

SEVEN

EDITORIA
2026

ANTIGOMOBILISMO EM VIÇOSA, MG

DISPUTA, MEMÓRIA E
PATRIMÔNIO CULTURAL



VICTOR DE SOUZA SILVEIRA, CHARLENE APARECIDA DA SILVA, RICARDO AUGUSTO PAES
RIBEIRO, ELTON TADEU DA SILVEIRA, RAFAELA ARAÚJO DE OLIVEIRA, THATIANE CRISTINA
FIALHO BOTELHO, VANDA DO CARMO LUCAS DOS SANTOS, JOYCE SANTANA BERNARDO

EDITORIA CHEFE

Prof^o Me. Isabele de Souza Carvalho

EDITOR EXECUTIVO

Nathan Albano Valente

AUTORES DO LIVRO

Victor de Souza Silveira

Charlene Aparecida da Silva

Ricardo Augusto Paes Ribeiro

Elton Tadeu da Silveira

Rafaela Araújo de Oliveira

Thatiane Cristina Fialho Botelho

Vanda do Carmo Lucas dos Santos

Joyce Santana Bernardo

2026 by Seven Editora

Copyright © Seven Editora

Copyright do Texto © 2026 Os Autores

Copyright da Edição © 2026 Seven Editora

PRODUÇÃO EDITORIAL

Seven Publicações Ltda

EDIÇÃO DE ARTE

Evellyn Thais de Souza

EDIÇÃO DE TEXTO

Stephanie Caroline Meyer de Quadros

BIBLIOTECÁRIA

Bruna Heller

IMAGENS DE CAPA

Evellyn Thais de Souza

O conteúdo do texto e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Seven Publicações Ltda. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Seven Publicações Ltda é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação.

Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.



O conteúdo deste Livro foi enviado pelos autores para publicação de acesso aberto, sob os termos e condições da Licença de Atribuição Creative Commons 4.0 Internacional

CONSELHO EDITORIAL

EDITORA CHEFE

Prof. Me. Isabele de Souza Carvalho

CONSELHO EDITORIAL

Adriana Barni Truccolo - Universidade Estadual do Rio Grande do Sul
Adriana Barretta Almeida - Universidade Federal do Paraná
Alessandre Gomes de Lima - Faculdade de Medicina da Universidade do Porto
Anderson Nunes da Silva - Universidade Federal do Norte do Tocantins
Antonio da Costa Cardoso Neto - Universidade de Flores, Buenos Aires
Antônio Alves de Fontes-Júnior - Universidade Cruzeiro do Sul
Ariane Fernandes da Conceição - Universidade Federal do Triângulo Mineiro
Arnaldo Oliveira Souza Júnior - Universidade Federal do Piauí, CEAD
Caio Vinicius Efigenio Formiga - Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Charles Henrique Andrade de Oliveira - Universidade de Pernambuco
Egas José Armando - Universidade Eduardo Mondlane, Moçambique
Inaldo Kley do Nascimento Moraes - Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia
Irlane Maia de Oliveira - Universidade Federal de Mato Grosso
Janyel Trevisol - Universidade Federal de Santa Maria
Jorge Fernando Silva de Menezes - Universidade de Aveiro
Jorge Luís Pereira Cavalcante - Fundação Universitária Iberoamericana
Kleber Farinazo Borges - Universidade de Brasília
Luiz Gonzaga Lapa Junior - Universidade de Brasília
Mara Lucia da Silva Ribeiro - Universidade Federal de São Paulo
Marcelo Silva de Carvalho - Universidade Federal de Alfenas
Marcos Garcia Costa Moraes - Universidade Estadual da Paraíba
Maria Gorete Valus - Universidade Estadual de Campinas
Mônica Maria de Almeida Brainer - Instituto Federal de Goiás, Campus Ceres
Moacir Silva de Castro - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
Paulo Roberto Duailibe Monteiro - Universidade Federal Fluminense
Pedro Henrique Ferreira Marçal - Universidade Vale do Rio Doce
Rafael Braga Esteves - Universidade de São Paulo
Telma Regina Stroparo - Universidade Estadual de Ponta Grossa
Valéria Raquel Alcantara Barbosa - Fundação Oswaldo Cruz
Wanderson Santos de Farias - Universidade do Desenvolvimento Sustentável
Yuni Saputri M.A - Universidade Nalanda, Índia

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

A629

Antigomobilismo em Viçosa, MG [recurso eletrônico] :
Disputa, Memória e Patrimônio Cultural / Victor de
Souza Silveira ... [et al.]. – São José dos Pinhais, PR: Editora
Seven, 2026.

Dados eletrônicos (1 PDF).

ISBN 978-65-6109-407-8

1. Antigomobilismo. 2. Patrimônio. 3. Memória.
4. Brasil – história. I. Silveira, Victor de Souza. II. Silva,
Charlene Aparecida da. III. Ribeiro, Ricardo Augusto Paes.
IV. Silveira, Elton Tadeu da. V. Título.

CDU 796.71(091)

Bruna Heller - Bibliotecária - CRB10/2348

Índices para catálogo sistemático:

1 Automobilismo 796.71

2 História (091)

DOI: 10.56238/livrosindi202689-001

Seven Publications Company
CNPJ: 43.789.355/0001-14
editora@sevenevents.com.br
São José dos Pinhais/PR

AUTORES

Victor de Souza Silveira

E-mail: victordsss@gmail.com

Mestre em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania pela Universidade Federal de Viçosa

Charlene Aparecida da Silva

E-mail: charleneapsilva@gmail.com

Mestre em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania pela Universidade Federal de Viçosa

Ricardo Augusto Paes Ribeiro

E-mail: ricardo.a.ribeiro@ufv.br

Pós-graduação em Gestão Pública pela Faculdade Focus

Elton Tadeu da Silveira

E-mail: eltonsilveira@yahoo.com.br

Pós-graduação em Controladoria e Finanças pela Universidade Federal de Viçosa

Rafaela Araújo de Oliveira

E-mail: rafaelaa.oliveira@ufv.br

Pós-graduação em Gestão Pública pela Faculdades Integradas de Jacarepaguá

Thatiane Cristina Fialho Botelho

E-mail: thatiane.botelho@ufv.br

Mestranda em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania pela Universidade Federal de Viçosa

Vanda do Carmo Lucas dos Santos

E-mail: vlucas@ufv.br

Mestre em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania pela Universidade Federal de Viçosa

