



O MUSEU TAM FECHOU!

CONHEÇA A VERDADEIRA HISTÓRIA

Texto: Gerson Sintoni. Fotos: Ricardo Beccari.

Um das coleções aeronáuticas mais fascinantes do mundo interrompe suas atividades e tenta encontrar uma solução para não acabar definitivamente. Ao contrário de outros veículos especializados, Flap só publica matérias consultando as fontes. A primeira entrevista esclarecendo o assunto foi dada por João Amaro, presidente do Museu TAM, em nossa sede. Portanto, uma fonte segura, e não notícias baseadas em meras especulações.

A crise que castiga as companhias aéreas brasileiras fez mais uma vítima: o Museu TAM. Por decisão de seu fundador e presidente, João Amaro, a entidade fechou as portas ao público em 1º de fevereiro por tempo indeterminado. O museu vinha acumulando prejuízos mensais na casa dos 200 mil reais já há algum tempo ou, mais exatamente, desde que perdeu a sua principal entrada de recursos: o dinheiro que recebia da TAM por meio da Lei Rouanet. A única fonte de renda disponível até então, a bilheteria, não chegava a cobrir metade dos custos do museu. “Diante do mau momento que a aviação comercial enfrenta, não fazia mesmo sentido a TAM nos ajudar”, diz Amaro, resignado.

O museu está sob o guarda-chuva da Educ-tam, fundação criada pela TAM para gerir inicia-

tivas de caráter institucional, social e educativo. Ao longo desses quase dez anos de existência, o museu tentou viver das próprias pernas, sempre com dificuldade. Depois da inauguração, em 2006, funcionou por dois anos, fechou em 2008 para ampliação e adaptações e reabriu em 2010. Na época, a TAM experimentava um céu de brigadeiro. A empresa crescia, dava lucro e os incentivos proporcionados pela Lei Rouanet deram um belo impulso ao museu. Mas o cenário foi mudando aos poucos nos últimos anos. Além das dificuldades que a aviação comercial atravessa, um detalhe, na opinião de João Amaro, dificultou ainda mais as coisas: em vez de Asas de um Sonho, o nome de batismo, a instituição passou a se chamar Museu TAM a partir de 2010. “Desde então, ficou difícil captar dinheiro por meio da Lei

Rouanet”, lembra Amaro. “A exposição da marca TAM é muito forte e concorre com a de eventuais patrocinadores, desestimulando-os a investir. Perdemos muitos negócios por essa razão.”

Na comunidade aeronáutica, porém, é voz corrente que o problema é outro: trata-se da localização do museu. Ele funciona na zona rural de São Carlos, a 250 quilômetros de São Paulo. São Carlos tem pouco menos de 250 mil habitantes e está numa região próspera do interior paulista, rodeada de cidades de porte semelhante. Mesmo assim, é pouco para um museu que tem de sustentar um acervo com cerca de 130 aeronaves – 90 em exposição e o restante em restauro – dependendo somente do dinheiro arrecadado na bilheteria – e no dia mais movimentado, a quarta-feira, a entrada é gratuita. “Talvez tenha sido um erro erguer o museu em São Carlos”, admite Amaro. “Mas, se não fosse ali, ele não existiria.”

O museu é uma ideia de Amaro e do irmão, o comandante Rolim, fundador da TAM. No começo, eles queriam simplesmente juntar alguns modelos históricos, colocá-los em condição de voar e extrair prazer ao manchar daquelas joias. Procuraram diversos lugares para instalar um hangar, até adquirirem o acervo da fábrica da Companhia Brasileira de Tratores (CBT), que era de propriedade do Sindicato dos Metalúrgicos de São Carlos, que abrigaria o centro da manutenção da TAM. Rolim resolveu, então, destinar um pedaço da terra para o futuro museu. Ele não teve tempo de conhecer o empreendimento e, se conhecesse, certamente ficaria surpreso e orgulhoso ao ver no que se transformou.

Rico e variado, o acervo do Museu TAM o coloca entre os melhores museus particulares do ramo aeronáutico no mundo. Tem preciosidades como o American Flea Ship, de 1939, o primeiro avião projetado por uma mulher, a norte-americana Cassel Hibbs; ou o RWD-13, um monomotor polonês dos anos 1940, que só pode ser visto ali, pois não existe outro no mundo. Como não poderia deixar de ser, uma visita a São Carlos vale – ou melhor, valia – como uma aula de história sobre a aviação brasileira, seja ela comercial, geral ou militar. Estão lá um belíssimo Constellation nas cores da Panair, a grande empresa aérea do País nos anos 1950 e 1960; o CAP-4 “Paulistinha”, que formou gerações de pilotos; e o indestrutível P-47D “Thunderbolt”, caça-bombardeiro utilizado pelos brasileiros do 1º Grupo de Aviação de Caça na campanha da Itália. Aliás, o capítulo Segunda

No centro, João Amaro, presidente do Museu TAM e William Rady, membro do Conselho, a esquerda, durante a entrevista exclusiva na sede da Flap.



O Fokker F-100, que foi a espinha dorsal da frota da TAM nos anos 1990, também faz parte do acervo em São Carlos.



O caça inglês Spitfire impressiona pelo estado de conservação. Impecável. Muitos aviões, inclusive, estão em condições de voo.



Dentre as 90 aeronaves em exposição, está um exemplar do F4U-1 Corsair.

