

ENTRE ESPAÇOS E REPRESENTAÇÕES: NOTAS SOBRE A PATRIMONIALIZAÇÃO DOS ZEPPELINS DO RECIFE¹

Rafael de Oliveira Rodrigues (UFSC) ²

Resumo: Este ensaio propõe uma reflexão sobre as diferentes formas de apropriação dos espaços patrimoniais, tomando como base o processo de construção de um parque urbano na cidade do Recife. As intervenções incidem sobre um espaço que durante a década de 1930 foi um aeroporto de dirigíveis zeppelins. Está localizado no bairro do Jiquiá e, desde a década de 1980, período em que foi reconhecido pelas instâncias estaduais como patrimônio histórico da cidade, tem sido alvo de uma série de projetos de intervenções pelo poder público. Discuto, portanto, as diferentes formas de atribuição de significados e apropriação deste espaço pelas instâncias do poder público do Recife/PE e pela sociedade civil mais ampla no contexto destas intervenções, observando que o espaço é uma construção cultural e a produção patrimonial está sujeita a uma série de representações, as quais variam de acordo com fatores econômicos, políticos, históricos e sociais.

Palavras-chave: Representação espacial, patrimônio, Recife.

¹Este trabalho é fruto de uma dissertação de mestrado, desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFSC e contou com auxílio do CNPq e do INCT-Instituto Brasil Plural.

² Doutorando em Antropologia Social e mestre em Antropologia Social (2011) pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de Santa Catarina/PPGAS-UFSC. Possui graduação em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Pernambuco/UFPE (2009).

Introdução

Este ensaio é um desdobramento de um dos temas discutidos na minha dissertação de mestrado, que tratava, de modo geral, da política de salvaguarda dos bens patrimoniais brasileiros e sua relação com a sociedade civil mais ampla. Como referente empírico, analisei a implementação de uma política patrimonial: a construção de um parque urbano na cidade do Recife. O local em questão é um antigo aeroporto que serviu como rota do dirigível alemão Zeppelin, conhecido na cidade como Campo do Jiquiá, no período de 1930 a 1937. Durante o final do século XIX e início do século XX, os dirigíveis foram o mais luxuoso e imponente meio de transporte aéreo mundial, ligando a Europa à América do Sul e à do Norte. Com o aprimoramento da tecnologia de voo, os aviões terminaram por assumir o lugar dos dirigíveis – pois eram mais econômicos e menos susceptíveis às mudanças climáticas – e o Campo do Jiquiá teve suas atividades encerradas.

Ao longo dos anos que se seguiram à desativação do campo de pouso, o bairro e o seu entorno presenciaram um intenso processo de favelização, que atualmente afeta o espaço do antigo aeroporto. Diante disso, desde a década de 1980, o local tem sido alvo de uma série de intervenções que propõem a construção de um parque urbano que tem como temática a sua história com as aeronaves. Em 2010, teve início uma série de conflitos entre o poder público e a população que tem invadido a área do futuro parque ao longo dos anos.

Assim, retomo este tema para problematizar as diferentes formas de apropriação dos espaços patrimoniais, tomando como base as representações construídas pelo poder público e pela sociedade civil sobre o espaço que compõe este antigo aeroporto de zeppelins.

Para tanto, este ensaio foi dividido em três partes. Num primeiro momento, será discutida a relação entre o espaço e a sociedade, problematizando o espaço como uma construção sócio-cultural; em seguida, as formas como determinados espaços têm sido representados e construídos nos contextos que envolvem as intervenções patrimoniais no Brasil; depois disso, apresento um pouco da relação entre o Campo do Jiquiá e os zeppelins,

seguida das representações espaciais dos agentes envolvidos no processo de construção do parque urbano: o poder público (representantes do estado, da prefeitura da cidade e do IPHAN) e os moradores do entorno.

1. Espaço como Representação

Na primeira metade do século XX, vários autores contribuíram para a criação de um pensamento antropológico sobre a relação entre o espaço e a sociedade. Desde a Escola Sociológica Francesa, com as obras de Durkheim (1989), Mauss (2003) e Halbwachs (1990) até a Escola de Chicago, com os estudos de Wirth (1997), quando o espaço, mais especificamente o das grandes cidades, se configura como objeto de estudo nas ciências sociais. Estes estudos contribuíram sobremaneira para a definição do espaço como uma construção social, afirmando o laço indissociável que ele estabelece com a sociedade que o habita. Os trabalhos realizados por estes autores contribuíram para consolidar algumas questões teórico-metodológicas da antropologia, definindo a especificidade do espaço enquanto categoria do pensamento, passível de ser investigada como forma de entender o social. Não serão exploradas neste breve ensaio as genealogias entre estes autores, ou mesmo as particularidades deles em suas respectivas escolas, concentro-me apenas nas ideias de Durkheim, procurando relacionar as dimensões materiais e simbólicas do espaço enquanto categoria analítica.

Em meados do século XX, Durkheim (1989) problematiza a relação entre a sociedade e o espaço que ela habita, destacando que, assim como o tempo, o espaço é uma das categorias básicas nas quais se sustenta qualquer pensamento humano e prática da vida em sociedade. Nas palavras do autor (1989, p. 13), “tanto o tempo como o espaço são representações coletivas que exprimem realidades coletivas”.