Joyce Santana Bernardo

E-mail: joyce.bernardo@ufv.br

Mestre em Administração pela Universidade Federal de Viçosa

RESUMO

Este estudo trata-se de um recorte de uma pesquisa que investigou o antigomobilismo como uma expressão cultural e patrimonial, analisando sua origem, evolução e impacto na preservação da memória industrial. O movimento, inicialmente restrito a colecionadores e entusiastas, se expandiu globalmente como uma forma de resistência à obsolescência programada e de valorização do patrimônio material e simbólico. No Brasil, o antigomobilismo ganhou força a partir da década de 1950, enfrentando desafios como a falta de incentivos institucionais e dificuldades de conservação. A pesquisa concentra-se em Viçosa-MG, uma cidade de médio porte, onde a comunidade antigomobilista apresenta características peculiares. Com uma abordagem qualitativa, exploratória e descritiva, o estudo investiga as motivações e narrativas dos participantes, e como esses grupos estruturam suas práticas e conferem legitimidade patrimonial aos veículos. Foram realizadas 12 (doze) entrevistas semiestruturadas com membros da Associação de Antigomobilismo de Viçosa (AAVI), do Clube do Carro Antigo de Viçosa (CCAV) e um vereador local, além de observação participante em eventos como o Encontro Sul- Americano de Veículos Antigos (ESAV). A análise de conteúdo revelou que o antigomobilismo em Viçosa equilibra aspectos afetivos, históricos e comerciais, enfrentando tensões entre preservação e mercantilização. O movimento contribui para a construção de identidades coletivas e ressignificação dos automóveis como "monumentos móveis". A pesquisa amplia os debates sobre cultura material e patrimônio industrial, destacando a importância do antigomobilismo além do colecionismo.

Palavra-chave: Antigomobilismo. Patrimônio Cultural. Memória.

ABSTRACT

This study is a segment of a broader research project that investigated antigomobilism as a cultural and heritage expression, analyzing its origin, evolution, and impact on the preservation of industrial memory. Initially limited to collectors and enthusiasts, the movement has expanded globally as a form of resistance to planned obsolescence and a means of valuing both material and symbolic heritage. In Brazil, antigomobilism gained momentum from the 1950s onward, facing challenges such as a lack of institutional support and conservation difficulties. The research focuses on Viçosa-MG, a medium-sized city where the antigomobilist community exhibits unique characteristics. Using a qualitative, exploratory, and descriptive approach, the study investigates participants' motivations and narratives, as well as how these groups structure their practices and confer heritage legitimacy to vehicles. Twelve (12) semi-structured interviews were conducted with members of the Viçosa Antigomobilism Association (AAVI), the Viçosa Classic Car Club (CCAV), and a local councilor. Additionally, participant observation took place at events such as the South American Meeting of Vintage Vehicles (ESAV). Content analysis revealed that antigomobilism in Viçosa balances affective, historical, and commercial aspects, navigating tensions between preservation and commodification. The movement contributes to the construction of collective identities and the reinterpretation of automobiles as "mobile monuments." This research broadens discussions on material culture and industrial heritage, emphasizing the significance of antigomobilism beyond mere collecting.

Keywords: Antigomobilism. Cultural Heritage. Memory.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	7
METODOLOGIA.....	9
O ANTIGOMOBILISMO EM VIÇOSA: PRÁTICAS E PERCEPÇÕES.....	11
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	28
REFERÊNCIAS.....	29

INTRODUÇÃO

O antigomobilismo, movimento espontâneo de entusiastas de veículos antigos, consolidou-se como um fenômeno cultural de relevância global. Inicialmente visto como um *hobby* elitizado, esse movimento evoluiu para uma prática associada à preservação patrimonial, à memória afetiva e à construção de identidades coletivas. Surgido informalmente na primeira metade do século XX, sobretudo em países como Inglaterra e Estados Unidos, ganhou força após a Segunda Guerra Mundial, quando o rápido avanço tecnológico da indústria automotiva ameaçou relegar modelos antigos ao esquecimento. No Brasil, seu desenvolvimento ocorreu de forma tardia, acompanhando a implantação da indústria automobilística nacional na década de 1950, mas assumiu características próprias, marcadas por desafios de conservação e pela ausência de incentivos institucionais (VSCC,2020; AACA,2020)

Este artigo investiga o antigomobilismo como expressão cultural e patrimonial, analisando suas raízes no colecionismo, sua relação com a preservação da memória industrial e seu papel na ressignificação de objetos técnicos como símbolos afetivos e históricos. Considerando que veículos antigos podem ser enquadrados como patrimônio industrial — conforme definido pela Carta de Nizhny Tagil (2003) —, discute-se o processo de organização do movimento para obter reconhecimento legal, incluindo a criação da placa preta para colecionadores no Brasil estabelecida através da Resolução nº56 do Contran, publicada em 21 de maio de 1998. No entanto, persiste uma lacuna em políticas públicas mais abrangentes, como a musealização acessível desses acervos.

Além disso, o artigo explora a dimensão afetiva do antigomobilismo, na qual os veículos deixam de ser meros instrumentos de locomoção para se tornarem "monumentos móveis", catalisadores de memórias individuais e coletivas. Essa abordagem fundamenta-se em autores como Almeida (2001), que tratam o colecionismo como uma prática de abstração e ressignificação de objetos.

O estudo concentra-se no antigomobilismo em Viçosa-MG, preenchendo uma lacuna na produção acadêmica sobre o tema — ainda escasso em pesquisas — e destacando sua relevância para os campos do patrimônio histórico e cultural. Dessa forma, a pesquisa busca compreender as motivações e narrativas que sustentam o antigomobilismo em Viçosa-MG, investigando questões como: Por que o movimento despertou interesse local?

Que valores (afetivos, históricos ou sociais) justificam a preservação desses veículos?
Como expositores, visitantes e clubes articulam suas práticas?

Por fim, o artigo objetiva demonstrar que o antigomobilismo, além de um *hobby*, representa um movimento de resistência cultural que desafia a obsolescência programada e valoriza a preservação de bens simbólicos em um mundo marcado pela aceleração e descartabilidade. Dessa maneira, contribui para os debates sobre cultura material e patrimônio industrial, ao mesmo tempo em que expõe as tensões entre autenticidade e mercantilização em movimentos de preservação. Sua originalidade reside no foco em uma cidade média brasileira (Viçosa, MG), onde o antigomobilismo, embora influenciado por tendências globais, desenvolveu características singulares.

