

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL**

**Nos tempos dos “Charutos Prateados”: Um olhar etnográfico sobre o
tombamento de uma antiga base de atracção de Zeppelins**

**Projeto de pesquisa elaborado
pelo aluno Rafael O. Rodrigues,
sob orientação da professora
Alicia N. G. de Castells**

**Florianópolis
2010**

SUMÁRIO

1. Introdução	03
2. Caracterização do problema e discussão teórica	05
3. Justificativa	13
4. Objetivos	14
5.1. Objetivo Geral	
5.2. Objetivo Específico	
5. Metodologia	14
6. Cronograma	16
7. Orçamento	16
8. Referências Bibliográficas	18
9. Acervos consultados	22
10. Outras fontes consultadas	23

1. Introdução

No dia 22 de Maio de 1930, enquanto os principais jornais do Brasil discutiam os rumos políticos do país e a adesão de Julio Prestes ao Partido Comunista Brasileiro (PCB), os jornais do Recife estampavam em suas capas uma notícia que provocava muita agitação entre a população local: a chegada do dirigível *Graf Zeppelin* na cidade. Toda essa euforia tinha um motivo: era a primeira vez que o dirigível alemão atracava em um país da América Latina. O prefeito Francisco da Costa Maia decretou feriado municipal e o Recife parou para ver de perto o Zeppelin¹. A partir daí teve início a construção de toda uma estrutura para manutenção dos dirigíveis no bairro do Jiquiá e o local se tornava uma escala na rota internacional do transporte de passageiros. Mas apesar da prosperidade do empreendimento, em 1937, devido ao acidente envolvendo um dirigível no campo de Lakehurst, em Nova Iorque, o transporte por dirigíveis foi suspenso e a base dos Zeppelins no Jiquiá foi desativada, ficando a torre de atracação e toda estrutura necessária a sua manutenção esquecida no local.

Desprovidas de suas referências, as bases para atracação de dirigíveis foram sendo desativadas no mundo todo. Somando-se a isso, a II Guerra Mundial e o descaso vieram a contribuir para destruição dos aeródromos, ficando a torre de atracação do Jiquiá como a única ainda existente no mundo. Em 1983 a torre foi tombada pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco/FUNDARPE, no entanto, apenas em 2003, numa parceria entre a FUNDARPE e o Ministério Público Federal, a torre e a base passaram por um processo de restauração (cf. Diário de Pernambuco, 2009). Este período foi caracterizado pelo surgimento de uma série de propostas de projetos na área – as quais convergiam para construção de um parque no local – e a área da base, além de ser transformada em Sítio de Preservação Histórica, também foi transformada em uma Zona Especial de Proteção Ambiental, pelo Instituto de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (cf. Diário de Pernambuco, 2009). Apesar disso, é

¹Os Zeppelins pertenciam a companhia Zeppelin e foram criados no final no século XIX na Alemanha, pelo conde Ferdinand Von Zeppelin. O dirigível que atracou no Recife media 235m de comprimento, 33,5m de altura e 33,5m diâmetro, com uma velocidade média de 110 km/h, atingindo uma altura média de 150 a 200m, com cabines para os passageiros, salão de festas, sala de jantar e toaletes.

apenas no final do ano de 2009 que essas propostas começaram a ser colocadas em prática, com a assinatura de um convênio entre os Governos Federal, Estadual e Municipal. A parceria visa, além do tombamento da área da base pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/IPHAN, a implementação dos projetos de construção de um Parque Científico-Cultural no local, que inclui um Museu dos Zeppelins e uma área de Lazer voltada para o Jiquiá e os bairros vizinhos ao entorno da base, que ao longo dos anos tem sofrido um processo de favelização. Eis o período sob o qual este projeto se concentra.

Meu contato com os Zeppelins e com o Jiquiá teve início desde minha infância quando meus pais e avós contavam as histórias sobre o tempo dos dirigíveis na cidade, mas foi no ano de 2008, enquanto realizava um filme etnográfico – um trabalho de conclusão para uma disciplina de antropologia audiovisual/UFPE – sobre os impactos do Programa Monumenta/BIB no comércio informal do Antigo Centro Histórico do Recife, que me deparei com as imagens dos dirigíveis no Jiquiá, como um ícone da modernização da cidade. Desde então, a relação dos dirigíveis com o bairro atraiu minha atenção como pesquisador, o que contribui para o desenvolvimento do meu Trabalho de Conclusão de Curso em Ciências Sociais, na UFPE.

Hoje, dando continuidade a este trabalho, é possível perceber – através da literatura antropológica sobre a temática do Patrimônio Cultural (Mauss, 2003; Velho, 2006 e Gonçalves, 2007), das atuais políticas de reconhecimento, tombamento e preservação patrimonial do IPHAN e das notícias sobre o tombamento da antiga base de Zeppelins no Jiquiá – que há uma tendência nas políticas patrimoniais, a homogeneizar memórias e representações, omitindo-se, ou atenuando-se, as ambigüidades que existem na construção de determinados bens como patrimônio pelas Agências do Estado e o reconhecimento deste como tal pelas populações em contato direto com o bem. Atentado especificamente para este problema, Gonçalves (2007) observa que a substituição de categorias sensíveis por categorias abstratas, destaco aqui a própria categoria *patrimônio*, traz um alto risco de que não haja ressonância do bem tombado perante a população envolvida com este. Nesta perspectiva, autores como Arantes (2006) e Velho (2006) também enfatizam que o patrimônio é uma construção social, em que o estatuto patrimonial

de determinados objetos – neste caso, os Zeppelins do Jiquiá – não está definido, mas em construção, dando origem a várias representações sobre patrimônio para os vários atores envolvidos nos processos de patrimonialização.

Assim, o principal objetivo deste projeto é analisar os desdobramentos das atuais políticas patrimoniais que vêm sendo aplicadas pelo IPHAN, tomando como referente o processo de tombamento da antiga base de atracação de dirigíveis Zeppelins, no bairro do Jiquiá. Trata-se de discutir algumas categorias relativas à preservação do patrimônio cultural, e sua relação com as memórias e representações individuais e coletivas, problematizando a transposição de categorias abstratas (centro histórico, memória, monumento, patrimônio ambiental, material/imaterial e representações) para a lógica das práticas das políticas patrimoniais e das práticas do cotidiano local. A importância se dá em discutir como as políticas que envolvem o reconhecimento, tombamento e preservação de bens imóveis têm sido aplicadas pelo IPHAN no Brasil e como elas repercutem no cotidiano das populações em contato direto com os bens patrimonializados.

