

Carla Caires; Amábile L. Campos; Pamela W. Godoi; Douglas K. M. Abe;
Elisa Zanon; Gabriela O. Wedekin; Ingrid B. Marques e Wilson de C. Maestro

CAMINHÃO DOS BOMBEIROS (AEM-01) LONDRINA - PR

série estudos N.1
patrimoniais



PREFEITURA DE
LONDRINA

Secretaria Municipal de
Cultura



MUSEU
HISTÓRICO
DE LONDRINA



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA

2023

Carla Caires; Amábile L. Campos; Pamela W. Godoi; Douglas K. M. Abe;
Elisa Zanon; Gabriela O. Wedekin; Ingrid B. Marques e Wilson de C. Maestro

CAMINHÃO DOS BOMBEIROS (AEM-01) LONDRINA – PR

série estudos N.1
patrimoniais

NOVA SIDE

lembra que "anterior-
mente o Corpo de Bombeiros
trabalhava em instalações
precárias, na rua Andaraí,
em condições de
insuficiência à corporação".
A Prefeitura do Estado con-
cedeu um terreno para a obra.
A importância da obra é
de R\$ 10 milhões, de acordo
com o projeto de lei de
autorização de crédito. A obra
será executada em três
etapas. A primeira é a
construção do novo quartel,
a segunda é a aquisição de
veículos e equipamentos e a
terceira é a formação de
novos bombeiros.

...realizações como as
seguro o prefeito
nam o Poder Público
e pagamento, dent
cola do Governo Fed
Governo do Estado, la
trabalhando

NOVA SIDE

Após lembrar que "m- mente o Corpo de Bombeiros em suas instalações, no seu funcionamento, em condições de funcionamento e corporação e prestou o Estado e feitura, dando ao Estado e feitura a nova quartel. Nesta o novo quartel, desta e feitura importância de os recursos oriundos da taxa de combate e prevenção de incêndios. Esta arrecadação reflete empenho de toda a comunidade na construção da nova quartel, cujo não de obra foi proporcionada pela Prefeitura e pelos próprios bombeiros".

São realizadas como esta -
protegeu o prefeito - que
anteriormente Pader Publica Cam
este pensamento, dentro da
liberdade do Governo Federal e
do Governo do Estado, Landrina
continua trabalhando para
que

NOVA SIDE

Após lembrar que "anteriormente o Corpo de Bombeiros funcionava em instalações precárias, na rua André, oferecendo más condições de funcionamento à corporação", o prefeito afirmou: "A Prefeitura, aliada ao Estado, construiu o novo quartel. Nesta obra tiveram importância decisiva os recursos oriundos da taxa de combate e prevenção de incêndios. Esta arrecadação reflete empenho de toda a comunidade na construção da nova quartel, não de obra, mas proporcionado pela Prefeitura e pelos próprios bombeiros".

São realizações como as
perseguiu o prefeito -
animam o Poder Público -
este pagamento, dentro
filosofia do Governo Fed-
do Governo do Estado, la
continua trabalhando

NOVA SIDE

Após lembrar que "anteriormente o Corpo de Bombeiros funcionava em instalações precárias, na rua André Baccarelli em condições de funcionamento à corporação", o prefeito acrescenta: "A Prefeitura, aliado ao Estado, tem nos oferecido neste obra de melhor importância para a segurança pública e prevenção de incêndios. Esta arrecadação reflete o empenho de toda a comunidade na construção da nova quartel, cujo não só obra foi proporcionada pela Prefeitura e pelos próprios bombeiros".

São realizadas como esta -
protege o prefeito - que
anteriormente Pádua Publica Com
este pensamento, dentro da
liberdade do Governo Federal e
do Governo do Estado. Landrina
continua trabalhando para
que

NOVA SECUR

Após lembrar que
ente o Corpo de
necionava em in
ecârias, na sua
erecendo mais com
nhecimento o corpo
prefeito acentuou
tura aliada ao Exo
uiu o novo quartel. Ne
iveram importância
recursos oriundos da
mbiente e prevenção de
os. Esta arrecadação m
ngem de toda a comu
a construção do novo d
na mão-de-obra foi p
onada pelo Prefeitura e
copriz bombeiros
dois mil.

das relações como
ressegura a prefeito
contra o Poder Público.
este pensamento dentro
filosofia da Governo Fed
Governo do Estado. Lan
infinuava trabalhadora
(1)

NOVA 5508

lembrar que anterior-
mente o Corpo de Bombeiros
trabalha em instalações
at. na rua Andarae
onde não condições de
trabalho a corporação
solicitou ao Estado cam-
pênia quartel. Nesta obra
tem importância de
osso oriundas do taxa de
de e prevenção de incen-
Esta arrecadação reflete
do de toda a comunidade
destruição do novo quartel
mão-de-obra foi propo-
da pela Prefeitura e pe-
os bombeiros.

...os bombeiros
...as restrições como as
...seguiu a prefeito -
...am a Feder. Pública. (...
...o pensamento, dentro
...adio da Governo Fed.
...Governo do Estado. Lo
...tinuam a trabalhando
...nder as necessidades
...nárias. De mãos de
...der Pública, para pro
...teresses da com
...pero até os problemas
...em portuários. Para
...vessas do povo se
...as questões partide
...bra é um esboço
...lhos grandes de

NOVA 1206

Após lembrar que ar-
mente a Corpo de Bom-
funcionava em instal-
presarias, na rua Ar-
oferecendo más condições
funcionamento à corporação.
o prefeito assinou: "A
fedora, aliada ao Estado, e
trou o novo quartel. Nesta o-
tiveram importantes deci-
os recursos oriundos do taxa-
combate e prevenção de incen-
dios. Esta arrecadação reflete
empenho de toda a comunidade
na construção do novo quartel
cujas obras de obra foi propor-
cionada pela Prefeitura e pelas
próprias bandeiras

São realizações como esta — que prosseguem o projeto — que ornam o Poder Público Com este pensamento dentro da filosofia do Governo Federal e do Governo do Estado, Londrina continuará trabalhando para atender às necessidades comunitárias. De mãos dadas, o Poder Público, para proteger os interesses da comunidade, supera os problemas de ordem partidária. Porque os interesses da povo estão acima dos questões partidárias. Isto é um exemplo dos benefícios oriundos da união de esforços.

NOVA 3538

Após lembrar que anteriormente o Corpo de Bombeiros funcionava em instalações precárias, na rua André Baccareza, em condições de funcionamento e corporação, o prefeito destacou: "A Prefeitura aliada ao Estado, construiu o novo quartel. Nesta obra tiveram importância decisiva os recursos oriundos da taxa de combate e prevenção de incêndios. Esta arrecadação reflete o empenho de toda a comunidade na construção do novo quartel, cuja mão-de-obra foi proporcionada pela Prefeitura e pelos próprios bombeiros".

São realizações como as
proteger o prefeito
organiza o Poder Público
este pensamento, dentro
filosofia do Governo Fed-
do Governo do Estado. Lo-
continua trabalhando
atender as necessidades
municipais. De mãos de
Poder Público, para pro-
interesses da com-
supera os problemas
dein postulados. Para
teressas do povo, es-
das questões particu-
obra é um exemplo
para a província de

NDVA 2104

Após lembrar que anteriormente a Corpo de Bombeiros funcionava em instalações precárias, na rua André, oferecendo más condições de funcionamento à corporação, o prefeito afirmou: "A Prefeitura, aliada ao Estado, construiu o novo quartel. Nesta obra tiveram importância decisiva os recursos oriundos do taxa de combate e prevenção de incêndios. Esta arrecadação reflete o empenho de toda a comunidade na construção do novo quartel". Sua mão-de-obra foi proporcionada pela Prefeitura e pelas próprias bombas.

São realizações como esta — prosseguir o prefeito — que ornam o Poder Público Com este pensamento dentro da filosofia do Governo Federal e do Governo do Estado, Londrina continuará trabalhando para atender às necessidades comunitárias. De mãos dadas, o Poder Público, para proteger os interesses da comunidade supera até os problemas de ordem partidária. Porque os interesses da povo estão acima das questões partidárias. Isto é um exemplo dos belos feitos oriundos da união de

ROYA SED

Após lembrar que
ente o Corpo de
nciava em im
stórias, na sua
erecendo mais rando
neionamento à corpo
prefeito atentou:
tura aliada ao feste
uo o novo quartel. Na
overam importância
recursos oriundos do
mbate e prevenção d
a festa arrecadação d
pendo de todo o comu
a construção do novo
po não de obra foi
nada pela Prefeitura e
oprios bombas
São

São realizações como
respeito o prefeito
ninho o Poder Público.
ste pensamento dentro
letras do Governo Fede-
o Governo do Estado, com
intencionalmente trabalhando
fazer as necessidades
unidade. De onde dos
Poder Público para proteger
serem de comunidade
para até os problemas de
em partidarismo. Porque os
retos do povo estão em
a questões partidárias. E
é um exemplo das
ficar mundo do união

Reitora
Profª. Drª. Marta Regina Gimenez Favaro

Vice-reitor
Prof. Dr. Airton José Petris

Diretora Acadêmica do MHL
Profª Drª Edméia Ribeiro

Coordenação Geral
Profª Drª Edméia Ribeiro

Editores
Profª Drª Edméia Ribeiro

Comissão Executiva
Edeni Ramos Vilela
Amauri Ramos da Silva

ASAM - Presidência
Ana Rosa Lunardelli

Editoração
Marina dos Santos Galli

Fonte
Corbel
DK Mango Smoothie

Catálogo:

Biblioteca e Documentação. Museu Histórico de Londrina. Universidade Estadual de Londrina

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

C183 Caminhão dos bombeiros (AEM-01) Londrina – Pr / por : Carla Caires ...
[et al.] ; Projeto gráfico e Diagramação, Marina dos Santos Galli. –
Londrina : Museu Histórico de Londrina, 2023.
E-book (56 p.) : il. ; 41,7 MB. – (Estudos patrimoniais ; 1)

Programa municipal de incentivo à cultura de Londrina – Pr (PROMIC)
ISBN 978-65-89024-14-9

1. Caminhões de bombeiros – Londrina – Pr. – História. 2. Patrimônio Cultural – Conservação e restauração – Londrina – Pr. 3. Educação patrimonial – Londrina – Pr. I. Caires, Carla. II. Campos, Amábile L. III. Godoi, Pamela W. IV. Abe, Douglas K. M. V. Zanon, Elisa. VI. Wedekin, Gabriela O. VII. Marques, Ingrid B. VIII. Maestro, Wilson C. IX. T. X. Série.

CDU 629(091)(816.22Londrina-Pr)

Rosangela Ricieri Haddad CRB9-865



BOMBEIROS

SCANIA

BOMBEIROS

APRESENTAÇÃO

Este é o primeiro de uma série de estudos de itens, cujo Tombamento ou Inscrição na Listagem de Bens Culturais do Município de Londrina, foram solicitados junto à Secretaria Municipal de Cultura. Em 2022, a ASAM - Associação de Amigos do Museu Histórico de Londrina, apresentou projeto ao Fundo Municipal de Preservação para a realização de estudos técnicos sobre bens com interesse de preservação. Com uma equipe formada por profissionais experientes, vem sendo levantada a história e a memória que existem em locais e objetos desta Londrina, que caminha rumo ao seu centenário.

O primeiro estudo teve como objeto o Caminhão Mercedes-Benz Magirus e a solicitação para seu tombamento foi feita pela ABOLON – Associação de Bombeiros de Londrina. Este caminhão, importado da Alemanha em 1951 para integrar o Corpo de Bombeiros do Paraná, foi transferido para a corporação de Londrina em 1975 e permaneceu em atividade até 1988.

Ele foi mantido na corporação e, mesmo inativo, foram empreendidos esforços na sua restauração em 2010. Estas ações são comprobatórias de sua importância para a história do Corpo de Bombeiros e de sua relevante atividade para Londrina. É um bem que possui agregado valor cultural e afetivo.

A publicação deste estudo técnico colabora no cumprimento da missão de ampla divulgação e reconhecimento do Patrimônio Cultural Londrinense.

VANDA DE MORAES
PRESIDENTE DO COMPAC





SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	5
INTRODUÇÃO	9
1. O INTERESSE PATRIMONIAL DO VEÍCULO AEM-01	10
2. VALOR HISTÓRICO E SOCIAL DO AEM-01 E SUA RELAÇÃO COM A HISTÓRIA DE LONDRINA	11
Década de 1950	11
1975 - Chegada caminhão em Londrina-PR	11
1988-2010- A lacuna na qual o caminhão perde seu uso, mas ganha valor simbólico	19
O restauro de 2010-2014 e os desdobramentos até os dias atuais	20
3. VALOR TECNOLÓGICO E IMATERIAL PRESENTES NO AEM-01	23
Características físicas do caminhão dos bombeiros - AEM-01	31
Cabine e Carroceria com Escada Magirus	31
Cofre do Motor	32
Área Interna- Bancos	34
Área Interna- Motor	35
Medidas Externas do Caminhão	37
Modo de Operar o caminhão AEM-01	38
4. O CAMINHÃO DOS BOMBEIROS AEM-01 EM RELAÇÃO À LEI DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO MUNICIPAL	47
5. DIRETRIZES PARA MANUTENÇÃO E SALVAGUARDA DO BEM	48
Referências Bibliográficas	50



INTRODUÇÃO

O bem cultural, objeto deste estudo técnico, trata-se de um caminhão pertencente ao 3º Grupamento de Bombeiros de Londrina, modelo Mercedes-Benz Magirus, denominado pela corporação de AEM-01 (Auto escada mecânica), também conhecido como “Torpedo” - em referência ao seu motor [Fig. 01]. Fabricado em 1951, o veículo encontra-se atualmente estacionado no Quartel Central localizado na Rua Jaguaribe, 473, bairro Vila Nova.

O Pedido de Tombamento de Bem Cultural, do bem móvel material em questão, se insere nos termos da Lei 11.188, de 19 de Abril de 2011 e Decreto número 999, de 31 de Julho de 2014 e os acréscimos feito à lei e ao decreto na Lei número 12.195 de 7 de Novembro de 2014 e o Decreto número 27 de 9 de Janeiro de 2015. Segundo o artigo 80 do decreto N. 220 de 2017, este estudo técnico complementar tem como objetivo conceder conteúdo de “valor documental de subsídio à deliberação sobre a Listagem e Tombamento de bens, assim como para recomendações técnicas à proteção e conservação de bens de interesse de preservação”. (Londrina, 2017,p.46)

O Estudo técnico fundamenta-se nas informações e análises contidas na solicitação de Tombamento, o qual se constitui em: requerimento, imagem do chassi, imagem de seis páginas do livro do serviço e depoimento. Agregam-se a isso dados abordados em livros, jornais antigos e outras publicações com informações pertinentes ao bem, entrevista oral e análise do veículo AEM-01 (Auto Escada Mecânica) nos dias atuais. Devido a perda do acervo documental que existia no Corpo dos Bombeiros, não foi possível acrescentar outros documentos oficiais sem ser os que já constavam na solicitação de tombamento.

A fim de dar subsídio ao Tombamento do Caminhão de Bombeiros e elucidar o seu valor para o município de Londrina, o estudo técnico se divide em quatro partes. A primeira parte introduz os valores predominantes do bem e motivos para a intenção de tombamento; a segunda parte aprofunda o valor histórico do bem e sua relação com o município de Londrina; a terceira parte aprofunda as características físicas e *modus operandi* do caminhão e a última parte traz recomendações técnicas à proteção do bem.

Figura 01- Caminhão dos bombeiros AEM-01



Fonte: Os autores (2023)

1. O INTERESSE PATRIMONIAL DO VEÍCULO AEM-01

No requerimento realizado pela Associação dos Bombeiros de Londrina (ABOLON) para o tombamento do Caminhão de Bombeiros AEM-01 como patrimônio histórico-cultural de Londrina, dos oito itens listados, é possível observar dois motivos principais que elucidam a importância do bem como patrimônio cultural londrinense:

1. Sua relação funcional com a história dos Bombeiros e o contexto de 1975 de Londrina:

a. Que o veículo AEM 01.... foi classificado na carga no então, 3º Grupamento de Incêndio (3º GI) com sede em Londrina em 1 de Outubro de 1975 “conforme registro em livro do serviço” (cópia anexa), haja visto a tendência à verticalização dessa cidade já naquela época bem como o menor custo de seguros para o município, se o Corpo de Bombeiros local possuísse tal equipamento; (Alexandre, 2019, p.01)

c. O veículo foi pioneiro no interior do estado,

haja vista na época, Londrina se tornar a segunda maior cidade do Paraná. Tal viatura é parte da história do serviço de emergência do Corpo de Bombeiros desta cidade (Alexandre, 2019, p.01)

2. Seu status simbólico alcançado nos últimos anos, como marco afetivo da ação dos bombeiros em Londrina que deve ser salvaguardado.

b. O veículo foi totalmente restaurado por iniciativa privada da Empresa Londrinense PB Lopes em 10/06/2010, visando salvaguardar e proteger o patrimônio histórico e cultural londrinense, como pode ser conferido “in loco” ou pelo encarte anexo; (Alexandre, 2019, p.01)

d. O forte sentimento de manter a memória coletiva da história de Londrina à disposição da comunidade civil, por intermédio desse veículo de combate a incêndios e salvamentos, em que bravos homens que trabalharam em prol da segurança e salvaguarda da comunidade londrinense; (Alexandre, 2019, p.01)

e. Forte apelo sentimental dos homens que trabalharam no serviço combate a incêndios no período como pode ser comprovada na declaração do Sargento Salvador Sidnei de Oliveira (anexa) (Alexandre, 2019, p.01)

Somado a estes motivos iniciais, que podem ser reconhecidos como valores do bem relacionados ao valor histórico e social, é possível reconhecer a partir das suas características excepcionais materiais, a presença de mais dois valores: o saber do *modus operandi* de manipular o veículo e sua qualidade tecnológica rara e pioneira. A fim de compreender melhor estes valores que o caminhão dos bombeiros tem, é importante aprofundar antes em que tipo de patrimônio o mesmo pode ser enquadrado em uma discussão maior no campo do Patrimônio Cultural.

O campo do Patrimônio Cultural, no Brasil e no mundo, está em constante evolução, no sentido de ampliar as categorias patrimoniais, conceitos, práticas e tudo o que envolve a classificação, preservação e conservação do Patrimônio Cultural. Exemplo disso é o estabelecimento do Patrimônio Industrial como categoria patrimonial, conceito que surgiu em meados do século XX (Rosa, 2011), o qual é pauta vigente nas

discussões atuais.

O Patrimônio Industrial, como o próprio nome indica, diz respeito a bens associados à produção e ao trabalho industrial, relacionando-se diretamente com a Revolução Industrial, no entanto, sem se limitar a ela. Segundo descreve Carta Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial (2003) do TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage):

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, **meios de transporte** e todas as suas estruturas e infra-estruturas (...). (TICCIH, 2003, grifo nosso).

A importância desse tipo de patrimônio advém dos diversos valores nele contidos, dentre os quais ressaltamos “(...) o valor histórico ou de “testemunho” histórico, representando um momento específico da evolução das atividades humanas; (...) [e] o valor tecnológico, registrando as transformações técnicas e tecnológicas dos processos industriais; (...). (Rosa, 2011).

Os valores histórico, tecnológico e social reconhecidos no patrimônio industrial podem ser evidenciados no caminhão dos bombeiros AEM-01 no contexto de Londrina, mas também permite demarcar um valor patrimonial que extrapola o município de Londrina e testemunha o avanço tecnológico do Brasil e as transformações técnicas que o país estava passando na década de 1950, em que os veículos eram novidades na paisagem urbana.

Dessa forma, a AEM-01 pode ser compreendida como um exemplar representativo de uma época, sendo, portanto, um vestígio material das mudanças e avanços tecnológicos de Londrina e do Brasil. Quatro valores iniciais evidenciam a importância do caminhão dos bombeiros AEM-01 como patrimônio, são eles: testemunho histórico do contexto de Londrina, da corporação dos bombeiros e avanço automobilístico no Brasil; valor social simbólico-afetivo de referência cultural dos bombeiros; valor tecnológico do modelo e peças raras, e por fim, nessa qualidade reside também o valor imaterial do bem, representado por suas

especificidades de manuseio, um saber técnico que apenas uma pessoa detém atualmente.

2. VALOR HISTÓRICO E SOCIAL DO AEM-01 E SUA RELAÇÃO COM A HISTÓRIA DE LONDRINA

Para compreendermos o valor histórico do Caminhão dos Bombeiros AEM-01, é necessário aprofundar quatro momentos principais que o caminhão é testemunho: 1. A sua chegada pioneira no início da década de 1950; 2. A transferência do veículo em 1975 para Londrina, segunda cidade mais importante do estado do PR, que estava passando por um contexto de verticalização; 3. A lacuna na qual o caminhão perde seu uso, mas ganha valor simbólico, de 1988 à 2010; e 4. O restauro de 2010-2014 e os desdobramentos até os dias atuais.

