

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

RAFAEL DE OLIVEIRA RODRIGUES

**Nos tempos dos “Charutos Prateados”: um olhar etnográfico sobre  
a construção de uma antiga base de atracação de zeppelins como um  
lugar de referência do Recife**

Florianópolis  
2011



RAFAEL DE OLIVEIRA RODRIGUES

**Nos tempos dos “Charutos Prateados”: um olhar etnográfico sobre a construção de uma antiga base de atracação de zeppelins como um lugar de referência do Recife**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Antropologia Social.

Orientadora:  
Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Alicia N. G. de Castells

Florianópolis  
2011

Catálogo na fonte pela Biblioteca Universitária  
da  
Universidade Federal de Santa Catarina

R656n Rodrigues, Rafael de Oliveira

Nos tempos dos "Charutos Prateados [dissertação] : um olhar etnográfico sobre a construção de uma antiga base de atracação de zeppelins como um lugar de referência do Recife / Rafael de Oliveira Rodrigues ; orientadora, Alicia Norma Gonzáles de Castells. - Florianópolis, SC, 2011.

1 v.: il., mapas

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social.

Inclui referências

1. Antropologia social. 2. Apropriação indébita. 3. Espaços públicos - Recife (PE). 4. Parques nacionais - Recife (PE). 5. Patrimônio histórico - Recife (PE). 6. Aeronaves. 7. Bairro Jiquiá (Recife, PE). I. Castells, Alicia Norma Gonzalez de. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social. III. Título.

CDU 391/397

RAFAEL DE OLIVEIRA RODRIGUES

**Nos tempos dos “Charutos Prateados”: um olhar etnográfico sobre a construção de uma antiga base de atracação de zeppelins como um lugar de referência do Recife**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestre em Antropologia Social”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social.

Florianópolis, 31 de agosto de 2011.

---

Prof.<sup>a</sup>, Dr.<sup>a</sup>  
Coordenador do Curso

**Banca Examinadora:**

---

Prof.<sup>a</sup>, Dr.<sup>a</sup> Alicia Norma Gonzáles de Castells  
Orientadora  
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

---

Prof., Dr. Renato Monteiro Athias  
Membro externo  
Universidade federal de Pernambuco (UFPE)

---

Prof., Dr. Rafael de Menezes Bastos,  
Membro interno PPGAS  
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

---

Prof.<sup>a</sup>, Dr.<sup>a</sup> Vânia Z. Cardoso  
Membro interno PPGAS  
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)



## AGRADECIMENTOS

O mérito por esse trabalho não é de todo meu. Minha sensibilidade e discernimento nunca teriam conseguido desenvolver qualquer coisa aqui escrita sem o apoio e inspiração dos meus pais, amigos, colegas e professores.

À minha mãe devo gratidão pelo apoio incondicional às minhas decisões, isto reflete sua confiança e companheirismo. Ao meu pai devo o amor pela história do Recife.

A todos e a todas as colegas do NAUI, pelo companheirismo e conhecimento compartilhado. Particularmente nesta última etapa, a Dagoberto Bordin que contribuiu com revisão de toda parte textual e a Claudia Peterlini que colaborou com o tratamento imagético da dissertação. Sem a ajuda de todos eles não seria possível concluir este trabalho em tempo hábil.

Também aos colegas do PPGAS, pelo companheirismo nesses dois anos de curso.

Aos meus professores, meu mais sincero obrigado. Entre todos, homenageio nesses agradecimentos: Antonella M. I. Tassinari, Vânia Z. Cardoso, Oscar C. Saez, Sônia W. Maluf e Rafael de M. Bastos, pelo privilégio de ter cursado as disciplinas necessárias à minha formação com eles e pelo diálogo implícito e explícito na composição deste trabalho.

Ao Prof. Renato Athias (PPGA/UFPE), por ter cedido gentilmente a sala do Núcleo de Estudos de Pesquisa em Etnicidade para sistematização e discussão de parte do material etnográfico que deu subsídio a esta pesquisa.

Ao CNPq, a FAPESC e ao Instituto Brasil Plural (IBP), pelo financiamento desta pesquisa.

A professora Alicia N. G. de Castells, minha orientadora, cuja amizade, dedicação e simplicidade tomo como modelo de conduta acadêmica.



## Graf Zeppelin

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

(Ascenso Ferreira, 1930)



## RESUMO

Esta dissertação procura analisar os desdobramentos das intervenções patrimoniais que vêm sendo aplicadas pelo poder público, tomando como referente o processo de construção de uma antiga base de atracação de zeppelins como um lugar de referência histórica para cidade do Recife. É resultado de uma pesquisa etnográfica que teve como foco de análise, por um lado, as práticas de apropriação e produção de lugares neste espaço, tanto pelo poder público (o IPHAN, a prefeitura do Recife e o Estado) quanto pela população dos três bairros que compõem o entorno da área (Jiquiá, Mangueira e San Martin); por outro lado, as ressonâncias provocadas com o reconhecimento e a produção deste espaço como um lugar de referência, tanto na população do entorno quanto na população do Recife. Durante os anos de 1930 a 1937, o Jiquiá foi uma escala na rota dos zeppelins. Atualmente, o antigo aeroporto dos dirigíveis, conhecido na cidade como Campo do Jiquiá, está sendo alvo de uma série de intervenções patrimoniais que propõem transformá-lo em um Parque Científico-Cultural, com base na história das aeronaves no local. Todavia, ao longo dos anos, o entorno da área tem sofrido com um processo de favelização, o qual tem atingido a área do futuro parque. A importância deste trabalho se dá, portanto, em discutir e problematizar como as políticas patrimoniais no Brasil repercutem no cotidiano das populações em contato direto com estes bens, mas também como estas populações vivenciam e experienciam este patrimônio. Conclui-se observando as ambiguidades nas formas através das quais o poder público e a população do entorno, mas também da cidade, se apropriam do espaço local produzindo lugares e sentidos de referências divergentes.

**Palavras chaves:** Apropriação do espaço, Lugar de referência, Campo do Jiquiá, Parque Científico-Cultural, patrimônio, Recife, zeppelins.



## ABSTRACT

This dissertation aims at analysing the development of heritage interventions that have been applied by the government, taking as referent the construction process of an old zeppelin docking tower as a place of historical reference for the city of Recife, state of Pernambuco, Brazil. This is a result of an ethnographical research in which the analysis focuses, on one side, in the production and appropriation practices within that space, either by the government (e.g. the Institute of Historic and Artistic Heritage; the Prefecture of the City of Recife; the State Government of Pernambuco) or by the population of the three districts that surround the area (Jiquiá, Mangueira and San Martin); on the other side, it focuses in the resonances created by the acknowledgement and production of this space as a place of reference, both by the surrounding population and the population of the city of Recife. During the years from 1930 to 1937, the district of Jiquiá was a stop in the zeppelin route. Nowadays, the old docking station of the dirigibles, known in the city as “Campo do Jiquiá” (Jiquiá Field), has been the target of a series of heritage interventions that, ultimately, propose to turn it into a Scientific and Cultural Park, based on the history of the airships in the area. However, throughout the years, the surrounding area has been subjected to the rapid growth of slums, or *favelas*, that are also affecting the grounds of the future park. The importance of this work, therefore, lies in discussing and problematising how the politics of heritage in Brazil echo in the everyday life of the populations in direct contact with these assets, and also how populations experience this heritage. This research is concluded by observing the ambiguities of manners by which the government and the populations of the surrounding areas, and the whole city, appropriate the local space to produce divergent reference places and meanings.

**Key words:** Appropriation of space, Reference place, Jiquiá Field, Scientific and Cultural Park, Recife, heritage, zeppelins.



## LISTA DE FIGURAS

<b>FIGURA 1</b>	MAPA: LOCALIZAÇÃO DO CAMPO DO JIQUIÁ E DO SEU ENTORNO EM RELAÇÃO AO CENTRO DO RECIFE.....	22
<b>FIGURA 2</b>	PRIMEIRO POUSO DO GRAFF ZEPELIN NO CAMPO DO JIQUIÁ EM 1930.....	39
<b>FIGURA 3</b>	CONTRASTES: O MOCAMBO E O ZEPPELIN.....	43
<b>FIGURA 4</b>	TORRE DE ATRACAÇÃO DE ZEPPELINS DO JIQUIÁ	49
<b>FIGURA 5</b>	HABITAÇÕES PRECÁRIA NAS MARGENS DO RIO JIQUIÁ.....	52
<b>FIGURA 6</b>	PAINEL EXPOSTO NA ESTAÇÃO CENTRAL DE METRÔ DO RECIFE.....	83
<b>FIGURA 7</b>	CONTRASTES: ZONA NORTE E ZONA SUL DO RECIFE.....	87
<b>FIGURA 8</b>	MAPA: CAMPO DO JIQUIÁ E SEU ENTORNO.....	89
<b>FIGURA 9</b>	MAPA: CAMINHOS QUE CRUZAM O CAMPO DO JIQUIÁ.....	95
<b>FIGURA 10</b>	INÍCIO DAS INTERVENÇÕES: QUADRA POLIESPORTIVA.....	98
<b>FIGURA 11</b>	CASAS DA NOVA ESPERANÇA.....	106
<b>FIGURA 12</b>	QUADRA DE FUTEBOL DO JIQUIÁ.....	119



**LISTA DE ABREVIATURAS**

ADB	ASSOCIAÇÃO DOS DIRIGÍVEIS DO BRASIL
ASAS	AGENTES DE SAÚDE AMBIENTAL
BNH	BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO
CCBA	CENTRO CULTURAL BRASIL ALEMANHA
CIOE	COMPANHIA INDEPENDENTE DE OPERAÇÕES ESPECIAIS
COMPESA	COMPANHIA PERNAMBUCANA DE SANEAMENTO
DIRCON	DIRETORIA DE CONTROLE URBANO DO RECIFE
EMLURB	EMPRESA DE MANUTENÇÃO E LIMPEZA URBANA DO RECIFE
EMBRATUR	EMPRESA BRASILEIRA DE TURISMO
EMPETUR	EMPRESA PERNAMBUCANA DE TURISMO
FIDEM	FUNDAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL
FUNDARPE	FUNDAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE PERNAMBUCO
IPHAN	FUNDAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO NACIONAL
METROREC	METRÔ DO RECIFE
RAMPA	GRUPO DE ESTUDOS SOBRE A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO BRASILEIRA
SANEAR	AUTARQUIA DE SANEAMENTO DA PREFEITURA DO RECIFE
SPHAN	SERVIÇO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO NACIONAL



## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>21</b>
<b>CAPÍTULO I</b>	
<b>CONSTRUÇÃO E (RE) CONSTRUÇÃO DE UM ÍCONE DA MODERNIDADE.....</b>	<b>31</b>
1.1. O RECIFE NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX.....	31
1.2. JIQUIÁ (RECIFE): TERRA PROMETIDA PARA OS ZEPPELINS	36
1.3. A PRESENÇA DO BAIRRO DO JIQUIÁ NA VIDA NACIONAL	41
1.4. CAMPO DO JIQUIÁ: UM LUGAR DE REFERÊNCIA HISTÓRICA PARA O RECIFE.....	46
<b>CAPÍTULO II</b>	
<b>APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO E PRODUÇÃO DE LUGARES DO PATRIMÔNIO.....</b>	<b>55</b>
2.1. ESPAÇO COMO REPRESENTAÇÃO.....	55
2.2. O ESPAÇO COMO UM APORTE DE IDENTIDADES E MEMÓRIAS.....	58
2.3. LUGARES NAS CIDADES: A DIMENSÃO DO CONFLITO....	61
2.4. PRÁTICAS DAS POLÍTICAS DE PATRIMÔNIO.....	67
2.5. APROPRIAÇÃO E PRODUÇÃO DE LUGARES PATRIMONIAIS	76
<b>CAPÍTULO III</b>	
<b>OLHARES SOBRE O CAMPO DO JIQUIÁ.....</b>	<b>83</b>
3.1. PRELIMINARES: A ENTRADA EM CAMPO.....	83
3.2. O ENTORNO DO CAMPO DO JIQUIÁ.....	98
3.3. O ZEPPELIN NAS MEMÓRIAS DA POPULAÇÃO DO RECIFE	120
3.4. TENSÕES E CONFLITOS ENTRE OS AGENTES DO PODER PÚBLICO DO RECIFE.....	129
<b>CAPÍTULO IV</b>	
<b>A CONSTRUÇÃO DO CAMPO DO JIQUIÁ COMO UM LUGAR DE REFERÊNCIA.....</b>	<b>133</b>
4.1. ESTABELECIDOS E INVASORES NO ENTORNO E DENTRO DO CAMPO DO JIQUIÁ.....	133
4.2. LUGARES E NÃO-LUGARES NO CAMPO DO JIQUIÁ.....	135
4.3. APROPRIAÇÕES E USOS DO CAMPO DO JIQUIÁ.....	137

4.4. RESSONÂNCIA ENTRE AS POPULAÇÕES RESIDENTES E NÃO RESIDENTES DO JIQUIÁ.....	139
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>143</b>
<b>BILBIOGRAFIA.....</b>	<b>147</b>
<b>ACERVOS CONSULTADOS.....</b>	<b>151</b>
<b>OUTRAS FONTES CONSULTADAS.....</b>	<b>152</b>

## 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, tornando pública sua identificação com as principais teses programáticas do 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.

Nesse período, a aviação mundial e nacional encontrava-se em um estado de grande desenvolvimento e uma série de experimentos aeronáuticos estavam em testes no mundo inteiro. Alguns anos antes da chegada do Zeppelin ao Recife, no dia 19 de outubro de 1901, Santos Dumont ganhara o prêmio *Deutsch*<sup>1</sup> ao sobrevoar a Torre Eiffel, em Paris, com um dirigível. Cinco anos mais tarde, no dia 23 de outubro de 1906, o 14 bis, o avião idealizado e projetado por Santos Dumont, ganhava os céus, mostrando ao mundo que voar com precisão era possível. Com o aprimoramento da tecnologia de aviação, os aviões e os dirigíveis passaram a dividir o espaço dos céus. Inclusive, alguns anos antes da chegada do Zeppelin, em 1922, um avião já havia vindo ao Recife em um voo experimental, o Portugal, pilotado por Sacadura Cabral e Gago Coutinho. O Zeppelin que atracou no Recife em maio de 1930 media 235m de comprimento, 33,5m de altura e 33,5m diâmetro, com uma velocidade média de 110 km/h, atingindo uma altura de 150 a 200m, com cabines para os passageiros, salão de festas, sala de jantar e toaletes.

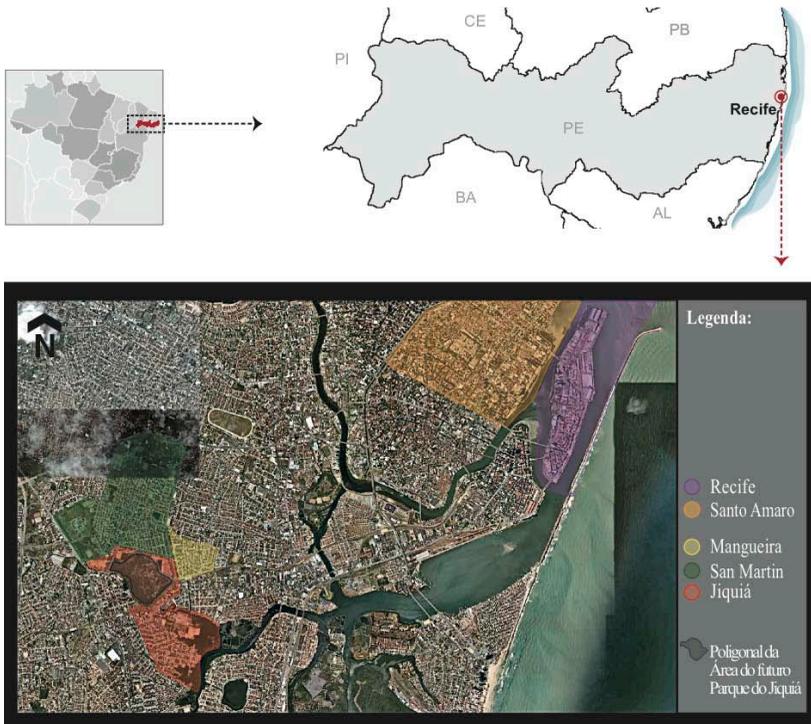
As aeronaves pertenciam à Companhia Zeppelin e foram criadas no final do século XIX na cidade de *Friedrichshafen*<sup>2</sup>, na Alemanha, pelo conde *Ferdinand Von Zeppelin*. No período de 1914-1918, os dirigíveis foram utilizados como arma na I Guerra, mas devido ao desfecho, com a Alemanha derrotada, foram impedidos de continuar sendo fabricados. Apenas em 1927 eles voltaram a ser fabricados e tiveram suas viagens reiniciadas. A partir daí, várias rotas foram

---

<sup>1</sup> Numa reunião no aeroclube da França, o magnata do petróleo, *Henri de La Meurthe*, instituiu o prêmio *Deutsch*, no valor de cem mil francos, para o aeronauta que conseguisse, num dirigível, voar por 30 minutos sob os céus da cidade de Paris, partindo de Saint Cloud, contornando a torre Eiffel e retornando ao ponto de partida (cf. Lins, 2006).

<sup>2</sup> Cidade natal dos Zeppelins. Hoje a cidade tem sua história ligada à história dos dirigíveis. O local é conhecido atualmente por conter um museu sobre a história dos Zeppelins com a cidade.

utilizadas para os voos transatlânticos dos dirigíveis, mas devido à suscetibilidade das aeronaves às mudanças climáticas, estas rotas estavam sempre sendo redefinidas. Visando aprimorar a rota que ligava os dirigíveis à América do Norte, o comandante *Hugo Eckener*, braço direito do Conde Zeppelin, e também responsável pela administração das Empresas Zeppelin, começou a testar algumas possíveis escalas, e as cidades escolhidas para receber o dirigível Alemão na América do Sul foram, primeiro, o Recife, segundo, o Rio de Janeiro, capital do país na época. O local escolhido no Recife foi o bairro do Jiquiá, localizado a sudoeste da cidade, a cerca de cinco km do centro.



**Figura 1.** Mapa: Localização do Campo do Jiquiá e do seu entorno em relação ao Centro do Recife

[Elaboração: Claudia Peterlini, 2011]

A escolha do bairro se deu, primeiro, por fatores climáticos, pois os dirigíveis eram bastante suscetíveis às condições climáticas, dependendo dos ventos alísios para voar até a América, sendo o Recife

um local ideal para uma das escalas. Segundo pela localização do bairro, que ficava próximo do centro, um campo aberto numa área de manguezal, sendo um local apropriado para a construção de toda uma estrutura para manutenção das aeronaves, incluindo a construção de uma fábrica de hidrogênio, gás utilizado para flutuação das aeronaves, altamente perigoso.

Quando do primeiro pouso do dirigível na cidade, o prefeito da época, Francisco da Costa Maia, decretou feriado municipal e o Recife parou para ver de perto o dirigível. No momento em que o “cruzador dos ares” despontou no céu da cidade milhares de pessoas já estavam reunidas e os navios aportados no Recife acionaram em conjunto suas sirenes. A chegada do Zeppelin foi o acontecimento da cidade e não se falava em outra coisa. Conta-se (cf. *Diário de Pernambuco*, 1930, p. 01) que mais de 15 mil pessoas usando todo tipo de transporte, automóveis, bondes, carroças, correram até o aeródromo<sup>3</sup> do Jiquiá (conhecido pelos habitantes do Recife como Campo do Jiquiá), para conferir o primeiro pouso. O dirigível acoplou na Torre de atracação, montada, com peças vindas da Alemanha, alguns dias antes 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. No dia seguinte, o dirigível passou por uma completa inspeção e manutenção sendo reabastecido de combustível, gás hidrogênio e mantimentos para completar o restante da viagem até o Rio de Janeiro.

Apesar da prosperidade do empreendimento, em 1937, devido ao acidente envolvendo um dirigível (um modelo *Hindenburg*, também alemão) no Campo de *Lakehurst*, em *New Jersey*, o transporte por dirigíveis foi suspenso e a base dos zeppelins do 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. Em 1983 a antiga torre de atracação do Jiquiá foi tombada pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco-FUNDARPE (Lins, 2006). 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). Nesse período, diante do ecossistema local, uma área de manguezal, a área passou a ser classificada também como um Patrimônio Ambiental, pelo Instituto de

---

<sup>3</sup> Um aeroporto de Zeppelins.

Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (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 sobre a história dos dirigíveis (cf. *Diário de Pernambuco*, 2009). Todavia, apenas no final do ano de 2009, estas propostas começaram a ser colocadas em prática, com a assinatura de um convênio entre os Governos Federal, Estadual e Municipal. A parceria visa 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 da Juventude (denominada também de Quadra Poliesportiva), voltada para o Jiquiá e os bairros que fazem parte do entorno da área, os quais têm sofrido um processo de “favelização”, ao longo dos anos.

Meu contato com a história dos zeppelins e com o bairro do Jiquiá teve início já na minha infância, quando meus pais e avós contavam, entre tantas outras, as histórias sobre o tempo dos zeppelins no Recife, relatando como os imensos dirigíveis, que mais lembravam, segundo eles, “Charutos Prateados”, surgiam por trás das nuvens do céu da cidade, cortando os ares e seguindo rumo ao Campo do Jiquiá. Naquela época, mesmo estando tão próximo – morando em um bairro vizinho – não pude conhecer o campo dos dirigíveis e sua famosa torre de atracação “única ainda existente no mundo” (cf. *Diário de Pernambuco*, 2009), e as histórias dos dirigíveis ficaram esquecidas em um canto remoto das minhas memórias. Foi apenas no ano de 2008, enquanto realizava um filme etnográfico sobre os impactos da patrimonialização do Conjunto Arquitetônico Paço Alfândega, no comércio informal do Antigo Centro Histórico do Recife, que me deparei com as imagens dos dirigíveis no Jiquiá produzidas pela imprensa da época, em 1930. De um lado, o Jiquiá, um bairro com características predominantemente rurais, e do outro os dirigíveis como uma parte integrante do mito da modernização das principais capitais brasileiras em meados do século XX.

A relação das aeronaves com o Campo do Jiquiá atraiu minha atenção e com esse objeto em mente, desenvolvi uma monografia de conclusão no curso de Ciências Sociais, na UFPE, analisando como a vinda dos dirigíveis foi representada pela imprensa escrita no período de 1930 a 1937. Nessa monografia, dediquei-me a discutir algumas questões de método, problematizando a análise documental em estudos antropológicos. Até então, eu havia travado pouco contato com a temática do patrimônio cultural e não pensava em enveredar por essa área. Foi quando numa manhã do ano de 2009, ao fazer minha leitura do

jornal *Diário de Pernambuco*, peguei-me diante de uma notícia onde o foco central era o atual processo de tombamento do Campo do Jiquiá pelo IPHAN, seguida de uma série de projetos de intervenção na área: parque temático, museu do Zepellim e Quadra Poliesportiva. Eis a fonte de inspiração para iniciar uma nova pesquisa, com uma nova abordagem teórico-metodológica.

Tomando como referente o processo de tombamento do Campo do Jiquiá pelo IPHAN, com base na literatura antropológica sobre o tema, tracei como principal objetivo etnografar o processo de tombamento do Campo do Jiquiá. Passado algum tempo, às vésperas de iniciar os trabalhos de campo *in loco*, tive a notícia de que o tombamento havia sido cancelado, com a justificativa, por parte do IPHAN, de que a equipe técnica não havia cumprido os prazos previstos no cronograma do projeto. Esta notícia me deixou aturdido, sem saber quais rumos dar ao trabalho, já que o objeto que me propus investigar – o tombamento da área – havia sido cancelado.

Procurando formas de manter meu objetivo percebi que a melhor forma seria descartá-lo e tentar entender, antes de tudo, o porquê do cancelamento do processo de tombamento. Refletir sobre os conflitos que podiam envolver essa dinâmica de patrimonialização, como as futuras intervenções planejadas para o Campo do Jiquiá. Investigar as distintas esferas e atores que fazem parte do processo analisado, desde a população do entorno, até as próprias instâncias do poder público: IPHAN, prefeitura local e o Estado.

Ao voltar para o trabalho com este novo fôlego, percebi, através da literatura antropológica sobre a temática do Patrimônio Cultural (Arantes, 2006, Velho, 2006, Gonçalves, 2007 e Leite, 2007), que há um problema recorrente em muitas das políticas públicas patrimoniais. Trata-se do problema da pouca ressonância que essas intervenções e projetos em áreas históricas das cidades encontram frente às populações diretamente envolvidas. Autores como Fonseca (2000), Motta (2000) e Gonçalves (2007), observam que muitos destes projetos têm sido orientados por estratégias que visam a apropriação das áreas ou sítios históricos das cidades para o consumo, envolvendo seu enobrecimento e seu uso como produtos na disputa entre cidades, diante da lógica de mercado de um mundo globalizado.