Mas o que Durkheim pretende dizer quando afirma que o espaço é uma representação coletiva? Para o autor,

A representação coletiva consiste essencialmente numa primeira coordenação introduzida entre os dados da experiência sensível,

mas esta coordenação seria impossível se as partes do espaço se equivalessem qualitativamente, ou seja, se elas pudessem realmente substituir umas às outras. Para poder dispor espacialmente as coisas, é preciso poder situá-las de forma diferente: colocar umas à direita, outras à esquerda, algumas no norte, outras no sul (DURKHEIM, 1989, p. 14).

Durkheim considera que as representações coletivas refletem o modo como o grupo se pensa em suas relações com o espaço à sua volta. As representações seriam, portanto, produtos do pensamento coletivo e da vida em sociedade (DURKHEIM, 1989). Em outras palavras, elas seriam uma categorização da realidade experimentada conjuntamente pelos indivíduos, uma ordenação básica da consciência de vida social necessária à organização e reprodução da sociedade em determinado espaço/tempo. É importante destacar que, ao utilizar as representações coletivas para discutir a construção social do espaço, é possível refletir que o espaço físico não se organiza por si só, ou seja, problematizar a forma como os espaços são construídos ou, até mesmo, produzidos socialmente (como no caso das políticas patrimoniais, que serão apresentadas mais adiante). Sobre a produção social do espaço, Durkheim observa ainda que as distinções e convenções que se materializam em determinados espaços,

[...] vêm do fato de serem atribuídos às regiões, ou espaços, diferentes valores afetivos. E como todos os homens de uma mesma civilização representam o espaço da mesma maneira, é evidentemente necessário que esses valores afetivos e as distinções que deles dependem lhes sejam igualmente comuns, o que implica, quase necessariamente, que são de origem social (DURKHEIM, 1989, p 15-16).

Para o autor, é na relação entre o espaço físico e a sociedade, com seus valores e práticas, que devemos procurar a explicação para os mais diversos tipos de organização que se manifestam em determinados espaços. O autor conclui que o espaço não é uma construção natural, mas fruto de relações sociais, coletivas, as quais variam diante de determinadas particularidades culturais. Em outras palavras, a noção de representação colocada por Durkheim levanta o problema das relações entre morfologia espacial, quer dizer, plano objetivo ou material, e simbólica social, ou seja, o

plano subjetivo ou cultural, concretizado no plano das representações coletivas. Assim, o espaço se encontra na interface de causalidades materiais, por um lado, e relações simbólicas, por outro (RÉMY *apud* SILVANO, 2001).

A noção de representação durkheimiana parece apropriada para refletir as diferentes formas de atribuição de sentidos e valores aos espaços patrimoniais, os processos de modificações destes espaços e como estas transformações repercutem pouco a pouco nas representações e memórias sociais, as quais se reestruturam em longo prazo, induzindo a outras configurações sócio-espaciais.

2. Espaços de Representação nas Políticas Patrimoniais Brasileiras

Numa tentativa de traçar um panorama geral da política patrimonial, autores como Lima Filho (2006), Gonçalves (2007), Leite (2002) e Motta (2000) observam que é possível identificar três fases centrais no caso brasileiro. A primeira fase destas políticas teve início com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) no período do Estado Novo de Vargas. Nesta fase, as atenções dos intelectuais nacionais à frente da SPHAN se concentravam, sobretudo, na arquitetura colonial, mais especificamente na cidade de Ouro Preto, em Minas Gerais. As representações que eram produzidas sobre o espaço da cidade iam buscar no barroco a gênese mais “autêntica” de um ideal de brasilidade. Neste período, Motta (2000) destaca que o principal interesse dos gestores da época se voltava para a consolidação de uma ideia de identidade nacional, em que as diferenças culturais de cada região pudessem ser articuladas num amálgama, compondo, assim, a nação brasileira.

Na segunda fase de sua implementação, já sob administração do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), entre as décadas de 1960-1970, os esforços foram voltados para uma política de gestão dos bens, firmando assim uma série de parcerias com empresas de turismo. As atenções se voltam para as formas de adquirir recursos para “autogestão” dos bens, procurando, assim, aliviar dos cofres do Estado o peso da gestão destes

bens. A representação construída pelo poder público sobre os espaços patrimoniais se sustentava menos num ideal de brasilidade ou de identidade nacional a ser consolidado, e mais numa tentativa incipiente de construção de um roteiro turístico, sustentado pelas imagens produzidas pela grande mídia. Enfim, o patrimônio passa a ser utilizado como elemento de mercado para mobilizar recursos, numa estratégia que envolvia o poder público, a mídia, empresas privadas e a indústria do turismo.