DÉCADA DE 1950

O valor histórico do caminhão é em primeiro lugar marcado por sua chegada entre os primeiros no Brasil e no Paraná. O caminhão Mercedes-Benz Magirus foi importado da Alemanha em 1951 para fazer parte da frota do Corpo de Bombeiros do Paraná. Segundo Nascimento e Nascimento (2016), apesar de possuir planos para fabricação de caminhões em solo nacional desde 1951, foi só em 1953 que a Mercedes-Benz implantou sua primeira fábrica no Brasil (apud Guimarães, 1980). Ou seja, a chegada da AEM-01 no país é anterior à chegada da própria Mercedes-Benz, o que reforça seu valor enquanto testemunho de desenvolvimento.

Além disso, de acordo com Nascimento e Nascimento (2016, apud Gordinho, 2003), “[n]o início dos anos de 1950 o país tinha 262.529 automóveis e 210.244 caminhões e ônibus, num total de 472.772 veículos.”. Já em 2022, de acordo com o IBGE, a frota brasileira de caminhões corresponde a 3.022.315 de veículos. Ou seja, quando a AEM-01 começou a ser utilizada, eram poucos os exemplares dessa categoria de veículos em uso no Brasil se comparado ao contexto atual. Dessa forma, o caminhão é exemplar de uma época em que os veículos eram novidade na paisagem urbana brasileira. Tal fato confere ao bem a qualidade de raridade enquanto artefato histórico.

No Paraná, o caminhão é considerado o primeiro desse modelo que atendia ao quesito de Auto Escada Mecânica. Segundo o sargento Salvador Sidnei de Oliveira informou durante visita feita em 9 de março de 2023 (Oliveira, 2023b), o caminhão teria chegado à Curitiba na década de 1950, vindo importado da Alemanha. Antigos bombeiros no batalhão de Londrina contavam que seis engenheiros vieram da Alemanha para a montagem das peças do caminhão. Ainda que não tenha sido possível identificar documentações sobre essa chegada ao Paraná, o relato do senhor Salvador vai de encontro às análises materiais do caminhão feitas por esse estudo técnico, que serão apresentadas em item subsequente.

1975 - Chegada caminhão em Londrina-PR

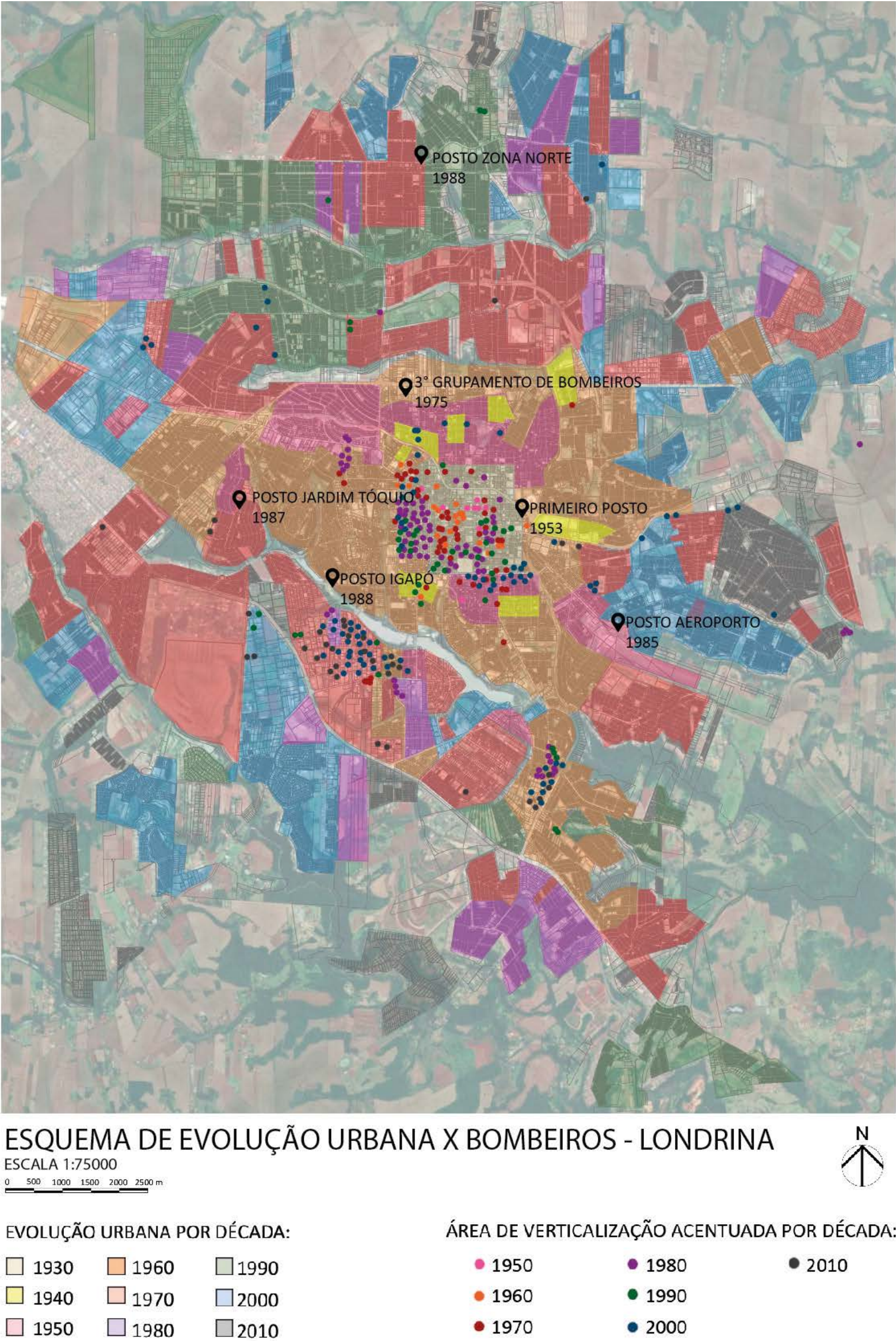
A transferência desse veículo para Londrina, em 1 de outubro de 1975 inicia uma nova fase de uso dele, atendendo a segunda maior cidade do Paraná. A sua vinda para Londrina, evidencia o crescimento e importância do grupo de Bombeiros e testemunha uma cidade que está passando por um acentuado crescimento urbano e em processo de verticalização.

Desde o início, a história do corpo de bombeiros acompanha os principais períodos de desenvolvimento da cidade de Londrina. O corpo de bombeiros iniciou a sua atividade na cidade no dia 02 de Janeiro de 1953 (Bombeiros, [20--]), neste período Londrina estava com um pouco mais de 19 anos de sua criação. O Município de Londrina foi criado em 1934, através do Decreto estadual número 2.519, com instalação solene, alguns dias depois, em 10 de Dezembro. (Suzuki, 2003). Após crescer de 10 mil para 40 mil habitantes na década de 1940 (Bortolotti, 2007), Londrina se consolidava como uma cidade em pleno desenvolvimento e, no final da

década de 1940 e início da década de 1950, diversos edifícios importantes foram criados, marcando fisicamente o desenvolvimento e riqueza no perfil da cidade, sendo a maioria edifícios públicos, tais como a Casa da Criança, Estação Ferroviária, Estação Rodoviária, Fórum, etc..., mostrando a importância da estrutura organizada pública em serviço à sociedade que só crescia.

Em meados da década de 1970, o processo de verticalização da cidade se intensifica, assim como um crescimento urbano. Nesta década, segundo Bortolotti (2007), acontece a construção da Av. Dez de Dezembro, a criação do “calçadão” e a construção do centro cívico administrativo próximo ao Lago Igapó. Ademais, a verticalização na cidade, que já tinha se iniciado ainda na década de 1950, sofre um acentuado crescimento nesta década. Acompanhando o desenvolvimento do município, o corpo de bombeiros inicia a construção de sua nova sede, inaugurada em 09 de Dezembro de 1975, dois meses após a chegada do caminhão AEM-01. No esquema abaixo [Fig. 02] apresentado, produzido com base nos trabalhos de Casaril (2008) e Cavatorta (2021), torna-se axiomático que a evolução urbana de Londrina estabelece uma relação intrínseca com o posicionamento e a implementação das bases do Corpo de Bombeiros.

Figura 02 - Esquema de Evolução Urbana x Verticalização x Corpo de Bombeiros



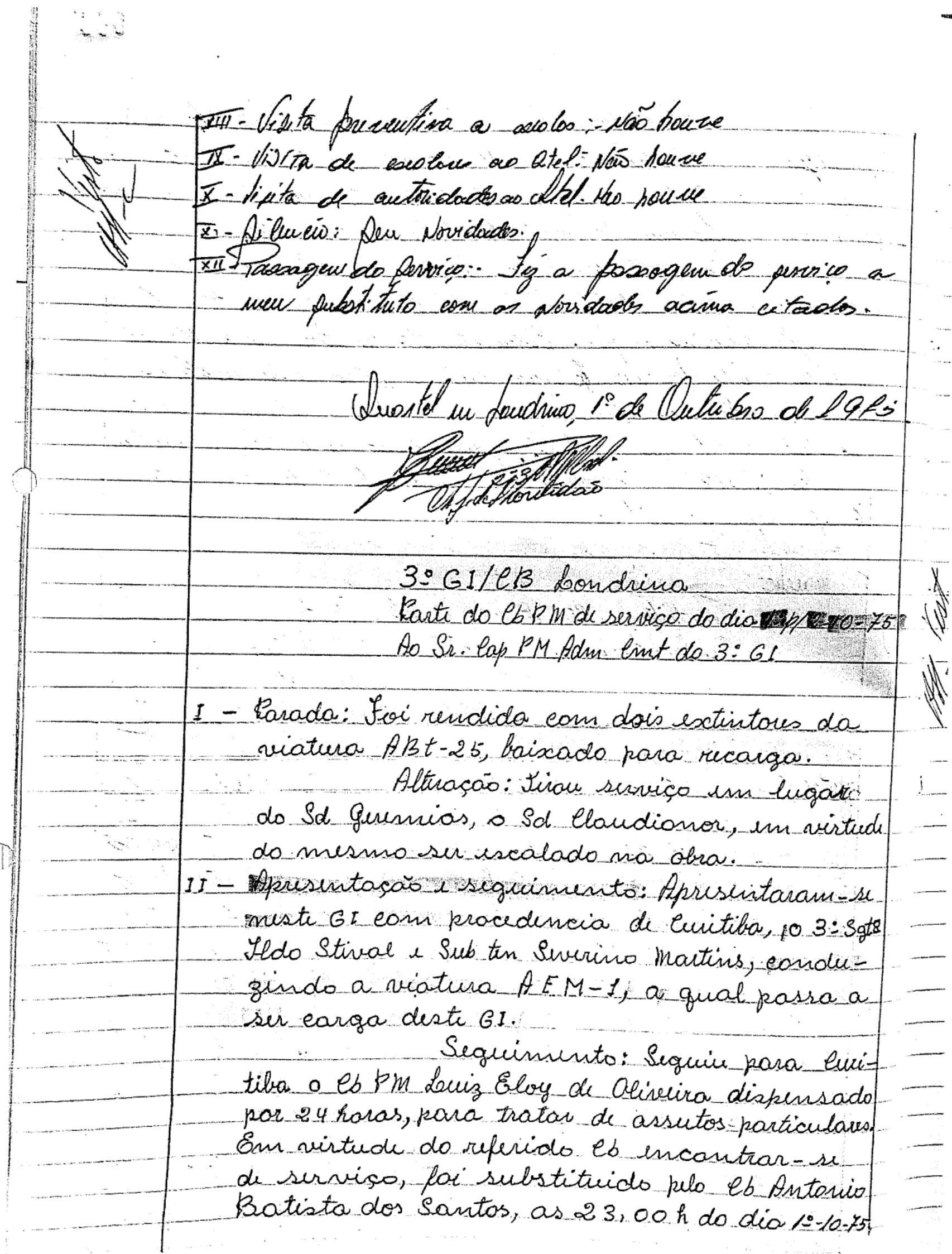
Fonte: Os autores (2023)

Pode-se analisar que a implantação do primeiro destacamento do corpo de bombeiros, no ano de 1953, ocorre quando o desenvolvimento urbano perde sua característica centralizadora, tornando seus limites mais amplos e dispersos. Já no ano de 1975, período do qual passa a ocupar o endereço da atual sede do 3º Grupamento de Bombeiros, demarca o ápice do crescimento da cidade, em especial, após o apogeu econômico e geográfico das décadas de 1960 e 1970. Na década de 1980, com a alta densidade urbana na área central, fruto da verticalização acentuada, a criação de postos em locais estratégicos passa a ser essencial, dando ênfase na conexão entre ampliação urbana e implantação de bases de apoio. É válido mencionar a relação entre a verticalização, com grande desenvolvimento durante a década de 1970 e 1980, e o uso do caminhão, visto que a escada (Magirus) está auxiliando diretamente nos atendimentos em casos de incêndio em edifícios verticais. Vale a pena considerar que, até o ano de 1988 em que o caminhão se aposenta, a altura dos edifícios verticais não passavam de 15 a 20 pavimentos.

Dessa forma, há uma modificação no grupo de Bombeiros que, junto ao AEM-01, recebe um grupo de equipamentos e uma nova sede para o batalhão em 1975. Portanto, uma estrutura renovada e mais eficiente do grupo de bombeiros da cidade é consolidada pelo recebimento do caminhão AEM-01.

O caminhão foi utilizado em Curitiba até quando a capital teria recebido novos equipamentos, segundo o senhor Salvador (Salvador, 2023a). Em 1 de outubro de 1975, conforme ata do 3º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Londrina a Auto Escada Mecânica – 01 chegou em Londrina, sendo conduzida pelo 3º sargento Ildo Stival e pelo sub. tenente Severino Martins. Nesse momento, o caminhão passou a ser parte do grupamento de Londrina (Ata, 1 out. 1975). Esse documento [Fig. 03] confirma o recebimento e o enquadramento do veículo na frota regular de Londrina.

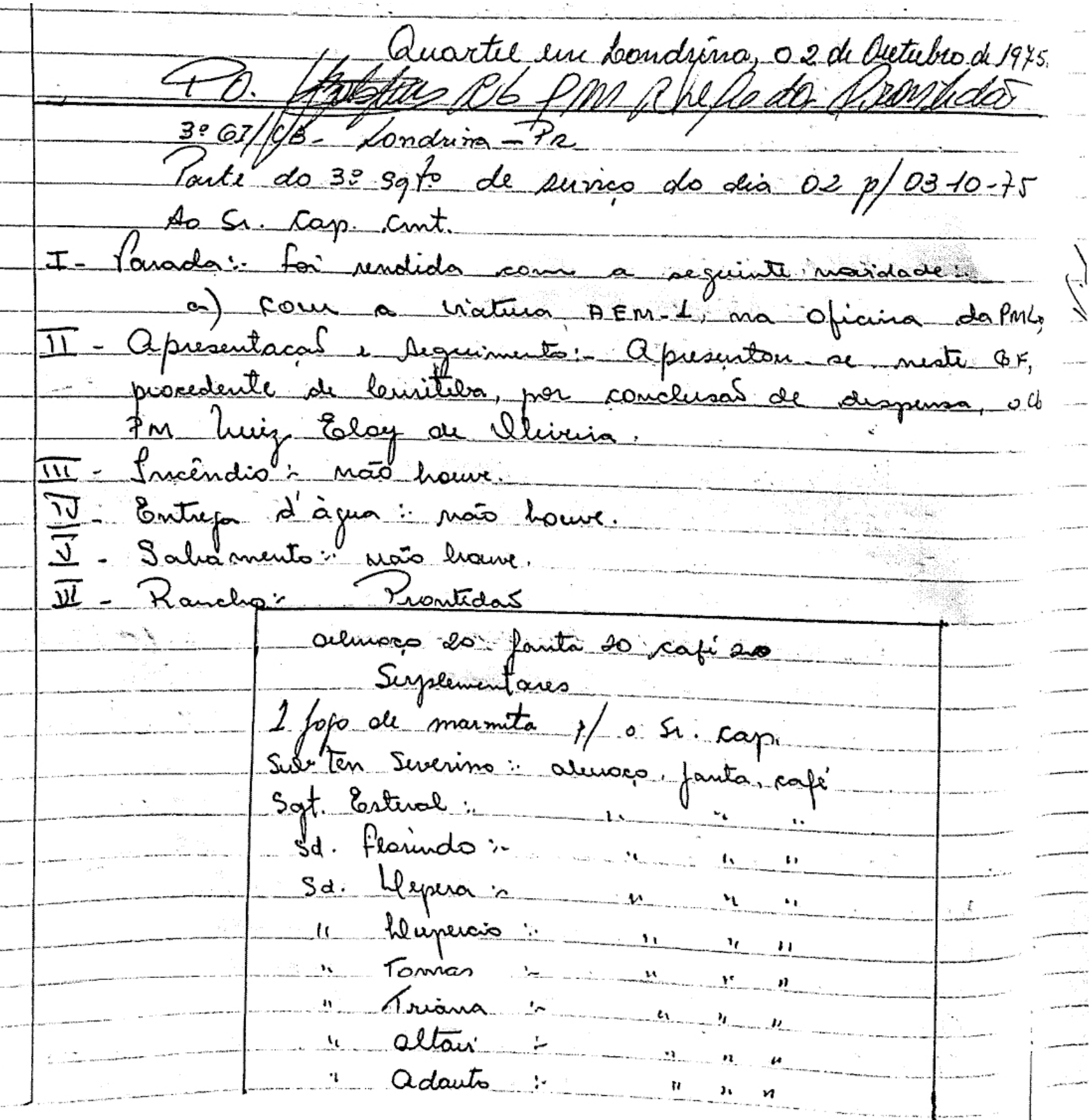
Figura 03- Ata recebimento veículo



Fonte: Ata (1 out. 1975)

No dia seguinte também foi registrado em ata [Fig 04] que o caminhão foi levado para a oficina da Prefeitura Municipal de Londrina (Ata, 2 de out. 1975). Durante a década de 1970 os veículos utilizados pelo Corpo de Bombeiros eram suportados pelos mecânicos da Prefeitura de Londrina, e isso confirma uma verificação mecânica feita assim que o caminhão chegou a Londrina, garantindo a segurança dos bombeiros envolvidos e o interesse da Prefeitura pela manutenção do caminhão.

Figura 04- Ata do caminhão estar no mecânico da prefeitura



Fonte: Ata (2 de out. 1975)

"GARANTINDO A SEGURANÇA DOS BOMBEIROS ENVOLVIDOS E O INTERESSE DA PREFEITURA PELA MANUTENÇÃO DO CAMINHÃO."

