

# Patrimônio e Representação: O bairro do Jiquiá, Recife/PE, nos tempos dos Zeppelins<sup>1</sup>

Rafael de Oliveira Rodrigues,  
PPGAS-UFSC/Santa Catarina, Brasil

**Resumo:** O principal objetivo deste ensaio é refletir em que medida a categoria representação, associada a categorias como diferença e patrimônio, pode ajudar a compreender algumas características das atuais políticas de patrimônio. Como referente foi realizada uma análise da relação entre os dirigíveis Zeppelins e o bairro do Jiquiá, em Recife/PE, no contexto do atual processo de tombamento da antiga base de atracação de dirigíveis pelo IPHAN. Trata-se de refletir, num primeiro momento, sob quais circunstâncias se construíram as representações da relação entre os Zeppelins e o Jiquiá, para, em seguida, pensar como esta relação tem sido representada e resignificada no atual processo de tombamento da antiga base, o qual teve início no primeiro semestre do ano de 2010, estando a entrega do seu último produto prevista para dezembro de 2010. A importância deste trabalho se dá, portanto, além de problematizar algumas categorias de análise da antropologia, em discutir alguns elementos das atuais políticas de patrimônio no Brasil. Conclui-se refletindo como estas políticas contribuem para resignificar lugares e memórias, através da diminuição de ambigüidades na construção das representações de determinados bens patrimoniais, sem levar em conta as representações e os usos cotidianos das populações diretamente envolvidas com estes bens.

**Palavras-chaves:** Patrimônio, Representação e Zeppelins

## 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 Zeppelin<sup>2</sup>. Quando o imenso “charuto prateado” despontou sobre o céu da cidade milhares de pessoas já estavam reunidas. O

---

<sup>1</sup> Trabalho apresentado na 27ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizadas entre os dias 01 e 04 de agosto de 2010, Belém, Pará, Brasil.

<sup>2</sup> Os 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 de 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.

dirigível atracou na Torre do Jiquiá, construída pelos engenheiros da companhia Zeppelin, e sua tripulação foi recebida pelo sociólogo Gilberto Freyre, então chefe de gabinete do Governo do Estado, que desejou as boas vindas em nome do povo pernambucano. A partir daí teve início a construção de toda uma estrutura para manutenção dos dirigíveis no local e o Jiquiá se tornava uma escala na rota internacional do transporte de passageiros. Todavia, 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.

Dispensadas de suas funções, 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 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 a construção de um parque temático que remete a história dos dirigíveis no local, sendo a área da base transformada em uma Zona Especial de Proteção Ambiental, Sítio de Preservação Histórica pela FUNDARPE, além de Parque Metropolitano pelo Instituto de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (cf. Diário de Pernambuco, 2009). Todavia, apenas no final do ano de 2009, 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 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/IPHAN, a implementação dos projetos de construção de um Parque Científico-Cultural no bairro, que inclui um museu do Zeppelin, com o restauro da Torre de Atracação e uma praça voltada para o Jiquiá e as comunidades vizinhas à base, que ao logo dos anos tem sofrido um processo de favelização.

Dito isto, o principal objetivo deste ensaio é refletir, através da relação entre os Zeppelins e o Jiquiá, em que medida a categoria representação, associada a categorias como diferença e patrimônio, pode ajudar a discutir algumas características das atuais

políticas de patrimônio. Trata-se de refletir, num primeiro momento, sobre quais circunstâncias se construíram as representações da relação entre os Zeppelins e o Jiquiá, para, em seguida, pensar como esta relação tem sido representada e resignificada no atual processo de tombamento da antiga base pelo IPHAN, o qual teve início no primeiro semestre do ano de 2010, estando a entrega do seu último produto prevista para dezembro de 2010. A importância deste trabalho se dá, portanto, além de problematizar algumas categorias de análise da antropologia, em discutir alguns elementos das atuais políticas de patrimônio no Brasil, questionando como estas políticas contribuem para resignificar lugares e memórias, através da diminuição de ambigüidades na construção das representações de determinados bens como patrimônio, sem levar em conta as representações e os usos cotidianos das populações diretamente envolvidas com estes bens.

Para o alcance do objetivo proposto, foi realizado, de início, uma breve análise da categoria representação, inspirada na idéia de representações coletivas, durkheimiana. Em seguida, foi feito um contraponto com Gonçalves (2007) e Cordeiro e Costa (1999), os quais discutem a relação entre representação e patrimônios cultural. Por fim, procurando refletir a temática entre a representação e o patrimônio, foi feito um breve esboço etnográfico sobre a relação dos Zeppelins com o Jiquiá. Dessa forma, o material empírico utilizado, foi um catálogo sobre a presença dos Zeppelins no bairro, no período de 1930 a 1937, organizado nos acervos de jornais microfilmados da FUNDAJ, as notícias veiculadas nos jornais do Recife sobre o tombamento da antiga base, no período que vai de 2009 a 2010 e duas breves entrevistas com um antigo morador a área, e com uma historiadora da equipe técnica de tombamento do IPHAN.