Por fim, na terceira fase, que vigora na atualidade, as áreas históricas passaram a ser consideradas elementos importantes para a composição da imagem urbana diante do mercado globalizado. Representam a capacidade de ter história, de se situar na disputa entre cidades, equiparando-se na produção de imagens. Autores como Zukin (2000) e Leite (2002) chamam a atenção para este fenômeno, que tem sido classificado entre os cientistas sociais como *gentrification* (traduzido para o português geralmente como gentrificação). Ainda segundo estes autores, a gentrificação vem acontecendo em várias cidades do mundo, relacionada à revitalização das áreas mais antigas das cidades históricas, que têm sido restauradas (ou adaptadas para) populações economicamente favorecidas, afastando-se as populações de baixa renda que habitam ou circulam por estes espaços patrimoniais. Tendo como justificativa geralmente a representação de uma importância histórica no passado – a qual muitas vezes não leva em conta os significados de quem realmente os vivencia –, estes espaços são acrescidos de novos valores simbólicos, e uma série de projetos de gentrificação denominados por seus autores como de revitalização, requalificação ou de reurbanização têm sido postos em prática pelo poder público juntamente com o capital estrangeiro. Estes projetos transformam os espaços urbanos em matéria-prima para a construção de cenários de atração para o consumo.

Ao voltar o foco de análise para a forma como determinados espaços brasileiros têm sido apropriados e produzidos em contextos que envolvem sua patrimonialização, autores como Filho (2006), Gonçalves (2007), Leite (2002), Motta (2000), entre outros, observam que o patrimônio cultural é o resultado de uma seleção diante de objetivos e projetos específicos, são ações inseridas

em contextos históricos, socioeconômicos, políticos e culturais específicos, os quais também devem ser observados para seu entendimento. Entretanto, a construção de espaços como patrimônio cultural, ou até mesmo ambiental, pelo poder público é uma das formas possíveis de representação, uma forma que lhe atribui significados e valores, distinguindo-se, muitas vezes, das representações da sociedade civil mais ampla. Selecionam-se espaços e imóveis que devem ser tratados de maneira especial, que devem ganhar novos significados, que devem representar ou simbolizar o ponto de vista e os interesses de um determinado governo. Por outro lado, as representações, os usos e práticas das populações que experienciam estes espaços também são uma forma possível de apropriação, que não estão necessariamente em sintonia com as representações do poder público.

Ao refletir as dimensões materiais e simbólicas do espaço, relacionando-as às dinâmicas das políticas patrimoniais no Brasil, é possível levantar algumas questões, por exemplo, o que acontece quando o espaço no qual determinado grupo está inserido se transforma em patrimônio histórico-cultural? Como estas transformações vivenciadas em determinados espaços repercutem nas representações e memórias dos grupos que vivenciam estes espaços? Será que elas mudam automaticamente, ou poderá haver desencontros que farão com que o poder público represente o espaço a partir de uma forma que já não tem materialidade para a população que vive nas proximidades?

Procurou refletir estas questões a partir do próximo ponto, trazendo alguns fragmentos etnográficos da minha dissertação, para problematizar as diferentes formas de representação, produção e apropriação de espaços patrimoniais, numa área urbana da cidade do Recife.

4. O Recife nos Tempos dos Zeppelins

*Graf Zeppelin
W Z! K D K A! U Z Q P!
Alô, Zeppelin! Alô, Zeppelin! Alô, Zeppelin!
Usted me puede dar nuevas del Zeppelin?
Dove il Zeppelin?
Where is the Zeppelin?
Passou agorinha em Fernando de Noronha.
la fumaçando!*

Chegou em Natal!
(Augusto Severo, acorda de teu sono, bichão!)
Alô, Zeppelin! Alô, Zeppelin!
Rádio, rádio, rádio!
W Z - Q P Q P - G Q A A ... = Jiquiá!
Apontou!
Parece uma baleia se movendo no mar.
Parece um navio avoando nos ares.
Credo, isso é invento do cão!
Ó coisa bonita danada!
Viva seu Zé Pelim!
Vivaôôôô!
Deutschland über alles!
Atracou!
 (Ascenso Ferreira, 1930)

Esta epígrafe tem sido bastante evocada pelos meios de comunicação do Recife para exaltar os ideais de modernização da cidade, tanto os do passado quanto os do presente e, eventualmente, os do futuro. Os versos compõem o poema *Graf Zeppelin*, do poeta Ascenso Ferreira, e são um registro de um dos momentos de maior euforia que o sonho de modernização já produziu na cidade do Recife. Apesar de ser apenas um pequeno fragmento do poema, oferece muitos elementos para refletir o contexto de sua produção.

Ao me debruçar sobre ela, uma das primeiras perguntas que faço é: o que os zeppelins representavam para sua época, em meados do século XX?

Tateando por algumas possíveis respostas, observo que o poeta simula uma transmissão de rádio em outros idiomas: espanhol, francês, inglês. Olhando para o contexto da época, observo que os zeppelins representavam um grande avanço tecnológico, um meio de transporte capaz de romper fronteiras, juntando pessoas de várias partes do mundo e de diferentes idiomas. Procurando por mais respostas em fragmentos documentais³ sobre a vinda dos zeppelins para o Recife, entre 1930-1937, encontro informações de que as aeronaves pertenciam à *Companhia Zeppelin* e foram criadas no final do século XIX na cidade de Friedrichshafen⁴, na Alemanha, pelo conde Ferdinand Von Zeppelin. No período entre 1914-1918, os dirigíveis foram

³ Acervo documental construído com base nos arquivos do jornal *Diário de Pernambuco* (entre os anos de 1930-1937), no departamento de microfilmagem da Fundação Joaquim Nabuco (FUNDAJ).