Em outras palavras, estes estudos problematizam a forma como estas políticas contribuem para a construção e produção do patrimônio, ou de referências patrimoniais que muitas vezes não são considerados como referência para as populações em contato com determinado bem histórico. Observa-se, portanto, que a forma como estas políticas tem

sido postas em prática, visando em última instância os interesses de mercado, encontra pouca ressonância perante a sociedade civil de modo geral. Diante deste problema, autores como Arantes (2006), Velho (2006), Gonçalves (2007) e Lima Filho (2006) enfatizam que o patrimônio é uma construção social, em que o estatuto patrimonial de determinados objetos – neste caso, os zeppelins do Jiquiá – não pode ser definido pelas políticas públicas, estando em construção para os vários agentes envolvidos nestes processos: O poder público local, a população em contato direto com o bem e a sociedade civil do Recife, de modo geral.

Assim, o principal objetivo desta dissertação é compreender os desdobramentos dos projetos e intervenções patrimoniais que vem sendo aplicadas pelo poder público (seus objetivos e conseqüências), tomando como referente o processo de construção da antiga base de zeppelins do Jiquiá como um lugar de referência histórica para cidade do Recife. Problematicar a apropriação e a produção deste espaço pelo poder público à margem das populações diretamente envolvidas. A importância deste trabalho se dá, por um lado, em discutir e questionar como as políticas que envolvem a construção dos bens de referência no Brasil têm sido aplicadas pelo IPHAN e pelo poder público. Por outro lado, em compreender como elas repercutem no cotidiano das populações em contato direto com os bens.

Para compreender os desdobramentos destas políticas, tomando como referente o processo de tombamento e os futuros projetos de intervenção para antiga base de atracação de dirigíveis (o Campo do Jiquiá), utilizou-se uma metodologia qualitativa que contemplou tanto o levantamento de dados secundários, como arquivos de jornais, internet, revistas e museus, quanto de dados primários: entrevistas com representantes do Estado de Pernambuco, da prefeitura da cidade do Recife, do IPHAN, além das populações dos bairros que fazem divisa com a área do futuro parque: Jiquiá, Mangueira e San Martin, também de outras pessoas da cidade. O trabalho de campo foi realizado, portanto, na cidade do Recife, no período que vai de dezembro de 2010 a março de 2011.

Num primeiro momento, foi feito um levantamento documental sobre a história dos dirigíveis na cidade do Recife. Optei por dividir este momento em duas etapas. Na primeira, foi realizado um levantamento documental sobre a implementação da rota das aeronaves que ligava a Europa à América do Norte, com escala na América do Sul. Este levantamento foi feito nos Arquivos Microfilmados da Fundação Joaquim Nabuco/FUNDAJ nos Jornais *Diário de Pernambuco*, no

período que vai de 1930 a 1937. Também no Museu da Cidade do Recife, além de pesquisa em sites da web, no geral, em alguns blogs que tratam do tema. A segunda etapa do levantamento documental foi realizada nos arquivos da superintendência regional do IPHAN no Recife, no Escritório de Saneamento Básico do Bairro da Mangueira (SANEAR) e nos Arquivos da prefeitura do Recife. Aqui foram analisados os projetos do IPHAN e prefeitura de tombamento e construção do parque temático na área, laudos preliminares desenvolvidos pela equipe técnica que ganhou a licitação para realizar o tombamento da área e também pela prefeitura.

Num segundo momento, foi realizada uma etnografia com idas periódicas à área tombada e ao seu entorno: bairro do Jiquiá, Mangueira e San Martin (ver figura 1). A proposta inicial seria realizar um mapeamento das associações de moradores do entorno, para através delas ter acesso a população do bairro, mas esta possibilidade não se mostrou frutífera, como será mais bem discutido no capítulo três deste trabalho. A opção, então, foi acompanhar os Agentes de Saúde Ambiental (ASAs), em seus ciclos de visitas aos três bairros. Através deles tive acesso à população dos bairros e das invasões, mais especificamente a Nova Esperança, comunidade que se encontra dentro do Campo do Jiquiá, área escolhida para a construção do Parque Científico-Cultural. Durante as visitas foram agendadas entrevistas com lideranças comunitárias, pequenos comerciantes locais, donas de casa e faxineiras que fazem serviços no entorno da área do futuro parque.

Num terceiro momento, foram realizadas entrevistas com três moradores da cidade do Recife e de Olinda (não residentes na área) que tiveram suas vidas ligadas de alguma forma à história dos zeppelins. Através de alguns sites especializados em fotografia e na história da aviação brasileira foi possível articular uma entrevista com Fernando Lins, filho de um dos primeiros comandantes da aviação brasileira, que além de ter sua vida ligada à história da aviação, através das memórias de seu pai, mais especificamente à história dos dirigíveis no Recife, esteve à frente, entre outros, de um grupo chamado Associação dos Dirigíveis do Brasil (ADB), o qual vem procurando novas formas de diálogo com o poder público, para restauro e preservação da torre e do Campo do Jiquiá. Também é importante dizer que ele tem dois livros publicados sobre a história dos dirigíveis e sobre as memórias de seu pai na aviação brasileira, os quais foram de grande importância para esta dissertação. Depois, através de um painel de um Zeppelin exposto na Estação Central do Metrô do Recife, foi possível agendar as outras duas

entrevistas. Uma com o artista plástico local, outra com seu pai, um antigo morador do Jiquiá, que viveu no bairro durante a década de 1930.

Por fim, foram realizadas quatro entrevistas com dois representantes da Secretaria de Ciência Tecnologia e Desenvolvimento Econômico da prefeitura do Recife e do Estado de Pernambuco e dois técnicos arquitetos responsáveis pela elaboração do projeto de tombamento do IPHAN. Nestas entrevistas o enfoque central foi discutir como esses projetos têm sido aplicados e gerenciados e quais as esferas de diálogo com a população do entorno da área e da cidade do Recife.

Com base neste material foi construído um acervo significativo com o objetivo de entender sob quais circunstâncias se deram a implementação da base dos dirigíveis no Recife, os conflitos que subjazem à implementação desse empreendimento no Jiquiá, no período que vai de 1930 a 1937. Também conhecer a relação da população do entorno com o Campo do Jiquiá, no contexto atual das intervenções dos futuros projetos para a área. Identificar a dinâmica de produção e apropriação deste espaço pelo poder público, assim como pelas populações locais, no intuito de poder apreciar o grau de ressonância dos projetos.

Cabe informar ao leitor que, nas entrevistas realizadas com a população do entorno do Campo do Jiquiá e da esfera pública, não foram utilizados os nomes verdadeiros dos entrevistados. Adotei esta medida para não expor meus informantes e evitar futuros constrangimento envolvendo eles, pois alguns convivem entre si nas comunidades que compõem o entorno da área estudada, e outros fazem parte da esfera pública. Os únicos nomes verdadeiros utilizados foram dos três moradores da cidade do Recife e de Olinda (que, por suas trajetórias como escritores, artistas locais, entre outros, não se opuseram a utilização de seus nomes verdadeiros).

Apresentados o objetivo e os aspectos metodológicos que nortearam a pesquisa, cumpre informar que este trabalho encontra-se dividido em quatro capítulos, além desta introdução e da conclusão. No primeiro capítulo faço uma descrição analítica da relação dos zeppelins com o bairro, no contexto de sua chegada ao Recife e, posteriormente, sua constituição em bem de referência. Início fazendo referência ao município alvo da pesquisa com uma síntese histórica, aqui analiso a conjuntura de época da cidade do Recife. Em seguida, discuto sob quais circunstâncias se deu a vinda dos dirigíveis para a cidade, procurando externalizar as tensões que envolvem a implementação da rota que ligaria a Alemanha ao Jiquiá. Depois disto, apresento os projetos que vêm sendo desenvolvido na área. Aqui também acentuo as tensões que

envolvem a construção dos dirigíveis como um bem de referência na cidade. O material utilizado nesta parte será, além dos documentos e imagens coletados em arquivos da cidade e via internet, os estudos produzidos por antropólogos e historiadores como Freyre (1989), Leite (2007), Rezende (2002), entre outros, sobre a cidade do Recife.

No segundo capítulo trato das relações entre teoria, empiria e método, que dão base a esta dissertação, enunciando as principais categorias utilizadas à apreensão, análise e compreensão do tema e do objeto escolhido. Início com um panorama dos estudos antropológicos que tratam da relação entre sociedade e espaço. Também, discuto como esta relação nos permite pensar a constituição das identidades e memórias. Procuro discutir a forma como a escola sociológica francesa, no nome de autores como Durkheim (1989), Mauss (2003) e Halbwachs (1990), se dedicou ao estudo desta relação, problematizando questões referentes à constituição sócio-espacial dos lugares como aportes de memórias e identidades, ou seja, como lugares patrimoniais. Depois disto, faço uma breve aproximação com autores que tratam da relação entre espaço e sociedade (Wirth, 1980 e Augé, 1994, entre outros), situando o conflito na forma como determinados espaços são apropriados, através de seus usos e práticas, e constituídos como lugares através dos significados atribuídos a estes. Em seguida, tomando como base autores como Arantes (2006), Velho (2006), Gonçalves (2007), Fonseca (2000) Leite (2007) e Motta (2000), problematizo a forma como as políticas públicas se apropriam dos espaços urbanos configurando lugares patrimoniais que, muitas vezes divergem dos sentidos atribuídos a estes pelas populações que vivenciam estes espaços em seu cotidiano.

No terceiro capítulo faço uma descrição etnográfica dos conflitos que envolvem a construção do Campo do Jiquiá como um bem de referência patrimonial pra cidade do Recife. Num primeiro momento apresento os conflitos que envolvem a apropriação do espaço pelos moradores dos bairros que compõe o entorno do campo: Mangueira, Jiquiá e San Martin, também a comunidade Nova Esperança que invadiu a área do futuro parque. Num segundo momento analiso como a população da cidade do Recife significa a área. Depois disso, problematizo as tensões que envolvem o diálogo entre as instâncias do poder público que estão à frente das intervenções (Prefeitura do Recife, o Estado e o IPHAN), destacando os conflitos que envolvem a construção do espaço como um lugar de referência para cidade. Tento mostrar as formas particulares através das quais estes agentes se

apropriam e significam o campo dos dirigíveis, além das demandas destes frente às intervenções na área.

O quarto capítulo sintetiza as questões mais relevantes a partir da etnografia. Assim, serão retomados os conflitos que envolvem a construção do Campo do Jiquiá como um lugar de referência histórica para cidade, evidenciando os diferentes comportamentos e apropriações do espaço pelo poder público, pela população do entorno e pela população do Recife. De início discuto a forma como estes diferentes agentes se apropriam do espaço local produzindo e construindo lugares que divergem em seus significados. Isto é, se para o poder público, materializado na prefeitura, no Estado e no IPHAN, o espaço do parque é produzido como um lugar de referência histórica patrimonial; para a população local e do Recife, este lugar é significado com base em outras referências, que não necessariamente convergem com as do poder público. Finalizo o capítulo problematizando as ressonâncias engendradas pelas intervenções patrimoniais que vêm sendo implementadas no Campo do Jiquiá, na população do entorno do futuro parque e da cidade do Recife.

## **CAPÍTULO I**

### **CONSTRUÇÃO E (RE) CONSTRUÇÃO DE UM ÍCONE DA MODERNIDADE**

Neste capítulo será discutida analiticamente a relação dos zeppelins com o bairro do Jiquiá. Num primeiro momento, no contexto da implementação da rota que ligava a Europa a América do Sul, tornando o Recife, mais especificamente, o bairro do Jiquiá, uma escala do transporte aéreo mundial, período que vai de 1930 a 1937. Num segundo momento, na conjuntura atual, onde a antiga área, já tombada como patrimônio pelo Estado em 1983, está sendo construída como um bem de referência patrimonial para cidade, sendo alvo de uma série de intervenções.

De início, será feita referência à cidade do Recife em meados do século XX: a transição de sua economia agrária para rural, fruto dos capitais industriais, a adequação da cidade a esta mudança político-econômica e a implementação de um ideal de modernidade – que reflete os interesses da nova burguesia que assumia o poder –, o qual se materializava nos serviços de infra-estrutura tecnológica e urbana da nova cidade industrial. Em seguida, será discutida sob quais circunstâncias se deram a vinda dos dirigíveis para a cidade, externalizando as tensões que envolveram a implementação da rota que ligava a Alemanha a América do Sul, diante do contexto de época. Depois disso, serão apresentados os projetos e intervenções que vêm sendo desenvolvidos na área, acentuando as tensões que envolvem a construção do Campo do Jiquiá como um bem de referência para o Recife. Serão utilizados como suporte neste capítulo os estudos desenvolvidos por antropólogos e historiadores como Rogério Proença Leite (2007) e Antônio Paulo Rezende (2002), entre outros, os quais tem se dedicado ao estudo da cidade do Recife, de sua história e problemas sociais. Além disso, serão utilizados documentos e imagens que fazem referência a presença dos zeppelins na cidade, mostrando sua presença na vida recifense.

#### **1.1. O RECIFE NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX**

Antes de iniciar esta caminhada pelas ruas e alagadiços do bairro do Jiquiá nos tempos dos zeppelins, convém fazer a seguinte pergunta: o que estava acontecendo ao Recife entre o final do século XIX e o início de o século XX? Nesse período, as principais cidades do Brasil experienciavam a racionalização urbana, fruto dos ideais positivistas vindos da Europa. A maior inspiração vinha diretamente da cidade que

fora eleita por Benjamin (1997) como a capital do século XIX: Paris. Mais especificamente, das reformas urbanas promovidas pelo Barão Haussmann, no contexto francês pós-1848. Mas em que consistiam essas reformas? Nas palavras de Benjamin “consistiam no traçado de longas e alinhadas fileiras de ruas”. Este ideal urbano correspondia ainda “à tendência constantemente visível ao longo do século XIX, para enobrecer as necessidades técnicas com pseudo-finalidades artísticas” (Benjamin, 1997, p. 75).

Autores como Benevolo (1989) e Leite (2007) adotam a mesma opinião de Benjamin e salientam que, diante dos levantes socialistas – conhecidos pela ocupação da Comuna de Paris, em 1848 –, as reformas serviam estrategicamente para evitar que se formassem barricadas e frentes de resistência contra o governo autoritário de Napoleão III. O “embelezamento estratégico”, ao qual se referia Benjamin anteriormente, significava não só uma mera intervenção urbana, que adaptava a cidade ao capital da revolução industrial, já sedimentada na Europa, mas também, como ressalta Leite (*Idem*, p. 110), uma “operação política que visava não apenas evitar novas barricadas e levantes socialistas, como transformar as avenidas em monumentais espaços de lazer”. Ou seja, uma necessidade de disciplinar os usos do espaço urbano diante das novas demandas das cidades industriais.

A aplicação desse projeto racionalizador/disciplinador dos espaços urbanos chegaria alguns anos depois ao Brasil, com o advento da República, em finais do século XIX. Diante do contexto político econômico da época, os ideais de cidade saneada (higienizada), ampla (moderna) e ordenada (disciplinada) passaram a se fazer cada dia mais presentes no cotidiano das populações das principais capitais do país. O Rio de Janeiro, Capital da República na época, seria o primeiro alvo de um conjunto de reformas que tinham como objetivos criar uma nova imagem do Brasil para o exterior, associada ao ideal de progresso tão propagado pela jovem República (Leite, 2007, Rezende, 2002 e Frehse, 2005). Sob o comando do prefeito Pereira Passos, que havia conhecido pessoalmente as reformas de Haussmann em Paris, a urbanização do Rio de Janeiro foi acompanhada de uma intensa campanha sanitária, tendo à frente o sanitarista Oswaldo Cruz. Após a reforma implementada por Pereira Passos, as ideias referentes à racionalização dos espaços urbanos advindas de Paris, juntamente com as ideias de saneamento social implementadas no Rio de Janeiro foram adotadas como modelo pelas principais capitais brasileiras (Leite, 2007).

No Recife não foi diferente. Os estudos de autores como Freyre (1981), Leite (2007) e Rezende (2002), chamam atenção que entre o

final do século XIX e início do século XX, em decorrência da economia açucareira, o Recife se mantinha como a mais importante capital brasileira, condensando a mais visível expressão da busca pela imagem de um Brasil moderno.

Foi nesse mesmo período, como observa Perruci (1978), que a economia açucareira de Pernambuco passou por transformações importantes em decorrência da substituição dos antigos engenhos de açúcar pelas modernas usinas. Leite (2007, p. 115) observa que esse fato foi responsável por consolidar o capital industrial (predominantemente urbano) em detrimento do então capital agrário em Pernambuco. “A usina representava, assim, uma síntese entre os dois setores da produção, configurando uma importante transformação na economia local: a passagem de uma economia agrária, para uma controlada predominantemente por capitais industriais” (Perruci, 1978 p. 115). Esta transição foi o que permitiu a sedimentação da burguesia local no poder, sendo o vetor da urbanização do Recife que, a partir de então, passaria a ser a concentração comercial e financeira do estado de Pernambuco.

É interessante notar, assim como Freyre (1981), que à medida que as decisões de cunho administrativo vão se deslocando para o Recife, ocorre uma mudança também na paisagem social local. As pessoas começam a migrar do campo para cidade, trazidos em grande parte pelas promessas de trabalho e oportunidades de vida. Neste período, até os abastados senhores de engenho de outrora, tanto os que se adaptaram as mudanças político-econômicas quanto os que sucumbiram a elas, também começam a transferir suas residências para cidade. Rezende (2002, p. 50) observa que na primeira metade do século XIX a população do Recife era de 50 mil habitantes, crescendo para 113 mil, no ano de 1900. Começa a haver uma maior demanda por serviços públicos de higiene, saúde, transportes, entre outros de infra-estrutura urbana. Nesse mesmo período, os filhos dos usineiros e dos comerciantes mais abastados que iam estudar medicina em Montepelier ou artes e letras em Coimbra e, sobretudo, os futuros engenheiros que iam para *École des Ponts et Chaussées*, chegavam trazendo as novidades que estavam em voga em Paris (Menezes, 2006).

A burguesia do Recife que assumia o poder da nova república começa a por em prática os ideais de modernidade que estavam em vigor na Europa, o reflexo disso é o que o que Rezende (2002, p. 55) chama de “modernização da rede urbana da cidade”. Têm início os primeiros serviços de re-urbanização do Recife com a grande reforma do porto da cidade em 1910, que teve como principais objetivos, adequação do porto as demandas internacionais, uma maior racionalização e

disciplinalização dos espaços do centro da cidade, além da reorganização dos serviços de higiene e saúde pública. Inspiradas nas reformas de Haussmann em Paris, nas campanhas de Oswaldo Cruz no Rio de Janeiro e em nome da necessidade de um novo porto para cidade e da insalubridade urbana, colocou-se a baixo o antigo traçado urbano do antigo centro e ergueu-se outro. Largas avenidas inspiradas no estilo Eclético parisiense, como a Marquês de Olinda e a Rio Branco, serviram de palco para as experimentações arquitetônicas. Somando-se a isso, o projeto de instalação do sistema de esgotos e o saneamento colocado em prática pelo engenheiro Saturnino de Brito colocava o Recife na posição de um centro urbano moderno.

A contrapartida, como observa Lubambo (1991: 143-144), é que “surgiram bairros de moradias tão pobres e insalubres, nas áreas mais afastadas, quanto àquelas que o projeto urbanístico propôs diminuir”. Os subúrbios começaram a se constituir em torno do centro da cidade por meio de casas que contornavam os antigos caminhos entre os engenhos, ou as margens dos rios. Os antigos sítios que estavam na área urbana, que foram desativados paulatinamente, foram divididos entre as famílias, ou loteados, desaparecendo também os espaços dos grandes pedaços de terra que ainda persistiam na área urbana da nova cidade que se queria moderna.

Para o poder público e a classe dominante, o moderno significava as intervenções urbanas e os serviços de infra-estrutura que modificavam o traçado urbano do Recife, contribuindo para uma maior mobilidade urbana, ou seja, para o melhor escoamento da economia e aplicação dos novos serviços de infra-estrutura. Mas para a população mais afastada do grande centro o acesso a estes serviços ainda era muito pequeno. O modernismo e a modernidade não propiciavam discussões que abrangessem uma parcela significativa da população, mas apesar do pouco acesso aos serviços de infra-estrutura urbana, o processo de implementação destes serviços atingiam diretamente o cotidiano das pessoas menos abastadas da cidade. Como observa Rezende (2002), as ideias modernas estavam presentes na própria imprensa, nos jornais e nas revistas locais. Alguns desses sinais eram visíveis nas propagandas feitas na imprensa de época, cujo conteúdo registrava o uso de termos como “moderno”, “futuro” e “progresso” – como veremos no próximo ponto deste capítulo – para valorizar determinados produtos e serviços.

O descompasso entre o sonho de modernidade e a vida cotidiana, permeada pelos contrastes, entre o novo que se impunha e o velho que

persistia, dividia a paisagem recifense: de um lado a Veneza brasileira<sup>4</sup>, que se queria moderna, do outro a cidade dos mocambos<sup>5</sup>, localizada “as margens dos rios Capibaribe, Tejipió, Jiquiá e Beberibe, nas ilhas formadas por esses rios (Ilha do Leite, Coelho, Maruim, Joana Bezerra, do Retiro). Também nos rios Jordão e Pina, no Cabanga, à beira do encontro dos rios com o mar, onde desaguava a gente que com os rios vinha se retirando, formando essa cidade anfbia, aquática, sem nome, sob a capital tão conhecida” (Gominho, 1998, p. 30).

Ao se debruçar sobre o material apresentado até aqui se observa que, no período de transição do século XIX para o XX, o Recife passava por uma série de transformações político-econômicas, as quais decorriam, em grande parte, da transição dos capitais agrários para os industriais, que se concentravam na cidade. Essas mudanças demandavam a implementação de uma série de serviços de infraestrutura urbana que tinham como objetivo a modernização da cidade e uma maior mobilidade para escoamento da produção e dos capitais. Todavia, este processo de modernização dos serviços da cidade apresentava uma série de contradições, ou seja, a exclusão de uma parcela significativa da população, exclusão esta que já se acumulava desde a abolição da escravidão. Percebe-se nesse período a configuração de uma paisagem cultural marcada pelas desigualdades: de um lado os antigos senhores de engenho que haviam transferido suas residências para o centro do Recife, do outro a cidade dos mocambos, construídos nos antigos terrenos alagadiços que margeavam os mangues e rios da cidade. Esta será – como vai ser mais bem discutido – a síntese da constituição do bairro do Jiquiá, que se constituirá historicamente tendo como principal característica os problemas de saneamento básico, água encanada, luz elétrica, moradias inadequadas.

Agora, gostaria de convidar o leitor para refletir um pouco mais acerca das contradições deste ideal de modernidade, tomando como referente à implementação da rota que sedimentaria o Recife, mais especificamente o bairro do Jiquiá, como uma escala do transporte aéreo mundial, em meados da década de 1930.

---

<sup>4</sup> É comum ler e ouvir nos meios de comunicação e em estudos historiográficos que Recife é a Veneza brasileira, esta comparação se deve ao fato do Recife ter se constituído em cima do mangue e ser uma cidade cordada por rios.

<sup>5</sup> Os mocambos eram um tipo de habitação construída com barro, madeira e palha, encontravam-se em terrenos baldios, como morros, pântanos e áreas de mata. Autores como Freyre (1981) observam que os mocambos eram habitações características dos refúgios de escravos: os quilombos.

## 1.2. JIQUIÁ (RECIFE): TERRA PROMETIDA PARA OS 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 *Jornal o Globo*, do dia 22 de maio de 1930, que fazia referência ao primeiro pouso do Zeppelin na América Latina como a “chegada do futuro” (Lins, 2006). Além da notícia, que servia como uma luva ao espírito de época, o evento também foi transmitido na principal rádio da cidade e o poema utilizado na epígrafe deste trabalho, *Graf Zeppelin*, do poeta Ascenso Ferreira, foi narrado e registrado como um dos momentos de maior euforia que a cidade do Recife já experimentou. Ao se debruçar sobre o poema, é possível perceber que o poeta inicia simulando uma transmissão de rádio em outros idiomas, Espanhol, Francês, Inglês. Os zeppelins representavam um grande avanço tecnológico para época, um meio de transporte luxuoso, capaz de romper fronteiras, juntando pessoas de várias partes do mundo e de diferentes idiomas. Ao mesmo tempo, também é possível observar um pouco dos contrastes que permeavam a construção de um Recife moderno: de um lado os zeppelins simbolizando o novo, o futuro e, do outro, o Jiquiá, ainda vivendo em um padrão de vida rural, tradicional. Esta tensão fica evidente ao fim do poema, no regionalismo presente na voz do matuto<sup>6</sup> que, ao se ver diante da novidade, constata, numa sensação de estupor: “Parece um navio avoando nos ares. Credo, isso é invento do cão!”.