2. Caracterização do problema e discussão teórica

Maio de 1930. No congresso nacional fervilhavam as discussões sobre os rumos políticos do país, mas nas ruas do Recife eram outras as questões que chamavam atenção da população local, pelo menos é o que é possível observar na primeira página do *Jornal Diário de Pernambuco*, no dia 22 de maio de 1930, que fazia referência ao primeiro pouso do Zeppelin nas terras da América do Sul, como “A chegada do futuro” (cf. Diário de Pernambuco, 1930). Em contraste com a notícia, o bairro do Jiquiá em meados da década de 1930, era uma área de manguezal que ainda se encontrava em um padrão de vida rural, sem água encanada, nem energia elétrica, o que acarretava, além das dificuldades na construção da estrutura que subsidiaria as aeronaves, numa série de transformações na paisagem local (Rodrigues, 2009). Os trabalhos executados na área escolhida para o empreendimento do projeto do aeródromo consistiam na drenagem e na terraplanagem do terreno, instalação da torre de atracação, construção de uma usina de abastecimento de hidrogênio e combustível, uma estação de rádio e uma estação

meteorológica, além disso, serviços de abastecimento de água e energia elétrica necessários a manutenção e administração das aeronaves no local (cf. Diário de Pernambuco, 1930).

Apesar de todos esses elementos “modernos”, que começaram a fazer parte do cotidiano local, a implementação deste projeto também trouxe uma série de conflitos sociais. Destaco aqui, como um *drama social*², a desapropriação das casas das pessoas que residiam na área e no entorno da base, e a reorganização espacial das principais vias de acesso ao bairro, quando das primeiras viagens dos dirigíveis (cf. Diário de Pernambuco, 1930, 1931, 1932). Inspirado em Sahlins (1990), também é interessante chamar atenção que, de imediato, à vinda dos dirigíveis para cidade ganhou status de evento, primeiro, pelo significado atribuído ao acontecimento pela imprensa local, segundo, pela conjuntura político-econômica da época³, a qual tinha como pano de fundo a modernização do Recife, assim como das principais capitais brasileiras no período⁴.

Sob essas circunstâncias, no dia marcado para o primeiro pouso do dirigível alemão no Recife – 22 de maio de 1930 – foi decretado feriado municipal e mais de 15 mil pessoas se reuniram no campo do Jiquiá, provocando congestionamento nas vias de acesso ao local (Diário de Pernambuco, 1930). Os dirigíveis passaram a fazer parte da paisagem do bairro e os conflitos sociais – advindos com um padrão de modernidade, que transferidos para os trópicos, visava, em última instância, a satisfação dos interesses estrangeiros – começaram a se fazer cada dia mais presentes no Jiquiá. Somando-se aos conflitos sociais, também é importante destacar, a sublimação das vozes da população do local, por parte da imprensa escrita da época, contribuindo, primeiro, para um obscurecimento das tensões

² Metáfora da dramaturgia, utilizada por Turner (1990) para dramatizar as tensões sociais da relação entre padrões normativos – estruturais – e as experiências individuais e sociais – agentes – conscientes ou inconscientes, num determinado espaço-tempo.

³ Sahlins (1990) observa que um acontecimento só se torna evento quando um significado lhe é atribuído, dentro de uma “conjuntura da estrutura”, que tem como finalidade assegurar que determinadas interpretações sejam institucionalizadas, as quais estão ligadas, mais especificamente, a manutenção das tradições, que se sedimentam ao longo da história.

⁴ Neste período, as principais capitais brasileiras se urbanizavam, na medida do possível, nos moldes da Paris de Haussmann, que no contexto do Bonapartismo autoritário pós-1948, visavam, além de higienizar a cidade, disciplinar o uso dos espaços urbanos e adequá-los as necessidades de circulação que as cidades industriais demandavam.

advindas com o empreendimento, segundo, para homogeneização das representações acerca do tão propagado ideal de modernidade da época.

Todavia, diante da representação feita dos Zeppelins como ícones da modernidade: um dos meios de transporte mais “modernos” e “seguros” para viagens transatlânticas até então (cf. Diário de Pernambuco, 1933, 1934, 1935), no dia 06 de maio de 1937, nos Estados Unidos, depois que um raio atingiu um dirigível, matando 46 pessoas (cf. Diário de Pernambuco, 1937), o transporte por dirigíveis foi suspenso⁵, a base de atracação dos Zeppelins foi desativada, permanecendo no local apenas a estrutura física do antigo aeródromo e as memórias das pessoas que experienciaram os tempos dos “Charutos Prateados” no Jiquiá. Durante os anos que se seguiram, o local passou por diversas fases administrativas: Jurisdição do Governo Estadual no período dos Zeppelins; Norte-Americana, durante a Segunda Guerra Mundial. Depois ficou, sucessivamente, sob administração da Aeronáutica e da Marinha Brasileira, durante a Guerra Fria; pertenceu também ao Banco Nacional de Habitação; sendo vendida para a Caixa Econômica Federal. Hoje, de acordo com informações do Departamento de Proteção do Patrimônio Cultural da Fundação do Patrimônio Artístico e Histórico de Pernambuco (FUNDARPE, 2009), o terreno foi adquirido da Caixa Econômica pela Prefeitura Municipal do Recife.

No decorrer desse tempo, com a melhoria dos meios de transportes e a facilidade de acesso ao bairro, as décadas que se seguiram, presenciaram um grande crescimento demográfico no local e nos bairros vizinhos, acarretando um processo de “favelização” e a invasão da antiga base de atracação dos dirigíveis.