METODOLOGIA

Este estudo adotou uma abordagem qualitativa, de caráter exploratório e descritivo, conforme Gil (2008), com o objetivo de compreender a formação e as dinâmicas dos grupos antigomobilistas em Viçosa, MG. O recorte temporal abrange os anos de 2013 a 2019, período correspondente à consolidação dos grupos antigomobilistas em Viçosa. Quanto à delimitação espacial, a pesquisa se restringe à cidade de Viçosa, cidade da zona da mata mineira, embora considere interlocuções com movimentos nacionais e internacionais. A análise revela como o antigomobilismo local equilibra preservação e apropriação cultural, identitária e comercial, além de destacar as estratégias adotadas pelos atores sociais para legitimar seus veículos como patrimônio vivo — e não apenas como mercadorias.

Foram realizadas entrevistas semiestruturadas com 12 (doze) participantes¹ selecionados por amostragem intencional, incluindo: 7 (sete) membros da Associação de Antigomobilismo de Viçosa (AAVI), 4 (quatro) do Clube do Carro Antigo de Viçosa (CCAV) — todos fundadores e organizadores ativos dos eventos locais — e 1 (um) vereador e jornalista viçosense, autor da lei que instituiu o Dia do Antigomobilismo (30 de setembro). A seleção priorizou indivíduos com trajetórias ligadas à história do movimento na cidade, garantindo relatos embasados em vivências diretas.

As entrevistas seguiram uma abordagem flexível, através da história oral permitindo adaptações dinâmicas conforme o fluxo narrativo dos entrevistados, o que enriqueceu a compreensão das memórias individuais e coletiva (Thompson, 1992). Para validação dos dados em contexto real, foi realizada observação participante durante eventos antigomobilistas durante o ano de 2019, como o Exposição Sobre o Antigomobilismo de Viçosa (ESAV), promovido pela AAVI na Semana do Fazendeiro (UFV), além de reuniões, encontros e vistorias para emissão de placas pretas (documento de colecionador).

A imersão permitiu confrontar os discursos obtidos nas entrevistas com a observação direta das práticas dos participantes, identificar relações interpessoais e rituais grupais não verbalizados, além de mitigar vieses subjetivos por meio do cruzamento de dados com outras fontes (Beaud e Weber, 2014).

¹ A pesquisa foi submetida ao Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da Universidade Federal de Viçosa, recebendo parecer favorável.

A análise de conteúdo das entrevistas, baseada na proposta de Bardin (2011), seguiu as etapas de pré-análise, exploração do material e tratamento dos resultados, inferência e interpretação. Inicialmente, foram definidas as unidades de análise e organizados os dados coletados. Em seguida, procedeu-se à codificação e categorização das informações, buscando identificar padrões, temas recorrentes e possíveis inferências. Por fim, os resultados foram interpretados à luz do referencial teórico, permitindo a construção de reflexões sobre os significados extraídos do conteúdo analisado.

A metodologia adotada possibilitou mapear contradições, como o tensionamento entre preservação e comercialização, bem como as estratégias de legitimação do antigomobilismo como patrimônio cultural. Além disso, o estudo apresenta um modelo analítico passível de aplicação em pesquisas sobre movimentos similares em outras localidades com características comparáveis.

O ANTIGOMOBILISMO EM VIÇOSA: PRÁTICAS E PERCEPÇÕES

Este estudo analisa as percepções dos antigomobilistas de Viçosa-MG sobre suas práticas, relações interpessoais e interação com a comunidade, além de investigar como justificam o antigomobilismo como patrimônio histórico e cultural. Para isso, confronta seus discursos com referenciais teóricos sobre antigomobilismo, patrimônio cultural e memória.

No Brasil, os automóveis foram acessíveis a poucos na primeira metade do século XX, e sua valorização como itens de coleção reforçou essa exclusividade. Assim, surgiram clubes e associações de antigomobilistas, como o Clube do Carro Antigo de Viçosa (CCAV) e a Associação de Antigomobilismo de Viçosa (AAVI), formalizados entre 2013 e 2014.

Viçosa, cidade de médio porte e sede da Universidade Federal de Viçosa, tem uma longa relação com os veículos antigos, conforme registros históricos. Os primeiros proprietários de automóveis na cidade foram membros das elites locais, como políticos, fazendeiros e professores universitários. A organização formal dos antigomobilistas só ocorreu recentemente, e a AAVI se destacou ao se filiar à Federação Brasileira de Veículos Antigos (FBVA) em 2016.

Os principais colecionadores de Viçosa pertencem a classes sociais mais altas, como empresários, profissionais liberais e professores universitários. Dados mostram que a cidade tem uma grande desigualdade de renda, o que torna inviável para a maioria da população manter coleções de veículos antigos. O estudo reforça que o antigomobilismo exige altos investimentos financeiros, tornando-se um símbolo de distinção social. Essa pesquisa destaca a participação dos membros da AAVI e CCAV em eventos e a criação do Dia do Antigomobilismo de Viçosa, comemorado em 30 de setembro.

3.1 PERCEPÇÕES DO ANTIGOMOBILISMO ENQUANTO MOVIMENTO CULTURAL E DE GUARDA DO PATRIMÔNIO AUTOMOTIVO

Os membros do movimento antigomobilista de Viçosa, MG, conforme os depoimentos dos entrevistados, acreditam exercer um papel fundamental na difusão dessa cultura para a comunidade e para as futuras gerações. Eles se veem como guardiões do

patrimônio automotivo, expressando fortes laços afetivos com os veículos e associando-os a memórias do passado.

É notável que, em suas percepções, os automóveis são mais do que simples meios de transporte: são objetos de coleção e verdadeiras obras de arte. Dessa forma, equiparam seu movimento à preservação do patrimônio material e imaterial. No entanto, essa compreensão carece de embasamento teórico sólido e apresenta certas imprecisões conceituais em relação ao patrimônio histórico-cultural. Cabe ressaltar, entretanto, que a função primordial desses entusiastas não é aprofundar-se nos aspectos técnicos do tema, mas sim celebrar e preservar a história dos automóveis e seus desdobramentos.

O entrevistado (E1), membro da AAVI, destaca que os antigomobilistas atuam como guardiães do patrimônio automobilístico e da cultura material e imaterial. Essa visão se justifica quando se compreende o antigomobilismo como um movimento de preservação do patrimônio industrial, em consonância com as diretrizes que norteiam essa categoria. Além disso, segundo o entrevistado, as relações interpessoais estabelecidas entre os membros do grupo vão além da simples conservação dos veículos, pois esses indivíduos compartilham memórias e experiências comuns, fortalecendo laços que transcendem a paixão pelos automóveis.