### **Contribuições das Representações Sociais**

No que se refere ao estudo das representações sociais, Durkheim (1989) foi o primeiro a identificar tais objetos, ou categorias, como produções mentais sociais. Segundo Durkheim (1989: 23), as representações seriam uma categorização da realidade experimentada conjuntamente pelos indivíduos em sociedade, ou seja, uma ordenação básica da consciência coletiva necessária à organização e reprodução da sociedade, ao aparato cognitivo individual. Ainda segundo Durkheim (1989), as representações sociais refletem o modo como o grupo se pensa em suas relações com os

objetos que os afetam. Ao buscar uma forma de entender a solidariedade social e o consenso na hora de representar determinados fatos sociais, Durkheim opta por uma idéia integradora e homogênea de representação, não levando em conta o conflito existente na hora de representar determinados objetos, e tão pouco a criatividade dos indivíduos<sup>3</sup>. Nesse sentido, observa-se que para Durkheim as representações sociais seriam uma forma de organizar o heterogêneo. Mas, sendo uma categoria que pressupõe uma ordem, ou uma homogeneidade nas representações, pode-se indagar até que ponto a abordagem durkheimiana pode lançar luzes sobre os conflitos que permeiam a relação entre os Zeppelins e o Jiquiá.

Ao chamar atenção para os conflitos na hora de representar determinados objetos, ou eventos, sob o prisma da patrimonialização destes, devemos salientar, assim como Frehse (2005: 25), que o “*conflito*” e a “*diferença*” não são categorias exteriores as representações. A autora observa que ao trazer estas categorias para pesar as representações podemos melhor compreender a complexidade das relações sociais, pensando como determinados eventos, neste caso a vinda dos Zeppelins para o Jiquiá, e o tombamento da antiga base de dirigíveis, podem ser representados das mais diversas formas pelos diversos atores sociais envolvidos nesses processos. A autora ainda destaca que esta releitura, não pretende dar conta apenas de como os indivíduos representam determinados eventos, pois ao pensar a heterogeneidade existente nas representações sociais, não se deve pressupor indivíduos isolados, mas indivíduos que partilham suas categorias de pensamento, dentro de um determinado contexto social.

Na mesma perspectiva que Frehse, Rocha e Eckert (2005) chamam atenção para a idéia de *negociação da realidade*, que também vai permitir a agregação da diferença e do conflito ao estudo das representações sociais. Com base nesta idéia, Rocha e Eckert (2005: 87) observam que, a ênfase analítica das representações recai sobre as formas de organização e interação entre indivíduos e suas redes de relações sociais, como campos de negociação da realidade. Dessa forma, ao tomar como categoria de análise as representações sobre o evento, levando em conta a dimensão do conflito e a negociação

---

<sup>3</sup> Esta dimensão será mais bem trabalhada por Moscovici. Revisando o conceito de representações coletivas, Moscovici (1978) vai desenvolvê-lo para “representações sociais”, tornando-o apto a expressar a participação do indivíduo nos processos de mudança social de nossa época, marcada pela abundância de informações circulantes, de vigência relativamente breve, e a conseqüente improbabilidade de estruturar tantas idéias em um esquema de conhecimento permanente. Desta forma, ele afirma que as representações são um corpus organizado de conhecimentos e uma das atividades psíquicas graças a qual os homens fazem inteligível a realidade física e social, se integram em um grupo ou em uma relação cotidiana de intercâmbio”.

da realidade, será possível refletir a lógica das políticas de patrimônio, as quais são, geralmente, como será discutido, redutoras das ambigüidades, ou homogeneizadoras das relações sociais, em contextos como este.

Mas antes de continuar nossa discussão, convém perguntar em que medida a representação oferecida aqui sobre a relação dos Zeppelins com o Jiquiá, se diferencia das representações do material analisado neste ensaio? Sobre este ponto, Frehse (2005) atenta que, ao lidar com a categoria representação nas pesquisas antropológicas, o pesquisador deve ter em mente que o material de análise, seja as fotografias, imagens, documentos textuais, entrevistas, entre outros, são construções, representações que foram registradas dentro de determinado contexto histórico, neste sentido, eles podem nos fornecer uma interpretação do passado, mas em hipótese alguma um resgate do mesmo, cabendo ao pesquisador uma interpretação do que está evidente nesses documentos, mas também o que não está evidente. Nesse sentido, para evitar que se essencialize as representações feitas do evento, é necessário está embasado em algumas categorias pré-estabelecidas a serem analisadas nas representações construídas sobre o evento, no caso deste ensaio, as categorias que sustentam a análise são a diferença, o conflito e o patrimônio. Com base nestas categorias, evita-se que o pesquisador assuma como verdades objetivas dados das fontes que não são mais representações dos autores da documentação.

Tomando como base esses autores, pode-se observar que as representações sociais – enquanto sistema de interpretação que regem nossa relação com o mundo e com os outros – orientam e organizam as condutas e as comunicações sociais. Da mesma forma, elas intervêm em processos variados, tais como difusão e a assimilação dos conhecimentos, o desenvolvimento coletivo e individual, a definição das identidades sociais, a expressão dos grupos e as transformações sociais. Enfim, pode-se perceber que as representações são um fenômeno associado diretamente a dimensão da vida cotidiana, e por que não, ao senso comum<sup>4</sup>. Elas circulam nos discursos, são trazidas pelas palavras e veiculadas em mensagens e imagens midiáticas, sedimentadas em condutas e em organizações materiais e espaciais (Frehse, 2005). Aqui, observa-se

---

<sup>4</sup> Tem sua origem relacionada a troca comunicativa que existe em todo grupo social (cf. Lakatos, 1990). Aquele que conhece no senso comum coloca-se dentro daquilo que conhece, e faz da representação social um produto de dupla face, uma figurativa e outra simbólica.

que as instituições e as redes de comunicação, formais e informais intervêm na elaboração de determinadas representações, abrindo caminho para processos de influência e até mesmo de manipulação social, como será mais bem discutido mais adiante. Partindo deste princípio, nada melhor do que a relação dos Zeppelins com o Jiquiá, no processo de tombamento da antiga base, para que o leitor possa compreender a dinâmica da relação entre representações e patrimônio.