⁴ Cidade natal dos Zeppelins. Hoje a cidade está ligada à história dos dirigíveis. O local é conhecido atualmente por conter um museu sobre a história dos Zeppelins.

utilizados como arma na I Guerra, mas devido ao desfecho, com a Alemanha derrotada, foram impedidos de ser fabricados.

Apenas em 1927, em decorrência de um acordo político entre os EUA e a Alemanha, eles voltaram a ser fabricados e tiveram suas viagens reiniciadas, numa rota que ligava Europa e América do Norte, consolidando-se como um dos meios de transporte mais sofisticados da época. Para se ter ideia das dimensões de um dirigível, o Zeppelin que atracou no Recife em 22 de maio de 1930 media 235m de comprimento, 33,5m de altura e 33,5m diâmetro, com uma velocidade média de 110 km/h, atingindo uma altura de 150 a 200m, com cabines para os passageiros, salão de festas, sala de jantar e toaletes. Enfim, as aeronaves representavam um ícone de modernidade luxuoso e materializavam os avanços tecnológicos alcançados pela humanidade até então. Quando chegou aos meios de comunicação a notícia de que as Empresas Zeppelin haviam escolhido o Recife para fazer uma escala técnica na rota dos dirigíveis para os EUA, o Recife entrou num período de euforia.

Mas o que estava acontecendo na cidade do Recife nos anos 1930, quando da notícia da vinda dos dirigíveis?

Ao me debruçar mais uma vez sobre a epígrafe, percebo que, além de iniciar o poema simulando uma transmissão de rádio em vários idiomas, o poeta expõe também os contrastes que permeavam a construção de um Recife moderno: de um lado os zeppelins, simbolizando o novo, o futuro e, do outro lado, o bairro do Jiquiá ainda vivendo em um padrão de vida rural, tradicional. Esta tensão fica evidente ao fim do poema, no regionalismo presente na voz do matuto⁵ que, ao se ver diante da novidade, constata, numa sensação de estupor: “Parece um navio ‘avoando’ nos ares. Credo, isso é invento do cão!”. Tateando por mais possíveis respostas em outras fontes historiográficas (Rezende, 2002; Gominho, 1998), percebo que durante a transição do Império para a República, o Recife viveu uma transformação na sua paisagem em decorrência da mudança de uma economia rural açucareira, para uma economia urbana, com administração no centro da cidade. A organização espacial da cidade passou a ser concebida dentro de uma lógica européia

⁵ Pessoa que vive no mato, no campo. Na literatura brasileira, ficou conhecido como sertanejo, ou o roceiro, estereotipado como indivíduo ignorante ou ingênuo.

positivista, pautada por um ideal racionalista e higienizador, que se materializavam, por um lado, nos serviços de infraestrutura urbana, como saneamento, água encanada e luz elétrica, por outro, no apagamento das mazelas sociais decorrentes da não adequação de um contingente de escravos não assimilados ao mercado de trabalho que se institucionalizou com o advento da república. A contrapartida destas transformações urbanas, como observa Lubambo (1991), é que surgiram bairros tão pobres e insalubres nas áreas mais afastadas do centro quanto aqueles que os projetos urbanísticos do período procuravam diminuir.

Para o poder público e a classe dominante, o moderno significava as intervenções urbanas e os serviços de infraestrutura que modificavam o traçado urbano do Recife, contribuindo para uma maior mobilidade e para o melhor escoamento da economia e aplicação dos novos serviços de infraestrutura. Mas para a população mais afastada do grande centro o acesso a estes serviços ainda era muito pequeno. O projeto de modernização da cidade não propiciava discussões que abrangessem uma parcela significativa da população, mas apesar do pouco acesso aos serviços de infraestrutura urbana, a implementação destes serviços atingia diretamente o cotidiano das pessoas menos abastadas da cidade. Como observa Rezende (2002), as ideias modernas estavam presentes na própria imprensa, nos jornais e nas revistas locais. Alguns desses sinais eram visíveis nas propagandas feitas na imprensa de época, cujo conteúdo registrava o uso de termos como “moderno”, “futuro” e “progresso” para valorizar determinados produtos e serviços. Nessa conjuntura político-econômica, os zeppelins se encaixavam como uma luva nos sonhos de modernidade da elite local.

Quando a primeira aeronave pousou no Recife, a euforia era tanta que foi decretado feriado municipal, a cidade parou para ver o dirigível atracar no Campo do Jiquiá. Nos dias que antecederam o pouso, foi construída toda uma estrutura para manutenção das aeronaves, com fábrica de hidrogênio, hotel, lojas, enfim, uma estrutura moderna, mas, apesar disso, a população do bairro do Jiquiá esteve excluída desde o início do processo (RODRIGUES, 2011). Com base em alguns registros do jornal *Diário de Pernambuco* ano de 1930,

é possível perceber que, durante a construção do Campo do Jiquiá, diversas modificações foram realizadas no espaço que compõe a base de atracação e bairros vizinhos: terraplanagem da área, alargamento das ruas e avenidas de acesso ao local da cidade, além da demolição dos casebres e despejo da população que se encontrava dentro da área escolhida.