Focando um pouco mais nas tensões que permeiam a representação dos dirigíveis como um ícone de modernidade e progresso do Recife, cabe destacar que o bairro do Jiquiá e seu entorno, em meados da década de 1930, era uma área de manguezal, sem água encanada nem energia elétrica, o que acarretava, além das dificuldades na construção da estrutura que subsidiaria os zeppelins, numa série de transformações na paisagem local (Rodrigues, 2009). Diante disso, para construção do aeródromo e implementação da rota, foi necessária a mobilização conjunta da prefeitura do Recife, das Empresas Alemãs Zeppelin, Herm Soltz & Cia. e da Norte Americana Union Carbide Carbon Corporation (cf. *Diário de Pernambuco*, 1930). A principal dificuldade técnica encontrada, como frisa o *Diário de Pernambuco*

---

<sup>6</sup> Pessoa que vive no mato, no campo. Na literatura brasileira ficou conhecido como sertanejo, ou o roceiro, estereotipado como indivíduo ignorante ou ingênuo.

(1930), seria o abastecimento das aeronaves de gás hidrogênio, necessário para a flutuação.

O grande problema para os técnicos da Union Carbide Carbon Corporation – a responsável pelo abastecimento – era a “impossibilidade de se conseguir hidrogênio em Pernambuco, o que acarretava o transporte do mesmo dos EUA para o Recife” (cf. *Diário de Pernambuco*, 1930, p. 01). No entanto, trazer a quantidade de hidrogênio necessária para o abastecimento, cerca de 4000 cilindros de alumínios, seria um empreendimento muito caro para os técnicos norte americanos, além dos gastos para conseguir toda esta quantidade de gás, existiam as dificuldades no transporte, devido a fragilidade do material, potencialmente perigoso. Para contornar este problema, a solução encontrada foi recorrer aos geradores portáteis desenvolvidos durante a I Guerra. Nestes geradores, o gás era obtido através de uma mistura de soda cáustica e silicato de ferro (cf. *Diário de Pernambuco*, 1930).

Resolvido o problema do abastecimento, inicia-se o transporte e a instalação do material necessário à estrutura que daria subsídio a manutenção dos zeppelins no local. Aqui começam a aparecer os problemas geográficos, como o desnível do terreno, que é uma área alagada de manguezal (cf. *Diário de Pernambuco*, 1930). Os trabalhos executados nesta paisagem, para o empreendimento do projeto do aeródromo, consistiam na drenagem de todo terreno, na terraplanagem dos desníveis, instalação da torre de atracação, construção da 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 ao serviço de construção e de manutenção de toda infra-estrutura (cf. *Diário de Pernambuco*, 1930). Nesta etapa de desenvolvimento do projeto, além do comandante Eckener, representante da companhia Zeppelin, e de George Miller da empresa norte-americana, também estavam presentes representantes do Ministério da Agricultura (ministério responsável pelo empreendimento em terras brasileiras) da prefeitura do Recife e do Rio de Janeiro (cf. *Diário de Pernambuco*, 1930). Sobre este ponto, alguns dias antes da chegada do dirigível, no dia 03 de maio de 1930, 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 se debruçar sobre esta notícia é possível perceber que, além dos problemas técnico-geográficos, existiam também uma série de problemas sociais envolvendo a implementação do aeródromo dos zeppelins. Ao longo da adaptação e construção do local como um lugar adequado para atracação das aeronaves, houve uma demolição das construções populares que se encontravam no interior do Campo do Jiquiá. Cabe destacar, como vimos na primeira parte, que os problemas de moradia já preocupavam os governantes locais, desde as primeiras reformas da cidade, configurando-se neste tipo de habitação a imagem do atraso, o que contrastava sobremaneira com o ideal de cidade saneada higienizada da época.

Tirar essas moradias para construção do aeródromo seria, desta forma, além de necessário para a própria segurança das famílias, devido ao gás hidrogênio, algo que estaria em perfeita harmonia com a ideologia da época. Além de afetar a vida das pessoas mais próximas da base de atracação, a vinda das aeronaves também demandou que fossem readaptadas as estradas que dariam acesso ao aeródromo, modificando a rotina de várias pessoas que viviam nas proximidades do local. Ao observar a forma como o jornal tratou esse episódio, percebe-se também que em nenhum momento o jornal faz menção sobre quais medidas foram tomadas, se a população foi realocada, ou despejada, sem nenhum plano prévio. De fato, como é possível observar nos estudos da época (Rezende, 2002 e Leite, 2007), a população local não teve nenhuma voz na implementação desta etapa do projeto maior de modernização da cidade do Recife, em vigor na época.

Ainda tomando esses documentos em diálogo com os estudos acerca desse período (Freyre 1981; Costa, 1977; Rezende, 2002 e Leite, 2007), percebe-se que a implementação desse projeto estava em perfeita sintonia com o contexto da época: um Recife que se modernizava regido pela batuta da burguesia que se estabelecera no poder, tendo como maior interesse sua melhor adaptação ao mercado externo e aos interesses do capital estrangeiro. Enfim, a desapropriação destas famílias dramatiza perfeitamente bem as tensões deste projeto de modernidade excludente que estava sendo implementado no Recife em meados da década de 1930. Evidenciam-se claramente os conflitos subjacentes à criação e vinda dos zeppelins.

Resolvidos os problemas da construção da estrutura que daria suporte ao empreendimento, foi marcada a data para o primeiro pouso do Zeppelin na cidade. A data escolhida para a saída de Friedrichshafen, na Alemanha, ficou acertada para o dia 18 de maio de 1930, tendo sua chegada prevista ao Recife no dia 22 do mesmo mês. Iniciam-se os últimos preparativos para o grande dia: levantamento da torre de atracação vinda diretamente da Alemanha, organização do acesso ao aeródromo, da venda de ingressos. Também a divulgação da possível rota seguida pelo comandante Eckener, responsável pelo dirigível em seu percurso para a América do Sul<sup>7</sup>. Chegado o grande dia, toda a cidade parou para receber o Zeppelin, sendo decretado, com base na lei n. 1772, feriado municipal (cf. *Diário de Pernambuco*, 1930).



**Figura 2.** Primeiro pouso do Graff Zeppelin no Campo do Jiquiá, em 1930. [Foto: acervo Museu da Cidade do Recife]

---

<sup>7</sup> Devido à suscetibilidade dos dirigíveis as mudanças climáticas, vários pontos de apoio foram estipulados na rota que ligava as cidades de Friedrichshafen, aos EUA, passando pelo Jiquiá e Rio de Janeiro, capital do país. Assim, como ponto de apoio na primeira viagem do dirigível nesta rota foram pré-estabelecidas duas escala estratégicas, uma nas Ilhas de Cabo Verde, outra em Havana, em Cuba (cf. *Diário de Pernambuco*, 1930).

Os dirigíveis passaram a fazer parte da paisagem do bairro e os conflitos sociais – advindos com a implementação de 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 e no seu entorno.

Ao voltar o olhar para as imagens que retratam o grande dia, percebe-se a euforia com que o Zeppelin foi recebido na cidade. Além do feriado, ocorreu uma grande festa de boas vindas aos passageiros do dirigível, seguida de uma homenagem ao comandante da aeronave, Eckener. Depois desta calorosa recepção, os passageiros do Zeppelin foram acomodados, o dirigível foi reabastecido e preparado para seguir viagem para o Rio de Janeiro, na madrugada do dia seguinte. Um dia depois o dirigível se encontrava na capital do país, onde também fora recebido com muito entusiasmo e euforia. Depois das boas vindas no Rio de Janeiro, o dirigível levantou voo novamente em sentido ao Jiquiá, para de lá seguir seu voo até Nova York. No decorrer do percurso estava prevista uma escala em Havana, mas devido ao bom tempo, o dirigível seguiu viagem direto para Nova York, atracando no dia 01 de junho do mesmo ano, onde lá ficaria até o dia 03, seguindo de volta para a Alemanha, onde atracaria no dia 06 de junho, completando, assim, a viagem (cf. *Diário de Pernambuco*, 1930).

Durante todo ano de 1931 a população do Recife ficou na expectativa de que fosse oficializada uma rota permanente que ligasse a Europa ao Jiquiá<sup>8</sup>. Manchetes que tratavam de Pernambuco como sendo a “terra prometida para os zeppelins” (cf. *Diário de Pernambuco*, 1930, P. 01), ou como sendo “o tronco das linhas sul-americanas na rota dos dirigíveis” (cf. *Diário de Pernambuco*, 1930, P. 01), passariam a ocupar as páginas dos jornais. Nessa época, como já observou Rezende (2002), também chama atenção à forma como a imprensa tratou a vinda dos dirigíveis, sempre os associando a termos como “futuro”, “progresso” e “modernidade”. Nestas circunstâncias, empresas utilizavam a vinda das aeronaves para o Recife como uma ferramenta de divulgação da modernização de seus serviços. Tomemos como exemplo o caso da Caixa Econômica Federal (cf. *Diário de Pernambuco*, 1936, p. 11), que passava a vincular a imagem dos zeppelins – com novos motores, que diminuiriam o tempo de travessia do atlântico – a rapidez e qualidade do seu atendimento, que na época já se mostrava um problema.

---

<sup>8</sup> Nesse período, foram realizadas uma série de negociações entre o comandante Eckener os representantes do governo espanhol, além de representantes franceses, mas nenhuma parceria para firmar uma rota se concretizou, cabendo as Empresas Zeppelins todos os custos do empreendimento.

### 1.3. A PRESENÇA DO BAIRRO DO JIQUIÁ NA VIDA NACIONAL

O ano de 1932, diferente do ano anterior, foi um ano repleto de novidades para os que aguardavam mais notícias sobre as novas viagens dos dirigíveis para a América do Sul, sendo marcado pela oficialização da rota que interligaria o Jiquiá a Europa como uma escala internacional no transporte aéreo mundial (cf. *Diário de Pernambuco*, 1932). Somando-se a isso, se firmou um serviço de carga e de postais entre as empresas aéreas Sindicato Condor, brasileiras, e as empresas Zeppelin. Com a prosperidade do serviço aéreo por dirigíveis, a euforia provocada no Recife vai se intensificar. Algumas personalidades da época, como cientistas, repórteres, atores, começam a transitar pelo aeródromo do Jiquiá. Inclusive, no segundo semestre de 1933, o presidente Getúlio Vargas<sup>9</sup>, viajaria com sua comitiva para o Recife, voltando ao Rio de Janeiro de Zeppelin (cf. *Diário de Pernambuco*, 1933, p. 01). No Recife, o presidente Vargas foi alvo de inúmeras homenagens e as notícias de sua viagem de Zeppelin ao Rio de Janeiro foram relatadas durante toda a semana pelos jornais da época.

Outra manchete que permite refletir acerca das representações de progresso feitas pelas lentes do Diário pode ser observada na capa da edição de 07 de novembro de 1935. Nesta manchete comemorativa dos quatrocentos anos do descobrimento do Brasil se observa a seguinte manchete: “Desde a caravela de Duarte Coelho ao Zeppelin, Pernambuco continua a ser um campo de vastas oportunidades” (cf. *Diário de Pernambuco*, 1935). Nas palavras do jornalista:

Passados quatro séculos da primeira semente de trabalho lançada pelo organizador português, Pernambuco se torna o campo argo para os grandes empreendimentos, animando suas possibilidades e os seus recursos as iniciativas mais admiráveis. Os novos pioneiros e os capitães da indústria estão levando até os confins econômicos da antiga capitania de Duarte Coelho a grandeza da nossa era com o aproveitamento racional das nossas riquezas (*Diário de Pernambuco*, 1935, p. 01).

---

<sup>9</sup> Período referente ao governo provisório de Getúlio Vargas, caracterizado pela maior concentração do poder político em torno de Getúlio, através da criação de uma série de mecanismos políticos coercitivos.

Mais uma vez a associação dos zeppelins com a chegada do futuro e progresso aparece explicitamente. No entanto, agora o empreendimento é associado também ao desenvolvimento de mais oportunidades para a cidade do Recife. Mas de quais oportunidades estamos falando aqui? Oportunidades de trabalho para as pessoas da cidade? Oportunidades de crescimento econômico? Para quem? É difícil acreditar que os dirigíveis trariam essas oportunidades tão propagadas com o sonho de modernidade da elite local, basta voltar alguns passos atrás no texto para perceber que os serviços oferecidos com a vinda dos dirigíveis traziam e requeriam, normalmente, técnicos do estrangeiro. E o que dizer do crescimento econômico, que viria com os novos capitães da indústria. O qual, como já vimos, veio para atender, especialmente, a adequação da cidade aos interesses das elites locais e da nascente indústria local, que se consolidava de mãos dadas com o capital estrangeiro (Freyre, 1981; Costa, 1977; Rezende, 2002 e Leite, 2007).

E como a população do entorno do Campo do Jiquiá da época se relacionou com os dirigíveis? Eles participaram como agentes deste processo maior, ou estavam alheios, passivos às mudanças que ocorriam em seu cotidiano? Voltando as atenções um pouco mais para o cotidiano do entorno do Campo do Jiquiá, cabe enfatizar que, mesmo com a desapropriação da área onde foi construída a base de atracação, os mocambos continuaram a fazer parte da paisagem local.



**Figura 3.** Contrastes: o Mocambo e o Zeppelin.  
[Foto: acervo Museu da Cidade do Recife]

Observa-se que este contraste, entre uma moderna instalação para receber zeppelins e os mocambos estiveram presente durante todo o tempo em que os dirigíveis estiveram no local. Para responder as questões acima e tentar ilustrar as formas através das quais as populações do entorno na época se relacionavam com os zeppelins, é interessante evocar as memórias de infância de um antigo morador do Jiquiá, nascido em 1938:

Minha mãe nasceu em 1912 então ela teve oportunidade de assistir os zeppelins (...) ela conta que era uma festa no bairro, porque aquele pessoal das adjacências ia tudo pra lá (...) porque tinham os estrangeiros e onde tem estrangeiro tem dinheiro e eles gastavam no bairro... Então, sempre minha mãe dizia que o pessoal montava as barraquinhas lá e se tinha todo um comércio voltado para os estrangeiros, porque onde tem estrangeiro tem dinheiro, né? Quer dizer, pelas histórias que eu ouvia, os zeppelins provocavam alegria e a sensação de mais dinheiro.

Além do comércio formal, as lojas, o hotel, os restaurantes entre outros, construídos para dar suporte ao empreendimento, existia todo um comércio informal que estava pronto para receber os que ali chegavam da Europa, EUA, entre outros. Com base nas memórias deste antigo morador do bairro, é possível refletir a euforia das pessoas diante da grande novidade, é possível perceber também que a vinda dos zeppelins dinamizava toda uma economia local, pautada na idéia de que a vinda dos estrangeiros aumentaria as possibilidades de se ganhar dinheiro. Desse modo, é interessante destacar que a população do Jiquiá e do entorno não estava alheia ao contexto maior de modernização da cidade. Mesmo estando excluídas das esferas de decisão político-econômicas, as quais davam base ao discurso de modernidade da época, além de excluídas visualmente (fora dos muros do Campo do Jiquiá) e dos serviços mínimos de infra-estrutura urbana, a população local participava ativamente do mega-empreendimento e imageticamente da grandiosidade do Zeppelin.

Os dirigíveis eram verdadeiros ícones de modernidade, e os dirigíveis da companhia Zeppelin eram considerados os mais seguros do mundo até então, o que era motivo de orgulho para a empresa alemã. As dúvidas sobre o controle do homem sobre a máquina, e sobre a segurança dos dirigíveis, só começam a aparecer em 1935, quando aconteceu o primeiro acidente envolvendo a aterrissagem de um dirigível no Recife. O acidente aconteceu no Sítio Ypiranga (um bairro vizinho), nas proximidades do Aeródromo do Jiquiá (cf. *Diário de Pernambuco*, 1935). Nesta ocasião, o Sítio Ypiranga encheu-se de pânico ao ver a imensa aeronave “atingir em cheio” a casa do jornalista Manoel Nery, ao mesmo tempo em que se debatia, ameaçando destruir todo o sítio. Nesse dia, foi necessária uma hora de esforços entre a população do lugar para suportar o peso do imenso dirigível e controlar a situação. Durante o alvoroço, o trabalhador José Gonçalves da Silva, que auxiliava nos trabalhos de aterrissagem, se acidentou, sendo socorrido pelas autoridades (cf. *Diário de Pernambuco*, 1935). Enfim, depois de toda essa agitação, o dirigível conseguiu aterrissar e, depois de acalmada a tripulação e a população do local, alçar voo em direção ao Campo do Jiquiá, para que se fizesse um panorama das avarias e os reparos necessários.

Nos dias que se seguiram ao acontecido, o *Diário de Pernambuco* não fez nenhuma menção sobre as condições das pessoas que tiveram suas casas destruídas ou abaladas pelo acidente, menos ainda ao trabalhador José Gonçalves da Silva, ferido no acidente. Em nenhum momento, nas páginas do diário, se fez menção ao estado de saúde de

José, tampouco se houve algum tipo de indenização pelo acontecido. Por outro lado, durante todos os dias que se seguiram ao acidente, as páginas do jornal trouxeram notícias que focalizavam apenas no fato do “grande dirigível não ter sofrido nenhuma avaria, sofrendo apenas alguns arranhões, o que não influenciou em nada no cronograma previsto” (cf. *Diário de Pernambuco*, 1935, p. 01).

Apesar dos trabalhadores locais ganharem com o comércio informal desencadeado com dito empreendimento, representando ganhos para sua sobrevivência, eles foram sempre invisíveis para as forças políticas econômicas, como fica evidente nas matérias dos jornais da época.

Durante o primeiro semestre do ano de 1937 as viagens dos dirigíveis se intensificaram no Jiquiá e os novos modelos Hindenburg começaram a dividir o espaço com os zeppelins nos céus do Recife. As manchetes dos jornais faziam menção constante a esses novos modelos de dirigíveis, pela sua capacidade de fazer a rota entre Europa, América do Sul e América do Norte mais rápido. Porém, apesar dos avanços tecnológicos das aeronaves, no dia 06 de outubro de 1937, depois de fazer uma escala no Campo do Jiquiá e seguir rumo a Lakehurst, em Nova Jersey, ocorreu um terrível acidente com um Hindenburg, o qual explodiu no ar, ocasionando um dos acidentes mais graves da história do transporte aéreo por dirigíveis. O dirigível trazia 150 passageiros que vinham da Europa, e do Brasil para os EUA, destes apenas quatro sobreviveram (cf. *Diário de Pernambuco*, 1937, p. 01).

A partir de então, as notícias faziam referência apenas ao acidente e às possibilidades de novas viagens diretas para os EUA, sem mais escalas na América do Sul, para poupar os dirigíveis de longos trajetos. Apesar da exaltação de que o transporte por dirigíveis era um dos mais seguros do mundo, e que “este acidente não poderia afetar de modo algum a confiança no futuro da aeronáutica” (cf. *Diário de Pernambuco*, 1937), o protótipo dos dirigíveis zeppelins 130, que estava sendo construído para competir com os Hindenburg teve que ser interrompido e o transporte por dirigíveis foi paulatinamente desativado, dando lugar aos modernos aviões, que já vinham aprimorando suas rotas comerciais nos últimos anos.

O Campo do Jiquiá teve suas atividades encerradas, ficando a torre de atracação e toda estrutura que deu subsídio aos zeppelins desativada no local, era o fim dos tempos dos dirigíveis. A partir de então o aeródromo ficaria na mão das forças armadas, passando por várias fases administrativas, as quais serão apresentadas na parte seguinte deste capítulo. Paralelo a isto, o bairro continuou crescendo, e

todos os elementos modernos que foram instalados com a vinda dos dirigíveis não proporcionaram nenhuma melhoria na vida da população local. Este contraste evidencia, como foi observado nos estudos anteriores, o quanto a implementação deste ideal de modernidade, por parte de uma elite local, foi excludente. A concretização deste padrão de modernidade estava voltado, especificamente, para os ideais e interesses da burguesia que se afirmou no poder (Schwarchs et al 1998), o que gerava uma massa de excluídos. Eis as circunstâncias sob as quais se deram a implementação da escala que ligaria a Europa ao Jiquiá.

Agora, serão discutidas as circunstâncias sob as quais o Campo do Jiquiá, que outrora fora uma escala das aeronaves, tem sido construído como um local de referência histórica para cidade do Recife, evidenciando, também, as tensões que envolvem a construção deste sentido histórico do Campo do Jiquiá e as intervenções na área.

#### **1.4. CAMPO DO JIQUIÁ: UM LUGAR DE REFERÊNCIA HISTÓRICA PARA O RECIFE**

Ao longo dos anos que se seguiram à desativação da base de atracação dos zeppelins, o Recife passou por várias mudanças, as quais se refletiram no bairro do Jiquiá e em seu entorno. A malha urbana da cidade se expandiu durante a primeira parte do século XX, com isso surgiram novos bairros em direção norte-sul (Freyre, 1981; Leite, 2007; Gominho, 1998 e Rezende, 2003). O grande crescimento urbano, em decorrência das levas de migrantes que saíam do interior do estado de Pernambuco e dos estados vizinhos procurando a sorte no Recife, demandava novos planos de re-ordenamento e disciplinamento dos espaços da cidade. A maior preocupação dos arquitetos, engenheiros e urbanistas concentrou-se em diminuir as tensões entre o ideal de uma cidade moderna e um crescimento irregular materializado na precariedade das moradias, na falta de saneamento, água encanada e luz elétrica, que contrastavam com essa imagem ideal.

Com a implantação do Estado Novo e Getúlio Vargas como presidente, em 1937, o interventor<sup>10</sup> de Pernambuco nomeia para prefeito Antônio Novaes Filho, político ligado às oligarquias do açúcar (Rezende, 2002). Sua política teve como meta a erradicação dos mocambos e do resto das construções populares, buscando com isso amenizar a situação de pobreza em que vivia boa parte da população da cidade. Segundo os dados referentes à habitação neste período, no início

---

<sup>10</sup> Função que corresponde nos dias atuais a de Governador de Estado.

dos anos 1930 existiam 23.210 mocambos e 23. 869 prédios. Em 1934 o poder público local procurou através de um decreto, intervir na construção e comercialização dos mocambos, não obtendo êxito. Diante deste problema, em 1939, foi criada, sob a batuta do Estado Novo, a Liga Social Contra Mocambo que, juntamente com as frentes católicas, procurava alternativas para os problemas de moradia que atingiam uma parcela significativa da população do Recife (Rezende, 2002, p. 59-63). Mas apesar dos esforços do poder público da época, como observa Rezende (*Idem*) e Gominho (1998), este programa não deu o resultado esperado. Porque, ao transferir a população para lugares mais higiênicos, construindo vilas populares, colocava-os distantes dos locais de trabalho, onde eles já estavam estabilizados. Esta realocação muitas vezes esbarrava na não aceitação das populações que já se encontravam radicadas nos lugares para onde os remanescentes dos mocambos eram transferidos. Também, muitas famílias terminavam por se desfazer dos imóveis com o tempo e voltando para suas antigas áreas de origem.

O poder público do Recife não obteve o sucesso que esperava, e o problema do crescimento desordenado da cidade e das moradias irregulares (caracterizando as áreas de periferia) seguiu pelas décadas seguintes, ocasionando o surgimento do que a historiografia local tem chamado de “áreas carentes da cidade” (Gominho, 1998 e Rezende, 2003).

Durante as décadas de 1940 e 1950, muita gente continuava abandonando o campo no interior do estado de Pernambuco e mudando para o Recife, esperando usufruir de alguma melhoria nas condições de vida. Nesse período, o Recife assiste a mais uma re-definição dos seus cenários urbanos, com a população alcançando meio milhão de habitantes. Cabe destacar que em 1940 a população do Recife era de 348,4 mil habitantes, aumentando para 524,7 mil na década de 1950, tendo o município do Recife expandido sua área territorial de 180 km<sup>2</sup> para 209 km<sup>2</sup> (Rezende, 2002, p. 67). Porém a economia não conseguiu absorver toda essa quantidade de pessoas, e crescia o contingente de excluídos da nova ordem urbana que se configurava na cidade, como observa Rezende (2002). Quem não tinha onde morar construía seus casebres, mocambos e barracos nos morros, nos subúrbios, ou nos alagados como o Jiquiá e seu entorno. O Recife adquiriu sua forma urbana atual e, apesar das tentativas do poder público local, as políticas que envolviam a modernização da cidade não transformaram o cenário urbano no sentido de erradicar a crescente miséria (Rezende, *Idem*).