Guerra é recheado. O museu reúne algumas das principais aeronaves do conflito. Além do citado P-47, há um Spitfire, um Messerschmitt Bf 109 e um F4U-1 Corsair. O Spitfire foi o grande caça inglês e manteve um encarniçado pega sobre o Atlântico e a Europa com o Bf 109 alemão. O norte-americano Corsair varreu o teatro do Pacífico com seu poder de fogo e velocidade.

João Amaro conhece de cor a história de cada um dos aviões que está ali, pois esteve pessoalmente envolvido na aquisição da maioria deles. São muitos "causos", como o do avião Costellation, que jazia entre as sucatas da LAP, empresa estatal paraguaia que a TAM adquiriu durante sua expansão, nos anos 2000. O quadrimotor se encontrava num estado deplorável. Até o assoalho havia sido retirado. O avião foi desmontado e acomodado em seis carretas, que partiram rumo a São Paulo. Mas, na hora de atravessar a fronteira, o comboio foi retido por causa de uma diferença no peso declarado das peças. Gastou-se um mês até o nó burocrático ser desfeito e a carga ser liberada para seguir viagem. Mas, no tempo em que permaneceram estacionadas na alfândega paraguaia, as carretas foram atacadas e os ladrões surrupiaram os quatro spinners das hélices – peças reconstruídas pela equipe de mecânicos restauradores do museu, tendo como molde o spinner do caça Spitfire.

Foi essa equipe talentosa que também trabalhou em um raro Miles Hawk, belo e elegante projeto inglês dos anos 1930, que ficou conhecido em competições e corridas aéreas. O avião – ou o que sobrou dele – foi localizado em uma fazenda em Pelotas, no Rio Grande do Sul. Sua estrutura de madeira foi refeita a partir de restos da fuselagem, de uma asa e de um trem de pouso. O motor original, um De Havilland Gipsy Major, de 144 HP, também foi inteiramente recuperado. O Miles voa, como, aliás, metade das aeronaves da coleção, um importante diferencial do Museu da TAM. "Ao longo desses anos, em nossa oficina

de restauração, formamos uma mão de obra que não existe mais. Temos gente especializada em carpintaria aeronáutica. Infelizmente, vamos perder tudo isso", lamenta Amaro. Os seis mecânicos do museu foram demitidos em fevereiro, assim como os demais funcionários da instituição.

Além de perder pessoal, o fechamento do museu significa interromper o restauro de aviões que estavam quase prontos, como o de um DC-3 que, inclusive, já havia recebido pintura: de um lado estão as cores da Sadia e, de outro, as da Real, companhias que operaram o modelo. Outra questão: não há lugar no hangar para todas as 130 aeronaves da coleção. E ainda existe a situação de cinco aviões que foram cedidos em comodato ao museu. Ele serão restituídos aos seus donos? "Ainda não tenho essas respostas porque acabamos de fechar o museu. Mas vamos dar um jeito em tudo", promete Amaro.

Aos 70 anos de idade, ele impressiona pela energia e disposição em defender seus pontos de vista. Mas trai um certo cansaço quando fala de saídas para o empreendimento que lutou para manter de pé até há pouco. Uma luz se acendeu em março de 2015. Quando a situação do museu já era crítica, ele recebeu um telefonema de Fernando Haddad. O prefeito de São Paulo queria saber se haveria interesse em transferir a instituição para São Paulo. "Eu já vinha pensando nisso, porque o museu se tornou muito grande para São Carlos", lembra Amaro. Haddad imaginava que o museu pudesse se instalar em uma antiga área ocupada pela Vasp no aeroporto de Congonhas, mas seria preciso convencer a Infraero. E as conversas não prosperaram.

Em seguida, entrou em cena o major-brigadeiro do ar Marcelo Damasceno, então comandante do Comar IV, que chegou a anunciar à imprensa que o museu se instalaria em São Paulo, numa área de 600.000 metros quadrados no Campo de Marte. O espaço abrigaria um parque aeronáutico, que receberia eventos do setor, como a Labace, e



A Força Aérea Brasileira doou ao Museu TAM este DHC-5 Buffalo.

teria o museu como grande atração. Aqui também existe um imbróglio jurídico. Há um litígio entre a Prefeitura de São Paulo e a União em torno do Campo de Marte desde os anos 1930, que parece longe de um desfecho.

Amaro quer trazer o museu para a capital paulistana. "Preciso somente de um papel autorizando a instalação do museu ali. Com isso na mão, vou atrás dos patrocinadores", garante. Em suas contas, o museu necessita de 250 mil reais mensais para funcionar e cerca de 200 milhões de reais para se transferir para a capital paulistana. Enquanto isso, para Amaro, por mais dolorido que seja, a melhor solução é manter o museu fechado.

"Não quero mais passar por situações como não ter um mísero papel higiênico para os banheiros."

Os chamados museus de tecnologia surgiram logo depois da Revolução Industrial, no século 18. Mais do que o testemunho de um tempo com suas coleções, esse tipo de instituição sempre teve como objetivo educar, despertar a curiosidade das pessoas, ser um centro de preservação, pesquisa e de divulgação de um determinado segmento tecnológico. O Museu TAM se inscreve nessa categoria. Ele ajuda manter vivo na população o sonho de voar. Transcende sua ligação com uma companhia aérea. Pertence à comunidade aeronáutica. É ela que vai decidir se o Museu TAM sobrevive ou não. ■

O único Bf 109 em exposição na América do Sul. O acervo reúne uma das mais ricas coleções particulares em todo o mundo.