Para dar uma dimensão dos contrastes que separavam o moderno aeroporto dos zeppelins do atrasado bairro do Jiquiá, apresento agora os fragmentos da história de vida de um antigo morador do local:

O dirigível esteve lá pela última vez em 1937, eu nasci em julho de 1938, quer dizer que a minha infância foi escutando a história do dirigível [...] aquele bairro era muito pobre, na minha infância mesmo não havia luz, iluminação pública, era luz de candeeiro, não tinha saneamento, nem água encanada, as casas eram quase todas de palha, eram mocambos mesmo, e o bairro eram só marés [...] tinha uns viveiros e tinha a venda de peixe, era bem folclórico. Tinha muitos campos abertos, hoje não existe mais porque o pessoal invadiu tudo.

A luz do relato, é possível perceber um pouco do cotidiano das pessoas que viviam nas proximidades do Campo do Jiquiá nos tempos dos zeppelins. De um lado, uma estrutura urbana moderna foi implementada para os dirigíveis, com luz elétrica, água encanada, fábrica de hidrogênio; do outro lado, um Jiquiá pré-urbano que ainda trazia características predominantemente rurais, enfim, dois lugares completamente díspares convivendo num mesmo tempo e espaço. Ao falar dos tempos dos dirigíveis no local, meu informante também lembra como era a paisagem na época e acrescenta novos elementos para que se pense a relação da população do Jiquiá com o espaço que compõe o aeroporto dos dirigíveis: os viveiros (seguidos do comércio de peixe), os campos abertos e alagadiços com seus mocambos, que caracterizam a paisagem da época. O descompasso entre o sonho de modernidade e a vida cotidiana, permeada pelos contrastes, entre o novo que se impunha e o velho que persistia, dividia a paisagem recifense. De um lado, temos o Recife que se queria moderno, uma rota no transporte aéreo mundial dos zeppelins. Do outro,

como observa Gominho (1998), a cidade excluída dos mocambos⁶, uma cidade quase anfíbia, localizada “às margens dos rios Capibaribe, Tejipió, Jiquiá e Beberibe, nas ilhas formadas por estes rios: Ilha do Leite, Coelho, Maruim, Joana Bezerra, do Retiro”, entre outras.

Apesar da prosperidade da rota dos zeppelins no Recife, em 1937, devido ao acidente envolvendo um dirigível (um modelo Hindenburg, também alemão) no Campo de Lakehurst, em New Jersey, o transporte por dirigíveis foi suspenso e o aeroporto dos zeppelins foi desativado, ficando a torre de atracação e toda estrutura necessária a sua manutenção esquecidas no Jiquiá.

Durante este período, a área do antigo campo de pouso passou por diversas fases administrativas: Jurisdição do Governo do Estado de Pernambuco no período dos zeppelins; Norte-Americana, durante a II Guerra. Depois ficou, sucessivamente, sob administração da Aeronáutica e da Marinha, no período da Guerra Fria, 1950, 1960, 1970 e 1980; pertenceu também ao Banco Nacional de Habitação; sendo vendida para a Caixa Econômica Federal, na década de 1990. Hoje, o terreno foi adquirido da Caixa Econômica Federal pela prefeitura do Recife (Rodrigues, 2011). Durante todo esse período, a antiga base serviu de depósito de armamentos para as forças armadas, sendo posteriormente transformada em um quartel da Polícia Militar, que ainda hoje encontra-se na área.

Com a intensificação do processo de migração ao longo dos anos que se seguiram, somando-se à ampliação dos serviços de infraestrutura urbana, como transporte, o Jiquiá e o entorno da área presenciaram um grande crescimento demográfico no decorrer das décadas seguintes. Este crescimento desordenado, somado aos problemas sociais antes citados teve como consequência um processo de “favelização” no entorno da área do antigo aeródromo. Dadas estas circunstâncias, em 1983 o poder público e a fundação estadual do patrimônio (FUNDARPE) decidiram tomar a torre de pouso dos zeppelins, única ainda existente no mundo (*Diário de Pernambuco*, 2009), e dar início ao desenvolvimento de uma série de projetos para área, numa

⁶Os mocambos eram um tipo de habitação construída com barro, madeira e palha, encontravam-se em terrenos baldios, como morros, pântanos e áreas de mata. Autores como Freyre (1981) observam que os mocambos eram habitações características dos refúgios de escravos: os quilombos.

tentativa de controlar o processo de favelização. Mas só em 2010 é que estes projetos começaram a ser colocados em prática com a assinatura de um convênio entre o Governo do Estado e o Município, para construção de um parque urbano.