A cidade ganhava efetivamente outros contornos, alargava-se, deixando o seu centro de ser área residencial importante, para ser

invadido pelo comércio e pelo setor de serviços<sup>11</sup>. Neste período a imagem da cidade passa a ser configurada por áreas abastadas e carentes, sendo o entorno do Campo do Jiquiá, antes ícone da modernidade, classificado nessa nova configuração espacial, como bairro carente. Problemas sociais recorrentes, como falta de transporte, água encanada, saneamento, energia elétrica e moradias dignas, que se acumularam ao longo da história.

Durante este período, a área do antigo aeródromo do Jiquiá passou por diversas fases administrativas: Jurisdição do Governo do Estado de Pernambuco no período dos zeppelins; Norte-Americana, durante a II Guerra. Depois ficou, sucessivamente, sob administração da Aeronáutica e da Marinha, no período da Guerra Fria, 1950, 1960, 1970 e 1980; pertenceu também ao Banco Nacional de Habitação; sendo vendida para a Caixa Econômica Federal, na década de 1990. Hoje, o terreno foi adquirido da Caixa Econômica pela prefeitura do Recife (*Diário de Pernambuco*, 2009). Durante todo esse período a antiga base serviu de depósito de armamentos para aeronáutica e para marinha, sendo posteriormente transformada em um quartel da Polícia Militar.

Com a intensificação do processo de migração ao longo das décadas de 1940 e 1950, somando-se à ampliação dos serviços de infraestrutura urbana, como transporte, o Jiquiá e o entorno da área presenciaram um grande crescimento demográfico no decorrer das décadas seguintes. Este crescimento desordenado, somado aos problemas sociais antes citados teve como consequência um processo de “favelização” no entorno da área do antigo aeródromo.

É apenas no ano de 1981 que começa a haver um interesse por parte do poder público do Recife pela antiga base dos dirigíveis, e a imagem do campo do Jiquiá começa a ser projetada como um lugar de referência histórica da cidade, onde fora conservada a única torre de atracação destes dirigíveis no mundo.

---

<sup>11</sup> Autores como Smith (2007), Zukin (2000) e Leite (2007), observam que este fenômeno ocorreu em várias cidades do planeta.



**Figura 4.** Torre de atracação dos Zeppelins do Jiquiá.  
[Foto: Rafael O. Rodrigues, 2011]

Neste mesmo ano a Empresa Pernambucana de Turismo (EMPETUR), numa parceria com o Museu da Imagem e do Som, reuniu 150 peças de documentos, cartas, selos e fotografias alusivas ao período em que o Recife foi servido pelos dirigíveis entre 1930 e 1937. Foi articulada uma viagem comemorativa dos 50 anos dos zeppelins no Recife e os ex-tripulantes do primeiro voo do dirigível em terras da América do Sul foram convidados para voltar ao antigo aeródromo do Jiquiá e participar das comemorações locais. Os ex-tripulantes foram recepcionados pelos organizadores recifenses do evento para uma visita a antiga base dos zeppelins no bairro do Jiquiá. Nesta ocasião foi deixada na torre de atracação uma placa alusiva com seus nomes<sup>12</sup> e uma menção à visita promovida pelo governo do Estado, a antiga Varig e o Aeroporto de Frankfurt (Lins, 2006).

Logo após a visita dos tripulantes e o interesse de pesquisadores e do poder público do Recife na preservação da única torre de atracação ainda existente no mundo, a FUNDARPE encaminhou o processo de

---

<sup>12</sup> Os homenageados foram: Oskar Fink, Ernst Fishbach, Eugen Groeber, Fritz Groentzinger, Richard Kolmer, Maier Xavere e Oskar Roesh.

tombamento nº 314-A/81, proposto pelo pesquisador D. R. Pfaltzgraff<sup>13</sup>, de uma área de nove hectares, onde se encontra a torre de atracação do Campo do Jiquiá. O processo classificava a área na categoria de Sítio Histórico e foi aprovado pelo Conselho Estadual de Cultura (inscrição nº 2, livro de tomo III, fls. 01) e homologado pelo Governo estadual com o decreto de homologação nº 8.710, de 01 de agosto de 1983 (Lins, 2006). O custo do processo de tombamento com a restauração da torre foi financiado pela empresa construtora Noberto Odebrecht, responsável pelas obras do Metrô do Recife (METROREC), a qual tinha no Jiquiá sua base de operações. Este momento foi marcado pelo tombamento estadual da torre de atracação dos zeppelins, no entanto, nada se fez para amenizar os problemas sociais que envolviam o entorno do Campo do Jiquiá, mais especificamente os problemas de infra-estrutura urbana, e o entorno continuou a se expandir através dos sucessivos processos de invasões.

Em 1991, passados dez anos da vinda dos tripulantes do primeiro voo do Zeppelin para as terras da América do Sul, Ernest Fishbach, um dos antigos tripulantes homenageados, voltou ao local onde outrora ele, junto com os outros ex-tripulantes colocaram uma placa comemorativa dos 50 anos dos zeppelins no Recife. Chegando lá, constatou que a placa recordatória tinha sido roubada. Nesta ocasião, Ernest Fishbach afirmou se sentir decepcionado ao ver que a placa de bronze fora roubada, lembrando que em seu país “cerca de 200 mil pessoas visitavam o museu do Zeppelin, na cidade de Friedrichshafen”, e que em seu retorno “levaria poucas lembranças para o museu” e “pouca esperança de ver a memória do Zeppelin se tornar real no Recife” (Lins, 2006, p. 37).

Neste período a paisagem local já havia se sedimentando como uma área pobre e de risco da cidade. Paralelo a isso, se constituía no Recife, através de uma rede de pessoas da sociedade civil, composta por professores, pesquisadores, arquitetos, entre outros, um grupo de pesquisadores interessados na história dos dirigíveis no Recife: a Associação dos Dirigíveis do Brasil (ADB). O principal objetivo desta rede de intelectuais ligada à preservação da história dos dirigíveis no local era: levantar a história dos dirigíveis no Recife e em Pernambuco, organizando um museu e zelando pelo patrimônio histórico, buscando parcerias com universidades e instituições de pesquisa públicas e privadas, em nível internacional e nacional.

---

<sup>13</sup> Intelectual e pesquisador da história dos dirigíveis no Brasil, com residência no Rio de Janeiro. Foi responsável por solicitar o primeiro processo de tombamento da torre dos dirigíveis, pela FUNDARPE, em 1983.

Apesar do tombamento da área pela FUNDARPE e do surgimento de grupos preocupados com a história dos dirigíveis, é apenas no ano de 2001, numa iniciativa do Espaço Ciência do Recife, que se articulou uma parceria entre a ADB e a Prefeitura do Recife, para composição de um grupo de estudo para discutir propostas de projetos para o Campo do Jiquiá.

Em 2003, 20 anos depois do tombamento da área pelo Estado, a estrutura física da antiga base (além da torre de atracação) passou por um processo de revitalização. Nesse período, diante do ecossistema local, uma área de manguezal, a área passou a ser classificada também como um Patrimônio Ambiental, pelo Instituto de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (cf. *Diário de Pernambuco* 2009). Este período foi marcado pelo surgimento de uma série de projetos de intervenções na área. Em síntese, estes projetos visavam à construção do Campo do Jiquiá como um lugar de referência para a cidade, materializado num parque temático, voltado essencialmente para atividades culturais de entretenimento e turismo (cf. *Diário de Pernambuco* 2009). O principal argumento desses projetos eram a importância histórica do local e a preocupação com o meio ambiente, diante da constatação de que ele começava a ser afetado pelo intenso processo de invasão que já estava bastante avançado nas bordas da área do futuro parque.

Diante dessas circunstâncias, o poder público começa a voltar suas atenções às invasões que estavam nas proximidades da área, nos bairros do Jiquiá, da Mangueira e de San Martin. Constatados os problemas das habitações irregulares dentro da área do Campo do Jiquiá e a necessidade de realocação das famílias para os futuros projetos que seriam aplicados, a prefeitura da cidade e o Governo do Estado iniciaram a construção do Conjunto Habitacional Jiquiá, onde as pessoas que haviam participado das primeiras invasões na área seriam realocadas. As obras tiveram início no ano de 2004 e depois de idas e vindas com as construtoras que ganharam a licitação o conjunto residencial foi entregue em 2007, ainda faltando o acabamento final da obra, mas as famílias se mudaram mesmo assim.

Com base na documentação selecionada para esta parte do trabalho, é interessante notar que, desde a consolidação da escala dos zeppelins no Jiquiá, até os dias de hoje, toda a área do entorno se constituiu através de processos de invasões, que foram se estabilizando ao longo dos anos. Algumas se tornaram bairros, como a Mangueira de San Martin e do próprio Jiquiá, fruto da divisão das terras dos antigos sítios, como já foi discutido. Outras invasões vieram a se tornar

pequenas “comunidades”, como os próprios moradores costumam se referir, localizadas às margens do Rio Jiquiá ou nos espaços de terras vazias, como as bordas do Campo do Jiquiá.



**Figura 5.** Habitações precárias nas margens do Rio Jiquiá.  
[Foto: Rafael O. Rodrigues, 2011]

Gostaria de ressaltar também que, apesar dos problemas das habitações precárias que permeiam a história desses bairros, as invasões se concentravam fora dos muros da antiga base, nunca se estabelecendo dentro dos muros delimitados pelo tombamento estadual. Isso se deve, em grande medida, como será melhor discutido no capítulo três deste trabalho, a presença do quartel da Polícia Militar dentro da área, ainda como resquícios da administração da Aeronáutica e da Marinha no local.

Apesar dessas medidas que sugerem, numa primeira análise, um maior controle sobre os processos de invasões e uma tentativa de requalificação da área, é apenas no ano de 2009 (cf. *Diário de Pernambuco*, 2009) que as propostas de intervenção e de construção de um Parque no campo do Jiquiá começam a ser colocadas em prática pela Secretaria de Tecnologia e Desenvolvimento do Estado e da prefeitura do Recife. Trata-se da assinatura de um convênio entre os Governos Federal, Estadual e Municipal que visa, além do tombamento da área pelo IPHAN, a implementação do projeto de construção de um Parque

Científico-Cultural no local. Este projeto, inspirado nas propostas anteriores, inclui a restauração completa da única Torre de Atracação de zeppelins ainda existente no mundo, implantação de um Centro Vocacional Tecnológico de Indústrias Criativas, um Museu em homenagem aos Cientistas do Recife, um Museu sobre a História dos Dirigíveis, um Planetário e uma Quadra Poliesportiva. Diante disso, a representação feita da vinda do Zeppelin até a cidade, como um dos ícones da modernização do Recife, ressurge e o Campo do Jiquiá passa a ser construído como um lugar de referência histórica para cidade.

Com a assinatura do convênio para construção do parque temático do Jiquiá houve a desativação do quartel da Polícia Militar que ficava dentro do local, em 2009, isto contribuiu com um novo processo de invasão, agora dentro do Campo do Jiquiá. A partir de então, uma série de conflitos envolvendo a desapropriação dessa comunidade, que se chama Nova Esperança, e o poder público da cidade começam a aparecer, como é possível observar no Diário Oficial da prefeitura, no dia 10/09/2009:

Famílias do Jiquiá compareceram ao plenário da câmara na tarde de ontem para pedir apoio aos vereadores para o drama que vêm enfrentando desde julho quando guardas municipais do Recife derrubaram casas construídas em área de preservação histórica e ambiental. A vereadora Aline Mariano esteve na comunidade e denunciou que os guardas da DIRCON agiram de forma truculenta, desrespeitando idosos, arrastando moradores de dentro de casa (*Diário Oficial da PCR*, 2009, p. 07).

Esta notícia trata da primeira tentativa de desapropriação da comunidade Nova Esperança, que começou a se constituir no local em 2009. Ela permite perceber que o drama social vivido quando da chegada do dirigível e estabelecimento da base de atracação na década de 1930 ressurge, mais uma vez na forma de desapropriação da área. Entretanto, ao contrário da representação feita anteriormente, quando do estabelecimento da rota dos dirigíveis no Jiquiá, a qual não permitia o direito de fala das populações do entorno do Campo do Jiquiá, diretamente envolvidas, ou afetadas, pelo empreendimento, agora a população local tem voz neste processo e – através de uma vereadora local – representação na Câmara. Convém chamar a atenção do leitor para que, apesar desta tentativa de retirada da Nova Esperança do local, a comunidade permanece na área, insegura do que pode vir a acontecer.

Paralelo a isto, a equipe que ganhou a licitação para o tombamento da área pelo IPHAN iniciou suas atividades em finais do ano de 2009. O término dos trabalhos estava previsto para junho de 2010, com a entrega do último laudo referente ao tombamento. Todavia, argumentando atrasos na entrega dos laudos, o IPHAN cancelou o contrato com a equipe e o processo de tombamento foi interrompido momentaneamente. Isto não impediu o início das intervenções da construção do parque temático, que iniciaram em finais de 2010, com a construção de uma Quadra Poliesportiva para as comunidades do entorno. As obras tiveram início na mesma área onde está localizada a Nova Esperança, o que tem preocupado sobremaneira as famílias que invadiram o local.

Ao se debruçar sobre os documentos selecionados aqui para chamar atenção para a construção Campo do Jiquiá como um lugar de referência histórica da cidade, observa-se que existe uma série de tensões na forma como estas intervenções têm sido aplicadas no local. Destaco os conflitos que envolvem as próprias instituições do poder público, como o caso da Prefeitura, do Estado e IPHAN, evidenciados através do não tombamento da área, e da intervenção da prefeitura, mesmo sem os laudos do IPHAN. Além destes, também chamo atenção para os conflitos entre o poder público e a sociedade civil, mais especificamente, os moradores do entorno e a comunidade que invadiu a área delimitada para a construção do futuro parque, os quais também estão em situação de conflito entre si.

Ao voltar o foco de análise para os documentos, é possível refletir sobre a forma como a sociedade civil – os moradores dos bairros que fazem divisa com a área e as comunidades que a invadiram – e o poder público se apropriam do espaço das cidades, construindo sentidos de pertencimento que muitas vezes divergem do sentido de referência histórica produzido pelas políticas patrimoniais, mas também dos sentidos de pertencimento das populações diretamente envolvida com estes lugares patrimoniais. Mas como se dá este processo de transformação do espaço, do Campo do Jiquiá, em um lugar de referência, um patrimônio histórico da cidade do Recife? Em outras palavras, como se dá este processo de apropriação dos espaços das cidades e produção dos lugares patrimoniais pelas políticas públicas e pela sociedade civil mais ampla? Estas questões serão discutidas ao longo do trabalho, e terão grande importância para refletir quais as tensões, desencontros e dissonâncias que subjazem esses processos de apropriação e produção de lugares em contextos que envolvem esses tipos de intervenções.

## **CAPÍTULO II**

### **APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO E PRODUÇÃO DE LUGARES DO PATRIMÔNIO**

Neste capítulo serão apresentadas as principais categorias utilizadas na apreensão, análise e compreensão da dinâmica de apropriação do espaço do Campo do Jiquiá e de produção de lugares, tanto pelo poder público quanto pela população local, no contexto desses projetos de intervenção no patrimônio urbano. Num primeiro momento, será apresentado um panorama dos estudos antropológicos que tratam da relação entre sociedade e espaço. Será discutida a forma como Durkheim (1989), Mauss (2003) e Halbwachs (1990) se dedicaram ao estudo desta relação, problematizando questões referentes à constituição sócio-espacial dos lugares como aportes de memórias e identidades. Em seguida, faço uma breve aproximação com autores que tratam da relação entre espaço e sociedade (Wirth, 1980 e Augé, 1994), situando o conflito na forma como determinados espaços são apropriados e constituídos como lugares em contextos urbanos. Depois disso, será questionada a forma como as políticas patrimoniais têm sido aplicadas em contextos urbanos, problematizando como as políticas públicas se apropriam dos espaços urbanos, produzindo lugares patrimoniais que, muitas vezes, vão de encontro aos sentidos atribuídos a eles pelas populações que vivenciam estes espaços em seu cotidiano.

#### **2.1. ESPAÇO COMO REPRESENTAÇÃO**

Vários autores contribuíram para a criação de um pensamento antropológico sobre a relação entre o espaço e a sociedade. Desde a escola sociológica francesa com as obras de Durkheim (1989), Mauss (2003) e Halbwachs (1990) até a escola de Chicago, quando o espaço, mais especificamente o das grandes cidades, se configura como objeto de estudo nas ciências sociais. Estes estudos contribuíram sobremaneira para a definição do espaço como uma construção social, afirmando o laço indissociável que ele estabelece com a sociedade que o habita. Os trabalhos realizados por estes autores contribuíram para sedimentar algumas questões teórico-metodológicas da antropologia, definindo a especificidade do espaço enquanto categoria do pensamento, passível de ser investigado como forma de entender o social.

Em meados do século XX, Durkheim (1989) problematiza a relação entre sociedade e espaço, destacando que, assim como o tempo, o espaço é uma das categorias básicas na qual se sustenta qualquer

pensamento humano e prática social. Nas palavras do autor (*Idem*, p. 13), “tanto o tempo como o espaço, são representações coletivas que exprimem realidades coletivas”. Mas o que Durkheim pretende dizer quando afirma que o espaço é uma “representação coletiva”? Para o autor,

A representação espacial consiste essencialmente numa primeira coordenação introduzida entre os dados da experiência sensível, mas esta coordenação seria impossível se as partes do espaço se equivalessem qualitativamente, ou seja, se elas pudessem realmente substituir umas as outras. Para poder dispor espacialmente as coisas, é preciso poder situá-las de forma diferente: colocar umas à direita, outras à esquerda, algumas no norte, outras no sul (Durkheim, 1989, p. 14).

Durkheim considera que as representações coletivas refletem o modo como o grupo se pensa em suas relações com o espaço físico a sua volta. As representações coletivas seriam, assim, “fatos sociais, produtos do pensamento coletivo e da vida em sociedade” (Durkheim, *Idem*, p. 22). Em outras palavras, elas seriam uma categorização da realidade experimentada conjuntamente pelos indivíduos, uma ordenação básica da consciência coletiva necessária à organização e reprodução da sociedade. Ao utilizar as representações coletivas para refletir a construção social do espaço, Durkheim observa que o espaço físico não se organiza por si só, problematizando a forma como os espaços são organizados, ou construídos, socialmente. Mas, se o ordenamento do espaço físico a nossa volta não é dado naturalmente, de onde vêm as distinções que distinguem os espaços sociais? Ainda segundo o autor,

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

Durkheim destaca que é na relação entre a o espaço físico e a sociedade, com seus valores e práticas, que se deve procurar a explicação para os mais diversos tipos de organização que se

manifestam em determinados espaços. O autor problematiza a relação espaço/sociedade, concluindo que o espaço não é uma construção natural, mas fruto de relações sociais, coletivas, as quais variam diante de determinadas particularidades culturais. Esta perspectiva nos leva a refletir que, para além dos determinismos geográficos, é através da cultura, materializada nas relações políticas, históricas, econômicas e também nas práticas sociais cotidianas, que os espaços se constituem como lugares.

Para Durkheim (*Idem*) “representar o espaço” é, acima de tudo, impor um ordenamento básico ao espaço físico onde nos constituímos como grupo, ou sociedade. Para ele, as características geográficas influenciariam, mas não determinariam a forma de organização sócio-espacial. Todavia, os arranjos sociais, as regras e a forma como determinada sociedade se constituiu como tal, é o que determina a organização sócio-espacial.

O autor relega a questão do conflito e da subjetividade na representação social de determinados espaços para segundo plano, exaltando as representações como uma forma homogênea de produzir e compartilhar espacialmente sentido. O autor não vai dedicar maior atenção as tensões que envolvem a construção (representação) social do espaço. Menos ainda aos conflitos que subjazem a forma como a sociedade organiza e representa o espaço a sua volta. Entretanto, ao observar que a organização espacial depende das particularidades culturais, ele lança o cerne desta questão.

Esta questão será mais bem trabalhada por Mauss (2003). Visando melhor compreender os sistemas de trocas e alianças, Mauss sugere, numa releitura de categorias durkheimianas como representações coletivas 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 da relação espaço/sociedade 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 lado, e como consequência introduz o inconsciente e o simbolismo como fundamentos das relações sociais. Nas palavras de Mauss,

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).

Estas três dimensões do fato social total, pensadas no campo do simbólico 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). Cabe destacar uma ruptura epistemológica com a perspectiva essencializadora da ordem social, das categorias durkheimianas, representação e fato social. Também é interessante notar a atenção que Mauss dedica aos bens materiais dentro dos sistemas de trocas. Atentando mais especificamente para este ponto, para Mauss (2003, p.191) 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”.

A perspectiva utilizada por Durkheim é interessante para refletir a construção do espaço físico como fruto da organização social, das representações sociais, isto é, como um reflexo da sociedade que o habita. Associados à perspectiva de Mauss, estes estudos também possibilitam refletir os significados e os arranjos simbólicos que subjazem às representações sócio-espaciais. Ao discutir a relação espaço/sociedade, estes autores oferecem uma alternativa para questionar as formas através das quais a população do Jiquiá tem representado o espaço do Campo do Jiquiá e também a forma como o poder público, materializado na prefeitura, no Estado e no IPHAN, tem representado este espaço, diante da conjuntura atual, onde o Campo do Jiquiá tem sido construído pelo poder público como um lugar de referência histórica para cidade.

Dito isto, gostaria de aprofundar um pouco mais a relação entre espaço e sociedade, problematizando a forma como o espaço, através dos significados e práticas atribuídas socialmente a ele, pode ser pensado com um aporte de memórias e identidades.

## **2.2. O ESPAÇO COMO UM APORTE DE IDENTIDADES E MEMÓRIAS**

A problematização do espaço como um aporte de memórias e identidades será mais bem trabalhada por Halbwachs (1990), no livro “A memória coletiva”, ainda sob forte influência durkheimiana. Partindo de uma releitura das observações sociológicas de Auguste Comte, Halbwachs destaca que este autor

Observa que o equilíbrio mental resulta em boa parte, e antes de tudo, do fato dos objetos materiais com que estamos em contato diário não mudarem ou mudarem pouco de lugar, oferecendo uma imagem de permanência e de estabilidade (Halbwachs, *Idem*, p. 130).

Tomando como base este raciocínio, Halbwachs vai discutir as memórias e as identidades como sedimentadas num determinado espaço. O autor não defende que a leitura comteana seja uma perspectiva ideal para pensar o espaço como um suporte para nossas memórias e identidades, mas observa que a forma como um espaço é significado em lugar pelos que nele habitam – mais especificamente a através da organização material do espaço – aparece como uma espécie de garantia e manutenção da memória e da identidade de determinado grupo. Primeiro, porque o grupo “molda o espaço, ao mesmo tempo em que é moldado por ele” (Halbwachs, *Idem*, p. 132). Nas palavras do autor: “Logo que o grupo é inserido numa parte do espaço transforma-a a sua imagem, mas ao mesmo tempo submete-se e adapta-se às coisas materiais que lhe resistem” (Halbwachs, *Idem, Ibidem*). Segundo, porque o espaço fixa as características do grupo. Assim,

Não há memória coletiva que não se desenvolva num quadro espacial. O espaço é uma realidade que dura: as nossas impressões afastam-se umas das outras, não há nada que fique no nosso espírito e não compreenderíamos que pudéssemos rever o passado se ele não se conservasse pelo meio material que nos envolve (Halbwachs, *Idem*, p. 146).

Ao discutir o espaço como um referencial central para o suporte das memórias e das identidades pelos significados que lhe são atribuídos, Halbwachs desenvolve uma reflexão sobre a construção social do espaço. Todavia, como observam Fentress e Wickham (1992) a função da memória como imagem partilhada do passado é, para Halbwachs, a de promover um laço de filiação entre os membros de um grupo com base no seu passado coletivo, conferindo-lhe uma ilusão de imutabilidade (ou estabilidade). Isto é, ao mesmo tempo em que cristaliza os valores e aceções predominantes do grupo, ao qual as memórias se referem, a memória coletiva é o lócus de ancoragem da identidade do grupo, sendo o que assegura sua continuidade no tempo e no espaço.

Uma das críticas comuns a esta abordagem (Fentress e Wickham, 1992; Olick e Robins, 1998 e Misztal, 2003), é de que, para Halbwachs, a identidade coletiva precede a memória, determinando a primeira o conteúdo da segunda, considerando, portanto, que a identidade é estável e permanente. Fentress e Wickham, (*Idem*), destacam que o autor negligencia a natureza dialógica, conflitual e intercontextual, quer da identidade quer da memória. Com efeito, toda dinâmica processual decorrente das disputas ocorridas no palco social pela hegemonia da memória, ou seja, as lutas pela dominação, os conflitos, os interesses antagônicos subjacentes à construção social do passado está ausente da análise de Halbwachs. Ainda que ele conceba que é o indivíduo quem recorda, não deixa de destacar que o faz apenas enquanto membro de um grupo social.

