamidades que foram as duas enchentes, que foram em 1983 e início de 2006, que prejudicaram 70% do acervo. Hoje, o acervo é um acervo bastante danificado, o valor para restaurar isso é altíssimo. A gente hoje, não tem condições, a gente vai lá devagarzinho arrumando uma coisa, arrumando outra, mas assim, a gente está descobrindo danos em motores, depois dessa última enchente. Quer dizer, por mais que a gente tenha tirado, lavado e posto mecânicos, tem muito carro que eu fui mexer agora, tão travados, é! Então, a gente começa a descobrir problemas internos e que isso é muito mais caro até que uma lataria e assim a gente não tem apoio, nem ajuda financeira de ninguém. A manutenção do acervo, até por questão de uma opção da família, mas assim, a família não optou em o acervo ser estragado e ter que ser duas vezes restaurado. Quer dizer, enquanto era, a gente gosta de restaurar. A gente compra um carro velho, restaura e põe lá e investe nisso. Isso é a proposta da família, mas ter que pôr, ter que arrumar, e arrumar, e arrumar dez vezes, essa nunca foi a nossa proposta e nem nós temos dinheiro pra isso. Deixa de ser um hobby pra ser um peso financeiro. Então, nossa relação com a Prefeitura é essa. É de um descaso absoluto e eu chego à conclusão que há anos e anos não existe a noção do que é o Museu, da importância do Museu e do que o Museu pode trazer pra cidade. Tanto que nas propagandas, nos discursos que a gente escuta ou da Prefeitura para com a cidade, a gente sempre escuta falar que Bebedouro é a capital da laranja, que Bebedouro vai ter um horto florestal e por último, Bebedouro tem um Museu de carros. A prova disso é que não tem placa do Museu na entrada da cidade, indicando o caminho. Quer dizer a Prefeitura não entende do quanto isso poderia ser inclusive lucrativo pra cidade, o quanto a gente poderia atrair de turismo e esse tipo de coisa.

M – Você tem conhecimento se a Prefeitura encara o Museu como parte do planejamento da área cultural? Algum planejamento que envolva o Museu, na parte educativa ou na parte do desenvolvimento cultural da cidade? Em alguma gestão?

P – Eu acho que não. Agora sim, tem esse Departamento de Cultura, inclusive o Rogério tentou trabalhar com a gente e tal, mas não existe planejamento, não existe. Existe assim, o que eu sinto é isto: se eu entregasse o Museu pra eles. Mesmo assim, talvez eles cuidassem melhor, mas não como sendo um acervo particular. Eu acho que essa coisa do acervo ser particular mexe muito com a cidade. É uma guerra de poder assim mesmo, sabe... assim... mas

vocês são quem? Só porque vocês são Matarazzo, têm um monte de carros, então se vira aí e...

M – Mas não era esse o acordo feito entre a Prefeitura e o Sr. Eduardo, o colecionador?

P – Não. O acordo foi: eu empresto o que é meu pra você fazer com que a cidade ganhe com isso, né. E eles, além de eles não ganharem nada, ainda destruíram o que é nosso, porque é assim o acervo está destruído. Se a gente fosse falar, a gente teria que restaurar 70% de tudo que está lá, não tem. Está bonito porque pra uma exposição para as pessoas que olham está bom, mas assim, não são as máquinas que meu pai restaurou. Então, não segue o propósito. E quando existe alguma idéia da Prefeitura não é conjunta. Ah! eu vou fazer isso! Não é, vamos fazer isso.

M – P, voltando para o assunto da coleção. Hoje, a coleção está composta de quantos objetos? Quantas peças?

P – São quase duzentas peças, a gente tem 21 aviões, 92 carros, tem caminhões, tem máquinas.

M – Sua mãe descreveu a coleção como sendo um pouco maior, a coleção não do Museu, mas a coleção do Sr. Eduardo. A coleção que tem uma parte que ainda está sendo restaurada. Uma parte que está na fazenda e tudo mais. Você pode falar um pouco sobre esse todo da coleção do Sr. Eduardo e não o todo da coleção do Museu, dos carros?

P – A gente tem uns vinte carros pra restauro, tem outros vinte e tantos, vinte e nove em Antonina, no Paraná, guardados e restaurados. São carros que meu pai iria fazer, mas que no momento é impossível da gente mexer. Vão ficar lá até a gente decidir o que a gente vai fazer com eles.

M – Mas eles são componentes da coleção do Sr Eduardo?

P – São. São.

M – Não são do Museu, mas são do colecionador Eduardo Matarazzo?

P – Isso. São vinte e oito no Paraná, vinte e oito no Paraná e na fazenda, estamos com trinta e um.

M – O que você fala sobre esses objetos que estão aqui no Museu de Bebedouro, que eles estão sendo estragados. Eu gostaria que você descrevesse um pouco o que é esse ser estragado. Por que na verdade são influências do ambiente físico?

P – É exatamente. O Museu, o prédio do Museu, tinha dois problemas principais: uma ventilação totalmente inadequada e ele têm uma temperatura absurdamente alta, o que fez com que toda a parte de borrachas e frisos derretessem, as pinturas rachassem e os escapamentos ressecassem e por muito tempo ele teve goteiras, problemas no telhado seríssimos. Então, choveu demais em cima dos carros e isso arrebentou com a pintura e a lataria, ferrugem e tal. E isso são problemas assim que destroem mesmo. Agora, fora que ele não é vedado, não é um local vedado. Então, assim a sujeira que entra lá, impregna no carro, é enorme, fuligem de cana. E são coisas que depois você não tem mais como voltar atrás, por

exemplo, um estofamento com fuligem de cana por anos, a única coisa que dá pra você fazer é refazer o estofamento, não é que dá pra você mandar limpar, ele fica encardido e não tem mais conserto. Uma peça que sofreu com a temperatura, que derreteu ou ressecou, não tem conserto, é só pegar e trocar de novo. E pra completar as duas enchentes com água de um metro e meio de altura que aí terminaram de fazer o serviço. Quer dizer, aí inundou tudo, encheu todos os motores de água, todos os painéis de água, todos os estofamentos de água e aí é uma coisa que só um novo restauro. Também, não é uma coisa que a gente pode solucionar. E eu digo isso assim, porque no dia em que meu pai morreu, no ano seguinte, eu resolvi pegar muitos carros restaurados que ele guardava e pus na fazenda e alguns carros que estavam no Museu que tinham sido danificados pela outra enchente e que não tinham sido arrumados de novo, eu levei embora e pus bastante coisa nova, e justamente a gente teve a outra enchente e me estragou os carros novos, perfeitos, que eu tinha colocado.

M – E os aviões...

P – Os aviões... nem falamos dos aviões, dos tratores e dos caminhões que estão num pavilhão aberto e os aviões na área externa. E esses aviões estavam impecáveis. Hoje, eles têm problemas de ferrugem, e por dentro eles estão cozidos. Avião tem borracha e plástico e acrílico pra burro. Então, estofamento apodreceu tudo, ressecou e apodreceu tudo, toda essa parte de acabamento está destruída. E a parte externa que é a pintura se perdeu muito e agora já está começando a enferrujar e estragar a lataria, e aviões que vieram pra cá em perfeito estado.

M – Sua perspectiva de restauro para esses aviões?

P – Não, isso não. Isso é um trabalho que eu vou desenvolver, que eu ia desenvolver esse ano e que não deu por causa da enchente, de conseguir parcerias pra que empresas, enfim alguém, faça esse trabalho pro Museu. Nós nunca vamos fazer isso. Nós não temos gente, não temos dinheiro e não temos competência para mexer com avião.

**APÊNDICE E – ENTREVISTA SR. JOÃO ROBERTO MARTINS - FUNCIONÁRIO DA PREFEITURA MUNICIPAL, ENCARREGADO DE MANUTENÇÃO, EX-INTEGRANTE DA EQUIPE DO MUSEU EDUARDO ANDRÉ MATARAZZO**

ENTREVISTA – 05/06/2006

M – Sr. João, o que o Sr. poderia falar sobre o Museu? Gostaria de começar pela organização das peças no acervo?

J – O Museu começava com o carro Peugeot 1902 e 1903, então, na seqüência, os carros de acordo com os anos. Então, você seguia neste sentido, passava primeiro pelos carros mais velhos. Na seqüência, começando pelo Peugeot e vinha descendo, então você vinha descendo pela lateral até chegar no bonde. Do bonde você voltava e chegava até o carro de corrida. Aqui parava com um carro de corrida, que era um 1932, que eu nem sei se existe ainda aqui na coleção. Aí o Sr. Eduardo, o que ele procurava, ele era bem perfeccionista nesse sentido. Ele gostava que você colocasse ano por ano, na seqüência, por quê o acontece? O visitante chega no Museu ele vai começar do começo, do carro que ele já conhece? Não. Ele vem no começo para ele entender o sentido da história do Museu, como começou o Museu. O Sr. Eduardo começou pelo mais antigo, chegando até o carro mais novo, que na época em que eu saí daqui, era um carro ano 1974.

M – Qual era o carro?

J – Era um Landau, que era o carro mais novo do Museu. Então, começava do Peugeot 1902 e chegava ao Landau 1974.

M – Mas essa coleção começou trazendo o 1902 e depois os próximos? Como foi?

J – A paixão do Sr. Eduardo começou com os mais antigos e veio trazendo os outros carros. Por exemplo, ele ia visitar os amigos dele. Ele via um carro encostado antigo. Ele via o carro e perguntava. O cara respondia, ah, ele não funciona mais. Aí ele perguntava se vendia. Se o cara aceitava, ele comprava. A paixão dele era tanta que ele queria ter todos os modelos. Então, às vezes, as pessoas perguntavam, mas para que você quer? Ele respondia que era para montar o acervo, e dependendo da amizade, do círculo de amizade dele, as pessoas até doavam o carro para ele, mas, na maioria das vezes ele comprava.

M – Independente do estado em que estava o carro?

J – Às vezes ele pegava o carro um caco. Ele trazia pra fazenda, pra Santa Cruz, lá ele tinha, quer dizer, tem uma oficina até hoje, não tem mais os mecânicos que reformavam, né! Ou quando não, ele reformava em São Paulo também. Quando o carro era bem complicado, se tinha que estudar tinta, estudar matéria do carro, então era feito em São Paulo.

M – O restauro que ele fazia era com peças originais?

J – Ah, ele procurava deixar tudo originalzinho, sempre funcionando. O motor, você batia a chave ou na manivela, na hora pegava. Hoje, devido as duas enchentes que teve aqui muitos motores se danificaram. Entrou água, travou motor, travou cabeçote, o que é uma judiação!

Hoje, se a Patrícia, se ela for montar, reformar todos estes motores aqui, nossa senhora, ela... racha no meio.

M – Por que são caros?

J – São caros, são carros antigos. A maioria desses carros, pode ver, são de outros países, pra buscar...!

M – E ele fazia isso?

J – Muitas vezes, ele ia para os Estados Unidos, para a Alemanha, para a Inglaterra buscar as peças para os carros dele. Faltava por exemplo... Tinha um carro aqui que ele era apaixonado, que era o Rolls Royce, a Mercedes, o Isotta Fraschini, nossa esses carros eram a menina dos olhos dele. Todos carros presidenciais da época, aquilo era... Quando ele chegava aqui vinha direto. Passava pela porta e vinha direto olhar aqueles três carros.

M – Para ver o estado, como estava?

J – Para ver como estava. E ele chegava aqui, ele era detalhista. Ele chegava passava por debaixo da porta, e passava a mão no carro para ver se estava empoeirado. E a gente nossa... Quando o Sr. Eduardo estava aí, era aquele... sabe? Vamos caprichar porque o Sr. Eduardo está chegando.

M – Vamos falar mais da coleção. Como os carros vinham chegando, de onde eles vinham, além das relações com os amigos?

J – Exatamente. Às vezes nessas viagens que ele fazia. Ele chegava num estado que ele ia visitar, ou numa fábrica, ou numa agência de carros. Ele via o carro antigo lá, e perguntava sobre o carro. Ah, esse carro eu guardo ele porque foi da minha família. Olhe eu tenho um acervo, você me venderia? Ou você me.... aí eles entravam em negócio. Às vezes Sr. Eduardo comprava ou às vezes, a pessoa doava e ele trazia, mas na maior das vezes, o Sr. Eduardo comprava.

M – O Sr. chegou aqui em que ano?

J – Eu entrei na Prefeitura para trabalhar em 04.04.1974 e saí em 1988.

M – E o Museu já estava aqui?

J – Sim, porque o Museu chegou aqui em 68, tem a placa de inauguração, nós vamos chegar nela.

M – E tinha alguém que cuidava?

J – Tinha o Sr. Joaquim, que já faleceu. Isso aqui era a vida do Sr. Joaquim. Nossa... Sr. Joaquim, ele era aposentado da Fepasa e o que ele fazia? Ele saía da casa dele, que ele morava aqui beirando a estação de ferro. Ele passava a mão numa flanela e vinha limpar as máquinas, porque ele era maquinista da Fepasa. Então, ele tinha aquela paixão, adoração. Quando ele chegava com a flanelinha, ele ficava limpando... porque as locomotivas tem seus detalhes em bronze e em cobre, então ele deixava aquilo brilhando! E o Sr. Eduardo começou a observar.

Aí um dia, o Sr. Eduardo falou para ele: o Sr. teria condições de fazer essas máquinas funcionar? Essas locomotivas?

O Sr. Joaquim respondeu para o Sr. Eduardo: se elas estiverem em perfeito estado, funciona sim. O Sr. Eduardo perguntou para ele se poderia tentar? Foi aí que ele funcionou a primeira máquina. Daí o Sr. Eduardo se encantou. Aí Sr. Eduardo perguntou para Sr. Joaquim se ele queria trabalhar no Museu (para ele, Sr. Eduardo), já que estava aposentado mesmo? E a partir daí Sr. Joaquim começou a trabalhar no Museu.

Então, a paixão da vida do Sr. Joaquim, eram as locomotivas e esses carros. Ele entrava aqui às cinco horas da manhã, era um Sr. de 60, quase 70 anos. Nossa! Ele ficava, aquilo era a menina dos olhos dele, a paixão dele.

M – Sr. João, não existe nenhuma foto, nenhum registro dessa época?

J – Olha, se tiver, alguma foto do Museu dessa época do Sr. Joaquim, que éramos eu, o Rachela e o Sr. Joaquim, deve ser dona Dita, esposa do Sr. Joaquim ou a Lídia Luzia Santin, filha do Sr. Joaquim, que trabalha no cartório de registros de casamento. A gente pode até estar procurando.

M – Por exemplo, a periodicidade de carros, tinha alguma periodicidade? Vamos supor o Sr. chegou aqui em 1976 aí o Sr. Eduardo tinha quantos carros aqui?

J – Tinha esse pavilhão montado já e o outro, depois é que foi construído o terceiro. Era uma média de 25 carros por pavilhão. Ah, já tinha uns cinquenta carros.

M – E depois?

J – Foi crescendo.

M – Mas tinha uma média que ele trazia, por ano, ou por mês?

J – Não. Isso aí dependia muito do tempo do Sr. Eduardo. Às vezes, ele estava mexendo com as indústrias dele, com as fazendas, então, dependia muito do tempo dele. Às vezes, quando dava tempo, na entressafra, porque ele mexia com laranja. Aí ele ficava mais sossegado, aí dava pra ele ficar mais atento ao Museu. Porque também ele não podia ficar tão disperso dos negócios dele. Então, quando ele tinha uma folga, ele ficava na oficina. Sentava lá e ficava olhando o dia inteiro o pessoal trabalhar. Quando ele estava em cima, aí saía mais carros, aí vinham mais carros pra cá. Mas, quando ele estava ocupado com as indústrias ou com as fazendas então demorava.

M – Para esse *hobby* dele de colecionar carros, ele não tinha muito, quer dizer não media muitos esforços financeiros para ampliar o acervo?

J – Ah... ele gastava, ele gastava uma grana violenta.

M – E como era a equipe dele? Por que ele montou uma equipe de restauro inclusive.

J – Exatamente. Ele tinha nos aviões o Sr. Sauzibir que era um polonês; o Jorge, que era mecânico de carros também. O Jorge vinha periodicamente estava aqui dentro do Museu. Funcionava com carinho também, era um mecânico dedicado. Ele vinha ficava, às vezes,

hospedado aqui nos hotéis ou, às vezes, na fazenda do Sr. Eduardo, ficava às vezes, um mês direto aqui pra funcionar todos os carros.

M – O Jorge era mecânico dele?

J – O Jorge era o mecânico oficial dele, que vinha para funcionar todos os carros.

M – E ele não era daqui?

J – Não, ele era de São Paulo. Ele era funcionário das Indústrias Reunidas ou era funcionário particular do Sr. Eduardo, mas pra mim, eu acho que era das Indústrias.

M – Fora eles tinha mais pessoas, tais como, funileiro...

J – Sim, tinha o polonês, na fazenda tinha funileiro, tinha mecânico, mas não era só aqui em Bebedouro não. Tinha lá em São Paulo também, o pessoal que trabalhava pra ele. Alguns amigos colecionadores que conheciam de carro e procuravam estar sempre se informando; olha eu peguei um carro assim, assim, assim, o que eu faço? Aí, as pessoas direcionavam, qual seria o caminho mais fácil pra ele estar restaurando esses carros.

M – Qual era a relação dele com o Museu? Ele vinha com frequência, como que era?

J – Sempre que ele podia e estava em Bebedouro, ele passava sempre pelo Museu, passava. Ele era observador, se ele visse alguma coisa estranha. Ele conhecia isso aqui como a palma da mão. E passava, se visse alguma coisa diferente, encostava o carro e descia. Perguntava: por que está acontecendo isso? Aquele jeitão dele, aquele vozeirão grosso. Por isso, por isso, por isso. Mas ele era muito detalhista, observador e como era!

M – E esses aviões que lá fora estão expostos ao tempo? Por que quando...

J – O sonho dele era ver esses aviões cobertos! Era o sonho da vida do Sr. Eduardo.

M – Porque estão se deteriorando....

J – Porque sol, chuva, vai correndo né, tudo vai acabando. Inclusive hoje, a maior parte desses aviões estão lá, os flaps deles, os lemes deles eram tudo de lona. Aí o tempo foi correndo, apodrecendo e nós os restaurávamos com alumínio. Nós tirávamos a lona e colocávamos alumínio pra agüentar o sol, a chuva, porque o tempo estava destruindo. O sonho do Sr. Eduardo era ver esses aviões tudo coberto, não fechado, poderia até ser aberto, mas todos eles debaixo de uma estrutura, e ele não conseguiu ver isso.

M – Essa parte é a parceria da Prefeitura, a parte da infra-estrutura, enquanto ele cuida do acervo?

J – Eu não sei até que ponto eles têm essa parceria. Eu sei que a manutenção, inclusive eu sou funcionário da Prefeitura. Eu não era funcionário do Sr. Eduardo. Sou funcionário da Prefeitura, mas o Sr. Eduardo via a dedicação, o carinho da gente. Então, a gente tinha o salário da Prefeitura e ele dava pra gente uma certa quantia por mês, pra que a gente zelasse pelo patrimônio dele.

M – Quais são os carros que ele gostava que estão aqui? Os três que ele tinha como a pupila dos olhos?

J – Eu não estou vendo aqui, mas era o Peugeot...

M – Nenhuma dessas Mercedes?

J – Não, ele gostava dos antigos, bem antigos. O Peugeot, os dois pequenininhos eram a paixão da vida dele, que deve estar por aqui.

M – Eu ia lhe perguntar por que essa diversidade? Em algum momento o Sr. soube por que colecionar o tear, por que colecionar o bonde...

J – Porque a vida, esses teares se eu não me engano pertenceram a família dele, se eu não me engano tinha...

M – Tinha a tecelagem.

J – Exatamente.

M – Mas então, nenhum desses teares são doações aleatórias, são da família?

J – Sim, porque era um acervo da família.

M – Por que aviões? Em algum momento ele comentou o por quê dos aviões, o por quê dos carros, dos caminhões lá fora?

J – Bom... o Sr. Eduardo... Eu não sei se você sabe, mas ele era apaixonado por carros de corrida, ele chegou até a correr.

M – É... a Patrícia comentou.

J – Foi piloto. O Sr. Eduardo era apaixonado. O carro já era a paixão mesmo da vida dele. Agora os aviões, eu acho que incluiu. E se a gente colocar um avião? Aí veio um, veio dois e veio vindo. Mas eu acho que a paixão dele não é o avião. O avião fez parte do acervo, mas a paixão dele era carro.

M – Mas ele comprava os aviões?

J – Olha eu não tenho essa informação, mas, por exemplo os da FAB, não tem como comprar, a FAB doou, porque o que acontece? O avião tem as horas de vôos, deu a quantidade de horas o que acontece?

M – Ele encosta.

J – É encostado.

M – Então... Mas eu pergunto assim, pra gente poder entender o por quê dos aviões terem vindo, o primeiro foi adquirido?

J – Eu acho que foi doado.

M – Já foi doado, então. O Museu já existia, as pessoas sabiam da existência e então...

J – Porque começou, se eu não me engano, com esses paulistinha de madeira, são os aviões que estão pendurados no teto do primeiro pavilhão. Um paulistinha está inteiro e o outro está a carcaça, para mostrar como era confeccionado um avião. Começou nesses aviões. Mas, eu não sei se esse paulistinha foi um avião particular da família, se era dele. Aí, eu não posso dizer que foi doado. Aí começou... Então veio um, veio dois e hoje está... Ele tem um avião que só existe esse no mundo. Tá lá em cima é o Cover. Esse avião, acho que é o único que tem no mundo, foram fabricadas três peças: um caiu, outro desmanchou e sobrou este. Inclusive, o pessoal da fabricante dele estavam desesperados para levar ele embora.

M – O Sr. Eduardo não deixou?

J – O Sr. Eduardo estava vivo e disse não... esse vai ficar aqui.

M – E esses aviões funcionam, ou já não funcionam mais, também?

J – Não. Os que estão aqui dentro, todos eles têm os motores perfeitos, mas funcionar não, não funciona. Eu acredito que se fizer uma manutenção neles funciona sim, mas, aqui no Museu nenhum deles nunca foi funcionado.

M – Por que não tem nem condições...

J – Não tem como, né! A única coisa que a gente funcionava na época era essa turbina.

M – É turbina de avião?

J – Turbina de avião, uma turbina Rolls Royce, tem chave! Olhe! O partidão era um urro. A gente escutava ela aqui.

M – E ele gostava que funcionassem todos os carros?

J – Ah, sim.

M – Quantas vezes por semana?

J – Ah, era periódico. De vez em quando, ele passava, ele deixava... aqui no Museu nunca faltou gasolina para funcionar os carros. Isso dependia muito do nosso tempo. Porque às vezes, quando ele chegava com um avião novo aqui, a gente ajudava a equipe montar. Então, ficávamos todos empenhados em montar aquele avião. Então, o Sr. Joaquim ficava aqui dentro limpando os carros. Então como Sr. Joaquim estava sozinho não tinha como funcionar os carros. Aí a gente acabava e entrava pra dentro, vamos funcionar os carros. Hoje é dia de funcionar os carros. Aí íamos com um galão, funcionávamos todos eles, mas sempre que a gente podia, estávamos sempre atentos para funcionar os carros.

M – O Sr. estava falando dos aviões. Como era a vinda do acervo, questão de transporte, etc?

J – Era o corpo, a asa e o rabo, vinha todo desmontado. Vinha em três partes. As asas vinham num caminhão, o corpo em outro e a cauda em outro. Era complicado. Se era um avião pequeno dava, às vezes, até cabia numa carreta só. Mas, dependendo do avião, era transportado em três, quatro caminhões. Aí, fazíamos o comboio. Inclusive nós passamos um episódio até marcante.

Nós fomos transportar, porque o Sr. Eduardo tinha a equipe que fazia o transporte de [...]. Lá em São Paulo, nós tínhamos que transportar do aeroporto de Cumbica para a Cidade Universitária e nós fomos fazer esse transporte, o pessoal de Bebedouro: eu, o Rachela e os mecânicos dele. Nós estávamos transportando esse avião e na ponte da Freguesia do Ó o avião não passou em baixo, ficou enroscado, porque a gente tinha que fazer o transporte a noite. Menina! Foi um tumulto. O pessoal achou que o avião tinha caído. Aí pareceu o pessoal que cria as histórias. Diziam: eu vi a hora que o avião vinha descendo e a asa caiu pra lá e o rabo caiu pra cá e se espatifou no chão (risos). Cada um criava uma história.

M – Por que o avião caiu no chão?

J – Não. O avião estava enroscado debaixo de uma ponte, não ia e não voltava (risos). Não ia e não voltava, foi um desespero. Mas foi uma loucura. E o povo, aquela multidão, parecia que estavam acompanhando um velório (risos), devagarzinho e o povo todo atrás. Tem umas histórias curiosas sobre o Museu.

M – Mas os carros, também vinham da mesma forma? Mas quando eram doados e...

J – Vinham amarrados, com carinho, com muito cuidado.

M – E tem algum outro histórico desses transportes que o Sr. acha interessante contar?

J – Não, porque os carros a gente não acompanhava. A gente só vinha descarregava e guardava.

M – Mas, ele tinha a equipe dele, responsável pelo transporte que não deixava outra pessoa?

J – Quem era o motorista dele era o Sr. Mirotti. O Sr. Mirotti era a menina dos olhos. O Sr. Mirotti foi aquele motorista que começou quando o Sr. Eduardo nasceu, carregava o Sr. Eduardo no ombro e morreu junto com o Sr. Eduardo. Era o segundo pai do Sr. Eduardo.

M – E esse Sr. Mirotti era de onde?

J – Ele era de São Paulo. Ele era motorista da família Matarazzo e passou a ser motorista do Sr. Eduardo.

M – Quando o Sr. Eduardo veio pra Bebedouro ele veio junto?

J – Ele veio junto. Ele trabalhava lá em São Paulo. Ele aposentou e veio pra cá, pro Museu, cuidar do Museu e cuidar da.... Ele viajava com o Sr. Eduardo, com a Dr<sup>a</sup> Eneida, com as crianças, né, na época.

M – E ele já faleceu também?

J – Faz uns seis anos.

M – Um pouquinho antes do Sr. Eduardo?

J – Um pouco antes do Sr. Eduardo.

M – Sobre a questão da classificação, o Sr. acha que a ordem é apenas cronológica?

J – É ele gostava de seguir o padrão, desde o mais antigo até o mais novo, que faz sentido.

M – Só em termos cronológicos, ele não categorizava por exemplo...

J – É esse é mais importante, esse não ...

M – Não. Ou por modelo, por fabricante?

J – Não, não. Ele não tinha essa preocupação. A preocupação dele era a seqüência do ano do carro. Ele priorizava o ano do carro.

M – Se chegasse um carro 1938 e tivesse...

J – Um 1939, ele encostava o 1939 pra baixo e punha o 1938, no 1938.

M – E essas descrições, por exemplo, agora tem essas plaquinhas que descrevem a história do carro. Ele sempre prezou por isso?

J – Sempre, sempre.

M – Mas essas não são as originais?

J – Não, são da minha época. O que estava escrito naquelas da minha época, é o que está escrito aqui.

M – E quem fazia essas plaquinhas?

J – Ele lia o histórico dos carros...

M – Ele mesmo descrevia o histórico dos carros?

J – Ele mesmo lia e descrevia o histórico dos carros. Ele passava pro pessoal do escritório e o pessoal do escritório mandava confeccionar as plaquinhas daquelas... eucatex, era uma placa mais ou menos assim, um metro e quarenta. Aí a pessoa chegava e ficava bem... aí, a pessoa lia. Mas ele que passava o histórico dos carros, pessoalmente.

M – Ele se preocupava com isso?

J – Exatamente. Nesse ponto, ele era detalhista e fazia questão de ele passar o que era o carro.

M – Qual era o objetivo dele com o Museu? O senhor sabe algo sobre isso?

J – O colecionador, a paixão, a paixão.

M – E por que ele mostrar para o público?

J – Para o pessoal ver. Ah, não tem o porquê você ter uma coleção dessa e esconder.

M – Não. Porque existem colecionadores que colecionam pra si, pro seu próprio desejo, pra sua própria paixão e pra sua própria satisfação.

J – Eu acredito até que ele quis fazer uma homenagem pra esposa. Vamos fazer na sua cidade, você é de lá e eu acho que ele quis prestar alguma homenagem a Bebedouro, por sua esposa ser daqui.

M – Mas, o Sr. acha que houve o intuito de educador, em algum momento, a ponto de ele poder expor, se preocupar com essas placas, com as descrições?

J – História. Para o pessoal resgatar a história. Você viu esse Museu serviu para o estudo de muita gente, muitas faculdades. Na época eram imensas as discussões que chegavam. Hoje, eu não sei como está, mas na época em que a gente trabalhava aqui, não passava uma semana sem vir três, quatro excursões, de escolas, de faculdades. O pessoal vinha e vinham pra pesquisar mesmo.

M – Vocês aqui do Museu, nunca receberam retorno desses estudos?

J – Como assim?

M – Por que, por exemplo, nas minhas pesquisas eu não encontro nada sobre o Museu.

J – Olhe, o Sr. Eduardo, eu acredito que essa coleção. Pra você ver, ele gostava sim de mostrar para o público, mas ele era assim, bem reservado, era bem dele mesmo. Ele não tinha interesse em estar, até mesmo porque ele não precisava disso, em estar mostrando o porquê, então... ele evitava o máximo entrevista pra falar do Museu. Às vezes o pessoal, Sr. Eduardo, dá pro Sr. ceder uma entrevista para gente falar do Museu? Ele ah, não precisa disso. Ele era bem reservadão. Ele gostava de ter o Museu, abria pro público, mas não era de estar falando porque disso, disso, não... gostava de ter!

M – Mas eu digo assim, o Sr. disse que eles vieram, que foi objeto de estudo de várias pessoas...

J – Ah sim, foram feitas muitas pesquisas.

M – Então... aí é que eu pergunto para o Sr. O Sr. sabe, têm notícias de algum destes registros, destes estudos? Porque todos são parâmetros para mim, para minha pesquisa!

J – Não, não. Você precisaria saber no escritório dele se existe algum histórico disso tudo que veio acontecendo com o tempo. Isso aí, eu não tenho informação.

M – Vocês não registravam em nenhum livro a chegada dessas pessoas?

J – Tinha uns livros de entrada do pessoal, dos visitantes? Sim.

M – Porque dá pra resgatar por esses...

J – Tínhamos, tínhamos. Agora, eu não sei onde foi parar, mas que tinha, tinha. Eu não sei se com a enchente ele se foi? Inclusive ficava na entrada mesmo do Museu, como se fosse um livro de ata. O pessoal chegava e entrava já a primeira coisa que...

M – Eu me lembro, eu vinha muito quando eu era pequena.

J – Nome, cidade, data e isso aí tudo, todo mundo registrava.

M – E o Sr. não sabe pra onde foram esses registros?

J – Não, não faço a menor idéia. Se eles existem ainda, ou se eles foram destruídos pela enchente.

M – Por que em algum momento, Patrícia e eu conversamos sobre a questão do histórico do Museu e o Sr. não saberia nos dizer, se alguém se preocupou em registrar, o próprio Sr. Eduardo?

J – Me parece que já foram feitos alguns estudos, mas eram pessoas de faculdade. Foi feito pesquisa, foram estudados, o por quê, acho inclusive o Sr. Eduardo andou cedendo pra algumas pessoas o histórico do Museu, o por quê.

M – O Sr. lembra mais ou menos a época?