Pode-se concluir, com base no que foi dito, que o estudo das representações sociais é uma chave para analisar indivíduos e grupos que geram, produzem e transmitem conjuntos de significados sobre os territórios em que habitam, mediando projetos sociais, culturais e patrimoniais como referência de sentido para suas ações no contexto das complexidades dos processos de trocas e interações sociais. Desta forma, estudos e pesquisas sobre o fenômeno das representações, numa perspectiva que alia as abordagens macro e micro-sociológicas dos fenômenos sócio-culturais, sugerida por Frehse (2005), e Rocha e Eckert (2005), aparecem não apenas como referência essencial para o entendimento da reconstrução das identidades de grupos e indivíduos na realidade contemporânea, mas também oferecem uma alternativa para que se pense o conflito e a negociação presentes nas atuais políticas de preservação e tombamento do patrimônio. Como uma sugestão teórico-metodológica, estas autoras oferecem, não uma nova abordagem teórica, mas um novo olhar sobre as representações sociais, dando maior atenção, a dimensão do conflito, ou a heterogeneidade característica das relações sociais. Eis o que nos permite pensar a relação entre a representação e as políticas patrimoniais, que será o próximo ponto deste ensaio.

## **Representação e Patrimônio**

A questão utilizada para situar a problemática das representações e das políticas de patrimônio é colocada aqui, de maneira geral, da seguinte forma: Em que medida as formas como tem se dado esses processos de tombamento e preservação de patrimônio subjetificam objetos e objetificam sujeitos quando da classificação, do tombamento e preservação de determinados bens? Para responder esta questão, tomaremos como base os estudos desenvolvidos por Gonçalves (2007), e Cordeiro e Costa (1999). Ao problematizar as dimensões patrimoniais da cultura, procurando explorar analiticamente quais aspectos da noção de patrimônio poderiam iluminar a teoria antropológica,

Gonçalves (2007) vai sugerir três categorias para refletir a categoria patrimônio: Ressonância, Materialidade e Subjetividade. Para refletir a relação entre representações e patrimônio, procurando lançar luzes à questão acima e as representações dos Zeppelins no processo de tombamento, a categoria que será discutida aqui será a ressonância, a qual está atribuída ao “poder de evocar num expectador as forças culturais e dinâmicas das quais ele emergiu” (Greenblatt, 1991: 56), em outras palavras, como o expectador se sente representado por determinado patrimônio.

Atentando para a ambigüidade da divisão da categoria patrimônio em material/imaterial, Gonçalves (2007: 214) observa, no que se refere à agregação de elementos populares e ao reconhecimento da população perante o Estado, que a substituição de categorias sensíveis (cheiro, tato) por categorias abstratas, destaque aqui, a própria categoria patrimônio, trazem um alto risco de ressonância. Em outras palavras, o autor observa que a forma como tem se dado o tombamento de determinados bens não tem encontrado correspondência com as pessoas diretamente envolvidas. Para Gonçalves (2007: 214), “a noção de patrimônio se confunde com a de propriedade”. Problematizando esta questão, o autor chama atenção que a literatura etnográfica está repleta de exemplos de culturas nas quais bens materiais não são classificados como objetos separados dos seus proprietários, possuindo ao mesmo tempo, significado espiritual e material, constituindo-se em verdadeiras entidades, dotadas de espírito, personalidade e vontade. Sendo assim, a categoria patrimônio não apresenta fronteiras classificatórias muito definidas, situando-se, ao mesmo tempo, entre as fronteiras do material/imaterial.

Além de fazer uma crítica à forma como essas instituições utilizam a categoria patrimônio para determinar o que é, ou não é patrimônio, Gonçalves (2007) chama atenção que, nas análises dos modernos discursos do patrimônio, a ênfase tem sido posta no seu caráter construído ou inventado, em detrimento das situações em que determinados bens culturais, classificados por uma determinada agência do estado como patrimônio, não chegam a encontrar respaldo ou reconhecimento frente a alguns setores da população. Nas palavras de Gonçalves:

“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).

Assim como Frehse (2005), Rocha e Eckert (2005), o autor observa que essa homogeneização das memórias e representações sobre determinados bens, isto é, a eliminação da diferença, ou da ambigüidade, pode colocar em risco o seu poder de ressonância, seu poder de evocar no expectador as forças culturais e dinâmicas de onde ele emerge. O autor chama atenção que a ambigüidade da categoria patrimônio é um aspecto definidor de sua própria natureza, uma vez que esta categoria está liminarmente situada entre o passado e o presente, entre espírito e a propriedade, entre o material e o imaterial, entre a história e a memória. Esta análise nos permite perguntar o que acontece quando a elaboração de certas representações, referidas a um lugar, não encontram ressonância nos grupos sociais locais, nos seus modos de vida e nos seus padrões de conduta, mas sim num olhar exterior? Voltando para forma como a relação dos Zeppelins com o Jiquiá tem sido evocada, no decorrer do atual processo de tombamento, será que esses grupos têm suas memórias resignificadas? Será que eles aceitam a idéia em prol dos seus interesses?