Converse com nossos colegas, você vai ver todos aprenderam a dirigir em carros assim, então nós temos patrimônio e história juntos! Esses carros além de serem patrimônios material, eles têm o patrimônio imaterial neles, porque tem história, tem sentimento! Tem afetividade né? Como que você bota preço num carro assim?(E1).

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

O reconhecimento pelas entidades oficiais, como o Estado, reforça o sentido de os artefatos automobilísticos serem reconhecidos com parte do patrimônio nacional pelo que de fato são, sem estarem ligados a figuras de pessoas importantes, já que o objeto ou prática

se tornam patrimônio oficialmente quando há este reconhecimento e a demarcação deste território.

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

Durante a entrevista, o participante E1 foi instigado a dissertar sobre qual seria a motivação maior de se guardar estes carros: se ele achava que a história atrelada aos mesmos lhe era preciosa e se isto iria além do bem material em si. O entrevistado, prontamente, respondeu da seguinte forma:

Você pega um carro desses que já passou na mão de outras pessoas nesses 30 anos antes de chegar à sua mão, então, eles tiveram o cuidado de preservar e você continua mantendo, cuidando desse patrimônio. Ele carrega uma história. (...) O que eu acho mais legal nisto, é que quando você fala do carro antigo, do antigomobilismo, daquele carro antigo, você sabe que seu pai um dia andou naquele carro, muitos casos foram avós que andaram no carro e hoje é o neto que está conservando o carro, então é uma coisa cultural, um patrimônio transmitido entre gerações (E1).

Neste momento são deixados de lado os debates sobre os carros antigos no campo de artefatos que podem ser reconhecidos como patrimônio material, e é abordada a transmissão entre bens através de gerações e do tempo, o que vai ao encontro das análises de Stallybras (2008) que, em “O casaco de Marx”, fala sobre a representatividade das peças de roupas pertencentes às pessoas que já morreram, argumentando que, quando partimos, de certa forma, nossa presença fica marcada nas peças que vestíamos.

Essa analogia pode ser aplicada aos veículos antigos, que se constituem legados, “tocando os vivos com os mortos”, já que os corpos se vão, mas os objetos que pertenceram a esses corpos ficam e recebem a marca da afetividade humana. A transmissão de bens entre gerações é mais uma das narrativas encontradas no antigomobilismo, sendo que muitos colecionadores e entusiastas sequer desejam ostentar ou exibir os bens. Em muitos

dos casos, estes ficam guardados em coleções secretas e, muitas vezes, são descobertas apenas quando o colecionador morre, o que jogaria por terra parte das teorias de que o automóvel antigo é usado apenas como signo de distinção.

Muitos destes objetos carregam uma simbologia afetiva, pois são herança de algum ente querido, e seu maior papel é resguardar as histórias da pessoa que o deixou, logo, talvez por serem assim ligados a histórias particulares, muitos não são expostos em eventos, ficando apenas reservados à fruição particular de seu curador. O reconhecimento de algo enquanto patrimônio histórico passa pelas entidades oficiais e, mesmo que nem sempre as escolhas destes órgãos sejam um consenso para os grupos que representam a cultura ou o bem a ser patrimonializado, ainda é desta forma que algo pode ser oficializado como patrimônio histórico e cultural. Nesse contexto, a fala do entrevistado (E2), membro da AAVI, traz uma informação de relevância sobre o reconhecimento do veículo antigo e de seus movimentos como patrimônio no âmbito mundial.

Os veículos antigos já são enquadrados como patrimônio, e os veículos de coleção, os veículos de placa preta já são reconhecidos em MG pelo IEPHA como patrimônio histórico cultural. E a partir daí são até isentos do pagamento do IPVA anual pelo fato de ser patrimônio histórico cultural. O automóvel antigo foi instituído pela UNESCO como patrimônio cultural da humanidade. Foi a primeira vez que a Unesco, que é um órgão das Nações Unidas para educação, ciência e cultura, reconheceu algo que se move como patrimônio artístico e cultural. É um patrimônio cultural reconhecido pela UNESCO! E automóvel antigo foi o primeiro que se move! Eu não sei se precisar quando que foi, mas é recente (2016 - FIVA) (E2).

A citação do entrevistado é fundamentada, já que realmente há o reconhecimento pela Unesco e também a parceria com a Federação Internacional de Automóveis Antigos (Fiva, 2020). Um dos fatores que fazem com que uma cultura ou artefato seja decretado patrimônio é o reconhecimento oficial, seja por órgãos do Estado ou organizações oficiais ligadas ao patrimônio. No caso citado acima, é importante, assim, destacar o reconhecimento oficial do antigomobilismo pela UNESCO, órgão oficial ligado à organização das Nações Unidas e que rege as leis sobre o patrimônio mundial.

Dessa forma, o fato de o automóvel antigo ser enquadrado pela UNESCO como patrimônio histórico e cultural é relevante quanto à questão do reconhecimento oficial. Soma-se a isto a questão da reivindicação de reconhecimento pelos grupos antigomobilistas por todo o mundo. Logicamente, nesta fala há outras indicações de motivações para se preservar os bens que são voltadas mais ao interesse particular do que coletivo, como a isenção de impostos, que é controversa, já que os grupos que colecionam

geralmente são os que mais teriam condições de arcar com estas despesas. A despeito disso, essa não deixa de ser uma maneira a mais para motivar a preservação dos itens em sua integridade, impedindo que desapareçam ou sejam descaracterizados.

Não dá para falar do reconhecimento dos veículos antigos no rol do patrimônio histórico sem citar fatores que fizeram tal cultura e objetos ganharem tamanha visibilidade com o reconhecimento e incentivos do estado. Decerto, um dos mais importantes marcos nesta questão foi a promulgação da Resolução 56/1998 pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran (Brasil, 1998), que instituiu o certificado de originalidade, título de veículo de coleção e a placa de colecionador de cor preta, que hoje foi substituída pela nova placa Mercosul para veículos de coleção. No trecho evidenciado abaixo é analisada a percepção destes colecionadores e entusiastas quanto ao uso da placa preta, ao reconhecimento por parte das instituições oficiais de trânsito e ao que os motiva a buscar esta certificação de originalidade.

E1, que possui um veículo antigo detentor desses títulos, diz que, para ele, a placa preta representa uma espécie de prêmio por ter preservado aquele veículo por tantos anos e/ou buscado restaurar o mesmo dentro da sua originalidade de época. O participante afirma que a motivação está permeada pela satisfação pessoal e não pelo interesse financeiro, e indica que a posse da placa de colecionador é um desejo de todo colecionador e admirador de carros antigos.