Em 8 de outubro de 1975 o jornal Folha de Londrina noticiou a chegada de equipamentos para o batalhão em Londrina como um importante marco no aniversário da Corporação do estado do Paraná, que foi criada em 08 de Outubro de 1912 e estava completando 63 anos. Nessa reportagem, é evidenciada a importância do destacamento de Londrina que centralizava os quartéis da zona norte do Estado e entre os equipamentos do destacamento fez referência a 2 auto escadas mecânicas (Corpo [...], 1975). [Fig 05]

Fonte: (Corpo [...], 1975)

Figura 05- Recebimento de equipamentos

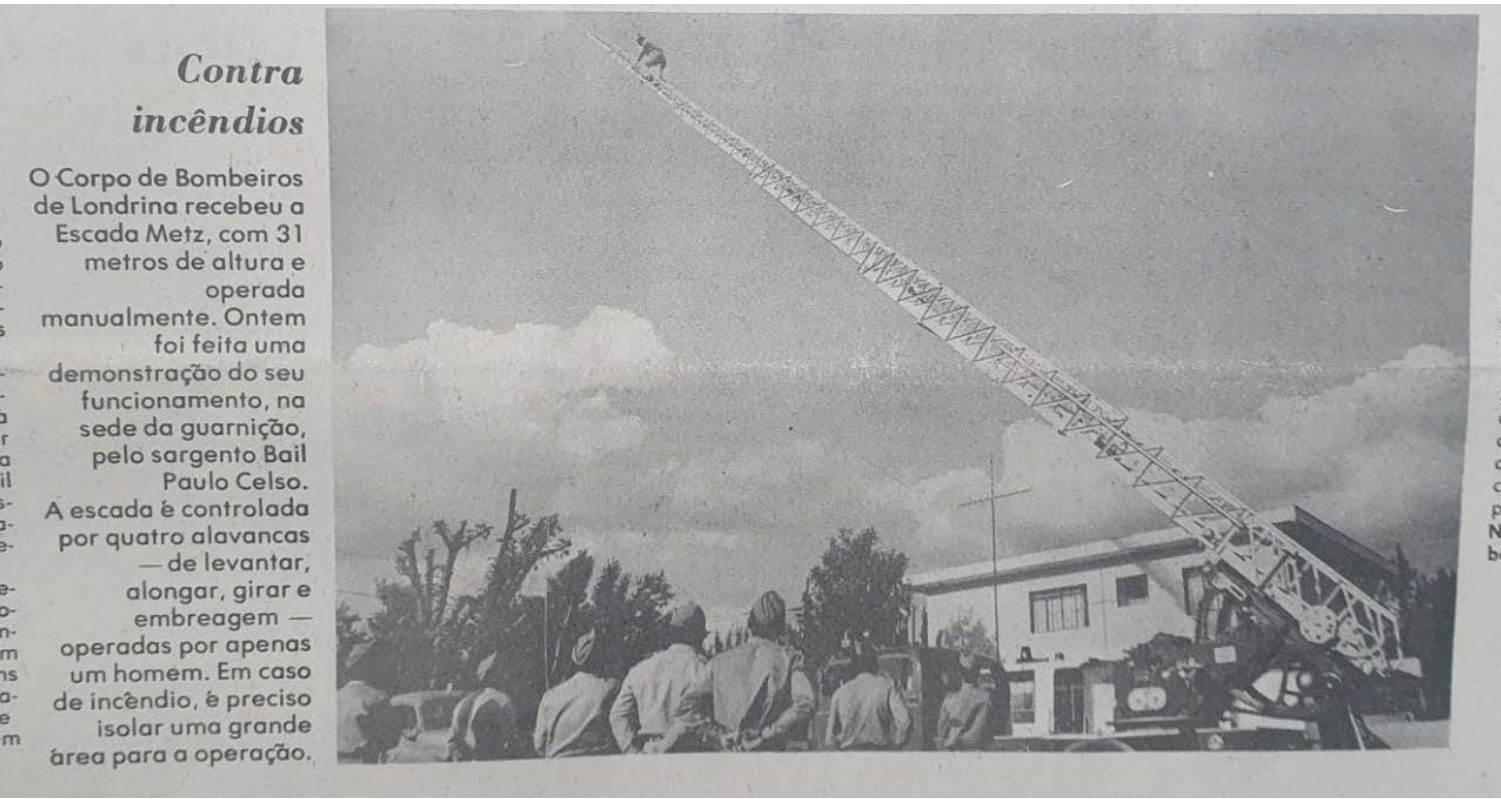


Figura o6- Demonstração da AEM-01



Contudo, a documentação indica apenas um exemplar do caminhão que chegou a Londrina. Dois dias depois, a capa do jornal da cidade [Fig 6] estampou uma grande foto em que é possível ver bombeiros olhando para o alto da escada erguida, onde o sargento Paulo Celso faz uma demonstração [Fig 7]. A altura da escada se distingue pelo tamanho do homem que se encontra em seu topo, junto à distância que esse está do grupo que o observa abaixo da imagem. O grande caminhão visto de lateral na foto fica pequeno perto do tamanho da escada aberta. Ao lado da foto a manchete “Contra incêndios” informa da altura de 31 metros atingida pela escada Metz e a necessidade de isolar uma grande área para a operação. A emonstração ocorreu no dia 9 de outubro de 1975 (Contra [...], 1975).

Figura 07- Demonstração da AEM 01



Fonte: (Contra [...], 1975). (capa).

Fonte: (Contra [...], 1975). (capa- detalhe).

NOVA SEDE

Após lembrar que "anteriormente o Corpo de Bombeiros funcionava em instalações precárias, na rua Andirá, oferecendo más condições de funcionamento à corporação", o prefeito acentuou: "A Prefeitura, aliada ao Estado, construiu o novo quartel. Nesta obra tiveram importância decisiva os recursos oriundos da taxa de combate e prevenção de incêndios. Esta arrecadação reflete o empenho de toda a comunidade na construção do novo quartel, cuja mão-de-obra foi proporcionada pela Prefeitura e pelos próprios bombeiros".

São realizações como esta — prosseguiu o prefeito — que animam o Poder Público. Com este pensamento, dentro da filosofia do Governo Federal e do Governo do Estado, Londrina continuará trabalhando para atender às necessidades comunitárias. De mãos dadas, o Poder Público, para proteger os interesses da comunidade, supera até os problemas de ordem partidária. Porque os interesses do povo estão acima das questões partidárias. Esta obra é um exemplo dos benefícios oriundos da união de esforços".

Em 10 de dezembro de 1975 uma nova solenidade foi feita durante a inauguração do novo quartel localizado na rua Jaguaribe, 473, no bairro Vila Nova. A página 3 da Folha de Londrina deste dia trouxe uma reportagem com foto do governador em frente ao grupo de bombeiros e uma declaração dele ressaltando o esforço da Prefeitura e dos bombeiros na construção da nova sede. (Nova [...], 1975; Inaugurando [...], 1975; Escada [...], 1975).

Figuras 08 e 09- Inauguração sede corpo de bombeiros

Fonte: (Nova [...], 1975; Inaugurando [...], 1975; Escada [...], 1975)

Inaugurando o novo quartel dos bombeiros

Ontem,
entre outras
solenidades,
o governador
inaugurou
o novo prédio
do Corpo
de Bombeiros
de Londrina,
na Vila Nova.

(Foto: em revista
à tropa, no local).



No mesmo dia 10 de dezembro de 1975 na página 3 da Folha de Londrina, ao lado da reportagem anterior, uma coluna toda foi dedicada para descrever a importância da entrega da escada Magirus que teria utilidade em salvamento em caso de incêndios em edifícios (Nova [...], 1975; Inaugurando [...], 1975; Escada [...], 1975).



Figura 10 - Escada Magirus
Fonte: (Nova [...], 1975; Inaugurando [...], 1975; Escada [...], 1975)

Ainda que o equipamento com a escada Magirus não tenha sido de fato comprado especificamente pela verticalização da cidade, que já acontecia desde a década de 1950, sua destinação à Londrina reforça a utilidade que o caminhão teria em uma cidade em processo acelerado de construções imobiliárias de grande altura. Da mesma forma, a chegada desse equipamento marca uma fase de crescimento e desenvolvimento do Corpo de Bombeiros de Londrina, que não apenas recebeu esse equipamento, mas outros e ainda um novo espaço mais adequado ao trabalho.

Em ata do dia 12-13 de outubro de 1975 há a indicação que uma nova demonstração foi feita, na parte da manhã no clube Canadá, e depois disso houve visita preventiva a escolares que foi acompanhada pelo AEM-01 (Ata, 12-13 out. 1975). Neste mesmo ano, duas fotos constam no acervo de fotografias da Prefeitura de Londrina, salvaguardado no Museu Histórico de Londrina, onde se verifica a AEM-01 junto a outros veículos no pátio do novo quartel da Vila Nova (Museu, 2023). [Figs 11 e 12]

Figura 11- Caminhão no estacionamento do Grupamento de Bombeiros.



Fonte: MHL (1975a)

Figura 12- Caminhão no estacionamento do Corpo de Bombeiros.



Fonte: MHL (1975b)

As fotos mostram os veículos estacionados em um espaço coberto ao lado do prédio. Ao fundo ainda é possível ver a passagem rural que rodeia a nova sede do Corpo de Bombeiros. O visual marcante do caminhão se destaca principalmente pela escada junto dele.

O registro de visitas a escolares, conforme as atas também apresenta um valor visual marcante, isso não passava despercebida para os transeuntes e para as crianças. Esse tipo de valor atesta a importante potência educativa e memorial do caminhão. Além disso, em entrevista o senhor Salvador nos conta que após atender uma ocorrência corriqueira em que foi preciso elevar a escada para o salvamento de um gato, ele um pouco irritado entregou o animal para a menina que teria acionado os bombeiros. O agradecimento da criança comoveu o bombeiro, que diz ter entendido a importância do serviço aos cidadãos da cidade (Oliveira, 2023b).

Também o senhor Salvador lembra de sua participação no que teria sido possivelmente uma das últimas ocorrências atendidas pelo caminhão: um grande incêndio em um prédio na avenida Celso Garcia Cid, próximo a rua Brasil. Após a montagem da escada, uma família toda foi retirada do alto do terceiro andar do prédio (Oliveira, 2023b).

No ano de 1988 quando escalado nesta Viatura, que tinha sua base na rua Goiás, o chamado Posto 01. Aconteceu que houve um incêndio em um edifício na rua Celso Garcia Cid esquina com rua Brasil e nessa ocasião foi acionado a AEM-01, chegando no local da ocorrência arvorei a mesma e resgatamos uma família interia que se encontrava presa dentro de um apartamento. Devido ao fogo e a grande quantidade de fumaça retiramos todos pela janela, o que foi muito gratificante ver o alívio e a felicidade daquela família que foi resgatada com êxito. (Oliveira, 2019, p.01)

As pesquisas nos acervos de jornais da cidade evidenciam que a utilidade do equipamento se sobressaia a suas capacidades simbólicas. Apesar da busca por diferentes datas, como o incêndio narrado pelo bombeiro, ou ainda em todas as ocasiões de solenidades e desfiles, como os ocorridos em comemoração ao 7 de setembro, nenhuma nota sobre o caminhão foi encontrada, entre os anos de 1976 e 1988. O silêncio da documentação midiática que nos resta desse período provoca o questionamento sobre a valorização do caminhão. No entanto, isso destaca

um caráter muito mais prático do que propriamente simbólico nos anos de uso do caminhão.

Vários anos se passaram desde a chegada do caminhão até sua aposentadoria. O veículo fez parte do Corpo de Bombeiros de Londrina entre 1975 até 1988. Foram 13 anos prestando serviços à cidade, como uma ferramenta diferencial da corporação. Mas, ainda que seu estado de conservação fosse uma importante questão, seu valor visual e educativo, mesmo que despropositadamente, contribuiu para sublinhar a importância do Corpo de Bombeiros para a cidade de Londrina.

1988-2010 - A lacuna na qual o caminhão perde seu uso, mas ganha valor simbólico

No ano de 1988 o caminhão teria sido “aposentado”, deixando de ser usado como ferramenta do Corpo de bombeiros, mas ainda permanecendo na corporação. Em entrevista o senhor Salvador nos informa que em 1988 o caminhão deixou de funcionar devido a dificuldades de manutenção e em seguida pela criação de uma nova normativa de segurança, que estabelece requisitos mínimos para o uso de auto escadas mecânicas, nos quais o caminhão de Londrina não atendia. Perto de completar 40 anos de uso, o veículo já não possuía uma grande capacidade técnica, e principalmente de segurança aos envolvidos e, portanto, se optou por levá-lo a um estacionamento no batalhão de Apucarana (Oliveira, 2023b).

Entre o final da década de 1980 e o ano 2011 há uma lacuna de esquecimento do caminhão. Esse tempo foi fundamental para o processo de maturação da transformação do caminhão de instrumento de trabalho para bem patrimonial material. Em algum momento desse período o carro saiu de um estacionamento em Apucarana para ficar em exposição na frente do 3º Grupamento dos Bombeiros.

Com a aposentadoria do caminhão, um processo de descrédito passa a operar oficialmente. A negligência e o esquecimento não se colocam como uma particularidade do Corpo de Bombeiros junto ao caminhão. A falta de uma educação patrimonial, histórica e mesmo arquivística é própria de nossa sociedade. Isso se revela na dificuldade de pesquisa para estudo desse bem, onde soubemos que toda a documentação sobre as ocorrências, assim como o documento oficial do caminhão foram destruídos durante um vendaval, próximo ao ano 2000, que

segundo o senhor Salvador informou, causou danos ao arquivo pouco conservado do Corpo de Bombeiros (Oliveira, 2023b). Mesmo hoje, as condições de segurança documental não contribuíram para a busca de informações sobre o caminhão e o papel estabelecido por ele, deixando importantes lacunas sobre sua história.

No entanto, ainda que não tenha restado essa documentação é possível considerar que um processo de arquivamento já indicava um valor memorial ao caminhão. Além disso, quando ele deixou de cumprir sua função, ele ficou guardado. É importante ressaltar que ele não foi descartado, desmontado ou vendido, demonstrando uma semente de valorização do bem.

Com a modernização das normas de segurança, e a possibilidade de novos equipamentos, o caminhão não tinha mais utilidade como ferramenta, mas funcionava em um outro campo de sentido. Segundo Silvia Maria Espírito Santo:

“(...) qualquer objeto que foi originado de produção em escala industrial um dia romperá com sua função primária, pois será substituído por outro. Quando isso ocorre, o objeto passa a poder ter o status de documento, pois, mesmo que não sirva mais para o que foi concebido, servirá para comprovar algo do passado (...)” (Silveira, 2021, p. 27, apud, Espírito Santo, 2011, p. 29-37).

Ao desassistir o batalhão, o caminhão passou a ter a possibilidade de ocupar o espaço de memória. A grandiosidade do objeto, singular e incomum, assim como a afetividade, atrelada à vivência histórica permeada pelo uso do caminhão em Londrina operou no jogo de identificação do bem como um objeto importante para o Corpo de Bombeiros, e que merece ser considerado pela cidade.

Isso fica claro na relação estabelecida entre o veículo e o último bombeiro que foi responsável por ele: o sargento Salvador Sidnei de Oliveira. Atualmente segundo sargento do Corpo de Bombeiros Militar no Paraná, o senhor Salvador ingressou no Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná no ano de 1986. Antes disso, ele prestou serviço ao Exército brasileiro, onde segundo ele aprendeu a dirigir caminhões de câmbio seco, como o da AEM-01.

O primeiro encontro para o conhecimento do caminhão, realizado pela equipe responsável por esse estudo, em 9 de março de 2023, foi acompanhado pelo senhor Salvador. A oportunidade permitiu a realização de medições, e um importante acervo fotográfico e

audiovisual, além de uma produtiva conversa com o senhor Salvador, que em partes ficou registrada (Salvador, 2023a). Diante do objeto, a experiência e o afeto do bombeiro pelo caminhão se destacaram, e passou a ser imprescindível o registro formal do seu relato. Isso foi feito em entrevista gravada no Museu Histórico de Londrina, em 14 de março de 2023 (Salvador, 2023b).

Através do método da História Oral a entrevista foi realizada com o objetivo de identificar informações sobre o caminhão, compreender a relação afetiva do grupo de bombeiros junto a esse bem e complementar as fontes documentais remanescentes sobre o objeto devido à carência arquivística ocasionada pelo incidente no acervo sobre o caminhão de bombeiros.

A entrevista foi formulada com base no Manual de História Oral, de Verena Alberti (2013). Nesta obra, a autora apresenta um passo a passo desde a implantação de programas de história oral até a definição das perguntas, a realização da entrevista, seu armazenamento e, por fim, o tratamento.

Sobre a entrevista de história oral, Alberti aponta que: “Trata-se de ampliar o conhecimento sobre acontecimentos e conjunturas do passado por meio do estudo aprofundado de experiências e visões particulares; de procurar compreender a sociedade através do indivíduo que nela viveu [...] (2013, p. 26). Dessa forma, compreende-se a importância do relato cedido pelo senhor Salvador, visto sua intimidade com o objeto em estudo.

Ainda sobre os relatos orais, Portelli discorre que: “Entrevistas sempre revelam eventos desconhecidos ou aspectos desconhecidos de eventos conhecidos [...]” (1997, p. 31), ou seja, embora outros tipos de fontes - reportagens, fotografias e atas - colaborem para o estudo histórico do objeto em questão, o registro oral nos permite um maior aprofundamento sobre informações que podem estar ausentes em outros meios, além de abrir espaço para interpretações sobre a visão que um indivíduo ou seu grupo possuem sobre determinado assunto.

O senhor Salvador nos conta ainda, que em algum momento entre 1988 e o início dos anos 2000 o caminhão foi trazido do estacionamento em que estava guardado em Apucarana, para figurar em frente ao batalhão central, na Vila Nova. O gesto, que não possui mais documentação oficial, é lembrado pela plataforma de concreto construída na lateral do prédio, onde o caminhão ficou exposto. [Fig. 13].

Figura 13- Plataforma para exposição do caminhão



Fonte: Os autores (2023)

Entre as ruas Jaguaribe e Tietê, o imponente veículo podia ser visto pelos transeuntes, e pelos bombeiros que ali trabalhavam todos os dias. Seu status passa a ser elevado a monumento. A iniciativa de expor o caminhão relata sobre a importância dele para o Corpo de Bombeiros. Ainda que nesse momento o tratamento não tenha sido o mais adequado, a lembrança e a relevância histórica se colocam como valores importantes para aqueles que decidiram ali expor o veículo. A relação com a exposição do veículo como monumento e seu caráter agora como patrimônio histórico de Londrina pode ser ressaltado no texto publicado no encarte realizado pela equipe que realizou o restauro do caminhão:

O L-312 ano 1951 restaurado pela P. B. Lopes foi fabricado na Alemanha e esteve na ativa até

1988, quando foi tombado pelo Patrimônio Histórico e mantido como monumento em frente ao Terceiro Grupamento do Corpo de Bombeiros de Londrina/ PR. (Corpo de, 201-, p.06, grifo nosso)

Dessa forma, ao considerar o art 216 da constituição federal de 1988, é possível observar que o que constitui patrimônio cultural está relacionado aos bens como “portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”. Neste sentido, o Caminhão dos Bombeiros AEM-01, neste período de 1988 a 2010 sofreu uma maturação e passou a ser uma referência à identidade e memória dos bombeiros com alto valor afetivo.

Dessa forma, ao considerar o art 216 da constituição federal de 1988, é possível observar que o que constitui patrimônio cultural está relacionado aos bens como “portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”. Neste sentido, o Caminhão dos Bombeiros AEM-01, neste período de 1988 a 2010 sofreu uma maturação e passou a ser uma referência à identidade e memória dos bombeiros com alto valor afetivo.

O restauro de 2010-2014 e os desdobramentos até os dias atuais.

O caminhão dos bombeiros AEM-01 chegou em Maringá-PR para iniciar o processo de restauro em 10/06/2010, (Corpo de, 201-) e os três anos que se seguiram para a finalização da restauração total são fundamentais para a conclusão da mudança no valor do bem. Em 2014 o caminhão completou um ciclo de alteração de sentido, e foi entregue à Londrina como um presente em comemoração do aniversário da cidade, consolidando um forte vínculo com a memória da região. Em 2019 o pedido de tombamento à cidade confirma o interesse do Corpo de Bombeiros de que esse objeto faça parte do rol de patrimônios histórico-culturais de Londrina.

A exposição do caminhão permitiu que, um dia, um passante conhecedor de caminhões pudesse adentrar ao batalhão, e segundo o senhor Salvador, sugerir uma melhor manutenção ao veículo, pois exposto ao sol e chuva se deteriorava (Salvador, 2023b). A chamada de atenção despertou no senhor Salvador a iniciativa de procurar parceria para cuidados básicos com o

caminhão, como uma nova pintura.

Nesse momento o Corpo de Bombeiros de Londrina não dispunha de verbas destinadas à preservação de patrimônio e memória, assim como hoje segundo informa o anexo do pedido de tombamento (Alexandre, 2019). Logo, foi na iniciativa privada que o senhor Salvador pensou encontrar uma possibilidade de cuidar do caminhão (Oliveira, 2023b). O contato com o gerente de uma importante empresa de venda de caminhões abriu portas para que o senhor Salvador conhecesse o senhor Pedro Barbosa Lopes.

O senhor Salvador conta com entusiasmo sobre o encontro com o senhor Lopes. A afetividade que o empresário tinha com o Corpo de Bombeiros parece ter sido um elemento decisivo para que houvesse a proposta de restauro do caminhão Mercedes-Benz. Nascido em Londrina, em 1939, Pedro Barbosa Lopes era filho de pioneiros. Sua família atuou no segmento de transporte de grande porte sendo revendedor de veículos Mercedes-Benz em Londrina (Morre [...] 2021). No ano de 1958, ele, junto a seu irmão, fundaram a empresa VUL - Viação Urbana Londrinense, que em 1978 se tornou a TCGL - Transportes Coletivos Grande Londrina, e em 1997 foi adquirida pelo Grupo Constantino, responsáveis pelo transporte público coletivo da cidade até hoje (TCGL, [20--]).

O senhor Lopes também atuou como diretor da Sociedade Rural do Paraná, presidente do Londrina Country Clube, e em atividades filantrópicas de várias instituições de Londrina, entre elas o Hospital do Câncer de Londrina (Morre [...] 2021). A alta capacidade financeira, junto ao vasto conhecimento e importantes relacionamentos na área de caminhões, assim como a afetividade pela cidade natal foram fundamentais para que a empresa PB Lopes, sob a direção do senhor Lopes assumisse todos os encargos, assim como as diretrizes do restauro feito no caminhão. No encarte publicado pela empresa P.B Lopes, fica claro o relato da solicitação feita pelo senhor Salvador em relação à pintura do caminhão e a ideia de restaurá-lo completamente dada pela P.B Lopes como um presente para a corporação e a cidade de Londrina no seu aniversário de 80 anos.