Numa tentativa de lançar luz sobre essas questões, Cordeiro e Costa (1999: 63) observam que, é aqui onde entram os mecanismos da “dominação simbólica” (Bourdieu, 1998), homogeneizando representações, e “fomentando a produção de formas correntes de identidade cultural patrimonialista”. Neste sentido, ainda se observa que as ações pedagógicas, desempenhadas por professores, técnicos, arqueólogos, arquitetos, têm tido o intuito de darem a conhecer a população em contato com determinados bens patrimoniais as suas memórias, ou permitindo que essa população se aproprie de seu passado histórico. Nesta perspectiva, as práticas culturais e os relacionamentos sociais, que dinamizam os lugares onde se encontram determinados bens, tendem, na maioria das vezes, a serem desvalorizadas ou folclorizadas por agentes externos, os quais, como já observou Gonçalves (2007), tendem a atenuar as ambigüidades na hora de classificar dados objetos como patrimônio.



Ainda nesse sentido, Gonçalves (2007: 215) enfatiza que o acesso que o patrimônio possibilita, por exemplo, ao passado não depende inteiramente de um trabalho consciente de construção no presente, mas, em parte, do acaso. Nas palavras do autor:

“Se por um lado construímos intencionalmente o passado, este, por sua vez, incontavelmente 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” (Gonçalves, 2007: 215).

Ao discutir a relação entre a representação e as práticas de preservação e tombamento do patrimônio, foi possível problematizar a construção de representações homogênea da cultura, das identidades e das memórias, quando determinados objetos são incorporadas na lógica discursiva do patrimônio. Ainda para Gonçalves (2007), sob as práticas discursivas dessas instituições, 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.

Dito isto, convido o leitor a fazer um passeio pelo bairro do Jiquiá nos tempos dos Zeppelins, trata-se de, num primeiro momento, refletir, com base nos autores discutidos, quais as circunstâncias foram construídas as representações da relação entre o bairro e os Zeppelins, no período que vai de 1930 a 1937, através das páginas do Jornal Diário de Pernambuco, para num segundo momento, problematizar como essas representações têm sido evocadas atualmente, durante o tombamento da base pelo IPHAN, analisando se este processo de patrimonialização dos dirigíveis, ou da estrutura física que os representa, encontra alguma ressonância frente à população local, e se ele tem influenciado de alguma forma nas memórias locais.

### **O Bairro do Jiquiá nos tempos dos Zeppelins**

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 Diário de Pernambuco, do dia 22 de maio de 1930, que fazia referência ao evento como a “chegada do futuro” (cf. Diário de Pernambuco, 1930) e do progresso para a

cidade. Além da notícia, que poderia cair como uma luva ao espírito de época<sup>5</sup>, o evento também foi transmitido no rádio e o poema *Graf Zeppelin* (cf. Aerofans), do modernista Ascenso Ferreira, foi narrado e registrado como um dos momentos de maior euforia que a cidade do Recife já experimentou.

*Graft Zeppelin* (Ascenso Ferreira, 1930)

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.  
Ia 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!

Ao analisarmos a representação do evento feita pelo modernista, é possível perceber que, além do entusiasmo com o primeiro pouso do Zeppelin nas terras da América do sul, o poeta começa simulando uma transmissão de rádio em outros idiomas, Espanhol, Francês, Inglês. Aos olhos do poeta, o Zeppelin era sinônimo da diminuição de fronteiras e maior aproximação entre diversas nações. Ainda nesse sentido, o poeta aproveita para fazer uma homenagem a Augusto Severo, mártir da tecnologia aeronáutica brasileira, que ao lado de Santo Dumont, ficou conhecido como

---

<sup>5</sup> 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-1848, visavam, além de higienizar a cidade, disciplinar o uso dos espaços urbanos e adequá-los as necessidades de circulação que as cidades industriais demandavam.

um dos precursores da moderna aviação<sup>6</sup>. Por fim, podemos observar as tensões entre o moderno, o Zeppelin, quebrando fronteiras, e o regionalismo, na voz do matuto, que, ao se deparar com a novidade, constata, numa sensação de estupor: “Parece um navio avoando nos ares. Credo, isso é invento do cão!”. Enfim, aos nos debruçarmos sobre o poema, é possível perceber que, além do avanço tecnológico que proporcionava um maior contato com outras nações, havia uma série de tensões na relação entre os dirigíveis e o bairro. Cabe destacar que o Jiquiá daquela época era um alagadiço, uma área de mangue e que a implementação da base de atracação dos dirigíveis não foi um empreendimento fácil. Focando um pouco mais nas tensões deste evento, voltemos alguns dias antes da chegada do dirigível. No dia 03 de maio de 1930, ao se debruçar sobre a primeira página do Diário de Pernambuco lia-se:

“A prefeitura do Recife, por seu lado, está concluindo os reparos da estrada do Jiquiá e adaptação do pequeno largo que dá acesso ao campo, na previsão do extraordinário tráfego que ali afluirá com o sensacional acontecimento que vai ser a chegada do famoso dirigível. No intuito de ampliar esse pequeno largo, vão ser desapropriados, no local, e demolidos alguns casebres, já estando muito adiantado os trabalhos de terraplanagem ali desenvolvidos” (Diário de Pernambuco, 03 de maio de 1930, p. 03).