Eu acho a placa preta um exemplo fantástico, porque a placa preta é uma placa concedida a um carro padrão de colecionador (...) A placa preta, pra mim, é aquela certificação de originalidade que aquela pessoa tá conservando aquele carro. Ele quer ter aquele carro, não é aquele carro com interesse financeiro(...) aquilo é uma coleção que ele tem, é um patrimônio que ele tem, um patrimônio cultural que ele está preservando, então é interessante aquele carro ter placa preta porque você tá conferindo a ele um certificado de originalidade que o carro teve, valorizando e premiando aquela pessoa por ela manter aquele carro. Eu acho que todo amante de carro antigo gostaria de ter uma placa preta, é aquela certificação que o seu carro tem mais de 80% de originalidade (E1).

Todo colecionador ou mesmo entusiasta se move pela satisfação de ter seu bem reconhecido e valorizado, estando inclusas nessa lógica outras motivações como o prazer de possuir o objeto pelos gostos pessoais ou pelas lembranças que estes carregam. Mas, talvez, as principais motivações sejam estas: a da valorização e do reconhecimento. Portanto, a placa preta é, de fato, um motivador a mais para a busca da originalidade e do esforço para alcançar o título para os veículos de coleção. Como dito por E1, o certificado

de originalidade é um prêmio para aquela pessoa que preservou o item ou que buscou restaurá-lo em seus mínimos detalhes.

Dentro do meio antigomobilista há muita polêmica envolvendo a placa preta, de acordo com o entrevistado (E3), do Clube do Carro Antigo de Viçosa, e a placa preta e o certificado de originalidade são importantes, mas que deveria haver mais rigor quanto à sua concessão e fiscalização, haja vista que existem muitas pessoas que burlam o sistema e colocam esta placa em veículos descaracterizados, vulgarizando assim o título de veículo de colecionador.

Eu acho que placa preta, o carro tem que ser original mesmo, 90% original ou mais, se for para o cara colocar uma placa preta num carro "meia boca" acho melhor nem colocar, ele perde a essência do que é a placa preta, desvaloriza! Hoje a gente vê alguns rodando com carro baixo, roda grande, motor que não é do carro e placa preta, isso eu acho errado! (...) Eu acho que é importante, mas tem que ser rígido mesmo! Tem que ter fiscalização (E3).

Esta espécie de prêmio e título de exclusividade tem seus aspectos negativos. No caso da placa preta e dos títulos de objeto de coleção, sempre haverá tentativas de desvirtuação do mesmo para obtenção de lucros com vendas para os leigos ou mesmo para ostentar algo que não é legítimo. É observada em eventos, e inclusive em *sites* de vendas de veículos antigos, a existência de modelos descaracterizados que tentam se passar por originais ou bem restaurados, seja para exibição ou para comercialização. Muitas vezes, há conivência dos órgãos regulamentadores e fiscalizadores nesses casos, que facilitam a obtenção do título a troco de propinas, e que, desta forma, acabam por banalizar o título, já que isso gera um questionamento sobre certificações mais facilmente alcançadas. Este comércio de placas pretas para carros descaracterizados gerou, inclusive, um trocadilho pejorativo entre alguns antigomobilistas que a apelidaram de “placa-treta”.

O entrevistado (E4), também da AAVI, ressalta que tem sua preferência pelo carro original e que, de certa forma, a placa preta vem privilegiar quem se esforça para tal, mas argumenta que, para isto, deveria haver mais rigor para que ela não seja concedida a qualquer veículo e assim possa gerar interpretações erradas pelo público leigo no antigomobilismo.

Pessoalmente, eu gosto mais do carro antigo original, dessa forma, a placa preta vem privilegiar exatamente isto: um carro mantendo pelo menos 80% de originalidade, ele está apto a conseguir a placa preta, e tem que ter sim certo controle disto, para não permitir que qualquer carro que fuja dos padrões originais,

conquiste essa placa e acabe levando para o público geral uma visão distorcida do que é um carro placa preta (E4).

Como podemos observar, a placa preta é algo visto como signo de distinção entre os membros de um grupo já seletivo. Quando ela é banalizada, comercializada e concedida de forma injusta para veículos que não possuem tais requisitos, acaba por desestimular a busca pela mesma e por gerar discussões sobre sua finalidade.

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

Para Braudrillard (1993), nossos objetos cotidianos são, com efeito, objetos de paixão, cujo investimento afetivo não fica atrás em nada das paixões humanas e, muitas vezes, reina sozinho quando há ausência dos demais. Para o autor diz ainda que o gosto do colecionador pela sua coleção é uma espécie de jogo passional: a paixão pelo objeto leva o colecionador a considerá-la como uma criação divina. Esta relação é muito observada em colecionadores de veículos antigos quando demonstram um grande entusiasmo ao falar da sua relação com as máquinas e ao narrarem suas histórias, aventuras e memórias, assim como o fato de gostarem de serem reconhecidos com “medalhas”, como a obtenção da placa preta e o certificado de originalidade, além da conquista de premiações em eventos, dentre outros artifícios de promoção e distinção.

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

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

Ao tecer um comentário sobre a motivação para preservar o seu Opala 1985, o qual ostenta a desejada placa preta após ter sido aprovado sob critérios da Federação Brasileira de Veículos Antigos, FBVA, com mais de 90% de originalidade, assim se tornando detentor do certificado de veículo de coleção com título de patrimônio histórico concedido pelo IEPHA (IEPHA,2020), E1 diz: “Eu acho que você tem a separação do gostar do carro antigo e gostar de um carro velho, mas gostar de um carro antigo, você está mantendo um patrimônio, uma cultura”.

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

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

Sob essas bases também se assentam as questões envolvendo originalidade, diferenciação e certificação. O entrevistado (E5), do CCAV, possui em sua coleção uma Kombi antiga com marcas do tempo e a esse respeito ressalta: “Eu não quero reformar minha Kombi, gosto dela velha e tal com as marcas do tempo, as cicatrizes”. Esse pensamento vai ao encontro de outras formas de entendimento, que compreendem outras culturas ligadas ao automóvel antigo, as quais defendem que o veículo é apenas parte de

um movimento, e que a originalidade nem sempre é estar como saiu da fábrica, mas sim ter suas marcas de uso no tempo ou ser personalizado ao gosto do dono.