J – Não. Ah é, 1990, 1985 a 1990. Às vezes, ele parava para explicar o por quê do Museu, entendeu. Mas agora, pra quem eu não me lembro. Eu não sei se na Prefeitura existe algum dado. Você procurou?

M – Eles não liberaram nada, não têm registros.

M – Essas histórias que o Sr. me conta sobre a evolução e o desenvolvimento da coleção são importantes, porque nós vamos montar o histórico deste Museu. Pessoas chaves que trabalharam aqui, que trabalharam próximos ao Sr. Eduardo. O Sr. sabe de alguém?

J – Que estejam vivas, hoje ainda?

J – Sauzibir já foi. Sr. Joaquim já foi. Sr. Mirotti já foi. Cabeção que era o funileiro, também já não está mais aqui. É... daqui do Museu que restou mesmo da época forte em que o Museu vem crescendo, sou eu e o Rachela. Mas, essas informações que eu passei são as mesmas que o Rachela vai te passar para você.

M – O Rachela?

J – Professor de Educação Física, que trabalhava aqui. Trabalhávamos juntos. As informações que eu estou te passando, são as mesmas que ele irá te passar.

M – O que eu não tenho achado são registros fotográficos da coleção, do Museu?

J – Por que? Porque o Sr. Eduardo não gostava que fotografasse de jeito nenhum.

M – Ah... ele não gostava de fotografias do Museu?

J – Ele deixava sim, o pessoal vim, ver, inclusive...

M – Filme nem pensar? Nunca filmaram o Museu?

J – De jeito nenhum, filmadora nem pensar. Inclusive isso aqui ó, ele não gostava que fizessem isso de jeito nenhum.

M – É isso que eu ia perguntar, ninguém podia chegar perto dos carros?

J – Não. A corda era o limite. De vez em quando, nós colocávamos, em dias de pico que dava muita gente, nós colocávamos uma pessoa de pé em cada corredor, para que o pessoal tivesse uma visão ampla do corredor. A pessoa que levantasse a corda pra passar, a gente já falava: Opa! não pode, por favor. E diziam: Ah, mas a minha loucura é conhecer esse carro! E a gente respondia: Mas se eu abrir essa exceção pra você, todo mundo vai começar a passar e não vai sobrar ninguém no corredor e os carros vão se encher de gente. O pessoal tinha curiosidade de chegar perto, mas se ele chegasse aqui, alguém tivesse do lado de dentro da corda; aí o homem ficava bravo. O homem ficava bastante bravo. Não gostava não. Podia deixar o pessoal visitar, ver os carros, mas o limite era a corda.

Outra coisa que ele, Nossa Senhora! Pôr a mão. Marca de mão. A gente cuidava, encerava, lavava, políamos os carros. Então, esses carros eram assim, maravilhosos! Para a pessoa chegar e marcar com a mão, ficava horrível.

M – E a Prefeitura, a relação da coleção com a Prefeitura?

J – Sempre a Prefeitura, na medida do possível, dentro, não sei se existe um contrato, acho que existe. Existe?

M – Existe.

J – Então, manutenção do prédio e funcionários, que fazem a limpeza, se eu não me engano, são da Prefeitura. Eu não sei se ainda hoje é assim, mas na minha época, o Sr. Joaquim era funcionário do Sr. Eduardo. Eu e o Rachela éramos da Prefeitura, e os guardas, que era um das seis da manhã às quatorze, outro das quatorze às vinte e duas e das vinte e duas até as seis. Então, era revezado e tinha o guarda que dava as folgas, que era o pessoal da Prefeitura.

M – Em relação a relacionamento: Sr. Eduardo, proprietário da coleção e Prefeitura sempre foi positivo? Por que me parece que esse Museu surgiu na gestão do Sr. Sérgio Stamato?

J – Isso mesmo. Ele e o Sr. Sérgio Stamato eram muito amigos.

M – Eles eram amigos?

J – Eles eram amigos. Inclusive quando um era presidente, o outro era vice da Frutesp, na época. Então, eles eram bem próximos.

M – Mas assim, das outras gestões, sempre continuou essa cordialidade?

J – É lógico, sempre dentro da medida do possível.

Vamos para o pavilhão de fora.

M – O Sr. disse que se recorda do episódio do Silvio Santos. O Sr. gostaria de falar?

J – Isso. Acho que foi em 84, 85. Nós levamos aqui do Museu, o Peugeot, para disputar na cidade por curiosidade, naquele programa cidade contra cidade. Então é... curiosidades, de curiosidade o carro do Museu que foi representar essa parte. (Risos...) Nós perdemos, onde já se viu, a cabeça do povo como é... Nós perdemos para um senhor de sessenta anos, que equilibrou uma cama no queixo. Foi mais curioso um velho equilibrar a cama, do que um carro, que é um carro de 1902, que é um exemplar que não existe mais. Então perdeu. Nós ficamos revoltadíssimos, mas não pode, isso não tem cabimento, é, mas foi o jurado que escolheu né! O Silvio Santos, ele andou com o carro, eu funcionei pra ele e...

M – O Sr. Eduardo estava presente?

J - Não. O Sr. Eduardo não estava presente. Mas, o mais interessante disso tudo, foi que o carro chegou lá, na hora em que fomos apresentar o carro pro Silvio Santos, ele indagou, ele ria, ele olhava como se dissesse: quem disse que isso funciona? Na hora H, que foi na hora de entrar, eu precisei entrar com ele empurrando porque ele não pegou. (risos). Ele não pegou (risos). Na hora de apresentar ele pro público, eu tive que entrar com ele empurrando. Não pegou de jeito nenhum e o Silvio Santos já tinha andado... Mas, não valeu né! Valia se tivesse entrado com o carro funcionando. Mas, foi interessante isso aí.

M – E foi a pedido do Sr. Eduardo ou a pedido da Prefeitura?

J – Não. Foi a pedido da Prefeitura, representando Bebedouro.

M – E sobre essa colocação dos aviões?

J – Eu acredito que isso aí, foi um meio de Sr. Eduardo achou até pra conservar essas peças, por isso que ele... Oh! esses aviões quando são pequenos e a largura deles permitem que gente os pendure dentro do Museu, vão pendurar pra que eles não se acabem como os outros que estão se acabando lá no pátio.

M – E como foi colocar esses aviões aqui dentro?

J – Foi uma barra (risos), foi uma loucura. Vinha um engenheiro né, fazia um estudo de peso, cálculo, é... A gente desmontava uma parte da ponta da asa, andamos quebrando paredes pra que entrássemos com...

M – Mas não retirava o teto?

J – Não, entrava... Essa parede da avenida, a gente quebrava a parede inteira, para que passasse o avião rodando. Só tirávamos a cauda, que era mais alta, e a ponta das asas.

M – Isso foi feito em que ano?

J – 85, 86...

M – E aí foram feitos todos os aviões ao mesmo tempo ou não?

J – Não. Passava algum tempo, assim seis meses. De acordo com o Sr. Eduardo vinha aqui no Museu. Ele chegava aqui e falava assim: antes de a gente colocar esse, vamos...

M – Mudanças, ele que estabelecia?

J – Sim, tudo ele, determinado por ele. Ninguém fazia nada, ninguém tirava um carro do lugar sem que ele autorizasse. Ele chegava e falava assim: esse carro aqui eu quero que ponha aqui; a gente fazia de acordo com que ele pedia.

M – Termina a história dos aviões. Aí vocês quebravam a parede, colocavam os aviões, seguravam eles por cabo de aço?

J – Cabo de aço. Eles são amarrados por cabo aço, pode ver todos eles. Na realidade, o cabo de aço, é pra que ele não fuja, porque não tem sustentação nenhuma, o peso dele está todo sobre as pilastras.

M – Uma outra pergunta, sobre a organização da coleção. Se retirasse uma peça do lugar ele sabia?

J – Vixe... Ele era observador, né! Só mexíamos se...

M – E mudava o sentido se mudasse o carro de lugar?

J – Exatamente. E a gente não punha a mão, só com autorização dele. Ele chegava assim, esse carro aqui põe aqui. Oh, hoje, por exemplo, o carro está de esgueio, vamos colocar reto? Isso determinação dele, só ele.

M – Vamos ver os carros que ele gostava. Daria pro Sr. falar os nomes dos carros preferidos dele.

J – Esse era um dos xodós dele.

M – Mas está sem nome, né!

J – Esse é o Packard.

M – Packard, que ano?

J – Acho que esse carro deve ser... 53, 54, uma coisa assim. Esse carro é presidencial.

M – Foi de algum presidente?

J – Parece que foi do Juscelino. Juscelino foi presidente em que época? Foi em 70? 54? 54... ou Getúlio Vargas. Foi usado pelo Vargas.

J – Aqui.

M - Packard Custom Limousine, ano 1947. O que é o G?

J - Aqui ó, é carro de presidência à lá! É carro de presidência, tem a plaquinha ali de carro oficial, você entendeu?

M - Mas ele andava com esse carro, o Sr. Eduardo?

J - Não. Ele veio pro Museu, aí ficou.

M - Mas era a paixão da vida dele?

J - Uma das paixões porque foi de carro de pessoas importantes né! Então tinha um histórico, tinha toda uma, inclusive era pra ter o nome do presidente que usou ele na época.

J - Outro carro que ele gostava muito, esse Gardner aqui, ele gostava demais desse carro.

M - Gardner, ano 1929.

J - Isso aqui era usado como uma carruagem né, era de príncipes.

M - A marca Packard, ele deve ter usado, ou a família, né?

J - A família né!

M - Tem mais algum aqui que...

J - Tem muitos, muitos carros aqui que pertenceu à família dele.

M - E o Sr. não sabe dizer quais foram?

J - Não.

J - Esse foi o último carro, até quando eu permaneci no Museu, foi o último carro que entrou.

M - Ford Landau.

J - Ford Landau 80. Era da Prefeitura.

M - Daqui de Bebedouro?

J - Daqui de Bebedouro.

M - Esse carrinho de corrida, não era dele?

J - Esse não, eu não cheguei a conhecer aqui no Museu.

M - Fale um pouco sobre essas hélices e peças penduradas nas paredes laterais.

J - Isso aí seria mais pra pessoa ver o sentido do avião, como seria montado um avião. Ali está uma das primeiras hélices, de madeira. Isso aí, é mais pro pessoal ter uma noção de como

consistia as peças do avião. É uma hélice dupla, de três pás, entendeu? Então era pro pessoal passar e falar porque...

M – Mas ele adquiria separadamente?

J – Separadamente.

M – Mesmo que fosse só uma peça?

J – Ah sim. Lá embaixo também tem uma coleção de telefones antigos.

M – Então... é isso que ia perguntar pro Sr., por que...

J – Porque ele era colecionador.

M – Mas qual o sentido de colecionar apenas objetos antigos? Por que a diversidade de objetos? O Sr. sabe o por quê dele colecionar e colocar aqui em exposição? O objetivo dele seria, em hipótese, trabalhar com a preservação da memória para as gerações futuras? Ou em nenhum momento ele deixou isso claro?

J – Eu acredito assim, que o Sr. Eduardo ele gostava muito de colecionar. Principalmente se fosse doado, ele dizia: não, dá aqui que eu levo pro Museu.

M – Mas esses telefones, essas motos, isso era da família...

J – Da família, das firmas...

M – Ah, das firmas antigas das Indústrias Matarazzo.

M – Compressor de refrigeração, de onde era?

J – É uma geladeira das Indústrias Matarazzo.

M – Mas nada disso funcionava quando chegou aqui? É esse o carrinho?

J – Esse Kart, eu acho que pertenceu a ele.

M – Emerson Fitipaldi.

J – Do Emerson?

M – É.

J – Doado pelo Fitipaldi.

M – Foi doado pelo Sr. Francisco Scarpa.

J – Chiquinho Scarpa?

J – Eu acho que deve ter começado a história do Emerson como piloto deve ter começado com esse Kart.

M – Isso daí o Sr. sabe o que é?

J – Uma geladeira.

M – Tudo geladeira? Tudo coisa antiga?

J – Uma geladeira. Esse motor Deutz aqui, substituía um gerador, né?! Um motorzão deste aqui. E outro, ele funcionava, parece que vai escapar aquela roda, pega uma velocidade tão grande que ela vai escapar dali e vai destruir o Museu. É...

M – A Patrícia me falou um dado importante, não sei se o Sr. confirma, mas que o Sr. Eduardo, a intenção dele era sempre ver o maquinário funcionando.

P – Sim, sempre!

M – Mesmo que ele pegasse...

J – Ah, ele gostava. Ele ia assim, estudando, procurando peça que faltava. Ele viajava e pegava livros de manual do carro, procurava o manual do carro pra saber onde foi fabricado, onde tinha peça, onde ele poderia encontrar peça para que ele deixasse o carro funcionando.

M – Não era só com os carros? Ele montava de tudo, qualquer motor?

J – Não, era com tudo, tudo, tudo! Esse motor Deutz a gente funcionava sempre. Ele adorava ver isso aqui funcionando, risos. Era um barulhão! Essa geladeira também, a gente chegou a refrigerar ela.

M – Ah, chegou a funcionar?

J – Chegou a funcionar, esse gerador chegou a funcionar.

M – Tear? Telégrafo?

J – Parece que... esse não é da minha época, chegou depois. A filmadora ali, ai meu Deus!

M – Aquela grandona ali é uma filmadora?

J – É uma filmadora.

M – Também é da época do Sr.?

J – Aquela é da minha época.

M – As motos eram paixão dele também?

J – Moto?

M – Porque ele tem alguns exemplares.

J – Eu acredito mais que, mais em sentido coleção, né!

M – Não era no sentido de andar?

J – Não, não. Gostava mesmo era de carro de corrida. Andar de carro de corrida. Ele adorava correr! Ah, era um piloto nato!

M – Sobre essas peças aí do fundo?

J – É uma varredeira. Foi usada muito em São Paulo logo que lançou as varredeiras para diminuir a mão-de-obra, né! Elas que varriam as ruas de São Paulo, risos.

M – Ele trouxe de lá?

J - Trouxe de lá.

M – O que o Sr. tem a dizer sobre a porta do Museu?

J – A porta do Museu era um cofre. Fazia parte do acervo.

M – Era um cofre do Banco do Brasil?

J – Era um cofre do Banco do Brasil de São Paulo. Vieram diversos técnicos de São Paulo que não conseguiu abrir. Aqui nós tínhamos um Sr. que fazia chaves. Um Sr. chamado Trinca. Ele veio e conseguiu abrir. Aí Sr. Eduardo, na hora que ele abriu a porta, o Sr. Eduardo falou assim: eu já tenho o lugar. Eu vou elevar a entrada do Museu, por causa das enchentes, eu vou elevar e essa porta do cofre vai ser a porta do Museu. Está aí e essa é a história do cofre.

M – Então na verdade, a intenção dele era mostrar que atrás dessa porta existia um tesouro?

J – Exatamente. Aí, você vai conhecer o que o tempo traz.

M – Por dentro deste cofre?

J – Por dentro desse cofre que é uma maravilha.

Passemos para o lado de fora do Museu.

M – Essa daqui, o que é?

J – Um rolo compressor.

M – Que ele adquiriu...

J – Se eu não me engano, esse era das Indústrias mesmo.

M – O rolo compressor das Indústrias Reunidas.

J – Esse canhão é de 1939, mas parece que tem esse negócio de revolução nele aqui.

M – E por que a relação dele com os materiais bélicos? Esse canhão foi doado ao Museu pelo Ministério da Guerra do Brasil.

J – Porque o Sr. Eduardo, pra ele é interessante. Pro pessoal do Exército é interessante conservar. Onde ele estava, estava sendo destruído. Então, o Sr. Eduardo em contato com algum Brigadeiro amigo dele, falou se vocês me cederem ele, ele vai pro Museu e vai ficar exposto. Aí o pessoal vai conhecer um pouco da história do Brasil. Essa foi a intenção de trazer esses materiais bélicos pra cá.

M – Mas não tinha nenhuma representação, até onde vocês sabiam, por ele ter passado por essas fases da guerra?

J – Não.

M – É mais um registro esporádico do que aconteceu, para que as pessoas possam ter acesso, como representação histórica?

J – Exatamente.

M – E esse avião?

J – Esse foi o último que chegou aqui.

M – Como chama?

J – Douglas DC-6. Noventa passageiros.

M – Foi doação?

J – Foi doação. Esse foi o último avião que eu trabalhei dentro.

M – E vocês os mantinham restaurados por dentro? Como que é?

J – Sr. Eduardo, ele era muito detalhista. Esse avião aqui, quando eu, até na época em que eu trabalhei no Museu, nós estávamos restaurando ele por dentro. Sr. Eduardo queria colocar uma passadeira vermelha e colocar os noventa bancos no lugar, mas não deu tempo de fazer isso não. Mas ele... vixe!

M – E ele foi doação da onde, da Varig?

J – Da Vasp.

M – E pra colocar esse avião aqui dentro? Esse foi um dos que veio em três carretas?

J – Esse veio mais. Porque uma parte da asa e a ponta, metade veio em um caminhão, os motores vieram todos separados, todos desmontados, veio o motor inteiro, mas sim desmontado. A cauda, o flap, o leme, veio todo desmontado. Aquela última parte traseira do avião veio toda desmontada até o bico. Então, esse veio em umas cinco ou seis carretas.

M – E vocês tinham técnica para poder montar esse avião ou era esse mecânico que vinha...

J – O Jorge vinha e orientava a gente, a gente ajudava ele.

M – Mas ele estudava pra poder montar?

J – Ele tinha um conhecimento profundo.

M – O Sr. Eduardo não entrava nos aviões não?

J – Ô!

M – Entrava e verificava ainda por cima?

J – Entrava e verificava.

J – Parte do acervo dos caminhões das Indústrias Reunidas, olhe lá.

M – Ele trouxe pra cá. O que são? São tratores, o que mais?

J – Aí tem tratores de esteira, tratores comuns...

M – Mas, tudo das Indústrias?

J – Não! Não! Das Indústrias você pode ver que tem até os logotipos lá das Indústrias, são aqueles três amarelinhos.

M – Ah tá... os vermelhos não?

J – Os vermelhos foram adquiridos por ele. Ele foi adquirindo e trazendo pra cá.

M – Mas não tinha uma relevância tão grande quanto os carros?

J – Ah não. Ele gostava sim, mas os carros eram o xodó, prioridade dele.

Sobre as Maria Fumaças...

M – Essa daqui que o Sr. Joaquim funcionou?

J – Essa daqui que o Sr. Eduardo chegou e viu ele mexendo, tá vendo aqui, todos os detalhes em bronze? Ele polia e deixava elas maravilhosas.

M – Ela funcionou?

J – Funciona... todas as maquininhas funcionavam.

M – Quer dizer, aquela ali da frente também?

J – Era boa, mas apodreceu tudo lá, oh.

J – Esse guincho aqui, nós funcionávamos ele (risos). O Sr. Joaquim levantava ele, a gente pendurava ali na bola do guincho, a gente amarrava uma correia, sentava, e o Sr. Joaquim ficava passeando com a gente. (Risos). Coisa de moleque, molecão, mas era legal!

M – Ali os caminhões...

J – Sim, os caminhões, nós funcionávamos todos na manivela, era uma loucura! Você funcionava ele, parecia que o mundo ia acabar, de tanto que trepidava. (Risos).

M – Mas, eles funcionavam todos?

J – Eu hoje não sei, depois da enchente, que entrou água no motor, se funciona. Mas, todos funcionavam antes, normal. Você dava três manivela e o bicho já pegava.

M – Mas, ele gostava também de tudo, desses jipes?

J – Ah, sim! Isso aqui era a paixão do Sr. Eduardo. Olhe a Land Rover, o Jipão, tracionado nas quatro rodas, aí ó! É... tem história isso aqui! (Emoção).

M – Ah... eu não sabia que eram das IRFM. Só sobraram esses?

J – Aqui no Museu sim. São os três, né!

M – Ele não trouxe mais nenhum?

J – Não, não. Tem, mas já descaracterizados da firma, tirou o logotipo. Tem muita coisa que veio das IRFM.

M – Esse logotipo é original?

J – É original das Indústrias. IRFM – “Fides, Honor, Labor” - “Fidelidade, Honra e Trabalho”.

M – E o símbolo é a locomotiva, talvez isso também tenha a haver com as locomotivas que ele coleciona.

J – Sim.

M – Aqueles tratores do lado de lá foram doações?

J – Sim, foram doações. Aí quando começou a parar de trabalhar com tração animal e entrar o maquinário, época em que entrou a evolução de tração animal para tração motorizada.

M – Aqueles caminhões maiores, o Sr. sabe...

J – Caminhão de guerra.

J – Oh, de guerra, o Ford Canadá, [...] tudo isso funciona.

M – Esses foram aquelas doações do Exército...

J – Do Exército, além de materiais bélicos.

Pavilhão de Aviação...

J – Este avião foi o que levou os jogadores para a Suécia, na copa de 58.

M – Douglas?

J – Douglas DC-3.

M – E não é esse que o Sr. Eduardo queria fazer voar?

J – Eu acho que é ele. Se eu não me engano ele veio em condições de vôo para Bebedouro na época. Esse aí foi o que acompanhou a copa. Primeira copa do Pelé, de 58.

M – E esses daqui Sr. João?

J – São aviões de guerra. Foi nesse aqui que eu fiz o favor de quebrar o braço. (Risos).

M – O Sr. inventou de voar?

J – Todo mundo falava: João, você tentou voar?

J – Esse aqui é o LoadStar, esse é o Load. Esse aqui é avião de carga.

M – Também usado pra transporte de alimentos em guerra?

J – Exatamente.

J – Este aqui ó, é o único que restou. É o único modelo que restou dos três que foram fabricados.

M – Como ele chama?

J – Não sei se é o Cover. Acho que é o Cover.

M – Esse é o único?

J – É o único que não foi destruído.

J – E aquele último lá que é o... eu não vou lembrar o nome dele.

M – E esse do meio, qual que é?

J – O Cover, o Douglas, o Vaiscon. Se não me engano aquele primeiro lá, é o Vaiscon, aquele lá o Sr. Eduardo preparou para vôos simulados. Ele é todo reformadinho; ele é lindo por

dentro! Não sei hoje, mas ele era totalmente reformadinho por dentro, as luzes ascendiam, era uma gracinha, só fazia vôos simulados.

M – E o Sr. Eduardo pilotava avião?

J – O Sr. Eduardo era piloto! O Sr. Eduardo acho que só não pilotou cabrito, porque o resto... risos.

J – O Radial, veio com certificado de guerra, né.

J – Aquele Super C-46 lá, foi uma doação do Rio de Janeiro e foi o último avião a vir para o Museu. Aquele lá do cantinho. A gente foi buscar ele no Galeão.

M – Quem doou? A Aeronáutica?

J – Não, se eu não me engano foi uma família.

J – Olhe o DC-5. Esses aviões nós chegamos a pintá-los na época. A gente lavou eles, o que era de alumínio...

M – Eu acho que tem uma foto que está com todos eles limpos, pintadinhos... Era uma foto aérea.

J – Exatamente. O que a gente fez. Lavou tudo com palha de aço, aonde não podia passar a palha de aço, a gente lavou, deixou brilhando, e aonde era tinta, a gente pintou o azul, os logotipos deles, que era o da Varig, continuou o da Varig, continuou... a gente não tirou, você entendeu?

Agora, o tempo já tirou as inscrições deles, o logotipo do avião. O tempo já corroeu. Mas é uma judiação, porque se está coberto, você acha que estaria numa situação dessas?

M – Não, com certeza não.

J – Se os aviões estivessem cobertos, lógico que eles estariam muito bem conservados. Você vê, pomba pra tudo quanto é lado, além de trazer doenças pra cidade, imundiça o acervo. Mas dá saudade! Passei boa parte da minha infância e da minha adolescência aqui.

M – Com certeza é muito prazeroso trabalhar com isso.

J – Ah sim, e a gente gostava. O Sr. Joaquim era o que mais empolgava a gente. O Sr. Joaquim era uma gracinha de pessoa. O Sr. Eduardo gostava muito dele, adorava o Sr. Joaquim!

Mas pra você ver é uma riqueza que em espécie não tem valor, você não consegue chegar...

M – A estimar o valor...

J – Estimar o valor dela. Não consegue estimar... é muito dinheiro. Tá vendo aqui esse flap aqui ó, a gente teve que refazer as carenagens dele.

M – E ainda tem condições de restauro?

J – Ah sim!

M – Se pegar pra restaurar tem?

J – Se pegar pra restaurar tem, lógico, como tem. Pra você ver esse flap aqui fui eu que restaurei, com uma tesourinha, máquina de arrebatar, uma pop, tudo na mão, com arrebidadeira.

M – Não existia?

J – Não porque ele era de lona né, e a lona apodrecia, os lemes, os flaps, foram todos feitos com uma tesourinha e uma arrebidadeira pop.

M – O Sr. Eduardo comprava o material e vocês faziam?

J – O Sr. Eduardo comprava as chapas de alumínio, a gente recortava e fazia.

M – Mas, isso tirou a originalidade do avião.

J – Por que tirou a originalidade do avião?

Porque já estava podre. Pra você deixar ele podre pra visitaçãõ ficava pior, ficava mais feio.

M – Mas os carros não, os carros são todos originais?

J – Não.

Aviões...

J – O Sr. Eduardo tinha sonhos com os aviões. Ele tem um avião lá na fazenda que está no pasto lá. Ele queria, porque queria, fazer um bar dentro do avião.

M – Dentro do avião?

J – Dentro do avião. Um bar pra que quando ele viesse no final de semana ele ia entrar dentro do avião e ia ter um bar dele ali. Todo funcionando com banquinho, com cadeira, com geladeira, com frigobar, com tudo. Ele queria fazer do avião um bar. Era uma loucura dele, um sonho dele.

M – Ele não fez?

J – Ele não chegou a completar. Esse sonho ficou no sonho.

M – Mas ele começou?

J – Começou, começou a mexer, começou a mexer no avião. Ele começou a pôr todos os bancos. Ele estava preparando o avião pra isso, mas ele não conseguiu. Era um sonho dele fazer o bar dentro do avião.

M – O Sr. estava estava falando dos carros. Não existiam peças repetidas. Vamos falar da aquisição das peças.

J – Aqui no Museu não.

Aquisição das peças....

J – Por exemplo, se ele chegasse aqui e ele tinha um Lincoln, 1957 e aparecesse outro Lincoln, 57, ele comprava sim. Mas não trazia pra cá, deixava na Fazenda, você entendeu. Existia dois, três carros iguais, mas não aqui no Museu, aqui no Museu era uma peça só.

M – Então o que interessava pra ele era o restauro das peças.

J – A originalidade.

M – A originalidade. Era isso que ele buscava?

J – Sim.

M – A satisfação dele terminava quando....

J – Quando o carro estava no... Quando ele foi fabricado, por exemplo, se ele foi fabricado em preto, ele ia deixar o carro em preto, original. Banco de couro, banco de couro. Não ia, por exemplo, pra facilitar ou pra ficar mais barato, colocar onde era couro colocar uma capa ou colocar um corvim. Não ele ia colocar couro, deixar o original. Essa era a meta dele como colecionador. Deixar o carro funcionando como saiu de fábrica.

M – Ele sabia as peças que tinha?

J – Ele sabia de cor e salteado o que ele tinha dentro do Museu, todas as peças.

M – Não precisava registrar?

J – Não precisava. Porque ele tinha na cabeça dele, o Museu do jeito que ele começou. Veio vindo, ele sabia tudo.

M – Voltando à questão do restauro. No restauro ficava, às vezes, mais de um carro?

J – Sim. Aí na hora do acabamento, ele se dedicava a um carro, vou acabar esse. Aí, acabava e ele trazia pro Museu.

M – Ele não ficava com o carro um tempo pra ele andar?

J – Não. Ele não tinha esse, eu vou me aparecer, vou mostrar esse carro. Não, não tinha. Mostrava o carro sim, dentro do Museu.

M – Ele não participava de exposições com esses carros ou ele levava, como a Patrícia leva?

J – Não, de quando eu entrei aqui, só saiu mesmo do Museu pra ir pro Silvio Santos, esse carro que eu te falei. E não tinha esse negócio de pegar um carro daqui e levar para expor. Não, não. Os carros estão expostos dentro do Museu, o acervo dele é aqui.

M – Então, ele não andava com os carros pela cidade? Nunca teve esse interesse?

J – Não tinha esse interesse. Ele andava numa peruona Dodge feia pra caramba (risos). Uma peruona feia, grandona. Ele adorava aquela perua, uma perua Dodge, era cinza, feia. Ele adorava andar naquela perua. Quando não era a Veraneio.

M – Ele gostava de carros grandes?

J – Gostava de carros grandes. Quando ele não estava com aquela peruona estava com a Veraneio.

M – Quais eram os três carros que ele mais gostava na coleção?

J – Hoje, o que tem aqui dentro hoje. Ele gostava do Packard, que era o carro presidencial, o carrinho de corrida, que se eu não me engano ele até andou correndo com esse carro, ele gostava do todo, a paixão dele era tudo. O que tinha aqui dentro, ele era apaixonado.

**APÊNDICE F – ENTREVISTA FRANCISCO EDUARDO MATARAZZO**

ENTREVISTA – 25/05/2007

M – Francisco Eduardo, você poderia falar um pouco sobre seu pai, seu o perfil de colecionador, o que você quiser. Você disse que existia uma competição entre seu pai e o Og Pozzoli, no que se refere, ao pioneirismo de colecionismo de carros no Brasil?

F.E. – Então, existe esta inveja porque o papai foi o pioneiro. O papai fez assim. Tudo pesquisando com livros. Ele tinha oficina na casa dele, tinha os funcionários, tinha as máquinas todas da oficina. Então, tudo muito bem feito. Aí, vieram os outros, com muito mais dinheiro. Aí veio a enchente. O papai não pode bancar a restauração de muita coisa e teve que vender e fez ele muito bem de ter vendido. Manteve da melhor forma possível e eles querem englobar a coleção do papai, não vamos fazer um museu só. Não, não vamos.

M – O Og Pozzoli?

F.E. – O Og Pozzoli tem essa proposta. Ele tem muito dinheiro e dizem que o museu dele é maravilhoso.

M – Você sabe a idade dele?

F.E. – Não. Eu tenho um primo que é muito amigo dele, posso até de repente fazer uma ponte.

M – Mais ou menos a idade são uns oitenta anos?

F.E. – Não sei... não sei. Não sei a idade do Og.

M – E será que ele é da mesma geração que seu pai?

F.E. – Talvez. Mas, papai morreu muito cedo. Papai morreu com 69 anos e muito bem. Porém, um mês antes, estive com ele. daquelas coisas assim. Estive um mês antes. Eu falei, pai como você está bem, todo mundo elogiando, por causa do marca-passo aquela coisa toda. Ele melhorou muito. Fez regime, diminuiu o cigarro, tudo e... mas ele falou: não, agora chega, já vivi tudo. E o papai, ele tinha, os amigos eram todos mais velhos. Então, ele falava: tá vendo, morreu mais um, tá na minha hora. Eu falava pai, eles são muito mais velhos que você, pára com isso. Isso foi sempre uma coisa que eu falei pra ele, mas ele foi... (emoção) na sexta-feira antes dele morrer, ele estava começando a colecionar música erudita brasileira. E ele não achava CDs e eu comecei a procurar os CDs. Aí, ele mandou a secretária me ligar com um recado que eu não entendi. Nem ela, eu liguei. Tentei o celular, tentei a fazenda. Ele estava lá. No entanto, ele morreu lá. Eu não consegui falar com ele. daquelas coisas, falo com ele na segunda-feira (emoção).