Ao observar a forma como o Diário tratou esse episódio, percebe-se, primeiro, que a vinda das aeronaves ocasionou diversos conflitos, tanto técnicos, quando sociais. Além da organização espacial do Jiquiá e dos bairros vizinhos, para viabilizar o acesso a base, a população local, que se encontrava dentro da área escolhida e próxima ao entorno precisou ser deslocada de suas casas. Segundo, em nenhum momento o jornal faz menção a quais medidas foram tomadas, se a população foi realocada, ou despejada e entregue a própria sorte, enfim, a relação dos dirigíveis com o bairro é representada, sem que nenhum momento se dê atenção à população local e aos conflitos provocados pelo empreendimento. Não queremos com isto acreditar que a população local teria voz na consolidação deste projeto, pois como já vimos com Frehse (2005) e Gonçalves

---

<sup>6</sup> Augusto Severo nasceu no Rio Grande do Norte. Foi inventor do motor de Hélice, que foi utilizado posteriormente em navios. Em 1902 reuniu todos os seus meios financeiros disponíveis, incluindo ajuda de amigos e parentes, viajou a Paris para construir um dirigível, o qual foi batizado com o nome de "PAX". Todavia, quando o "PAX" achava-se aproximadamente a 400 metros de altura, apresentou um problema e segundos depois explodiu no ar, matando Augusto Severo, seu piloto.

(2007), as ambigüidades tendem a ser atenuadas nestes processos, entretanto, ao observarmos essas representações devemos estar atentos as reticências, e ao contexto histórico de produção destes documentos (Frehse, 2005). Nesse sentido, destaco a manchete da primeira página do diário de Pernambuco no dia 07 de novembro de 1935, comemorativa dos 400 anos da cidade do Recife: “Desde a caravela de Duarte Coelho ao Zeppelin, Pernambuco continua a ser um campo de vastas oportunidades”. (cf. Diário de Pernambuco, 1935).

Mais uma vez a associação dos Zeppelins com a chegada do futuro e do moderno aparece explicitamente. No entanto, agora o empreendimento é associado também ao desenvolvimento da cidade e, também, de mais oportunidades. Mas de quais oportunidades estamos falando aqui? Oportunidades de trabalho para as pessoas da cidade, ou do Jiquiá? Oportunidades de crescimento econômico? Para quem? É difícil acreditar que os dirigíveis trariam essas oportunidades tão propagadas, basta voltarmos alguns passos atrás para inferir que os serviços oferecidos com a vinda dos dirigíveis traziam e requeriam, normalmente, técnicos do estrangeiro. E o que dizer do crescimento econômico? O qual, como já vimos, veio para atender, especialmente, aos interesses do capital estrangeiro. Para que melhor se possam entender as discrepâncias entre a representação onírica do evento, feita pela mídia, e a realidade vivenciada pela cidade, especialmente no Jiquiá, voltemos um pouco mais no ano de 1935 e tomemos como exemplo a notícia do dia 15 de janeiro, intitulada “cena de sangue no interior do bar Zeppelin” (cf. Diário de Pernambuco, 1935). A matéria é bastante ilustrativa das desigualdades que permeavam o bairro do Jiquiá, onde, de um lado, assistia-se o desenvolvimento de uma nova ordem urbana moderna, e, de outro, fora dos muros da base dos dirigíveis, mas num bar que levava o mesmo nome das aeronaves, todos os problemas sociais que essa nova ordem acarreta, implícitas nesta notícia sobre um violento assassinato nas mediações da base. Nesse sentido, parece que as oportunidades sobre as quais falava a manchete anterior ainda não haviam chagado de um todo, pelo menos nas proximidades da base de atracação.

Ao cruzar as ruas dos terrenos alagados do Jiquiá da década de 1930, através das representações feitas pelo Diário de Pernambuco, é possível perceber que os Zeppelins foram representados como um ícone de modernidade e progresso pelas lentes do Diário de Pernambuco. Isto não poderia ser diferente, voltando nosso olhar para aqueles tempos, dentro do contexto de modernização e urbanização, segundo os princípios

higienizadores da Paris de Haussmann, sob os quase todas as capitais brasileiras, de uma forma ou de outra, se urbanizavam, seria ingênuo achar que a população do Jiquiá teria alguma voz, ou algum direito de comunicar suas representações daquele evento. Neste sentido, a implementação da base se deu mais visando às necessidades estrangeiras do que locais, sendo a escolha do local uma escolha técnico-administrativa que não levou em conta, em nenhum momento, a população local.

Também é interessante notar, em diálogo com Frehse (2005), no que se refere aos aspectos das representações, e Gonçalves, sobre o reflexo dessas nas políticas de patrimônio, que as representações do evento pelo Diário, já nessa época tratavam os Zeppelins como um dos bens patrimoniais mais importantes da cidade. Nestas circunstâncias, o diário de Pernambuco, construiu uma representação homogênea dos dirigíveis, como um símbolo da modernidade, em detrimento das contradições advindas com esse ideal de modernização e das representações das populações diretamente envolvidas com este objeto, as quais, diante das discrepâncias do empreendimento em relação a realidade local, poderiam nem entender o que se tratava o imenso dirigível, como o matuto do poema transmitido no rádio quando do evento.