A visão de E5 sobre sua percepção de veículo antigo enquanto patrimônio remete a uma discussão que a autora Choay (2014) levanta acerca do movimento de restauro encabeçado pela escola de belas artes francesa e por alguns arquitetos e antiquaristas europeus, que defendiam que os bens patrimoniais arquitetônicos deveriam ser restaurados a qualquer custo para, desta forma, resgatarem uma imagem de como aquele artefato era ou deveria ser em sua concepção original. Já a escola de arquitetura inglesa apresenta uma visão anti-intervencionista, que é fundamentada nas ideias de Ruskin, autor que defende, de forma radical, que o monumento histórico não deve ser restaurado e sim possuir suas marcas do tempo, as quais fazem parte de sua essência. Sendo assim, Choay (2014) conclui que não se deve tocar nos monumentos do passado, e compara as intervenções aos artefatos com um sacrilégio. Há, ainda nesse modo de pensar, uma certa ojeriza às cópias e reproduções, pois isto feriria a autenticidade do objeto, o destino dos monumentos e, conseqüentemente, dos artefatos, representando a sua degradação progressiva.

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

Existem conflitos quanto ao ponto de vista do que pode ser classificado como um veículo clássico, como, por exemplo: a identificação do que é passível de ser considerada “obra de arte”, se devem ser modificados ou não, e se a originalidade, ainda que com marcas do tempo, vale mais que um objeto restaurado. E é nesse momento que as memórias entram em disputa dentro e entre estes grupos, o que pode ser correlacionado à ideia de que

a memória nunca será hegemônica. Conforme defende Pollak (1989), há um processo de “negociação” para conciliar memórias coletivas e memórias individuais, a partir da qual estas memórias são concorrentes e que, em muitas vezes, as memórias das minorias ou de grupos menores se tornam subterrâneas e são sufocadas pelas memórias eleitas “oficiais” de grupos predominantes ou mesmo do Estado.

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

Em 2018, como parte de reivindicações dos grupos antigomobilistas de Viçosa, foi instituída a Lei municipal 2719/2018, que criou o dia do antigomobilismo, o qual é comemorado todo dia 30 de setembro, mesmo dia em que é celebrado o aniversário da cidade. Foram feitas algumas perguntas pontuais ao entrevistado (E6), que foi o autor da referida Lei. Segundo os antigomobilistas e E6, esta Lei foi reivindicada pelos grupos antigomobilistas como um marco para lembrar a importância desse movimento em Viçosa — pelo menos para aqueles grupos que capitanearam a legislação em prol de sua causa, assim marcando a presença do antigomobilismo no calendário oficial da cidade. Ao ser questionado sobre a relevância dos eventos antigomobilistas para cultura da cidade, E6 ressalta:

Esse negócio do antigomobilismo é para frisar a memória. Essa perpetuação da memória mesmo, mantém perseverança das memórias passadas, até como referência de futuro. (...) Nos dias de hoje, que o negócio tá tão acelerado, a gente tem que preservar a memória por meio dos artefatos, carros e qualquer outro meio. Eu acho que é garantia da perpetuação e uma forma de não deixar desaparecer estes pedaços da história e da indústria (E6).

A justificativa do vereador sobre a relevância do movimento para cultura da cidade é generalista e não explica o porquê de o movimento capitaneado principalmente pelos membros AAVI ter conseguido, tão rapidamente, uma inserção tão relevante no calendário oficial. Além disso, a fala de E6 não explica se, de fato, os encontros antigomobilistas em Viçosa têm uma factível importância cultural para o município. A despeito dessas questões, a abordagem da preservação da memória através dos artefatos vai ao encontro das formulações de Lowenthal (1998), que defende que esses itens são resíduos de processos

ou relíquias de épocas anteriores que permitem comprovar a memória. Assim sendo, isto é importante, já que é impossível recriar o passado por meio de experimentos científicos. Por isso, os veículos antigos podem ser definidos como elementos que comprovariam a existência de um dado passado, já que configuram-se o registro da existência de fatos ou de pessoas ligadas aos mesmos.

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

Desse modo, empregamos abaixo uma análise sobre a criação da lei viçosense a partir dos comentários de E6, que iniciou a conversa explicando o porquê de se inserir estes grupos no calendário cultural e lhes dar visibilidade, assim seguindo o exemplo de outros grupos e movimentos já reconhecidos anteriormente. Ele ressalta que há um espaço de relevância para os antigomobilistas, os quais considera desempenharem um papel na difusão da cultura e na preservação do patrimônio histórico, como afirmado em:

Dois pontos: um ponto é que essas datas festivas que entram para calendários municipais, elas têm a questão de uma simbologia, de marcar, de fazer alusão a um movimento existente, e Viçosa tem esse movimento de antigomobilistas, entre aspas, informalizado faz um bom tempo, e por meio da associação deles, há menos tempo, mas foi só um desdobramento mesmo, havendo inclusive mais de um grupo que se volta para a militância, para serem amantes do antigomobilismo. E até a nível de organização nacional, este movimento se dá por meio destas entidades, e dessas demarcações de território no município por meio de estarem inseridas no calendário. Então, ao mesmo tempo em que eu já entendia esse movimento como legítimo ao calendário, o próprio grupo também me procurou, solicitando uma demanda para entrar no rol de como funciona o movimento antigomobilista aqui, houve uma reivindicação deles para isto. Em outros momentos eu já havia participado de reuniões deles, e numa dessas em que estava eles fizeram esta solicitação e prontamente acatei até por existir o encontro dos motociclistas, porque não ter também o dos antigomobilistas? Assim como outros tipos de datas festivas neste sentido (E6).

Há, portanto, a demonstração de que existe uma troca de interesses entre o poder público municipal e os antigomobilistas para se criar esta data comemorativa. E6 destacou que o movimento já é notável no país e tem um certo nível de organização nacional, já que a data existe em outras cidades no Estado, além de outras legislações e do destaque dos movimentos. Ele argumentou que é uma demanda natural o fato de estes movimentos e similares quererem se inserir em calendários comemorativos, e que já observava a

articulação no município; logo, quando foi procurado, não se opôs para propor a criação do mesmo, tendo sido o projeto votado no plenário da Câmara e aprovado por unanimidade.

E6 também se justificou afirmando que outros movimentos já têm seu reconhecimento pelo município, mas exemplificou apenas com o encontro dos motociclistas. Toda esta fala e embasamento dados por E6 nos leva a refletir sobre como um grupo tão pequeno (na cidade) conseguiu, em tão curto espaço de tempo, essa atenção, alcançando, inclusive, a inserção de uma data comemorativa num dos dias mais importantes da história da cidade.