M – Então ele estava começando uma nova coleção?

F.E. – Sim, de música erudita brasileira, brasileira né.

M – Mas, ele ainda não tinha começado?

F.E. – Ele estava começando. Ele começou esse interesse. Porque ele me contava que ele ficava muito na fazenda, lendo e ouvindo música. Aí, ele se interessou pela música erudita. Meu pai era um homem preparadíssimo, sempre lendo, lendo, lendo, lendo. E música. Então, aí, ele passou a se interessar. Aí a gente começou a ver, que eu dei uma pequena pesquisada pra ele, que tinha muito pouco CD sobre tudo que tem de música erudita brasileira. Era muito difícil. E naquela sexta-feira, ele deve ter falado com alguém que eu tinha indicado e passado o telefone pra ele. Eu não me lembro mais.

M – Sobre o Sr. Eduardo, o que você tem de boas lembranças, o que você consegue se recordar?

F.E. – Olha, eu só tenho boas lembranças do meu pai (emoção). Ele, nós passamos um longo tempo afastados, dezesseis anos, e aí nos reconciliamos. Ele foi tão bacana porque foi como se nada houvesse, como se nós tivéssemos nos visto na véspera. Nunca houve cobranças. Meu pai era um homem que não fazia cobranças. Nunca (emoção). Ele era meio pão-duro (risos), mas ele tinha uma coisa muito bonita. Eu falava pai, me empresta estou apertado. E ele emprestava. E eu queria pagar... não me enche o saco. Então eu não pagava. Aí pai, tem, porque aí, eu não me constranjo de pedir de novo. Mas, eu nunca paguei (emoção). Ele, nós temos todos uma personalidade muito difícil, a família Matarazzo não é fácil. Ele era muito especial. Meu pai me ouviu muito, me respeitou muito. Antes de morrer, eu tive um pequeno problema, e foi um dos momentos bons, porque ele falou, deixa que a gente resolve sem atropelo. Foi uma grande recordação dele. Ele me ouvia, ele respeitava as minhas diferenças, inclusive as diferenças de opinião. Em coisas que eu sei que pra ele eram difíceis, mas ele respeitava e eu soube por uma prima, que ele falou uma coisa, que, até uma certa época ele tinha um pouco de raiva, porque ele achava que eu não fazia certas coisas que ele queria que eu fizesse, por descaso, por pirraça. E o tempo foi passando e ele percebeu que não era, porque eu não conseguia fazer. Ele entendeu que não era por ele, eu não conseguia. Isso é uma grande recordação. O exemplo do meu pai, que foi injustiçado na empresa do meu avô e que aos 45 anos, na pior fase da vida dele, saiu pro mercado de trabalho, foi um vitorioso. Fez administração. Eu nunca sei se é Citrosuco ou a outra, Frutesp. Na Frutesp, fez uma administração brilhante, teve muitos convites, batalhou com problemas de saúde muito sérios, que ele venceu! Então, meu pai foi um herói, meu pai foi um herói!

Uma coisa que me lembro, eu me acho um pouco ingênuo às vezes, eu contava, pai não sei o que, não sei o que, e você acreditou? Acho isso muito engraçado. As críticas dele, digamos que 70%, eu dava risada, eu achava engraçado essas críticas. Uma pessoa muito inteligente, muito especial, muito sincera, duro, meus pais. Os dois. Isso foi um problema, isso foi muito difícil pra mim, a dureza dos dois.

M – Seus pais se casaram em que ano?

F.E. – Eles se casaram em 50. Meu pai foi emancipado pra casar porque ele tinha 18 anos e minha mãe 22. Nenhum dos lados queria o casamento. Eles se conheceram quando meu pai tinha 14 e minha mãe 18, com tumultos, as famílias não querendo. Aí, meu pai foi emancipado, se casaram no dia 02.07.1950.

M – Não eram parentes?

F.E. – Não eram parentes. Não eram parentes.

M – Aí, você chegou em que ano?

F.E. – Em 1954.

M – E ele já colecionava nessa época. Sua mãe contava alguma coisa da coleção dele?

F.E. – Contava. Ela... a mamãe é típica, foi típica esposa de colecionador. Eu coleciono miniaturas de automóveis, adivinha por quê? Mas a mamãe não gostava, porque era tempo longe. Ele chegava do escritório, jantava. Aí, ele descia por um tempo na oficina.

M – Da casa da rua Joly?

F.E. – Não, não. Da casa da rua Guatemala. É a continuação dessa casa. Uma casa imensa, branca, linda.

M – Ele tinha uma oficina?

F.E. – Uma oficina perfeita. Não em 1954, em 1955, ele montou. Tinha o trem elétrico, o famoso trem elétrico, tudo em subterrâneos, a casa é fantástica.

M – Conte sobre isso, porque nós não temos registro.

F.E. – É assim, na garagem da casa, tudo foi mantido pelo proprietário atual. Como num posto de gasolina. Ele tinha um elevador mecânico, os carros subiam e os carros desciam, os carros a serem consertados. Então, a garagem era para os carros do dia a dia da família e em baixo tinha a oficina com as máquinas, com livros, com ferramentas e com vários carros ao mesmo tempo. Isto era um subsolo. E havia um outro subsolo, acredito eu, que maior, onde havia o trem elétrico. Que ele não deixava eu brincar!

M – Ele já tinha o trem elétrico.

F.E. – Ele já tinha o trem elétrico. Porque quando os meus pais se casaram, eles foram morar numa rua, do lado do túnel Nove de Julho, e meu pai já tinha o trenzinho, lá no apartamento. Então minha mãe contava uma história, que um dia ela brigou com ele. Ela sabia qual era a locomotiva predileta, ela pegou o martelo e....

M – Foi a morte pra ele?

F.E. – É eu acredito que deva ter começado em 1952 ou alguma coisa assim. Mas, os carros também, alguma coisa. Aí, eu já não sei muita referência. Porque ele gastava muito com carros e era uma queixa aí da mãe dele, que eu fiquei sabendo. Na restauração.

M – Ele já gastava então?

F.E. – Na restauração. Não é aquele carro importado, de luxo, do ano. Só carros nacionais. Quer dizer ele teve, eram os Cadillacs do meu avô, alguns ficaram pra ele. Mas, no mais sempre carro nacional. Ele teve o primeiro AeroWillys, teve um dos primeiros Mavericks, um amarelo e preto, era horroroso. Mas ele gastava no restauro, ele gostava de restaurar.

M – É porque o perfil de colecionador é esse, de não medir esforços nem financeiros, nem físicos, para poder ter, ampliar sua coleção.

F.E. – E não era uma coisa exibicionista. Porque o meu pai era uma pessoa pouco sociável. Nós todos, eu tenho esse problema, porque a minha mãe também era assim. Essa coisa do social, meu pai detestava e minha mãe também. Só que minha mãe teve uma educação na qual a coisa funcionava assim. Tem tal evento, você é um diretor de uma grande empresa, nós temos que nos relacionar, nós temos que ir. Então, tinha uma frase famosa que irritava minha mãe. Ela chegava e falava: Olha! nós temos um convite para X, dia tal, vamos? Precisa resolver já? Ele falava. E ela não gostava. Porque minha mãe se esforçava e meu pai já era mais autêntico.

M – Ele já se voltava mais para as coleções?

F.E. – Eu acho que para a vida mais fechada; o social, teve muitos amigos, muito admirado. Mas, ele não tinha essa coisa da preocupação. Uma vez ele me falou: eu falo o que penso e tenho muitos amigos assim mesmo. E é verdade. Então, e toda a família é um pouco fechada.

M – Seu avô também era.

F.E. – Meu avô também era, mas meu avô era uma pessoa, com um perfil muito diferente do meu pai. Meu pai era um homem de uma simplicidade brutal. Um dos maiores castigos que eu tomei dos meus pais foi uma vez que nós fomos comer num lugar horroroso. E quando eu cheguei em casa, eu falei para minha mãe, imagina: nós Matarazzo num lugar desses? Aí a bronca! Aí o castigo! O meu pai era um homem simples. Todo mundo era todo mundo, né! Garçom de restaurante, métri de restaurante tem grandes recordações de meu pai.

M – Não desfazia de ninguém?

F.E. – Nunca, nunca. Meu pai não era um elitista. Meu pai prezava a educação, prezava a educação. Sempre de igual para igual. Mas, com todos. Isso não se restringia ao lado de colecionador dele, nos lugares que ele ia. Agora, tinha gente que achava meu pai antipático. O papai tinha uma coisa, ele não se preocupava em ser simpático. Ele era o que ele era. Agora, todos nós não temos gênio fácil porque ele não se preocupava em ser simpático. Tinha gente que falava: nossa... seu pai é bravo – era, nossa... seu pai não é muito simpático – ele não era mesmo. Eu acho que eu também não sou, eu acho que minha mãe também não era, acho que é uma coisa de genética.

M – Voltemos à relação sua e de seus pais. A Patrícia me disse que você acompanhou o início da coleção. Ela me contou que toda noite o pai de vocês descia até o subsolo, numa casa onde eles moravam, para o restauro na oficina. Era nessa casa que vocês moraram?

F.E. – Era, era.

M – Achei que era da Joly.

F.E. – Joly eram os escritórios da Matarazzo.

M – Ela disse que eles desciam toda noite para o subsolo e que seu pai dava pregos, martelo madeirinha para que ela se distraísse, enquanto ele cuidava dos carros. E você?

F.E. – Comigo tinha um tempo determinado para descer, às vezes. A relação durante o casamento dos meus pais, a minha relação com os meus pais, extremamente protocolar. Eu nunca comi com meus pais na mesa. Tudo era muito determinado. Quando eu fui ficando mais velho, oito, nove anos, meu pai tinha um sítio em Eldorado, que hoje é a represa Billings, porque aquilo tudo acabou e tinha lá, e ele fazia os barcos.

M – Quais barcos?

F.E. – Ele colecionava barcos. Então, ele construía barcos. E o irmão mais velho dele, meu tio Ermelino, o barco dele pegou fogo. Eu não me lembro em que ano, e, ele construiu um barco novo pro meu tio lá. O barco novo do meu tio que eu acho que ainda existe. Está lá no Rio de Janeiro, foi lá que foi construído. E aos sábados, tinha churrasco lá. Lá ficava solto.

M – Lá podia brincar mais?

F.E. – Lá tomava cerveja, lá já tinha alguns carros num galpão, tinha ovelhas. Eu morria de medo das ovelhas. Já tinha o churrasco. Lá eu podia ir. Muito raramente pro Guarujá, onde tinha o iate dele que ele estava reformando. A Patrícia te contou do iate?

M – Não.

F.E. – Então... o Iate dele chamava Ataíso. O Ataíso era um barco militar inglês que foi comprado pela Argentina e depois foi desativado. Meu pai comprou e fez dele um iate.

M – Em que ano?

F.E. – Ai.. isso eu posso pesquisar pra você. Mas isso, ele não chegou a terminar o barco. Ele vendeu o barco. Era o maior iate do Brasil durante muitos anos.

M – O restauro durou anos?

F.E. – Anos. Eu acho que ele vendeu sem terminar o restauro. E, eu me lembro de uma vez, ele estava trabalhando e começou a pegar fogo o barco. Ele foi correndo lá pra Santos, pro Iate Clube porque estava pegando fogo o barco. Então, tinha isso, ele tinha os barcos ele tinha um outro barco chamado Artege, que ele vendeu. Aí ele tinha um veleiro, aí tinha a lancha lá. E tinha uma coisa fantástica, ele tinha uma casa anfíbia.

M – Como é isso?

F.E. – Ah... a casa anfíbia era muito legal! Era um barquinho, não era pequeno, eu não sei dar o tamanho, mas era uma casinha.

M – Acho que a Maria Pia falou sobre isso com a Patrícia.

F.E. – Que ficava na represa. Então tinha: quarto, sala, tudo pequenininho.

M – E que ele construiu?

F.E. – Não acho, acho que isso ele pode ter restaurado, mas não foi construído por ele. Era uma coisa de uma fábrica. Meu pai comprava as coisas desativadas das pessoas, quer dizer, ele batalhou. Ele tem um carro no Museu, isso a Patrícia deve saber melhor, é um carro muito importante, que ele ganhou do Conde Sandu, Sandu é o apelido, é família da Livraria Siciliano, do Conde Siciliano que era amigo do meu avô. Ele restaurou o carro inteiro do Conde Siciliano, que deu o carro pra ele. A Patrícia falou do cunhado dele, do primeiro marido da Maria Pia? Do Roberto Lee?

M – Roberto Lee, falou alguma coisa.

F.E. – Grande amigo do papai. Eles compravam carros juntos, de três faziam dois, trocavam peças. O Roberto era muito amigo, mesmo depois da separação dele e da Maria Pia, ele continuava indo em casa e continuava amigo do meu pai. E a filha dele Mariângela, meu pai adorava a Mariângela, e porque ele morreu assassinado.

M – O Roberto Lee?

F.E. – É. Porque ele, olhe como é vida. É melhor não citar certas circunstâncias, enfim... ele o Roberto teve um caso com uma senhora viúva que tinha um carro antigo muito bonito; assim eles ficaram acho que se conhecendo. O Roberto era um homem muito bonito. E a moça engravidou, e ele não quis dar o nome para a menina. E a moça entrou no escritório dele e falou: você vai dar o nome ou não vai? Não sei direito, não me lembro o que aconteceu, deu um tiro e ele morreu. Mas, eu acho que o Roberto já previa, porque o papai contava que ele tinha pedido pra ele tomar conta da Mariângela, olhar pela Mariângela, apesar de ela ter sido criada muito pelos meus avós também, pela mãe, pela Maria Pia e pelos meus avós. Mas, que meu pai olhasse pela Mariângela. A Mariângela tem um Museu de carros antigos.

M – É aquele de Caçapava?

F.E. – Isso.

M – Ainda existe?

F.E. – Olha, eu não sei como está aquilo. O papai ajudou muito, estava ajudando muito, mas não estava terminado todo o processo quando ele morreu.

M – Ah.. entendi.

F.E. – O papai, nossa! batalhou demais! Eu tinha uma função naquele Museu, eu não sei se eu era tesoureiro, o que eu era daquele Museu? Eu recebia ordem pra assinar lá o papel. Papai mandou, a gente faz, né?! (risos).

M – Existe um Museu que foi criado em 64 pelo seu pai e vários colegas dele, você sabe da existência desse Museu? Museu de Veículos e Armas Antigos.

F.E. – É esse Museu eu acho que ainda existe, o nome, porque tem umas armas. Ah... eu tenho uma história engraçadíssima do Museu de Armas. O papai arrumou um tanque de guerra, que não sei como foi parar no Guarujá e um tio meu saiu andando com o tanque na década de 60, e o Exército foi atrás, que não podia ter, e aí acabaram acho que deixando ele.

Aí tinha a coleção de armas; eu tenho uma garrucha que o papai me deu, da coleção dele antiga.

M – Ele cedeu um objeto da coleção para você?

F.E. – Isso era raríssimo comigo, comigo raríssimo.

M – Porque normalmente o colecionador não cede, ele não retira um objeto da coleção.

F.E. – Bom. A minha situação, eu como colecionador, a coisa funciona um pouco diferente.

M – Você troca?

F.E. – Troco. Ele também trocava, ele também negociava o papai. Às vezes uma peça que ele gostasse mais, alguma coisa que ele tivesse maior interesse.

M – Quer dizer você presenciou alguma negociação?

F.E. – Sim, sim. E tem uma história muito engraçada, também. Quando eu era pequeno, eu tinha mania de Rolls Royce, ainda tenho. Aí o que aconteceu? Nós estávamos passando por um hospital para ir para fábrica, assim, a Matarazzo, tinha na Água Branca. Aí eu falei, pai, pai, tinha um hospital; pai tem um Rolls Royce naquele hospital, pára. Ele olhou pra mim desconfiadíssimo. Fez a volta, voltou tudo, não era, era um Jaguar né! Não gostou, não gostou muito do meu erro.

M – Por que a Patrícia disse que ele tinha um olho clínico.

F.E. – E tinha mesmo.

M – E sobre a relação de seu pai e a velocidade. Você se recorda de algo?

F.E. – Em Interlagos. Meu pai corria em Interlagos. Às vezes, ele ia sozinho. Meu pai restaurou uma Maseratti, MARAVILHOSA!!! Que eu não sei se está com a Patrícia ou não, mas eu gostaria que estivesse, porque eu me lembro do restauro. Um carro esporte.

M – Acabamos de cruzar com uma zero, e eu disse que o Sr. Eduardo tinha restaurado uma antiga.

F.E. – Que não é bonita como a do meu pai, sabe! Eu lembro do restauro. Mas aí, ele ia muito pra Interlagos correr. Não me lembro os carros infelizmente. Tem até uma pessoa que poderia lembrar, que o pai, era amigo do papai e depois brigaram. Mas, o papai levava também a mamãe para correr, e ela em pânico. Mas, ela ia, não sei como em Interlagos. Lembro de uma coisa do meu pai, agora que me veio. A gente indo para ver os barcos, meu pai sempre com os carros nacionais: Sinca-Jangada; perua do Sinca, vermelha e branca, fervia na serra. Eu fui com o papai, o carro ferveu na serra velha. Ele deu um jeito e nós chegamos muito bem.

M – Então ele corria.

F.E. – Ele corria em Interlagos.

M – Que ano mais ou menos?

F.E. – Isto 50, nos anos 50.

M – Mais que um ano?

F.E. – Ah provavelmente. Porque meu pai virou um trabalhador muito sério. Meu pai era muito disciplinado. Imagina que o meu pai dormia depois do almoço uma hora, todo dia. E como ele não queria tirar o terno e o sapato, a minha mãe improvisou um plástico na ponta da cama (risos), para ele nem precisar tirar o sapato. O meu avô era assim, só que o meu avô tirava toda a roupa e punha pijama. Então, era uma hora. Depois, ele saía pro escritório. Às vezes, eu ia com ele até lá, que é o prédio da Praça Patriarca. Hoje, Prefeitura de São Paulo, 5º andar. Foi uma época...

M – Nostálgica?

F.E. – É... eu ia com ele e voltava, o motorista ia atrás.

M – Quem o fez olhar pra sua coleção de forma especial? Alguém?

F.E. – Pro meu pai?

M – É. Alguém fez o seu pai olhar para a coleção?

F.E. – Não sei, não sei. Eu acho que o amor. Olha, pra mim, o amor que ele tinha, a dedicação, o perfeccionismo que ele tinha era uma coisa dele mesmo. Eu não acho que tenha sido alguém.

M – Nem os pais?

F.E. – Certamente não.

M – Os pais não?

F.E. – Não.

M – Influência nenhuma?

F.E. – Não.

M – Porque o seu avô colecionava, por exemplo, carruagens.

F.E. – Carruagens.

M – Como a gente sabe. Pelo menos, foi a única notícia que eu tive, e as obras de arte.

F.E. – E obras de arte.

M – Que também vem do tio Ciccilo.

F.E. – O Ciccilo também, mas num outro contexto.

M – Num outro contexto, porque eu levantei a história do MAM.

F.E. – O Ciccilo, eu até posso te apresentar o sobrinho predileto dele, que é o nosso secretário da subprefeitura de São Paulo. Ele vai gostar muito de falar do tio-avô. O Ciccilo era um mecenas e meu avô era um colecionador. É uma coisa diferente.

M – Eu sei disso.

M – Não era fácil pra ele também, falar sobre a coleção?

F.E. – Ah... falava, eu acho que falava. Eu nunca senti. Para os amigos, comigo, nunca... sempre falava, normal.

M – Mas não para a imprensa?

F.E. – Ah, não. Meu pai era avesso à mídia, estava ele certo. E mesmo a própria, isso é bom que fique muito claro, meu pai era um homem muito simples. O meu pai, toda essa coisa do nome, ele não gostava. O meu pai, dos filhos do meu avô, o meu avô tinha um brasão, era o único filho que não falava, não tinha brasão nas louças de casa, não queria ter. Meu pai, essa coisa do título de conde, ele brincava com isso. Era brincadeira, ele fazia, ele não gostava. Ele era um homem essencialmente simples, muito educado. Sabia de todos os requintes, mas um homem muito simples. Não admitia muita falação de italiano em casa. Minha mãe aprendeu quando casou com ele a falar italiano, por causa da família, porque meus avós falavam em italiano, mas ele não queria isso não. Ele era brasileiro (ênfase).

M – Você acha que, do seu pai, pelas poucas conversas que vocês tiveram nos últimos tempos, você acha que ele imaginava a coleção completa, ou as coleções completas, falasse assim, o dia em que eu conseguir tal peça eu fecho essa coleção?

F.E. – Não. Não.

M – Ele não tinha a noção de completude?

F.E. – Não, não. Eu até sei, isso um pouco e eu não sei, eu não gostaria que isso fosse falado. Mas enfim, eu sei de uma coisa que até a Patrícia deve saber também, porque se ele falou para mim, certamente ele falou para ela. Ele no final, depois da inundação, problemas de ter que vender carro, essa coisa toda, ele se preocupava em um Museu bonito. Ele não queria, eu notava bem isso, ele não queria mais gastar, não poderia mais gastar tanto e ele não queria. Ele queria um Museu bonito. Ele não queria espaços, pelo que eu entendia espaços vagos. Então ele até procurava outros carros não tão antigos, não tão bons, apenas para não haver, assim, espaços, ou seja, olhar para algum lugar e alguém olhar pra ele e perguntar: Sr. Eduardo aí havia alguma coisa e não tem mais? Isso que me passava, ele tinha essa preocupação. Talvez carros não tão antigos. E aí sim, ele se reportava, isso eu me lembro, de carros assim, americanos, mas que é uma coisa que tem aqui pra vender que não é tão caro, até a década de 40, da década de 40 a 60.

M – Você sabe se existe ou existiu o objeto predileto na coleção?

F.E. – Olha, eu acredito, ou, não sei, mas eu acho que muita coisa que foi vendida era de grande estimação.

M – Mas, não tinha um específico, ele nunca comentou sobre um?

F.E. – Ele gostava do Fiat antigo, que eu acho que não foi vendido. Ele gostava do Bugatti, ele gostava muito, que eu acho que tem um, ele tinha mais de um.

M – Existia alguma peça que ele queria ter? Que ele falava: eu ainda vou comprar essa.

F.E. – Olha não. Eu acho que não, porque eu falava: pai o que o Sr. quer da vida? Tenho tudo que quero, não preciso de nada; quem sabe um dia eu compre uma Ferrari para dar umas voltas.

M – Só?

F.E. – Só. Tenho tudo que quero, tenho tudo que quero. Ele falava uma coisa que é uma grande lição: eu tenho o meu dia 30 garantido.

M – Dia 30?

F.E. – As contas do mês pagas.

M – Em algum momento ele falou que não deveria ter começado a coleção?

F.E. – Nunca, nunca ouvi, nunca, nunca, nunca.

M – E alguma coisa, que ele faria novamente, se preciso?

F.E. – Como assim? Com relação à coleção?

M – Ou as coleções.

M – Que ele faria novamente?

F.E. – Não sei, não sei. Com certeza uma coisa que ele não faria, ao meu ver, por tudo que a gente conversou, e por outras questões até, ele não faria grandes gastos.

M – Ele falou em algum momento sobre a finalidade das coleções? Ele montaria um museu para as coleções?

F.E. – Ah sim, a idéia, sempre passou muito light, mas que seria uma coisa, principalmente os carros, uma coisa para o público, para as pessoas verem, eu acho que...

M – Fora os carros, as outras coleções não?

F.E. – Aí eu já não sei, mas os carros para as pessoas verem.

M – Mais alguém da família coleciona?

F.E. – Eu coleciono miniaturas de automóveis. Eu sou um pouco colecionador, mas isso precisa parar um pouco, miniaturas de automóveis, basicamente miniaturas de automóveis.

M – Há quanto tempo você coleciona?

F.E. – Desde os seis, sete anos, mas com mais consciência desde os onze anos e eu tenho cinquenta e três anos.

M – Você está com quantos objetos hoje em dia?

F.E. – Eu não gosto de contar, alguns milhares.

M – Você acondiciona sua coleção onde?

F.E. – Com a morte da minha mãe. Minha mãe ficou doente em 2000. Minha mãe sempre teve alguns problemas, mas o grande problema. Começou em 2000 e ela faleceu em 2006. Mas desde antes, eu já queria guardar tudo em algum lugar, pra um dia expor. Aí, mas eu fui protelando isso, e minha mãe morreu ano passado (emoção). Agora, então, o que acontece, eu vou sair da casa, vou para um micro apartamento, e aí eu pretendo ter um outro apartamento para expor a coleção.

M – Entendo. Mas você quer ter um espaço físico para exposição?

F.E. – Exatamente.

M – Mas hoje, você guarda contigo?

F.E. – Hoje eu guardei, eu tenho num galpão, assim, num imóvel. Eu tentei galpões, pesquisei galpões, mas não achei seguro. Há muita roubalheira, e inunda, essas coisas todas assim. Aliás hoje, pedras caíram sobre miniaturas importantes minhas, o teto caiu. Aí eu fui pra um imóvel e mas... eu vou ter que sair rápido e tirar o resto das coisas pra ir pra esse imóvel, onde eu aluguei. O resto das miniaturas. Eu já tirei móveis, essa semana toda. Mas, as miniaturas vão pra este lugar, pra depois serem abertas quando eu tiver meu apartamento para a coleção. Porque, eu não gosto de conviver com a coisa muito olhando todo dia. Eu tenho quatro vitrines no meu quarto, que tem horas que eu não estou muito bem assim, eu tiro tudo. Aí num dia em que eu estou bem, sinto saudades de alguma coisa, vou catar lá fundo e exponho novamente na prateleira.

M – A sua companhia é a coleção?

F.E. – Já foi mais. Eu estava perdendo durante a doença da minha, o estímulo. Depois da morte dela, perdi bastante. Não por nada. A minha mãe foi a pessoa mais importante da minha vida. Aí você vai dizer, vocês tinham uma relação maravilhosa? Não, difícilima. Mas, a pessoa mais importante da minha vida. E, eu perdi o chão. Eu era muito preso a minha mãe; e eu não sei o que fazer com a minha vida. Está sendo um grande problema, inclusive. Tratamento médico, eu não sei o que fazer da minha vida. Então, os carros alguns momentos, eles têm ... menos valor para mim. Eu espero que com essa minha saída, eles ficando para um lado e eu para outro, por um tempo, eu me anime novamente, tudo. Mas não quero... Eu acho que agora só algumas coisas. Chega de muita coisa.

M – Você quer falar alguma coisa sobre sua mãe, sobre seu pai, dados que possam auxiliar na montagem da história dele?

F.E. – Eu devo dizer o seguinte...

M – Como chamava sua mãe?

F.E. – Maria Alice de Castro Magalhães.

M – Nasceu quando?

F.E. – Minha mãe nasceu em 08.03.1928.

M – E Sr. Eduardo?

F.E. – Em 07.07.1932.

M – E eles se casaram?

F.E. – Em 12.07.1950.

M – Você se chama?

F.E. – Francisco Eduardo Matarazzo. É o nome do meu avô e do meu pai.

M – Você nasceu?

F.E. – Em 04.02.1954.

M – Você é formado?

F.E. – Eu me formei em Engenharia e depois fiz Engenharia de Segurança.

M – Atuou?

F.E. – Atuei até três anos atrás.

M – Seu pai daria um bom engenheiro.

F.E. – Ele era...

M – Só não tinha o diploma (risos).

F.E. – Ele era.

M – Você quer falar alguma sobre ele.

F.E. – Eu queria dizer assim. Eu acho que isso é uma coisa muito importante. Eu acho que todos os filhos de pais separados sonham em ter seus pais de volta. Não poderia ser. Não daria certo. Eu demorei para superar, meu pai me ajudou muito a superar isso. Muito sutilmente,

mas me ajudou. Eu acho que ele teve um bom casamento com a Eneida. A Eneida foi uma companheira de mão cheia, em momentos difíceis, que eu não sei se minha mãe teria segurado a barra pela personalidade dela. Então, casou com mulheres de personalidade forte, as duas. Eu acho que os meus pais são meu patrimônio. São relações muito diferentes, sentimentos muito diferentes. É engraçado né? Meu pai me dava uma liberdade de falar, quase tudo, muito pouca coisa podia ser dita, não podia não, eu não falava. Mas, minha mãe não. Então eu me sentia.... Isso é uma benção. Você ter um pai ou a mãe que você pode falar, e você pode dizer. Isto foi muito legal com o meu pai. Uma coisa que para ele, eu não vou entrar em detalhes, era muito importante. Eu falava para ele, pai procura pensar de um outro jeito. Isso demorou tempo. Ele não verbalizou, mas no fim, ele pensava de outro jeito. Não que eu quisesse fazer valer o meu ponto de vista, ele era suficientemente inteligente, com uma personalidade muito forte. Não dava para mudá-lo, mas para ele ver de uma outra maneira, que talvez fosse mais digestiva para ele. Isso era muito bom.

**APÊNDICE G – ENTREVISTA SR. ANÉSIO VICENTE BUSON – FUNCIONÁRIO DE SR. EDUARDO**

ENTREVISTA – 21/04/2007

M – O que o Sr. tem para falar sobre o Sr. Eduardo?

A – O Sr. Eduardo, o que eu tenho pra falar, é que faz 40 anos que eu trabalho com ele lá na Fazenda. Fez 40 anos já. E para mim, ele sempre foi um bom patrão, eu gostava do Sr. Eduardo. Quem convivia muito com Sr. Eduardo era eu. Das vezes, ele estava até deitado no quarto dele, eu gritava lá de fora. Pode entrar, ele falava pra mim (risos). Uma pessoa que num tinha... eu assisti tudo a tragédia dele. [...] E negócio de carro, ele levava lá pra oficina, ele ficava o dia inteiro com nós lá; o dia inteiro. Ele ficava dentro da oficina dando as idéias, o que ele queria que fazia. Ele aceitava as idéias da gente também, do funileiro e de outro uai, ele aceitava né! E... ficava ali, e às vezes um carro ficava ali, três quatro meses ali. Às vezes faltavam peças e ele falava, semana que vem, eu vou pro exterior. Os carro dele tudo importado né?!, quase tudo importado os carros. Ele ia pro exterior e voltava com a peça numa mala, trazia... Olhe, teve uma vez que ele trouxe até um bloco de motor do Estados Unidos dentro de uma mala, aquelas malas de rodinha (risos)... ele trouxe. Ele gostava, o Sr. Eduardo pra isso aí. O que precisava no carro, ele queria original, ele não queria nada, porque aquele carro é importado, vai colocar peça adaptada. Ele não queria adaptação, ele queria peça original do carro.

M – E quando não conseguia peça original?

A – Quando não conseguia... ele conseguia porque quando ele ia para os Estados Unidos, ele conseguia.

M – Ou conseguia, ou conseguia?

A – É... ele conseguia ou conseguia, porque se ele fosse pra lá, lá na Fazenda ele já escrevia tudo num papel. O dia que ele fosse viajar, que ele ia sempre, ele conseguia as peças. Ele tinha as malas dele viajar lá, tudo malonas grandes, de rodinhas, ele ponia dentro. Tinha mala que vinha pesada (risos), mas ele trazia. E ali chegava a montar, começava e aí o carro ficava parado aqueles dias, e assim, às vezes ele não tinha só um carro mexendo, dois, três carros lá encostado que mexia.

M – E, por exemplo, ele tinha uma ordem para conseguir estes carros. Ele planejava quais carros ele iria buscar, quais carros ele iria restaurar, qual seria a seqüência?