Neste contexto de transformações vivenciadas pelo Jiquiá e seu entorno, no ano de 1983, a torre de atracação foi tombada pela FUNDARPE, sendo este momento marcado pela delimitação da área e pela constatação, por parte da Prefeitura da Cidade do Recife, dos problemas de habitação no local. Apesar do reconhecimento da antiga base dos Zeppelins como um Patrimônio Histórico, foi apenas no ano de 2003 que sua estrutura física foi revitalizada. Além disso, devido

⁵ Cabe salientar que o transporte aéreo por dirigíveis era um empreendimento que demandava muitos custos na sua manutenção, além de ser muito suscetível a mudanças climáticas. Nessa época, os aviões já estavam realizando os primeiros vôos transcontinentais e já haviam sido feito os primeiros vôos transatlânticos (Eksteins, 1991).

ao ecossistema local, uma área de manguezal, nesse mesmo período, a antiga base passou a ser classificada também como um patrimônio ambiental, pelo Instituto de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife. Este período foi marcado pelo surgimento de uma série de projetos na área – em síntese a construção de um parque temático, voltado essencialmente para atividades culturais de entretenimento – os quais traziam como principal argumento a importância histórica dos dirigíveis.

Apesar da valorização da área através do reconhecimento da importância histórica dos Zeppelins e ambiental da antiga base – medidas, que sugerem, num primeiro momento, uma tentativa de contenção do processo de invasão –, é apenas no final do ano de 2009 (cf. Diário de Pernambuco, 2009), que as propostas de construção de um parque na antiga base dos Zeppelins começaram a ser colocadas em prática pelo Ministério da Tecnologia e do Desenvolvimento. Trata-se da assinatura de um convênio entre os Governos Federal, Estadual e Municipal que visa, além do tombamento da área pelo IPHAN – objeto de análise deste estudo –, a implementação do projeto de construção de um Parque Científico-Cultural no local, o qual também inclui a futura construção de um Museu sobre a história dos dirigíveis. A partir de então, a representação feita do evento, como um dos ícones mais importantes da modernidade da cidade ressurgiu, e os conflitos sociais obscurecidos quando da vinda dos dirigíveis em meados da década de 1930, reaparecem novamente, com a nova delimitação da área, realizada pelo IPHAN, e com o anúncio do deslocamento das pessoas que invadiram a área da antiga base, para uma área a ser construída dentro do próprio bairro. Assim, o drama social vivido quando da chegada do dirigível e estabelecimento da base na década de 1930 ressurgiu, mais uma vez na forma de desapropriação da área.

Ao se debruçar sobre a documentação selecionada aqui para caracterizar algumas tensões que envolvem a relação entre os Zeppelins e o bairro do Jiquiá, é possível refletir sobre algumas questões: Como a relação dos dirigíveis com o Jiquiá é ressignificada pelos diversos atores (Estado, IPHAN, População Local, Imprensa Escrita) envolvidos no atual processo de tombamento? Em que medida a transposição de categorias abstratas para lógica das práticas das políticas de patrimônio e das práticas cotidianas encontram legitimidade frente às populações envolvidas com determinados bens? Em outras palavras, será que a relação do Jiquiá

com os dirigíveis – um dos vetores da aprovação dos projetos que começaram a ser desenvolvidos na área recentemente – evocada por essas políticas, associadas a idéias como patrimônio cultural e patrimônio ambiental, não é só uma mera estratégia para conter o processo de favelização e, doravante, promover um processo de *gentrificação*⁶ na área?

Para lançar luzes às questões suscitadas com o tombamento da antiga base de atracação dos Zeppelins no Jiquiá, autores como Mauss e Gonçalves serão referências constantes neste estudo. No *Ensaio Sobre a Dádiva*, Mauss (2003) já observara que a literatura etnográfica está repleta de exemplos de culturas nas quais os bens materiais não são classificados como objetos separados dos seus proprietários, possuindo ao mesmo tempo, um significado espiritual e material, constituindo-se em verdadeiras entidades, dotadas de espírito, personalidade e vontade.

Visando melhor compreender os sistemas de trocas e alianças, Mauss sugere, numa releitura de categorias durkheimanas como *representações sociais* e *fato social*, que os fatos sociais sejam pensados como totais, numa perspectiva tridimensional: sociológica (sincrônica), histórica (diacrônica) e fisiopatológica. Estas três dimensões permitem pensar, por um lado, a análise do social incluindo todos os fenômenos humanos de natureza econômica, cultural, política, religiosa, entre outros, sem haver nenhuma hierarquia prévia que justifique a naturalização dos fenômenos sociais. Por outro, e como uma consequência desta, a introdução do simbolismo como fundamento último das relações de trocas entre as pessoas. Nas palavras do próprio autor:

(...) “Tudo na sociedade é importante para esclarecer sua origem e funcionamento, sendo de particular relevância aqueles fatos que consideramos banais e irrisórios, como os risos, os gestos, as falas, os rituais, as danças, além, é claro, dos serviços e dos bens materiais” (Mauss, 2003, p. 191).

⁶ O termo *gentrification*, adaptado para o português comumente como *gentrificação*, ou *enobrecimento*, é aqui utilizado no mesmo sentido dado por autores como Featherstone (2000), Zukin (2000) e Smith (2007), que o utilizam para designar intervenções urbanas como empreendimentos que elegem certos espaços da cidade considerados centralidades e os transformam em áreas de investimentos públicos e privados, cujas mudanças nos significados de uma localidade histórica faz do patrimônio um seguimento do mercado.

Estas três dimensões do fato social total, pensadas no campo do simbólico, além de permitirem refletir a idéia de sistema nos fatos sociais (Lévi-Strauss, 2003), permitem refletir que “a criação do vínculo social ocorre no interior das práticas sociais, em função de um conjunto de inter-relações que ligam os indivíduos e os transformam em atores propriamente sociais” (Caillé, 1998). Aqui é interessante notar uma ruptura epistemológica com a perspectiva essencializadora da ordem social, das categorias durkheimianas, como representação, e fato social. Também é interessante notar – aqui eu gostaria de dar um destaque maior – a atenção que Mauss dedica aos bens materiais dentro dos sistemas de trocas. Atentando mais especificamente para este ponto, é interessante ressaltar que, para Mauss o fenômeno social, pode ser *detectado quando entendemos que os bens que circulam no interior da sociedade são sempre portadores de um duplo sentido, material e simbólico* (2003, p.191).

Esta perspectiva utilizada por Mauss para pensar a relação entre os bens materiais e as subjetividades individuais e sociais, é o que permitirá entender como determinados bens materiais, neste caso os Zeppelins, na qualidade de patrimônios culturais, circulam simbolicamente nas memórias e representações locais, ajudando a compreender as dinâmicas sócio-culturais do Jiquiá, no contexto do tombamento da antiga base para dirigíveis.