Para Halbwachs, é na sociedade que as pessoas adquirem normalmente suas memórias. É também na sociedade que recordam, reconhecem e localizam as suas memórias. Esta conceitualização pressupõe uma sujeição das memórias individuais aos padrões coletivos, visto que, em última análise, o que recordamos enquanto indivíduos é sempre condicionado pelo fato de pertencemos a um grupo. Em outras palavras, assim como Durkheim (1989), Halbwachs (1990) não concebe a criatividade dos indivíduos diante da estrutura e das regras, ou arranjos sociais, sendo tanto indivíduo quanto o corpo coletivo que compõe a sociedade mais um reprodutor da sociedade do que um agente.

Tomando como base os estudos desenvolvidos pela Escola Sociológica Francesa é possível problematizar algumas questões, por exemplo, o que acontece quando o espaço no qual determinado grupo está inserido se transforma? Trazendo esta questão para discutir a transformação do Campo do Jiquiá num lugar de referência histórica da cidade do Recife, será que esta transformação do espaço local vai repercutir nas representações e memórias dos grupos que estão em contato com o lugar de referência? Sobre estas mudanças que incidem em determinados espaços e afetam as representações deste, Remy (1991: 33) chama atenção que as noções de representação espacial e memória coletiva, colocada pela Escola Sociológica Francesa, levantam o problema das relações entre morfologia espacial, quer dizer, plano objetivo ou material, e simbólica social, ou seja, o plano subjetivo ou cultural, concretizado no plano das representações coletivas. Assim, o espaço e a memória social se encontram na interface entre causalidades materiais, por um lado, e relações simbólicas, por outro. Em outras palavras, quando o espaço se modifica as transformações repercutem pouco a pouco nas representações e memórias coletivas; estas se

reestruturam em longo prazo e induzem outro equilíbrio, ou outra configuração no espaço social.

Voltando à forma como a relação entre espaço e sociedade é tratada por estes autores, pode-se concluir que, seja como uma representação social, seja como um suporte material de memórias, onde uma identidade homogênea se sedimenta, a configuração sócio-espacial (e seus posteriores desdobramentos em identidades e memórias de determinada sociedade ou grupo social) é tratada aqui numa perspectiva de cultura homogênea, fixada num tempo e espaço. Ou seja, como se o espaço fosse construído como uma unidade material, social e cultural. Apesar desta perspectiva homogeneizadora e estática de cultura, a forma como a relação sociedade e espaço é discutida por esses autores nos permite questionar a dinâmica social de transformação do espaço em lugares, através da organização e produção de significados sociais do mesmo. Todavia, ainda é necessário situar a dimensão do conflito neste processo.

### **2.3. LUGARES NAS CIDADES: A DIMENSÃO DO CONFLITO**

As transformações no mundo contemporâneo, advindas com o crescimento das grandes metrópoles, a migração e o desenvolvimento de novas tecnologias, desencadeiam o desenvolvimento de outras formas de sociabilidades<sup>14</sup>. As explicações da escola anterior pareciam pressupor um ordenamento homogêneo na forma como a sociedade transforma o espaço a sua volta, não dando conta de discutir as relações de poder e as tensões que subjazem à construção sócio-espacial. Diante dessas preocupações, um grupo de intelectuais de Chicago vai dar mais relevância à questão do poder e do conflito, problematizando as formas como determinados espaços são construídos e apropriados pelos indivíduos, grupos e instituições nas grandes cidades.

A escola de Chicago – como ficou conhecida nas ciências sociais – vai se preocupar com a questão dos espaços das cidades, continuando, sobretudo, as propostas de Simmel<sup>15</sup>, mas também, como observa

---

<sup>14</sup>A socialização (pelo menos na sociedade moderna) visa a criar um ambiente de ação feito de escolhas passíveis de serem ‘desempenhadas discursivamente’, que se concentra no cálculo racional de ganhos e perdas. Enquanto que sociabilidade deve ser compreendida a partir da interação com a estrutura social, porém se referindo a processos distintos, sendo observada uma emergência da multidão, na qual os indivíduos compartilham ações baseadas no instante em que se vive e nas condições semelhantes nas quais se encontram (Leite, 2007).

<sup>15</sup> Parte dos estudos que se referem as grandes cidades forma influenciados pelas idéias de Simmel sobre o individualismo na vida moderna. Na experiência cotidiana e essencial da

Silvano (2000), sem desprezar os estudos realizados pela escola sociológica francesa. Destaco os trabalhos de Wirth, que num diálogo entre psicologia social e sociologia, vão associar o ato de se movimentar (mobilidade) no espaço urbano, com a diminuição de constrangimentos sociais e com a experiência de “liberdade” dos indivíduos. Em seu trabalho sobre o “Gueto Judeu de Chicago”, Wirth observa que:

O gueto pode ser considerado como uma forma de acomodação entre grupos diferentes, através da qual um deles está efetivamente subordinado ao outro. Ele representa, pelo menos, um exemplo historicamente verificável das diversas maneiras possíveis de abordar o problema de uma minoria diferente no seio de uma população já sedimentada. Constitui, ao mesmo tempo, uma forma de tolerância através da qual um modo de vida se estabelece entre grupos que estão em conflito sobre questões fundamentais (Wirth, 1980, p. 26).

Wirth (*Idem*) vai dar importância à dimensão do conflito de interesses entre os diversos agentes sociais nas relações que se constituem em meio urbano. Seu interesse é essencialmente entender as escalas de conflito quando da inserção de um grupo (judeus) de fora em um lugar que já possui uma configuração sócio-espacial sedimentada. É interessante notar a influencia deste estudo sobre os trabalhos entre grupos *insiders* (estabelecidos) e *outsiders* (de fora), como o trabalho de Elias e Scotson (2000), que também vão dedicar atenção às tensões que envolvem a construção e a significação dos lugares em contextos urbanos. Estes estudos serão importantes para, posteriormente, discutir os conflitos entre as populações que compõem o Campo do Jiquiá e seu entorno e as comunidades que invadiram e têm invadido o local ao longo dos anos.

Silvano (2000) chama atenção que a preocupação em encontrar critérios de definição da cidade levou Wirth (1997) a construir uma definição mínima de cidade, tendo como um dos critérios principais a heterogeneidade, ou seja, a diversidade de valores subjetivos na forma como os espaços são apropriados, ressignificados e transformados em

---

sociabilidade pública, as demandas de pertencimento estão disseminadas e fragmentadas localmente no espaço urbano, cujas reivindicações se associam a formas de estar na cidade, de ocupar lugares e transitar em espaços que codifiquem e tornem públicas essas demandas por direitos e pelos diferentes sentidos de pertencimento (Leite, 2007).

lugares (Augé,1994) no contexto das grandes cidades. Os traços essenciais dessa definição da vida em cidade são:

O caráter anônimo, superficial e efêmero das relações sociais, que tendem a tornar-se essencialmente segmentadas, utilitárias e racionais, ocasionando a multiplicação dos papéis e das pertenças em que o indivíduo não investe se não uma parte de si próprio; substituição dos laços comunitários primitivos pela associação de base racional, pelos mecanismos de delegação e de representação; realização do indivíduo cujas singularidades são valorizadas, mas também nivelamento de opiniões e comportamentos (Grafmeyer e Joseph, 1990, p.32).

Estes trabalhos contribuíram para sedimentar os estudos sobre cidade nas ciências sociais, desenvolvendo uma revisão teórico-metodológica sobre o lugar da diferença e do conflito (na forma de representar determinados espaços) nos estudos sobre a relação entre sociedade e espaço, além da maior atenção a dimensão, mais dinâmica, na construção de determinados espaços como lugares nas cidades. Graças a eles, uma das tendências mais comuns na maioria dos estudos que se reportam a esta temática atualmente (Certeau, 1994; Augé, 1994; Zukin, 2000; Velho, 2006 e Leite, 2007) tem sido a concepção do espaço urbano como produto social, resultado das ações acumuladas através do tempo e engendradas por agentes que se apropriam, produzem e consomem o espaço a sua volta. Estes estudos nos permitem refletir que os espaços da cidade são frequentemente apropriados pela sociedade que os habita e pelas instituições que os regulam, em outras palavras, estes estudos possibilitam refletir que o poder público e a sociedade não são meros reprodutores da vida em sociedade, como pregava a escola anterior, mas sim agentes, que constroem, se apropriam e produzem o espaço, representando este de diferentes formas. Dessa forma, estes trabalhos permitem refletir como as políticas públicas que regem as tomadas de decisões no âmbito do patrimônio cultural se apropriam dos espaços públicos das cidades, atribuindo-lhes sentido que não necessariamente serão reconhecidos pelas populações envolvidas com eles.

Mas quais conflitos estão por trás desses processos de apropriação e produção dos espaços como lugares patrimoniais nas cidades? O que acontece quando os espaços produzidos e ressignificados pelas políticas patrimoniais não correspondem com os

espaços vivenciados pelas populações locais? Para discutir estas questões, é interessante aprofundar a forma como a categoria lugar tem sido trabalhada, diante dos novos problemas impostos pela diminuição de fronteiras e o surgimento de novas tecnologias no mundo globalizado. Esta discussão é necessária para que possamos argumentar, no próximo ponto deste capítulo, como as políticas de patrimônio, através do poder público, e as populações locais, envolvidas com determinados objetos patrimoniais, significam, produzem e se apropriam de determinados espaços, constituindo lugares que não necessariamente encontram-se em sintonia entre eles.

Sobre este tema, Augé (1994) propôs uma crítica às concepções clássicas de espaço e lugar da Escola Sociológica Francesa, discutindo a relação entre espaço/lugar e lugar/não-lugar. A principal hipótese de Augé (*Idem*) é de que o ritmo da vida cotidiana nas grandes metrópoles, ou do que ele chamou de “supermodernidade”, é produtor de não-lugares, isto é, de espaços que não são em si lugares antropológicos (na concepção clássica da antropologia). Mas o que o autor pretende quando situa a oposição lugar antropológico/não-lugar, para falar que o ritmo da vida contemporânea produz não-lugares?

O autor inicia seu argumento fazendo uma crítica, a noção clássica de lugar na antropologia, que pretende uma cultura fixada, estática, em determinado espaço tempo, esta é a concepção de lugar que o autor define como “lugar antropológico”. Em contraponto a este, o autor propõe pensar os não-lugares, como fruto das transformações advindas com o mundo de economia e cultura globalizada. O autor inicia problematizando a noção de clássica de lugar, afirmando que, até certo ponto, a ideia de cultura associada a um espaço – constituindo-o em um lugar que assegura a identidade, a história e as memórias de determinado grupo – corresponde à ilusão do etnólogo e ao semi-fantasma das “civilizações simples”. Para ele, isto foi o que permitiu que o lugar antropológico fosse concebido ao longo da sedimentação da antropologia como disciplina, como identitário, relacional e histórico. Nas palavras do autor:

A organização do espaço e a constituição dos lugares são, no interior de um mesmo grupo social, uma das modalidades das práticas coletivas e individuais. As coletividades (ou aqueles que as dirigem), tal como os indivíduos que a elas se ligam, têm necessidade de pensar simultaneamente a identidade, e de simbolizar os componentes das identidades compartilhadas

(pelo conjunto de um grupo), da identidade particular (de tal grupo e ou de determinado indivíduo em relação a outros) e da identidade singular (do indivíduo ou do grupo de indivíduos enquanto não semelhantes a nenhum outro). O tratamento do espaço e a construção social dos lugares é um dos meios desse empreendimento (Augé, 1994, p. 67).

Entende-se como lugar antropológico, portanto, aquela construção concreta e simbólica do espaço, sendo simultaneamente princípio de sentido para aqueles que o habitam e princípio de inteligibilidade para quem o observa (Augé, *Idem*, p. 51). O autor vai caracterizar esta perspectiva como sendo comum à etnologia que vinha sendo realizada na França, ainda na perspectiva da Escola Sociológica Francesa. Augé parte do princípio de que esta concepção estática, que associa uma cultura a um determinado lugar, não poderia dar conta das vicissitudes e contradições da vida social contemporânea. Num mundo globalizado, onde assistimos cada vez mais o estreitamento de fronteiras, a noção clássica de lugar da antropologia consolidaria essas fronteiras, e isso não condiz com a fluidez e o dinamismo da vida nas sociedades contemporâneas.

Para melhor entender esta questão, o autor sugere pensar os não-lugares, em contraposição ao lugar antropológico, como fruto dessa nova configuração globalizada que se impõe. Os não-lugares seriam, desse modo, “um lugar que não é relacional, não é identitário e também não é histórico”,

Materializa-se nas auto-estradas, nos aeroportos, nos pontos de trânsito, ou em ocupações provisórias, como campos de refugiados, invasões de terra, o mundo das transações bancárias regidas por relações impessoais através de computadores, o próprio ciberespaço, enfim, lugares onde não é possível pensar uma continuidade histórica, que possibilite o desenvolvimento de identidades e de relações sociais mais aprofundadas (Augé, 1994, 74).

Apesar desta divisão dicotômica da categoria lugar, o autor não cai no raciocínio tautológico de adotar essa dicotomia simplista para pensar as sociedades contemporâneas. Desse modo, Augé chama atenção ao fato de que os não-lugares também existem enquanto lugares, ou seja, é possível a existência de ambos em um único momento no

espaço-tempo. Estas duas dimensões da categoria lugar, nunca existem numa forma única; lugares se recompõem nele; relações se reconstituem nele; as “astúcias milenares” da “invenção do cotidiano” e das “artes de fazer”, as quais Certeau (1994) trabalhou, podem abrir nele um caminho para si e aí desenvolver suas “estratégias”. O lugar e o não-lugar são antes polaridades fugidias: “o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente, é aí onde se reinscreve o jogo embaralhado da identidade e da relação com o espaço” (Augé, *Idem*, p. 74 - 75).

Augé situa-se no centro de uma das questões focais da antropologia contemporânea: a revisão das escalas de intervenção da antropologia, resultante das transformações de um mundo globalizado (da globalização da economia e da cultura). Da escala exclusivamente local (associada justamente à noção de lugar antropológico) a antropologia teve de ampliar, com as dificuldades de operacionalização que daí decorrem o seu olhar a outras escalas (regional, nacional, global, local) que manifestam pertinências específicas. As contribuições de Augé permitem refletir, assim como Leite (2007) e Motta (2000), que hoje todos os lugares se encontram em relação direta, ou mediatizada, com o exterior e por isso pode-se afirmar que a construção do espaço identitário é relacional, integrando sempre a relação com o exterior, a questão da identidade deixa de ser limitada ao espaço da comunidade, para passar a integrar as interações que este estabelece com outros espaços e outras escalas.

Com base nos autores discutidos até aqui é possível refletir que ao mesmo tempo em que o poder público do Recife, associado às políticas patrimoniais, constrói o Campo do Jiquiá como um lugar de referência histórica para cidade do Recife, a população do bairro e do entorno da área constrói esse mesmo local como um lugar de referência para si mesma, não necessariamente tendo os zeppelins como uma referência comum. Inspirado em Augé, é possível refletir que ao mesmo tempo em que o local é construído como um lugar de referência pelo poder público, também pode vir a se tornar um não-lugar para a população do entorno (por não ter referência patrimonial para esta população). Em outras palavras, possibilita refletir que o lugar criado pelas políticas do patrimônio, em contraponto com a concepção de lugar dos moradores do entorno da antiga base de zeppelins se mostra interessante para entender as tensões que envolvem as diferentes representações na construção do parque dos dirigíveis do Jiquiá como um bem de referência histórica. Eis o que vai permitir problematizar as formas como o poder público e a sociedade civil se apropriam e

produzem os lugares, além das esferas de diálogo entre ambos no decorrer deste processo.

Em síntese, esta problematização da relação entre espaço/sociedade nos possibilita concluir que os lugares não devem ser entendidos apenas como pontos no espaço. Também não seriam, como na teoria social clássica, fruto de representações coletivas homogêneas como afirmava Durkheim, fixadas em regras sociais imutáveis ou estáticas. Menos ainda, como gostaria Halbwachs, garantidores das identidades e memórias através do tempo. Um lugar seria, portanto, uma demarcação física e simbólica num determinado espaço, cujos usos e práticas (Certeau) qualificam e lhes atribuem sentidos de pertencimento, orientando ações sociais e sendo por estas delimitados socialmente. É interessante destacar, assim como Leite (2007), que falar de lugar distinto de espaço não significa necessariamente atribuir rígidas fronteiras ao primeiro e reservar ao segundo a dinâmica da mudança histórica. Os lugares guardam, de fato, estreita relação com certos aspectos mais perenes da vida social, do passado (da memória) comum e do inconsciente das pessoas, como já observaram Durkheim (1989), Mauss (2003) e Halbwachs (1990). Entretanto, ao invés de tomar os lugares, e os objetos materiais que os compõem, como uma forma de sedimentação de uma memória e identidade ao longo do tempo, devemos estar atentos que, enquanto configuração identitária, os lugares podem ser portadores das qualidades de movimento de tempo e trajetória, ou seja, são construções dinâmicas, marcadas pela heterogeneidade de representações, individuais e sociais, conscientes e inconscientes.

Gostaria, agora, de discutir algumas tensões que envolvem a apropriação e produção de lugares por parte do poder público e das populações envolvidas com o patrimônio cultural no contexto brasileiro, ou seja, como determinados espaços das cidades são apropriados e produzidos como lugares do patrimônio pelo poder público e os principais problemas advindos desta prática.

## **2.4. PRÁTICAS DAS POLÍTICAS DE PATRIMÔNIO**

Autores como Arantes (2006), Fonseca (2000), Gonçalves (2007) e Velho (2006), observam que a proteção de bens culturais de excepcional valor histórico e artístico, em nome do interesse público, é prática social consolidada no Brasil há mais de 70 anos. Segundo Fonseca (*Idem*), essa prática, inaugurada pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), regida pela batuta do Estado

Novo, em 1937, não costumava, até os anos 1970, suscitar maiores dúvidas quanto aos princípios que norteavam a aplicação do único instrumento legal disponível até então: o tombamento. Gonçalves (*Idem*) complementa observando que, no Brasil, as práticas de patrimônio surgem como iniciativa do Estado e assumem um lugar de destaque na formulação de uma concepção oficial de cultura, voltada para a construção de uma idéia de nação brasileira. É importante destacar que, as movimentações culturais que caracterizam esse período são acompanhadas pelo debate sobre como pensar a nação brasileira, sua identidade nacional e sua cultura, no contexto pós-abolicionista, republicano e capitalista. A relação entre cultura brasileira e identidade nacional se tornou, assim, um dos eixos interpretativos sobre a sociedade brasileira (Freyre, 1981, Ortiz, 1985 e Ianni, 1992). A emergência das práticas de patrimônio no Brasil é contemporânea dessa problemática, corrente em meados do século XX (Leite, 2007 Gonçalves, 2007, Fonseca, 2000).

Neste período, Leite (*Idem*) destaca que as principais dificuldades encontradas pelos pioneiros do SPHAN eram as resistências por parte das populações que estavam em contato direto com os bens tombados, as quais decorriam, sobretudo, de protestos à limitação do direito de propriedade e de uso dos bens selecionados para o tombamento. Leite ainda destaca que, mesmo com essas divergências, a autoridade intelectual e moral dos modernistas, que aderiram ao SPHAN e que se apresentavam como defensores do interesse da nação, legitimava a escolha dos bens e dos lugares a serem protegidos nos termos do decreto-lei n. 25, de 30 de novembro de 1937. Estas divergências quando do surgimento da SPHAN, atual IPHAN, são bastante ilustrativas da forma como os interesses do Estado sobre o patrimônio histórico do Brasil divergem muitas vezes dos interesses das populações diretamente envolvidas com estes bens. Ou seja, os lugares construídos pelas políticas públicas do patrimônio, muitas vezes não e relacionam com as representações das populações diretamente envolvidas com eles.

Esta aproximação entre SPHAN e os modernistas ocorreu com a elaboração do Anteprojeto do Serviço do Patrimônio Artístico Nacional, de Mário de Andrade, feito a pedido do então Ministro da Educação e da Saúde Pública, Gustavo Capanema, o qual viabilizou o envolvimento dos intelectuais modernistas com as políticas culturais em pleno Estado Novo, controlador e autoritário.

Leite (*Idem*) também destaca que esta participação dos modernistas iria desenhar a fisionomia conceitual de uma expressão embrionária de cultura nacional e, como consequência, resultou em uma

concepção arquitetônica que simbolizava uma nova tradição brasileira, a qual procurava identificar bens e lugares que dessem base para a ideia de identidade nacional. Sobre esse período, Fonseca (2000, p. 111) destaca que, apenas esporadicamente, nas reuniões do Conselho Consultivo da SPHAN, eram discutidos os limites do tombamento como único instrumento de proteção adequado à diversidade do patrimônio cultural brasileiro. Em outras palavras, a ideia de patrimônio é desenvolvida e trabalhada pelos intelectuais como sendo a expressão de um caráter nacional, ao mesmo tempo histórico e universal, ou seja, uma representação homogênea do patrimônio nacional (Gonçalves, 2007, Velho, 2006 e Arantes, 2006). Em termos arquitetônicos, esta medida ia contra, por um lado, a profusão de estilos justapostos do ecletismo, de inspiração francesa, que na época representava a modernização para as elites republicanas que se sedimentavam no poder. Este estilo divergia da visão que os intelectuais tinham do patrimônio nacional, os quais se voltavam para o interior do Brasil, mais especificamente para Minas Gerais, cuja arte barroca poderia expressar o retorno a um passado legítimo e representativo de uma originalidade cultural brasileira (Leite, *Idem*, p. 49). Em termos antropológicos, por outro lado, esta medida também divergia dos interesses de grande parte da sociedade civil, o que como vimos acima, ocasionava uma série de conflitos. Além disso, também divergiam na forma como este patrimônio era apropriado pelo poder público e pela sociedade civil.

Nesta tentativa de “resgate” de um passado nacional autêntico e representativo da identidade brasileira, a cidade de Ouro Preto foi escolhida como símbolo das raízes deste ideal coeso de nação, sendo, com base no estilo barroco, construída como um lugar patrimonial de síntese e originalidade da nossa nacionalidade (Arantes, 1991, p.236). Ouro Preto tornava-se, assim, uma espécie de laboratório prático das referências conceituais que o próprio SPHAN tentava construir<sup>16</sup>. A escolha de Minas Gerais também representou, e consolidou, como observa Gonçalves (2007), uma prática discursiva dos intelectuais que formularam as políticas de patrimônio no Brasil. Ou seja, a construção homogênea de um narrativa nacional “oficial”, em detrimento da heterogeneidade de representações, o que em termos metodológicos,

---

<sup>16</sup>Essa prática resultou muitas vezes na subordinação de certas tendências para renovação arquitetônica, existentes entre os moradores, às metas estilísticas dos intelectuais modernistas, fazendo do SPHAN o promotor do que ele próprio denominava de “patrimônio nacional”. A formulação deste conceito, portanto, revelou parte da ambivalência política das concepções oficiais de cultura, por representar a expressão de uma determinada narrativa do estado, através dos órgãos a que se atribuía a preservação (Motta, 2000).

correspondia a exclusão de outras etnias e minorias sociais que faziam parte do Estado Nação Brasileiro.

É interessante destacar que, as origens da política de preservação patrimonial do Brasil estavam sintonizadas com a maioria das experiências de outros países, relacionadas à consolidação de uma imagem política e cultural da Nação, tendo o Estado como principal artífice deste processo (Leite, 2007). Diante destas circunstâncias, os bens culturais e os lugares que integram o patrimônio brasileiro foram, em geral, selecionados para tombamento em função de sua capacidade de expressar a história oficial como suposta síntese de memória, tradição e identidade nacionais. Em síntese a política patrimonial do SPHAN inclinou-se predominantemente para restauração arquitetônica fachadista dos bens imóveis, cujos monumentos expressavam uma versão oficial da história (ou seja, uma representação homogênea do patrimônio nacional), regida pela batuta de uma elite que se consolidava no poder.

A predominância de monumentos e de lugares que reafirmam os poderes políticos, religiosos e militares não apenas reforçaria essa versão oficial da própria cultura brasileira, como excluiria, no sentido literal da palavra, um conjunto diverso de minorias étnicas/culturais, indígenas, quilombolas, além de comunidades que demandam formas particulares de inserção e pertencimento à nação. Como observam Arantes (2006), Fonseca (2000) e Velho (2006), o patrimônio selecionado nesse primeiro momento contemplaria a etnia branca, o catolicismo, as classes dominantes e as edificações-símbolos do poder estatal: fortes, casarios, mosteiros, igrejas, entre outros. Leite (2007, p. 52) chama atenção que o SPHAN, juntamente com o Estado e a ideologia em vigor na época – da construção do Estado brasileiro pautada por um ideal de identidade nacional – continuou seguindo essa base metodológica, o que contribuiu para que a própria instituição, através dos intelectuais que a compunham, fosse um agente que construiu, ou inventou uma tradição ou uma representação de nação brasileira, produzindo lugares patrimoniais que muitas vezes não condiziam com os lugares do cotidiano das populações envolvidas com o patrimônio.