A – Ah, ele planejava. Ele tem muito carro lá na Fazenda, mas têm carros até hoje na Fazenda lá. Tá tudo embalado num encerado, que a Patrícia mandou embalar, tá tudo embalado nessa lona preta. Carro velho que podia entrar pela funilaria para conserto.

M – Mas, não eram carros batidos, eram carros que estavam descuidados?

A – Não... tinha carro lá que estava pendurado, a ferrugem nele assim, lata... Uma vez faltava uma peça de um carro lá (você se lembra daquela traseira daquele carro, que foram para São

Paulo, não sei que lugar de São Paulo, que o cara ligou para ele que tinha aquela peça do carro). Olha, esse povo andou com a caminhoneta, acho que era amigo do Sr. Eduardo e ligava, eu tenho a peça do carro aqui. Meu Deus do céu andaram lá pra São Paulo, mas o motorista falou: olha rapaz, eu fui em cada lugar lá, que dá até medo. Aí pegou a peça, uma peça assim, uma lata do carro traseira ali, mas era só ferrugem, gente. Mas, você vai tão longe para buscar peça assim, mas gente, depois nem sei o que fizeram com aquilo lá. Depois que o Sr. Eduardo morreu, acabou ficando lá a peça e.... é coisa inacreditável, mas que ele ia buscar ele ia. Se ele passava num lugar e via um carro que tava vendendo e que interessava para ele, uma marca de carro que ele não tinha, ele comprava. Daí uns dias, o caminhão ia lá buscar.

M – Ele repetia os carros?

A – Não, muito difícil. Ele repetia sabe por quê? Porque de dois ele fazia um, não é?! Ele repetia por causa disso, ele repetia sim. Porque se ele comprava um FP-2 ele comprava dois ou três, mas era pedaceira mesmo gente, não era carro... ele ia lá e o que ele achava ele comprava, três para fazer um. Uai, tem um FP-2 que está lá, Fazenda, que ele estava fazendo quando ele morreu. Tá lá, o rapaz fez a funilaria. Tá lá, debaixo do barracão embrulhado num encerado e morreu, ele parou, tava ele e o Rogério meu filho fazendo. O do Rogério tá aí, aquele que tá em frente ali. Depois, se você quiser, a gente dá uma olhada, e o Sr. Eduardo ia fazer dois. Ele comprou três para fazer dois, tá lá os carros lá, não fez. Uma vez ele comprou duas carcaças de Jornada, você nem sabe o que é Jornada.

M – Não, não conheço.

A – É um tipo de carro que, eu não sei, só ele que eu sei que tem esse Jornada. Tá lá na Fazenda, tá andando, estava lá no escritório.

M – Ah, eu vi. Um vermelhinho?

A – O vermelhinho que o motorista tá andando, ele é Jornada. Tem dois. É todo fibra de vidro. Aquelas carcaças daqueles carros é um bloco só. Ele comprou (você se lembra quando o guarda prendeu lá em...) ele veio de Curitiba e passou em Ourinhos e prenderam as duas carcaças do carro lá, em Ourinhos. O guarda prendeu e teve que descarregar e o caminhão veio vazio. Ah... eu não sei o que ele arrumou, daí uns tempos o caminhão foi lá buscar as carcaças outra vez. Disse que para passar a barreira tinha que pagar não sei quanto, não sei o que ele arrumou. Eu sei dizer que o motorista (foi o Valdir), ele vinha vindo e o guarda parou ele na barreira, falou que não podia passar porque... não sei se estava ilegal ou o que estava acontecendo. Pegou e jogou as duas carcaças lá, montou no caminhão e veio embora, disse que não passava não. Daí uns tempos, ele, eu acho, que pôs o advogado, não sei o que foi, foram lá e buscaram as carcaças. Fizeram aquele carrinho lá, que tá lá e tem outro na Fazenda (já tá no Museu, né?!), tá tudo montadinho, mas foi ele mesmo quem fez aqueles carros lá, tudo peça de Volks, aqueles carros lá.

M – Sr. Anésio, o Sr. conhece histórias de quando ele começou a formar o Museu?

A – O Museu?

M – De quando trouxe de São Paulo... conte um pouco esta história.

A – Eu conheço, eu me lembro. Quando começou a formar o Museu, que vieram os carros de São Paulo...

M – Quantos carros ele tinha nessa época?

A – Não, nessa época ele trouxe poucos carros pra cá. Você conhece o Zé Pedro, onde era o Zé Pedro antigamente? Seu pai conhece.

M – Com certeza.

A – Lá onde era o Zé Pedro, descendo pro lago ali, pra chegar no farol, tinha o Zé Pedro, era representante do Mercedes, então... não tinha o Museu, veio seis carros de São Paulo e colocou no canto, na esquina daquela que sobe com aquela que desce pro lago, do farol. Colocaram seis carros lá, numa vitrine toda de vidro e os carros ficaram lá. Quando... vieram esses carros.

M – 1960...

A – Isso foi em 67, 68, foi por aí, foi nessa base mais ou menos. Aí, ele não tinha o Museu ainda.

M – E esses carros o Sr. lembra quais eram?

A – Não lembro viu. Acho que nem o Rogério, o Rogério não era nem nascido. E esses carros ficaram aí. Teve um desfile aqui na cidade, os carros todos desfilaram no dia 03 de maio. Eles desfilaram esses carros, era uma coisa pro povo era um... naquele tempo...

M – E os carros estavam rodando?

A – Opa, naquele tempo vinha gente de São Paulo trabalhar pra ele aí. Naquele tempo em que eles vinham na Fazenda, ele tinha mecânico que trazia de São Paulo. Tudo quanto é gente, cada um na sua profissão. Ele tinha um soldador, encanador. Ele tinha tudo quanto é profissão, ele tinha um. Tinha época que tinha aí 15 pessoas na Fazenda que comia tudo lá em casa ainda, dava pensão pra esse povo tudo. E aí montaram o Museu, e eu até me lembro que quando começaram com o Museu, vieram as carreatas da Usina Amália. Você não lembra.... você não era nem nascida, o seu pai deve lembrar. [...] E eu, de quando eles compraram a Fazenda, eu to lá. Aí vieram aquelas carreatas lá da Usina Amália. Cada “cimitante” daqueles lá vinha com seis cavalinhos, poninho e desfilava pela cidade, foi quando começou a criar o Museu. Mas era uma coisa muito bonita, era uma festa aquele Museu ali, viu?

M – Era?

A – Nossa Senhora. O povo vê um trem daquele lá, daquele “cimitrole” que tem lá na Fazenda, vinha com seis poninhos pra desfilar na cidade. Era uma coisa que o público ficava... né. E ali começou a vir carros e ele montava aqui na Fazenda e levava pra lá e hoje, ele tem carro danar! Ele não, a Patrícia, que hoje é tudo da Patrícia. E ali foi indo... um par de ano.

M – E qual era a média de carros que ele trazia por ano? Ou não tinha isso?

A – Não... ele arrumava assim, mas uma base de cálculo assim eu não tenho lembrança. Mas ele via um carro que... porque ele tem carro lá em Antonina também, tem muito carro lá. Os carros maiores brasileiro, Landau, aquele... tem outro. Aqueles lá, ele comprava eles mais ou menos e reformava mandava pra Antonina.

M – Já em que época?

A – Porque aí já estava quase cheio já. Tem muito carro lá em Antonina, [...] para ter bastante carro lá viu. Mas, o Sr. Eduardo era o homem que, se ele falava eu vou fazer, não tinha barreira pra ele não.

M – Não?

A – Não, porque pro Sr. Eduardo não tinha barreira não, não tinha o que segurava.

M – E a dedicação dele pra coleção, pro restauro, como era? Em termos de tempo do dia...

A – Não, ele era calmo. Ele ia fazendo devagar, ele chegava na oficina, ele encostava lá, a caminhonete, encostava na caminhonete e ficava com o cachimbão dele na boca, só pensando assim. Aí, ele falava pra gente assim: ah... eu pensei uma coisa agora, vamos fazer assim e assim. Do jeito que ele mandava fazer a turma trabalhava, não era de teimar não. Se ele mandava fazer daquele jeito era daquele jeito. Ele era um homem muito bom, tratava muito bem os empregados e eu considero o Sr. Eduardo um segundo pai meu, porque aquele homem pra mim (emoção).

[...]

M – Fale um pouquinho sobre as coleções.

A – Sobre as coleções, ele colecionava tudo.

M – Então, mas fale um pouquinho sobre ele, esse jeitão dele colecionar, dele estar sempre procurando montar, o zelo que ele tinha...

A – Quando ele estava sozinho na Fazenda, ele ficava o dia inteiro dentro da biblioteca dele. Ficava ali. Ele colecionava rolha, colecionava cachimbo, colecionava chaveiro, tudo, até caixa de fósforos. Ele colecionava, porque ele colecionava tudo. [...] Então, tudo dentro de painel de veludo e é uma coisa muito bonita. Carrinho pequeno, ele tem de tudo assim.

M – Quantas coleções mais ou menos ele tem lá?

A – Lá tem aqueles painéis na parede, no fim do cômodo, que tem chaveiro, caixa de fósforos, ele colecionava rolha, agora eu não sei se ainda existe lá, [...] Não sei... aquelas umas estão lá... porque teve muita coisa que ela tirou lá da sala de armas, onde ele ficava mais ali. Som, ele montava som, cada lugar tinha um alto-falante. Esses alto-falantes aí (gesticula) eram todos dele. [...] Os quadros que ficavam tudo na parede, de carros antigos, cada carro tinha o quadro do carro.

M – Antes de ele restaurar ele colocava a imagem no quadro?

A – Você não viu lá no escritório como estava de quadros?

M – Vi.

[...]

M – Quanto tempo ficaram intactas essas coleções Sr. Anésio?

A – Ficaram muitos anos.

M – Depois da morte dele ainda ficou muito tempo com a Dr<sup>a</sup>?

A – Um ano e pouco mais ou menos.

M – Permaneceu intacta? Eles não mexeram em nada?

A – Não mexeram. Depois é que ela falou: Ah Anésio, ai não sei que... colocava lá, ah, assim assim. Aquele outro ah... é...

M – Ela foi organizando do jeito dela?

A – Do jeito dela, ela gosta do jeito dela. E muitas coisas eu trouxe, eu pra mim, ela me deu isso aí. Tinha o barbeador elétrico dele, ela me deu pra mim. Eu tenho um canivete grande, que tem um mundo de coisa, que ele andava dentro de uma bolsa, a Patrícia falou: isso Anésio era do meu pai, guarda com você. Tá lá em casa guardado. O que era do Sr. Eduardo eu guardo, viu.

M – Sr. Anésio, por exemplo, nesses discos de vinil dele, ele colocava algum carimbo, ele tinha alguma marca que identificava que o disco era dele, ou nos painéis existe alguma marca, por exemplo, EM de Eduardo Matarazzo. Existe alguma coisa que identificava os carros, depois de restaurados, ele colocava alguma identificação?

A – Não, ele não colocava não. Ele tinha na biblioteca dele tudo. Tinha um emblema da Escuderia Nero, mas não era em todos os carros não. Isso apareceu lá na Fazenda agora. Eu vi lá na cozinha da Fazenda essa semana. Eu perguntei para as mulheres e elas disseram que apareceu por lá e que elas iam entregar para a Patrícia.

M – Ele que atribuiu esse nome de Escuderia Nero? Ele que registrou?

A – O Rogério é quem sabe.

M – E sobre o trenzinho? O trenzinho continua intacto?

A – O trenzinho está. Lá não mexeram. Eles querem restaurar ele né?

M – Mudaram ele de lugar?

A – Encaixotaram um e outro está lá. Colocou tudo junto lá. Mas, Deus me livre, tem tanta coisa lá.

M – Mas está perfeitinho montado?

A – Não... tá perfeitinho montado o que veio de São Paulo, mas máquina, vagão e coisa está tudo embalado dentro das caixas, porque tem uma pilha lá.

M – Mas ele tinha deixado montado ou não?

A – Não estava, lá para ele montar nesse barracão. Aí desmanchou lá e trouxe pro outro aqui, mas é grande.

M – O Sr. lembra quando veio esse trenzinho de lá pra cá?

A – Iiii... fazem muitos anos.

M – Foi em 68 também ou não?

A – Não, foi por aí, até 70 veio viu. Até no fim de 70, esses trenzinhos vieram em bloco de 2 por 2, dessa altura do chão (gesticula). Mas aquilo lá é coisa rara.

M – A Patrícia me cedeu as fotos, eu estou com as fotos desta coleção. Na verdade eu não sabia da existência dessa coleção e é uma coleção para pesquisa futura.

A – Está num salão lá.

M – A Patrícia contou que ela e o Fernando passeavam em volta numa cadeira e...

A – Lá em São Paulo, isso funcionava, que toda a noite vinham os empregados dele que trabalhavam nisso aí e ligavam e lá estava funcionando.

M – Quando veio para Bebedouro já não funcionava?

A – Agora parece que vão indo uns homens lá para montar ele, aqui em Bebedouro. Tô vendo o Rogério indo lá com esses homens. Quer ver, ele até trouxe um trenzinho aqui, quer ver, disse que a Patrícia deu para ele. Tá ali na cozinha, pareceu isso aí faz uns dois dias. O Rogério também é cheio dessas coisas.

M – Pegou um pouco do perfil do Sr. Eduardo?

A – Pegou um pouco dessa doença (risos). Esse está aqui na cozinha, depois você dá uma olhada. Só que esse é pequeno tem um 1 metro e pouco, 2 metros, mas tem todas as maquininhas, as coisas e ele está montando.

M – Mas era do Sr. Eduardo?

A – Era do Sr. Eduardo. Mas esse aí é uma coisinha. O dele lá....

M – Pelos fotos, eu vi que toma uma sala inteira.

A – Sala inteira.

M – É a cidade do Rio de Janeiro que é representada pelo trenzinho?

A – Não. Lá era São Paulo.

M – A Patrícia falou que era o Rio de Janeiro, agora não sei.

A – Tá no Rio... depois ele comprou outro. Estava montado no casarão dele em São Paulo, ele tinha o casarão lá.

M – O que eu digo é que o que estava representado pelo trenzinho era a paisagem do Rio de Janeiro, foi isso que ela explicou para mim.

A – Aquele lá?

M – É. Não era?

A – Não, aí eu já não sei. Eu sei que os caras ligavam ele, que eles falavam para nós...

M – O trenzinho ficava em São Paulo sim, mas eu falo assim, as montanhas, os trilhos, etc eram a representação da cidade do Rio de Janeiro.

A – Ah, isso mesmo! Tem as montanhas lá dentro, elas eram de gesso, tem córrego, campo de futebol, estação de trem, mas tem tudo. Atravessa rio no meio, é para ser a cidade do Rio de Janeiro mesmo. Os postes tudo. É um negócio muito bem bolado.

M – Quanto tempo mais ou menos, no dia, ele dedicava para essa coleção? Para as coleções particulares, dos carros, para o restauro...

A – De carro, ele ficava quase o dia inteiro.

M – Quando ele trabalhava na Frutesp ele dedicava menos tempo?

A – Menos tempo.

M – Mas qual seria a média de horas do dia que ele dedicava àquela época?

A – No tempo da Frutesp, ele ia muito a tarde lá. Que ele vinha de lá e ele parava, que naquele tempo, os empregados pegavam carros de empreita e trabalhavam até nove, dez horas. Então, ele ficava ali olhando ali, porque no meio do dia ele não tinha tempo né. E de manhã cedo, ele passava lá também.

M – Mesmo que ele fizesse outras atividades, o pessoal do restauro permanecia trabalhando?

A – Trabalhando.

M – Trabalhavam o dia todo?

A – Era dado de empreita. Quando ele queria que um carro saísse logo, ele dava de empreita. Combinava: você quer pegar esse carro de empreita. Quanto você quer? Às vezes, o cara dava

o orçamento, ele falava: eu vou querer tanto. Aí ele falava pode fazer. O cara fazia, acabava aquele e ele queria que saísse logo, ele dava o outro de empreita.

M – Quando esses carros eram restaurados Sr. Anésio, eles restauravam lataria e também motor?

A – Tudo.

M – Saia andando?

A – Tinha que sair andando. Experimentar. Quando pegava tinha que vir na cidade, andar na avenida, essa pista do Shopping, ir pra riba aí, tinha que andar aí.

M – Então, quando os carros entravam no Museu, tinham que estar funcionando?

A – Todos funcionando.

M – E hoje em dia, eles não funcionam por causa da enchente?

A – Houve enchente. Ainda tem carro lá na Fazenda, que a gente está mexendo porque o motor estava travado, já destravou. Tem o Alfa Romeu que está quase pronto já. O motor já está arrumado, o deferencial travou tudo porque entrou água. Foi uma coisa de louco aquilo lá! Estragou tudo. Já está montado já. O rapaz montou a parte de freio dele ontem e falta colocar o motor, porque parece que a vela o Rogério pediu para vir dos Estados Unidos. A vela dele tá tudo enferrujada, do motor, você sabe o que é vela?

M – Sei.

A – Mas, aquele tipo de vela não tem no Brasil. Aí o Rogério deu a amostra para o rapaz que foi para os Estados Unidos, ele vai trazer a vela de lá.

M – A Patrícia então, continua com o restauro.

A – Continua.

M – Ela me disse que não é naquele ritmo do pai dela, mas continua.

A – Não é naquele ritmo, mas continua. Ela vai mais devagar, devagar, mas vai trabalhando. Mas, o Sr. Eduardo era acelerado mesmo (risos). Eram dois, três carros lá arrumando, às vezes tinha até mais.

M – A equipe de trabalho de vocês, quantos eram na época do Sr. Eduardo? Quantos profissionais tinham lá trabalhando?

A – Na época do Sr. Eduardo, ele mexia muito com barco também.

M – Com restauro também?

A – Mas acabou tudo os barcos. Os motores o Fernando levou tudo embora, o barco....

M – Mas a coleção de barcos não existe mais?

A – Não. Só tem os barcos lá em cima. Disseram que quando resolver com o Fernando vai dar pra ele, eu ouvi falar.

M – A coleção, vocês falam que fica lá em cima, por que fica suspensa?

A – Fica suspensa. Lá encostou, no barracão de cima, lá encostou e...

M – Quantos barcos mais ou menos tinha?

A – Tinha uma porção. Tinha dois barcos de borracha, tem aquele grandão que estava [...] tem um que está no Museu.

M – Então, lá na Fazenda, tinha lugar para ele testar?

A – Tinha. Nós fomos na Fazenda Aparecida, também, que tinha uma represa grande e era ele mesmo que ia testar.

M – Lancha?

A – Lancha, mas de madeira, essas antigonas, tudo invernizada. Tá guardada lá, tá coberta lá, tá no barracão da Fazenda, mas tá coberta. Vixe, mas uma lancha daquela lá. E tem uma lá cima, no barracão de cima, mas tá largada, ele não acabou ela. Ele morreu parou de mexer. Aí o Fernando foi lá levou tudo os motores, não sei o que ele fez com os motores... sumiu...

M – A paixão dele era a carcaça do barco ou também o motor?

A – Ele comprou um barco, acho que foi no Guarujá. O barco tinha afundado. Mas não era barco não, era um navio era, tinha uns 15 metros.

M – Ele mandou trazer pra cá?

A – Veio uma carreta e... ele sabia trabalhar! Esse barco chegou na Fazenda; esse barco estava afundado lá no mar. Tiraram o barco e ele comprou o barco. Aí ele alugou uma carreta da Companhia Tomé para trazer aqui para a Fazenda. Coitado! O barco estava tudo podre, porque estava afundado dentro do mar, me lembro e começo a dar risada (risos).

O cara chegou lá, chegou na Fazenda e disse que veio trazer o barco que o Sr. Eduardo Matarazzo comprou e ... para eu descarregar o barco eu preciso da autorização dele porque ele ia fazer vistoria se o barco chegou em ordem, se não chegou. O barco estava tudo podre (risos). O motorista chegou e eu falei para ele aguardar porque o Sr. Eduardo ia fazer a vistoria, vai olhar.

Aí ele foi olhar o barco e disse: não! Esse barco eu não comprei desse jeito, esse barco está tudo de qualquer jeito. Eu segurei esse barco (fez seguro do barco para viajar). Era muito grande!

Ele fez um barracão exclusivo para o barco, mas é um barracão alto com uma ponte rolante para trabalhar a carga, vai para lá e vem para cá, para descarregar o barco.

M – Ele que planejou isso aí?

A – Ele que planejou. Está lá até hoje isso aí. Tá armado lá.

Aí chegou a carreta com o barco. Eu pra descarregar, o Sr. Eduardo vai ver o barco, porque eu lá que sei o vai fazer com isso aí? Aí ele veio, olhou: Não eu não aceito isso aí! O barco chegou quebrado, o barco desmunhecou assim, não amarraram na carreta? Eu não aceito isso aí não! O Sr. encosta a carreta aí debaixo do barracão. Ele entrou com a carreta debaixo do barracão, porque o barracão era muito grande, e pode esperar aí que tem que vir o inspetor do seguro, ver isso aí, porque eu não aceito o barco desse jeito. Eu assegurei o barco para viajar. Esse homem ficou três dias com essa carreta lá. Preso lá na Fazenda. Companhia Tomé (risos).

A carreta pra entrar dentro da Fazenda nós precisávamos ir com uma pá carregadeira esparramando as lombadas assim da estrada. Porque a carreta era muito comprida, quando chegava o meio da carreta ela pegava a barra de ferro no meio e travava a carreta e o cavalo não puxava. Aí precisava a esteira ir esparramar a terra e depois fazer de novo. Até que ela chegou no barracão. E depois aconteceu isso aí. Coitado do motorista. Eu precisei dar comida três dias pro motorista lá e ficou lá.

Aí ele veio e disse que não ia descarregar enquanto o inspetor do seguro viesse. E esse inspetor pra vir? Demorava... fez de pedido lá e depois de três dias que ele veio. O cara ficou lá, com o barco em cima, da carreta... e veio tirou a fotografia. Vai de lá e vai de cá e pode descarregar. Aí, nós descarregamos o barco.

M – Quantos homens pra descarregar?

A – Homens? Aquilo lá só com talha, com máquina. Aí descarregamos o barco, a carreta saiu, o rapaz estava doido para ir embora, coitado! Aí foi embora.

Aí, ele pegou e arrumou o barco. Aí, ele comprava tora lá em São Paulo, da madeira que era do barco. Ele sabia qual era a madeira que ele queria; a quina do barco em baixo, a quina que ia debaixo do barco ali, aquela que vai em cima da água rasgando assim, precisou trocar tudo, estava tudo ruim.

Então, ele contratava uma turma lá de São Vicente de Carvalho, lá pra Guarujá, pra aqueles lados lá. Só trabalhava nisso aí. Aí eles pegavam empreita vinha aí fazia aquele serviço, aí parava. Ia embora. Aí ele queria fazer mais outra parte eles vinham, contratava ali, tantos mil reais deve cobrar pra fazer aquilo. Os homens vinham outra vez. Ele mandava o caminhão pra São Paulo, serrar uma tora da madeira que era pra barco mesmo, especial para barco. O caminhão buscava as madeiras, trazia e os caras vinham fazer o serviço.

Quando ele morreu já estava faltando só... já tinha posto tudo os motores, tudo motor Scania, esses motorzão grande, turbinado. Ele tinha dois motores que foi nele, dois que foi nele eram Cumes, dois motores Cumes e dois motores Scania, cada motor que... do barco né. Aí ele pôs os motores e o Ângelo também andou pegando empreita pra fazer a lateral do barco né. Mandou aumentar mais, porque o barco era pequeno estava aumentando mais (risos) porque eu não sei o que ele ia fazer. Quando estava faltando... o madeiramento estava pronto, que estava só... que aquilo vai um cordão, uma fibra, colocada no meio das tábuas para rejuntar elas para não entrar água. Aquele negócio lá é esquisito, complicado, a gente que nunca viu aquilo.

[...] Vinham quatro homens do Guarujá, lá de São Vicente de Carvalho, ficavam aí quinze dias, um mês aí.

M – Sr. Anésio e essas engenhocas que ele elaborava, ele não punha nada no papel? Tudo dentro da cabeça dele?

A – Tudo na cabeça dele.

M – E ele nunca falou sobre todo esse conhecimento que ele tinha? Onde ele tinha adquirido? Porque a Patrícia me falou....

A – Ele conhecia muito, o Sr. Eduardo. (Ele era engenheiro mecânico).

M – Não era. A formação dele era 3º Colegial.

A – O Sr. Eduardo era comendador, ele era comendador.

M - Aí que está, porque o Sr. Eduardo fazia coisas na área da mecânica que um engenheiro não fazia. Mas ele não tinha formação. A Patrícia falou para mim que ele tem uma biblioteca.

A – Cada coisa que ele tem, tem um livro na biblioteca dele.

M – Ele era autodidata. Ele mesmo estudava, ele mesmo entendia e ele passava pra vocês fazerem?

A – Ele passava para a gente fazer do jeito que ele mandava.

M – Ele não rascunhava nada para orientar vocês?

A – Ele falava: faz assim, faz assim, faz assim e a gente ia fazendo. E ele tem aquelas revistas 4 Rodas, cada carro tem uma revista daquela. Eu acho que tem até hoje porque a biblioteca está lá.

M – A biblioteca está do jeito que ele deixou?

A – Tá. É livro que Deus me livre! Depois ele fez outra, que veio do casarão de São Paulo. Aquilo tá cheio de livro, que Deus me livre! E ele ficava ali passava o tempo dele ali.

M – É por que pra desenvolver um projeto desse, como o do barco?

A – Ele era danado pra fazer. De vez em quando, ele se embaraçava e vinha o engenheiro de barco de São Vicente de Carvalho. O motorista saía cedo de lá e quando era dez horas, ele estava aí com o engenheiro e acabava de fazer o que ele queria fazer e o português, ele era português, acabava de fazer a engenharia dele, que passava pra ele, isso aqui precisa ser assim, assim, assim. Montava na caminhoneta e voltava pra São Vicente. Coisa de louco um trem daquele lá, gente! Fazer uma viagem dessas.

M – Para orientar um pouquinho e já voltar?

A – Às vezes tinha lugar, negócio dos eixos que vinha assim, tinha que ser tudo calculado aquilo lá. Não pode... Eram uns eixos de inox de duas polegadas. Uma vez ele comprou dois eixos daquele, não sei pra aonde, lá para São Paulo lá, que tinha mais ou menos, quase quatro metros de comprimento. Ele comprou dois eixos, porque os que vieram com o barco, já estavam corroídos sobre o negócio da água do mar, que acho que corrói. Olha! aço inoxidável. Coisa de louco um trem daquele! Aí ele comprou dois. Aí, veio por uma

transportadora aqui de Bebedouro, esses dois eixos, e quando chegou um dos eixos estava torto, foi um sufoco.

M – Ah....

A – Mandava gente que andava as fazendas por aí pra, fazenda tinha essa máquina né (risos), para ver, porque ele queria montar aquela máquina lá, tudo em pedaço gente! Aí levou lá pra Fazenda e montou a máquina. Tá lá.

M – Montou?

A – Montou. Lá na Fazenda mesmo, lá na fazenda, na sede mesmo, ele tem um barracão lá, que tem engenhoca, daquelas puxadas a burro. Engenhoca, tem os tonéis de ferver pinga, tudo de metal, aqueles! Ele comprava os manômetros, aqueles relógio novo e colocava ali para pressão, bem imitando, imitação né! Não tem nada funcionando. Aqueles tonéis que punha pinga tudo lá, depois pra frente vem a engenhoca de cana, aí vem coisa de raspar mandioca. Os coxos nossa! Os coxos vieram de Recife, veio de Recife com um caminhão, tudo quebrado em pedacinho. Ele falava, pelo amor de Deus, vocês não me perdem um pedacinho disso aí, não pode perder (risos).

M – Na verdade ele montou como se fosse um museu dentro da casa dele?

A – É um museu, está lá. Isso aí você vai lá Fazenda você vai ver.

M – Máquina de café também, funciona ou não?

A – Não trabalhar não, é imitação, mas se ligar o motor ela trabalha. Ele arrumou um motor desses de transmissão, que antigamente fazenda tinha transmissão que trabalhava em cima, aqui em baixo trabalhava os motores, trabalhava uma correia aqui, aqueles motorzão (risos). Ele arrumou um motor daquele lá, não sei onde foi que ele arrumou aquele motor, acho que fui eu, nem sei onde eu arrumei aquilo. E colocou lá e pôs as correias, e liga. Essa semana o Rogério ligou o motor lá e ela funciona. Mas não, beneficiar café, só imitação, só pra mostrar, né?! Tá lá.

M – Sr. Anésio, como o Sr. definiria o Sr. Eduardo? A Patrícia definiu o pai dela. Ela resumiu o pai dela em movimento, porque o pai adorava pegar um negócio inacabado e ver o negócio funcionando. Como o Sr. falaria?

A – É isso aí. Até que ele não via funcionando. Às vezes, ele segurava o empregado até de noite lá. Pagava hora extra, porque ele ficava ansioso de ver aquilo dar certo. Às vezes, vinha um carro desmontado de São Paulo, aquele Jipão que está lá. Eu ainda falei pra Dr<sup>a</sup> esses dias, falei Dr<sup>a</sup>: o dia que eu sair dessa Fazenda, eu quero que a Sr<sup>a</sup> me vende esse Jipe pra mim. É um Jipe de guerra, é um negócio né. E elas não dão valor naquilo lá, então, elas dão valor eu já vi. Eu falei pra ela, o dia em que eu sair dessa Fazenda, que eu não vou ficar aqui eterno, eu posso morrer, eu posso.... eu quero que a Sr<sup>a</sup> me vende esse Jipe pra mim. Eu falei ainda: eu faço acerto com a Fazenda, eu ponho o Jipe no meio. Eu faço tudo, mas eu quero que a Sr<sup>a</sup> me vende esse Jipe.

Mas por que você quer esse Jipe Anésio?

Eu quero esse Jipe aí, isso aí, eu quero esse Jipe, eu quero arrumar. Eu falei pra ela: a Sr<sup>a</sup> não vai arrumar esse Jipe aí, isso eu tenho certeza. Porque um pneu desse Jipe aí custa dois mil reais, um pneu! Eu falei, eu quero que a Sr<sup>a</sup> me vende porque eu vou montar esse Jipe sim.

M – Ele não está montado?

A – Não, ele estava montado. Mas, o Sr. Eduardo modificou tudo. Ele pegou pôs pneu de caminhão no Jipe, lá sei o que ele fez. Pôs seis pneus de caminhão no Jipe. O Jipe é... Bom você pode ver lá um dia. Hoje, nós até tiramos os pneus e colocamos nos caminhões. Eu falei: eu vou voltar tudo no original do jeito que era esse Jipe aí, porque eu ainda tenho fé de andar com esse Jipe aí.

M – Mas ele andava com o Jipe?

A – Ôô, ele andava. Aquele Jipe lá, nossa senhora. Mas é um trem bonito mesmo. Você chega na cidade com um Jipe daquele lá, os policiais ficam tudo olhando. Ele não fica original certinho, porque o motor dele era gasolina quando veio. Motor de Jipe de guerra é tudo a gasolina. E hoje ele está com motor de 608. Mas, está uma beleza. Um Jipe do tamanho... Bom, a cabine dele, ele fez de fibra de vidro e o Jipe é um espetáculo. E tem gente que fica doida por causa do Jipe, quer comprar o Jipe. E eu falei não, se for vender, quem vai comprar o Jipe sou eu.