Atentando mais especificamente para os processos de Reconhecimento, Registro e Tombamento de determinados bens como patrimônio, Gonçalves (2007) sugere três categorias para pensar o problema da legitimidade do bem tombado frente às populações locais envolvidas com este: *Ressonância, Materialidade e Subjetividade*. Ao analisar os discursos do patrimônio cultural com base nessas três categorias, o autor chama atenção, no que se refere à agregação de elementos populares e ao reconhecimento da população perante o Estado, que há uma tendência nas políticas de patrimônio a homogeneizar memórias e representações, diminuindo-se, as tensões existentes na construção patrimonial de determinados bens. Somando-se a isso, o autor ainda observa que a substituição de categorias sensíveis (ou nativas) por categorias abstratas, como *monumento, centro histórico*, a própria categoria *patrimônio* (e a divisão desta em material e imaterial), trazem um alto risco de que o reconhecimento de determinados bens imóveis como patrimônio

não encontre legitimidade, ou respaldo, frente aos atores envolvidos com o bem tombado.

Para refletir o tombamento da antiga base de atracação dos dirigíveis no Jiquiá, a categoria que será discutida aqui será a Ressonância, a qual está atribuída o “poder de evocar num expectador as forças culturais e dinâmicas das quais ele emergiu” (Greenblatt, 1991: 56), em outras palavras, como a institucionalização de determinado bem como patrimônio é legitimada pelos atores envolvidos nestes processos. Inspirado na idéia de fato social total de Mauss (2003) para entender as relações simbólicas que sedimentam determinados bens como patrimônios culturais, Gonçalves (2007) atenta que a categoria patrimônio (uma síntese entre espírito e a matéria) não apresenta fronteiras classificatórias muito definidas, situando-se, ao mesmo tempo, entre as fronteiras do material/imaterial. Em outras palavras, o autor faz uma crítica à forma como Instituições do Estado, mais especificamente o IPHAN, utilizam categorias abstratas para determinar o que é, ou não patrimônio. Gonçalves volta suas atenções aos processos através dos quais determinados bens culturais, classificados por uma determinada agência do estado como patrimônio, não chegam a encontrar ressonância ou reconhecimento frente a alguns setores da população envolvida com o bem. Nas palavras do autor:

“O que essa experiência de rejeição parece colocar em foco é menos a relatividade das concepções de patrimônio nas sociedades modernas e mais o fato de que um patrimônio não depende apenas da vontade e decisão políticas de uma agência muito menos do Estado. Menos ainda, de uma atividade consciente de indivíduos ou grupos sociais. Nessas instituições, situadas entre memória e história opera-se um trabalho cuidadoso de eliminação das ambigüidades. Substituem-se categorias sensíveis, ambíguas, por categorias abstratas e com fronteiras nitidamente delimitadas com a função de homogeneizar representações sobre determinadas memórias e identidades” (Gonçalves, 2007: 214).

Para o autor, a forma como as categorias patrimônio, monumento, centro histórico, entre outras, têm sido aplicadas pelas instituições responsáveis pelo reconhecimento e tombamento dos bens materiais, contribuem apenas com a homogeneização das memórias e representações, ocasionando a eliminação da

diferença e das ambigüidades destes processos. Este problema seria o responsável por colocar em risco o poder de ressonância do bem tombado, pois

“Se por um lado construímos intencionalmente o passado, este, por sua vez, incontrolavelmente se insinua a nossa inteira revelia, em nossas práticas e representações, estando o trabalho de construção das memórias, e identidades coletivas através de representações deste passado, quase sempre, fadado ao fracasso” (Idem, *Ibidem*: 215).

É aí onde entram em cena os mecanismos de *Dominação Simbólica* (Bourdieu, 1998), ou seja, as ações pedagógicas, desempenhadas por professores, técnicos, arqueólogos, arquitetos, a mídia, homogeneizando memórias e representações, e fomentando a produção de formas naturalizadas de identidades patrimoniais, contribuindo para os deslocamentos das memórias individuais e sociais sobre o patrimônio. Diante destas circunstâncias, as práticas sócio-culturais que dinamizam os lugares onde se encontram determinados bens, tendem, na maioria das vezes, a serem desvalorizadas ou folclorizadas por agentes externos (Gonçalves, 2007). Nesse sentido, Gonçalves ainda enfatiza que, sob os modernos discursos do patrimônio cultural,

“Os objetos estão certamente a serviço do conhecimento antropológico e histórico, mas ao mesmo tempo, é incontornável a demanda para que esses objetos tenham ressonância junto a determinados seguimentos do público” (Idem, *Ibidem*: 215).

Desse modo, com base nos trabalhos desenvolvidos por Mauss (2003) e Gonçalves (2007), a relação dos Zeppelins com o bairro do Jiquiá, no atual processo de tombamento da antiga base de atracação, pelo IPHAN, se torna um referente ideal para refletir acerca da transposição de categorias abstratas para a lógica das práticas das políticas de patrimônio e cotidianas; as transformações que determinados objetos sofrem ao entrar na lógica discursiva das políticas do patrimônio e, portanto, se no decorrer deste processo, o tombamento da antiga base de Zeppelins no bairro do Jiquiá, encontrará alguma ressonância perante os atores locais.

3. Justificativa

Alguns estudos avaliativos (Marcon, 2008 e Seidl, 2008) acerca da forma como tem se dado os processos de tombamento e de preservação dos patrimônios culturais no Brasil, de modo geral, voltam-se para o caráter construído ou inventado do patrimônio. Frente a tal objetivo, tais estudos focam, principalmente, na forma como as ambigüidades são sublimadas na construção das representações e memórias de determinados bens patrimoniais, em detrimento das formas como determinados bens patrimoniais vêm a alcançar ressonância frente aos atores diretamente envolvidos com estes. Sem colocar em dúvida a pertinência destes estudos, recomendo, entretanto, que a eles sejam associados outras investigações que busquem apreender a percepção dos atores envolvidos com determinados bens nos processos de tombamento.

Ao tomar a relação dos Zeppelins com o bairro do Jiquiá, no atual processo de tombamento da antiga base pelo IPHAN como objeto de análise, o presente projeto pretende, além de discutir sob quais circunstâncias determinados bens se tornam patrimônio, problematizar como estes bens, ao serem deslocados de suas lógicas e práticas cotidianas, para os discursos do patrimônio, encontram, ou não, ressonância frente aos atores envolvidos com este bem. Procura-se, portanto, problematizar a transposição de categorias abstratas, utilizadas nos processos de tombamento dos bens imóveis no Brasil, para a lógica das populações locais e das práticas das políticas de patrimônio.