Nesta conjuntura, o poder público e os meios de comunicações locais começaram a evocar a representação de progresso e desenvolvimento de outrora, quando os zeppelins traziam uma promessa de melhoria nos serviços de infraestrutura urbana para o local e para cidade. Entretanto, do mesmo modo em que se deu a vinda dos dirigíveis na década de 1930, este empreendimento termina por trazer à tona os mesmos conflitos do passado, ou seja, o despejo das famílias que vivem nas proximidades do futuro parque e que ao longo dos anos têm invadido a área.

4. O Campo do Jiquiá: um Novo Parque Urbano para o Recife

Tentei explorar até aqui um pouco das representações sobre a vinda dos zeppelins para cidade, problematizando a forma como estas representações foram construídas e os contrastes que subjazem à produção destas representações de progresso e modernização em que os zeppelins estiveram envolvidos. Concentro-me agora na forma como esta representação das aeronaves é evocada hoje pelo poder público na construção do parque urbano, visando problematizar as diferentes formas de representar e atribuir sentido ao espaço que outrora foi o aeroporto dos zeppelins. Destaco as representações que o poder público faz do espaço do antigo aeroporto em contraponto com as representações feitas pela população local sobre o mesmo espaço.

Para a prefeitura da cidade, o ideário desse projeto de construção do parque urbano, conforme a análise das falas de meus informantes, mescla, por um lado, um discurso de cunho mais social, voltado para a melhoria dos problemas que envolvem os bairros do entorno, por outro, ao estímulo do turismo para a cidade. Estes projetos são apresentados pelo poder público com o nome de “projeto padrão”, os quais procuram explorar as potencialidades históricas e patrimoniais do espaço do Campo do Jiquiá, seguindo um padrão,

recorrente nestas intervenções patrimoniais, que unem o discurso social ao desenvolvimento urbano.

Durante a idealização deste projeto foi solicitado outro processo de tombamento da área, agora em nível federal, o que salvaguardaria todo ao antigo aeroporto, e não apenas alguns monumentos que compõem a estrutura da área, como a antiga torre de atracação dos dirigíveis, já tombada em nível estadual. No decorrer deste novo processo de tombamento, os técnicos do IPHAN criticaram duramente a ideia do projeto padrão. O principal argumento foi de que devem ser levadas em conta as especificidades sócio-culturais e históricas do espaço local, que as intervenções não sejam apenas a transposição de um projeto pré-formatado, sem maiores estudos sobre a área (particular, pela sua história com os zeppelins, mas também pelos seus problemas sociais de invasões dentro do futuro parque urbano). A principal crítica dos técnicos do IPHAN é de que a prefeitura da cidade visa, em última instância, à contenção dos processos de invasões no Campo do Jiquiá, fomentando, assim, a especulação imobiliária e um posterior processo de gentrificação. Em contraponto, a proposta do IPHAN preza que todas as intervenções sejam pensadas, por um lado, contemplando as expectativas das comunidades do entorno (com elementos que representem a população local, como os viveiros de peixe, por exemplo); por outro, mantendo a unidade arquitetônica com base na história do local com os zeppelins. Ainda assim, medidas sociais efetivas de apoio às famílias que invadiram a área estão ausentes em ambas as falas.

O espaço local é representado como um ícone de modernidade da cidade. Todavia, para a prefeitura ele representa uma possibilidade de desenvolvimento turístico, ao mesmo tempo em que conteria os futuros processos de invasão na área. Já para o IPHAN ele aparece como uma possibilidade de síntese histórica de um período de modernização vivido pelas principais capitais brasileiras, em meados do século XX. Estas desavenças quanto à forma como as intervenções vêm sendo aplicadas pela prefeitura local fizeram com que os técnicos do IPHAN cancelassem momentaneamente o tombamento, não realizando os estudos necessários que, geralmente,

precedem este tipo de intervenções em sítios históricos. Apesar disto, as obras de construção do futuro parque tiveram início no ano de 2010.

Mas em que medida estas representações do poder público encontram ressonância frente à população que reside no entorno e nas famílias que invadiram o futuro parque? Será que há semelhanças entre elas, ou existem divergências na forma como eles significam este mesmo espaço?

Voltando o foco das nossas atenções para as falas da população que reside no entorno do futuro parque, é possível perceber que o local está dividido em dois grupos: os que vivem há mais tempo no bairro e os que têm invadido a área ao logo dos últimos anos. Apesar de os primeiros atribuírem muitos dos problemas sociais como assaltos, violência e tráfico de drogas aos que têm invadido o espaço que compõe o Campo do Jiquiá, ambos convergem em uma demanda: mais acesso a serviços básicos de infraestrutura urbana, como saneamento, luz elétrica, água encanada, transporte. Uma de minhas informantes, comerciante autônoma e moradora local, destaca que as intervenções que têm incidido na área são uma possibilidade da população local se ver livre dos problemas sociais associados diretamente às famílias que têm invadido a área. Para ela o futuro parque temático

[...] vai ser importante pros negociantes e para os próprios moradores [...] se for feito bem organizado, com policiamento, os moradores vão se beneficiar muito e os comerciantes com certeza também, estou torcendo para que esse projeto saia [...] vão ser muitas oportunidades pros jovens de classe média e também de renda baixa de participar, principalmente os museus e a parte cultural e de aprendizado.