M – Sr. Anésio, o Sr. lembra de mais alguma história engraçada, ou alguma história interessante, sobre a busca por um carro, de alguma peça, de alguma loucura que ele fazia em busca da ampliação das coleções? Por que é típico de colecionador. Colecionador não mede esforços para conseguir um objeto de desejo.

A – Não. Ele quando mandava buscar o carro, o Jipe, o trem que estava montado e que vinha desmontado...

M – Como os aviões?

A – É. Nem que fosse de noite. Se chegava lá de noite, na boca da noite, ele já mandava avisar os caras, na hora que chegar o caminhão aí, vocês mandam o cara vir aqui, porque eu quero ver se está certo. O Jipe foi a mesma coisa, esse Jipe que eu estou contando. O Jipe veio desmontado. O chassis e vinha tudo desmontado. E chegou lá, ele colocava o chassis do Jipe assim, em frente a oficina, no chão, só o chassis. E pegava todas as peças e ia apoiando para ver se veio certo (risos). Esse Jipe foi isso que ele fez quando chegou, chegou desmontado lá. Depois ele...

M – Em que época mais ou menos chegou esse Jipe?

A – Isso faz muito tempo.

M – O Sr. não lembra o ano?

A – Mais ou menos, eu acredito que foi lá pelos anos 80 e 90 que chegou esse Jipe lá porque o Jipe se for rodar tá uma beleza. Ali veio caminhão de guerra, os caminhões Buk que trabalham na Fazenda são esses caminhões militar de guerra. Tem guincho.

M – Das Indústrias Reunidas não ficou nada aí?

A – Não, o que vinha das Indústrias assim de caminhão, ele restaurava e mandava lá pro Museu.

M – Que são aqueles que estão expostos no Museu?

A – Lá em Antonina, também tem caminhão da Embaixada Americana. Aquele caminhão que o Cabeção fazia as manchas nele lembra? Tudo caminhão que vinha do Exército de Brasília, caminhão americano. Tem um caminhão americano lá que é furgão, que até o Rogério está arrumando ele pra puxar carro, quando vai em evento de carro vai levar naquele caminhão. Você vai ver lá, está com um baú. Quando o carro entra fica fechado, fica certinho lá. É americano aquele caminhão, não é... Tanto é o carro que vai dentro e conserva o caminhão, porque um caminhão daquele lá, ninguém tem. Um caminhão Chevrolet americano.

M – A Patrícia me contou uma história que talvez até o Sr. não conheça, ou conheça. Que uma vez, ele queria uma Mercedes e era uma peça única aqui no Brasil. Ele fez que fez que queria a Mercedes e a embaixada alemã no Brasil, não queria vender. Resumindo, ele colocou um cara na cola do carro, até que houve um acidente com a Mercedes e ele adquiriu a peça, batida mesmo. Restaurou a peça e colocou-a no Museu. Essas histórias para mim são muito importantes para montar o perfil de colecionador dele.

A – Então, esse cara que fazia isso é para ser de São Paulo, ou de Brasília, porque ele tinha muitos amigos, em todas as cidades. Ele tinha muitos amigos, conhecido. Então, ajeitava os caras lá. Mas, isso já era fora da Fazenda. Agora, quando vinha, vinha aqui. Agora a Mercedes, tem carro Mercedes lá no Museu? Então, é daqueles lá então, porque aqueles lá são carros antigos mesmo. Agora, ele tem Mercedes que... (Será que é a Gaivota?).

M – A Gaivota não está em Antonina?

A – É pra estar em Antonina, então. Porque teve uma Mercedes que veio da Usina Amália, uma preta, que está lá no Museu, você esteve no Museu?

M – Sim.

A – Essa faz pouco tempo que foi para o Museu. Ela estava no barracão. Aquela ali era da Usina Amália, o carro que o pai dele andava. Então, ela foi pro Museu agora. É uma das mais novas. Ela é Mercedes a gasolina ainda. Porque tem Mercedes a diesel também. Aquela ali é a que o pai dele andava.

M – Conde Chiquinho?

A – O Conde. E... ela esteve na Fazenda guardada, toda encapada lá e naquela “mexeção”, de carro lá, a Patrícia levou pro Museu. Porque na Fazenda ali, tem o carro de quando o Sr. Eduardo... tá ali na Fazenda, esse eu conheço, uma Ford, de quando ele namorava a Dr<sup>a</sup>. De quando ele vinha na Fazenda, o carro está lá. Ele vinha com essa perua, aquela peruona que está no meio ali da pastagem ali. Não a amarela, ele fazia aí, as peruas americanas amarelas ele tem duas, tem uma que eu andei muito com ela, a perua amarela, três bancos, teve uns carros grandes pra danar. E tem esse carro que quando ele vinha de São Paulo que ele namorava a Dr<sup>a</sup>, ele vinha, que ele comprou a Fazenda, ele vinha neste carro, é uma Ford,

Deus me livre! Um carro grande, aquilo eu acho que voava, um carro daquele lá. Naquele tempo, aquilo lá, gasolina não faltava pra encher o tanque. Um motor daquele lá. Ele está lá, atrás da charrete assim, ele está parado lá e todas às vezes, eu me lembro e penso: olha lá o carro que o Sr. Eduardo vinha de São Paulo. Porque naquele tempo, eles vinham só de domingo, naquele tempo. Porque ele trabalhava nas Indústrias. Então, no domingo cedinho, eles saíam de lá, ele e a Dr<sup>a</sup>.

M – Todo domingo?

A – Todo domingo eles vinham, quando comprou a Fazenda. Às vezes, eles vinham no sábado e posavam aí, que já tinha construído a casa, parte da casa, eles posavam aí. Eles posavam aqui na avenida também, na casa da sogra dele, da finada dona Celeste. Ali onde é do Sérgio Stamato hoje.

M – Na Avenida Raul Furquim?

A – Ele que fez aquela casa. Depois o Sérgio comprou dele e modificou tudo. Mas quando ele veio pra Bebedouro, que ele comprou, ele fez aquela casa ali. Ele comprou dois lotes ali na Avenida e fez a casa pra ele. Comprou duas casas e fez uma casa pra ele.

M – É a casa da filha do Sérgio hoje?

A – É isso mesmo. Ali ele fez tudo, ele fez a casa inteira. Ele só não fez a piscina lá, porque ele fez a piscina na Fazenda. Você já viu a piscina na Fazenda?

M – Eu não conheço a Fazenda.

A – É quinhentos e vinte mil litros de água. É um...

M – Ele que construiu a sede da Fazenda?

A – Ele que construiu tudo aquilo ali, piscina, tudo que tem ali na sede de cima. Ele desmanchava uma parede aqui, fazia outra ali. Não aproveitou nada do casarão que era sede do Moura Andrade. Você ouviu falar do Moura Andrade né?

M – Já, já.

A – Aquela Fazenda foi do Moura Andrade. Eu morei lá, eu vivi lá no tempo do Moura Andrade. Ali tinha de tudo, ali naquela Fazenda: armazém, matador, matava vaca duas vezes por semana, no tempo do Moura Andrade, né. Porco, tudo matado ali para os empregados, vendia para os empregados, com precinho... Empregado não ia pra cidade nem pra comprar roupa, comprava tudo no armazém. Naquele tempo vendia roupa de rolo, você se lembra?

M – Não, não.

A – Não vendia que nem hoje, tudo jeito é isso e aquilo. Não. Naquele tempo você ia lá no armazém, o cara tirava o rolo de roupa lá da prateleira e dizia: quantos metros você quer? (risos). Era assim.

M – Era tecido?

A – Tecido, o que queria tinha. Você queria fazer um terno. Eu quero fazer um terno, você comprava o pano e ia no alfaiate mandava costurar. Hoje em dia não, hoje em dia é tudo feito, certo?

M – E desses carros aí que ele andava tinha algum preferido dele? Dentro da coleção do Museu, ele apresentava interesse em um específico? O Sr. conhece alguma coisa? O Sr. que conviveu com ele, tinha algum que era a pupila dos olhos dele?

A – Ah... ele tinha carro ali que... eu vou te falar ele gostava era de tudo viu.

M – Isso que todo mundo fala.

A – Ele gosta de tudo. Ele gostava do restauro. Ele gostava era de fazer os carros, de falar assim: esse aqui foi eu que restaurei.

M – De andar, por exemplo?

A – De andar ele andava em qualquer carro, se fosse preciso. Ele não tinha luxo pra carro não. Depois, ele comprou as caminhonetes, ele comprou, naquela época, ele comprou as três caminhonetes aqui da Fazenda. Essa que está com o Rogério, tem essa que está comigo e depois uma roubaram em São Paulo. O motorista foi pra São Paulo com ele e roubaram a caminhonete de São Paulo. A caminhonete que ele gostava dela, encontrou essa caminhonete só no Rio Grande do Sul, e comprou lá nova e veio pra ele aqui né. Era uma caminhonete, grandona, vermelha, roubaram em São Paulo.

M – Mas, era carro novo, carro antigo?

A – Carro novo. D-20 novinha, mas era um carro maior que essas outras aí que ele andava.

M – Ele não andava com esses carros que ele restaurava?

A – Não. Ele mandava os empregados experimentar e... Tem o El Camino que ele fez lá, mas pra ele andar, está lá na Fazenda. Uma caminhonete americana tá lá, do jeito que ele deixou está lá. Até falar nisso, essa semana eu quero ver com a Patrícia se traz pra baixo aqui esse caminhonete essa semana, pra lavar ela, lá está entrando rato lá, mas rato que fica lá, lá em cima na Fazenda debaixo do rancho. Na garagem da Fazenda né, e rato está atacando lá. Nós pusemos veneno pra tudo lado, mas deixa aquele cheiro dentro, nós vamos trazer pra baixo. Essa caminhonete, ele fez pra ele andar. El Camino, é americana. E ele tem mais desta parte aí, ele tem mais duas peruas também americanas, tá lá também.

M – Que ele andava?

A – Que ele andava. Ele gostava de andar com esses carros, que eram esses carrão grandão.

M – Eu já ouvi falar que ele gostava de andar com aquelas barçaças.

A – Barçaças é isso aí. Nego falava pra ele: onde você vai com essa canoa, com essa barçaça? É isso aí. É grande mesmo.

M – Porque a Patrícia conta em uma das entrevistas que ele não tinha frescura pra andar com carros. Por exemplo, uma das marcas que ele gostava de andar era Fiat.

A – Fiat, ele tinha muito Fiat também.

M – E ela também teve que andar muito tempo porque ele comprava e ...

A – Quando ela começou a guiar, a Patrícia, ela começou com Fiatinho daquele 147.

[....]

M – Tem mais alguma que o Sr. se lembre? Moto, por exemplo, no Museu existem algumas motos...

A – Aquelas motos lá vieram e foram direto pro Museu.

M – Ele não gostava de moto?

A – Não, ele não gostava não.

M – Não era um das paixões dele?

A – (risos) Não, não gostava não (risos). Ele tinha uma Lambreta lá, tem uma lambreta lá na Fazenda. O dia que você for lá eu te mostro. Uma Lambreta que veio da fábrica mesmo pra ele. Um dia, ele foi andar lá com a Lambreta parece que ele caiu da Lambreta (risos), ele não sabia andar também. Derrapa aquilo lá, é terra. Depois ele encostou lá, ficou muito tempo encostada, mandou dar uma ajeitada nela, que fica muito parada, estraga até o motor né; aí o rapaz que olha praga na Fazenda andou uns tempos com ela. O Mauro andou uns tempos com ela lá, aí ela falhou o motor outra vez, a Patrícia mandou arrumar e falou assim: agora não vai mais andar com ela não, guarda ela aí. Está parada lá dentro do barracão, já faz uns dois anos que está lá parada.

M – E avião, era paixão dele também ou não?

A – A paixão dele era avião também.

M – Carro, avião...

A – Você não lembra o que foi buscar de avião lá em São Paulo, que ficava com o trânsito impedido? Em São Paulo mesmo, passou até na televisão uma vez. Ele foi buscar um avião em São Paulo e impediu o trânsito lá em São Paulo, eu não sei o que houve lá; outra hora os guardas parava e ficava... mas que vinha, vinha.

M – Ele pilotava? Ele gostava ou não?

A – Eu não sei se ele pilotava, porque ele era, não sei o que era do Clube Frankfurt lá de...

M – De avião ou de carro?

A – Ele era de tudo viu.

M – Porque eu sei que ele participou do Veteran Clube.

A – Ele era qualquer coisa lá desse negócio. E de barco, ele era...

M – Ele estava sempre envolvido com essa parte de...

A – Sempre envolvido. A parte dele era de automóvel, coisa de motor...

M – Administrador, ele era das Indústrias. Pelo histórico ele ficou muito tempo no nordeste, pelas Indústrias, ele fazia o sul, ele fazia a América Latina, ele cuidava de toda essa parte.

A – Ele tem um mapa, eu não sei se está lá ainda...

M – A história dos pontinhos.

A – É, tem país que ele foi mais de cem vezes, duzentas vezes.

M – E essas vezes que ele foi, o país tem mais de cem pontinhos?

A – Ah tem, um alfinetinho com a cabecinha vermelha, quando ele chegava de viagem, ele batia ali. Aquilo ali está marcando às vezes. Um dia, eu estava lá na cabine de rádio (risos) eu vi o mapa lá e (risos) tem país que foi bem mais de cem vezes. Ele só vivia pro exterior. Ele conhecia... Deus me livre!

M – Na verdade, ele era um homem extremamente culto...

A – É. Ele era um homem simples, muito simples, ele vivia lá no meio de nós. Você pensa que pra comer ele era... porque era rico. A gente ia fazer um churrasco. Ele ia lá. Ele comia farinha de mandioca com a mão, pegava carne, era assim. Ele gostava de festa.

O dia que eu falava que ia fazer uma festa lá na Fazenda, um churrasco. Ôô, hoje nós temos festa aqui, ele falava. Hoje, nós vamos ter festa aqui. Olha... se a gente brincasse, ele era o primeiro a estar na festa, ele gostava. Falou de fazer uma festa, ele estava lá.

Quando... depois ele pegava e pagava tudo pra gente ainda. Ele falava, vamos na festa lá, vamos... mas no fim ele falava: aquilo lá sou eu que vou pagar. Ele era assim. Mas olhe, eu gostava dele. O Sr. Eduardo era gente fina mesmo!

Agora, existia momentos que ele chegava firme, porque ele era assim. Comigo mesmo, nós já tivemos muitos casos, que eu já cheguei no escritório e pedi as contas. Ele chegava... às vezes, ele chegava de avião de São Paulo e ouvi no falante lá, parece que o Sr. está nervoso. Chegava ali, qualquer coisinha errada que ele via, ele ficava nervoso, me chamando a atenção, e fazia... e era um homem pontual.

Se ele tratasse uma coisa de um minuto, era um minuto. Não chegava com cinco minutos não. Uma vez, ele fez um negócio comigo (risos). Ele falou pra mim assim: Anésio, amanhã às oito horas, eu quero que você e o eletricitista estejam lá na porta do terraço, porque eu vou viajar e eu quero que vocês estejam lá pra eu mostrar um serviços pra vocês, você e o eletricitista. Eu falei tudo bem.

E eu fiquei lá na oficina, atrás do eletricitista, vamos João. Ele dizia, deixa eu acabar isso aqui. Eu falava, vamos João. Ele dizia, não, deixa eu acabar isso aqui. Eu cheguei lá na Fazenda, pertinho, era oito e cinco e ele estava no terraço esperando oito horas. Ele montou nesta caminhoneta e desceu pra baixo e encontrou comigo no meio. Se eu não saio da frente, ele

passava em riba. Ele foi parar aqui no escritório. E largou as malas dele tudo lá dentro do quarto dele, as malas que ele ia viajar. Aí ficamos nós dois, boca aberta lá. Aí ele veio pro escritório, eu saí de lá e vim aqui no escritório conversar com ele, né?!

Cheguei aí, ele não deixou eu entrar dentro do escritório não. Falou pra secretária dele: O Anésio não é nem pra entrar aqui não, não é para entrar aqui. Eu já liguei lá na Fazenda, o mecânico vai pegar as malas e vai levar lá em Taiúva e eu pego as malas lá no posto de Taiúva.

Eles foram por ali. O mecânico pegou as malas e foi lá em Taiúva levar pra ele. Lá ele pegou as malas e foi embora.

M – Por que não queria ver o Sr.?

A – Não queria nem ver eu. Tinha momentos. Quando voltava, voltava bom e era assim.

M – Tinha temperamento forte?

A – Temperamento forte. Eu não fazia conta disso aí. Ele podia até me mandar embora, mas não mandava embora. Fazia tudo isso. Quantas e quantas vezes o que ele fazia, ele falava pra Dr<sup>a</sup>. O Anésio, o Anésio não tem jeito, ele falava para a Dr<sup>a</sup>. A Dr<sup>a</sup> pegava a gente e falava: não é assim não...

M – O Sr. gostaria de contar mais alguma coisa sobre ele?

A – Olha, ele era gente fina mesmo, e eu considerava o Sr. Eduardo como um segundo pai meu. Quando eu tinha um negócio enrolado, que eu queria uma coisa, que eu estava fazendo e não conseguia mais, eu chegava nele e falava: olha Sr. Eduardo, eu estou fazendo isso e isso e agora eu já não agüento mais. Ele perguntava: O que você quer fazer? Ele falava pra mim.

Uma vez, eu fiz um consórcio de um carro, faz muitos anos, 89; o carro está aí na garagem do Rogério, um gol. Eu estava pagando o consórcio do BX, o BX é mais fraquinho. Acabou o BX e eu estou pagando esse consórcio, estou pagando. Teve uma época que começou a subir muito o valor de consórcio e o BX não fabricava mais. Aí eu falei pro Sr. Eduadro, que o consórcio que eu pagava era na Comeri.

Então, ele falou: essa semana, eu vou almoçar com o Mário Santin, da Comeri, você vai ver como o seu carro vem. Aí, eu não sei o que eles arrumaram lá. Eu só sei que passado uns dias, ligaram lá na Fazenda dizendo: Oh Anésio seu carro chegou, viu. Vem aqui ver se você quer esse aqui mesmo, ou se não quer, só que tem uns detalhezinhos aqui que parece que você vai ter que pagar um pouquinho a mais, e não sei o que lá. Aí eu fui lá, tinha que dar um dinheiro a mais pra pagar, que o banco traseiro era sofá cama eu não sei o que tinha e era CL. Aí tinha uma importância de uns setecentos, oitocentos contos que tinha a mais para pagar e aí, eu fiquei com ele e paguei a diferença.

Mas, ele era bom. Se o cara fosse lá, ele ajudava a pessoa. Ele não tinha... Eu gostava do Sr. Eduardo demais. Ele era um homem que estava lá sozinho, ele dava atenção pra gente. Ele não fazia nada sem a gente. Ele ligava pra gente. Anésio, eu queria isso aqui; Anésio, eu estou sem cigarro. Não, Sr. Eduardo pode deixar que eu vou lá buscar. Tudo que ele queria eu fazia pra ele; na hora, eu pegava a caminhonete e ia buscar pra ele, fosse remédio o que fosse. Eu nunca falei não. Porque ele era bom pra gente e eu queria retribuir. Ele era meu patrão. Eu gostava dele.

M – O Sr. gostaria de falar sobre o Sr. Mirotti.

A – O Sr. Eduardo trouxe o Mirotti de São Paulo. Era motorista dele, em São Paulo. Ele veio pra cá. Ele que era o motorista do Sr. Eduardo. Ele ficou velhinho aqui na Fazenda. Ele trabalhava aí. Toda essa parte de carro, se o Mirotti estivesse vivo ele te contaria detalhe por detalhe, porque ele que viajava na estrada. Ia buscar avião. O Mirotti estava junto. Ia buscar um carro, o Mirotti estava junto. O Mirotti estava em toda parte. O Mirotti morreu, já fazia quarenta anos que ele trabalhava com o Sr. Eduardo. Aí, o Sr. Eduardo, trouxe ele pra Fazenda, ele e a família. Ele morreu aí.

M – A família dele está aí?

A – Não moram mais na Fazenda. As filhas se casaram e a esposa morreu numa viagem.

M – Sr. Anésio, o Sr. Eduardo nunca se preocupou em registrar nada, tipo fotografar os restauros, fotografar os carros?

A – Fotografar, ele fotografava. Tirava as fotos para ver as peças, para ver como ficava.

M – E onde estão estas fotos?

A – Eu sei que elas ficavam na sede.

M – Algumas estão lá?

A – É para estar pela biblioteca.

M – Na Miniterras não está. A Patrícia explicou que ela está com tantos afazeres, que infelizmente, ela não está tendo tempo de cuidar disso.

A – Ela não tem tempo e ela está muito carregada de serviço. Só tem ela para ver tudo. Existiam algumas fotos do Caminhão do Mazzaropi. Você já viu o caminhão.

M – Eu vi na Gazeta.

A – Não, mas ele esteve no Museu, na época da festa, atravessado no meio da rua. Ele está lá, embrulhado num encerado, o caminhão do Mazzaropi mesmo. Ele comprou em São Paulo.

M – É dele?

A – É dele do Sr. Eduardo.

M – Está onde?

A – Ele nem bem acabou de reformar ele, ele morreu. O Sr. Eduardo só não viu a parte das rodas ficarem prontas, mas ele cuidou de tudo. A intenção dele com esse carro do Mazzaropi, era fazer o serviço que vai fazer esse furgão que eu te falei. E o Mazzaropi mesmo, já ia levar os carros mesmo, ele tinha essa intenção.

M – O caminhão é grande?

A – É grande. E tem a plataforma em cima. E tem as tomadas, as tomadas nem mexeram, que o Mazzaropi funcionava, ligava os aparelhos. Tá aqui na frente, aquelas tomadas.

M – E como ele conseguiu notícia desse caminhão?

A – Ah, ele achava lá, em São Paulo. Veio rodando de São Paulo, com galão de gasolina. O Sr. Eduardo tem bastante dinheiro pra ir colocando gasolina [...].

M – Isso em que ano?

A – Foi antes de 2000, bem antes. Foi nos anos... o João Branco e o Sr. João que buscaram ele, eles devem saber. Eles foram buscar em São Paulo, vieram com um farol só (risos). Era para ser 56 aquele caminhão. Tinha Ford 59 que o Cutrale puxava laranja para São Paulo, era caminhão daquela época. O motor dele era a gasolina e o Sr. Eduardo, agora, pôs motor a diesel nele. Está novinho o motor, tá lá encostado, o motor tá novinho, novinho. Se ele funcionou duas horas foi muito. Está embrulhado no encerado. Pôs ar condicionado no caminhão inteiro, tanto pra refrigerar tanto a carroceria pra trás, porque é furgão, quanto pra refrigerar a cabine. Porque a cabine ele mudou também, pôs banco de D-20. O banco do Mazzaropi quando veio era do tamanho disso aqui ó (gesticula), pegava lá da porta lá e vinha até aqui (gesticula). Colocava seis pessoas, tranqüilo. Porque era comprido, um banco simples de tudo. Então, ele ia atravessava a cabine. Eu não sei porque parece que é mais largo ali perto da porta, porque eu acho que era pra viajar a equipe do Mazzaropi. Mas, o banco, ele tirou também, eu nem sei onde ele colocou.

M – Mas, por exemplo, ele não fotografava o carro quando chegava e o carro depois de pronto?

A – Ele fotografava.

M – Essas duas fases, ele fotografava?

A – Fotografava.

M – E vocês não sabem onde está esse arquivo?

A – Não.

M – Eu vou perguntar para a Patrícia.

A – Ele tirava muitas fotografias.

M – Então, ele cuidava disso? Por que as fotos que a Patrícia me mostrou, são da época de São Paulo, são bem antigas.

A – Sabe qual era o problema?

Às vezes ele ia viajar pra São Paulo, ele precisava de uma peça. Então, ele levava a fotografia e mostrava, eu quero essa peça aqui. É lateral, é pára-lama. Então, ele mostrava. Ele sabia o que ia comprar porque mostrava já para o cara o caminhão, o carro, etc. Ele sabia o que estava comprando. Porque só falar não adiantava. Essa parte do pára-lama, o cara pegava o manual comparavam e dava certo.

M – Por que a Patrícia dizia que ele não gostava de dar entrevistas, divulgar os carros, ele era mais...

A – Ele não gostava de se aparecer muito com isso aí, mas ele gostava de fazer. Ele não gostava de se aparecer, de os outros ficar elogiando ele, ele não gostava disso não. No entanto, quando aparecia um cara lá na Fazenda que queria ver e que ele estava lá, nós não mostrávamos nada, porque ele não gostava que mostrasse. Ele fazia mais pra ele. Porque tem gente que faz para os outros verem, mostra, vai a evento. Ele não.

Esses encontros aí que puseram o nome dele, parece que a Patrícia pediu pra tirar. Então, ele não ia lá, quando ele ia, ele sentava lá numa cabininha daquela lá e ficava conversando com a turma. Ele mostrava a presença dele, mas não que ele ia lá. Ele não gostava muito de se aparecer.

**APÊNDICE H – ENTREVISTA SR. VALDEMIR MARIANO LUIZ – PINTOR DE AUTOS, FUNCIONÁRIO DE SR. EDUARDO**

ENTREVISTA – 21/04/2007

M – Qual o seu nome?

V – Meu nome é Valdemir, faz dezenove anos que eu trabalho lá na Fazenda, do Sr. Eduardo, sou pintor de autos.

M – Você pinta os carros?

V – Carros, máquinas, tudo quanto é coisa que ele pedia pra fazer, pintura de barco eu fazia.

M – Você poderia falar alguma coisa sobre o Sr. Eduardo, no que se refere às pinturas do restauro, as exigências dele, acompanhamento do trabalho por parte dele?

V – Todos os carros que a gente ia fazer lá, ele olhava a cor, falava a cor que queria.

M – Você não lembra de nenhum fato curioso que considere importante contar?

V – Tinha um carro lá, um Nasha, que ele decidiu fazer, que não tinha nada nele. Mas o Sr. Eduardo queria fazer ele, estava todo podre. O Sr. Eduardo comprou todas as peças, lanterna, farol, pára-brisa, parafuso assim, tinha que ser tudo de inox, porque ele falava que não enferrujava. Nenhum detalhe escapava do Sr. Eduardo.

M – Até o parafuso ele cuidava?

V – Até o detalhe do parafuso.

M – E como era a escolha das cores dos carros? Eram originais, tinha ainda pigmentação quando ele trazia?

V – Tinha carro que ainda tinha cor, às vezes ele mandava colocar cores bem parecidas ou às vezes ele mudava mesmo. Do jeito que ele queria.

M – Algum carro deu mais trabalho?

V – O carro que deu mais trabalho foi o do Mazzaropi, porque era bastante grande e eu fiz ele sozinho. E o Sr. Eduardo olhando, ele olhava tudo. Trabalhava aos sábados, trabalhava até tarde e ele ficava ali.

A - Uma coisa que eu me lembro é que se ele fosse mexer com barcos, ele não aceitava por pregos, tinha que ser de aço inoxidável. Toda a ferragem que ia no barco, tinha que ser aço inoxidável. Prego não podia ser de ferro, tinha que ser de latão ou aço inoxidável.

M – Você gostaria de falar sobre o restauro dos barcos?

V – Os barcos também né, o Sr. Eduardo inspecionava tudo. Da forma como queria para amaciar, fazer tudinho. Ele ficava em cima, inspecionava tudinho. Às vezes, ele passava e falava: aí meu barco!

A – E outra coisa, o barco, era alto. Nós fazíamos escada de ferro para ir lá em cima e ele poder subir lá. Tinha que por corrimão dos dois lados, porque ele era pesadão. Fazia tudo de chapa a escada por fora, para ele poder subir lá em cima e olhar dentro do barco. Ele tinha que olhar lá dentro.

M – Para ver como estava o restauro?

A – Lógico, ele não aceitava o cara trabalhar lá e ele não olhar o que estava sendo feito. Então, nós fazíamos a escada com chapa e com corrimão de cano, dos dois lados para subir, porque era alto o barco, altura medonha.

V – Eu me lembro que ele ficava lá na oficina o dia inteiro. A gente ainda brincava com o Sr. Eduardo, que ia arrumar uma cadeira pra ele ali. Ele dormia no banco da caminhonete, enquanto a gente estava trabalhando naquela barulheira.

M – Ele dormia enquanto vocês trabalhavam...

A – É aí ele levantava um pouco...

V – Dava uma volta pela oficina assim, dava uma olhada no serviço. Entrava na caminhonete, ficava sentado lá e acabava dormindo de novo.

A – Agora nos últimos tempos, que o fazer dele era só isso aí, ali mesmo. E ele era assim. Às vezes, ele estava ali, acontecia dele ficar nervoso com alguma coisa, até do escritório mesmo, que ligava para lá e já ficava nervoso com alguma coisa que estava errada. Ele saía assim ia lá pra casa, casa dele. Chegava lá, tomava uma água lá, descansava um pouco, voltava, acertava tudo outra vez (risos). Era gozado viu.

M – Você não tem mais nenhum fato interessante que queira contar? Sobre a pintura?

V – A gente não fazia assim só a parte da pintura, também mexia nos barcos, em tudo, no avião também lá, que a gente estava restaurando que ele queria fazer um bar, que está lá, na Fazenda. Nós trabalhamos muito tempo nele lá também. Os carros, às vezes para pintar, demoravam cinco meses, seis meses, às vezes até mais, porque ele fazia um carro e deixava sempre um carro pra... vir ali, parava, pegava em outro, era sempre assim. Tudo do jeito dele.

A – Naquele avião lá. Quando chegou esse avião... faz mais de trinta anos que esse avião chegou lá na Fazenda. Então... ele estava pra cá do açude, pra banda de cá, o avião, onde ele pretendia fazer. Teve uma época que ele queria colocar o avião em cima do açude. Eu precisei medir o açude todinho, medindo a fundura e marcando, a fundura e marcando para ver onde é que ia fazer o pilar dentro do açude. Ele queria fazer os pilares dentro do açude, para por o avião em cima da água dentro do açude. O avião é grande, 64 passageiros (risos). Ele queria por lá (risos). Eu medi tudo o açude lá. Marcava as funduras e passava pra ele. Eu falei, se ele conseguir colocar esse avião dentro do açude vai ficar bonito hein. Agora fazer pilar... Mas, ele mandava ligar os motores e jogar a água do açude fora (risos).

M – Com ele não tinha problema e nem empecilho?

A – Motor comia lá, noite e dia, esvaziava o açude (risos) se fosse preciso né. Muitas vezes, nós esvaziamos. Aí, eu não sei o que foi, ele resolveu mudar o avião de lugar. O avião estava do lado de cá de curral e quando o avião chegou lá, eu plantei duas seringueiras, pra fazer sombra no avião porque se ficasse o sol lá, mas fazia uma calor no avião que não agüenta lá dentro. Porque o avião tem as tubulações de ar condicionado dentro, senão o cara agüenta ficar lá dentro, ainda mais parado. Eu peguei e plantei as duas seringueiras. Estão lá as seringueiras.

Chegou com uma carreta com as duas asas e a outra carreta com o charuto do avião. Chegou e ele falou Anésio, nós vamos descarregar lá no pasto, largamos lá. Aí ele pensou bem o lugar e falou: agora você planta bambu e seringueira em volta do avião para subir e fazer sombra para cobrir o avião e refrescar dentro do avião. Aí eu plantei duas seringueiras, uma de cada lado, aí a seringueira começou a engrossar, engrossar e começou a apertar o avião (risos), os galhos começaram a engrossar, crescer e apertar o avião, isso aí vai chegar um tempo que vai prensar o avião e ninguém vai conseguir tirar esse avião.