Os anos se passaram, e a base de atracação, desprovidas de suas referências, foi desativada permanecendo no local apenas a estrutura física e as memórias de alguns moradores locais e pessoas que experienciaram os tempos dos “charutos prateados” no bairro. 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 a administração da Aeronáutica e da Marinha brasileira; pertenceu ao Banco Nacional de Habitação; foi vendida para a Caixa Econômica Federal e nos dias atuais, de acordo com informação do Diário de Pernambuco (cf. Diário de Pernambuco, 1935), o terreno foi adquirido da Caixa Econômica pela prefeitura Municipal do Recife. Durante esse período, com a ampliação e a construção das principais vias de acesso ao sul da cidade, o entorno da base também passou por um grande crescimento demográfico e populacional. O que pode ser observado pelo estreitamento da foz do Rio Jiquiá, devido ao processo de favelização e aterramentos das margens (Rodrigues; Farrapeira e Rodrigues, 2008).

Neste contexto de transformações vivenciado pelo Jiquiá e os bairros vizinhos, no ano de 1983 a torre de atracação foi tombada pela FUNDARPE, mas nada foi feito

em termos de projetos na área. Apesar do tombamento da base pela FUNDARPE, e do surgimento dessas propostas, nada foi feito, e a estrutura da base permaneceu como estava, com a única diferença que, agora, seus muros foram fechados e área delimitada, e além de ser classificada como patrimônio histórico, também passou a ser classificada como patrimônio ambiental. É neste contexto que, no final do ano de 2009 (cf. Diário de Pernambuco, 2010), as propostas de construção do parque temático começaram a ser colocadas em prática pelo ministério da tecnologia e do desenvolvimento, com a assinatura de um convênio entre os Governos Federal, Estadual e Municipal que visa, além do tombamento da área pelo IPHAN, a implementação dos projetos de construção de um Parque Científico-Cultural sobre a história da aviação, incluindo um museu sobre a história dos Zeppelins. Desse modo, a relação do Jiquiá com os dirigíveis volta a aparecer nas páginas dos jornais, e a representação feita do evento, como um dos ícones mais importantes da modernidade da cidade ressurgem. Todavia, os conflitos obscurecidos quando da vinda dos dirigíveis em meados da década de 1930, reaparecem novamente, devido à delimitação da área do parque, e ao novo processo de tombamento, que tem como uma de suas principais metas o deslocamento das pessoas que invadiram a área da base. Dessa forma, o drama social vivido quando da chegada do dirigível e estabelecimento da base na década de 1930, ressurgem na forma de desapropriação da área.

Sobre o início do tombamento da base pelo IPHAN e os acordos que aceleram a construção deste parque temático, o representante do Ministério da Tecnologia e do Desenvolvimento, observa que esse “é um projeto ambicioso que dará ao Campo do Jiquiá uma utilidade completa para a população local e dos bairros vizinhos” (cf. Diário de Pernambuco, 2009). Agora, o argumento de que Pernambuco tem uma das últimas torres de atracação do Graf Zeppelin no mundo, ressurgem com mais força, associado as idéias de patrimônio ambiental. Ao se debruçar sobre a documentação selecionada aqui para caracterizar algumas tensões que envolvem o Jiquiá e os Zeppelins é possível refletir sobre algumas questões: será que a relação do Jiquiá com os dirigíveis – um dos vetores da aprovação dos projetos que começaram a ser aplicados 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 na área, criando uma bolha em trono da antiga base? Além disto, em que medida o tombamento da área, significa e

ressignifica as memórias e as representações locais sobre o evento? Ou melhor, será que os Zeppelins significam alguma coisa para a população local hoje? Em relação às categorias colocadas por Gonçalves (2007), será que o tombamento da base e sua posterior transformação num parque temático e num museu, encontram alguma ressonância frente à população local?

Para responder estas questões é interessante evocar as lembranças daqueles tempos, e ver como elas aparecem hoje na população local, e do Recife. Dessa forma, vejamos como elas aparecem na memória do Sr. Airtom, que nasceu no bairro em 1938, e cresceu ouvindo história dos dirigíveis:

“Eu não vi o dirigível, mas a torre eu sempre via, do quintal de trás da minha casa dava pra ver a torre... o dirigível esteve lá pela última vez em 1937, eu nasci em julho de 1938, quer dizer que a minha infância foi escutando estórias sobre o 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 por que o pessoal invadiu tudo” (Sr. Airtom, Ibura, junho de 2009).