Da solicitação da Corporação de um orçamento para a pintura do caminhão, nasceu a ideia de restaurá-lo completamente como uma homenagem da P.B.Lopes / Scania ao Corpo de Bombeiros e à cidade de Londrina que comemora seus 80 anos. (Corpo de, 201-, p.06)

O restauro foi realizado entre os anos de 2010 e 2014 na empresa de restauração PG Lopes em Maringá. O processo contou com importantes cuidados e a reformulação de diversas peças, priorizando a originalidade dos itens do caminhão. Nesse processo, o bem concentrou em sua materialidade diversas camadas de valores: o valor histórico enquanto objeto usado na cidade de Londrina gerador de afetividade pelos cidadãos, o valor histórico enquanto objeto de memória do Grupo de Bombeiros consumado o cuidado do grupo com o objeto, e o valor histórico intrínseco enquanto produto, na área de caminhões.

Desse processo resultou um encarte de fotos em formato de livro (Corpo de, 201-) e alguns sucintos textos introdutórios e explicativos. Em alta resolução as fotos com caráter artísticos revelam o cuidado com a visualidade do caminho de restauro [Fig. 14].

Figura 14- Foto da encadernação sobre o restauro



Fonte: Corpo de (201-)

A encadernação conta ainda com uma pequena introdução sobre a história dos bombeiros, e sobre alguns dados do caminhão que estava sendo restaurado. Os textos apresentados não têm referências precisas e constam algumas incoerências sobre os dados do caminhão, como o modelo e o ano de fabricação que serão tratadas em item subsequente.

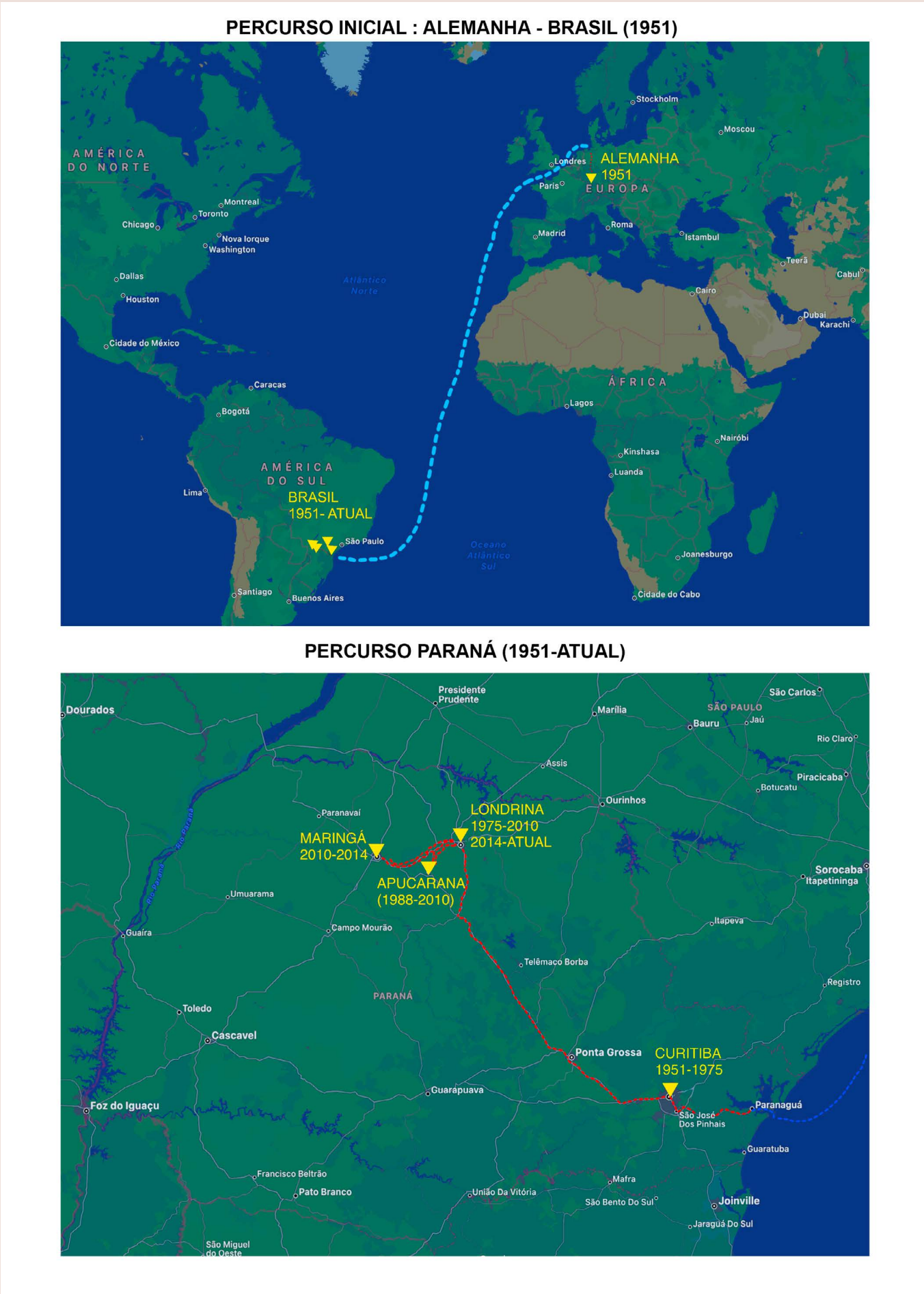
No entanto, o cuidado artístico com o visual novamente reforça a importância material do valor imagético do caminhão. Apesar de estar em condições ruins de manutenção, o modelo chamou a atenção de conhecedores de caminhão, além disso foi decisivo para a realização do restauro. Depois de restaurado, houve uma preocupação material, tornando o caminhão um objeto de memória ainda mais relevante para a cidade de Londrina, como é possível observar na declaração abaixo falando sobre o fim do restauro:

Assim, três anos e meio depois do nascimento desta ideia o L-312 retorna para sua casa no Terceiro Grupamento do Corpo de Bombeiros de Londrina, onde pode ser apreciado pelo público em geral. (Corpo de, 201-, p.06)

Dessa forma, no ano de 2014 o Caminhão dos bombeiros AEM-01 retorna para Londrina, coroando o seu

retorno a casa e ao local onde sua presença já fazia parte da identidade da corporação e da própria cidade. Seu retorno a Londrina, causou grande comoção aos bombeiros antigos, como é possível ver na reportagem da folha de Londrina do dia 14 de Julho de 2016 na afirmação do major Ricardo Jammes Teixeira “Tem muitos integrantes do pessoal das antigas da nossa corporação que trabalharam com esse caminhão que vão hoje ao batalhão e choram, porque marcou uma época do nosso trabalho. Ele foi importante” (Souza, 2016). Na figura 15 é possível observar o trajeto que o caminhão percorre até este momento final.

Figura 15 - Mapa de Trajeto do Caminhão



Fonte: Os autores (2023)

A mudança de valor em sua materialidade pode ser compreendida como alteração de olhar, que foi proporcionada após o restauro do caminhão, sendo retirado da esfera solene de objeto e passando a ser componente da esfera visual. A desnaturalização do olhar que o caminhão Mercedes sofreu ao longo dos anos e posteriormente a sensibilidade de interpretá-lo como novo, proporcionada pelos esforços do senhor Salvador e da restauração realizada pela PB. Lopes, trouxeram uma ressignificação para este objeto.

Como indica Paulo Knauss (2016), esse processo ocorre com frequência quando lidamos com objetos musealizados, citando o exemplo de uma colher de pau, o autor diz que “quando inventada, não era feita para olhar, mas para cozinhar.” (Knauss, 2016, p. 21), essa função utilitária do objeto é retirada para dar lugar a uma nova dinâmica. Assim como “a colher é um objeto da cultura material, mas o que está na vitrine, sendo operado, é a cultura visual, é a nossa capacidade de tirar aquele objeto de seu lugar utilitário original para outro lugar, que é o lugar da patrimonialização da cultura material” (Knauss, 2016, p. 21) essa mudança ocorre com o caminhão Mercedes, que renuncia a seu valor utilitário e possibilita um novo espaço para atribuição de outros valores, como os citados.

Em 28 de agosto de 2019, através da representação da ABOLON - Associação dos Bombeiros de Londrina, foi entregue à Secretaria Municipal de Cultura e à Direção de Patrimônio Artístico e Histórico-Cultural o requerimento para o pedido de tombamento do caminhão (Alexandre, 2019). Esse ato concretiza e consolida a transformação do caminhão de ferramenta de trabalho para bem material. O pedido de registro no Livro do Tombo de Londrina atesta a importância que o Corpo de Bombeiros dá, e deu, durante todos os anos em que o caminhão esteve em Londrina.

O caminhão dos bombeiros AEM-01 saiu da Alemanha no ano de 1951, chegou ao porto de Paranaguá, depois foi para Curitiba, em 1975 o veículo chegou em Londrina, em algum momento entre 1988-2010 ele seguiu para Apucarana e depois retornou para Londrina, onde depois seguiu para Maringá nos anos de 2010-2014 e depois em 2014 retornou para Londrina.

Também é evidência do reconhecimento que o objeto foi restaurado como presente *para* a cidade de Londrina. Isso consoma a potência que o caminhão tem como um bem do patrimônio da cidade de Londrina. Seu valor histórico está atrelado não apenas às condições de sua chegada ou aos fatos históricos em que ele participou na cidade, mais, e principalmente às referências culturais e visuais que o bem materializa no contexto de Londrina. Enquanto objeto de uso de uma corporação tão importante ele cumpriu um papel destacado, enquanto bem de cultura material e visual ele apresenta a possibilidade de um objeto de construção da memória dessa cidade.

Ainda outros dois valores serão aprofundados no próximo item que trata o caminhão dos bombeiros AEM-01 agora como um patrimônio automobilístico, ressaltando seus aspectos técnicos, materiais e de modos operacionais. Este valor também tem sido considerado na atualidade como podemos ver em um vídeo divulgado recentemente em um canal da plataforma YOUTUBE, onde a responsável pelo canal apresenta o caminhão como um modelo importante da história dos veículos antigos e se surpreende com a qualidade do restauro (Nobiato, 2022).

3. VALOR TECNOLÓGICO E IMATERIAL PRESENTES NO AEM-01

O valor tecnológico está intrinsecamente ligado à materialidade do bem, modelo, peças, que o fazem um objeto excepcional, por outro lado o seu valor imaterial está na forma de uso do caminhão que é um saber raro, onde apenas o aposentado Sargento

Salvador detém nos dias atuais e merece ser também salvaguardado junto com o caminhão. Para adentrar com profundidade na materialidade do bem, vale ressaltar que foram encontradas incongruências entre informações fundamentais sobre a data do veículo e modelo. Apesar de não haver mais o documento oficial do caminhão, e nem outros documentos oficiais que confirmem a importação do veículo, a análise material, juntamente com análise de fontes diversificadas, sendo a principal a própria Mercedes-Benz, soluciona as questões sobre a fabricação do caminhão.

Esta incongruência de dados é possível perceber em alguns textos encontrados, sendo o mais marcante no encarte realizado após o restauro de 2011-2014 pela própria empresa responsável pelo restauro do empresário PB Lopes, no qual coloca de forma contraditória duas datas em dois parágrafos subsequentes:

Conhecido como “Torpedo” devido ao cofre do motor ser fino e comprido o L-312 foi o primeiro caminhão Mercedes-Benz produzido no Brasil em 1956, na fábrica de São Bernardo do Campo/ SP. Ele tinha motor a diesel de seis cilindros em linha de injeção indireta, com 100 cavalos de potência - DIN (112 cv - SAE). O ponto chave desse caminhão era a antecâmara de combustão, proporcionando melhor queima do combustível, evitando a exaustão da fumaça negra. (Corpo de, 201-, p.06)

Ou seja, neste primeiro parágrafo aparece a

Figura 16 - Ficha Técnica- encarte PB Lopes

Ficha Técnica do Caminhão L-312

Ano de fabricação: 1956

Montadora: Mercedez Bens - São Bernardo do Campo/SP.

Motor a diesel de seis cilindros em linha;

Injeção indireta.

100 cavalos de potência-DIN (112 cv - SAE).

Na ativa até o ano de 1988 na cidade de Londrina-PR, sob o comando do Tenente Coronel Elpídio Artigas Filho.

Fonte: Corpo de (201-)

informação da data de 1956 e o modelo L-312 e a fabricação no Brasil. Já no próximo parágrafo aparece a data de 1951 e que o mesmo teria sido importado da Alemanha, mantendo apenas o modelo do objeto restaurado.

O L-312 ano 1951 restaurado pela P. B. Lopes foi fabricado na Alemanha e esteve na ativa até 1988... (Corpo de, 201-, p.06)

Esta informação fica mais confusa, quando se compara com a ficha técnica exposta no encarte que parece misturar as duas informações citadas anteriormente, mantendo os dados da fabricação em território nacional.

Nos documentos de requerimento do tombamento, tanto do vereador Douglas (2019, p.01) "...propositura do Tombamento como Patrimônio Histórico de Londrina, do Caminhão Mercedes- benz L-312 - Ano 1951, conhecido pelo cognome "Torpedo"..." quanto do presidente Walmir Alexandre da ABOLON (Associação dos Bombeiros de Londrina) aparece a data 1951 e o modelo Mercedes-Benz L-312:

Que o veículo AEM 01 marca Mercedes-Bens L-312, ano 1951, de origem alemã, motor diesel de 6 cilindros, injeção indireta com 100 cavalos, Chassi n. 01166/51; motor n. 303011194... (Alexandre, 2019, p.01)

No entanto, um dos documentos mais decisivos para afirmar a data de 1951 é o Chassi do veículo e é este documento também que juntamente com arquivos da Mercedes-Benz nos leva a questionar a denominação do modelo L-312. Conforme a plaqueta de identificação presente no caminhão do corpo de bombeiros [Fig. 17], este foi construído em 1951, na fábrica de Gaggenau da Mercedes-Benz, na Alemanha. De acordo com o site da fabricante de automóveis, a fábrica de Gaggenau é a fábrica de automóveis mais antiga do mundo, sendo fundada em 1894 (Fabrics [...], [20--]).

Figura 17 - Foto da plaqueta de identificação do caminhão dos bombeiros



Fonte: Os autores (2023).

Ademais, por meio de um decreto do Ministro do Armamento e Produção de Guerra da Alemanha, em 1942, que exigia um aumento na produção de caminhões, o Conselho de Administração da Daimler-Benz ordenou uma rápida mudança de produção de suas fábricas. Assim, a fábrica de Gaggenau começou a se concentrar na produção do caminhão L-4500 (Production [...], [20--]).

Paralelamente à essas informações, em outra página da empresa Mercedes-Benz é apresentado uma cronologia de suas atividades, sendo o ano de 1951 marcado por um aumento de 140% nas vendas de exportação da empresa, que chegou a exportar para 65 países, sendo o Brasil o principal país importador (Daimler-Benz, [20--]). Assim, tal informação é consoante com os dados apresentados anteriormente.

O modelo L-4500, que tinha esse nome por suportar uma carga útil de 4,5 toneladas, passou por atualizações em 1953, sendo logo após renomeado como L-312 , que indicava o novo tipo de motor instalado (L 4500 [...], 2008) Apesar da nova designação, seu design não mudou, apenas seus limpadores de pára-brisa passaram a ser instalados na parte de baixo, ao invés de ser na parte de cima como na versão anterior (Trucksplanet, [20--]).

Figura 18 - Mercedes-Benz L 4500, 1953.



Fonte: Mercedes-Benz (1953a).

Apesar do modelo L-312 constar no requerimento de tombamento do veículo dos bombeiros e no livro que registra o restauro do mesmo feito pela equipe da empresa P.B. Lopes, tal modelo não existia na época em que o caminhão foi construído. Assim, a nomeação L-4500 é a mais correta. No entanto, quando comparado a foto do caminhão de bombeiros pertencente ao 3º Grupamento de Bombeiros de Londrina com a imagem do L-4500 algumas características não são tão similares, como por exemplo as aletas do cofre do motor e os mecanismos de fechamento do capô.

Figura 19 - Caminhão de bombeiros pertencente ao 3º Grupamento de Bombeiros de Londrina
Fonte: Os autores (2023)



No site da Mercedes são apresentados dois modelos que são mais semelhantes ao caminhão de Londrina. O modelo L-4500 F [Fig. 20 e 21] seria uma variação do L-4500 feita especialmente para os “Feuerwehren”, bombeiros em alemão. No entanto, conforme Friedrich (2017) os caminhões com carga útil de 4,5 toneladas eram desinteressantes para os bombeiros alemães, pois normalmente uma carga útil de 3,500 kg era suficiente. Assim, estes caminhões foram muito mais usados no exterior, principalmente pelos bombeiros na Suíça (Friedrich, 2017).

Figura 20 - Mercedes-Benz L 4500 F (L 303), caminhão dos bombeiros de Stuttgart com motor OM 67/4, construído em 1944.



Fonte: Mercedes-Benz [20--]b.

Figura 21 - Mercedes-Benz L 4500 F, 1949



Fonte: Daimler truck (2003).

Outro modelo presente no site da Mercedes é o L-5000, que também é uma atualização do L-4500 que ocorreu, em 1948 (New [...], 1948). Assim como no L-4500, esse outro modelo também possui motor OM 67/4 com 112 cavalos-vapor. Em outras variantes, o L-5000 também estava disponível como chassi para caminhão de bombeiros, caminhão de lixo e veículos municipais (Schwere Lkw, [20--])

Esses dois modelos, L-4500 F e L-5000, são nomeados internamente pela Mercedes-Benz como L-303 (Mercedes-Benz, [20--]; Wikipedia, 2018) [Fig 23]. Assim, acredita-se que a numeração do modelo no chassi faz referência à essa nomeação interna da empresa [Fig. 24], visto que como observado em outra plaqueta de identificação achada na internet [Fig. 25] na linha “Baumuster” é apresentado o modelo deste outro caminhão (L-3500) e o motor usado (OM-312). Desse modo, conforme as evidências e as fotos apresentadas supõe-se que o caminhão do corpo de bombeiros de Londrina é modelo L-4500 F (L-303).

Figura 22 - Mercedes-Benz L-5000
Fonte: Mercedes-Benz (1948)



Archive number	00086283
Caption	Mercedes-Benz L 4500 F (L 303), Schaumwagen mit 3000 l Tankinhalt der Berufsfeuerwehr Stuttgart mit OM 67/4-Motor, Baujahr 1944
Info	Additional picture number: 80151-107 press kit 1980

Figura 23- Relação do modelo L4500 F com nomeação L 303
Fonte: Mercedes-Benz [20--]b.



Figura 24 – Detalhe da plaqueta de identificação do caminhão dos bombeiros de Londrina
Fonte: Os autores (2023).



Figura 25 – Plaqueta de identificação de outro caminhão no modelo L-3500
Fonte: Planetcarsz [20--].

Figura 26 – Terreno em São Bernardo do Campo, destinado à construção da fábrica da Mercedes-Benz, 1953

Coincidentemente, o modelo do caminhão pertencente ao 3º Grupamento de Bombeiros de Londrina importado da Alemanha em 1951, provável modelo L4500F (L303) é parecido com modelo do primeiro caminhão da Mercedes produzido no Brasil, o L-312 “torpedo”, no ano de 1956, na fábrica de São Bernardo do Campo, no ABC Paulista (Imprensa [...], 2021). O fato do modelo L-312 ter sido produzido no Brasil e ter uma larga divulgação no cenário nacional, parece ter sido a causa de ter considerado o caminhão dos bombeiros AEM-01 como L-312, mesmo não sendo este o seu real modelo.

A título de curiosidade, a abertura oficial da primeira fábrica da Mercedes-Benz do Brasil, que começou a ser construída em 1953, ocorreu em 28 de setembro de 1956 e contou com a presença de autoridades importantes como o então presidente da República, Juscelino Kubitschek, e o governador do estado de São Paulo, Jânio Quadros. [Fig 26-28]



Fonte: Mercedes-Benz (1953b)

Figura 27 – Fábrica da Mercedes-Benz, em São Bernardo do Campo, 1956



Fonte: Mercedes-Benz (1956)



Figura 28 – Juscelino Kubitschek e Jânio Quadros na inauguração da fábrica da Mercedes Benz em São Bernardo do Campo em 1956

Fontes: (Brazilian [...], 1956 e Jucelino [...], 1956)

Apesar da popularidade do modelo L-312 no Brasil, o caminhão de bombeiros de Londrina configura-se como uma peça rara, por ser um caminhão importado da Alemanha e ter poucos exemplares como ele no mundo. Segundo o senhor Salvador, no Brasil há apenas oito caminhões nesse estilo, mas o caminhão do corpo de bombeiros de Londrina é o mais antigo deles, sendo um peça única no Brasil. Ainda conforme Salvador, estima-se que há 15 caminhões iguais a esse no mundo (Oliveira, 2023b).