Então, ele mandou trazer o avião aqui na sede, na sede de cá, estava do lado de lá do açude e ele mandou trazer pro lado de cá do açude. Pegamos uma esteira, amarramos os cabos de aço no avião, e nós tínhamos que dar volta lá em cima, na beira da estrada, num lugar mais seco, fazer o balão e descer no meio. O avião tinha que descer em cima de duas ruas de laranja; umas laranjas mais novas, pra poder chegar na sede. Aí nós amarramos, mas aí chegou lá pra riba do chão o avião afundou no brejo lá, o avião pesava 17 toneladas, estava marcado lá nele (risos). Olha e batucamos para tirar esse avião de lá e vai de cá e vai de cá.

M – E ele sempre acompanhando tudo?

A – Ah, ele sempre ia lá olhava e deixava a gente trabalhando. Esse avião enterrou no brejo, e nós levávamos madeira, levantava esse avião, calçava e a Máquina tentava puxar e arrebatava o cabo de aço. E o avião não saía (risos). Não era para pesar um tanto daquele lá, porque na tara dele estava 17 toneladas. Acho que está até hoje lá. Aí, nós chegamos lá em cima, viemos no lugar certo e descemos na rua de laranja e veio. Chega aqui perto da Fazenda tinham duas forças, a de alta tensão 13.000 e a secundária que é 220 que subia pra Fazenda.

Precisamos derrubar a linha de alta tensão, ir lá em cima, desligar todas as chaves no tronco, e passar o avião pro lado de lá que o rabo dele pegava em cima. A de alta tensão desmanchamos ela e o avião passou por cima. A 220 enganchava no rabo do avião assim, que a altura [...], precisava ir puxando devagarzinho o avião e empurrando com um pau para escorregar por cima, porque é 13.000 lá. Deus me livre, não sobra nada. Aí atravessamos e colocamos o avião de fasto ali perto da piscina. Que ele pretendia fazer um bar lá, pra vir da piscina, fazer um viaduto por cima, uma estrada de paralelepípedo, passar por cima da estrada e entrar dentro do avião. É o que ele tinha intenção de fazer.

Aí, ele mandou tirar todos os bancos, os bancos estão em cima de um caminhão até hoje.

V – Ele mandou tirar os bancos, tirar a fiação de baixo. Nós trocamos o assoalho dele, trocamos a porta, ele estava fazendo tudinho...

A – Chegou uma porta nova.

V – Ele parou, deu um tempo. Ele era assim, ele parava com aquele serviço, dava um tempo, depois ele voltava pra aquele serviço de novo. Aí depois, ele mandava fazer um outro serviço, aí depois, ele lembrava do anterior, mandava voltar pra aquele de novo.

M – Ele tinha vários projetos ao mesmo tempo?

A – Vários projetos. Ele mexia com tudo. O avião, fizemos escada de ferro para ele subir lá em cima. O avião ficava lá em cima. Está lá a escada até hoje na porta do avião. A porta estava amassada, ele comprou uma chapa acho que em Ribeirão, de alumínio. O funileiro de lá, fez a porta novinha, a porta está lá no avião. Desmontou tudinho por dentro, arrumou as vidraças dele que estavam entrando água, arrumou borracha, fez tudo. Ele fez um salão dentro do avião. Depois...

M – Ele não terminou?

A – Não terminou, ficou parado lá, está parado até hoje. Colocou energia dentro para trabalhar, porque às vezes o funileiro trabalhava até de noite.

M – Mas ele não conseguiu montar o bar?

A – Não, não conseguiu. Era um projeto que ele tinha.

M - E tudo isso ele não descrevia pra ninguém? Qual era o projeto final? O que ele imaginava que ia ser?

A – Não, não falava. Só falava: Eu vou fazer um bar aí dentro.

M – Mas ele não falava: vou colocar tantos assentos, vou colocar mesa, quero assim, quero assado?

V – Ele mesmo quem sabia. Falava põe aqui, faz assim, faz aqui.

A – Ele não falava pra ninguém, ele ia falando, faz assim.

O Sr. Eduardo é uma história, é uma novela. Para quem conviveu com ele. A gente tem muita coisa que acompanhou, tem muita coisa para dizer, mas a gente se esquece. Eu vou saber coisa de quarenta anos atrás? Mas quando eu passo pelos lugares, eu lembro das histórias. O Sr. Eduardo tinha história todo dia dele, ele inventava. Trator, ele arrumava trazia pro Museu e pintava o trator, quantos tratores...

V – Aquele trator Deutz que estava no barracão lá em cima, o Sr. Eduardo mandou trazer ele pra baixo. Fazia muitos anos que ele estava parado lá. Ele pegou, deram um tranco nele lá, o trator pegou, aí o Sr. Eduardo mandou desmontar dois...

A – Ele tinha dois daquele lá, pra de dois fazer um. Depois a carcaça que sobrava do outro, você pensa que ele mandava jogar no ferro velho? Jogar o que. Você me guarde isso aqui lá, mas olha lá hein! Não... não jogava nada.

A Patrícia... ela até me admira, ela fala, isso aqui você não vai aproveitar não, ela manda jogar fora.

O Sr. Eduardo, esse resto que sobrou, a mesma coisa era carro. Ele comprava dois carros, ele nunca arrumava um carro só, ele comprava dois, para de dois fazer um. Uma coisa que estava estragada em um ele passava pro outro, no fim ele fazia um. Você pensa que os pedaços ele deixava? Mas de jeito nenhum. Você vai ali no fundo do escritório, tem um barracão fechado

ali, para você ver o que tem ali. Agora está indo pra Fazenda, porque a Patrícia quer que leve tudo pra lá agora.

Lataria de carro... ali naquela coisa de fazer ginástica, um barracão fechado. Vai tempo pra levar tudo aquilo ali.

M – Vai carreta?

A – Vai carreta. Buscava em Caçapava. Ele buscou cinco carros em Caçapava, está lá. Não chegou a restaurar. Desses carros, ele arrumou a caminhonete da Usina Amália que estava lá, que era da Maria Pia. Parece que a filha dela deu esses carros pra trazer, porque eles tem um Museu lá.

M – Do Roberto Lee.

A – Os homens trouxeram os cinco carros pra cá. Ele arrumou os caminhões, as carretas lá da Fazenda pra ir atrás do caminhão que ia em Caçapava. Voltava o caminhão com o carro dentro e uma carreta atrás do caminhão. Você via cada coisa que o Sr. Eduardo fazia que você ficava boba.

M – O Sr. Eduardo na verdade não ganhava dinheiro nenhum com isso. Só gastava.

A – Só gastava.

## APÊNDICE I – RELAÇÃO DOS OBJETOS DO MUSEU DE ARMAS, VEÍCULOS E MÁQUINAS “EDUARDO ANDRÉ MATARAZZO”

### CARROS EUROPEUS

#### Carros franceses

Numeração seqüencial atribuída	Marca	Modelo	Ano	Cor	Localização
26	Citroen	2 CV	1955	Verde	Pavilhão 3
Restauro	Delahaye	38	1912	----	Pavilhão 3

#### Carros italianos

Numeração seqüencial atribuída	Marca	Modelo	Ano	Cor	Localização
56	Alfa Romeo	2500	1949	Cardinal	Pavilhão 3
43	Lancia Aurelia	----	1951	Preto	Pavilhão 3
16	Fiat	Topolino C 500	1953	Azul	Pavilhão 3
61	Masserati	GT 3500	1961	Vermelho	Pavilhão 3

#### Carros ingleses

Numeração seqüencial atribuída	Marca	Modelo	Ano	Cor	Localização
58	Austin	Conversível Atlantic 90	1949	Grená	Pavilhão 3
66	Ford Anglia	EO 4ª	1947	Preto	Pavilhão 3
50	MG	TC	1950	Azul	Pavilhão 3
48	Consul	----	1951	Verde	Pavilhão 3
45	Jeep Land Rover	----	1951	Verde/Preto	Pavilhão 3
59	Jaguar	XK 120	1952	Cinza	Pavilhão 3
35	Morris	OXF / SYN	1952	Vermelho	Pavilhão 3
39	Austin Devon	A 40	1952	Verde	Pavilhão 3
65	Morgan	Conversível	1954	Beije	Pavilhão 3
37	Rover	----	1953	Cinza	Pavilhão 3
12	Austin Healey	100-6 Conversível	1958	Grená	Pavilhão 3

#### Carros alemães

Numeração seqüencial atribuída	Marca	Modelo	Ano	Cor	Localização
77	Adler	----	1939	Preto	Pavilhão 3
87	Mercedez Benz	170 H	1938	Beije	Pavilhão 3
40	Mercedez Benz	Adenauer	1952	Grená	Pavilhão 3
21	Mercedez Benz	219 (W210)	1953	Pérola	Pavilhão 3
Restauro	Mercedez Benz	----	1968	Preto	Pavilhão 3
19	Borgward Isabella	----	1958	Verde	Pavilhão 3

#### Carros suecos

Numeração seqüencial atribuída	Marca	Modelo	Ano	Cor	Localização
85	Volvo	444	1957	Bordô	Pavilhão 3

## CARROS AMERICANOS

Carros Órfãos - Fábricas extintas / Incorporadas						
Numeração sequencial atribuída	Designação do objeto	Marca	Modelo	Ano	Cor	Localização
86	Carro	Humber Limited	----	1909	Preto	Pavilhão 2
80	Carro	Gardner	----	1928	Marrom	Pavilhão 2
89	Carro	Cord	----	1938	Beije	Pavilhão 2
81	Carro	Packard	Limousine Executive	1947	Preto	Pavilhão 2
53	Carro	Nash	----	1949	Branco	Pavilhão 2
54	Carro	Willis	Jeepster	1949	Vermelho	Pavilhão 2
47	Carro	Studebaker	Champion	1951	Pérola	Pavilhão 2
34	Carro	Hudson	Hornet	1952	Branco	Pavilhão 2
20	Carro	Pakcard	Clipper	1953	Cinza	Pavilhão 2
60	Carro	Studebaker	Starliner	1954	Azul	Pavilhão 2
Restauro	Carro	Kaiser	Henry J.	1951	----	Pavilhão 2

Linha Chrysler / Mopar						
Numeração sequencial atribuída	Designação do objeto	Marca	Modelo	Ano	Cor	Localização
36	Carro	De Soto	----	1951	Cinza	Pavilhão 2
44	Carro	Dodge	Coronet	1951	Verde	Pavilhão 2
22	Carro	Chrysler	Imperial	1953	Cinza	Pavilhão 2
10	Carro	Dodge	Coronet	1959	Vermelho / Branco	Pavilhão 2
11	Carro	Plymouth	Fury	1959	Branco	Pavilhão 2
88	Carro	Lincoln	Première Chassis	1957	Verde	Pavilhão 2
74	Carro	Lincoln	Zephir	1939	Bordô	Pavilhão 2
23	Carro	Lincoln	Continental Coupe	1942	Marfim	Pavilhão 2
57	Carro	Lincoln	Continental Conversível	1948	Bordô	Pavilhão 2
Restauro	Carro	Continental	Mark II	1956	Beije	Pavilhão 2

Linha Cadillac						
Numeração sequencial atribuída	Designação do objeto	Marca	Modelo	Ano	Cor	Localização
75	Carro	Cadillac	La Salle	1939	Preto	Pavilhão 1
32	Carro	Cadillac	Série 61	1950	Preto	Pavilhão 1
25	Carro	Cadillac	Eldorado	1954	Preto	Pavilhão 1
24	Carro	Cadillac	Coupê Deville	1955	Azul	Pavilhão 1
9	Carro	Cadillac	Fleetwood	1963	Preto	Pavilhão 1

<b>Linha Ford</b>						
<b>Numeração sequencial atribuída</b>	<b>Designação do objeto</b>	<b>Marca</b>	<b>Modelo</b>	<b>Ano</b>	<b>Cor</b>	<b>Localização</b>
83	Carro	Ford	T "Bigode"	1924	Verde	Pavilhão 1
76	Carro	Ford	Fordor Sedan	1937	Verde	Pavilhão 1
73	Carro	Ford	Tudor	1939	Beije	Pavilhão 1
71	Carro	Ford	Deluxe Coupe	1940	Vermelho / Preto	Pavilhão 1
69	Carro	Ford	Conversível Super Deluxe	1947	Bordô	Pavilhão 1
49	Carro	Ford	Custom Coupe	1951	Cinza	Pavilhão 1
42	Carro	Ford	Crestline	1952	Vermelho	Pavilhão 1
5	Carro	Ford	Crestline	1954	Verde	Pavilhão 1
Restauro	Carro	Ford	Falcon	1961	Vermelho	Pavilhão 1
8	Carro	Ford	Galaxie LTD	1963	Beije	Pavilhão 1
2	Carro	Ford	Galaxie 500	1975	Preto	Pavilhão 1

<b>Linha Chevrolet</b>						
<b>Numeração sequencial atribuída</b>	<b>Designação do objeto</b>	<b>Marca</b>	<b>Modelo</b>	<b>Ano</b>	<b>Cor</b>	<b>Localização</b>
14	Carro	Corvair	Sport	1963	Pérola	Pavilhão 1
17	Carro	Oldsmobile	Cutlass	1962	Branco	Pavilhão 1
4	Carro	Buick	Electra	1960	Azul Escuro	Pavilhão 1
3	Carro	Oldsmobile	Holiday	1954	Branco / Azul	Pavilhão 1
33	Carro	Chevrolet	Bell Air	1953	Verde	Pavilhão 1
41	Carro	Chevrolet	de Luxe Bell Air	1952	Verde	Pavilhão 1
52	Carro	Chevrolet	Power-Glide	1950	Preto / Cinza	Pavilhão 1
55	Carro	Chevrolet	----	1949	Preto	Pavilhão 1
68	Carro	Oldsmobile	----	1948	Azul	Pavilhão 1
79	Carro	Chevrolet	Phaeton "Ramona"	1923	Preto	Pavilhão 1
82	Carro	Chevrolet	Phaeton AA	1926	Amarelo	Pavilhão 1

## CARROS NACIONAIS

Numeração sequencial atribuída	Designação do objeto	Marca	Modelo	Ano	Cor	Localização
31	Carro	Matriz Karman Guia	TC 1600	----	Marrom	Pavilhão 2
18	Carro	D.K.V Vemag	Candango	1958	Verde claro	Pavilhão 2
67	Carro	Romi Izeta	1960	1962	Azul	Pavilhão 2
Restauro	Carro	Aerowillis	----	1962	----	Pavilhão 2
84	Carro	Aerowillis	2600	1963	Bordô	Pavilhão 2
15	Carro	Renault	Dauphine	1963	Cinza	Pavilhão 2
63	Carro	D.K.V Vemag	Belcar	1964	Grená	Pavilhão 2
64	Carro	D.K.V Vemag	Fissore	1965	Branco	Pavilhão 2
28	Carro	Willys	Interlagos	1962	Amarelo	Pavilhão 2
62	Carro	Brasinca	Uirapuru	1966	Cinza	Pavilhão 2
38	Carro	Willys	Itamarati Executivo - Limousine	1967	Preto	Pavilhão 2
1	Carro	Crysler	Regente	1969	Bordô	Pavilhão 2
Restauro	Carro	Dodge	Mamae	1970	----	Pavilhão 2
29	Carro	F.N.M.	2150	1970	Gelo	Pavilhão 2
13	Carro	Ford	Maverick	1976	Prata	Pavilhão 2
6	Carro	Ford	Landau	1980	Preto	Pavilhão 2
30	Carro	Chevrolet	Opala	1990	Preto	Pavilhão 2
Restauro	Carro	Jornada	Conversível	1977	----	Pavilhão 2

## TRATORES / CAMINHÕES / LOCOMOTIVAS / GUINCHO

Designação do objeto	Marca	Motor	Ano
Esteira	Esteira	----	----
Trator Deutz DM 55	Deutz	Num. 1046/64	1964
Colheitadeira de arroz	Case	Num. 5.779	1954
Jeep utilitário	Unimog	42 19 17 381	1957
Jeep utilitário	Dodge	T 215 277 41 - S	1942
Caminhão Ford - T	Ford	30 05	1922
Caminhão Saurer	Sauer	44 79	1904
Caminhão Vomag	Vomag Renaut	64 98	1926
Caminhão Tanque	Borgward	Termo 1145	1946
Caminhão Ford Canada	Ford	----	----
Trator Guincho Mod - HBA	Mineapolis Moline	16 04 92	----
Caminhão	Sply Mack	----	----
Trator Fordson Super Major	Ford Mod. Coutry	15 94 989	----
Trator Fordson Super Major	Ford	CO 28 0001	----
Trator	International	50 540	----
Trator MC Cornick 650	International	Disel 650	----
Trator International	Rarvester C. O.	Chicago	----
Trator Ursus	Ostroznie Otwienac	148 38	----
Trator	Cockshutt	FL 40G 30 464	----
Esteira Tipo P	Vivioan - Loyd	72 03 490	----
Trator Est. Mod 003-31-cana	Oliver - Chawlers	24 79 140	----
Trator Est. Série 2815 A	Merican Still C. O.	----	----
Locomóvel Mod 42	Marschall Sons & Cia	12 416	1884
Motoniveladora	Caterpillar Tractor	8T 21 24	1948
Rolo compressor	Marschall Sons & Cia	91 071	----
Locomotiva a vapor Tatuzinho	Sharp Stewart	----	1888
Locomotiva	Henschel & Sohn Cassel	11 372 E N.55	1912
Guincho a vapor	Smitj & Rodley	----	1938
Bonde	----	----	---

## MOTOCICLETAS

<b>Tipo</b>	<b>Marca</b>	<b>Motor</b>	<b>Ano</b>	<b>Informações complementares</b>
Motoneta	Lambreta	33 712	1958	Chassis L0 L8 LD 5
Motoneta	Jawa Manet	28 268	1962	Placa SP 11 036
Motocicleta	Harley Davidson	51 FL 65 67	1951	----
Motocicleta	Harley Davidson	51 FL 65 67	1951	Com side car
Motoneta	Jawa	280 729	1960	Placa SP 13 733
Motocicleta	Honda	----	1974	Chassis CBI 255 038 377
Bicicleta Motorizada	Solex 5000	----	----	----
Motocicleta	BMW	06 00 666	----	Fabricada na Alemanha

## PEÇAS BÉLICAS

Quantidade	Designação do objeto	Marca	Modelo	Série	Ano	Documento / Fonte de doação	Localização
2	Motor FAB	----	R-985 AN3 S/N 201105	JP 206536	----	Comodato	----
2	Motor Prat Witney	----	R-985 AN3 S/N 207705	JP 206536	----	Doação Usina Amália	----
2	Motor Allisson a gasolina	----	V 17 10 F10	RE 22	----	Doação Sr. Eduardo	Pavilhão 3 - Corredor
1	Motor Billancourt	----	----	80421	----	Doação Sr. Eduardo	Pavilhão 2 - Número 2
2	Motores do avião PP-SBL	----	1104 e 1148	----	----	Recibo em nome do Museu	----
1	Turbina Derwent	Rolls Royce	8-36	10779	----	Comodato Ministério da Aeronáutica	Corredor
6 pares	Pás de hélice de Aeronaves	----	Douglas C-47	----	----	Recibo em nome do Museu	Pavilhão 1 - Número 15
1	Motor Ranger	----	L-440	R 020 089	----	Doação do Ministério da Aeronáutica	Corredor
2	Motores DEM	Lycoming Aircraft engine	0235-C 1R IGSC-540-A 10	----	----	----	Pavilhão 2 - Número 4
1	Turbina	Rolls Royce	----	----	----	----	Corredor
1	Torpedo	----	MK-8	----	----	Doado por Fuzileiros Navais de Santos	----
1	Lança torpedo	----	----	----	----	Doado por Fuzileiros Navais de Santos	----
1	Morteiro	----	MK-VI	----	----	Doado por Fuzileiros Navais de Santos	----
1	Mina marítima	Fuzileiros Navais de Santos	SH-T-80	----	----	Doado por Fuzileiros Navais de Santos	----
2	Canhão 55 mm	Mount - M24	----	----	----	Doado pelo Ministério da Guerra	----
3	Jeep anfíbio militar	Ford	----	----	1942	Cessão Ministério da Guerra	----
4	Carro de combate	Renault	----	----	1917	Cessão Ministério da Guerra	----
5	Canhão para submarino 5"	Herring Hall Marvinsafego	5 sight MK 42-2	093 003	1942	Doado pelo Ministério da Guerra	Área externa
6	Canhão	Fried Krupp	----	----	1939	Doado pelo fabricante Aktiengrsellschraft Essen	Área externa

## OBJETOS MUSEU

Designação do objeto	Marca	Ano	Fabricação	Informações complementares	Localização
Motor de avião - tipo estrela	Entrada museu	----	----	N. 820 / 87799	----
Motor de avião - tipo estrela	Entrada museu	----	----	N. R I 820 - 87 / 153 089	----
Bomba de gasolina centrífuga	Wayne	1930	U.S.A.	----	----
Bomba de gasolina centrífuga	Wayne	1930	U.S.A.	Série B 26	----
Bomba de gasolina	Satan	----	Brasil	----	----
Bomba de gasolina	Sadol S.A.	1965	Brasil	----	----
Bomba de gasolina	Sadol S.A.	----	Brasil	Mais antiga que a de cima.	----
Bomba de gasolina	Wayne	----	U.S.A.	Série 65 170	----
Bomba de gasolina	Wayne	----	Brasil	Modelo R 70 série 13 T	----
Bomba de gasolina	Wayne	----	U.S.A.	----	----
Bomba de gasolina	Back	----	Inglaterra	Modelo 56 430	----
Bomba de gasolina	Aury-Hardool	----	----	----	----
Bomba de gasolina	Aury-Hardool	----	----	----	----
Bomba de gasolina	Wayne	----	----	----	----
Bomba de gasolina	Wayne	----	----	B 439 X N. 46 81 X	----
Motor de popa	Comander	----	----	Série 10 504	----
Motor de popa	----	----	----	----	----
Motor de popa	Mercury	----	----	----	----
Farol de avião	Ford Plesley England	1962	----	Tipo AS 214 Jaguar série 1601215	----
Farol de avião	Ford Plesley England	1962	----	Tipo AS 214 Jaguar série 1601215	----
Motor de avião - Aircraft Engin.	Le Blond	----	U.S.A.	Modelo 5F Série 961	----
Motor de avião - Aircraft Engin.	Le Blond	----	U.S.A.	Modelo 5F Série 970	----
Motor estacionário	Waukesha motor C.O.	----	U.S.A.	N. 14 5 H R Série 535941	----
Motor estacionário	Deutz - Motoren Fabrik Deutz	1928	----	N. 21 75 66	----
Moto bomba	Oliver	----	----	Diesel	----
Telégrafo	----	----	----	----	----
Vitrola	Thorens Concert	----	Suíça	Tipo CD 43 N. 26 414	----
Máquina registradora	National Mod. 532 - 3C	1908	----	----	----
Prensa de jornal	Margenthalern linotype C.O.	----	U.S.A.	Linotype Modelo 31 N. 64 779 U.S.A.	----
Cofre	Berta número 2330	1923	----	----	----
Cofre	Berta número 2354	1923	----	----	----
6 pás de hélice Douglas C-47	----	----	----	----	----
Compressor de refrigeração	Carrier	1936	----	----	----
Gasogênio	Penha	1945	----	N. 465	----
Pistão	----	----	----	----	Pavilhão 2
Radiador	----	----	----	----	Pavilhão 2
Radiador	----	----	----	----	Pavilhão 2
Motor de carro	Ford - Ford T	1922	U.S.A.	N. 12 79 96 33 - U.S.A.	Pavilhão 2
Motor de carro	Ford	----	----	Tipo G-700 Série G 600 762 a diesel	Pavilhão 2

Motor carro	Ford	----	----	Modelo - 8BA N. 10 773	Pavilhão 2
Motor de carro	Fiat	----	----	N. 103-41 46 63	Pavilhão 2
Motor de carro	Fiat	----	----	N. 103-41 46 36	Pavilhão 2
Motor de carro	Cadillac	1954	----	N. 469.262	Pavilhão 2
Motor de carro	Tucker - Corporation. Chicago III	1949	----	N. 103.507	Pavilhão 2
Motor carro	Tatra	----	----	N. 600 184. 185, 50 a gasolina	Pavilhão 2
Câmbio Hidramatic - 352	Ford	----	----	N. PBL. AH - 88920	Pavilhão 2
Caixa de câmbio	Powerglide	----	----	Chev Power	Pavilhão 2
2 Girabrequim com volante	----	----	----	----	Pavilhão 2
Motor estacionário	Haina	----	Tchecoslováquia	Diesel	Pavilhão 2
Rádio de avião	Bendix Rádio Division	----	USA	Tipo MM 28C Remote Control / N. 1130 N. 583	Pavilhão 2
Rádio de avião	Signal Corps U.S. Army	----	USA	N. 10 773	Pavilhão 2
Rádio de avião	Signal Corps U.S. Army	----	USA	N. 964	Pavilhão 2
Prensa de jornal	Schnell Pressen Fabrik	----	Alemanha	----	Pavilhão 3
Motor elétrico	Simon Handling Engineers	----	----	N. 30 63 94	Pavilhão 3
Escafandro Person	Fab. Morse dining Equipament C.O.	----	Boston - E.U.A.	----	Pavilhão 3
Diferencial e Caixa de direção	Rolls Royce	----	----	----	Pavilhão 3
Urdideira	Stagionatura Anonima	----	Itália	Sistema Brivettato / Italiana	Pavilhão 3
Urdideira c/ 16 espulas	Chas. Hahlo&Sons Union Special Machine	----	Bradfort / USA	----	Pavilhão 3
Urdideira	Otta Giov. Bataglia	----	Itália	Motor Westinghouse	Pavilhão 3
Tear de madeira	Henry Rogers Sons & C.O.	----	----	Modelo LM 6246	Pavilhão 3
Tear de madeira	E.C.H. Will	----	----	Fabricada por Liniirmaschinen Fabrik N. 803	Pavilhão 3
Tear de madeira	Rayon Af 207	----	Itália	Fab. por Officine A. Fontana N. 15 729	Pavilhão 3
Fogão de metal de guerra	Chmber Corporation	1945	U.S.A.	----	Pavilhão 3
Fogão de metal de guerra	Reynols metals	1944	U.S.A.	----	Pavilhão 3
Prensa de azuleijos	Dorts Maschinen Fabrick	----	----	AG 359 B	Pavilhão 3
Prensa de azuleijos	Lidgewood	----	----	----	Pavilhão 3
Espremedor de laranja	----	----	----	2 bocas	Pavilhão 3
Máquina de espremer laranja	Brevetti F. Indelicato	----	Sicilia - Itália	----	Pavilhão 3
Swing Fog	----	----	----	Tipo 6157 N. 38 79	Pavilhão 3
Morsa	----	----	----	----	Pavilhão 3
Olofote contra incêndio (search light)	General Eletric 60"	----	----	N. 47 993	Pavilhão 3
Gasogênio	Siguieroli	----	----	Modelo SG 60-10 Série 01 81	Pavilhão 3
Bomba de água	Sulzer	----	----	N. 53 306	Pavilhão 3
Painel de navio	----	----	----	----	Pavilhão 3
Antena para radar	----	----	----	----	Pavilhão 3
Painel	Modelo G	----	Alemanha	----	Pavilhão 3

Instrumen. Mod - 2 Rang Keeper	Ford	----	----	N. 860	Pavilhão 3
Geladeira Tipo CG-1- A16	General Eletric	----	----	N. 52 43 493	Pavilhão 3
Bomba d'agua contra incendio	Fiat - Tipo 180/12 BS	----	----	N. 4609	Pavilhão 3
Kart	----	----	----	----	Pavilhão 3

## AVIÕES

Numeração sequencial atribuída e Designação do objeto	Marca	Modelo	Série	Prefixo	Motor	Ano	Documento de doação	Características	Características do motor	Fabricação	Informações complementares	Localização
Avião 1	Fairchild	T-19	260-A	PP-GAY	Ranger	----	Doado pelo Ministério da Aeronáutica - 1975	----	----	----	----	Pavilhão 1
Avião 2	----	H.L. - 1	----	PP-TVX	Continental	1942	Sr. Eduardo	Monomotor, monoplane, dois lugares. Peso da aeronave vazia: 464,4 Kg. Peso máximo permitido de carga e passageiros: 580,0 Kg. Velocidade máxima: 150 Km/h.	4 cilindros, horizontal, 4 tempos, potência de 65 CV, 2300 RPM. Capacidade: 50,5 litros. Consumo: 15 L/h	Companhia Nacional de Navegação Aérea. Ilha do Engenho - Rio de Janeiro	----	Pavilhão 1
Avião 3	Rearwim	Sportster	9000-L	PP-TEE	----	1938	----	Para dois passageiros. Peso da aeronave vazia: 337 Kg. Peso do combustível e óleo: 65 Kg. Peso autorizado para tripulação: 75 Kg. Carga útil autorizada: 116 Kg.	----	Rearwim Airplane. Kansas City - USA	----	Pavilhão 1

Avião 4	Paulistinha	CAP-4	----	PP-RXI	Continental	----	Carta de Manuel de Freitas – 1972	Estrutura metálica sem revestimento.	Horizontal, de 4 cilindros, 4 tempos, à gasolina.	Companhia Aeronáutica Paulista	A Companhia Aeronáutica Paulista projetou e fabricou 840 aviões do tipo CAP-4 para aeroclubes e particulares.	Pavilhão 1
Avião 5	---	Caça AT 33	----	FAB 43 23	Allison J-33-35	----	Comodato Ministério Aeronáutico de Recife	----	----	----	Pertenceu a FAB	Pavilhão 2
Avião 6	---	F-8 Turbinado	----	4409	----	----	Nota de compra em nome do Museu	----	----	----	Pertenceu a FAB	Pavilhão 2
Avião 7	Gloster Meteor	F-8	----	4442	----	1954	Comodato – Parque Aeronáutico de SP	Avião de caça. Monoplano de asa baixa. Construção inteiramente metálica. Assento de piloto ejetável. Pouso cíclico. Armamento: quatro canhões de 20 M/M na estrutura externa que são alimentados por cintos de munição acondicionados em depósitos dentro	Bimotor, motores turbo-jato	----	Pertenceu a FAB	Pavilhão 2

Avião 8	Beechcraft	D-18-S	----	U-45-2850	Pratt e Whitney	----	Sr. Eduardo	----	----	----	Pertenceu a FAB	Pavilhão 3
Avião 9	North American	Texan T-6	----	----	----	1941	Nota de compra em nome do Museu	----	----	Parque da Aeronáutica de Lagoa Santa. Minas Gerais	Pertenceu a Esquadilha da Fumaça. Em 1952, instrutores da escola começaram a fazer as primeiras exibições de acrobacias aéreas, dando o primeiro passo para que o que iria ser a Esquadilha da Fumaça. Com ela o T-6 fez 1272 demonstrações, cerca de 35	Pavilhão 3
Avião 10	North American	Texan T-6	----	----	----	----	----	----	----	----	Pertenceu a FAB. Também desempenhou outras missões. Sua versatilidade permitiu sua utilização, principalmente na década de 60, como equipamento das esquadrilhas de reconhecimento e ataque da FAB. Armados com metralhadoras 7, 62 mm, foguetes Ar-superfície,	Pavilhão 3