Quando questionado sobre a relação destes grupos do antigomobilismo com a administração municipal e a existência de alguma forma de fomento das atividades com patrocínios, cessão de espaços, etc., E6 destacou que, num primeiro momento, a relação dos grupos antigomobilistas com o poder municipal se deu da seguinte forma:

Numa primeira observação e avaliação, e até vivência no poder público, eu diria que, no imediatismo da coisa, era mais estimular, dar visibilidade a estas peças, que seria uma forma da criança, das escolas terem estas referências e ao mesmo tempo se apegarem ao passado, tendo uma oportunidade de se apegarem às coisas do passado. É uma questão específica que até há certa fonte de recursos por meio do fundo do patrimônio, mas não saberia lhe dizer se deveria destinar um percentual anual e como havendo esta destinação, para qual finalidade se não essa de divulgar os eventos, estas atividades. Ceder espaços, infraestrutura para eventos, se apegar à própria data e, assim, através dela transcender. Talvez nem tanto o apoio financeiro, mas, sim, um apoio institucional e tem até um detalhe. O meu sentimento pelas manifestações deles, eu vejo que não é um querer deles, dinheiro, eles fizeram o evento deles lá e nem pediram muito apoio, só de liberar o espaço pra eles lá e tal já foi bacana, eu sinto que tem esse lado! Diferentes de outros grupos culturais não buscam esse apoio financeiro e tal, só querem visibilidade, serem visíveis aos olhos do poder público (E6).

Fica evidente que os grupos querem visibilidade e não ajuda financeira, talvez até porque não precisam desta última. A questão da visibilidade faz parte do jogo do colecionador, que geralmente deseja que seus objetos sejam contemplados. Nesse ínterim, o agente público, neste caso o vereador, busca mostrar uma imparcialidade destacando que este movimento não requisita incentivo financeiro público, até mesmo porque esta questão é indiferente ao perfil socioeconômico dos adeptos do antigomobilismo. E6 afirma que eles apenas querem ser visíveis aos olhos do poder público, embora possamos observar que há uma intenção além: a de serem vistos, também, pela sociedade em geral como possuidores de bens desejados por todas as camadas sociais.

Quanto ao evento do dia do antigomobilismo em Viçosa, para os membros da AAVI, a Lei municipal foi muito bem recebida. E1, que ajudou a montar a exposição na

Praça Silviano Brandão no dia 30 de setembro de 2019, conta sobre as repercussões do evento.

Foi criada a lei municipal, o dia do antigomobilismo, 30 de setembro, dia da cidade. (...) Nós reivindicamos a um vereador, ele achou interessante porque tem o plano de cultura, né, e ano passado (2018) isso ocorreu muito em cima do dia da cidade então não deu tempo nem da gente organizar nada mais concreto, mas esse ano, dia do aniversário da cidade, conseguimos essa concessão de colocar na praça principal, alguns carros que são referências em nossas coleções, com placa preta (E1).

Conforme destacado anteriormente, ocorreu esta concessão de expor veículos de membros da AAVI na praça e, devido ao fato de ser um espaço limitado, houve por parte dos próprios organizadores uma seleção prévia do tipo de veículo que ali seria exposto, a partir da qual foram escolhidos veículos determinados, julgados dentro de conceitos pré-determinados, os quais deveriam ter, preferencialmente, a placa preta ou serem raros e em perfeito estado de conservação. Nesta exposição não houve participação do CCAV. Apesar de a Lei ter sido uma reivindicação que partiu do núcleo da AAVI, E1 faz questão de afirmar que ela se aplica para qualquer antigomobilista viçosense, independentemente de ser filiado ou não à associação:

Quando digo dia do antigomobilismo, não é um dia da AAVI, é um dia do antigomobilista viçosense, todos os clubes são convidados a confraternizar e participar disso, a lei municipal é pra todo mundo, mesmo sendo iniciativa do nosso grupo, foi muito frisado e o vereador fez questão de dizer, do antigomobilista de Viçosa, os amantes do antigomobilismo (E1).

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

E2, que também esteve na organização da exposição feita no dia do antigomobilismo de Viçosa, em 30 de setembro de 2019, afirma que a motivação que levou à escolha desta data e aprovação da Lei se deu por já haver um encontro de carros antigos na cidade sempre nesta data. O entrevistado também aponta que o evento ESAV ficou com uma imagem muito ligada à UFV e que era necessário algo que conferisse maior identidade entre o movimento e a cidade. O participante elucida o fato de que a proposição de se criar esta data partiu da AAVI e não menciona participação de outros grupos de entusiastas da cidade.

Conseguimos a decretação do dia do antigomobilismo em Viçosa. Nós tentamos (...), e ele muito receptivo à ideia deu todo apoio, comprou a ideia e conseguimos a aprovação por unanimidade na câmara. Quanto à data, já vinha acontecendo há alguns anos uma exposição meio que informal próxima ao dia da cidade, fora da UFV, pois devido o ESAV, a imagem da AAVI ficou muito vinculada à UFV e a gente queria fazer algum evento dentro da cidade, e esse evento por anos vinha acontecendo costumeiramente próximo ao dia da cidade 30 de setembro, então foi uma proposição nossa e muito bem aceita pela câmara que fosse vinculada ao dia da cidade, e esse ano como você presenciou, fizemos na praça principal da cidade, com a exposição de alguns carros específicos e foi muito bem aceita pela comunidade, pela prefeitura e queremos perpetuar isto! A praça foi o melhor local de exposição!(E2).

Ao ser questionado sobre a finalidade da decretação do dia do antigomobilismo, E2 defendeu que a data serve para buscar uma maior integração entre os grupos de antigomobilistas da cidade de Viçosa e a comunidade, e exemplificou com a exposição que ocorreu na Praça Silviano Brandão, em setembro de 2019.

Esse foi um dos principais propósitos que nos motivou a buscar a decretação do dia do antigomobilismo em Viçosa. Isso ia até mesmo nos forçar a fazer esta integração do antigomobilismo com a cidade, por isso a ideia de colocar os veículos na praça, que é um local de mais movimento no dia da cidade e é um local que "forçosamente" as pessoas vão acabar passando e vendo os carros. Esse é o primeiro passo para atingir este ponto de integração com a comunidade (E2).

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

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

E2 também ressalta que o grupo deseja perpetuar a presença dessas amostras na referida data embasando-se no fato de que o evento foi bem acolhido pelos transeuntes e pela Prefeitura Municipal, que deu o apoio cedendo o local de exposição.