A produção do Campo do Jiquiá (baseada na história do progresso advindo com os zeppelins) como um parque urbano encontra ressonância na fala da informante em três aspectos. Primeiro por relacionar o parque a uma maior valorização da área contribuindo para o aumento nas vendas e numa maior dinamização do comércio dos bairros que compõem o entorno (San Martim, Mangueira e Jiquiá). Segundo, ao relacionar a construção do parque com o aumento do policiamento, logo, diminuição dos processos de invasões, do tráfico de drogas, assaltos à mão armada e, inclusive, homicídios. Por fim,

o aspecto da educação, presente também no discurso do poder público, como forma de mobilizar, além dos elementos desenvolvimentistas advindos com o turismo, também os do desenvolvimento através da educação. Cabe destacar, como já foi dito, que essa fala do poder público termina sendo um lugar comum destes projetos, em que o poder público não esclarece como a população carente da área terá acesso aos recursos educativos, uma vez que boa parcela desta população terá que ser despejada para construção do futuro parque. Interessante notar que o discurso do poder público encontra ressonância na fala da informante. Ela se apropria da representação construída pelo poder público para o novo espaço (um parque baseado na relação da cidade com os zeppelins, o qual irá trazer uma série de benefícios relacionados à infraestrutura urbana).

Será que há alguma semelhança ou divergência nas formas de atribuição de significados ao Campo do Jiquiá entre as famílias que moram há mais tempo no entorno e as que invadiram a área?

Procurando aprofundar um pouco mais esta questão, é possível perceber que, para as famílias que invadiram a área do futuro parque, as representações divergem tanto das do poder público quanto da comerciante local. Ao perguntar para uma das moradoras de uma das invasões mais recentes como eles imaginavam que será o novo parque urbano da cidade, ela desabafa:

Acho que vai haver segurança 24 horas. Então, eu não vejo como nós vamos usufruir desta área. Eu acho que esse patrimônio vai ser só pra turista, desde o começo das obras isso ficou bem claro, pela falta de diálogo, isso aqui é patrimônio pra eles, pra mim, patrimônio era o campo de futebol que era um lazer para os jovens, para os idosos [...] eles inventaram de fazer esse parque aqui, mas antes havia um campo de futebol, todo fim de semana tinha campeonato, pra criançada, pros adolescentes, pros idosos, então eles vieram aqui e fecharam o campo pra começar as obras [...] esse campo foram os próprios homens daqui que construíram há uns seis anos.

É evidente que o policiamento 24 horas será uma medida para conter futuros processos de invasões e impedir a entrada deles mesmos no futuro parque. Este fragmento de história de vida permite constatar que, se em meados da década de 1930 o projeto de construção do antigo aeroporto se

mostrava excludente, este projeto de construção do parque urbano segue os mesmos princípios de exclusão social. É como se houvesse um tipo de retorno ao passado não apenas na forma como o poder público evoca a representação de desenvolvimento dos zeppelins para divulgar os avanços que essa história ainda hoje pode trazer para a área de abrangência do futuro parque, mas também na forma como este ideal desenvolvimentista se materializa, no despejo das famílias que ali residem, sem nenhuma política eficaz de assistência para elas.

Gostaria de destacar também que, mesmo que o discurso do poder público não encontre ressonância entre a população mais carente que invadiu a área, a população também atribui significados e valores afetivos ao espaço que antes fora um campo de pouso de zeppelins, não pela importância histórica das aeronaves na fase de modernização da cidade – que ainda não chegou para estas pessoas que aí residem –, mas sim pelo campo de futebol. Este campo de futebol ficava dentro da área prevista para o parque e é o local exato onde estão sendo iniciadas as intervenções com a construção de uma quadra poliesportiva. Mesmo com o fato de estar sendo construída uma quadra para prática de vários esportes no local do antigo campo de futebol, as famílias que ali residem, em contato direto com o espaço que tem sido ressignificado por esta política patrimonial, ainda assim, não se sentem representadas.

Se, para o poder público personificado no IPHAN e na prefeitura da cidade, a representação histórica é o vetor de apropriação e produção do local como patrimônio histórico que promete reverter o quadro de miséria e dinamizar o turismo, para a população que vivencia o local, como moradia e lugar de lazer, as referências são outras. Se na fala dos moradores mais antigos os viveiros aparecem como elemento fixador de memória ao espaço do antigo Campo do Jiquiá, na atualidade, é o campo de futebol que evoca esse sentimento de pertencimento, de significação deste em lugar de referência. Justamente estes pontos de identificação – presentes durante toda a história do bairro com os dirigíveis – estão sendo negligenciados pelas instâncias competentes, ou seja, apagados, entrando para o esquecimento da memória

dos dirigíveis no Recife. Todavia, como observado nas falas acima, estas memórias do cotidiano local ressurgem como fantasmas do passado para assombrar o presente.