Dessa forma, este estudo procura contribuir, por um lado, discutindo alguns aspectos sócio-culturais das políticas de patrimônio, problematizando a forma como tem se dado os processos de reconhecimento, tombamento e preservação dos bens imóveis no Brasil. Por outro lado, este estudo pode contribuir para elaboração de um plano de tombamento e preservação do patrimônio mais próximo das representações e memórias dos diversos atores sociais que compõem “sociedade brasileira”, auxiliando na forma como essas ações encontram ressonância frente a estes atores e contribuindo também para que a institucionalização de determinados bens como patrimônio seja legítima perante a população geral.

4. Objetivos

5.1. Objetivo Geral:

- Analisar os desdobramentos das atuais políticas patrimoniais que vêm sendo aplicadas pelo IPHAN, tomando como referente o processo de tombamento da antiga base de atracação de dirigíveis Zeppelins.

5.2. Objetivos Específicos:

- Identificar, através de levantamento documental em jornais e arquivos do Recife/PE, os elementos que constituem a imagem dos Zeppelins como um patrimônio;
- Analisar a relação entre a imagem dos Zeppelins como um patrimônio e as representações dos vários atores envolvidos no processo de tombamento da antiga base de atracação do Jiquiá (Estado, Técnicos do IPHAN, População Local e a Imprensa Escrita);
- Discutir algumas categorias relativas ao tombamento e a preservação do patrimônio cultural (centro histórico, memória, monumento, patrimônio ambiental, material/imaterial e representações);
- Analisar se o processo de tombamento da antiga base dos Zeppelins do Jiquiá encontrará alguma ressonância perante a população local envolvida com o bem.

5. Metodologia

Para analisar os desdobramentos das atuais políticas patrimoniais que vêm sendo aplicadas pelo IPHAN, tomando como referente o processo de tombamento da antiga base de atracação de dirigíveis Zeppelins no Jiquiá, será utilizada uma

metodologia qualitativa que contemple tanto o levantamento documental em jornais e arquivos da cidade do Recife/PE quanto dados secundários: entrevistas com membros da equipe técnica selecionada pelo IPHAN para realizar o tombamento da antiga base, representantes da Prefeitura da Cidade do Recife (responsáveis pelo gerenciamento dos futuros projetos na área), população local e outros informantes que, eventualmente, possam falar acerca de suas memórias sobre a história dos dirigíveis no Jiquiá e na cidade.

Dessa forma, será realizado, num primeiro momento, um levantamento documental sobre a presença dos Zeppelins no Bairro do Jiquiá. Além da utilização de um catálogo⁷ sobre a relação dos dirigíveis com o bairro nos Jornais Diário de Pernambuco, realizado nos arquivos microfilmados da Fundação Joaquim Nabuco/FUNDAJ, será realizada uma consulta aos arquivos da FUNDARPE, no Museu da Cidade do Recife, e em algumas revistas eletrônicas especializadas em história da aviação, como as Revistas *Aérea Condor* e *Aerofans*. Com base neste material será construído um acervo significativo visando caracterizar os elementos que constituem a imagem dos Zeppelins como um patrimônio histórico-cultural.

Num segundo momento, serão realizadas observações participantes na área, com acompanhamento da equipe técnica designada pelo IPHAN para o tombamento da base. Nesta etapa, também serão realizadas algumas entrevistas semi-estruturadas com membros da equipe técnica, formada por arquitetos e historiadores, em sua maioria, e com alguns responsáveis pela gerência dos futuros projetos da Prefeitura da Cidade do Recife na área, além de entrevistas narrativas e histórias de vida com os moradores locais. Também serão articuladas algumas entrevistas através de anúncios nos principais jornais do Recife – *Diário de Pernambuco*, *Jornal do Comércio* e *Folha de Pernambuco* – e também na internet. A finalidade desses anúncios será encontrar pessoas cuja trajetória de vida esteja, de algum modo, relacionada à história dos dirigíveis no local. Este material dará subsídio para analisar a relação entre a imagem construída dos Zeppelins como um patrimônio, através da Imprensa Escrita e do Estado/IPHAN, e as representações e memórias da População Local.

⁷ Este catálogo foi realizado no ano de 2009 para meu trabalho de conclusão de curso.

Por fim, tomando como base o material já coletado, juntamente com o projeto de tombamento da área e os laudos preliminares produzidos pela equipe do IPHAN, será analisado o modo pelo qual categorias abstratas como *centro histórico, memória, monumento patrimônio ambiental, material/imaterial e representações*, têm sido aplicadas pelos técnicos do IPHAN e como elas são assimiladas nas práticas do cotidiano local. Ainda considerando este material, a investigação também se concentrará no reconhecimento e tombamento da antiga base de Zeppelins como patrimônio, bem como na possível ressonância deste bem perante a população local envolvida.

6. Cronograma

Etapa/período	2010				2011						
	Set	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul
Qualificação do projeto	X										
Elaboração do material necessário para pesquisa de campo em Recife	X										
Início das atividades de Campo em Recife	X	X									
Término da primeira etapa de campo em Recife		X									
Organização do material coletado em campo		X	X								
Análise do material coletado em campo		X	X	X	X						
Segunda etapa dos trabalhos de Campo em Recife				X	X						
Término da segunda etapa dos trabalhos de campo em Recife					X						
Organização e análise do material coletado					X						
Escrita da dissertação					X	X	X	X	X		
Revisão da dissertação e entrega da versão final a banca										X	
Defesa da dissertação											X

7. Orçamento

Passagens aéreas Florianópolis/SC-Recife/PE e Recife/PE-Florianópolis/SC, aproximadamente R\$ 470,00 por trecho, totalizando R\$ 940,00 por ida a campo.

Estão previstas duas idas a campo, com intervalo de um mês entre as idas, estando prevista a primeira para o dia 15 de setembro, tendo seu término no dia 30 de outubro, e a segunda prevista para o dia 01 de dezembro, tendo seu término no dia 15 de janeiro. As passagens para as duas idas a campo somariam um total de R\$ 1.880,00.