Helicóptero 11	Cikorsky	----	----	PT – HAL	Pratt e Whitney de 40 HP e 2.2 RPM	1946	Doado pela OCIAN em 69, Organização Construtora e Incorporadora Naraus Ltda	----	----	----	----	Pavilhão 3
Avião 12	Lodestar	Lockheed	---	CGV 18-56	----	----	Compra com recibo em nome do Museu	----	----	----	----	Pátio do fundo
Avião 13	Fokker	Scandia 90-A2	----	SAAB PP-SQR	----	----	----	----	----	----	Chegou a VASP em 1955.	Pátio do fundo
Avião 14	Vickers	Viscount 701	----	PP-SRO	----	1955	Doado pela VASP	----	----	----	Chegou a VASP em 1963. Operou até 1969.	Pátio do fundo
Avião 15	Curtiss	C-46 A Commando	----	PP-VCE	----	----	Nota fiscal do Museu	----	----	----	Adquirido pela VARIG em 1952.	Pátio do fundo
Avião 16	Douglas	DC-3	----	PP-VBK	----	----	Carta de doação ao Museu – IRFM	----	----	----	Comprado pela VARIG em 1948.	Pátio do fundo
Avião 17	General Dynamics	Convair 240	----	PP-VDG	----	1948	Recibo em nome do Museu	----	----	----	Chegou na VARIG em 1959.	Pátio do fundo
Avião 18	----	DC-6	----	PP-LFB	----	----	Doação da VASP	----	----	----	----	Pátio do fundo
Avião 19	North American	----	----	B 25-5070	Bimotor	----	Comodato Ministério da Aeronáutica	----	----	----	----	Pátio do fundo

**APÊNDICE J – RELAÇÃO DOS OBJETOS DA COLEÇÃO DE EDUARDO ANDRÉ  
MATARAZZO – FAZENDA**

**FAZENDA**

<b>Numeração seqüencial atribuída</b>	<b>Carro</b>	<b>Ano</b>	<b>Cor</b>	<b>Motor</b>	<b>Placa</b>
1	Buick	1926	Preto	2 371 321	----
2	Fiat Topolino	1950	Cinza	16 40 15	----
3	Plymouth	1951	Verde	P 23 44 25 39	DA 5016
4	Mercury	1941	Azul	99 A 35 30 047	AB 550
5	Hudson	1946	Azul	3 274 233	AB 3471
7	Triumph	1951	Preto	TT 73 29 Z	
8	Oldsmobile	1962	Vermelho	621 M 14 175	KN 0917
9	Lincoln	1942	Cinza	26 H 57 11	OM 1942
10	Dodge Limousine	1947	Cinza	----	----
11	Chevrolet Impala	1965	Pérola	----	VF 1883
12	Oldsmobile	1958	Azul	B 26 74 27	----
13	War de La France	1951	----	----	----
16	Ford	1948	Caramelo/Preto	----	----
17	Masserchimit	----	----	----	----
18	Chevrolet Perua	1969	Azul	----	----
20	Saab	1954	Cinza	12340	BC 1390
22	Mazzaropi	1960	Branco	----	----
23	Lincoln Continental	1941	Pérola	----	H 11 30 62
24	Nash Rambler	1949	Branco	----	R 62 12 09
25	MG - TC	1951	Preto	----	XPAG/TD2/18 9
26	Lancia	1967	Cinza	----	----
62	Brasinca	1966	Cinza	----	----
46	Buick Eight	1951	Beije	----	----
31	Chevrolet Perua	1964	Azul	----	----
27	SP-2	1975	Amarelo	----	----

**APÊNDICE K – RELAÇÃO DOS OBJETOS DA COLEÇÃO DE EDUARDO ANDRÉ MATARAZZO – ANTONINA**

**ANTONINA – CARROS**

<b>Numeração sequencial atribuída</b>	<b>Marca</b>	<b>Ano</b>	<b>Cor</b>	<b>Fonte de doação</b>	<b>Placa</b>
1	Maverick	1974	Vermelho	----	UB 3656
2	Fusca	1979	Beije	----	TD 7340
3	FMN Alfa Romeu	1981	Cinza	Sr. Eduardo	JH 0762
4	Fusca	1986	Azul	----	----
5	Mustang	1968	Azul	----	----
6	Austin Caminhão	1951	Cinza	Joaquim Inácio de Souza	----
7	Mercury Cougar	1967	Azul	----	----
8	Chevrolet	1956	Azul	----	GR 4764
9	Bugatti	1975	Vermelho	----	IV 0549
10	Keiser	1949	Azul	Sr. Eduardo	BLZ 4570
11	Nash	1952	Azul	----	----
12	Fiat	1912	Preto	----	----
13	Pegeout	1903	Preto	----	----
14	Austin Caminhão	1929	Amarelo	----	AP 1088
15	Impala	1966	Branco	----	EY 5883
16	Gordine	1967	Vermelho	----	JH 5517
17	Ford	1927	Azul	----	----
18	Galaxi	1979	Branco	Partimed	----
19	Mustang	1969	Vermelho	Cary Bacchi Filho	----
20	Mercury Cougar	1967	Cinza	----	----
21	Masserati	1955	Beije	----	----
22	Maverick	1974	Amarelo	----	----
23	Cougar	1969	Azul	----	----
24	Trator Milano	----	Vermelho / Verde	----	----
25	Mercury	1951	Verde	----	----
26	Pegeout	1903	----	----	----
27	Caminhonete	1948	Vermelho	----	----
28	Masserchimit	1930	Vermelho	----	----

**ANTONINA – LOCOMOTIVAS**

<b>Designação do objeto</b>	<b>Marca</b>	<b>Motor</b>	<b>Ano</b>
Locomotiva N.3	----	Antonina	1890
Locomotiva	La Meuse	Antonina	1912

# ANEXOS

**ANEXO A – ESTATUTO DO “MUSEU DE ARMAS E VEÍCULOS MOTORIZADOS ANTIGOS”**

22/10/1964

N-278/9/64  
Esc. Lorena  
Dat. J. Carvalho



REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL  
CAPITAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

Dr. José de Arruda Botelho

22.º TABELIÃO DE NOTAS

Pedro de Castro

OFICIAL MAIOR

PRAÇA CLOVIS BEVILAQUA, 120 E 128 - FONES 35-1173 - 35-1174 - 35-1175 - S. PAULO

Livro... 759      Traslado... 1.º      Fls... 7.ª

ESCRITURA PÚBLICA DE CONSTITUIÇÃO DE SOCIEDADE CIVIL.

**S A I B A M** quantos esta escritura de constituição de sociedade civil virem, que no ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo, de mil novecentos e sessenta e quatro (1964) aos dezanove (19) dias do mês de setembro, nesta cidade de São Paulo, em meu cartório, perante mim, Tabelião, compareceram partes entre si justas e contratadas, como outorgantes e reciprocamente outorgados, a saber: - 1) - EDUARDO ANDRÉ MATAZZO, brasileiro, casado, industrial, residente à Rua Guatemala, nº 193; - 2) - MENTOR F. MUNIZ, brasileiro, casado, jubilado, residente à Rua Alagôas, nº 181, apartamento 51; 3) - CARLOS A. RODERBOURG, brasileiro, casado, comerciante, residente no Largo São Francisco nº 175; - 4) - PEDRO MACHADO FILHO, brasileiro, casado, industrial, residente à Rua Claudio Rossi nº 926; 5) - NELSON MONTIHO DE CARVALEO, brasileiro, casado, industrial, residente à Rua Conde de Itú, nº 525, em Santo Amaro; 6) - OSCAR MALZONE, brasileiro, casado, comerciante, residente à Rua Veiga Filho nº 596; 7) - PEDRO EDMUNDO SANTORO, brasileiro, casado, radialista, residente à Rua João Lourenço nº 83, no Itaipuera; 8) - DARCILEO MO-

CONFIRMADO POR  
22/10/64



*16 membros instituíram em  
1910/1964 o "Museu de Armas  
& Veículos Motorizados Antigos"*

MOREIRA MARQUES, brasileiro, casado, comerciante, residente à Rua Chile nº 39; 9) - GINCIATO CORLEO DOS SANTOS, brasileiro, casado, advogado, residente à Rua Zequinha de Abreu nº 63; 10) - JOSÉ MATARAZZO, brasileiro, solteiro, maior, industrial, residente à Rua São Luiz nº 71, 7º andar, apartamento 701; 11) - CARLOS DE BRITO FERREIRA, brasileiro, casado, advogado, residente à Rua Haddock Lobo nº 234, apartamento 604; 12) - LAYRE DE CASTRO ALVES, brasileiro, solteiro, maior, industrial, residente à Rua Castro Alves nº 564, apartamento 31; 13) - ALFREDO VILLARES, brasileiro, casado, industrial, residente à Rua Turquia, nº 92; 14) - ANDRÉ IPPOLITO, italiano, casado, industrial, residente à Rua Itapeva nº 725; 15) - ROBERTO LENZI, brasileiro, solteiro, maior, técnico em administração de empresas, residente à Alameda Santos nº 1.470; - 16) - RICARDO LENZI, brasileiro, solteiro, maior, estudante, residente à Alameda Santos nº 1.470; - 17) - ANDRÉ FRANCISCO DE ANDRADE ARANTES, brasileiro, casado, do comércio, residente à Rua Albuquerque Lima nº 1.282; - 18) - JOAQUIM RODERBOURG, brasileiro, desquitado, industrial, residente à Rua Araçari nº 139, 5º andar; - todos os presentes domiciliados e residentes nesta Capital, reconhecidos como os promissores entre si e conhecidos de mim, Tabelião e das duas testemunhas adiante nomeadas e no final assinadas, do que dou fé. - E então, em presença das mesmas testemunhas, pelos outorgantes e reciprocamente outorgados, de pleno acordo, falando cada um por sua vez, na forma comparecida, me foi dito: - 1º) - que, pela presente escritura e na melhor forma de direito, têm entre si justo e contratado constituir, como de fato constituem, uma sociedade civil, sob a denominação de "Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos", tendo por objeto a organização, para expo-

22.º TABELIÃO  
SÃO PAULO

exposição gratuita ao público, com finalidade educativa, de material de valor histórico, constante de armas e veículos motorizados antigos, sem fins lucrativos, sociedades essas da qual são outorgantes e reciprocamente outorgados, são socios fundadores - ou instituidores; 2º) - que a sociedade civil ora constituída se regerá pelos seguintes estatutos, por todos os outorgantes e reciprocamente outorgados aceitos e aprovados: - "Estatutos sociais do Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos" - Capítulo I - Da denominação, sede, objeto e duração - Art. 1º - Sob a denominação de "Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos", fica constituída uma sociedade civil, sem fins lucrativos, que se regerá pelos presentes estatutos e disposições legais que lhe forem aplicáveis. - Art. 2º - A sociedade terá sua sede e fóro na Cidade de São Paulo, Capital do Estado do mesmo nome. Art. 3º - O objeto da sociedade é a organização, para exposição gratuita ao público, com finalidade educativa, de material de valor histórico, constante de armas e veículos motorizados antigos. - Compreende-se no objeto a compra, reparação e reconstituição de peças, que forem necessárias para o mesmo fim. Art. 4º - O prazo de duração da sociedade é indeterminado. Capítulo II - Dos socios - Art. 5º - É ilimitado o número de socios. § único - Não responderão os socios por quaisquer obrigações ou compromissos assumidos pela sociedade, nem mesmo subsidiariamente. - Art. 6º - A sociedade admite e reconhece três classes ou categorias de socios: - beneméritos, remidos e contribuintes. - § 1º - Serão considerados socios beneméritos todas as pessoas físicas ou jurídicas, que, tendo feito donativos valiosos ou prestado serviços relevantes e excepcionais à sociedade, forem,

forem, mediante proposta da Diretoria, aceitos como tais, pela Assembleia Geral, em escrutínio secreto, por dois terços de votos presentes.- A distinção confere a esta categoria de socios todos os direitos reconhecidos pelos presentes estatutos aos socios remidos e contribuintes, menos os previstos nas letras "b" e "d" de artigo sétimo, sem dependência do pagamento de qualquer contribuição. § 2º - Serão considerados remidos os socios contribuintes que pagarem, adiantadamente, a quantia correspondente a cem mensalidades. § 3º - Serão considerados socios contribuintes os que forem incluídos no quadro social por decisão da Diretoria, mediante proposta de quatro socios, no mínimo, e ouvida previamente a Comissão de Sindicância.- Art. 7º - São direitos dos socios contribuintes e remidos: - a)- assistir às Assembleias Gerais e tomar parte em todas as discussões e deliberações; b)- votar e ser votado para todo cargo administrativo; c)- propor em assembleia geral todas as medidas que julgarem convenientes aos interesses sociais; d)- propor a admissão de socios, de acordo com o disposto no parágrafo terceiro do artigo sexto; e)- usar o distintivo da sociedade. Art. 8º - São deveres dos socios contribuintes e remidos: - a)- aceitar e desempenhar, com zelo e diligência, qualquer cargo para que forem eleitos, nomeados ou designados; b)- cumprir e fazer cumprir as disposições destes estatutos, bem como acatar as resoluções da Diretoria e da Assembleia Geral. Capítulo III - Do patrimonio social - Art. 9º - O patrimonio social compor-se-á de: - a) quotas e mensalidades dos socios; b) doativos feitos à sociedade; c) bens e fundos adquiridos por titulos legitimos. Capítulo IV - Da administração - Art. 10º - A sociedade será administrada por

*Deves, S.C.*

*Deves, S.C.*

*Patrimonio Social*

*Da Administração*

22.º TABELIÃO  
SÃO PAULO

3

por uma Diretoria constituída de quatro membros residentes no País, com as designações de Diretor-Presidente, Diretor Vice-Presidente, Diretor-Secretário e Diretor-Tesoureiro, eleitos anualmente pela Assembleia Geral Ordinária, podendo ser reeleitos e destituídos a qualquer tempo.- Os membros da Diretoria não receberão qualquer remuneração. Os presentes estatutos não são reformáveis no tocante a administração. - § Único - A investidura dos Diretores far-se-á mediante termo lavrado no "Livro de Atas das Reuniões da Diretoria", assinado pelo respectivo Diretor.- Os Diretores que forem reeleitos serão empossados pela Assembleia Geral, dispensadas quaisquer outras formalidades. Art. 11.º - No impedimento ou ausência temporária do Diretor-Presidente, será êle substituído pelo Diretor Vice-Presidente, com todos os poderes àquelle atribuídos.- Os demais Diretores, em suas ausências ou impedimentos, serão substituídos por quem o Diretor-Presidente designar.- Essa designação poderá recair em outro Diretor ou qualquer sócio e far-se-á por escrito no "Livro de Atas das Reuniões da Diretoria".- Na falta dessa designação, o Diretor-Secretário será substituído pelo Diretor-Tesoureiro e éste por aquêle.- Art. 12.º - Em caso de vaga, renúncia ou impedimento definitivo de um dos membros da Diretoria, esta poderá chamar um sócio para assumir interinamente o cargo até a primeira Assembleia Geral Ordinária. - Art. 13.º - Reunir-se-á a Diretoria sempre que fôr necessário, mediante a convocação de qualquer de seus membros e as suas decisões ou resoluções constarão do "Livro de Atas das Reuniões da Diretoria".- Para deliberar validamente nessas reuniões será necessária a presença de, pelo menos, três Direto-

Diretores.- O Diretor - Presidente tem direito ao segundo voto, de desempate. - Art. 14º - Compete à Diretoria: a)- administrar, gerir e superintender os negócios sociais, para a prática de todos os atos e realização de todas as operações que se relacionarem com o objeto da sociedade; b)- cumprir e fazer cumprir as disposições destes estatutos, bem como as deliberações da Assembleia Geral; c)- comprar, vender, permutar, dar em hipoteca ou penhor, ou por qualquer outra forma, adquirir ou alienar bens móveis ou imóveis, estabelecendo e aceitando preços, cláusulas e condições; d)- resolver sobre a admissão, suspensão e eliminação de sócios; e)- nomear os auxiliares e empregados que, durante o seu exercício, forem julgados necessários ao bom andamento dos serviços da sociedade.- Art. 15º - Todos os atos que acarretem responsabilidade para a sociedade, tais como: a)- emitir e endossar cheques e ordens de pagamento; b)- receber e dar quitação; c)- levantar empréstimos; d)- assinar ou transferir, contratos de qualquer espécie, em que a sociedade for parte; e)- nomear procuradores, em nome da sociedade; f)- retirar depósitos bancários e judiciais, pertencentes à sociedade; g)- renunciar direitos da sociedade; h)- contrair obrigações estranhas aos fins sociais; i)- prestar garantias reais ou fidejussórias, só serão válidas com a assinatura de dois Diretores, sendo um obrigatoriamente o Diretor-Presidente.

Art. 16º - Qualquer dos Diretores, isoladamente, poderá representar a sociedade perante toda e qualquer repartição pública federal, estadual e municipal, entidades autárquicas, bem como perante a Justiça do Trabalho, autoridades ou empresas concessionárias de serviços públicos, e requerendo o que se fizer

22.º TABELIÃO  
SÃO PAULO

fizer necessário, recebendo e dando quitação, *assinando*, endossar duplicatas, cheques, letras de câmbio e promissórias a favor de estabelecimento de crédito, para simples efeito de cobrança ou de caução.- Art. 17º - Compete ao Diretor-Presidente: a)- Presidir as reuniões da Diretoria e as Assembleias Gerais; b)- representar e defender a sociedade em Juízo, *ativa e passivamente*, com os mais amplos poderes, prestando depoimento pessoal e constituindo procuradores ad-judicia; c)- praticar todos os atos judiciais que exigem poderes especiais, como receber citação inicial, confessar, desistir e firmar compromisso; d)- resolver sobre todos os casos urgentes, dando disseminação à Diretoria, na primeira reunião; e)- assinar, com o Diretor-Secretário, a correspondência ordinária da sociedade; f)- ordenar o pagamento das despesas de expediente e outras autorizadas pela Diretoria; g)- apresentar à Assembleia Geral ordinária relatório anual e balanço da receita e despesa da sociedade; h)- cumprir e fazer cumprir as resoluções da Diretoria; i)- designar substitutos no impedimento ou ausência temporária dos demais Diretores, pela forma estabelecida no artigo décimo primeiro destes estatutos.- Art. 18º - Compete ao Diretor Vice Presidente substituir o Diretor-Presidente nos seus impedimentos ou ausência temporária, com todos os poderes a este atribuídos.- Art. 19º - Compete ao Diretor-Secretário: a)- dirigir e superintender os serviços da Secretaria; b)- secretariar os trabalhos e redigir as atas das reuniões da Diretoria e da Assembleia Geral; c)- fazer a correspondência da sociedade e assiná-la juntamente com o Diretor-Presidente; d)- manter sob a sua guarda todos os livros, papéis e documentos

documentos pertencentes à sociedade; e)- enviar aos sócios os avisos de convocação para as assembleias gerais e fazer publicar todos os atos que devam ser publicados; f)- levar ao conhecimento do Diretor-Presidente todas as ocorrências que se passarem na Secretaria; g)- na falta de designação pelo Diretor-Presidente, substituir o Diretor - Tesoureiro nos seus impedimentos ou ausência temporária.- Art. 20º - Compete ao Diretor-Tesoureiro: - a)- arrecadar o dinheiro da sociedade e ter sob a sua guarda e responsabilidade todos os títulos e valores a ela pertencentes; b)- fazer todos os pagamentos autorizados pela Diretoria e pelo Diretor-Presidente; c)- apresentar mensalmente à Diretoria um balanço acompanhado dos documentos que o comprovem; d)- organizar o balanço anual da receita e despesa da sociedade, para ser apresentado pelo Diretor-Presidente à Assembleia Geral Ordinária, depois de aprovado pela Diretoria.

Capítulo V - Da Comissão de Sindicância - Art. 21º - A sociedade terá uma Comissão de Sindicância constituída de três membros efetivos e três suplentes, que sejam sócios contribuintes ou retirados, residentes no País, eleitos anualmente pela Assembleia Geral Ordinária, podendo ser reelitos. § 1º - A Comissão de Sindicância é destinada a dar parecer sobre a admissão de sócios, na forma determinada no parágrafo terceiro do artigo seguinte; - A função dos membros da Comissão de Sindicância é gratuita. § 2º - Aos membros suplentes competirá, na ordem de sua eleição, a substituição dos efetivos, nos seus impedimentos.

Capítulo VI - Da Assembleia Geral - Art. 22º - A assembleia geral é a reunião dos socios, convocada e instalada na forma da lei e dos estatutos, a fim de deliberar sobre materia de interesse

22.º TABELIÃO  
SÃO PAULO

5

interesse social. - Art. 23º - A assembleia geral é ordinária ou extraordinária. - A assembleia geral reunirá-se ordinariamente até o último dia do mês de abril de cada ano, para tomar as contas da Diretoria e examinar e discutir o balanço e extraordinariamente, sempre que os interesses sociais o exigirem. § único - O presidente da Assembleia Geral será o Diretor-Presidente da sociedade e, na sua ausência, o seu substituto. - Na falta de ambos, será o sócio que, por maioria de votos, for escolhido pelos presentes. Art. 24º - A convocação da assembleia geral far-se-á por convites enviados, sob protocolo, aos sócios, os quais mencionarão, ainda que sumariamente, a Ordem do Dia da assembleia e o local, o dia e a hora da reunião. Art. 25º - É da competência privativa da Assembleia Geral a eliminação de sócios do quadro social, mediante proposta da Diretoria, em qualquer dos casos seguintes: a) falta de pagamento das mensalidades pelos sócios contribuintes, durante doze meses seguidos; b) sentença criminal condenatória, transitada em julgado; c) prática de atos que importem em descrédito ou prejuízo para a sociedade; d) prática de atos tendentes a estabelecer desarmonia entre os sócios ou a retirada dos mesmos. Capítulo VII - Do Conselho Fiscal - Art. 26º - A sociedade terá um Conselho Fiscal, composto de três membros efetivos e três suplentes, escolhidos entre os sócios contribuintes ou remidos, que residam no País, eleitos anualmente pela Assembleia Geral Ordinária, podendo ser reeleitos. § 1º - Compete ao Conselho Fiscal examinar e fiscalizar as contas da sociedade e apresentar à Assembleia Geral Ordinária parecer sobre os negócios e as operações sociais do

o exercício em que servirem, tomando por base o inventário, o balanço e as contas dos Diretores. § 2º - Aos fiscais suplentes competirá, na ordem em que tiverem sido eleitos, a substituição dos efetivos, nos seus impedimentos. § 3º - A função dos membros do Conselho Fiscal é gratuita. - Capítulo VIII - Do exercício social - Art. 27º - O exercício social terminará em 31 de dezembro de cada ano. Art. 28º - No fim de cada ano ou exercício será levantado um balanço geral, para ser apresentado à Assembleia Geral Ordinária, juntamente com relatório da Diretoria, referente às importâncias recebidas e gastas pela sociedade, durante o respectivo exercício. Capítulo IX - Da liquidação - Art. 29º - A sociedade entrará em liquidação nos casos legais e ainda: a) - por deliberação de mais de dois terços dos sócios contribuintes ou remidos; - b) - pela redução do número de sócios a menos de quinze, verificada em assembleia geral ordinária e caso esse mínimo não seja preenchido até a seguinte assembleia geral ordinária. § Único - A assembleia geral deliberará sobre o modo de liquidação, nomeando um ou mais liquidantes para funcionar no período da liquidação. O Diretor - Presidente da sociedade será sempre um dos liquidantes. Art. 30º - Em caso de liquidação da sociedade, o seu patrimônio será destinado ao pagamento dos encargos sociais. Havendo saldo, será este entregue a entidade ou associação, com fins educacionais semelhantes e também sem fins lucrativos, que na oportunidade será escolhida pelos liquidantes. Capítulo X - Disposições Gerais - Art. 31º - A sociedade não distribuirá lucros, bonificações ou vantagens a seus dirigentes, mantenedores ou associados, apli-

22.º TABELIÃO  
SÃO PAULO

6

aplicando inteiramente a renda no País, na consecução e desenvolvimento de seus objetos sociais. § único - Poderá a sociedade, a juízo da Diretoria, solicitar e receber importâncias, empregando estas e outros recursos em atividades que lhe proporcionem rendimentos para a sua manutenção. - Capítulo XI - Disposição final - Art. 32º - Aplicam-se aos casos omissos e duvidosos as disposições legais vigentes". - 3º) - que eles outorgantes e reciprocamente outorgados elegem para Diretores, membros efetivos e suplentes, da Comissão de Sindicância e do Conselho Fiscal, respectivamente: - Diretor - Presidente, Eduardo André Matarazzo; Diretor Vices-Presidente, Mentor F. Muziz; Diretor - Secretário, Carlos A. Roderbourg; Diretor-Tesoureiro, Pedro Machado Filho; Membros efetivos da Comissão de Sindicância, Nelson Monteiro de Carvalho, Oscar Malzone, Pedro Edmundo Santoro. Suplentes, Darcílio Moreira Marques, Cincinato Coelho dos Santos, José Matarazzo. - Membros efetivos do Conselho Fiscal, Carlos de Britto Pereira, Layra de Castro Alves, Alfredo Villares. Suplentes - André Ippolito, Roberto Lanci, André Francisco de Andrade Arantes, todos já qualificados no presente instrumento; 4º) - que estando deste modo verificados todos os requisitos legais para a constituição da sociedade civil, eles outorgantes e reciprocamente outorgados davam por constituída a "União de Automóveis e Veículos Motorizados Antigos", e os Diretores, Membros da Comissão de Sindicância e do Conselho Fiscal e respectivos suplentes investidos nos seus cargos e no exercício de suas funções, para todos os efeitos de direito; - 5º) - que, finalmente, ao Diretor-Presidente da sociedade, Eduardo André Matarazzo, na sua qualidade de representante legal da sociedade, cabe assinar os documentos necessários para o registro da sociedade no cartório

cartório competente, em conformidade com a lei. - De como assim  
 o disseram, dou fé. - A pedido das partes e por me haver sido -  
 hoje distribuída, lavrei a presente escritura, que lhas li pe-  
 rante as testemunhas, acharam conforme, aceitaram, outorgaram e  
 assinam, com as mesmas testemunhas, que são: Paulo Gonçalves e  
 Oswaldo Giovannini, brasileiros, auxiliares de cartório, meus -  
 conhecidos e aqui residentes, respectivamente, à Rua Dr. Pinto  
 Ferraz, nº 291 e à Rua Fries de Campos nº 225. - Eu, Armando Lo-  
 rena, escrevente habilitado, a escrevi. - Em tempo fica consig-  
 nado que o outorgante e reciprocamente outorgado, Eduardo André  
 Matarazzo, assina usualmente Eduardo A. Matarazzo. - Eu, Armando  
 Lorena, escrevente habilitado, a escrevi. - Eu, Pedro de Castro,  
 Oficial Maior, subscrevi: ( a.a. ) - EDUARDO A. MATARAZZO // -  
 MENTOR F. MUIZ // CARLOS A. RÖDERBURG // PEDRO MACHADO FLEDO  
 NELSON MONTEIRO DE CARVALHO // OSCAR MALZONE // PEDRO EUMUNDO -  
 SANDRO // DARCILIO MOREIRA MARQUES // CINCINATO GOELHO DOS SAN-  
 TOS // JOSÉ MATARAZZO // CARLOS DE BRITTO PEREIRA // LAYRE DE -  
 CASTRO ALVES // ALFREDO VILLARES // ANDRÉ IPPOLITO // ROBERTO -  
 LENCI // RICARDO LENCI // ANDRÉ FRANCISCO DE ANDRADE ARANTES //  
 JOAQUIM RÖDERBOURG // PAULO GONÇALVES // OSWALDO GIOVANNINI. - (Co-  
 ladas Cr. \$150,00 em estampilhas estaduais e mais Cr. \$55,00, cor-  
 respondentes à T.A.S.J., todas devidamente inutilizadas). - NADA  
 MAIS. - Transladada em seguida. - Eu, Armando Lorena  
Armando Lorena, a conferi, subscrevo e as-  
 sino em público e raso.

EM TESTIMUNHO Armando Lorena DA VERDADE

Armando Lorena

**ANEXO B – QUESTIONÁRIO “CONTEMPORARY COLLECTING PROJECT” –  
AUTORIA SUSAN PEARCE (2005, p.292-295)**

Susan M. Pearce

Department of Museum Studies  
University of Leicester  
Contemporary Collecting  
Project



Please tick the box that applies to you. Tick more than one box if you like. Please also write what you like for the other questions. If you have more than one collection, please choose one and answer for it.

**Do you collect anything?**

Yes  No

If No, then please turn to the back page, fill in the 'background' section and return the form.

**We would like to know the history of your collection.**

What do you collect? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**How many items are there in your collection?**

1-10  11-20  21-50  51-100  over 100

Have you collected constantly  collected off and on

If you have ticked the last box, why did you stop and then start again? \_\_\_\_\_

Do you belong to a collectors' club? Yes  No

**We would be interested to know how you got your collection.**

**Did you get some of you collection**

by purchases  as birthday/Christmas/other presents  swapping with others   
belonging to a collectors' club  informal contacts  other

**If purchase, was it from**

shop  auction  car boot/jumble sale/market   
other private collectors  mail order from magazine  other

**What do you reckon to spend on a piece?**

5p-£1  £1.05-£5  £5.05-£10  over £10

*Leicester Contemporary Collecting Project's questionnaire*

**Do you**

seek out pieces actively  wait for pieces to appear  are you offered pieces you don't want?

**How do you look after your collection?**

**Are you interested in remembering**

where you acquired each piece  what you paid for it  how you found out about it

**Are you interested in finding out**

how the objects were made  when  where   
by whom  how they were used in the past

**Do you make a record of any of this?** .....yes  no

in a notebook  on a card  on a computer  on a sheet of paper

**Do you think about it much between times?** .....yes  no

**Do you put a personal mark of any kind on each piece?** .....yes  no

If yes, what do you put? \_\_\_\_\_

**Do you collect material relevant to your collection, e.g. newspaper articles?** .....yes  no

**Do you spend time collecting and looking after your collection?**

every day  2 or 3 times a week  once a week   
once a month  other

If 'other', how often? \_\_\_\_\_

**Where do you keep your collection?**

in your bedroom  living room  kitchen   
garage  shed  spare room/attic/loft

**Is your collection**

in a chest of drawers  boxes  on display e.g. on shelves

Anywhere else? \_\_\_\_\_

**How is your collection arranged?**

no special order  put on show so that it looks good  divided up in a particular way

What way? \_\_\_\_\_

**Who knows you collect?**

family  friends  wide range of people  nobody

Susan M. Pearce

**Who do you show your collection to especially?** \_\_\_\_\_

Why? \_\_\_\_\_ When? \_\_\_\_\_

What do people seem to think of you? \_\_\_\_\_

**We would like to hear why you collect.**

**Do you collect**

just because you like them  to get complete sets  because they bring back memories

If memories, then what memories? \_\_\_\_\_

Any other reasons? \_\_\_\_\_

**Is it easy to say why you like them?** ----- yes  no

Can you put down some reasons, e.g. they look decorative/may be an investment? \_\_\_\_\_

**Were you encouraged to collect because you found one thing and carried on from there?** yes  no

What thing? \_\_\_\_\_

Where did you get it? \_\_\_\_\_

**because it linked up with your home?** ----- yes  no

how? \_\_\_\_\_

**because you were encouraged by somebody?** ----- yes  no

who? \_\_\_\_\_

**Does your collection link up with another hobby or activity?** ----- yes  no

What hobby/activity? \_\_\_\_\_

**Does your collection have anything to do with your work?** ----- yes  no

What? \_\_\_\_\_

**How do you feel about your collection?**

**How important is it to you?**

very important  fairly important  quite important  take it or leave it

**Does it seem a part of you?** ----- yes  no

**Do you use your collection at all?** ----- yes  no

how? \_\_\_\_\_

Leicester Contemporary Collecting Project's questionnaire

If a piece turned out to be very valuable, would you sell? .....yes  no

Will your collection ever be complete? .....yes  no

Why, or why not? \_\_\_\_\_

Do you have a favourite piece? What is it? Why? \_\_\_\_\_

Do you sometimes see something you **must** have? .....yes  no

Does it ever make you feel guilty? .....yes  no

Why? \_\_\_\_\_

Do you wish you had never started? .....yes  no

Would you do it again? .....yes  no

What will you do with it in the end?

sell it       pass it on to somebody       bequeath it to somebody   
give it to a museum       not given the matter any thought       other

If 'other', what \_\_\_\_\_

**We would like to have a little background about you**

sex    male     female

age    18-25     26-35     36-45     46-55     56-65     over 65

Do you think of yourself as    white     Afro-Caribbean     Asian     other

Do you live in    big city centre     big city suburb     large town     small town/village

Where were you born (please given town and county)? \_\_\_\_\_

What is/was (if retired) the occupation of the main wage-earner in your family? \_\_\_\_\_

Do you have access to a car? .....yes  no

Are you living with a partner? .....yes  no

Do you have children? .....yes  no

Does anybody else in your family collect? \_\_\_\_\_

**THANK YOU VERY MUCH FOR YOUR HELP**

If you would not mind a follow-up contact, please put your name and address below.