Características físicas do caminhão dos bombeiros - AEM-01

Uma vez que as fotos antigas do caminhão não apresentam todos os detalhes do mesmo, para elucidar os elementos principais do AEM-01 que retratam sua identidade única, as partes físicas serão analisadas com base nas imagens publicadas no encarte feito após o restauro e nas informações levantadas in loco.

CABINE E CARROCERIA COM ESCADA MAGIRUS

O caminhão dos bombeiros de Londrina da marca Mercedes-Benz (antiga Daimler-Benz), apresenta cabine dupla (que foi construída artesanalmente durante o restauro) com carroceria equipada com escada Magirus que alcança 31 metros quando aberta e cofre do motor localizado na parte frontal do veículo [Fig.29]. A escada Magirus possui esse nome em razão da sua fabricante: a Magirus, que é uma empresa, fundada em 1864, especializada em equipamentos de combate a incêndio (Magirus [...], [20--]). Seu fundador foi um bombeiro alemão chamado Conrad Dietrich Magirus, que inventou pela primeira vez no mundo uma escada independente que pode ser escalada e movida quando estendida (Tradition [...], [20--]).

Figura 29 – Foto lateral do caminhão: escada Magirus, cabine e cofre do motor



Fonte: Os autores (2023)

COFRE DO MOTOR

No cofre do Motor está localizado uma grade que permite a ventilação do motor e sua proteção, como também uma estrela de 3 pontas, símbolo da Mercedes-Benz [Fig.30]. Acima do cofre do motor, também está situado um ornamento com o emblema da marca, este segundo o relato do senhor Salvador (Oliveira, 2023b) havia sido furtado, e durante o processo de restauro a P.B. Lopes encomendou outra estrela original da Mercedes que veio diretamente da Alemanha.

Figura 30 – Foto frontal do caminhão



Fonte: Os autores (2023)

O cofre do motor possui aletas verticais em sua lateral que também auxiliam no resfriamento do motor, bem como mecanismos de fechamento do capô que se assemelham a pequenos martelos. As aletas verticais são diferentes das aletas horizontais presentes no L312.

Ademais, a junção entre a cabine e o cofre do motor é feita por uma junta de vedação em couro branco, que de acordo com Salvador é original do caminhão [Fig.32]. Além disso, ao longo do veículo há gavetas de armazenamento na parte inferior próximo a base da escada. Na parte da carroceria há quatro sapatas (duas de cada lado) que auxiliam na fixação do caminhão ao solo quando a escada Magirus é utilizada[Fig. 33].



Figura 31 – Aletas na lateral do cofre do motor e mecanismos de fechamento do capô

Fonte: Os autores (2023)



Figura 32 – Foto da união da cabine com o motor através da fita de couro

Fonte: Os autores (2023)

Figura 33 – Gavetas de armazenamento e sapata



Fonte: Os autores (2023)

ÁREA INTERNA- BANCOS

Em relação às partes internas, os bancos da cabine são revestidos em couro branco, que foram trocados durante o restauro para seguir como os bancos do modelo original de fábrica .[Fig 34].



Figura 34 – Bancos em couro branco

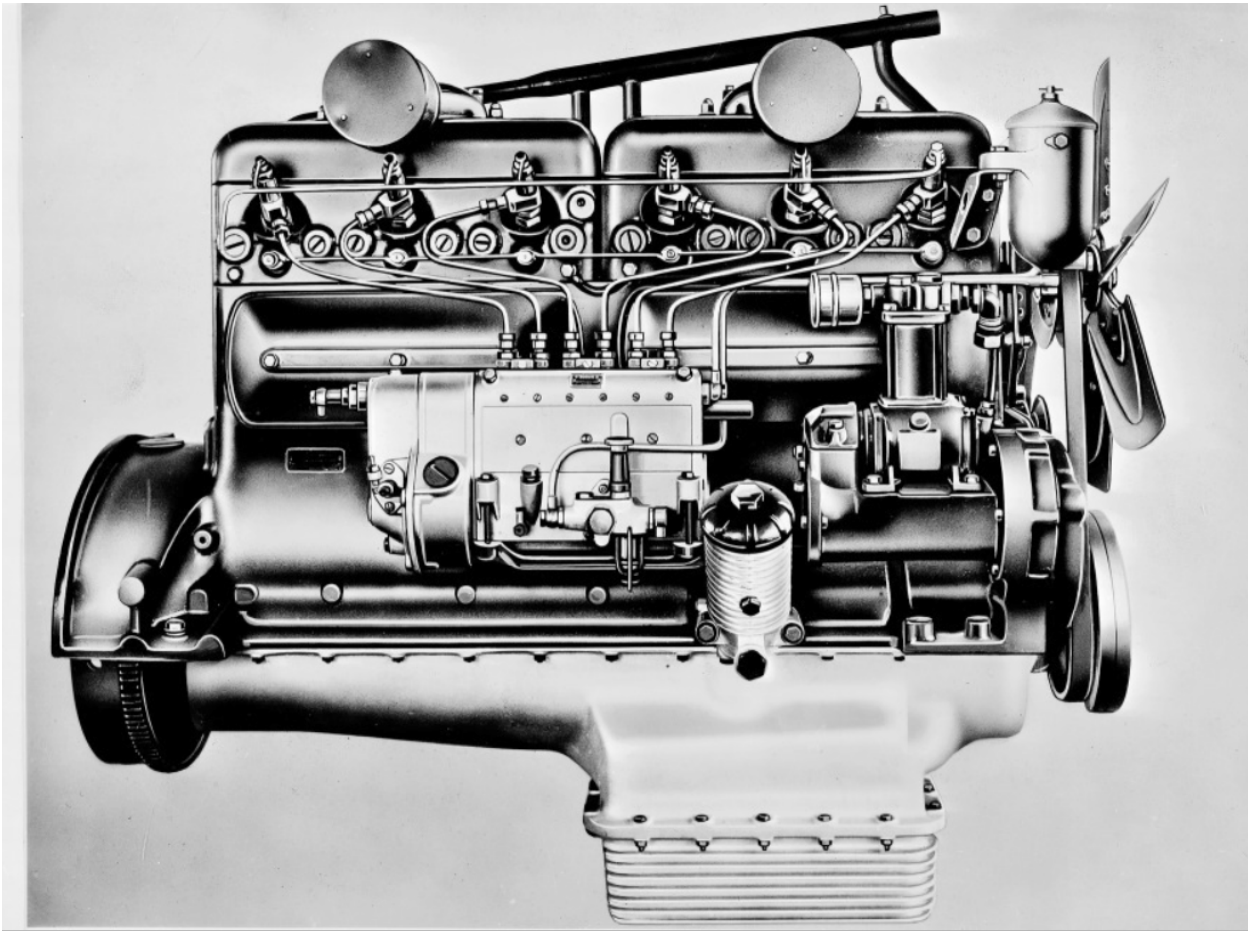
Fonte: Os autores (2023)

ÁREA INTERNA- MOTOR

Sobre o motor do caminhão é difícil afirmar qual seu exato modelo, visto que esse pode ter sofrido transformações ao longo dos anos. No entanto, conforme a Mercedes-Benz [20--]b, o motor usado no L-4500 F (L-303) é o OM 67/4, um motor a diesel de seis cilindros em linha, com injeção pré-câmara (a câmara de combustão é dividida em uma câmara de combustão principal e uma antecâmara, e o combustível é injetado na antecâmara. Hoje, a injeção pré-camera foi substituída pela injeção direta.) e potência de 82 kW (112 cavalo-vapor) a 2250 rpm (rotações por minuto) (Mercedes-Benz, 2009; Motor Car, [20--]).

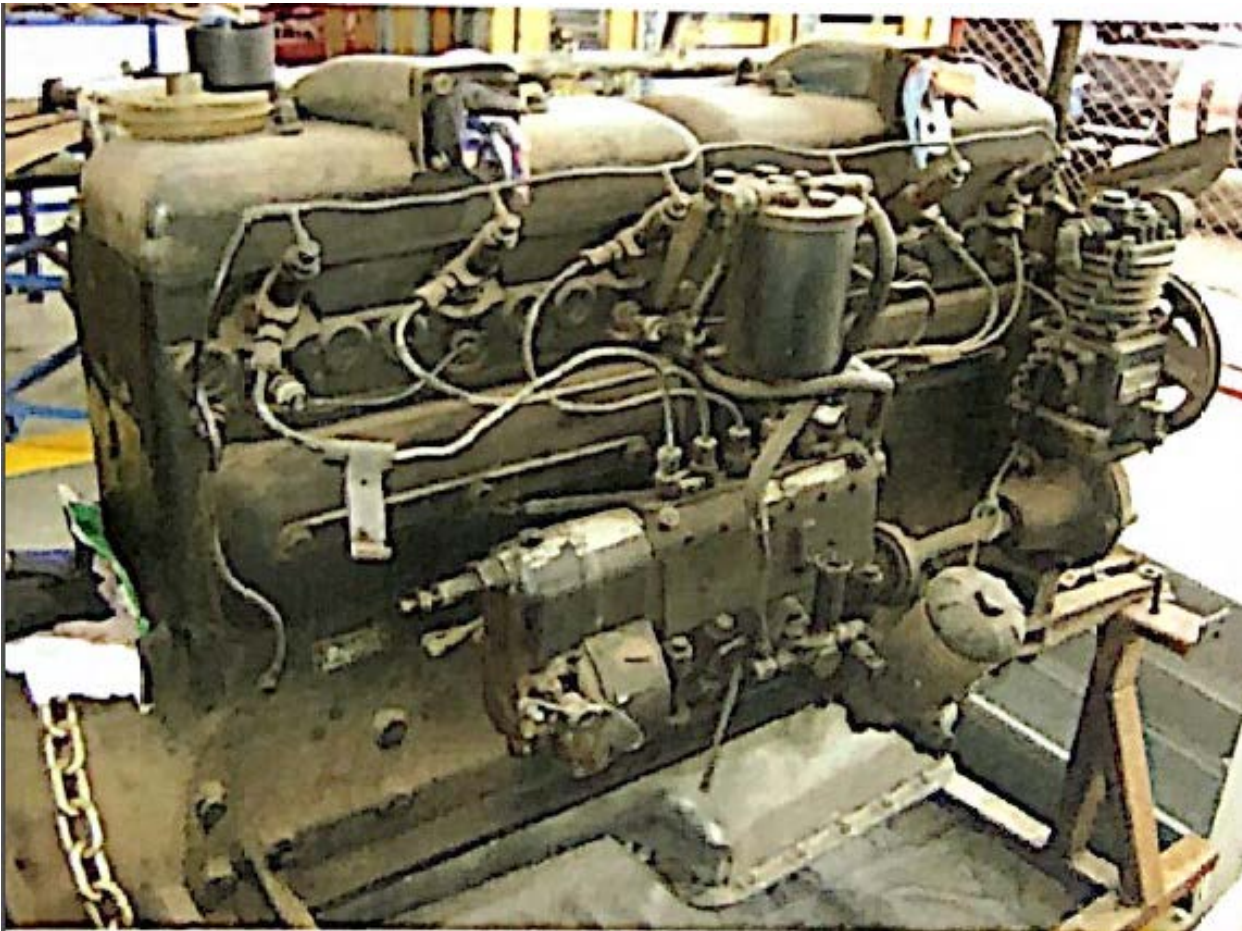
O motor OM 67/4 foi criado em 1939 como uma atualização do motor anterior (OM 67/3), e de acordo com o site Moto car [20--] os motores da linha OM 67 foram produzidos até 1954. A respeito da velocidade máxima alcançável, o caminhão de bombeiros atingia por volta de 60 km/h (Mercedes-Benz, 2009; Oliveira, 2023b). Vale ressaltar que o motor foi fabricado no período da segunda guerra mundial, esta informação é ressaltada pelo responsável pelo restauro José Carlos Sarri “ Todo o equipamento é original da época em que foi feito. Ele é todo rústico, é um motor do tempo de guerra” (Souza, 2016)

Figura 35 – Motor OM 67/4



Fonte: Diesel (1949)

Figura 36 - Desmontagem do motor no restauro- 03/11/2011



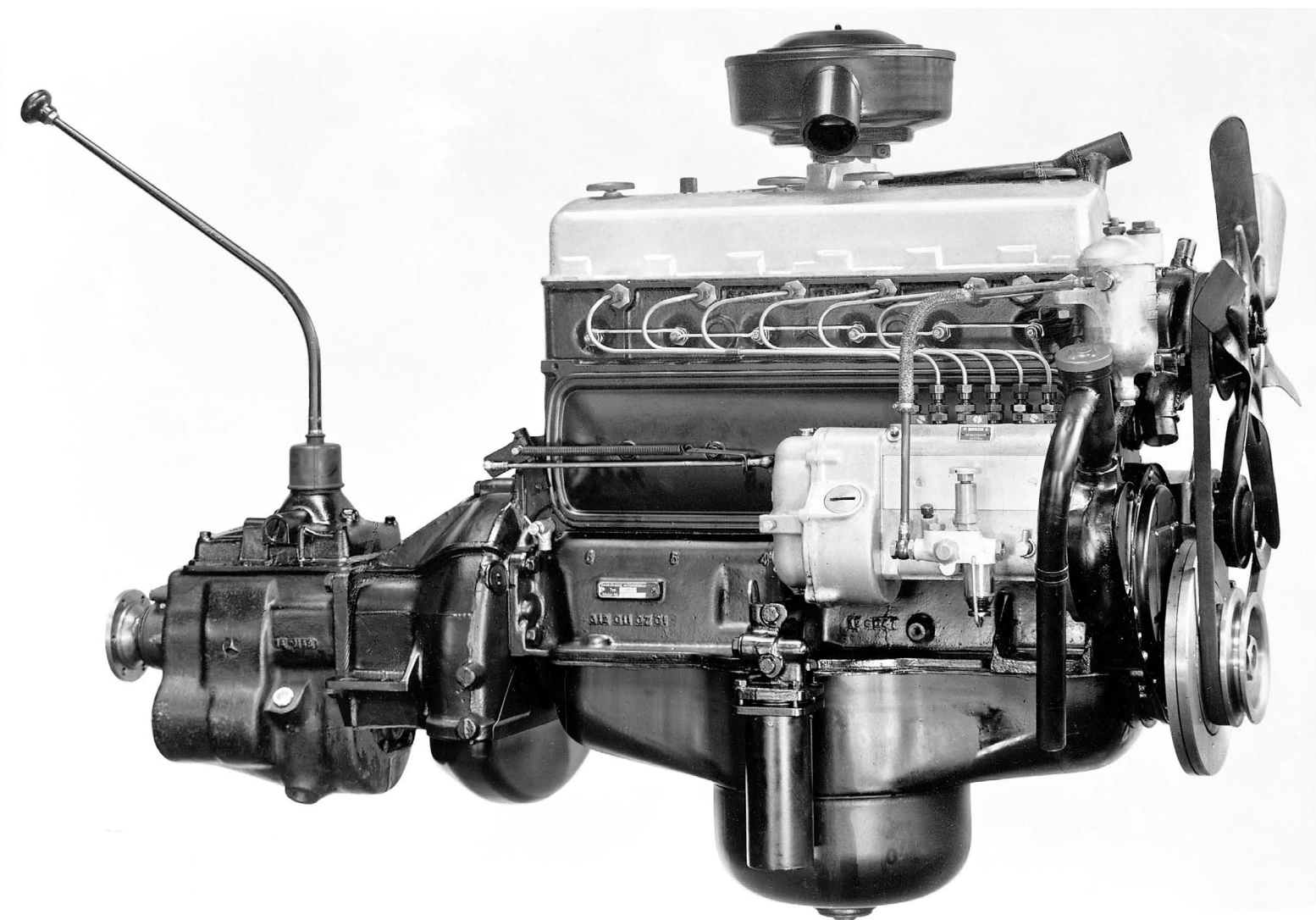
Fonte: Corpo de (201-)

Figura 37 – Motor do caminhão de bombeiros de Londrina atualmente



Fonte: Os autores (2023)

Figura 38 – O Motor OM 312 com uma cilindrada de 4,6 litros e uma potência de 90 cv

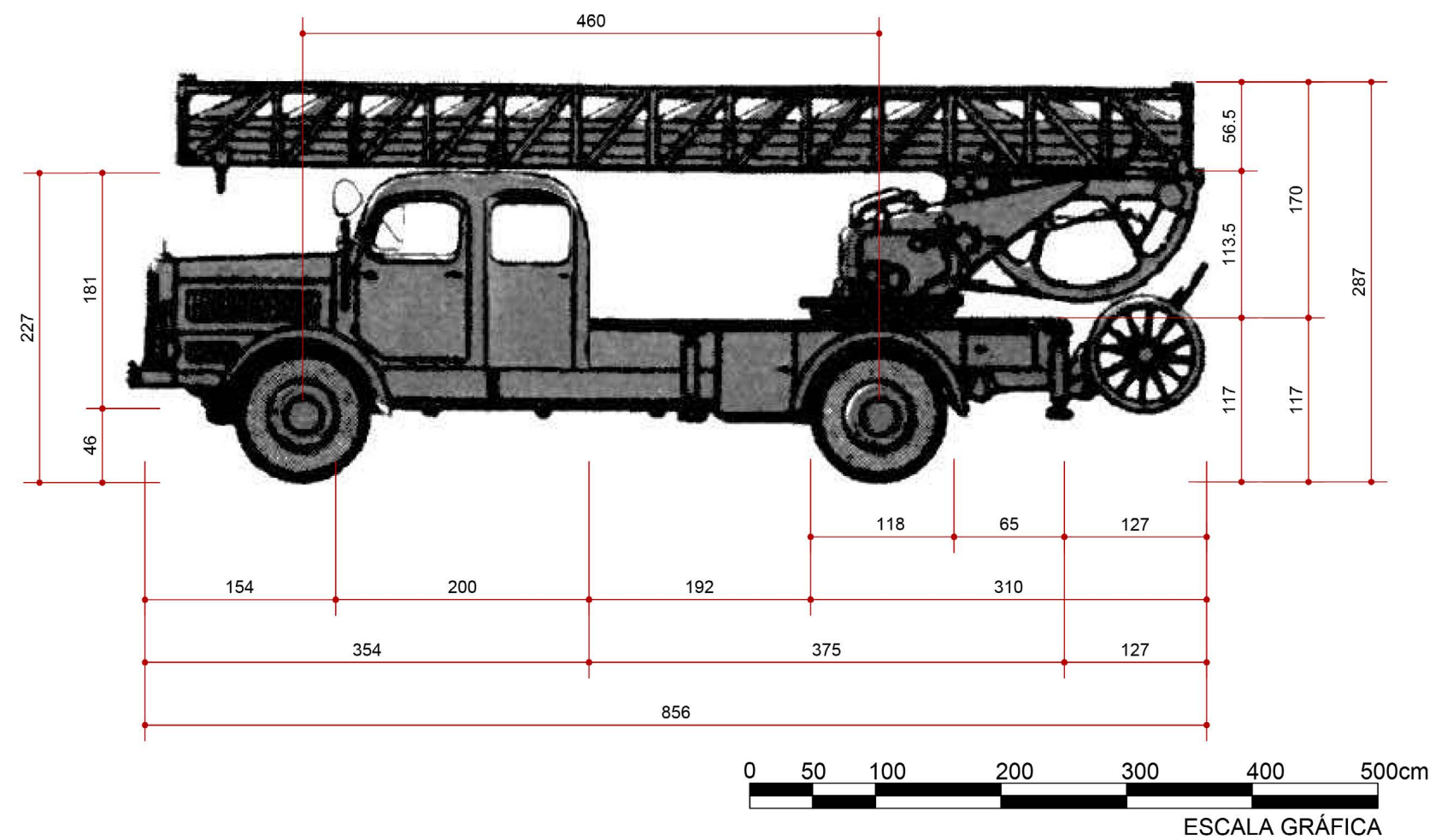


Fonte: (The Bird [...], 2009)

A data de encerramento da fabricação da linha motor OM 67, condiz com o início da fabricação dos modelos L-312 com motor OM 312 [Fig 38]. Apesar deste tipo de motor ter sido apresentado para o mundo pela primeira vez em 1949 na Feira de Hanover, este passou por várias fases de desenvolvimento (Mercedes Benz, 2009), se tornando equipamento padrão apenas em 1956 (Friedrich, 2017)