5. Considerações Finais

O principal objetivo deste ensaio foi realizar uma reflexão sobre a relação entre o espaço e a sociedade, no contexto das intervenções patrimoniais que têm incidido no Campo do Jiquiá, na cidade do Recife. Através da análise desta relação foi possível discutir a construção social do espaço, problematizando-a como uma representação, uma produção cultural sujeita a diferentes apropriações e significações. Esta reflexão foi fundamental para perceber que, em contextos de patrimonialização dos espaços urbanos, tanto o poder público como sociedade civil de modo geral se apropriam deste espaço, produzindo representações ou referências diversas sobre ele.

Através da análise de cada um dos lugares identificados no entorno da antiga base de atracação dos zeppelins, observa-se como a população do local, mas também o poder público, representam e se apropriam deste espaço, produzindo lugares que muitas vezes divergem uns dos outros. Em outras palavras, é possível observar, no contexto das intervenções do futuro parque, como os lugares construídos pelas políticas patrimoniais diferem dos sentidos atribuídos a eles pelas populações que os habitam. Retomando mais especificamente a fala dos moradores residentes no entorno do bairro do Jiquiá – no passado e no presente –, percebe-se que nenhum elemento da paisagem local, como os viveiros de peixes de outrora e os campos de futebol do presente, são evocados ou referenciados, numa tentativa de promover maior ressonância do bem em relação à população que vivencia o espaço local.

Não existe uma relação meramente dicotômica entre o poder público e as populações periféricas, portanto, mas sim uma pluralidade de formas de representar o espaço que compõe o Campo do Jiquiá: entre o poder público e a população do entorno; entre as próprias instâncias do poder público como o

observado entre o IPHAN a prefeitura local e o estado; entre a população dos três bairros que compõem o entorno e as famílias que têm invadido a área. Em síntese, a complexidade social sobre o que seja o fenômeno urbano patrimonial extrapola as dicotomias convencionais e enseja o estudo das distintas formas que compõem o processo.

Referências Bibliográficas

- DURKHEIM, Émile. **As Formas Elementares da Vida Religiosa: o Sistema Totêmico da Austrália**. São Paulo: Paulinas, 1989.
- GOMINHO, Zélia de Oliveira. **Veneza americana vs mucambópolis. O Estado Novo na cidade do Recife**. Recife: CEPE, 1998.
- GONÇALVES, José Reginaldo dos Santos. **Antropologia dos objetos: coleções, museus e patrimônio**. Rio de Janeiro: Garamond Ltda., 2007.
- HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais Ltda., 1990.
- LEITE, Rogério Proença. Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, n. 49, 2002, p. 115-172.
- LIMA FILHO, M. Cidades Patrimoniais e Identidades Nacionais – questões antropológicas na perspectiva comparativa Brasil e os EUA, in BEZERRA, Márcia; LIMA FILHO, Manuel Ferreira (orgs.), **Os caminhos do patrimônio no Brasil**, Goiânia: Alternativa, 2006.
- LUBAMBO, Cátia Wanderley. **O Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero**. Recife: Cepe, Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1991.
- MAUSS, Marcel. Ensaio sobre a Dádiva: forma e razão da troca nas sociedades arcaicas. In **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.
- MOTTA, Lia. A apropriação do patrimônio urbano: do estético-estilístico nacional ao consumo global. In: Antonio A. Arantes (org.), **O espaço da diferença**. Campinas, SP: Papyrus, 2000, p. 256-288.
- REZENDE, A. P. M. **O Recife: histórias de uma cidade**. 1º. ed. Recife: Fundação da Cultura da Cidade do Recife, 2002.
- RODRIGUES, Rafael de Oliveira. **Nos tempos dos “Charutos Prateados”: um olhar etnográfico sobre a construção de uma antiga base de atracação de zeppelins como um lugar de referência do Recife**. Dissertação

(mestrado em Antropologia Social), UFSC, Florianópolis, 2011.

SILVANO, Filomena. **Antropologia do espaço: uma introdução**. Oeira: Celta Editora, 2001.

ZUKIN, Sharon. **Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder**. In: Antonio A. Arantes, O espaço da diferença. Campinas: Papirus, 2000, p. 80-103.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. In Carlos Fortuna (org.) (1997). **Cidade Cultura e Globalização; Ensaios de Sociologia**, Oeiras: Celta, 1997 [1938], p. 450-465.

Acervos Consultados

Instituto de documentação da Fundação Joaquim Nabuco (Fundaj). Coordenação de microfilmagem.

Arquivos do Jornal *Diário de Pernambuco*:

Diário de Pernambuco, 11 de abril de 1930, p. 3.

Diário de Pernambuco, 16 de abril de 1930, p. 1 e 2.

Diário de Pernambuco, 26 de abril de 1930, p. 3.

Diário de Pernambuco, 3 de maio de 1930, p. 3.

Diário de Pernambuco, 18 de maio de 1930, p. 1.

Diário de Pernambuco, 22 de maio de 1930, p. 1 e 2.

Diário de Pernambuco, 23 de maio de 1930, p. 1 e 2.

Diário de Pernambuco, 27 de maio de 1930, p. 1.

Diário de Pernambuco, 7 de junho de 1930, p. 1.