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

If you object to your name and address being held on computer, please tick box

**ANEXO C – LEI Nº 730, DE 30 DE ABRIL DE 1969**



## PREFEITURA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

PRAÇA JOSÉ STAMATO SOBRINHO

SECRETARIA

LEI Nº 730, DE 30 DE ABRIL DE 1969.

Dispõe sobre a instalação do Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos "Eduardo Andréa Matarazzo".

**DOCTOR HERCULES PEREIRA HORTAL**, Prefeito Municipal de Bebedouro, Estado de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Faço saber que a Câmara Municipal decreta e eu promulgo a seguinte lei:-

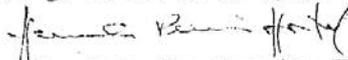
**ARTIGO 1º** - Fica o Chefe do Executivo autorizado a instalar nesta cidade o Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos "EDUARDO ANDRÉA MATARAZZO", em prédio para esse fim construído no vale do Córrego da Consulta, com finalidade cultural e turística, para exposição pública e permanente de armas, peças bélicas e de caça, veículos e objetos correlatos, todos de fabricação antiga e vinculados ao desenvolvimento mundial das indústrias de armamentos e automobilísticas.

**ARTIGO 2º** - Fica também o Chefe do Executivo autorizado a firmar convênio com a Diretoria do Museu de Armas e Veículos Motorizados Antigos "EDUARDO ANDRÉA MATARAZZO" para o fim aludido no artigo anterior.

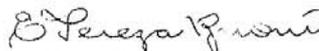
**ARTIGO 3º** - As despesas provenientes da execução da presente lei correrão por conta de verbas próprias constantes do orçamento deste exercício e dos exercícios futuros.

**ARTIGO 4º** - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Bebedouro, 30 de Abril de 1969.

  
Dr. Hercules Pereira Hortal  
Prefeito Municipal

Publicada na Secretaria da Prefeitura Municipal a 30 de Abril de 1969.

  
Evila Teresa Buono  
Secretária

**ANEXO D – CORRESPONDÊNCIA ENTRE PREFEITO MUNICIPAL DE BEBEDOURO E CEL. WALFRIDO DE CARVALHO - SOBRE PEDIDO DE CONCESSÃO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO PARA TRANSIÇÃO DOS OBJETOS DE SÃO PAULO PARA BEBEDOURO – 24.04.1969**

OEP/

194

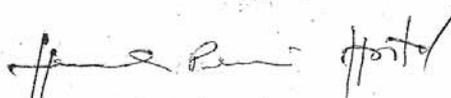
24 de Abril de 1969.

Senhor Presidente:

Solicitamos, respeitosamente, de Vossa Excelência a providências no sentido de nos ser fornecido graciosamente, o transporte ferroviário de vagão do tipo galera aberta da Mooça a Bebedouro, para automóveis, tratores e caminhões antigos que se destinam ao Museu de Automóveis desta Municipalidade a ser inaugurado no dia 3 de Maio próximo, aniversário de fundação da cidade.

Contando desde já com a preciosa colaboração de Vossa Excelência, subscrevemo-nos,

cordialmente,



Dr. Hercules Pereira Hortal  
Prefeito Municipal

Exmo. Snr. Cel.

Walfrido de Carvalho

DD. Presidente da Companhia Paulista de  
Estradas de FerroSÃO PAULO

**ANEXO E – CORRESPONDÊNCIA ENTRE PREFEITO MUNICIPAL DE BEBEDOURO E SR. FIRMINO ROCHA DE FREITAS - SOBRE PEDIDO DE CONCESSÃO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO PARA TRANSIÇÃO DOS OBJETOS DE SÃO PAULO PARA BEBEDOURO – 24.04.1969**

OEP/

195

24 de Abril de 1969.

Senhor Secretário:

Vimos pelo presente solicitar de Vossa Excelência o especial obséquio de interceder junto ao Senhor Presidente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, no sentido de nos ser fornecido graciosamente, vagão do tipo galera abertas para o transporte da "Mooça a Bebedouro", de automóveis, tratores e caminhões antigos que se destinam ao Museu de Automóveis deste Município, a ser inaugurado no dia 3 de Maio próximo, aniversário de fundação desta cidade.

Certos de que seremos mais uma vez atendidos por Vossa Excelência, apresentamos sinceros agradecimentos reiterando nossos protestos de subido apreço.

Atenciosamente,



Dr. Hercules Pereira Hortal  
Prefeito Municipal

Exmo. Snr.  
Dr. Firmino Rocha de Freitas  
DD. Secretário dos Transportes  
SÃO PAULO

**ANEXO F – CORRESPONDÊNCIA ENTRE PREFEITO MUNICIPAL DE BEBEDOURO E SR. LUIZ LEITE BANDEIRA DE MELLO - SOBRE PEDIDO DE CONCESSÃO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO PARA TRANSIÇÃO DOS OBJETOS DE SÃO PAULO PARA BEBEDOURO – 24.04.1969**

OEP/

193

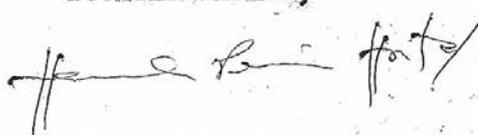
24 de Abril de 1969.

Exmo.Snr.  
Dr.Luiz Leite Bandeira de Mello  
DD.Administrador da Estrada de  
Ferro Santos a Jundiá  
SÃO PAULO

Afim de serem transportados da Estação da Mocca a Bebedouro, automóveis, tratores e caminhões antigos desta Municipalidade, que se destinam ao "Museu de Automóveis", solicitamos, respeitosamente, de Vossa Excelência a colaboração dessa conceituada Estrada de Ferro, no sentido de serem transportadas graciosamente essas peças de museu pertencentes a Prefeitura.

Agradecendo desde já a preciosa atenção de Vossa Excelência, subscrevemo-nos,

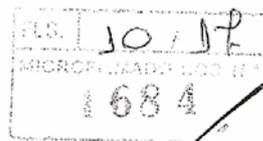
atenciosamente,



Dr.Hercules Pereira Hortal  
Prefeito Municipal

**ANEXO G – ESTATUTO DO MUSEU “EDUARDO ANDRÉ MATARAZZO” DE  
ARMAS, VEÍCULOS E MÁQUINAS**

10/07/2005



**ESTATUTO SOCIAL DO  
MUSEU "EDUARDO ANDRÉ MATARAZZO"  
DE ARMAS, VEÍCULOS E MÁQUINAS**

**CAPÍTULO I – DENOMINAÇÃO, OBJETO SOCIAL, SEDE E FORO**

**Art. 1º** – Fica alterada a denominação do MUSEU DE ARMAS, VEÍCULOS E MÁQUINAS para MUSEU "EDUARDO ANDRÉ MATARAZZO" DE ARMAS, VEÍCULOS E MÁQUINAS, constituído originalmente em 9 de dezembro de 1964, com o nome de "Museu de Armas e Veículos Motorizados", e doravante identificado simplesmente por MUSEU, que é uma associação civil de fins não econômicos, inscrita no CNPJ/MF sob o nº57.024.846/0002-60, com sede e foro no município de Guaraniésia, estado de Minas Gerais, na Fazenda São José, Km 8, Estrada Guaraniésia, podendo abrir filiais em todo o território nacional:

Filial nº1: Instalada na cidade de Bebedouro, estado de São Paulo, na praça Santos Dumont s/nº

**Art. 2º** – São finalidades da associação:

- a) Organizar, com propósito educativo, exposições de seu acervo na própria sede ou em outras localidades que ofereçam condições de segurança e garantia de integridade.
- b) Ampliar e manter seu acervo, constituído por armas, máquinas e veículos antigos, através de compras, doações, reconstituição e reparos, promovendo e fomentando a conservação de bens com valor histórico, cultural ou científico.
- c) Filiar-se ou firmar convênios com entidades congêneres, inclusive promover vendas, troca ou doação de bens do acervo.

**Art. 3º** – O prazo de duração é indeterminado.

**CAPÍTULO II – DOS ASSOCIADOS; REQUISITOS PARA A ADMISSÃO, DEMISSÃO E EXCLUSÃO.**

**Art. 4º** – Podem associar-se ao MUSEU todas as pessoas maiores de 18 (dezoito) anos, de ambos os sexos, que tenham interesse em colaborar com os objetivos comuns e contribuir para a manutenção e para o desenvolvimento da associação, e desde que aprovadas pela Administração. Também será admitido o ingresso de pessoas jurídicas como associadas.

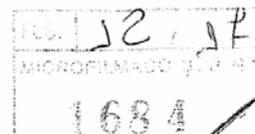
**Art. 5º** – Para associar-se a pessoa interessada deverá preencher e apresentar requerimento em formulário fornecido pela própria associação, que deverá conter a assinatura e a indicação de pelo menos 2 (dois) associados no uso e gozo de seus direitos, ou de 1 (um) membro da Administração, devendo ainda prestar todas as informações solicitadas pela associação, fornecer toda a documentação exigida e pagar eventual taxa que for fixada.

**Art. 6º** - Ainda que preenchidos todos os requisitos formais, poderá a associação recusar o ingresso de novos associados, sem necessidade de divulgação dos motivos, ocasião na qual serão devolvidos aos interessados os documentos eventualmente entregues à associação e os valores eventualmente pagos.

**Art. 7º** – É nula a admissão de associado em desacordo com este Estatuto.

**Art. 8º** - Os associados admitidos serão divididos nas seguintes categorias:

---



- a) Associados Fundadores: exclusivamente aqueles que assinaram a Ata de fundação e a consolidação desse novo Estatuto Social.
- b) Associados Beneméritos: exclusivamente aqueles que contribuírem com doações de grande valor ao acervo do MUSEU ou que prestarem relevantes serviços, a critério da Assembléia Geral.
- c) Associados Contribuintes: todos aqueles que contribuírem de qualquer forma para a associação.

**Art. 9º** - O ingresso na associação não gerará direitos ou obrigações recíprocas entre os associados, muito menos quota ou fração ideal do patrimônio do MUSEU.

**Art. 10º** - Todo associado tem o direito de pedir demissão da associação e, se não houver nenhuma obrigação pendente, obtê-la. Havendo pendência, a Administração deliberará a forma de quitação e, automaticamente, após, emitirá o comportável termo de quitação e demissão.

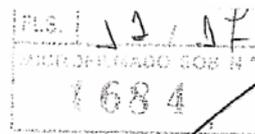
**Art. 11º** - São considerados motivos de justa causa para aplicação direta da pena de exclusão do associado, pela Administração, os seguintes:

- a) condenação criminal definitiva;
- b) prática ou tentativa de prática de qualquer conduta criminosa contra a associação;
- c) agressão verbal ou física contra qualquer membro da Administração, preposto ou funcionário da associação;
- d) desvio ou mau uso de patrimônio, móveis ou bens da associação em exercício de cargo de confiança;
- e) prática de atos desonestos ou atentatórios à moral e aos bons costumes;
- f) a exclusão de entidade congênere, a critério da Administração;
- g) atraso em suas eventuais obrigações por 3 (três) meses e não liquidação do débito ou não cumprimento das obrigações dentro do prazo de 15 (quinze) dias da exigência enviada pela Administração ou afixada no quadro de avisos da associação;
- h) admissão com base em informações falsas ou inexatas que tenham induzido à Administração a erro;
- i) uso de palavras injuriosas, difamatórias ou caluniosas ou atentado contra o bom nome da associação;
- j) promover a discórdia ou a dissensão injustificadas, visando unicamente prejudicar a associação;
- k) utilizar-se, por qualquer forma, de publicidade relacionada à associação, e dar quaisquer outras informações que, direta ou indiretamente, possam afetar o crédito ou o bom nome do MUSEU;
- l) em qualquer outra hipótese que, a critério da Assembléia Geral especialmente convocada para esse fim, e pelo voto fundamentado da maioria absoluta dos presentes, for reconhecida a existência de motivo grave apto a ensejar a exclusão.

**Art. 12º** - Nos casos de exclusão acima tipificados, a Administração poderá suspender preventivamente o associado faltoso, que deverá ser ouvido previamente à punição, com a concessão do prazo de cinco dias para defesa, contados da comunicação pessoal ou, nas hipóteses de paradeiro incerto ou dificuldades para localização, do decurso do prazo de 10 (dez) dias da afixação da oportunidade de defesa, no quadro de avisos da associação.

**Parágrafo único** - Da decisão da Administração que aplicar a pena de exclusão caberá sempre recurso à Assembléia Geral, sem efeito suspensivo.

**Art. 13º** - A exclusão implicará na perda da qualidade de associado, independente de indenização, mas não implicará na quitação dos débitos e obrigações eventualmente



contraídos pelo associado punido, bem como não impedirá nem prejudicará a interposição das medidas cabíveis pela associação, em especial as judiciais.

**Parágrafo único:** – O associado excluído poderá associar-se novamente após o decurso de, pelo menos, 2 (dois) anos da data da exclusão, e desde que seja aprovado seu reingresso pela Assembléia Geral, preenchidas as demais condições estatutárias.

### **CAPÍTULO III – DOS DIREITOS DOS ASSOCIADOS**

**Art. 14º** – São direitos dos associados:

- a) freqüentar a associação, visitar o acervo, levar convidados e participar das atividades sociais, observadas as restrições impostas pelo Regimento Interno ou de acordo com as normas definidas pela Administração;
- b) votar e ser votado, observadas as limitações estatutárias.;
- c) tomar parte nas assembléias gerais, discutindo e oferecendo propostas;
- d) convocar Assembléia Geral mediante assinatura de, pelo menos, 1/5 (um quinto) dos associados;
- e) integrar a Administração ou qualquer outra comissão e representá-la quando eleito ou nomeado;
- f) propor e apoiar a admissão de novos integrantes ou a exclusão de associados;
- g) sugerir à Administração, por escrito, e obter resposta, sobre qualquer medida que julgar proveitosa para o MUSEU;
- h) usar o distintivo da sociedade, observadas as restrições impostas pelo Regimento Interno ou de acordo com as normas definidas pela Administração;
- i) pedir e obter a demissão da associação.

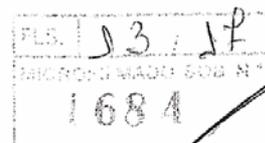
**Art. 15º** - Aos associados fundadores e beneméritos será dado tratamento privilegiado relativamente aos associados contribuintes, podendo ser concedidas vantagens especiais pela Administração, inclusive isenção no pagamento de eventuais taxas.

### **CAPÍTULO IV – DOS DEVERES DOS ASSOCIADOS**

**Art. 16º** - São deveres dos associados:

- a) cumprir e fazer cumprir as disposições deste estatuto, deliberações da Assembléia Geral e da Administração;
- b) contribuir para que a associação realize suas finalidades estatutárias;
- c) pagar pontualmente as taxas e valores devidos e honrar quaisquer outros compromissos assumidos perante a associação, independentemente de cobrança;
- d) desempenhar com zelo e dedicação os cargos que lhe forem confiados e concorrer para a manutenção e para o engrandecimento da associação;
- e) portar-se com correção sempre que estiver em causa a sua condição de associado;
- f) respeitar, acatar e cumprir as ordens, solicitações e pedidos dos membros da Administração, prepostos e empregados da associação, quando no exercício ou relativos às suas funções regulares;
- g) comunicar à secretaria da associação, por escrito, para as devidas anotações, as mudanças de endereço, profissão, estado civil e outros dados constantes do cadastro de admissão no quadro social;
- h) zelar pela conservação do patrimônio social, indenizando a associação no prazo fixado pela Administração por todos os prejuízos que causar, independente de culpa, bem como, em idênticas condições, os danos causados por pessoas da família ou visitantes que estiverem sob a responsabilidade do associado.

**Parágrafo único** – Os deveres constantes deste artigo não excluem outros que digam respeito à ordem, disciplina e harmonia dos associados entre si e perante a associação.



## **CAPÍTULO V – PATRIMÔNIO SOCIAL, RECURSOS E DESPESAS DA ASSOCIAÇÃO E DESTINAÇÃO DOS BENS EM CASO DE DISSOLUÇÃO**

**Art. 17º** – O patrimônio da associação é constituído dos bens móveis, imóveis e semoventes que já integram seu acervo ou que venha a possuir, inclusive dinheiro em espécie.

**Art. 18º** - A composição do acervo, assim como os recursos financeiros destinados à manutenção das atividades sociais advirão de quaisquer fontes, sendo especialmente constituídos por: a) doações, inclusive em espécie, públicas ou privadas, de associados ou não; b) mensalidades e taxas pagas pelos associados, conforme exigido pela Administração ou pelo Regimento Interno; c) rendas financeiras e rendas provenientes de atividades sociais.

**Art. 19º** – Em caso de dissolução e liquidação da associação, após a liquidação de seus débitos financeiros, o remanescente do patrimônio líquido, incluindo o acervo, terá o destino que for deliberado pelo Diretor-Presidente e aprovado em Assembléia Geral por dois terços dos associados, devendo ser transferido preferencialmente a entidade congênere privada ou pública de fins não econômicos. As doações ao acervo poderão ser devolvidas aos doadores ou aos seus descendentes, em restituição. Caso não seja possível a restituição, poderão ser vendidos os bens do acervo e o valor apurado terá o mesmo destino do patrimônio remanescente da associação.

**Art. 20º** – Constitui despesa da associação tudo aquilo que for necessário para a realização de seus fins, observadas as normas desse estatuto.

## **CAPÍTULO VI – ÓRGÃOS DA ASSOCIAÇÃO**

**Art. 21º** – São órgãos da associação:

- a) Assembléia Geral;
- b) Administração;

## **CAPÍTULO VII – DA ASSEMBLÉIA GERAL**

**Art. 22º** – A Assembléia Geral Ordinária é o órgão deliberativo maior da associação, composta por todos os associados, devendo reunir-se uma vez por ano, preferencialmente no primeiro semestre, para tomada de contas e para eleição dos membros da Administração quando vencidos os mandatos, como também para discutir e para tratar de quaisquer outros assuntos de interesse da associação..

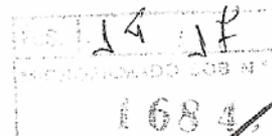
Compete-lhe:

- a) Eleger os membros da Administração, decidindo sobre a duração de seus mandatos.
- b) Destituir por justa causa os membros da Administração.
- c) Aprovar as contas da associação.
- d) Deliberar sobre alterações do Estatuto Social propostas pela Administração.
- e) Deliberar sobre fusão, incorporação, cisão ou transformação da associação, propostas pela Administração.

**Parágrafo 1º.** – As deliberações a que se referem as “b”, “d” e “e” são privativas da Assembléia Geral, podendo as demais deliberações, previstas nas letras “a” e “c”, ocorrerem no âmbito da própria administração.

**Parágrafo 2º.** – Para todas as deliberações da assembléia geral é exigido, como quorum mínimo, o voto concorde da maioria dos presentes à assembléia especialmente convocada, não podendo ela deliberar, em primeira convocação, com menos de um terço dos associados.

A handwritten mark or signature, possibly a stylized letter 'J' or a similar symbol, located at the bottom right of the page.



**Art. 23º** – A Assembléia Geral Extraordinária reunir-se-á a qualquer tempo para discutir questões urgentes ou relevantes e poderá ser convocada pela Administração ou por no mínimo 1/5 (um quinto) dos associados, tendo atribuições plenas sobre os motivos e assuntos que constarem da convocação.

**Art. 24º** – A convocação da Assembléia Geral, ordinária ou extraordinária, será feita pelo Diretor-Presidente ou por seu substituto, mediante aviso pela imprensa local ou por comunicado a cada associado através de qualquer meio idôneo de comunicação, inclusive pela via telefônica, com antecedência mínima de cinco dias.

**Parágrafo único** – Para instalação e deliberação é exigido o quorum mínimo de 1/3 (um terço) dos associados em primeira convocação e a maioria dos presentes, em qualquer número de associados, nas convocações seguintes, respeitado o intervalo mínimo de 20 minutos entre as convocações.

**Art. 25º** – Instalada a Assembléia Geral, caberá aos associados presentes eleger seu presidente, preferencialmente dentre os membros da Administração e respeitada a hierarquia estatutária, a quem tocará escolher um associado para secretário e tantos quantos se fizerem necessários para escrutinadores.

**Parágrafo único** – Os associados poderão ser representados em qualquer Assembléia Geral por procurador com poderes especiais, constituído através de documento escrito.

**Art. 26º** – O voto da Assembléia Geral poderá ser por aclamação, podendo ainda ser nominal ou secreto se assim for deliberado pelos associados presentes. Em caso de empate, votará o presidente da Assembléia Geral.

**Art. 27º** – Das reuniões da Assembléia Geral será lavrada ata em Livro Especial, competindo ao presidente da Assembléia Geral entregá-lo à Administração, que providenciará o registro da ata em cartório.

### **CAPÍTULO VIII – DA ADMINISTRAÇÃO**

**Art. 28º** – A Administração será composta de: Diretor-Presidente, Diretor-Secretário e Diretor de Patrimônio, sendo a duração dos mandatos decidida e transcrita na Ata da Assembléia Geral que aprovar esse Estatuto, sendo permitidas reeleições.

§ 1º – Poderá a Administração eleita nomear tantos sub-administradores quantos se fizerem necessários ao exercício de suas atribuições.

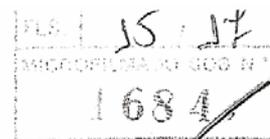
§ 2º – A Administração poderá delegar poderes especiais a comissões de associados, disciplinando em cada caso as atribuições das mesmas.

**Art. 29º** – As resoluções da Administração serão sempre decididas por maioria simples, permitido o voto do presidente.

**Parágrafo Único** – Quando a votação exigir, o voto dos administradores será secreto, limitando-se a ata a consignar a decisão tomada, sem menção às discussões havidas.

**Art. 30º** – Os administradores exercerão seus cargos independentemente de qualquer vantagem, especialmente pecuniária, sendo-lhes vedado deixar o cargo antes do prazo de 15 (quinze) dias de eventual renúncia, prazo dentro do qual deverá ser convocado o respectivo substituto.

**Parágrafo único** – Os administradores são solidariamente responsáveis pelos atos da Administração, salvo se houverem protestado contra a resolução e o protesto houver sido consignado em ata.



**Art. 31.º** – A Administração reunir-se-á ordinariamente ao menos uma vez por mês e, extraordinariamente, sempre que for convocada pelo seu presidente ou pela maioria dos administradores.

**Art. 32.º** – Compete à Administração:

§1º -Dirigir diretamente a associação de acordo com o estatuto, admitindo ou licenciando empregados ou fixando-lhes os salários, bem como decidir sobre o acervo e eventos sociais.

§2º - Deliberar sobre: -

- 1) pedidos de licença e substituição temporária de administradores;
- 2) aprovação das contas do exercício;
- 3) eleição dos administradores;
- 4) reclamações ou sugestões de associados, aos quais dará ciência por escrito das decisões havidas;
- 5) aplicação das penalidades estatutárias, salvo as reservadas à Assembléia Geral;
- 6) admissão de associados;
- 7) estabelecimento de taxas, mensalidades e adicionais, de acordo com as exigências do momento;
- 8) fixação de regras de identidade social e de visitas ao acervo.

§3º - Comprar, vender ou permutar bens da associação, conforme os objetivos previstos nesse estatuto e sem almejar lucro, dando-se ciência dos resultados à Assembléia Geral.

§4º - Elaborar, encaminhando à Assembléia Geral para aprovação, eventuais propostas de alterações ou de mudança no Estatuto.

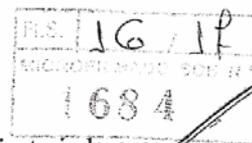
§ 5º - Elaborar ou atualizar o regimento interno da associação.

**Art. 33** – Compete ao Diretor-Presidente:

- a) Representar a associação em Juízo ou fora dele, ativa ou passivamente, com amplos poderes, prestando depoimento pessoal ou outorgando, se necessário, procuração a advogado.
- b) Praticar todos os atos judiciais que exigem poderes, tais como: receber citação inicial, confessar, desistir, transigir e fazer acordo, firmar compromissos, etc.
- c) Assinar, com o Diretor-Secretário, ou isoladamente, as atas de reuniões da Administração, diplomas e outros títulos.
- d) Dirigir a tesouraria, assinando ordens de pagamento, cheques, cauções, endossos, avais, ordens de pagamento, contratos, quitações ou outros, mantendo a respectiva escrituração financeira sempre em dia e dando conhecimento dela à Administração sempre que solicitado.
- e) Rubricar os livros da secretaria, bem como assinar, juntamente com o Diretor-Secretário, os balancetes, balanços e comprovantes de receita e despesa.
- f) Resolver os casos urgentes, dando de sua decisão ciência oportuna aos demais administradores.
- g) Presidir as reuniões da Administração.
- h) Autorizar despesas solicitadas pelos outros diretores.
- i) Conceder convites a não associados.

**Art. 34** – Compete ao Diretor-Secretário:

- a) Supervisionar os serviços da secretaria, redigindo ou fazendo redigir a correspondência da associação, cuja assinatura ficará a seu cargo.
- b) Manter sob sua guarda e responsabilidade todos os livros e valores em espécie pertencentes à associação.
- c) Depositar, em estabelecimento bancário de escolha da Administração, as importâncias excedentes, descontado o montante necessário às despesas ordinárias.
- d) Organizar o balanço anual para exame da Assembléia Geral.



- e) Elaborar anualmente o relatório geral das atividades da associação, instruindo-o com o balanço, com tempo de permanecerem os papéis à disposição dos associados, na secretaria, durante cinco dias, antes de sua apresentação à Assembléia Geral;
- f) Publicar, quando necessário, as resoluções da Assembléia Geral e da Administração, dando aos associados conhecimento oportuno das deliberações que lhes digam respeito.
- g) Manter relações com a imprensa: rádio, televisão ou qualquer outra mídia.
- h) Preparar e publicar boletins informativos.
- i) Praticar os demais atos necessários ao desempenho de seu cargo.
- j) Substituir o presidente nos seus impedimentos.

**Art. 35** – Compete ao Diretor de Patrimônio:

- a) Zelar pelos bens móveis e imóveis da associação, procedendo ao seu inventário, que deverá ser mantido sempre atualizado, comunicando à Administração qualquer dano ou baixa que se verifique.
- b) Promover a arrecadação de rendas para a Associação.
- c) Fiscalizar os serviços dos funcionários e prepostos.
- d) Zelar pela moralidade ou disciplina dos associados nas dependências da associação ou onde esta estiver sendo representada.
- e) Apresentar à Administração relatório anual de suas atividades.

**Art. 36.º** – Substituições serão feitas pelo Diretor-Presidente se houver impedimento ou ausência temporária dos outros membros da Administração, e poderão ser mantidas até o final dos respectivos mandatos.

#### **CAPÍTULO IX – DA ELEIÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO**

**Art. 37.º** – A eleição dos administradores, pela Assembléia Geral ou pela própria Administração, ocorrerá dentre as chapas admitidas à inscrição, formadas exclusivamente por associados:

§ 1.º – Só será admitida à inscrição de chapa completa, compreendendo todos os cargos da Administração disponíveis, ou seja, Diretor-Presidente, Diretor-Secretário e Diretor de Patrimônio, devendo cada chapa apresentar a respectiva denominação e legenda.

§ 2.º – Apresentado o requerimento de inscrição à Administração, com no mínimo cinco dias de antecedência da eleição, será verificada a regularidade da composição da chapa e se os candidatos indicados são elegíveis. Na hipótese de irregularidade sanável, será concedido o prazo de 24 horas para regularização e, a seguir, deferido ou indeferido o pedido de inscrição, decisão da qual caberá recurso ao órgão responsável pela eleição.

§ 3.º - A Administração poderá apresentar chapa completa com a designação “Chapa Oficial”, sendo obrigada a fazê-lo quando nenhuma outra houver sido inscrita, podendo ocorrer a inscrição e a apresentação, nessa hipótese, na própria data da eleição.

§ 4.º – Findas as inscrições, deverão ser afixados, no lugar próprio, as chapas inscritas. A Administração deverá providenciar ainda uma relação nominal dos associados com direito a voto, para controle da mesa.

§ 5.º – O aviso de realização das eleições conterà, além dos cargos a ser preenchidos, o prazo para a inscrição das chapas juntamente com a convocação da Assembléia Geral.

§ 6.º – A votação, a apuração e a proclamação do resultado serão realizados no mesmo dia da eleição, não sendo necessárias na hipótese de candidatura de chapa única.

**Art. 38.º** – A posse dos eleitos dar-se-á até sete dias após as eleições, conforme comunicação pessoal, mediante ofício.

FLS. 11 11  
 1684

**CAPÍTULO X – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 39.º** – Não respondem os associados solidária ou subsidiariamente pelas obrigações contraídas, intencionalmente ou não, pela associação.

**Art. 40.º** – Para os efeitos deste estatuto, são considerados associados quites os que forem portadores recibo das taxas e despesas dos últimos dois meses vencidos.

**Art. 41.º** – Os casos omissos serão resolvidos pela Administração, exceto quando a competência for exclusiva da Assembléia Geral.

**Art. 42.º** - Com a entrada em vigor desse estatuto, a nova Administração tomará posse e a duração de seu mandato constará na Ata de aprovação do estatuto, assinada por todos os associados presentes.

**Art. 43.º** – O presente Estatuto Social substitui o até então existente.

Bebedouro, 10 de julho de 2005.

Registro Civil  
 Bebedouro



*Alicia Lourenço*  
 Diretor-Presidente

Registro Civil  
 Bebedouro



*Eneida Baptiste Matarazzo*  
 Diretor-Secretário

*Cláudia Gomes*  
 advogada

011350 18 238

Oficial de Reg. Civil das FN e de Interdições e Tutelas  
 Rua General Osório, 487 - Centro - Bebedouro - SP  
 Lídia Luzia dos Santos Franchin - Oficial Interina  
 Reconheço por semelhança a firma supra de Patrícia Marta Matarazzo, Eneida Baptiste Matarazzo, em documento com valor econômico, e do 1.º  
 Bebedouro, 29 de agosto de 2005.  
 Em testemunho da verdade.  
 Aline Cristina Sartorelli - Escrivente



Aline Cristina  
 Escrivente