Para cada ida a campo está prevista uma permanência de 45 dias (90 dias ao total), para acompanhamento da equipe técnica do IPHAN à área tombada; para participar das reuniões entre a equipe técnica do IPHAN e os responsáveis da Prefeitura do Recife pela implementação dos futuros projetos na área, os quais vão suceder o tombamento da antiga base de dirigíveis; e para as observações participantes no bairro do Jiquiá, o que inclui entrevistas junto à população local e próxima ao entorno da área tombada. Durante os trabalhos de campo estarei hospedado na casa de minha família, que reside em Recife, não precisando, assim, de auxílio para hospedagem, entretanto, as diárias serão necessárias para minha locomoção durante os trabalhos de campo e também para minha alimentação, durante o trabalho.

Desta forma, os recursos solicitados para as diárias nas duas idas a campo são: primeira ida a campo, total de 45 dias (45 diárias de R\$ 50,00) = R\$ 2.250,00. Esta ida a campo está prevista para o dia 15 do mês de setembro, com término previsto para o dia 30 de outubro, esta ida tem como objetivo, primeiro, ir aos arquivos da FUNDARPE e do Museu da Cidade do Recife, para ver as informações filmicas e imagéticas sobre a presença dos dirigíveis no Jiquiá, no período de 1930 a 1937. Nesta ida também será realizado o acompanhamento da equipe técnica do IPHAN à área, também as reuniões entre a equipe e o responsável da prefeitura da cidade do Recife, pelo gerenciamento dos futuros projetos na área. Nesta ida também serão retomados alguns contatos com alguns informantes que contribuíram com meu TCC, o qual também teve como objeto a relação dos dirigíveis com o bairro. Aqui, além de sedimentar o contato com alguns informantes, serão articulados outros contatos entre a população local e entre outras pessoas da cidade que, eventualmente, possam falar a respeito da história dos dirigíveis no bairro.

Segunda ida a campo, total de 45 dias (45 diárias de R\$ 50,00) = R\$ 2.250,00, Esta ida a campo está prevista para o dia 01 de dezembro, tendo seu

término previsto para o dia 15 de janeiro de 2011. Esta ida tem como objetivo acompanhar a finalização do processo de tombamento da área, com a entrega do último produto pela equipe técnica ao IPHAN, Aqui será dado maior destaque a população local e as pessoas que possam falar sobre a história dos dirigíveis no Jiquiá, e ou na cidade, no contexto do tombamento.

Assim, as passagens aéreas somariam um total de R\$ 1880,00 e as diárias somariam o equivalente a R\$ 4.500,00, sendo o total do Projeto (passagens + diárias) = R\$ 6.380,00.

8. Referências Bibliográficas

- ANDRADE, Luciana de (2006). “*Estilos de Vida nos condomínios residenciais fechados*”. In: H. Frugoly, L. T. de Andrade e F. A. Peixoto (orgs). *As cidades e seus agentes: práticas e representações*. Belo Horizonte: PUC/Minas/Edusp.
- APPADURAI, A. A. (2008). *A vida social das coisas. As mercadorias sob uma perspectiva cultural*. Niterói, RJ: EDUFF, 2008.
- ARANTES, A. A. (2006). “*O patrimônio cultural e seus usos: a dimensão urbana*”. *Rev. Habitus*. V. 4, n. 01, p. 425-435, Goiânia.
- BARREIRA, Irllys Alencar Firmo (2008). “*Narrativas do olhar: fortaleza em cartões postais*”. In LEITE, Rogério Proença (org). *Cultura e vida urbana, ensaios sobre a cidade*. São Cristóvão: Ed. UFS.
- BENJAMIM, W. (1975). “*Sobre alguns temas em Baudelaire*”. In: *Os pensadores XLVIII*, São Paulo: Abril S. A., p. 35-63.
- BOAS, Franz (1944). *The mind of primitive man*. N.York: The Macmillan Company
- _____ (1955). *Primitive Art*. New York: Dover, pp. 1-16.
- _____ (1966). “*The limitations of the comparative method in anthropology: The aim of anthropological research; History and science in Anthropology: a reply*”. In *Race, language and culture*. New York: The Free Press.
- BOURDIEU, Pierre (1998), *O poder simbólico*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- CAILLÉ, A. (1998). “*Nem holismo nem individualismo metodológicos: Marcel Mauss e o paradigma da dádiva*”. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 13 (38): 5-37.
- CANCLINI, Nestor Garcia (2005). *Culturas Híbridas. Estratégias para entrar e sair da modernidade*. Nueva Edición. Buenos Aires: Paidós.
- CARVALHO DA ROCHA, A.L. & ECKERT, C. (2005). *O tempo e a cidade*. Porto Alegre: UFRGS, A cidade como objeto temporal, 79-101.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri (2001). *Espaço-tempo na metrópole*. Ed. Contexto, São Paulo.
- CASTELLS, M. (1993). *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