A luz do relato de Sr. Airton é possível perceber as diferenças que permeavam o cotidiano das pessoas naqueles dias. De um lado uma estrutura urbana moderna fora implementada, com luz elétrica, água encanada, fábrica de hidrogênio, entre outros, do outro, um Jiquiá “pré-urbano” que ainda trazia características predominantemente rurais, enfim, dois lugares completamente díspares convivendo num mesmo tempo e espaço. Voltando para o bairro do Jiquiá hoje, é possível perceber que essa discrepância ainda persiste. De um lado uma área, que será tombada e, futuramente, será alvo de um empreendimento visa à criação de uma área de lazer e conhecimento para as populações locais e arredores. Aqui é possível notar que, se na década de 1930, o discurso do Diário de Pernambuco e dos administradores locais, não tinham pudores em deixar claro que não havia nenhuma preocupação com a forma como o empreendimento iria afetar a população local, hoje ele reaparece revestido, como algo que vai trazer melhoria para a população do bairro e para o entorno, mesmo com o processo de invasão da área do parque, e o deslocamento das famílias. Aqui é interessante salientar que uma das metas

dos administradores será realocar essas famílias para um conjunto residencial que será construído no próprio bairro, próximo ao entorno da base.

Voltando a questão proposta acima – analisar se há alguma ressonância em relação ao tombamento pela população local –, é interessante, destacar uma das recomendações gerais de instrução de processos de tombamento de bens materiais, presente no ponto IV do projeto de tombamento da área da antiga base de dirigíveis pelo IPHAN: “O uso e função sócio-cultural do bem ao longo do tempo devem ser considerados” (Brasil/IPHAN, 2010). Tomando como base esta sugestão do projeto de tombamento da área, é possível perceber que, no papel, há uma preocupação com as relações entre o bem cultural e as pessoa envolvida, neste caso, a população do bairro do Jiquiá, o qual tem sido relacionado com os dirigíveis desde o primeiro pouso, até os dias atuais, em cantigas populares, em poemas locais e nos principais jornais da cidade do Recife. Mas será que na prática, há alguma ressonância com a população local? Para refletir essa questão, destaco aqui um trecho de uma entrevista feita por mim, com uma historiadora, a qual faz parte da equipe técnica selecionada pelo IPHAN para o tombamento da base:

**Entrevistador:** Houve algum contato de vocês com o pessoal que mora lá perto, ou do entorno?

**Informante:** não, não... nós quando vamos lá é só para fazer uma análise do estado do local

**Entrevistador:** Hum

**Informante:** Da torre, da vegetação... dos imóveis...

**Entrevistador:** Hum... mas mesmo assim, vocês observam a área... a população... Se eu te pedisse pra dizer quais suas impressões do lugar, você poderia me dizer? ... como é o entorno da área?

**Informante:** Humm... sim... é possível perceber que no entorno há uma grande quantidade de sub habitações (favelas) inclusive só é possível nossa visita com a presença de um policial porque eles (a população circula livremente pela área do Campo)

**Entrevistador:** Entendi, então, há uma sensação de perigo iminente...?

**Informante:** isso.

**Entrevistador:** Então, mesmo a área estando delimitada e fechada, em teoria, qualquer um entra por Sam Martim, pela Mangueira, pelas invasões da estância, do rio Jiquiá?

**Informante:** É, há esse acesso, porem próximo a torre eles não se aproximam devido à policia

(Entrevista concedida no dia 08 de jun de 2010/22h15)



Este trecho de entrevista, realizado via *Gtalk*, é muito ilustrativo das discrepâncias que envolvem a relação da população local com o dirigível e com a área tombada, e também as políticas de tombamento de bens materiais e a “função sócio-cultural” requerida nos projetos de tombamento destes bens. Tomando como referente esta entrevista, pode-se notar que durante o tombamento, não há nenhum contato da equipe responsável com a população local, ou seja, não há ressonância nenhuma frente à população afetada, a qual não consegue nem ter acesso a torre, símbolo dos dirigíveis na cidade e no local, como foi já observado mais acima, na fala do Sr. Airtom. Ao mesmo tempo em que se preza pela relação sócio-cultural com o bem, não há nenhuma preocupação em saber quais os significados do bem para a população.

Enfim, mesmo antes da conclusão do processo de tombamento, o qual está prevista para dezembro de 2010, é possível refletir, que as representações feitas do evento hoje, durante o tombamento, além de atenuar as ambigüidades dos conflitos entre os dirigíveis e a população local, procuram resignificar a relação dos dirigíveis, não com base nas memórias da população local, mas sim com base num ideal externo, alheio a população local, pautado pelos resquícios de uma modernidade que ainda não chegou ao bairro. Aqui, assim, como Cordeiro e Costa (1999), pode-se observar que a relação entre os dirigíveis e o bairro é, e tem sido, construída de fora, sem que as discrepâncias contidas nesta relação tenham nenhum destaque. Nesta perspectiva, Gonçalves (2007) ainda atenta que os discursos sobre o patrimônio se articulam, geralmente, em nome de uma totalidade que pretendem representar, da qual pretende ser a expressão autêntica. Nos discursos destas políticas de tombamento e preservação, o patrimônio é, em tese, aquilo que não se fragmenta no tempo e no espaço, um vetor que homogeneiza as memórias e as representações individuais e sociais.