MEDIDAS EXTERNAS DO CAMINHÃO

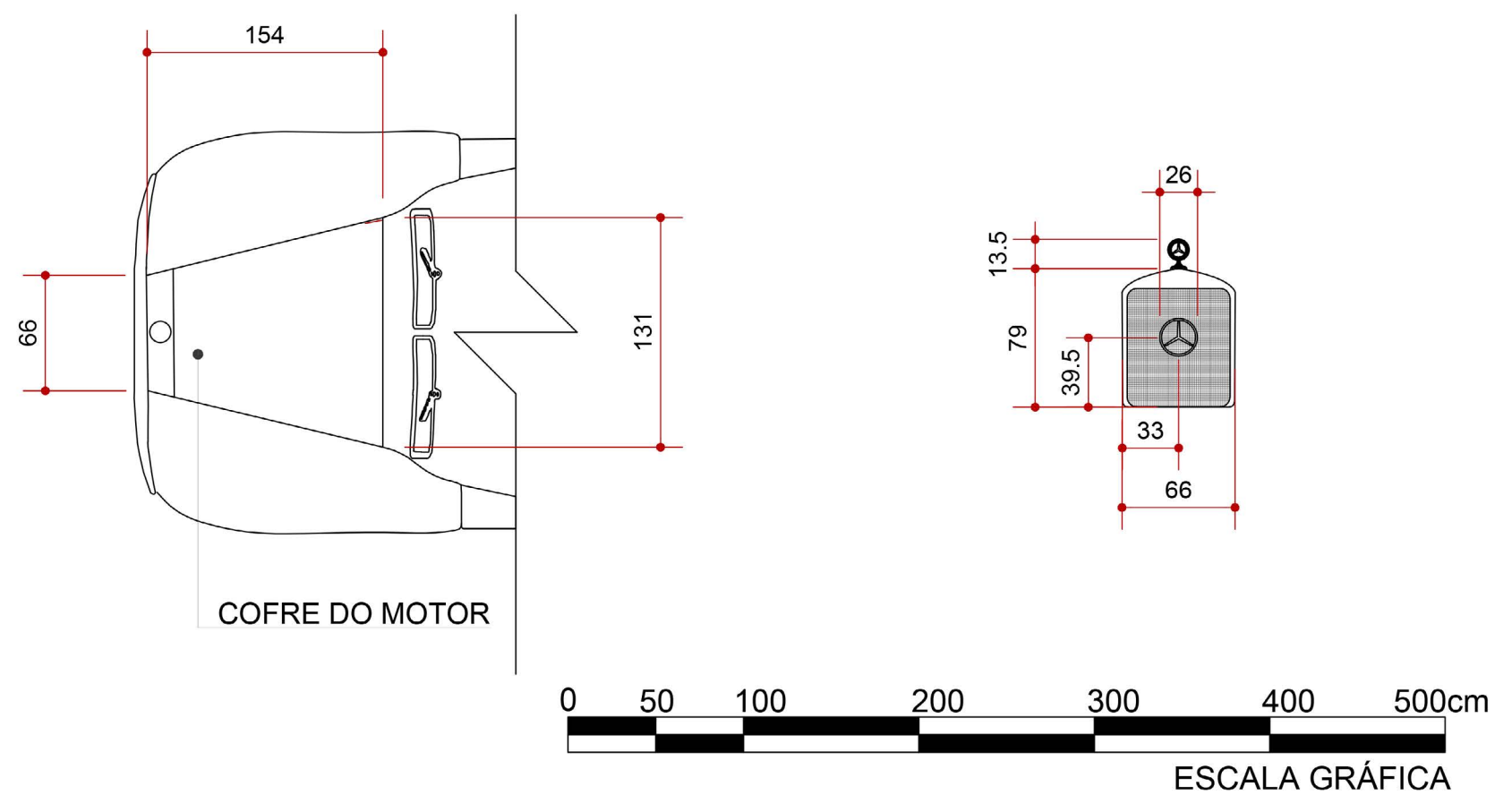
Na imagem a seguir é possível visualizar as medidas do caminhão.



CAMINHÃO DO CORPO DE BOMBEIROS DE LONDRINA

ESCALA 1:40

OBS: COTAS DO DESENHO ESTÃO EM CENTÍMETROS



VISTA SUPERIOR-COFRE DO MOTOR

OBS: COTAS DO DESENHO ESTÃO EM CENTÍMETROS

VISTA FRONTAL - COFRE DO MOTOR
ESCALA 1:30

Figura 39 - Desenho do caminhão em vista lateral e desenho do cofre do motor em vista superior e frontal

Fontes: The Blueprints [20--] modificado
pelos autores e os autores (2023)

Modo de Operar o caminhão AEM-01

Como citado anteriormente, um dos valores do bem é a maneira de se operar o caminhão que apenas uma pessoa nos dias atuais é detentora deste saber. A fim de, documentar este processo foi realizado abaixo a sequência da ação e peças utilizadas. Nesta primeira imagem [Fig 40] é possível observar os principais elementos internos :

Figura 40 - Elementos Internos



- LEGENDA EQUIPAMENTOS:**
- 01- ACELERADOR
 - 02- FREIO
 - 03- EMBREAGEM
 - 04- FREIO MOTOR
 - 05- CÂMBIO
 - 06- FREIO DE MÃO
 - 07- ALAVANCA DE TRANSFERÊNCIA - ESCADAS
 - 08- VOLANTE
 - 09- VELOCÍMETRO
 - 10- VISOR ÓLEO
 - 11- VISOR AR
 - 12- VISOR COMBUSTÍVEL
 - 13- LIMPADOR DE PARABRÍAS ESQUERDO
 - 14- LIMPADOR DE PARABRÍAS DIREITO
 - 15- ILUMINAÇÃO INTERNA
 - 16- ILUMINAÇÃO
 - 17- AQUECEDOR
 - 18- BOTÃO DE PARTIDA
 - 19- CHAVES
 - 20- FAROL
 - 21- AFOGADOR
 - 22- MARCHA LENTA
 - 23- SIRENE/GIROFLEX

Fonte: Os autores (2023)

Sequência para LIGAR o Veículo:

1. Gira Chaves;
2. Aquecer o Veículo – Início do processo de aquecimento/combustão – Botão Aquecedor;
3. Botão Partida + Aquecedor + Pressão no Acelerador.

Observações: Muitas vezes, para o acionamento é necessário aquecer diretamente o motor com material combustível e fogo.

Sequência para MOVIMENTAR o Veículo:

1. Engatar – Embreagem + Câmbio;
 2. Soltar freio de mão;
 3. Acelerador.
- Veículo em Movimento - Engatar “Câmbio Seco” / “Dois Tempos”:
4. Embreagem + Câmbio (Neutro);
 5. Soltar Embreagem;
 6. Verificar a Rotação/Velocidade, se está adequada à marcha, caso preciso, acionar o acelerador ou freio para atingir;
 7. Embreagem + Câmbio (Marcha Desejada).

Observação: Para entrar a marcha- Precisa estar de acordo com a rotação / Velocidade do Veículo.

Sequência para DESLIGAR o Veículo:

1. Afogador;
2. Freio+ Embreagem;
3. Câmbio (Neutro);
4. Freio de Mão.

Observações Gerais:

- Jogar peso do corpo para manipular o volante e embreagem;
- É preciso força para manipular os equipamentos, em especial, volante e embreagem;
- Velocidade/ Rotação adequadas para marcha – “câmbio dois tempos” / “câmbio seco”;
- Acionar Freio Motor para locais com altas inclinações;
- Freio de Mão deve ser utilizado muitas vezes, visto que o freio comum não apresenta condições adequadas para a segurança.

Sequência para MANIPULAR A ESCADA- MAGIRUS:

Observação: Não se recomenda o uso atual da escada, por questões mecânicas e de segurança. Além da falta de mão de obra especializada, em caso da necessidade de manutenção.

Transferir a potência do motor para as escadas:

1. Embreagem + Câmbio (Neutro);
2. Freio de Mão;
3. Alavanca de Transferência (Item 7 da figura anterior) – A potência do motor é destinada para o acionamento das escadas.

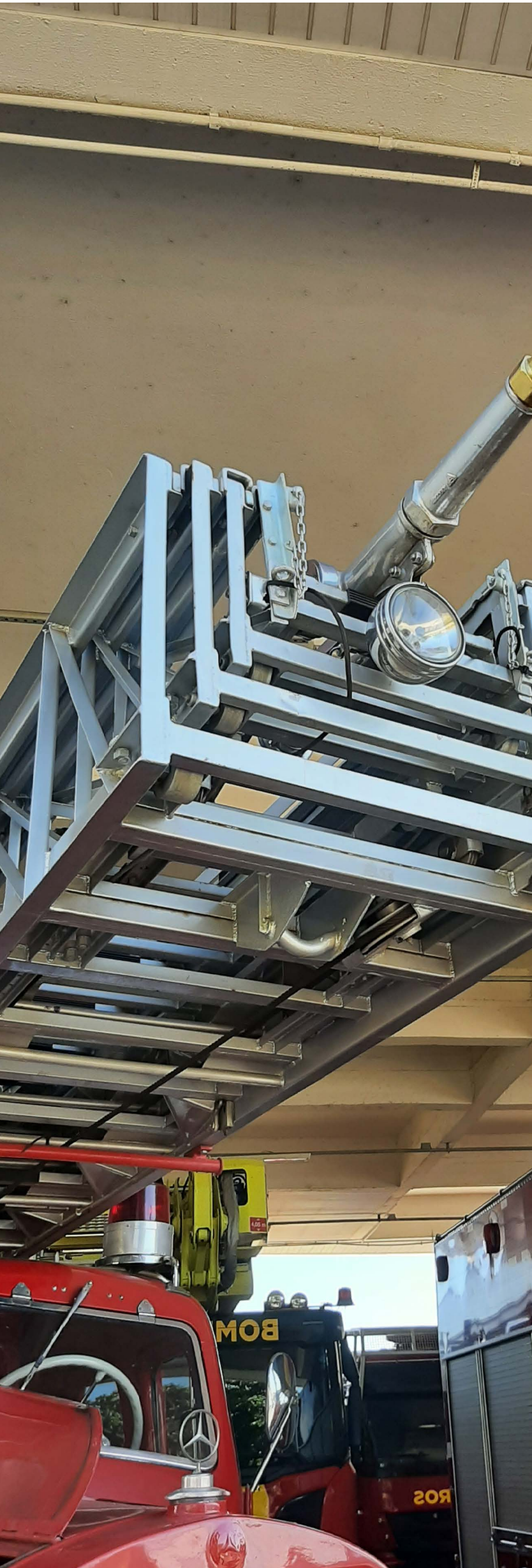
Firmar Apoios/ Sapatas:

1. Base de Madeira (necessárias de acordo com a superfície/solo);
2. Girar Polia (Sentido Horário-descer/ Anti-horário-subir) [Fig 41].

Figura 41 - Sapatas

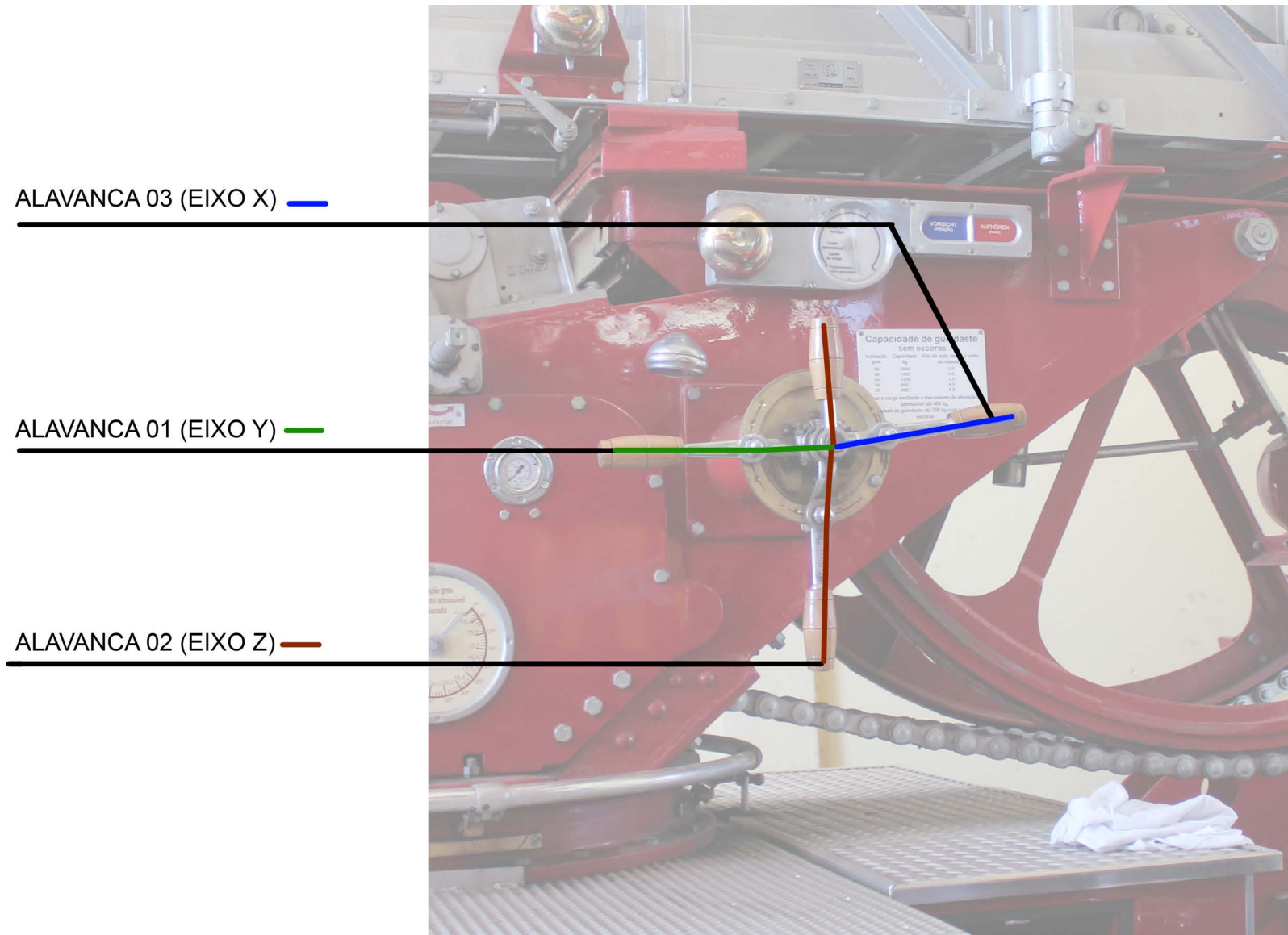


Fonte: Os autores (2023)



Acionamento Escadas [Fig 42]:

Figura 42 - Alavancas Escadas



- 1. Alavanca 01 Esquerda - Elevar inclinação (eixo Y) - (Sentido Horário- Subir/Anti-horário-descer);
- 2. Alavanca 02 Vertical - Girar (eixo Z);
- 3. Alavanca 03 Direita – Alongar (eixo X).

Observações:
· Comprimento e Inclinação devem ser verificados [Fig 43];

Fonte: Os autores (2023)

Figura 43 - Visores Comprimento e Inclinação



Fonte: Os autores (2023)

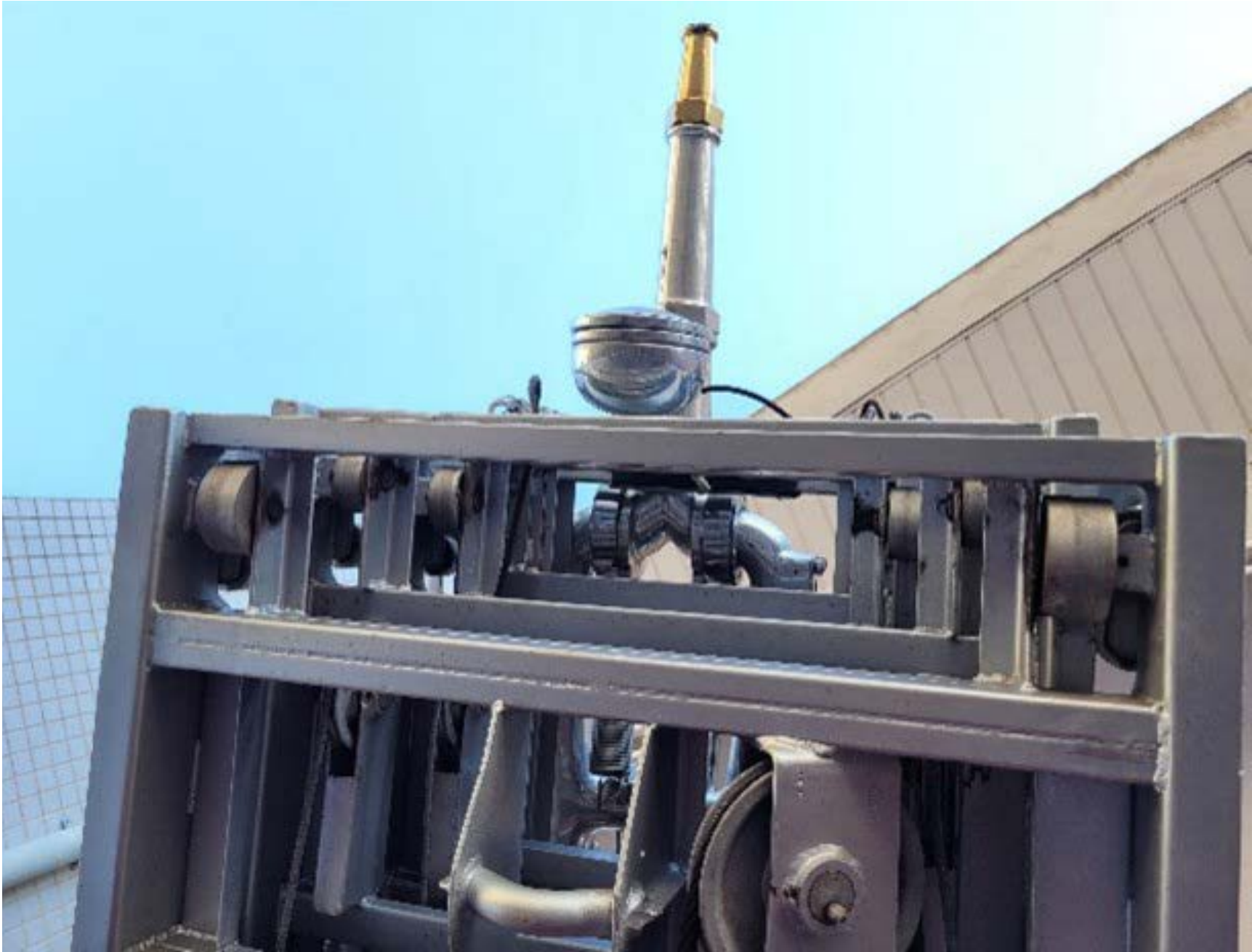
Outrora, durante o uso do caminhão pelo corpo de bombeiros para casos de incêndio, o processo era realizado em conjunto a outro veículo, “caminhão pipa”, destinado ao armazenamento de água. Assim, uma mangueira localizava-se em um suporte traseiro do veículo [Fig 44], era levado até o topo das escadas por um bombeiro, do qual engatava diretamente no apoio fixo na ponteira [Fig 45];

Figura 44 - Suporte para Mangueira



Fonte: Os autores (2023)

Figura 45 - Ponteira para Engate da Mangueira



Fonte: Os autores (2023)

Obs. Após finalização do uso, recolhimento escada. Verificar todas as gavetas, sapatas e equipamentos antes de movimentar o caminhão.

Alterações no caminhão

De acordo com o senhor Salvador (2023a), do qual acompanhou o processo, o restauro consistiu na desmontagem total do veículo, recuperação e fabricação de peças e remontagem. Apenas o símbolo da marca foi importado da Alemanha, sendo um elemento do período original de fabricação. Já demais peças, como lataria e fixação, em casos onde não havia possibilidade de reutilização, foram fabricados diretamente na P.B. Lopes. É válido para exemplificar a complexidade do processo, mencionar que a cabine foi construída artesanalmente, visto que a original não se encontrava em condições adequadas para o uso. [Fig 46 e 47]

Figura 46 e 47 - O Processo de Restauro da cabine



Fonte: Corpo de (201-)

Em virtude de análises de fotografias de diferentes períodos e entrevistas, é notório que houveram modificações pontuais ao estado original do veículo. Os bancos internos, possuíam a coloração escura antes do restauro, que segundo Salvador (2023a) teria sido fruto de reformas anteriores para a manutenção do estado do banco durante o tempo de uso do caminhão, porém, com o restauro de 2014, uma alteração foi trocar o couro para um tom branco, retomando característica original, como nota-se nas Figuras 48 e 49.