A forma homogênea como a concepção de cultura e identidade nacional foi construída pelo Estado e pelo SPHAN e as divergências que ocorrem em decorrência desta prática, ocasionam o que Gonçalves (2007) têm chamado de problema da ressonância. A ressonância é discutida por esses autores como “o poder de evocar num espectador as forças culturais e dinâmicas das quais ele emergiu” (Greenblatt, 1991,

*apud* Gonçalves, 2007, 56). Ao olhar para a prática do SPHAN nesta época, é possível perceber que havia pouca preocupação por parte do poder público com uma maior ressonância entre as políticas patrimoniais e a população do Brasil, sendo o patrimônio escolhido mais por seu valor estético estilístico do que pela sua capacidade de evocar as “forças culturais” sob as quais se constitui a sociedade brasileira, com toda a sua diversidade.

É apenas a partir de meados da década de 1970 que os critérios adotados pelo IPHAN começaram a ser objeto de reavaliações sistemáticas, as quais levaram à proposta de uma nova perspectiva para a preservação de bens culturais. Como observa Motta (2000), esta mudança acontece em decorrência, principalmente, da impossibilidade do IPHAN manter, apenas com recursos públicos, uma agenda atualizada de preservação do patrimônio brasileiro. Inicia-se, dessa forma, um processo de descentralização das políticas de preservação no Brasil, cujo resultado contribui também para flexibilizar a difícil tarefa de atribuir valor a certos bens que poderiam ter relevância para Estados e Municípios, mas não para a genérica concepção do IPHAN a respeito da memória e da identidade nacionais. Leite (2007, p.53) chama atenção que, durante este processo de descentralização das políticas do patrimônio, houve uma expansão da política de preservação em vários programas e órgãos federais que resultou na divisão de responsabilidades do IPHAN entre esferas municipais e estaduais de preservação, com surgimento de novas estruturas e legislações em nível regional e municipal.

Esta descentralização poderia ser um vetor que diminuiria a distância entre os interesses do poder público no patrimônio cultural e os interesses da sociedade civil que estava em contato com este patrimônio, ou seja, poderia contribuir para uma maior ressonância dos bens tombados frente à sociedade civil, já que Estado e Município poderiam bolar mecanismos próprios, ou mais coerentes, com as particularidades regionais e municipais. Todavia não foi isso que aconteceu na prática.

Sobre estas mudanças, Leite (*Idem*) e Motta (*Idem*) destacam que um dos marcos desse processo de descentralização foram os encontros de governadores que aconteceram em Brasília (1970) e em Salvador (1971), nos quais foram traçadas novas estratégias de preservação com participação do Estado e de empresas privadas. Durante estes encontros, Freitas (1992) observa que o anteprojeto de lei para setores monumentais e paisagísticos, apresentado por Paulo Ormino, no encontro de Salvador, propunha a criação do Plano Permanente de Preservação e Valorização (PPPV), que segundo a recomendação da

Carta de Veneza (1964) e do Encontro de Quito, 1967<sup>17</sup>, sugere a mesma estrutura de zonas de proteção das Normas de Quito, associando preservação do patrimônio às estratégias de planejamento urbano. As orientações do PPPV e do próprio anteprojeto de Paulo Ormino continham, segundo Freitas (*Idem*) e Leite (*Idem*), uma postura que assimilava as dimensões econômicas e sociais, em certa medida, do patrimônio, ultrapassando, assim, a orientação corrente nas políticas do IPHAN, que até então privilegiavam aspectos predominantemente estilístico. Em síntese, em face das dificuldades econômicas de conservar e restaurar o acervo excepcional de monumentos nacionais, adotou-se uma política de valorização que permita a integração do monumento no ambiente urbano, buscando soluções autofinanciáveis (Gonçalves, 2007; Leite 2007 e Fonseca 2000).

É exatamente ao associar preservação do patrimônio às estratégias de planejamento urbano, buscando soluções autofinanciáveis – ou seja, auxílio do capital privado – que as políticas do patrimônio se transformam em um agente que vai se apropriar e produzir lugares patrimoniais para fomentar o gerenciamento e a preservação do patrimônio nacional, em detrimento dos interesses das populações envolvidas com este patrimônio. A partir de então, as divergências se ampliam, e além das tensões que envolviam o IPHAN e a sociedade civil, outros agentes passam a fazer parte deste processo, e entram em cena os interesses do Estado e do capital privado. Apesar das mudanças nas bases metodológicas do órgão, na prática, continuou havendo pouca ressonância frente às populações envolvidas com o patrimônio.

Cabe destacar que, diante dos poucos recursos do estado para preservar o patrimônio nacional, o encontro de Salvador irá recomendar a convocação de órgãos financeiros de habitação, como Banco Nacional de Habitação (BNH), para participar das políticas de conservação, bem como órgãos ligados ao turismo, como a EMBRATUR (Leite, 2007, p. 55). Tinha início, então, uma série de práticas que associavam o patrimônio ao desenvolvimento urbano e ao turismo local. Dessa forma, passam a haver conflitos, no que se refere aos órgãos do poder público (IPHAN, Secretarias de Habitação), ao capital privado (empresas de

---

<sup>17</sup> Em ambas as cartas, encontram-se recomendações que ampliam a própria noção de monumento, associando-o a seus contextos, rurais ou urbanos. No artigo 1º, a Carta de Veneza apresenta uma definição de monumento histórico que abrange tanto a edificação arquitetônica isolada quanto um sítio que dá testemunho de uma civilização ou de acontecimento histórico (Ministério da cultura, IPHAN, 1995). Do mesmo modo, as Normas de Quito consideram que a ideia do espaço é inseparável do conceito de monumento e, portanto, a tutela do Estado pode e deve se estender ao contexto urbano, ao ambiente natural que o emoldura e aos bens culturais que encerra (Ministério da cultura, IPHAN, 1995).

turismo, entre outras) e a sociedade civil, que vão desde interesses particulares, até a agenda do IPHAN e os prazos estabelecidos pelos gerenciadores, responsáveis pela auto-sustentabilidade dos lugares patrimoniais.

Como observam Freitas (1992), Leite (2007), Fonseca (2000) a década de 1970 representou um período de transição entre a antiga prática de preservação, fundamentada exclusivamente em critérios estilísticos, e uma nova prática em que os problemas inerentes à atividade de preservação eram compreendidos a partir da perspectiva integrada, que abrangiam critérios econômicos e, em certa medida, sociais.

Paralela a estas mudanças, Fonseca (*Idem*) observa que também ocorreram mudanças de cunho mais social na política patrimonial brasileira. Diante das novas demandas sociais por maiores direitos à cidadania, foi introduzida no vocabulário das políticas culturais a noção de “referência cultural” e foram levantadas questões que, até então, não preocupavam aqueles que formulavam e implementavam as políticas de patrimônio. Indagações sobre quem tem legitimidade para selecionar o que deve ser preservado, a partir de que valores, em nome de que interesses e de que grupos, passaram a pôr em destaque a dimensão social e política de uma atividade que costumava ser vista, até então, como eminentemente técnica. Entendia-se que o patrimônio cultural brasileiro não devia se restringir aos grandes monumentos, aos testemunhos da história “oficial”, em que, sobretudo, as elites se reconhecem, mas devia incluir também manifestações culturais representativas para os outros grupos que compõem a sociedade brasileira – os índios, os negros, os imigrantes, as classes populares em geral (Fonseca, *Idem*, p. 112).

Em outras palavras, quando se fala em “referências culturais” na agenda das políticas patrimoniais, se pressupõem sujeitos para os quais essas referências façam sentido (referências para quem?). Esta ideia vai procurar uma maior ressonância dos bens reconhecidos e tombados como patrimônio frente às populações que estão envolvidas com estes bens. Dessa forma, esta perspectiva metodológica veio deslocar o foco do reconhecimento, tombamento, registro e preservação dos bens para o fato de que os bens culturais não valem por si mesmos, não têm um valor intrínseco (Fonseca, *Idem*). O valor lhes é sempre atribuído por sujeitos particulares e em função de determinados critérios e interesses historicamente condicionados. A noção de “referência cultural”, e as inúmeras experiências que em seu nome foram realizadas, serviram de base, juntamente com a releitura das posições de Mário de Andrade no

seu anteprojeto para o SPHAN e na sua atuação no Departamento de Cultura, para a definição de patrimônio cultural expressa no artigo 216 da Constituição Federal de 1988, que alarga o conceito ao falar de “bens culturais de natureza material e imaterial” (Fonseca, *Idem*).

Diante disso, no período que vai de 1970 a 1980 é possível observar que as bases metodológicas do IPHAN se ramificam em duas, uma de cunho mais instrumental, associando o patrimônio ao capital privado e estrangeiro – tornando o patrimônio um bem de consumo – e outra de cunho mais social, procurando uma forma de integrar a sociedade civil brasileira e a diversidade que a contempla. As transformações ocorridas nas práticas de patrimônio contribuíram, por um lado, para deslocar o foco conceitual da preservação de uma representação oficial e homogênea de nação para valorização do patrimônio como recurso para o desenvolvimento das cidades históricas. Por outro, para o aprimoramento de estratégias que prezassem pelo lado social das políticas de patrimônio. Todavia, apesar da descentralização entre federação, estados e municípios, além dos questionamentos metodológicos e políticos da forma como IPHAN e o poder público aplicavam suas políticas, a práticas destas instituições continuaram a desenvolver a idéia do patrimônio como um recurso para o desenvolvimento das cidades brasileiras, apesar de assimilarem a importância social dos bens e lugares patrimonializados. É interessante notar, assim como Motta (2000), um “retrocesso” na política patrimonial, pois ao mesmo tempo em que se fomentou e desenvolveu toda uma reflexão sobre a ressonância dos bens tombado para a sociedade civil e para as minorias étnicas, a prática do poder público, continuou associando o patrimônio cultural ao consumo e à lógica de mercado.

Leite (2007) destaca que o caso de Pernambuco ilustra muito bem este “retrocesso”. O autor destaca que Pernambuco foi um dos primeiros estados do Brasil a criar uma legislação municipal e estadual para seus próprios bens. No ano de 1973 foi criada a Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE), órgão estadual responsável pela restauração dos primeiros imóveis contemplados pelo Programa Integrado de Reconstrução das Cidades Históricas do Nordeste (Leite, *Idem*). Leite ainda observa que no âmbito municipal houve experiência semelhante, com fins de unir as práticas de patrimônio às estratégias de desenvolvimento urbano. O autor (*Idem*, p.59) destaca que “foi a partir do lastro conceitual do Programa de Preservação e Recuperação do Patrimônio Ambiental Urbano e do I Plano Integrado de Desenvolvimento da Região Metropolitana do

Recife, que se estruturou o plano de preservação dos sítios históricos da região metropolitana do Recife”.

Leite chama atenção que a primeira legislação sobre preservação dos sítios históricos em Pernambuco já continha uma orientação voltada para a integração das práticas de preservação com os processos de planejamento e desenvolvimento urbano. Realizadas no âmbito da Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife, as políticas de patrimônio em Pernambuco fazem deste estado um precursor no desenvolvimento de uma política de preservação do patrimônio associada a um órgão gestor de políticas públicas. A experiência de Pernambuco reflete, segundo Leite (*Idem*, p. 60), uma solução encontrada pelas políticas de patrimônio no Brasil para equacionar os problemas financeiros às práticas de quem aplica a política de reconhecimento, tombamento e preservação. Na opinião do autor, embora essa solução tenha contribuído para uma distensão do conceito de patrimônio (a partir de então material e imaterial), na medida em que possibilitou certa superação da prática fachadista de valorização de bens representativos do barroco colonial representou também uma cilada para o próprio patrimônio.

Sobre esta questão, Arantes (2006) destaca que ao inserir as políticas de patrimônio na lógica de mercado dava-se uma solução equivocada a um problema real. O equívoco era associar per se, consumo, turismo e patrimônio. Nesse sentido, Leite observa que uma política que sacralize um bem cultural a ponto de torná-lo alheio à visitação também é igualmente indesejável. O problema é que as demandas empresariais da indústria do turismo não subvertem apenas a lógica da seleção dos bens a serem preservados, evidenciando aqueles potencialmente bons para o investimento financeiro, mas reforçam exatamente os aspectos mais monumentais desses bens, alienando-os dos seus significados históricos locais, construídos pelas práticas cotidianas daqueles que com eles convivem. Ainda segundo Leite, mais do que uma solução equivocada, é a reincidência de um equívoco, de uma orientação política que quase sempre negligenciou a participação dos usuários mais diretamente envolvidos com o patrimônio.

Esta orientação econômica nas políticas de patrimônio representa também uma reformulação da noção de lugar, a preocupação se desloca do ideal de construir uma identidade nacional e segue com o objetivo de construir paisagens locais (Gonçalves, 2007; Leite, 2007 e Fonseca, 2000). A emergência das práticas de mercado nas práticas patrimoniais, fertiliza, segundo Leite (*Idem*), um novo ideário político para relação entre identidade e lugar nas políticas de preservação no Brasil. Como

destaca Leite, essas medidas iriam definir e caracterizar as políticas de patrimônio ao longo dos anos 1990 como políticas de *gentrification*. Esta nova prática engendra um novo tipo de apropriação de produção de lugares, os quais diante das demandas do mercado, não alcançam ressonância frente às populações envolvidas com os bens.

## 2.5. APROPRIAÇÃO E PRODUÇÃO DE LUGARES PATRIMONIAIS

Ao voltar o foco de análise para a forma como o patrimônio tem sido produzido e apropriado pelas políticas públicas na contemporaneidade, Motta (2000) observa que o patrimônio – seja ele artístico, histórico ou cultural – é o resultado de uma seleção diante de objetivos e projetos específicos. Em decorrência disso, as demandas sob as quais determinados bens são escolhidos e tombados como patrimônio se modificaram através dos tempos. Num determinado período o patrimônio estava ligado à idéia de identidade nacional, doravante, veio a ser associado a estratégias entre os estados, municípios e a iniciativa privada, na ideologia da auto-sustentabilidade. Como já foi discutido, a escolha de determinado bem patrimonial, assim como as opções para seu tratamento, não são atos desinteressados: dependem do ponto de vista da seleção, do significado que se deseja atribuir aos objetos e aos lugares, aos usos que se querem fazer deles. São ações inseridas em contextos históricos, socioeconômicos, políticos, culturais específicos, os quais também devem ser observados para seu entendimento. Pois estes evidenciam tensões de poder nas relações entre as instituições que definem o que vem ou não a se tornar patrimônio e a sociedade civil.

No que se refere ao patrimônio urbano, Motta (2000) chama atenção que essa escolha é das mais complexas. Os sítios urbanos são, de forma especial, objetos culturais, histórica e culturalmente construídos, acumulam e trazem as marcas de seu processo de construção, transformações, adaptações, apropriações e reapropriações sofridas ao longo do tempo, expressando, em sua conformação, as representações das relações que ali se sucedem. A sua construção como patrimônio pelo poder público, é uma das formas possíveis de apropriação destes sítios, uma forma que lhe atribui significados e valores especiais, distinguindo-os como representações simbólicas, como monumentos e como documentos. Incidem sobre o material do passado (sobre as memórias individuais e sociais), utilizando-os como matéria-prima para construção de um patrimônio oficialmente consagrado. Seleccionam-se espaços e imóveis que devem ser tratados de maneira especial, que deve ganhar novo significado, que devem

representar ou simbolizar o ponto de vista e os interesses de um determinado governo. Todavia, os usos e práticas das populações que interagem com estes lugares construídos pelas políticas patrimoniais também são uma forma possível de apropriação deste sítios, configurando-os como lugares de referência para estas populações, que não estão em sintonia com as representações do poder público sobre estes espaços.

Autores como Leite (2007), Motta (*Idem*), Canclini (2005) problematizam estas tensões, pois no mundo globalizado, o poder público situa-se como produtor de um valor que tira partido das transformações que vêm ocorrendo em virtude da globalização da economia e da cultura, tratando o patrimônio como uma mercadoria e como um atrativo para potenciais consumidores, algo como uma adesão, por parte das políticas patrimoniais, aos valores que vêm sendo ditados pelo capital especulativo. Isto, como já vimos, contribui para produção de cenários padronizados (Canclini, *Idem*), com a utilização do patrimônio urbano de acordo com as tendências globais, ditadas pela intensificação das relações sociais em escala mundial, que ligam lugares distantes de tal maneira que acontecimentos locais são moldados por eventos que ocorrem a milhas de distância e vice-versa.

Como evidência desta lógica, sob a qual se sustentam políticas patrimoniais atualmente, Leite (*Idem*) e Motta (*Idem*) chamam atenção para o fenômeno de *gentrification* (gentrificação, ou enobrecimento como o termo tem sido comumente traduzido para o português), que vem acontecendo em várias cidades do mundo. Este fenômeno é estudado por estes autores como um reflexo desta nova configuração, estando relacionado, como o nome já diz, ao enobrecimento das áreas mais antigas das cidades históricas, que têm sido retomadas pelas populações economicamente favorecidas – ou adaptada para estas populações depois da intervenção do poder público –, afastando-se as populações de baixa renda que habitam ou circulam pelos sítios históricos, antes considerados obsoletos (Motta, 2000).

Na década de 1980, este movimento se consolidou (Motta, *Idem*), dando lugar a uma nova forma de viver, em que esses sítios históricos passaram a abrigar um público de alta renda, promovendo a apropriação e produção destas áreas e atribuindo-lhes novo valor de mercado. Esta nova classe média foi atraída, segundo Smith (2007) e Zukin (2000), tanto pela centralidade (dos lugares, que eram escolhidos e construídos como patrimônio) como pela aspiração do poder cultural que a história destes lugares representava. Eram lugares antigos e únicos, cuja

“excepcionalidade” os tornava, para o poder público, também no imaginário destas populações, possuidores de um tipo de “aura”.

Esta prática cria, assim, uma nova forma de usar os sítios históricos e os centros históricos urbanos com base na apropriação e ressignificação simbólica destes pelo poder público e em sua valorização como produto para pessoas mais abastadas da sociedade. O termo *gentrification* (Smith, 2007; Zukin, 2000; Leite, 2007 e Motta, 2000) proporciona refletir as intervenções urbanas no patrimônio histórico como empreendimentos que elegem certos espaços da cidade considerados centralidades (ou de referência) e os transformam em áreas de investimentos públicos e privados. Desse modo, as mudanças nos significados de uma localidade histórica faz do patrimônio um segmento do mercado. Não gostaria de enveredar no determinismo de associar o processo de construção da antiga base de dirigíveis do Jiquiá como um lugar de referência para o Recife como uma prática de enobrecimento, mas questionar em que medida as políticas de patrimonialização tem sido aplicadas, no caso dos zeppelins do Recife, não é só uma estratégia para conter o processo de favelização e, doravante, promover um processo de *gentrification* na área.

Em outras palavras, trago o termo enobrecimento para refletir que esse processo de assimilação do patrimônio à lógica de mercado atual, levou ao estabelecimento de uma nova estratégia de intervenção urbanística. Este processo tem ocasionado, por um lado, um novo modelo de intervenção e tratamento do patrimônio urbano nas cidades contemporâneas. Por outro lado, o problema da pouca ressonância destas intervenções patrimoniais diante das populações envolvidas com elas em seu cotidiano.

Sobre esta nova perspectiva das políticas patrimoniais, Motta (2000), destaca que atualmente se criou uma nova idéia de cidade de âmbito internacional, à qual as cidades têm que corresponder com sua imagem, para participarem do processo de globalização. Já não se trata de uma imagem para a nação, buscada anteriormente no mundo ocidental e, especialmente, no caso brasileiro, quando, nas décadas de 1930, 1940, a preservação da arquitetura colonial constituía-se na referência por excelência da nação. Tampouco se trata exclusivamente da intenção de ativar a indústria do turismo, como ocorreu nas propostas da década de 1970 em âmbito internacional e também no Brasil. Hoje, as áreas históricas, como a antiga base de atracação de zeppelins do Jiquiá, passaram a ser consideradas elementos importantes para a composição da imagem urbana diante do mercado globalizado. Representam a capacidade de ter história, de se situar na disputa entre

idades, equiparando-se na produção de imagens. As referências são locais, mas têm como alvo a disputa global. Elas devem atender às expectativas da comunicação e ao consumo que se alimenta de referências globais.

Diante disso, diversas iniciativas e estratégias articuladas são desenvolvidas na esfera política urbana local como uma forma de intervenção em processos voltados à administração cultural da cidade e dos lugares (Motta, *Idem*). Assim, os sítios históricos passam a integrar o circuito do mercado global tanto como produto quanto como elemento de identificação ou diferenciação dos locais para atrair um público consumidor, participando da concorrência intercidades.

Sobre esse ponto, Fortuna (1997, p. 234) observa que a concorrência intercidades diz respeito tanto à capacitação de investimentos como à fixação local de fluxos globais ou à produção de imagens próprias da cidade. O apelo é dirigido, portanto, tanto aos residentes da cidade onde determinadas políticas patrimoniais incidem quanto ao exterior, e pretende reforçar a posição relativa da cidade no mercado das competências urbanas. Aquilo que está em causa é a readaptação funcional e a reconversão de sentido de alguns dos espaços e recursos patrimoniais da cidade, nomeadamente aqueles que, tendo fixado duradouramente a imagem da cidade como imagem tradicional, podem, em função da concorrência intercidades, ser convertidos em elementos de modernização e reforço de uma imagem competitiva.

Motta (2000) destaca que os sítios históricos foram, assim, acrescidos de um novo valor simbólico. E uma série de projetos de intervenções denominados por seus autores como de remodelação, reestruturação, revitalização, requalificação ou de reurbanização têm, sido postos em prática pelo poder público juntamente com o capital estrangeiro. Estes projetos têm caráter cenográfico, como observou Canclini (2005), isto é, envolvem trabalhos nas fachadas, a instalação de focos de iluminação nos monumentos, a demolição de prédios “novos” ou “feios”, além do incentivo ao uso comercial ligado ao turismo. Estes projetos do poder público apropriam-se dos sítios urbanos como matéria-prima para construção da imagem que corresponde ao novo valor simbólico produzido para o lugar, preparando-os como cenários de atração para o consumo. Isto fica evidente quando se observa o caso dos projetos para o Campo do Jiquiá, onde a prefeitura e o Estado iniciaram as intervenções da construção do futuro parque da cidade, apropriando-se do local, o que foi extremamente criticado pelos arquitetos do IPHAN e pelos moradores locais, algo como uma estratégia para conter o

processo de invasão da área e tentar discipliná-la e adequá-la ao turismo, incentivando, inclusive, capitais externos e privados.

A implantação dessas políticas requer projetos programados de acordo com as necessidades do capital privado e dos investidores estrangeiros, e obedece, assim, aos tempos ditados pelo lucro. São negados os prazos necessários para o desenvolvimento de estudos adequados à complexidade dos sítios como fontes de história, memórias e de identidades locais. Isto é uma das principais causas do problema da pouca ressonância dos bens tombados e dos lugares do patrimônio frente à sociedade civil, envolvida com o bem. Ao invés do poder público cumprir seu dever de garantir ao cidadão acesso à cultura, investindo no patrimônio como fonte de conhecimento, ele colabora para construção de valores, representações, ou de lugares (espaços ressignificados), cujos conteúdos não representam as populações envolvidas com o bem, mas que interessam ao capital especulativo. Foi exatamente isso que foi criticado pelos técnicos do IPHAN, ou seja, a aplicação destas intervenções, o início das intervenções antes que fosse realizado o processo de tombamento. Este ponto será mais bem discutido na descrição etnográfica, no próximo capítulo.

Voltando o foco das atenções para o problema do reconhecimento do patrimônio frente à população envolvida, Gonçalves (2007) vai dedicar suas atenções aos processos através dos quais determinadas práticas, espaços e objetos, classificados por uma determinada agência do estado como patrimônio, não chegam a encontrar ressonância frente a alguns setores da população. 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 políticas patrimoniais têm sido aplicadas pelo poder público, contribuem apenas com a homogeneização das memórias e representações, ocasionando a eliminação da diferença e das ambiguidades destes processos. Diante disto, o autor observa que a construção consciente do passado nunca é um empreendimento homogêneo, pois

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 (*Idem, Ibidem: 215*).

É aí onde entram em cena 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 ser desvalorizadas ou folclorizadas por agentes externos (Gonçalves, *Idem*). 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 segmentos do público (*Idem, Ibidem: 215*).