- CERTEAU, Michel (1994). *A invenção do cotidiano: Artes do fazer*. Petrópolis: Vozes.
- _____. (1996). *A invenção do cotidiano II. Morar, cozinhar*. Petrópolis: Vozes.
- COSTA, F. A. Pereira da (1981). *Arredores do Recife. Recife*. Fundação de Cultura Cidade do Recife.
- CLIFFORD, James (1998). “*Sobre a autoridade etnográfica*”. In Gonçalves, José Reginaldo (org.) *A Experiência Etnográfica*, Rio de Janeiro: Editora UFRJ.
- _____. (1998). “*Sobre o Surrealismo Etnográfico*”. In *A Experiência Etnográfica: Antropologia e Literatura no Século XX*, Rio de Janeiro: Edufjf.
- DA MATTA, Roberto (1991). “*Espaço: Casa, rua e outro mundo: o caso do Brasil*”. In: *A casa & a rua*. Rio de Janeiro: Guanabara, p. 31-71
- DELGADO, M. (2007). “*Ciudades sin ciudad. La tematización ‘cultural’ de los centros urbanos*”. 91-109, In: D.Lagunas (Coord.) *Antropología e turismo. Claves culturales e disciplinares*. México: Plaza y Valdés.
- DELVALHAS, F.Piccolo (2006). “*A gramática nativa: reflexões sobre as categorias morro, rua, comunidade e favela*” In: *As cidades e seus agentes: práticas e representações*. H., Frugoly Jr., L., Teixeira de Andrade, F. Arêas Peixoto (orgs.). Belo Horizonte: PUC/Minas). Edusp, p. 330-352.
- DOUGLAS, Mary & ISHERWOOD, Baron (2006). *O mundo dos bens. Para uma antropologia do consumo*. Rio de Janeiro: UFRJ, Porque as pessoas querem bens; Os usos dos bens; Exclusão, intrusão. 51-63; 101-119; 119-149.
- DUMONT, Louis (1985). *O individualismo. Uma perspectiva antropológica da ideologia moderna*. Rio de Janeiro, Rocco.
- DURKHEIM, Émile & MAUSS, Marcel (1988) “*Algumas formas primitivas de classificação*” (orig. francês 1902 - 1903). Trad. Maria Isaura Pereira de Queiroz. In RODRIGUES, José Albertino (org). Durkheim. Sociologia. 4ª ed. São Paulo, Ática, p.183-203.
- DURKHEIM, Émile (1989). *As Formas Elementares da Vida Religiosa: o Sistema Totêmico da Austrália*. São Paulo, Paulinas.
- EKSTEINS, Modris (1991). *A sagração da primavera: a grande guerra e nascimento da era moderna*. Trad. Rosaura Eichenberg, Rio de Janeiro, Rocco editora.
- FEATHERSTONE, M. (2000). “*O flâneur, a cidade e a vida publica virtual*”. In: Antonio A. Arantes (org.), *O espaço da diferença*. Campinas, SP: Papyrus, p. 186-208.
- FREHSE, Fraya (2005). *O tempo das ruas na São Paulo de fins do império*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- FREYRE, Gilberto (1996). *Sobrados e mocambos: decadência do patriarcado rural no Brasil*. São Paulo: Record.
- GEERTZ, Clifford (1998). “*A Arte como um Sistema Cultural*”, in *O Saber Local: Novos Ensaio em Antropologia Interpretativa*, Petrópolis: Vozes, pp. 142-181.
- GELL, Alfred (1998). *Art and Agency: An Anthropological Theory*. Oxford: Clarendon, p. 1-11.
- GUERRA, Flávio (1970). *Velhas igrejas e subúrbios históricos*. Recife: Fundação Guararapes.
- LATOUR, Bruno (1994). *Jamais fomos modernos. Ensaio de antropologia simétrica*. São Paulo, editora 34, 7-52.

- _____ (2005). *Reassembling the social: an introduction to Actor-Network theory*. Oxford: Oxford Press Univ.
- LEFEBVRE, Henri (1972). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Trad. Alberto Escudero. Madrid, Alianza Editorial [orig. francês].
- _____ (2000). *La producion de l'espace*. Paris, Anthropos.
- LEITE, Rogério Proença (2002). “*Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown*”. Revista Brasileira de Ciências Sociais, n. 49, pp. 115 - 172.
- _____ (2004). *Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. Campinas: Editora Unicamp.
- LÉVI-STRAUSS, Claude (2003). “*Introdução à obra de Marcel Mauss*”. In M. Mauss, Sociologia e antropologia, São Paulo, Cosac&Naify.
- GONÇALVES, José Reginaldo dos Santos (2007). *Antropologia dos objetos: coleções, museus e patrimônio*. Rio de Janeiro.
- HALBWACHS, M. (1990). *A memória coletiva*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais Ltda.
- MALINOWSKI, Bronislaw (1978). *Os argonautas do Pacífico ocidental*. S. Paulo: Abril Cultural.
- MARCOM, Frank (2008). “*Quilombo urbano da Maloca: espaço e etnicidade em Aracaju/SE*”. In LEITE, Rogério Proença (org). Cultura e vida urbana, ensaios sobre a cidade. São Cristóvão: Ed. UFS.
- MARTINS, José de Souza (1992). *Subúrbio - vida cotidiana e história no subúrbio da cidade: São Caetano, do fim do império ao fim da república velha*. São Paulo/ São Caetano do Sul, Hucitec/ prefeitura de São Caetano do sul.
- MOTTA, Lia (2000) “*A apropriação do patrimônio urbano: do estético-estilístico nacional ao consumo global*”. In: Antonio A. Arantes (org.), *O espaço da diferença*. Campinas, SP: Papirus, p. 256-288.
- MAUSS, Marcel (1969). *Représentations collectives et diversité des civilisations*. Paris, Ed. Minuit (Oeuvres, 3).
- _____ (2003). “*Ensaio sobre a Dádiva: forma e razão da troca nas sociedades arcaicas*”. In Sociologia e Antropologia. São Paulo: Cosac & Naify.
- NETTO, Aristóteles Barcelos (2002). *A Arte dos Sonhos: Uma Iconografia Ameríndia*. Lisboa: Museu Nacional de Etnologia, pp. 79-199.
- OLIVEN, Ruben George (1980). “*Por uma antropologia em cidades brasileiras*”, In VELHO, Gilberto (org), Rio de Janeiro, Editora Campus.
- _____ (1992). *A antropologia de grupos urbanos*. 3ª ed. Petrópolis, Vozes.
- RABBINOW, Paul (1999). “*Representações são fatos sociais: modernidade e pós-modernidade na antropologia*”. In: Rabinow, Paul. Antropologia da razão, Rio de Janeiro: Relume Dumará, 71-107.
- RÉMY, Jean (1991). *Morphologie sociale et représentations collectives: le statut de l'espace dans la problématique durkheimienne*. Recherches Sociologiques, XXII (3), pp. 33 – 52.
- RÉMY, Jean & VOYÉ, Liliane (1994). *A cidade: Rumo a uma nova definição*. Lisboa, Afrontamentos.
- REZENDE, A. P. M. (1996). “*O Recife Nos Anos Vinte: Modernidade e Identidade*”. CLIO, Recife, v. 1, n. 16, p. 18-28.