Fonte: Corpo de (201-)



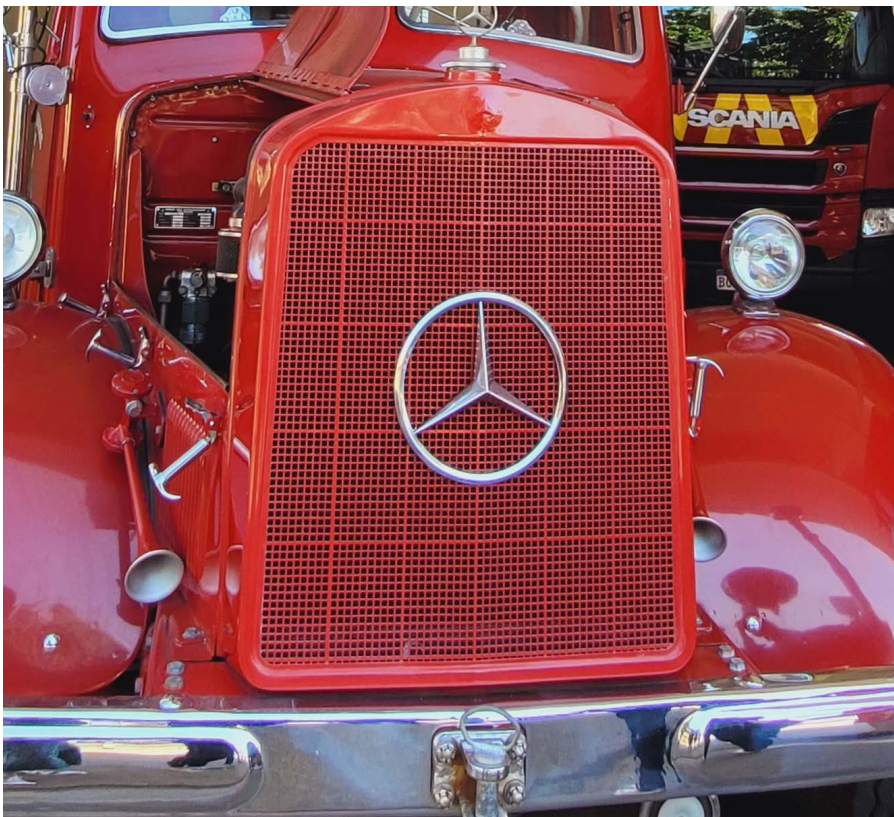
Fonte: Os autores (2023)

Ao longo dos anos de exercício do caminhão como parte crucial para resolução de casos de incêndio em Londrina e região, os reparos e manutenções foram indispensáveis, muitas vezes, realizados pelos próprios bombeiros, sem mão de obra especializada, de acordo com senhor Salvador, descaracterizando seus originais, como observa-se nas Figuras 50 e 51, a grade frontal, originalmente vermelho, retomado após o restauro de 2014.



Fonte: Corpo de (201-)

Figura 51 - Grade após restauro (Estado Original de Fabricação)



Fonte: Os autores (2023)

Situação atual do bem

Desde que foi restaurado, o caminhão está na sede central do 3º Grupamento dos Bombeiros, localizada na Rua Jaguaribe, 473, esquina com a Rua Tietê, no bairro Vila Nova. Atualmente, ele fica estacionado no pátio térreo da construção voltada para a Rua Tietê [Fig. 52]. O pátio possui planta livre, um pé direito de cinco metros, com vedação apenas nas laterais e a vedação do lote se resume a um muro simples e portões de ferro gradeados.



Figura 52 - Sede central do 3º Grupamento dos Bombeiros

Fonte: Os autores (2023)

Da rua é possível observar todos os veículos estacionados, inclusive a AEM-01. Ela se localiza à esquerda, bem próxima à parede, parada na diagonal. A sua volta encontram-se estacionados outros veículos de serviço da corporação, o que acaba realçando a transgressão temporal do bem [Fig. 53].

Figura 53 - AEM-01 estacionada junto a outros veículos



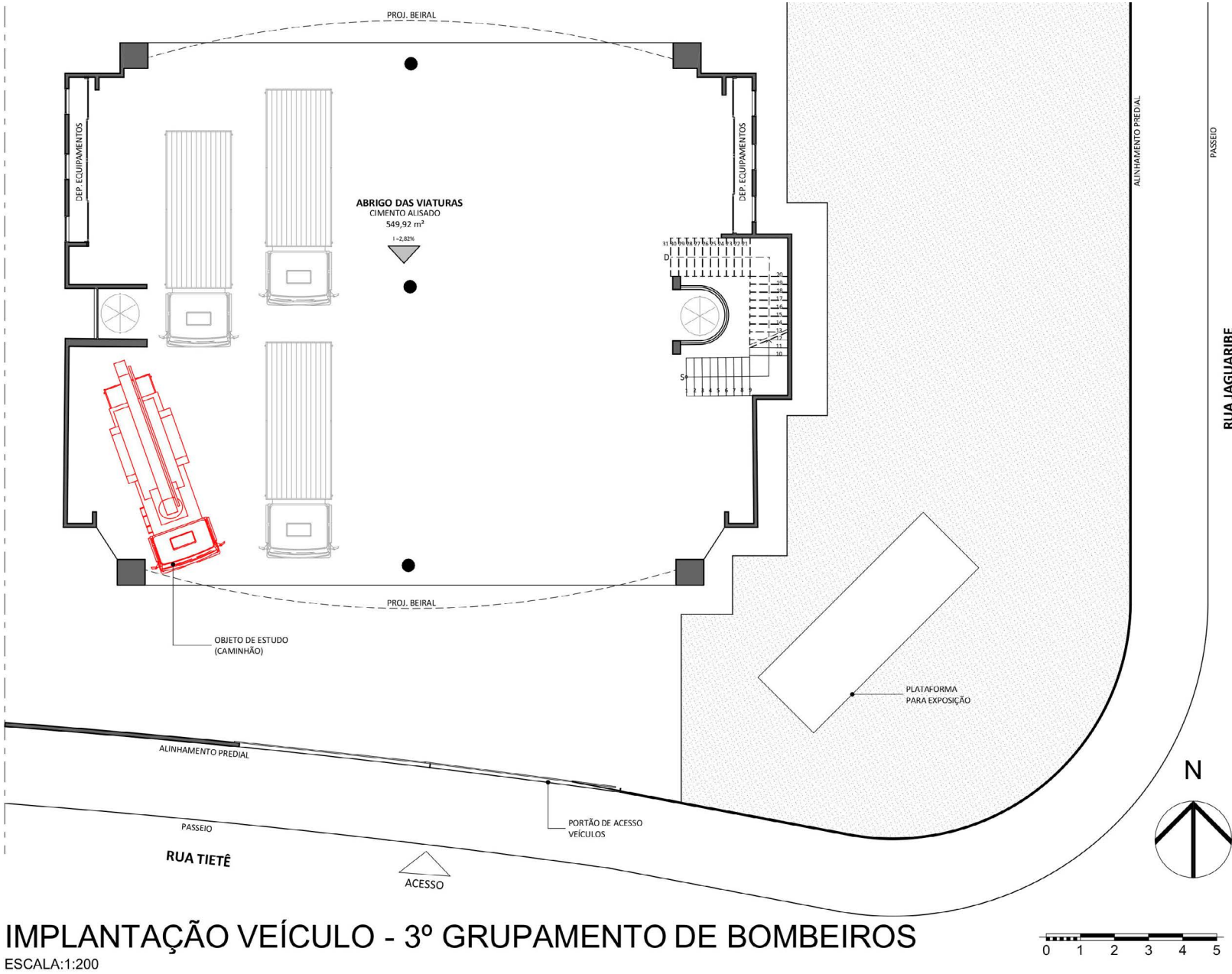
Fonte: Os autores (2023)

Segundo nos contou o senhor Salvador, as câmeras de segurança não alcançam a área onde o caminhão está. Tal fato demonstra o nível de exposição e vulnerabilidade que o bem se encontra, indicando uma ameaça à sua integridade e segurança. Nesse sentido, cabe destacar que além de seu valor cultural, a AEM-01 e todas as peças que a compõem, possuem um alto valor comercial, e, dada a facilidade em acessar o bem e a falta de dispositivos de segurança, essas peças podem servir de atrativo para possíveis furtos. Além disso, a ausência de vedação faz com que o bem fique

exposto à luz solar e às intempéries.

O senhor Salvador também expressou sua preocupação com a implantação do bem. Conforme ele explicou, após o restauro, estava prevista a construção de uma redoma de vidro climatizada para que o caminhão pudesse ficar exposto. No entanto, o projeto desta redoma não foi concretizado devido a uma redução de verbas sofrida pela corporação. Na imagem abaixo [Fig 54] é possível observar a implantação do caminhão no 3º Grupamento dos Bombeiros hoje.

Figura 54- Implantação do caminhão



IMPLANTAÇÃO VEÍCULO - 3º GRUPAMENTO DE BOMBEIROS
ESCALA:1:200

Fonte: Os autores (2023)

Nesta imagem torna-se evidente que o caminhão se encontra em área de risco para sua integridade, com aberturas próximas, acarretando impactos na materialidade, com os efeitos climáticos da exposição às águas pluviais e insolação. Além disso, nota-se que a disposição de outros veículos ao redor do bem, somado aos fechamentos laterais e aos gradis no alinhamento predial, resulta em um bloqueio visual, já que gera uma grande nocividade para a sua visitação, onde os limites físicos do seu entorno impactam diretamente nas possibilidades de perspectivas.

Um outro fator relevante, é o conflito de fluxos, visto que o caminhão está estacionado em uma área de intensa circulação de bombeiros, em um setor de atividades de trabalho e não protegido em uma área expositora. a plataforma em concreto destinada para o posicionamento do veículo, além de ameaçar a materialidade com as ações climáticas, com a falta de cobertura adequada, não possui previsão de acesso facilitado, comprometendo a possibilidade de trânsito do bem. Todavia, existem certos pontos positivos, tratam-se da facilidade de

movimentação do veículo, visto que não possuem barreiras na toda de saída, e o dimensionamento com amplitude, grandes vãos e pé-direito alto do ambiente que o caminhão está na atualidade.

Na visão do Salvador (2023b), um espaço adequado é de extrema importância para a conservação do bem. Além disso, em relação à manutenção e conservação do bem, o sargento explicou haver na corporação uma escola de recrutas que, aos fins de semana, fica responsável pela limpeza e manutenção da AEM-01 (Salvador, 2023b).

Na Figura 55, nota-se que o posicionamento do veículo, sem as devidas proteções necessárias para preservar sua integridade, gera nocividade na sua materialidade, como a oxidação em função da exposição às águas pluviais e insolação. Já na Figura 56, devido às ações antropológicas, ocorre, muitas vezes, impactos em algumas peças, como a maçaneta.

Figura 55 - Oxidação de Peças



Fonte: Os autores (2023)

Figura 56 - Maçaneta Danificada



Fonte: Os autores (2023)

Quanto às manutenções da parte mecânica e elétrica, são poucas as pessoas que detêm o conhecimento necessário para a realização deste tipo de serviço. Por conta disso, o uso do caminhão é evitado, pois, caso ocorra algum problema com o funcionamento do veículo, a mão de obra para o reparo é escassa.

Mediante o exposto, podemos dizer que, apesar de se manter relativamente bem conservado anos após o fim do restauro, o caminhão se encontra em um local que não é propício para um artefato histórico. Não há, em sua implantação atual, o cuidado de protegê-lo de intempéries ou possíveis danos à sua integridade.

Ainda, mesmo sendo um objeto de valor cultural que desperta o interesse do público, o local em que se encontra não é apropriado para a apreciação e contemplação enquanto documento histórico. Não há em sua implantação atual nenhum elemento que evidencie seu valor, suas especificidades e sua relação com a cidade.

4. O CAMINHÃO DOS BOMBEIROS AEM-01 EM RELAÇÃO À LEI DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO MUNICIPAL

A atual legislação municipal que trata do Patrimônio Cultural londrinense resume-se à Lei n.º 11.188 de 19 de abril de 2011, na qual se define que “O Patrimônio Cultural de Londrina é integrado pelos bens materiais e imateriais, tomados individualmente ou em conjunto, que constituem a **identidade** e a **memória coletiva** londrinense.” (Londrina, 2011, grifo nosso).

A lei ainda lista critérios para a classificação dos bens como Patrimônio Cultural. Dentre os nove critérios listados, a AEM-01 se enquadra em seis deles, sendo:

- I - Ser pioneiro ou um dos primeiros;
- II - Ser testemunho de épocas de desenvolvimento da cidade;
- III - Pela singularidade da técnica construtiva e material utilizado; (...)
- V - Pelos fatos históricos que tenham ocorrido no local;
- VI - Ser formador da identidade local;
- VII - Pelos saberes tradicionais; (Londrina, 2011)

Em relação ao critério I-Ser pioneiro ou um dos primeiros, a AEM-01 foi o primeiro modelo desse tipo de veículo adquirido pela corporação no Paraná, além de ser um dos poucos exemplares importados da Alemanha no ano de 1951 no Brasil. Ademais, a especificidade da escada foi muito importante, como demonstrado durante este estudo.

No critério II- Ser testemunha de épocas de desenvolvimento da cidade, podemos destacar novamente seu papel significativo em uma cidade na qual o fenômeno da verticalização era acelerado, principalmente na década de 1970, quando chega o caminhão.

Quanto ao critério III- Pela Singularidade da técnica construtiva e material utilizado, destacam-se as especificidades tecnológicas de sua construção e manipulação, que são representativas de uma época e podem ser consideradas um vestígio material das mudanças ocorridas na história dessa categoria de objeto.

Em relação ao critério V- Pelos fatos históricos que tenham ocorrido no local, apesar de o bem não ser um “local”, enquanto objeto, ele presenciou e protagonizou momentos importantes da história da cidade e da corporação, tais como salvamentos em que foi utilizado o caminhão.

No critério VI- Ser formador de identidade local, podemos ressaltar principalmente o valor simbólico e de memória que o veículo adquiriu com o passar dos anos, evidenciando a identidade do corpo dos bombeiros de Londrina, inclusive colocado como marco no 3º Grupamento do Corpo de Bombeiros.

Por fim, o último critério VII - pelos saberes tradicionais, que pode ser aplicado à AEM-01 diz respeito à forma de manipulação e conservação do bem. Atualmente apenas uma pessoa detém o conhecimento necessário para o manuseio do caminhão, e a mão de obra capacitada para a manutenção do mesmo é muito escassa. Tais fatos podem representar um risco para a salvaguarda do bem, mas também demonstram como sua utilização demanda um saber tradicional, reforçando seu valor histórico e a necessidade de salvaguardá-lo.

Vale destacar que alguns termos utilizados no texto da lei como “técnica construtiva” ou “ocorrido no local”, a rigor, referem-se a bens construídos, o que pode limitar a classificação de determinados bens. No entanto, a interpretação aqui dada serve para corroborar os argumentos a favor do valor histórico e cultural do bem em questão. Ressaltar essa limitação pode contribuir para o aprimoramento das práticas de salvaguarda e legislações desenvolvidas atualmente no município.

5. DIRETRIZES PARA MANUTENÇÃO E SALVAGUARDA DO BEM

A fim de facilitar a visibilidade das principais partes integrantes do caminhão dos bombeiros AEM-01, segue abaixo um gráfico com as principais peças e diretrizes de manutenção.

LOCALIZAÇÃO	NOME	MANUTENÇÃO	OBSERVAÇÃO
ÁREA EXTERNA	Cabine,luzes e outras peças externas	Limpeza 1 x na semana e enceramento. Flanela macia e produto não corrosivo.	Lavagem esporadicamente, quando for fundamental para exposição, mas com secagem após.
ÁREA EXTERNA	Maçaneta/ chave	Cuidado ao manusear- peça rara	Ver como vai ser feito o reparo na que foi quebrada recentemente, privilegiar peças originais.
ÁREA EXTERNA	Símbolo da MercedesBenz	Limpar com cuidado	Peça rara que foi importada no restauro
ÁREA EXTERNA	Escada Magirus	Se for fazer demonstração, ter junto um mecânico especialista em carros antigos e pessoa especialista na manipulação do veículo. Lembrando risco do veículo tombar.	Considerando que a escada pode travar, precisa ter especialista tanto para destravar a escada.
ÁREA INTERNA	Motor	Ligar 1 x no mês	Devido a diferença do tipo de Diesel na atualidade, fazer limpeza se necessária após o uso do motor no bico injetor.
ÁREA INTERNA	Bancos de couro branco	Limpeza e cuidado ao manusear o caminhão	O couro foi feito igual modelo original

Além do cuidado com as partes principais que compõem o caminhão dos bombeiros, é necessário sempre buscar o mínimo de intervenção, buscando não trocar ou manipular partes do caminhão, para casos excepcionais, deve ser enviado o projeto com justificativa para a Secretaria de Cultura e COMPAC (Conselho Municipal do Patrimônio Artístico Cultural de Londrina) para autorização. Para salvaguarda da importância patrimonial do bem como patrimônio histórico-cultural de Londrina, o mesmo NÃO PODERÁ SER DESLOCADO DA CIDADE DE LONDRINA-PR, sendo que em casos excepcionais, também deverá ter o deslocamento previamente autorizado pela Secretaria de Cultura e COMPAC.

Ademais, outras atitudes são necessárias para que o veículo não se deteriore com as intempéries, receba manutenção de qualidade e que a sua memória junto com a corporação seja salvaguardada, são elas:

INTEGRIDADE DO BEM

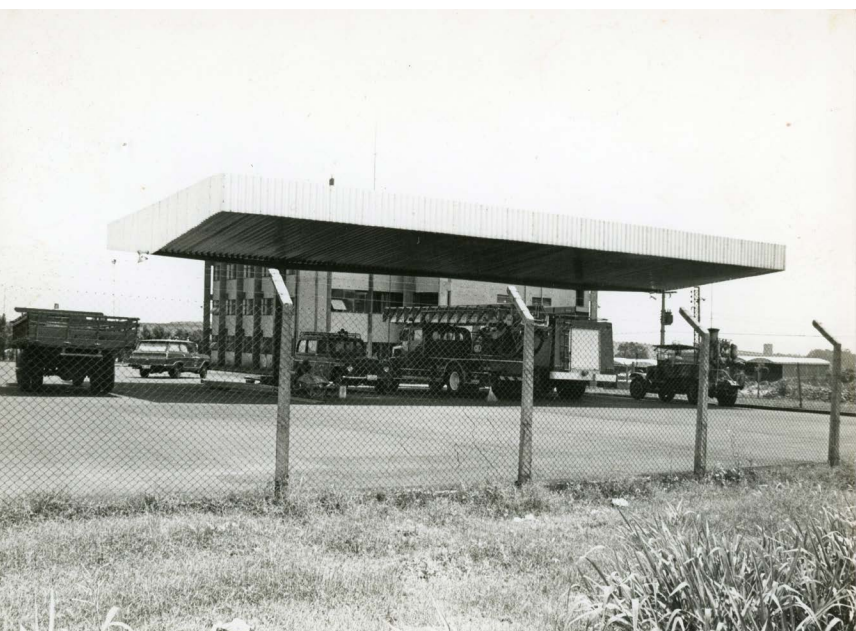
1. Capacitação de mão de obra especializada para reparos no Caminhão;
2. Criação de manual para manuseio do caminhão e treinamento de pessoas para manipular o mesmo;
3. Criação de local adequado para a exposição do veículo (o projeto deste local também deverá ser apresentado à Secretaria Municipal de Cultura e COMPAC) considerar um local que proteja o bem da chuva e sol e que possa expor outros documentos que potencializam a visibilidade do valor do bem e do corpo dos bombeiros para o município;
4. Documentação e regularização do caminhão junto aos órgãos responsáveis;
5. Proteção legal (tombamento);
6. Solicitação de subsídios que apoiem a manutenção
7. Documentar as alterações e atualizações das peças do veículo, mantendo a ficha de inventário atualizada;

MEMÓRIA E VALOR SOCIAL DA CORPORAÇÃO

1. Criar um Museu de Bombeiro. A criação do Museu do bombeiro potencializa a exposição da história da corporação e sua importância

social

2. Criação de um acervo documental sobre o caminhão, mantendo os cuidados para a segurança e a manutenção de quaisquer documentos que se relacionem com o bem.
3. Capacitação de funcionários do corpo de bombeiros para organização do arquivo documental sobre o bem e sobre a corporação que contribua com os estudos sobre a memória da instituição.
4. Educação patrimonial para a corporação e sociedade;



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, Verena. **Manual de História Oral**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

ALEXANDRE, Walmir. **Requerimento**. Londrina, 2019.

ATA. **Livro do serviço do 30 Grupamento dos Bombeiros de Londrina**, 1 de outubro de 1975.

ATA. **Livro do serviço do 30 Grupamento dos Bombeiros de Londrina**, 2 de outubro de 1975.

ATA. **Livro do serviço do 30 Grupamento dos Bombeiros de Londrina**, 12/13 de outubro de 1975.

THE BLUEPRINTS. **Blueprints > Trucks > Mercedes-Benz > MercedesBenz L5000 (1951)**. Disponível em: [https:// www.theblueprints.com/blueprints/trucks/mercedes-trucks/77638/view/mercedesbenz_l5000_1951/](https://www.theblueprints.com/blueprints/trucks/mercedes-trucks/77638/view/mercedesbenz_l5000_1951/). Acesso em: 28 mar. 2023.