### **Considerações finais**

Voltar o foco de análise nessa série difusa de fragmentos de ação e de representações, que dão sentido a vida cotidiana de um conjunto também difuso de indivíduos, no Jiquiá nos tempos dos Zeppelins, acabou por lançar luz sobre várias questões no âmbito da antropologia. Com base no aporte teórico utilizado, foi possível observar que as representações sociais operacionalizam um conceito para trabalhar com o pensamento social em sua dinâmica e em sua diversidade, considerando sobremaneira

a força dos processos comunicativos na construção de determinadas representações sobre patrimônio. Também foi observado que estas teorias não dão conta de explicar os antagonismos nas representações sociais de determinados objetos, menos ainda as diferenças na hora de registrar determinadas memórias, lidando com as representações e as memórias sociais como um conjunto de regras fixas que tem como objetivo ordenar o heterogêneo. Dessa forma, fez-se um contraponto com autores que, ao utilizarem estas teorias, desenvolveram uma forma crítica de sua aplicabilidade, dando maior ênfase no diálogo entre os antagonismos existentes nas representações dos mais diversos fatos sociais.

Ao relacionar a categoria representação com a categoria patrimônio, foi possível problematizar como as práticas de tombamento e preservação do patrimônio contribuem para resignificar lugares e memórias, através da diminuição de ambigüidades na construção das representações de determinados bens como patrimônio, sem levar em conta as representações e os usos cotidianos dos indivíduos e dos grupos sociais diretamente envolvidos com estes bens. Neste sentido, foi possível perceber uma contradição em um dos princípios do projeto e a forma com tem se dado o tombamento da antiga base dos Zeppelins no Jiquiá, isto é, ao mesmo tempo em que o projeto prega que seja levada em conta a função sócio-cultural do bem, não há nenhum contato da equipe de tombamento com as pessoas envolvidas com o bem, nem as do bairro, nem as da cidade, de forma geral. Observa-se aqui que o tombamento da área não encontra ressonância frente à população local e, logo, não evoca, e nem resignifica as memórias da população do Jiquiá. Tomando como base os estudos de Frehse (2005), Gonçalves (2007), e Cordeiro e Costa (1999), é interessante destacar que as políticas de patrimônio, dentro de determinado contexto histórico-político, contribuem para transformar objetos, em entidades fictícias, não passando de uma representação construída, fruto de uma tradição inventada e produzida por entidades alheias aos seus habitantes

Olhando para o contexto do surgimento destas propostas, diante do grande crescimento demográfico do Jiquiá, é possível perceber que estes projetos seriam, de alguma forma, uma medida para conter o processo de favelização na área, o qual como foi dito, já havia chegado a área da base.

## **Bibliografia**

BOURDIEU, Pierre. (1998), *O poder simbólico*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.

CORDEIRO, G. I. & COSTA, A. F.(1999). “*Bairros: Contexto e intersecção*”. In VELHO, Gilberto (org.). *Antropologia urbana e sociedade no Brasil e em Portugal*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editora, 1999. pp. 58-59.

DURKHEIM, Émile (1989). *As formas elementares da vida religiosa*. São Paulo, Paulinas.

FREHSE, Fraya. (2005). *O tempo das ruas na São Paulo de fins do império*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

GREENBLATT, STEPHEN (1991). “Ressonance and Wonder”. In *Exhibiting Cultures: the Poetics and Politics of Museums Display* (Ed. Ivan Karp e Stevemn D. Lavine), Smithsonian Institution Press, Washington.

GONÇALVES, José Reginaldo dos Santos (2007). *Antropologia dos objetos: coleções, museus e patrimônio*. Rio de Janeiro. p. 211-235.

LAKATOS, Eva M. & Marconi, Marina de A. (1990), *Sociologia Geral*. 6. ed. São Paulo, Atlas.

MOSCOVICI, S. (2003), *Representações sociais: investigações em Psicologia Social*. Rio de Janeiro, Vozes.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da & ECKERT, Cornélia (2005). *O tempo e a cidade*. Porto Alegre, UFRGS, p. 79-101.

RODRIGUES, L. L; FARRAPEIRA, C. M. R. e RODRIGUES, R. O. L. (2008), “*Percepção e educação ambiental sobre o ecossistema manguezal*”. In: *Rev. Investigação em ensino de ciências*. v. 13(1). p. 79-93.

## **Acervos consultados**

Instituto de documentação da Fundação Joaquim Nabuco-Fundaj/Coordenação de microfilmagem

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

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

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

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

Diário de Pernambuco (2002). *“PCR vai recuperar o parque do Jiquiá”*. Disponível em: [http://www.pernambuco.com/diario/2002/04/07/urbana1\\_0.html](http://www.pernambuco.com/diario/2002/04/07/urbana1_0.html) Acesso em 03/12/2007.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO (2009). *“Projeto de ciência e cultura muda Parque do Jiquiá”*. Disponível em: [http://www.diariodepernambuco.com.br/2009/11/17/urbana7\\_0.asp](http://www.diariodepernambuco.com.br/2009/11/17/urbana7_0.asp) Acesso em 20/07/2010.

MEMORIAL PERNAMBUCO. *“Os dirigíveis no Recife”*. Disponível em: [http://www.memorialpernambuco.com.br/memorial/117historia/117\\_002\\_zeppelin\\_emr Recife.htm](http://www.memorialpernambuco.com.br/memorial/117historia/117_002_zeppelin_emr Recife.htm) Acesso em 01/02/2009

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

BRASIL (2010), Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/IPHAN. Recomendações do departamento do Patrimônio Material/Gerência de proteção, ao projeto básico de estudo para o tombamento do campo e torre de Dirigíveis do Jiquiá, no Recife/PE.

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](http://www.pabloaerobrasil.net/albuns/pages/condor_1.htm) Acesso em 12/03/2008.