Tomando o processo de construção dos zeppelins do Jiquiá como um lugar de referência para a cidade do Recife, com base nos autores discutidos e no atual estado em que se encontram as políticas públicas voltadas para o patrimônio cultural, é possível discutir algumas questões, por exemplo: o que acontece às representações das populações do entorno do Campo do Jiquiá quando o conjunto de significados sociais que se materializam no espaço muda? Mudam automaticamente, ou poderá haver desencontros que fazem com que o poder público represente o espaço a partir de uma forma que já não tem materialidade para as comunidades que vivem no entorno da área onde incidem as políticas do patrimônio? E quando os espaços da cidade construídos

pelas políticas públicas como lugares de referência não são legitimados como lugares de referência para a sociedade civil mais ampla?

Estas questões permitem refletir o lugar criado pelas políticas do patrimônio, em contraponto com as representações e os usos do lugar que dos moradores do entorno do Campo do Jiquiá fazem da área, além das ressonâncias engendradas com as intervenções e a construção do futuro Parque Científico Cultural do Jiquiá. Elas serão de suma importância para nos ajudar a refletir as mudanças e os conflitos ocorridos no Jiquiá durante o processo de construção da antiga base de zeppelins como um lugar de referência histórica para a cidade, as quais serão apresentadas a partir de agora.

## **CAPÍTULO III**

### **OLHARES SOBRE O CAMPO DO JIQUIÁ**

As intervenções que têm incidido no Campo do Jiquiá por parte do poder público do Recife constituem um importante referencial empírico para refletir as diferentes formas de atribuição de sentidos ao espaço que compõe o Campo do Jiquiá, por parte do poder público, da população local e dos demais habitantes da cidade do Recife. Também para refletir a forma como estes agentes se apropriam, produzem e consomem o espaço a sua volta, e as ressonâncias engendradas do decorrer deste processo. Neste capítulo, será feita uma descrição etnográfica da área do entorno do Campo do Jiquiá, focando nas tensões que envolvem a construção do espaço local como um lugar de referência para a cidade do Recife.

De início, serão analisados os conflitos que envolvem a apropriação do espaço local por parte da população do entorno da área: os bairros da Mangueira, do Jiquiá e de San Martin, mas também a Nova Esperança, “comunidade” formada pelas famílias que invadiram a área do futuro parque recentemente. Também as expectativas destes moradores diante das intervenções no local. Em seguida, será analisado como a população da cidade se relaciona com a história dos dirigíveis, focando nas tensões que envolvem a apropriação deste lugar por parte do poder público e da sociedade civil. Depois disto, será discutida a forma como o poder público tem aplicado os projetos na área, como ele tem se apropriado e produzido o local como um bem de referência histórica da cidade, além dos conflitos entre as diferentes instâncias envolvidas nas intervenções: o IPHAN, a Prefeitura do Recife e o Estado.

#### **3.1. PRELIMINARES: A ENTRADA EM CAMPO**

Quatorze horas de uma segunda-feira. Da plataforma de embarque da Estação Central de Metrô do Recife é possível visualizar um painel contendo a imagem de um Zeppelin.



**Figura 6.** Painel exposto na Estação Central de Metrô do Recife.  
[Foto: Mozart Santos, 2009]

Trata-se de um pai sendo carregado pelo seu filho para assistir à chegada do imenso dirigível. A imagem (de 45 metros de largura por 5 metros de altura) remete aos dias de festas vividos pela população do Recife em meados da década de 1930, quando o Jiquiá fora uma escala na rota dos dirigíveis. Entretanto, atualizada para os dias de hoje, basta focar o olhar na postura e nas vestimentas tanto do pai quanto da criança. O painel foi confeccionado por um artista plástico local e teve como foco principal

A questão da memória. Fala do Zeppelin, do Campo do Jiquiá (...) quando eu era pequeno eu ia sempre visitar minha avó que morava ali na Mangueira e ia com meu pai e minha mãe, no começo ia de carro, ônibus, depois de metrô, do metrô dava pra ver a torre do Zeppelin, mas depois as casas foram crescendo e os matos também e não conseguíamos mais ver a torre de atracação.

O painel representa as memórias do artista sobre um dos eventos de maior repercussão na história da modernização da cidade. A imagem evoca as lembranças de sua infância no bairro e também a relação que o

metrô tem com o Campo do Jiquiá, como um meio de transporte que dá acesso ao local e à antiga torre de atracação dos dirigíveis. Este trabalho fez parte de um projeto maior chamado Pare, olhe e escute, que teve o envolvimento de vários artistas locais. O principal objetivo deste projeto foi tirar as obras de arte dos espaços das galerias e levar para o público, para o metrô, entre outros espaços da cidade. Mas com um detalhe, para que as obras fossem expostas no metrô, era necessário representar cenários do metrô, ou da sua história e como esta dialoga com a história do Grande Recife. O painel se torna, portanto, uma imagem interessante para refletir a construção do Campo do Jiquiá como um lugar de referência para a cidade.

Primeiro pelas dimensões do painel e pelo lugar de destaque que ele ocupa na estação de metrô. Como vimos, quando da apresentação dos projetos, no capítulo primeiro, a relação do metrô com o Campo do Jiquiá tem sido bem próxima desde meados da década de 1980. Cabe lembrar que o Metrô do Recife (METROREC) esteve presente, juntamente com outras instituições e outros grupos, como um dos motivadores no processo de tombamento estadual realizado pela FUNDARPE, em 1983. Também é interessante refletir que, durante a construção da linha sul do metrô, o Jiquiá, mais especificamente o Campo do Jiquiá, foi um ponto de apoio técnico para as obras do metrô. Além disso, o melhor acesso ao Campo do Jiquiá para quem vem do centro do Recife se dá através do metrô. Ora, nada mais interessante do que um painel com estas dimensões num espaço de destaque da estação, para dar visibilidade a este bem de referência da cidade, cujo acesso se dá através do metro da cidade. Portanto, o painel se torna um veículo de divulgação da história de um dos eventos de grande comoção da cidade, mas também da história do metrô, ambos representando, em temporalidades diferentes, o progresso alcançado pelo Recife. Ou seja, ao mesmo tempo em que o painel se torna um intermediário entre a história do metrô e do Recife, contribui para a construção do Campo do Jiquiá como um lugar de referência para a cidade. Isto aparece de forma bastante evidente nas palavras do artista local:

Como a imagem está na estação central do Recife, quem tá lá pra pegar o metrô vai também querer saber, perguntar aos mais velhos (...) vai perguntar o que é aquilo que está do lado, o que é aquele balão, então vai saber que aquilo aconteceu em Recife. Aconteceu tão perto que os pais ou avós dele já ouviram falar e aí a historia vai sendo recontada revivida, vivenciada... Até que,

passando pelo metrô, as pessoas vão ver o lugar, que fica próximo a Estação Mangueira.

É curioso perceber que, apesar das dimensões do painel e das intenções do artista e da METROREC em posicioná-lo num local de destaque, as pessoas que por ali transitam não parecem notá-lo. No intervalo entre um trem e outro, no vai e vem das pessoas apressadas, perguntei a algumas que estavam ali esperando o embarque se sabiam algo sobre o que o painel representava, ou seja, sobre a história dos zeppelins: Nada! Absolutamente. Apenas uma senhora comentou que sabia do que se tratava: “é o Campo do Jiquiá (...) pra chegar lá, você desce na Estação Mangueira, fica lá perto”. Perguntei onde ela morava e ela disse que descia em Santa Luzia, uma parada após a estação que me deixaria na antiga base de atracação dos dirigíveis. Apesar da minha insistência em continuar a conversa e em saber um pouco mais sobre a história dos dirigíveis na cidade, ela não sabia nada sobre os zeppelins, menos ainda sobre as intervenções e os projetos que têm como objetivo transformar o Campo do Jiquiá num parque temático, com um museu sobre a história das aeronaves. Além disso, era uma tarde em que fazia por volta dos 37°: ela parecia impaciente com a demora do trem.

Escolhi iniciar minha primeira ida ao campo pelo metrô da cidade por dois motivos: primeiro porque considero o meio de acesso mais fácil para se chegar ao bairro do Jiquiá, como também indicara a senhora. Segundo, e este é o mais importante, porque ao longo do trajeto percorrido pelo metrô é possível observar os contrastes que separam a zona norte da zona sul da cidade.

Após quinze minutos, cheguei à estação de metrô da Mangueira. O Campo do Jiquiá é vizinho da estação, sendo inclusive cortado pelos muros que impedem o acesso da população aos trilhos. Ao desembarcar na estação é impossível não perceber os contrastes sociais que dividem a cidade, de um lado, o norte, os prédios imponentes, como prova do que os geógrafos locais comumente tem chamado de “verticalização da paisagem do Recife”.



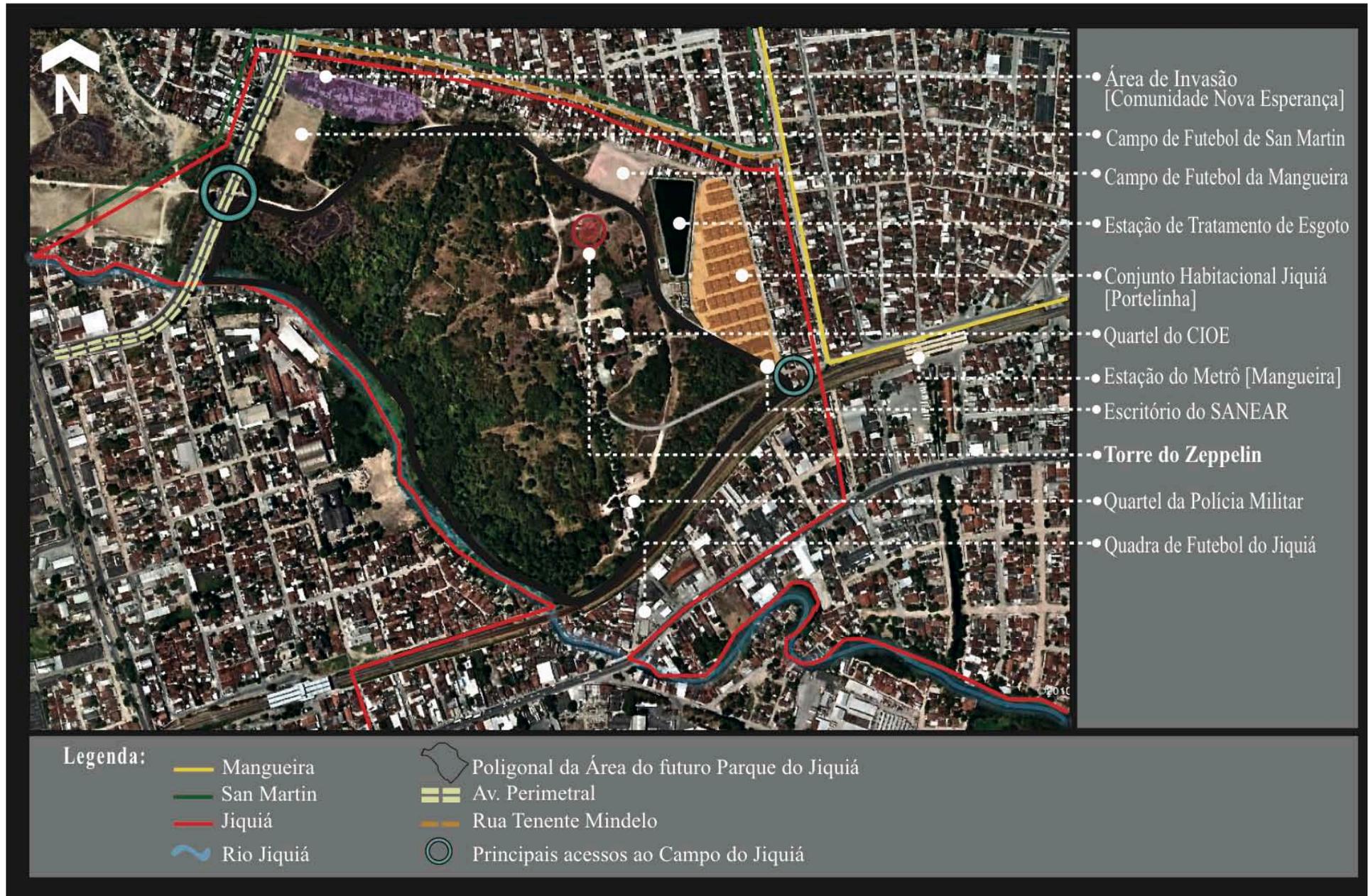
**Figura 7.** Contrastes: Zona Norte e Zona sul do Recife.  
[Foto: Rafael O. Rodrigues, 2011]

Do outro, os bairros que fazem parte do entorno do Campo do Jiquiá, que se constituíram, como vimos no primeiro capítulo, sob os resquícios do que os historiadores têm chamado de “mucambópolis”, uma outra cidade construída sobre as margens dos rios que cortam o Recife, sem acesso, ainda hoje, a recursos mínimos de infra-estrutura urbana. Entretanto, os mocambos de outrora não existem mais, mas sim uma série de construções de alvenaria, casas construídas quase como extensões umas das outras. Ao longo dos anos, esta parte da cidade tem sido representada como um lugar perigoso, sinônimo de medo, pela sensação de insegurança dos que lá habitam, ou que por ali transitam, como será discutido mais adiante.

Na saída da estação, aproximei-me do segurança que fazia guarda e, apesar de estar ciente da minha localização e de que caminho tomar para chegar ao campo dos dirigíveis, perguntei onde ficava o parque dos zeppelins e a torre do Jiquiá, mas ele não soube responder, argumentando que não morava perto dali, e que estava ali apenas de passagem, devido ao trabalho. Indicou-me um ambulante a quem eu pudesse perguntar, mas resolvi seguir direto para o campo para observar a área, sem mais perguntas aos que por ali circulavam. Não pude deixar de notar que a minha presença destoava do lugar, sendo estranha aos que

ali estavam, e durante todo o percurso da estação até o campo, fui seguido por olhares que mesclavam um que de curiosidade e desdém, mais tarde, à medida que aprofundava o trabalho de campo iria entender os motivos destes olhares.

O acesso ao campo dos zeppelins do Jiquiá se dá oficialmente por dois bairros: a Mangueira, mais a leste, e pelo bairro de San Martin, mais a oeste. É curioso notar, mas não existe acesso ao parque pelo bairro do Jiquiá, isto acontece devido aos problemas de invasão que durante os sucessivos processos de apropriação do espaço local, terminaram por inviabilizar a entrada pelo único local que dá acesso ao campo pelo bairro, isso também está relacionado diretamente as disputas do tráfico de drogas, mas infelizmente não pude aprofundar estas observações no trabalho de campo, devido à dificuldade de acesso ao local.



**Figura 8.** Mapa: Campo do Jiquiá e seu Entorno  
 [Elaboração: Claudia Peterlini, 2011; Fonte: Google Earth -2011]



Diante destas circunstâncias, meu primeiro acesso ao Campo do Jiquiá foi pelo bairro da Mangueira, ao leste (onde se localiza o escritório do SANEAR), entrada que considero principal, por ser a única entrada pela qual é possível chegar de carro até a antiga torre de atracação e os imóveis que compõe o campo. Dentro da área delimitada se encontram as antigas instalações de um antigo quartel da Polícia Militar, já desativado com início das intervenções, além de uma base da 1º Companhia Independente de Operações Especiais (CIOE), ainda em funcionamento. Apesar da presença da polícia, a área é de livre acesso para a população dos bairros do entorno, que a utilizam como formas de cortar caminho e ter acesso aos outros bairros, como será melhor discutido mais adiante.

Ao lado desta entrada principal é possível observar um escritório de uma Autarquia de Saneamento do Recife (SANEAR), responsável pelo saneamento integrado do bairro da Mangueira. Além disso, um conjunto de apartamentos, chamados Habitacional Jiquiá, conhecido também como Portelinha, que foi construído, dentro da área do campo, para colocar as famílias que se estabilizaram no local ainda como fruto das primeiras invasões no Campo do Jiquiá.

Resolvi começar pelo SANEAR, tomando-o como um ponto de apoio ao meu trabalho. Chegando lá apresentei meu trabalho e logo fui informado sobre as intervenções que estavam previstas e também a gama de problemas sociais que atingem a área do entorno, o foco foram os problemas de habitação e saneamento. Perguntei sobre as associações de moradores locais e fui informado pelos responsáveis do escritório onde se localizavam as associações do Jiquiá, da Mangueira e de San Martin, além dos nomes de algumas lideranças comunitárias. Como já disse, a idéia inicial era procurar as associações para, através delas, ter acesso às famílias dos bairros, mas também às famílias que invadiram a área do futuro parque. Enfim, saber se elas estavam discutindo as intervenções com a população local. Fui advertido que a única associação que funcionava com frequência era a do bairro de San Martin, a do Jiquiá funcionava, mas se reuniam pouco e a da Mangueira estava fechada, sem funcionar. Apesar de saber a localização das respectivas associações, não consegui encontrar ninguém durante os primeiros dias de campo. Por outro lado, consegui localizar algumas lideranças comunitárias, as quais serão apresentadas mais à frente, e nos primeiros contatos percebi que havia uma tensão entre os moradores mais legitimados no bairro (os líderes comunitários locais) e os que haviam invadido a área recentemente, pois os primeiros não viam com “bons olhos” os invasores, enfatizando o oportunismo destes últimos ao

invadir a área. Aqui é possível perceber tensões semelhantes às que foram discutidas e problematizadas por Wirth (1980) e também por Elias e Scotson (2000), ao analisarem as escalas de conflito quando diferentes grupos são inseridos em um local que já possui uma configuração sócio-espacial estabilizada.

Percebi que procurar as associações de moradores não iria contribuir muito para o acesso às informações mais específicas sobre as comunidades que haviam invadido o Campo do Jiquiá, apesar disto ser uma evidência dos conflitos que envolvem o entorno da área.

Frustrado, voltei ao escritório do SANEAR e, enquanto refletia sobre as dificuldades de articulação das associações locais e as dificuldades de acesso as famílias que haviam invadido a área, apareceram dois agentes de Saúde Ambiental (ASAs). Ao vê-los entrando no escritório me apresentei e comecei a conversar com eles sobre o trabalho deles. O trabalho consiste em detectar e destruir focos do mosquito *Aedes aegypti*, de preferência de forma mecânica (eliminando manualmente os focos) ou no caso da impossibilidade da primeira opção, tratamento com base em larvicida, que é repassado pelo Ministério da Saúde. O trabalho é dividido em seis ciclos anuais, onde cada agente possui uma quantidade de imóveis específica, em bairros específicos (que variam dependendo da periculosidade da área, podendo ir de 600 a 1.000 imóveis). No caso destes agentes, eles eram responsáveis pelos bairros da Mangueira, do Jiquiá e de San Martin, além das áreas de invasões que também compõem estes três bairros, mais especificamente a Nova Esperança, que invadiu o Campo do Jiquiá recentemente.

Percebi que acompanhar os agentes de saúde em seus ciclos seria a melhor forma de obter a confiança e entrar em contato com a população local, além dos que haviam invadido área. Expliquei a eles do que se tratava o meu trabalho e que, para realizá-lo, precisava ter acesso às famílias que residiam no entorno, incluindo as invasões. Um dos agentes de saúde se mostrou um conhecedor das histórias dos zeppelins no Recife e das propostas de projetos para área. Além disso – o que considero mais importante – um conhecedor da área e de todos os seus problemas sociais. Estava estabelecida, portanto, minha primeira relação de confiança e, a partir daí, ele seria meu informante-chave. Combinamos que a partir de então eu o acompanharia nos seus ciclos de visitas periódicas, e o primeiro local escolhido foi o bairro de San Martin.

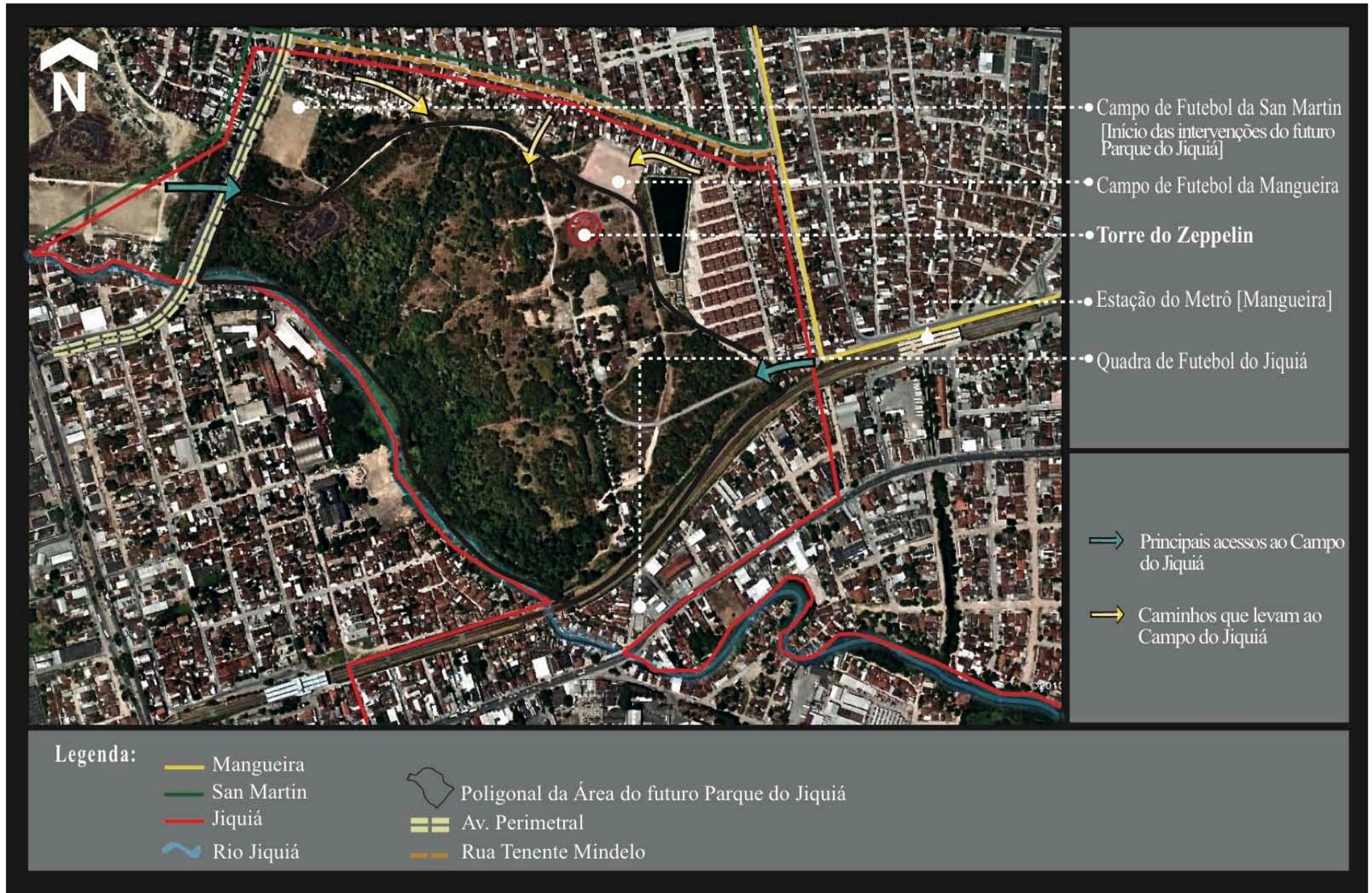
Passados alguns dias, ele e eu nos encontramos no escritório do SANEAR e seguimos para o bairro de San Martin, iniciamos nosso

trajeto contornando os muros do Campo do Jiquiá. Passamos primeiro pelo Conjunto Habitacional Jiquiá, que se localiza no bairro da Mangueira (ver figura 8). É curioso notar que, apesar de estar localizado em outro bairro, o nome do habitacional faz referência ao nome do Jiquiá, isto é, uma referência à localização do lugar: dentro do terreno que compõe a antiga base dos zeppelins. A história do conjunto habitacional está diretamente ligada a um processo de invasão que começou em meados do ano 2000, dentro do campo dos zeppelins. O agente de saúde relembra que em 2004, quando ele entrou no ASAs, o local era apenas um descampado, mais uma área de invasão, com várias habitações precárias e com todos os problemas que isso acarretava. Nesse tempo o local era conhecido como Portelinha, mas ainda hoje, apesar da construção do conjunto habitacional e da mudança de nome, as pessoas do entorno se referem ao lugar com este nome, Portelinha, de forma quase sempre pejorativa.