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

Viçosa possui uma moto Vespa tombada como patrimônio histórico pelo fato de ter pertencido a um professor muito conhecido na história da cidade. Por outro lado, um dos colecionadores da cidade, membro da AAVI, possui um caminhão do ano de 1937, que foi da Prefeitura Municipal de Viçosa, mas que não é tombado. Quando questionado ao dos entrevistado (E6) que não é antigomobilista, mas político, sobre a importância do tombamento dos veículos antigos pelo que representam, sem estar especificamente sendo tombados pelo que são — máquinas que retratam uma época — recebi a seguinte resposta.:

Quando você cita moto do professor Lopes, ou esse caminhão que foi da prefeitura, eu acho que um tombamento cabe dentro de uma dimensão até mais da pessoa que era. Por exemplo, o professor Lopes, o emblemático professor que

sempre ia em sua Vespa dar aula, então assim, de repente a moto foi uma forma de preservar a memória dele por ser uma referência do Lopes assim como seria rico sobre este carro que tanto prestou serviço público, tem uma memória, já passou por muitas ruas, muitas pessoas já viram, seria até um artefato antigomobilístico que em virtude da memória de uma pessoa merecia ser tombado (E6).

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

A respeito da motocicleta Vespa, que fora do Professor Lopes, o veículo consta como um bem tombado no patrimônio do município de Viçosa (Civale e Martins, 2017). De acordo algumas buscas realizadas na internet a respeito da motocicleta, foram encontradas informações de que ela é um dos poucos bens móveis que constam no livro de tombo da cidade, mas seu valor enquanto patrimônio histórico é definido por quem ela representa, ou seja, a figura cultural e histórica do professor José Lopes Dias de Carvalho, simbólico cidadão viçosense que foi professor no Colégio de Viçosa por mais de 30 anos e que lecionava diversas disciplinas.

De acordo com informações encontradas na internet, essa Vespa foi comprada nova pelo professor Lopes ainda nos anos 1960 e o acompanhou até sua morte, em 1981. Ele e o veículo eram figuras inseparáveis e, assim como o Lopes foi personagem importante na história de Viçosa, sua inseparável Vespa se funde com sua história, sendo um retrato da própria pessoa que a conduzia. Infelizmente, a localização atual desse veículo é desconhecida (Mediano Saberes, 2020).

A esse respeito, Gonçalves (2007) diz que o patrimônio pode aparecer sob algumas formas, sendo uma delas através dos monumentos que são feitos sob a funcionalidade de permanecer. A outra forma de destaque do patrimônio está exatamente na questão dos objetos, espaços e atividades dos grupos sociais na vida cotidiana, sendo estes transitórios. Tais bens transitórios estão englobados nas relações cotidianas e sobrevivem graças às

redes de integração entre os grupos sociais, como, por exemplo, os grupos que são objeto deste estudo. O fato de ser reconhecido como algo passível de tombamento por parte dos órgãos competentes também faz com que os olhares sejam voltados com mais atenção ao movimento e às peças.

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

Por fim, a análise da preservação patrimonial em Viçosa evidencia a perpetuação de uma lógica seletiva, em que o reconhecimento oficial recai sobre objetos associados a figuras historicamente valorizadas pelo Estado e pela sociedade local. No entanto, a preservação do patrimônio vai além do tombamento de objetos e monumentos, englobando também as práticas e relações cotidianas dos grupos sociais. Assim, é essencial ampliar a concepção de patrimônio, reconhecendo a importância de bens transitórios e das memórias coletivas na construção da identidade cultural. Dessa forma, a cultura antigomobilista se apresenta não apenas como um resgate do passado, mas como um meio de compreensão e valorização da história social e material de uma comunidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo sobre o antigomobilismo em Viçosa-MG revelou um movimento cultural que transcende o mero colecionismo, tornando-se uma forma de resistência à obsolescência programada e um mecanismo de preservação da memória industrial. A pesquisa evidenciou como os antigomobilistas locais estruturam suas práticas e conferem legitimidade patrimonial aos seus veículos, em um processo que equilibra aspectos afetivos, históricos e comerciais.

A institucionalização do movimento em Viçosa, com a criação da Associação de Antigomobilismo de Viçosa (AAVI) e do Clube do Carro Antigo de Viçosa (CCAV), reflete a busca pelo reconhecimento formal e pela valorização do automóvel antigo como patrimônio cultural. O estudo também destacou as tensões inerentes ao movimento, particularmente entre a preservação da originalidade dos veículos e a mercantilização do colecionismo.

A partir da análise das entrevistas e da observação participante, verificou-se que os antigomobilistas se veem como guardiões de um patrimônio que vai além do material, carregando também memórias e significados individuais e coletivos. No entanto, essa percepção ainda carece de um maior embasamento teórico para um reconhecimento institucional mais amplo.

A instituição do Dia do Antigomobilismo em Viçosa reforça a importância política e social do movimento, demonstrando como pequenos grupos podem influenciar decisões institucionais e garantir espaço para suas práticas culturais. Contudo, o estudo também aponta para a necessidade de ampliar o debate sobre políticas públicas voltadas para a preservação desse patrimônio, incluindo medidas mais efetivas para conservação e acesso público aos acervos.

Em conclusão, a pesquisa contribui para a compreensão do antigomobilismo como um fenômeno sociocultural complexo, repleto de significados e disputas, e destaca a importância de novos estudos sobre o tema, especialmente no contexto brasileiro. O reconhecimento do automóvel antigo como patrimônio histórico e cultural ainda enfrenta desafios, mas o fortalecimento de movimentos locais, como o de Viçosa, aponta para um caminho de maior valorização e preservação desse legado.

REFERÊNCIAS

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

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

BARDIN, Laurence. *Análise de Conteúdo*. Lisboa, Portugal: Edições 70, LDA, 2011.

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

BEAUD, Stéphane; WEBER, Florence. *Guia para a pesquisa de campo: produzir e analisar dados etnográficos*. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

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

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

CIVALE, Leonardo; MARTINS, Walkiria Maria de Freitas. O Espelho da História: práticas patrimonialistas e transformações na paisagem urbana de Viçosa (1980- 2010). *Cadernos de História*, v. 18, n. 28, p. 296-317, 2017.

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

GIL, Antônio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2008.

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

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

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

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

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

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

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

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

VIÇOSA. Lei Municipal da cidade de Viçosa, nº 2719 de 2018. Institui o Dia Municipal do Antigomobilismo no município de Viçosa. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br>. Acesso em: 10 abr. 2021

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

REALIZAÇÃO:



ACESSE NOSSO CATÁLOGO!



WWW.SEVENPUBLI.COM

CONECTANDO O **PESQUISADOR** E A **CIÊNCIA** EM UM SÓ CLIQUE.