BOMBEIROS. **Histórico - 3 GB - Londrina**, [20--]. Disponível em <https://www.bombeiros.pr.gov.br/3gb/Pagina/Historico-30-GB-Londrina>. Acesso em: 28 mar 2023

BORTOLOTTI, João Baptista. **Planejar é preciso: memórias do planejamento urbano de Londrina**. 1. ed. Londrina: Midiograf, 2007.

BRAZILIAN plant in São Bernardo do Campo. MERCEDES-BENZ. 1956. Disponível em: <https://mercedes-benzpublicarchive.com/marsClassic/pic/en/122516>. Acesso em: 23 mar. 2023.

CASARIL, Carlos Cassemiro. **Meio século de verticalização urbana em Londrina – PR e sua distribuição espacial: 1950-2000 – Londrina**, 2008.

CAVATORTA, Mateus Galvão - **Produção do espaço urbano e a verticalização em Londrina** - Londrina, 2021. CORPO de bombeiros PMP AEM 01. Londrina: Editora PB Lopes, 201-.



CORPO de Bombeiros faz 63 anos. **Folha de Londrina**, Londrina, 08 de out. de 1975. Ano 28. N.7110 – pg. 6 (canto inferior direito). Acervo Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica da Universidade Estadual de Londrina – NDPH-UEL.

CONTRA Incêndio. **Folha de Londrina**, Londrina, 10 de out. de 1975. Ano 28 N. 7112 - pg.1 (capa). Acervo Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica da Universidade Estadual de Londrina – NDPH-UEL.

DAIMLER-BENZ exports to 65 countries. **Mercedez-Benz**. Disponível em: <https://mercedes-benzpublicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Daimler-Benz-exports-to65-countries.xhtml?oid=4910293>. Acesso em: 23 mar. 2023.

DAIMLER TRUCK. **Mercedes-Benz L 4500 F**. 23 fev. 2003. Disponível em: <https://media2.daimlertruck.com/marsMediaSite/en/instance/picture.xhtml?oid=6668452>. Acesso em: 27 mar. 2023.

DIESEL Motor OM 67/4. **MERCEDES-BENZ**. 1949. Disponível em: https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/picture/Diesel-MotorOM674.xhtml?oid=1809544&ls=L3NIYXJjaHJlc3VsdC9zZWFiY2hyZXN1bHQeGhobWw_c2VhcmNoU3RyaW5nPWwrNTAwMCZzZWFiY2hUeXBIPWRldGFpbGVkInJlc3VsdEluZmgUeXBISWQ9MTcyJnZpZXdUeXBIPWdyaWQmc29ydERlZmluaXRpb249QVJDSEIWRU5VTUJFUioxJnRodW1iU2NhbGVJbmRleDoxJnJvdONvdW5ocoluZGV4PTU!&rs=15. Acesso em: 28 mar. 2023.

ESCADA Magirus. **Folha de Londrina**, Londrina, 10 de out. de 1975. Ano 28 N. 7163- pg.3. Acervo Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica da Universidade Estadual de Londrina – NDPH-UEL.

FABRICI: Fabrica Gaggenau. MERCEDEZ-BENZ-TRUCKS. [20--]. Disponível em: https://www.mercedes-benztrucks.com/ro_RO/brand/plants/our-plants/plant-gaggenau.html. Acesso em: 19 mar. 2023.

FRIEDRICH, Klausmartin. **Die Haubenfahrzeuge der Nachkriegszeit - Teil 25 - BOS-Fahrzeuge - Einsatzfahrzeuge und Wachen weltweit**. 19 jul. 2017. Disponível em: <https://bos-fahrzeuge.info/news/DieHaubenfahrzeuge-der-Nachkriegszeit-Teil-25-134>. Acesso em: 24 mar. 2023.

IMPRENSA Mercedes-Benz. **MERCEDES-BENZ**. 28 abr. 2021. Disponível em: <https://www.mercedes-benz.com.br/institucional/imprensa/releases/corporativo/2021/4/22243-mercedesbenz-65-anos-de-pioneirismo-e-inovacao-na-producao-de-caminhoes-eonibus-nobrasil/>. Acesso em: 24 mar. 2023.

JUSCELINO Kubitschek durante passeio na inauguração da fábrica da Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo em 1956. **MERCEDES-BENZ**. 1956. Disponível em: https://www.mercedesbenz.com.br/resources/media/releases/gallery/original/20210428_c8gege6582ba497e86e8faa059641eb8_juscelino-kubitschek-durente-passeio-na-inauguracao-dafabrica-da-mercedes-benz-em-sao-bernardo-do-campo-em-1956.jpg. Acesso em 28 mar. 2023.

KNAUSS, Paulo. **No domínio dos acervos: história e as práticas do olhar**. In: **Revista Maracanan**. vol. 12, n.14, p. 12-24, jan/jun 2016.

L 4500 F (L 303). **MERCEDES-BENZ**. [20--]. Disponível em: <https://mercedes-benzpublicarchive.com/marsClassic/en/instance/picture/Mercedes-Benz-L4500-F-L-303.xhtml?oid=30109994>. Acesso





em: 24 mar. 2023.

L 4500: High-payload sales sensation in the medium-duty class. **MERCEDES-BENZ**. 2008. Disponível em: https://group-media.mercedesbenz.com/marsMediaSite/en/instanceko/Mercedes-Benz-L-4500-Highpayload-sales-sensation-in-the-medium-dutyclass.xhtml?oid=9914689&ls=L3NIYXJjaHJlc3VsdC9zZWFiY2hyZXN1bHQueGhobWw_c2VhcmNo_U3RyaW5nPWwrNDUwMCZzZWFiY2hJZDowJnNIYXJjaFR5cGU9ZGV0YWlsZWQmcmVzdWxoSW5mb1R5cGVJZDooMDYyNiZ2aWV3VHlwZT10aHVtYnMmc29ydERlZmluaXRpb249UFVCTEITSEVEXoFULTlmdGh1bWJTY2FsZUluc291bnRzSW5kZXg9NQ!!&rs=1. Acesso em: 23 mar. 2023.



LONDRINA. **Lei no 11.188, de 19 de abril de 2011**. Dispõe sobre a Preservação do Patrimônio Cultural do Município de Londrina. Londrina: Câmara Municipal. 2011. Disponível em: <<https://www1.cml.pr.gov.br/leis/2011/web/LE111882011consol.html>>. Acesso em: 21 mar. 2023.

NOVA Sede. **Folha de Londrina**, Londrina, 10 de out. de 1975. Ano 28 N. 7163 - pg.3. Acervo Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica da Universidade Estadual de Londrina – NDPH-UEL.

MAGIRUS: Hersteller von Feuerwehrfahrzeugen & Brandschutztechnik. **Magirus** [20--]. Disponível em: <https://www.magirusgroup.com/de/de/home/>. Acesso em: 28 mar. 2023.

MERCEDES-BENZ L 5000. **MERCEDES-BENZ**. 1948. Disponível em: <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/pic/en/245421>. Acesso em: 24 mar. 2023.

MERCEDES-BENZ L 4500. **MERCEDES-BENZ**. 1953. Disponível em: <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/pic/en/121959>. Acesso em: 23 mar. 2023.



MERCEDES-BENZ Brasil – Automóveis. **MERCEDES-BENZ**. 1953b. Disponível em: https://www.mercedes-benz.com.br/resources/media/releases/gallery/original/20210428_1fdf828868c240e2b747d4cf5206bb46_capa-terreno-em-sao-bernardo-do-campodestinado-a-construcao-da-fabrica-da-mercedes-benz-1953.jpg. Acesso em: 23 mar. 2023.

MERCEDES-BENZ Brasil – Automóveis. **MERCEDES-BENZ**. 1956. Disponível em: https://www.mercedes-benz.com.br/resources/media/releases/gallery/original/20210428_e3083b30588040cabdeda8288c3b9221_1.JPG. Acesso em: 23 mar. 2023.

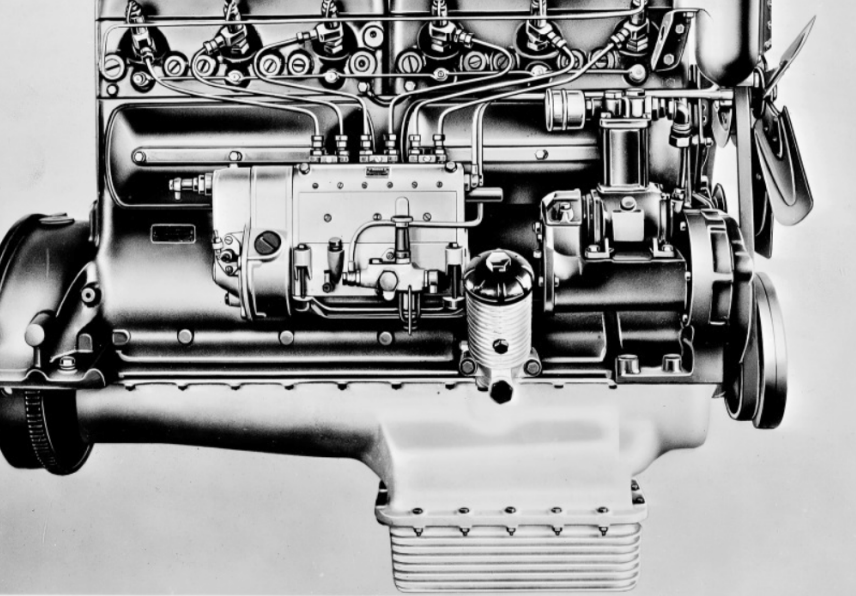
MORRE um dos fundadores da Grande Londrina. **Folha de Londrina**. Londrina, 2 de fev. de 2021. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/economia/morre-um-dosfundadores-da-grande-londrina-3056867e.html?d=1>. Acesso em: 28 mar 2023.

MOTOR CAR. **Mercedes-engines**. Disponível em: <https://motorcar.net/mercedes-engines/item/20054-mercedes-om-67>. Acesso em: 28 mar. 2023.

MUSEU Histórico de Londrina - **MHL**. Acervo de fotografias da década de 1970. Fotografias NF21183 e NF21181, 1975. Disponível em: <<https://www.uel.br/museu/acervos/>>. Acesso em: 21 mar. 2023.

NASCIMENTO, Marcio Silveira; NASCIMENTO, Marcio Silveira. IMPLANTAÇÃO E EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL. **Revista Tocantinense de Geografia**, [S. l.], v. 5, n. 7, p. 67–79, 2016. DOI: 10.20873/rtg.v5n7p67-79. Disponível em: <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/geografia/article/view/1704>. Acesso em: 23 mar. 2023.





NEW Designation for L 4500 and O 4500. **MERCEDES-BENZ**. 1948a. Disponível em: https://mercedes-benzpublicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko.xhtml?oid=4910255&ls=L3NIYXJjaHJlc3VsdC9zZWFiY2hyZXN1bHQeGhobWw_c2VhcmNoU3RyaW5nPUwrNTAwMCZzZWFiY2hUeXBIPWRldGFpbGVkInJlc3VsdEluZmgUeXBISWQ9MjMzMjYzOaHVtYINjYWxlSW5kZXggMSZyb3dDb3VudHNJbmRleDo1JnZpZXdUeXBIPWxpc3Qmc29ydERlZmluaXRpb249Uo9SVCox&rs=1. Acesso em: 24 mar. 2023.

NOBIATO, Julia. **Canal YOUTUBE Julia Nobiato**. 2022. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=M3Ub65JfK7Y&ab_channel=JuliaNobiato . Acesso em: 21 mar. 2023.

OLIVEIRA, Salvador Sidnei. **Depoimento- processo Tombamento**. 2019.

OLIVEIRA, Salvador Sidnei. **Entrevista**. [9 de março de 2023a]. Entrevistadores: os autores, 2023.

OLIVEIRA, Salvador Sidnei. **Entrevista**. [14 de março de 2023b]. Entrevistadores: os autores, 2023. Arquivo .mp4 (29 min.). Acervo Museu Histórico de Londrina.

PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. **Projeto História**, São Paulo, n. 14, fev. 1997, p. 25-39. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/11233/8240>>. Acesso em: 23, mar. 2023.

PRODUCTION changeover at Daimler-Benz. **MERCEDEZ-BENZ**. [20--]. Disponível em: <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Production-changeoveratDaimler-Benz.xhtml?oid=4910122>. Acesso em: 23 mar. 2023.

ROSA, Carolina Lucena. O patrimônio industrial: a construção de uma nova tipologia de patrimônio. In: XXVI Simpósio Nacional de História, 2011, São Paulo. **Anais [...]**, 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308189074_ARQUIVO_artigoANPUHCarolinaRosa.pdf. Acesso em: 23 mar. 2023.

SILVEIRA, Victor de Souza. **Patrimônio sobre rodas: antigomobilismo, memórias e distinção social em Viçosa - Minas Gerais**. 2021. 189 f. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania) -Universidade Federal de Viçosa, Viçosa. 2021. Disponível em: <<https://locus.ufv.br/handle/123456789/29389>>. Acesso em: 21 mar. 2023.

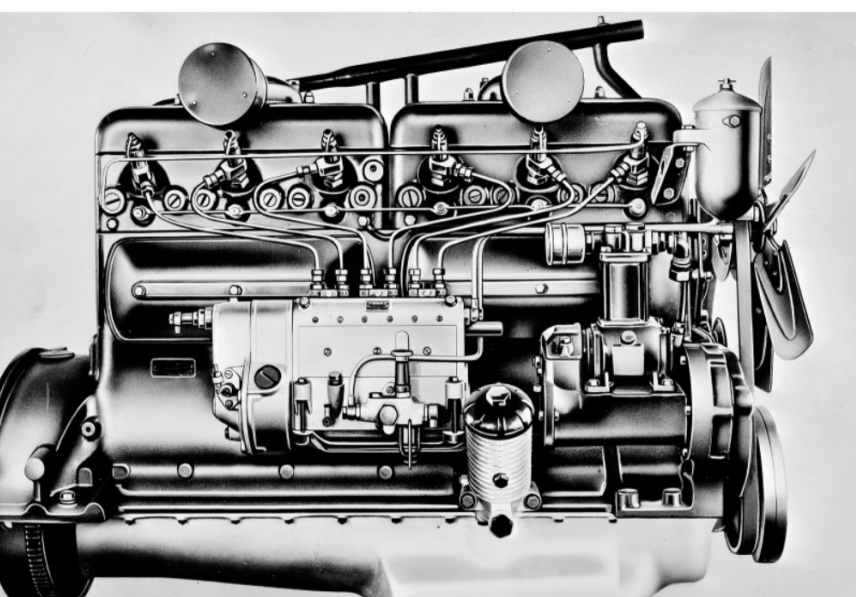
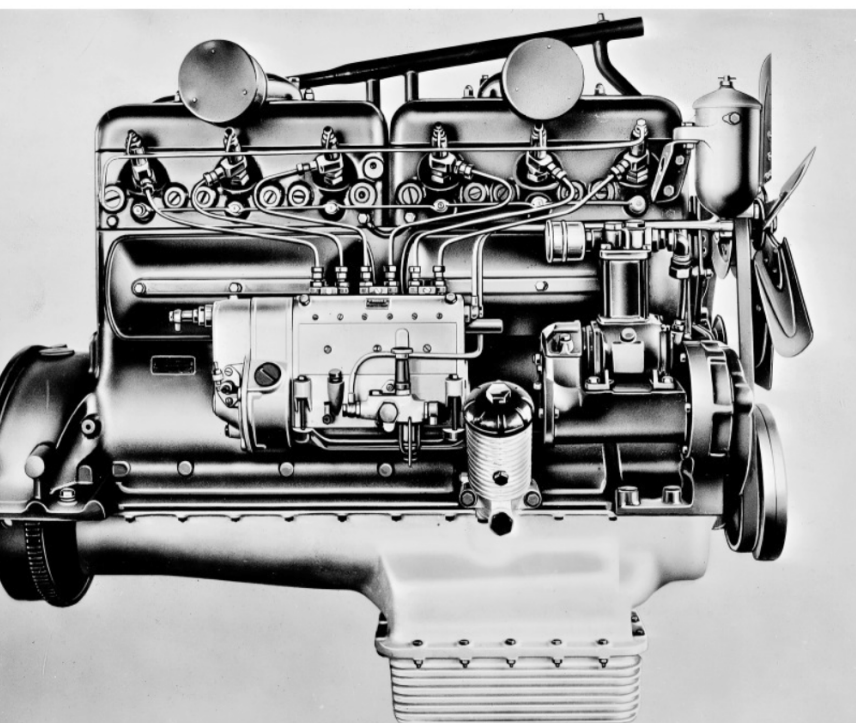
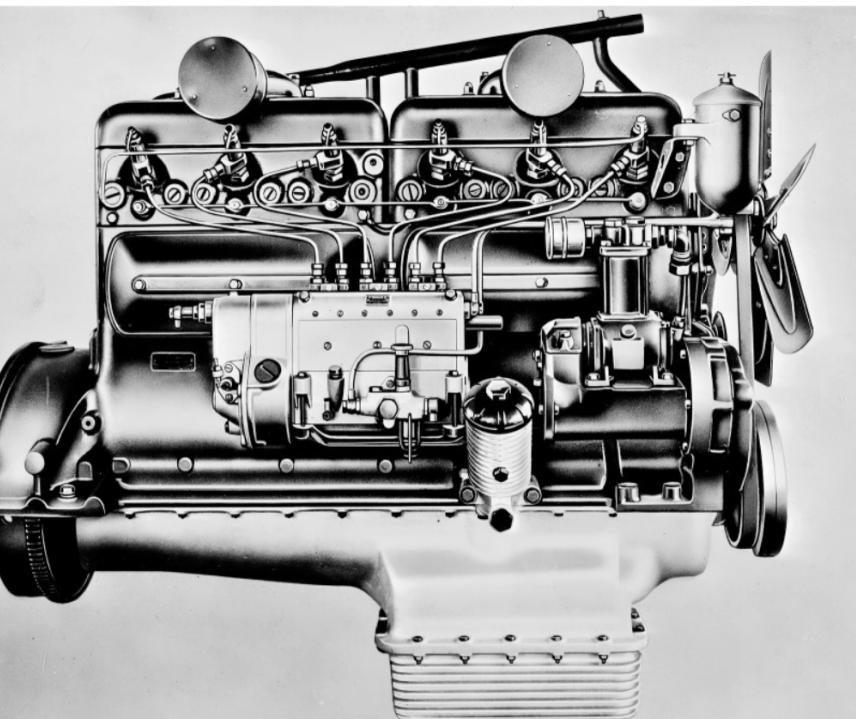
SOUZA, Rafael. Memórias de uma relíquia. **Folha de Londrina**. Londrina, 14 jul. 2016. Disponível em : <https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/memorias-de-uma-reliquia-950671.html?d=1>. Acesso em: 28 mar. 2023.

SCHWERE LKW L 4500, L 5000, L 5500, L 325, L 330 - **Legends of Trucking**. Disponível em:<http://www.legends-oftrucking.de/model/32/schwere-lkw-l-4500-l-5000-l-5500-l-325-l-330>. Acesso em: 24 mar. 2023.

SUZUKI, Juliana Harumi. **Artigas e Cascaldi: arquitetura em Londrina**. Cotia: Ateliê editorial, 2003. 147 p.

TCGL - Transportes Coletivos Grande Londrina. **História**. Site oficial. [20-]. Disponível em: <http://www.tcgrandelondrina.com.br/>. Acesso em: 28 de mar. 2023.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial**, jul. 2003. Houghton: s/d. Disponível em: <http://www.unesco.org/whc/convention.html>.





ticcih.org/about/charter/. Acesso em: 23 mar. 2023.

THE BIRTH of a legend: the 300 engine series, first unveiled in 1949, is a major advancement. **MERCEDES-BENZ**. 2009. Disponível em: <https://group-media.mercedes-benz.com/marsMediaSite/en/instance/ko/The-birth-of-a-legend-the-300-engine-series-firstunveiled-in-1949-is-a-major-advancement.xhtml?oid=9914319>. Acesso em: 28 mar. 2023.

TRADITION & passion - information about the history of Magirus GmbH. **MAGIRUS**. [20--]. Disponível em: <https://www.magirusgroup.com/de/en/company/tradition/>. Acesso em: 28 mar. 2023.

TRUCKSPLANET. MERCEDES-BENZ L311 / L312 (Commercial vehicles) – [20-]. Disponível em: <https://www.trucksplanet.com/catalog/model.php?id=792>. Acesso em: 23 mar. 2023.

WIKIPEDIA. **List of Mercedes-Benz trucks - Wikipedia**. 14 out. 2018. Disponível em: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_MercedesBenz_trucks. Acesso em: 27 mar. 2023