- _____ (1999). “*O Recife: Os espelhos do passado e os labirintos do presente ou as tentações da memória e as inscrições do desejo*”. Projeto História Espaço e Cultura, São Paulo, v. 18, p. 155-166.
- _____ (2002). *O Recife: histórias de uma cidade*. 1º. ed. Recife: Fundação da Cultura da Cidade do Recife.
- _____ (2003). “*O Recife nos anos vinte: as imagens e vestígios do moderno e os tempos históricos*”. Política & Trabalho, João Pessoa, v. 19, p. 129-140.
- RODRIGUES, L. L.; FARRAPEIRA, C. M. R. e RODRIGUES, R. O. L. (2008), “*Percepção e educação ambiental sobre o ecossistema manguezal*”. Revista Investigação em ensino de ciências v. 13(1). p. 79-93.
- RODRIGUES, R. O. (2009) *Memória e Representações: O bairro do Jiquiá (Recife/PE) nos tempos dos Zeppelins*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, Departamento de Ciências Sociais.
- SAHLINS, Marshall (1990). *Ilhas de história*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor.
- SANTOS, Milton (1996). *A natureza do espaço – técnica e tempo*. Razão e emoção. São Paulo: Hucitec.
- SEIDL, Ernesto (2008). “*Mediação cultural e elaboração identitária: a construção de ‘intérpretes da história e da cultura’ no extremo sul do Brasil*”. In LEITE, Rogério Proença (org). *Cultura e vida urbana, ensaios sobre a cidade*. São Cristóvão: Ed. UFS.
- SILVANO, Filomena (2001). *Antropologia do espaço: uma introdução*. Oeiras. Celta Editora.
- SIMMEL, Georg (2005). “*As Grandes Cidades e a Vida do Espírito*”. Revista Mana 11(2): 577 - 597.
- SMITH, Neil (2007). “*A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à ‘regeneração’ urbana como estratégia urbana global*”. In: Catherine Bidou-Zachariassen, *De volta à cidade*. São Paulo: ANNABLUME, p. 21-59.
- TURNER, Victor (1974). *O processo ritual: Estrutura e Anti-estrutura*. Petrópolis, RJ: Editora Vozes Ltda., p. 248.
- _____ (1990). *Schism and continuity in an African society*. Manchester: Manchester University Press, p. 348 p.
- _____ (2008). *Dramas, campos e metáforas*. Ação simbólica na sociedade humana. EdUFF. Niterói, p. 278.
- VALLADARES, L. (2000). A gênese da favela carioca. A produção anterior às ciências sociais. RBCS, Vol.15, nº 44 outubro, p.5-34.
- VELHO, Gilberto (1980). “*O Desafio da Cidade: novas perspectivas da antropologia brasileira*”. In VELHO, Gilberto (org), Rio de Janeiro, Editora Campus.
- _____ (2006). “*Patrimônio, negociação e conflito*”. In Mana 12 (1), p. 237-248.
- ZUKIN, Sharon (2000). “*Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder*”. In: Antonio A. Arantes (org.), *O espaço da diferença*. Campinas, SP: Papirus, p. 208-256.

9. Acervos consultados

Instituto de documentação da Fundação Joaquim Nabuco-Fundaj/Coordenação de microfilmagem. *Jornal Diário de Pernambuco*:

Diário de Pernambuco, 11 de abril de 1930, pg. 03.

Diário de Pernambuco, 16 de abril de 1930, pg. 01 e 02.

Diário de Pernambuco, 26 de abril de 1930, pg. 03.

Diário de Pernambuco, 03 de maio de 1930, pg. 03.

Diário de Pernambuco, 18 de maio de 1930, pg. 01.

Diário de Pernambuco, 22 de maio de 1930, pg. 01 e 02.

Diário de Pernambuco, 23 de maio de 1930, pg. 01 e 02.

Diário de Pernambuco, 27 de maio de 1930, pg. 01.

Diário de Pernambuco, 07 de junho de 1930, pg. 01.

Diário de Pernambuco, 21 de fevereiro de 1931, pg. 02.

Diário de Pernambuco, 08 de maio de 1931, pg 01 e 08.

Diário de Pernambuco, 13 de maio de 1931, pg. 01 e 03.

Diário de Pernambuco, 01 de setembro de 1931, pg. 01 e 03.

Diário de Pernambuco, 20 de março de 1932, pg. 02.

Diário de Pernambuco, 03 de outubro de 1933, pg. 01

Diário de Pernambuco, 04 de outubro de 1933, pg. 01 e 03.

Diário de Pernambuco, 05 de outubro de 1933, pg. 01.

Diário de Pernambuco, 18 de outubro, de 1933, pg. 01.

Diário de Pernambuco, 30 de maio de 1934, pg. 01.

Diário de Pernambuco, 15 de janeiro de 1935, pg. 03.

Diário de Pernambuco, 07 de abril de 1935, pg. 10.

Diário de Pernambuco, 13 de abril de 1935, pg. 01 e 05.

Diário de Pernambuco: Caderno Gury, 15 de janeiro de 1936, pg, 10.

Diário de Pernambuco, 01 de abril de 1936, pg. 01.

Diário de Pernambuco, 07 de maio de 1937, pg. 01.

Diário de Pernambuco, 20 de julho de 1937, pg 01.

10. Outras fontes consultadas

AEROFANS (2002). “A chegada do Futuro”. Disponível em: <http://www.aerofans.com.br/11/00100.html> Acesso em: 16/04/2008.

BRASIL, Ministério do Planejamento, orçamento e gestão. Instituto brasileiro de geografia e estatística/IBGE, disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/popul/default.asp?t=3&z=t&o=22&u1=1&u2=1&u4=1&u5=1&u6=1&u3=34>>. Acesso em fevereiro de 2007.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 07/04/2002. “PCR vai recuperar parque do Jiquiá”. Disponível em: <http://www.pernambuco.com/diario/2002/04/07/urbana10.html> Acesso em: 16/04/2008.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 16/11/2009. “Parque promete integrar aprendizagem, conhecimento e entretenimento”. Disponível em: <http://www.diariodepernambuco.com.br/vidaurbana/nota.asp?materia=20091116142349&assunto=196&onde=VidaUrbana> Acesso em 15/05/2010.

MEMORIAL PERNAMBUCO. “Os dirigíveis no Recife”. Disponível em: http://www.memorialpernambuco.com.br/memorial/117historia/117_002_zepelin_emrecife.htm Aceso em 01/02/2009

OVERMUANDO (2007). “O Recife e o Zeppelin”. Disponível em: <http://www.overmundo.com.br/overblog/recife-e-o-zepelim> Acesso em 05/12/2008

REVISTA AÉREA CONDOR (1933). “Primeira viagem do Graf Zeppelin no Serviço Zeppelin-Condor em 1933”. Disponível em: http://www.pabloaerobrasil.net/albuns/pages/condor_1.htm Acesso em 12/03/2008.