Este período (de 2000 a 2004), como foi dito no primeiro capítulo, corresponde ao período de assinatura dos primeiros convênios e da sedimentação dos projetos que seriam desenvolvidos no parque. Diante disso, foi feito o projeto de construção do conjunto habitacional. Num primeiro momento, relembra o agente de saúde, seria uma operação trabalho entre os moradores para que todos construíssem seus imóveis com material fornecido pela prefeitura. Todavia, esta medida não deu certo, e o trabalho foi realizado por duas construtoras através de licitação. A obra, ainda segundo o agente de saúde, foi marcada por uma série de problemas e terminou sendo entregue sem o acabamento final. Quando terminado o conjunto, as pessoas que foram morar lá eram em sua maioria do bairro da Mangueira, San Martin e de alguns bairros vizinhos, mas também de outros bairros carentes do Recife, o que provocou uma série de conflitos e tensões entre os novos moradores que chegavam e os antigos moradores locais, como observara o agente de saúde. Mais uma vez é possível refletir sobre as tensões quando grupos diferentes são inseridos num mesmo espaço. De um lado um grupo de moradores locais que já havia se apropriado do espaço do campo anteriormente, através de uma invasão. Do outro um grupo de pessoas vindas de fora, de outros bairros e comunidades, que não tinham nenhuma relação anterior com espaço local, além do que, vinham de espaços, representados ao longo dos anos na cidade, como lugares perigosos e violentos.

Passado o Conjunto Habitacional Jiquiá, chegamos até o campo dos dirigíveis. A torre de atracação se perde no meio do matagal (ver figura 4), mas ainda conserva sua imponência, apesar de não funcionar

mais e estar com sua estrutura de funcionamento comprometida. Resolvemos percorrer as trilhas existentes na área.



**Figura 9.** Mapa: Caminhos que levam ao Campo do Jiquiá  
 [Elaboração: Claudia Peterlini, 2011; Fonte: Google Earth - 2011]



O Campo do Jiquiá é cortado por vários caminhos, existe o caminho principal, ao leste, mais próximo da estação de metrô da Mangueira, mas também vários não oficiais outros ao norte. Durante nossa caminhada o agente de saúde me explicava como a área cresceu nos últimos anos, através de sucessivos processos de invasões. Também como toda configuração sócio-espacial do entorno do Campo do Jiquiá se constituiu em cima de processos de invasões que foram se consolidando com o passar dos anos. Percorrendo os caminhos que cortam o Campo do Jiquiá, é possível ver uma série de habitações irregulares, esgotos a céu aberto, lixo e criação de animais. O agente de saúde observa que algumas destas “sub-habitações” não estavam ali até pouco tempo atrás. Adentramos mais um pouco na área, ele chama a atenção de que estamos passando por uma área de tensão, por causa do tráfico de drogas. Mas devido ao seu trabalho na área ele tem a confiança das pessoas, percebi mais uma vez que sem ele meu acesso seria bastante restrito.

No caminho paramos para conversar com algumas pessoas que haviam invadido o campo mais recentemente (na comunidade denominada Nova Esperança), mas todas estavam muito desconfiadas e evitavam falar, mesmo com o agente de saúde me apresentando e explicando do que se tratava meu trabalho. Continuamos caminhando. Perguntei sobre a desconfiança da população e ele observou que eles vivem com medo de serem retirados dali, pois há algum tempo a DIRCON (responsável pelo controle e desenvolvimento urbano de obras) fora lá com a polícia e derrubou os imóveis, mas depois eles invadiram novamente (este episódio já foi apresentado no primeiro capítulo e será melhor discutido adiante). Foi, então, que entendi o olhar de desdém e desconfiança deles para comigo, num local onde eles não são reconhecidos nem pelos moradores mais antigos do bairro, nem pelo poder público da Cidade, eu representava um perigo: alguém do Estado, que poderia colocá-los em situação de risco, contribuindo para que no futuro eles fossem retirados da área. Diante das tensões que envolvem as intervenções no Campo do Jiquiá, este clima de desconfiança iria estar presente durante todo o meu trabalho.

Chegamos ao limite oeste do Campo do Jiquiá, no bairro de San Martin (ver figura 9). As obras da Praça da Juventude já tiveram início.



**Figura 10.** Início das intervenções: Quadra Poliesportiva.  
[Foto: Rafael O. Rodrigues, 2011]

O local, onde antes havia um campo de futebol para comunidade (ver figura 9), está cercado com uma placa indicando o início das obras e os custos (R\$ 1.865.140,53). Chegando lá, pude observar que a área do Campo do Jiquiá parece ser bem maior do que o local escolhido para construção do parque. A imensa área verde que compõe o campo no passado é cortada por uma avenida, chamada Perimetral. Do outro lado da avenida é possível observar algumas pequenas lojas, enfim, todo um comércio, composto por oficinas mecânicas, algumas lancherias e uma pequena gráfica. Já do outro lado, onde eu estava, juntamente com o agente de saúde, a área escolhida para o futuro parque, onde também se encontra a comunidade Nova Esperança, a invasão mais recente, que tem sido alvo das tentativas de despejo do poder público.

### **3.2. O ENTORNO DO CAMPO DO JIQUIÁ**

Resolvi iniciar as entrevistas com os moradores que estão a mais tempo no bairro de San Martin. Do outro lado da Avenida Perimetral, por trás das casas de comércio que tem suas fachadas voltadas para a avenida, há um descampado, com uma série de habitações populares. O agente de saúde comenta que as pessoas moram ali há muito tempo, mas

não têm posse das casas, “levantaram e foram ficando, até que se estabilizaram lá”. Seguimos rumo à residência de uma dona de casa, de uma das mais antigas, e ao perguntar sobre a história de sua vida no local, ela relembra que:

Moro aqui faz 25 anos, minha família é de Garanhuns, quando eu vim morar aqui eu morava na casa a minha sogra, quando foi um dia, a casa começou a ficar apertada pra ela e pra gente, meu marido e meus dois filhos, então, eu fiz meu barraco aqui nos fundos da casa da minha sogra, só que depois que eu fiz o pessoal da polícia do quartel que ficava aqui veio e derrubou.

Além de dona de casa, ela faz serviço de faxineira em casas no próprio bairro e também nos bairros vizinhos. O fato de ter vindo de outra localidade para morar na casa de sua sogra, que já morava no bairro, contribuiu para que ela e seu marido invadissem a área, fazendo uma extensão da na casa de sua sogra. É possível perceber um processo de invasão já consolidado, com casas de alvenaria, quintal, onde as famílias criam pequenos animais. No caso da dona de casa, algumas cabras e frangos. Todavia, apesar de já estar estabilizada no local, ela observa que antes tinha uma fiscalização da polícia militar, quando havia um quartel do outro lado, dentro dos muros do futuro parque. É interessante perceber que, devido à fiscalização da polícia militar, ela teve sua primeira casa demolida, e precisou voltar pra casa de sua sogra. Apesar disso, ela burlou a fiscalização, construindo mais uma vez a casa no local, numa noite, num fim de semana:

Quando foi de manhã cedo a polícia chegou e disse: “a senhora não pode ficar aqui não, não pode invadir”(…) aí eu disse a eles que não tinha condições, então, ele disse: “pegue seus documentos e venha até o quartel pra conversar comigo”, então, ele disse que eu poderia ficar e que ninguém iria me tirar de lá.

A Polícia Militar exercia certo tipo de controle no entorno da área, impedindo que as famílias invadissem o local, ao mesmo tempo havia negociações e troca de favores que a polícia concedia, permitindo que a população do entorno se apropriasse do espaço local, fazendo dele seu lugar de morada. Sobre o medo da desapropriação que, mesmo com o aval da polícia, continuava presente na vida da dona de casa, ela

destaca que suas preocupações só vieram a diminuir quando foi construída a Avenida Perimetral. Desde então

O lugar começou a crescer e eu comecei a investir na casa (...) e fico preocupada ainda. Se eu vier a sair daqui, onde eu vou encontrar um lugar pra morar? Mas eu não tenho medo do parque não, porque as obras lá não mexem com a gente deste lado da avenida não, mas ano passado veio uma engenheira aqui dizendo que esta parte do terreno foi vendida para uma empresa que vai fazer um condomínio e que eu e mais outras famílias teríamos que sair, mas seríamos indenizados.

Apesar do crescimento demográfico – advindo com a construção da Perimetral – e do aval da polícia, ela ainda se mostra preocupada com sua situação no local. Ela não se mostra preocupada com a construção do parque, pois o local escolhido fica do outro lado da avenida. Entretanto, a questão da especulação imobiliária a preocupa. Ao mesmo tempo em que ela fica apreensiva com a vinda de empresas de engenharia para o local e com a futura especulação na área, ela também se mostra muito otimista em relação ao parque, pelo menos com os benefícios que podem ser trazidos por ele. Quando o assunto são as expectativas dela com a construção do parque, ela diz:

Minha expectativa é que melhore com essas obras, os problemas de saneamento, melhore a segurança, pra diminuir os assaltos que têm aqui na pista, diminuir essa lixaria que o pessoal que invade aqui vem jogar, tanto o pessoal que mora aqui, no bairro, nas comunidades, mas também pessoas que vêm de fora, trazendo seus lixos, os animais mortos, aí entope o canal... Aí se tivesse uma segurança, isso aqui ia melhorar.

Para ela o parque também está associado à idéia de melhor qualidade de vida para o local, por um lado, os serviços de infraestrutura urbana que a intervenção na área promete trazer, por outro, pelo maior policiamento e fiscalização da área. Sua fala também reflete que, mesmo conseguindo sua casa através de um processo de invasão, à medida que ela foi se consolidando no local, isto foi dando maior legitimidade a ela como moradora e hoje ela não se vê mais como uma invasora. Como evidência desta ressalva, basta voltar mais acima e observar a forma como ela associa o lixo e a falta de segurança local às

invasões mais recentes, frisando, por fim, que se houvesse mais “segurança” – policiamento e fiscalização – o bairro seria um lugar melhor.

A história de vida da dona de casa no bairro de San Martín permite refletir que todo o entorno do campo dos zeppelins que faz parte do bairro se constitui em cima de sucessivos processos de invasões. Com o intuito de aprofundar esta questão fui procurar outras pessoas que pudessem oferecer narrativas sobre as sucessivas apropriações do espaço local através das invasões. Voltei para a Perimetral, fui até a gráfica que fica em frente ao Campo do Jiquiá, e lá conheci o rapaz da gráfica, um morador do local que presenciou o crescimento que houve no bairro desde a construção da Avenida Perimetral até os dias atuais. O rapaz da gráfica observa que

Tudo isso aqui era o Campo do Jiquiá, construíram a avenida perimetral há 14 anos, cortando o campo, aí ficou o campo dividido em dois lados (...) a área do parque, que fica ali do outro lado, e a área deste lado (...) a área toda foi fruto de invasões que foram sendo legalizadas ao longo dos anos.

Como percebi anteriormente, a construção desta avenida dividiu o Campo do Jiquiá em duas partes, a parte onde já estão sendo colocadas em prática as primeiras intervenções do futuro parque e a outra parte, onde fica o comércio formal do bairro, mas também algumas invasões. Nesse sentido, as narrativas do rapaz da gráfica, juntamente com a da dona de casa, também permitem refletir que boa parte das pessoas que hoje veem sua situação estabilizada, conquistaram suas casas através de sucessivos processos de apropriações do local. Na medida, que as pessoas foram se apropriando e se fixando no espaço local, foi havendo um maior controle das invasões pelos próprios moradores que moravam no bairro, ou que iam se legitimando ali, como foi possível observar na narrativa da dona de casa. O rapaz da gráfica destaca que:

Depois da construção da Perimetral teve um boato que as pessoas queriam invadir todo esse terreno que ficou do lado de cá do parque, então os moradores começaram a ficar em pânico, porque além de desvalorizar a área, iam aumentar os assaltos, depósito de lixo, essas coisas (...) então, fizeram uma reunião junto com o pessoal do quartel da polícia militar que ficava do outro lado do campo pra deixar a área de uma forma que não

fosse possível invadirem mais (...) porque desse lado só havia os pontos comerciais.

Na fala do rapaz da gráfica essa intervenção da polícia foi melhor para o bairro. Percebe-se mais uma vez a ideia de que as invasões acarretam mais problemas sociais para o bairro, e mais uma vez surge o problema da violência e do acúmulo de lixo e entulho nas áreas do Campo do Jiquiá. Como já observara a dona de casa anteriormente, havia alguns acordos com a polícia que tinha sua base de operações dentro da área do parque. Ao mesmo tempo em que havia exceções para algumas famílias que estavam invadindo o entorno do futuro parque, também havia acordos com a população local pra que se fiscalizassem as invasões. Esta narrativa é bastante ilustrativa das tensões (dos conflitos de interesses) que envolvem a população local, já sedimentada na área, e as comunidades que têm invadido a área ao longo dos anos.

As tensões que envolvem a população já estabelecida no bairro de San Martin com as comunidades que invadiram a área recentemente ficam mais evidentes quando o assunto é a construção do futuro parque do Jiquiá. Uma das maiores demandas da população mais antiga do bairro de San Martin com a intervenção do campo dos dirigíveis, por exemplo, tem sido a erradicação dos problemas sociais que envolvem o bairro: habitação, violência (assaltos) e o tráfico de drogas. Uma de minhas informantes, comerciante autônoma destaca que:

Depois que umas pessoas fizeram essas invasões aí atrás, eu fiquei preocupada, porque tenho filhos adolescentes. Graças a Deus eles não bebem nem fumam, mas me preocupam porque algumas pessoas que moram na parte de trás da invasão, eu já ouvi falar sobre tráfico de drogas e uso de drogas, a polícia vem, dar “baculejo”, então, eu morro de medo, pelo contato com esse pessoal e também da polícia confundir meus filhos com pessoas que não são de bem.

Nas palavras dela, é possível perceber que as intervenções que têm incidido na área seriam uma possibilidade da população se ver livre dos problemas sociais que envolvem a violência, classificada pela moradora como tráfico de drogas e os assaltos. Estes problemas aparecem, na fala da moradora, diretamente associados aos moradores da comunidade Nova Esperança, que tem crescido diariamente. Ao mesmo tempo em que ela tem medo dos invasores do outro lado da avenida, que ocupam a área do futuro parque, também há o medo da

violência policial, que, em suas palavras, também poderia afetar sua família. Apesar de não perceber os problemas presentes na forma como a polícia aplica a lei, materializada no “baculejo” (palavra local que se refere à revista que é feita pelos policiais em pessoas suspeitas), ela se mostra esperançosa com o aumento do policiamento na área. Para ela, se a intervenção e a futura construção do parque contribuirão para uma maior fiscalização da área,

(...) vai ser uma maravilha, porque vai ter um maior controle pras pessoas não invadirem e principalmente tirar aquele pessoal dali que fica fazendo tráfico e uso de drogas (...) fico muito preocupada, uma vez encontramos uma pedra de crack na frente de casa, às vezes, estamos, assim, na frente de casa, e ficamos vendo o movimento, e é um fluxo de pessoas estranhas, eu que tenho filho adolescente, morro de medo... primeiro dele ser confundido, segundo por ele estar em contato com essa movimentação de tráfico de drogas.

Para esta moradora, com maior controle da área por parte da polícia, a população local se verá livre dos principais problemas que têm afligido a comunidade, os quais se materializam nos invasores. Todavia, mesmo observando a necessidade de maior controle do local por parte da polícia, ela, ainda assim, fica apreensiva com medo dos seus filhos serem confundidos com assaltantes e traficantes. Neste caso, é interessante refletir se depois que a população invasora (a comunidade Nova Esperança) for desalojada e houver maior policiamento, sua aflição irá diminuir, pois ao mesmo tempo em que ela teme pela segurança de seus filhos frente às “más influências” dos invasores, ela também teme pela ação dos policiais e dos possíveis preconceitos que existem quando do exercício de sua profissão, como é possível perceber no desabafo dela:

Aqui você é julgado pela cor, meu filho mesmo, chega a polícia procurando um rapaz negro de brinco, é a mesma característica do meu filho. Então, eu fico super preocupada. Já confundiram ele com um assaltante. Ele vinha andando foi abordado pela polícia, e foi acusado por uma das passantes de ter roubado o seu celular.

O próprio rapaz confundido pela polícia conta que estava voltando da casa de um amigo quando foi abordado por dois policiais e

uma senhora, que morava no bairro. Nesse dia, os policiais não foram agressivos com ele, mas ele relembra que ficou bastante constrangido, ao ver uma senhora do próprio bairro, o acusando pelo roubo de um celular, que ele não havia cometido. Neste fatídico dia, a senhora insistiu que o modelo do celular que ele carregava era idêntico ao dela, e que isso provava que ele era o ladrão. O rapaz relembra que não importava o que ele dissesse, a senhora ainda assim queria o celular de volta. A querela só foi resolvida depois que ele mostrou aos policiais as fotografias que estavam registradas no seu celular antes do assalto. Mas, na opinião dele, o que mais contou a seu favor foi o fato de um dos policiais ter pegado sua carteira e visto o boleto de pagamento de um concurso para a polícia civil. Depois disso, o policial perguntou se ele faria o concurso, e ao ouvir uma resposta positiva disse: “Tudo bem, vai embora, rapaz”.

Este episódio é bastante ilustrativo dos problemas sociais que ainda giram em torno da cor da pele no Brasil, mais especificamente sobre como a cor da pele pode influenciar na forma como a polícia intervém em casos como este. Nas entrelinhas desta narrativa é interessante observar que a senhora fora assaltada por um rapaz negro, e o fato do rapaz também ser negro e estar passando próximo ao local, colocava-o numa condição de principal suspeito para ela, mas também para os policiais. Como agravante, o modelo do celular ainda era idêntico ao da senhora roubada.

Mesmo não percebendo como a abordagem da polícia local também é violenta e problemática, ela acredita que a intervenção na área, seguida da construção do parque, vai contribuir para a diminuição do tráfico e dos assaltos. Isto transformaria o bairro num lugar tranquilo, livre de ameaça para seus filhos, mas ainda fica a questão: será que o medo de ver seus filhos serem confundidos com os assaltantes, ou usuários de drogas e traficantes locais, devido ao preconceito dos policiais, vai diminuir com o maior controle e policiamento da área, depois da construção do parque?

Além das demandas por mais segurança e policiamento do bairro, ela também se mostra esperançosa de que as intervenções contribuam para o melhor desenvolvimento do comércio local. Para ela a intervenção

(...) vai ser importante pros negociantes e para os próprios moradores (...) o projeto todo de museu, observatório, área pra esporte (...) se for feito bem organizado, com policiamento, os moradores vão se beneficiar muito e os comerciantes com certeza

também, estou torcendo para que esse projeto saia (...) vai ser muitas oportunidades pros jovens de classe média e também de renda baixa de participar, principalmente os museus e a parte cultural e de aprendizado, estou achando ótimo, se cumprirem o que estão dizendo (...) se não abandonarem.

Ao analisar as narrativas dos moradores mais antigos do bairro de San Martin (do outro lado da avenida que corta a área verde que compunha o antigo Campo do Jiquiá, o qual se restringe agora a área delimitada para construção do parque), percebe-se que há uma série de conflitos que envolvem a população mais antiga e as comunidades que invadiram a área, principalmente a Nova Esperança, invasão mais recente. Ao analisar a voz destes três moradores, é possível notar que a expectativa gira, por um lado, em torno da diminuição da violência urbana. Isto fica evidente na expectativa de maior policiamento da área, que irá ocorrer com a construção do futuro parque. Por outro lado, a expectativa de melhoria para o comércio local, com a vinda de mais pessoas (turistas, visitantes locais, entre outros) para o novo parque da cidade.

Do outro lado da Avenida Perimetral, na área do parque delimitada pelo poder público para intervenção, a situação da comunidade Nova Esperança não é diferente. Apesar das tensões relacionadas ao índice de assaltos e ao tráfico de drogas, associado, nas falas da população local, diretamente a comunidade que está dentro do parque, tanto a população local, quanto a comunidade coincidem em suas demanda por serviços básicos de infra-estrutura urbana.

Ao iniciar os trabalhos de campo do outro lado da avenida, com esta comunidade é possível perceber que, mesmo com a ordem de despejo da Prefeitura do Recife, para que as famílias desocupem a área, a população continua construindo casebres de alvenaria.



**Figura 11.** Casas da Nova Esperança.  
[Foto: Rafael O. Rodrigues, 2011]

Já havia sido apresentado a algumas famílias quando de minhas primeiras idas com o agente de saúde, mas não havia conseguido ganhar a confiança de nenhuma delas. Nesse dia, resolvi ir sozinho, comecei com uma breve observação da área, mas sem me distanciar da avenida, foi quando avistei uma das moradoras, saindo de sua casa. Apresentei-me, expliquei que estava ali a trabalho, também expliquei que não era da prefeitura, que era estudante da universidade. Ela concordou em ajudar.

A dona de casa também faz serviços de faxina nas proximidades. Resolvi começar com uma história de vida para ver a relação dela com a área. Ao iniciar a entrevista, ela relembra:

Faz 40 anos que minha família mora aqui em San Martin, aí quando eu soube dessa invasão aqui eu vim pra cá pra morar com meus filhos e meu esposo. Até hoje tô aqui com eles (...) a gente não ia ter condições de ter uma casa, se tivesse, a gente não estava aqui. Olhe, aqui é inseto, cobra, escorpião, tudo, muriçoca, mas ainda assim, estamos aqui tentando construir um lar, um lugar pra morar, porque o pessoal aqui precisa.

Ela é uma das antigas moradoras do bairro, mas sempre esteve morando na casa da família, ao saber da invasão também através de antigos moradores locais, ela resolveu invadir também. Ela reclama que o local não é adequado para moradia, devido aos problemas com insetos e outros animais. Durante minhas caminhadas com o agente de saúde pude observar que as condições de moradia são, de fato, precárias. A quantidade de lixo jogado dentro do campo pelos moradores locais e de bairros vizinhos, somando-se ao material de construção das obras (tanto dos moradores da comunidade quanto das obras que iniciaram no parque), contribuem para a quantidade de insetos e animais. Além disso, há os esgotos a céu aberto e a falta de saneamento. Também não há luz elétrica nem água encanada, e as famílias têm que puxar água e energia das ruas da proximidade, ou então da Avenida Perimetral. Mas apesar da falta de infra-estrutura da área, este espaço se constitui em seu lugar de morada.

Diante dos problemas listados acima, a dona de casa aproveita para chamar atenção que, antes deles invadirem, o local era bem pior:

Olhe, isso aqui tava abandonado, estava cheio de lixo, então, viemos pra cá, a gente limpou, cuidou, e agora eles chegaram e querem tirar a gente daqui (...) eles inventaram de fazer esse parque aqui, mas antes havia um campo de futebol, todo fim de semana tinha campeonato, pra criançada, pros adolescentes, pros idosos, então eles vieram aqui e fecharam o campo pra começar as obras (...) esse campo foram os próprios homens daqui que construíram há uns seis anos.

Ela faz uma crítica à forma como o poder público tem lidado com o Campo do Jiquiá ao longo dos anos. Nas palavras da moradora, o espaço do futuro parque – que no discurso do poder público aparece como um lugar de referência histórica para cidade, como veremos mais adiante – estava em completo estado de abandono. Na fala dela também aparece o antigo campo de futebol da comunidade, que ficava no exato local onde foram iniciadas as obras que vão fazer do espaço um lugar para atividades de esporte e lazer. O antigo campo de futebol também é interessante para refletir a forma como eles se apropriaram do espaço do futuro parque, constituindo este num lugar de lazer e de sociabilidade para a “comunidade” Nova Esperança, e também para a própria população do bairro de San Martín. Cabe destacar que, mesmo que a proposta para o antigo campo de futebol da comunidade seja uma Quadra Poliesportiva voltada para o lazer local, eles não pensam que

essa quadra será para eles, ou seja, nas entrelinhas de sua fala é possível perceber que ela se sente excluída deste novo lugar que está sendo produzido pelo poder público.

Ao chamar atenção para o fechamento do campo de futebol, cercado para o início das obras, ela reflete sobre a falta de diálogo com o poder público, e a forma como eles, da Nova Esperança, têm sido tratados por este ao longo dos anos,

Faz dois anos, nunca chegou uma autoridade pra dizer que temos direito a alguma coisa ou pra negociar... Fazer cadastro (...) nada! Eles dizem: “você não vai sair porque tudo isso aqui é da prefeitura”. Muita gente aqui se sente triste, eles chegam aqui e querem tirar as pessoas sem direito a nada, o diálogo deles é tirar a gente daqui sem direito a nada. Eu acredito que Deus não vai deixar eles tirarem a gente daqui... Eles têm que olhar pra gente, porque se estamos aqui é porque a gente precisa e se eles tirarem a gente daqui todo mundo vai morar na rua, ou invadir outro lugar.

Mais uma vez a moradora faz severas críticas à administração pública e à forma como ela tem lidado com os problemas de habitação locais, os quais têm se perpetuado historicamente. Nesta fala, também é possível perceber o sentimento de exclusão de direito à cidadania, dos serviços mínimos pelos quais o Estado, o Município e a Federação deveriam ser responsáveis. Gostaria de aprofundar um pouco mais neste ponto, observando as expectativas da moradora local com a construção do parque. Ao perguntar o que ela esperava com a construção do novo parque da cidade, ela desabafa:

Minha expectativa é de medo, mas se eles fizerem essa obra aqui, levantar um muro aí separando, a gente não vai mexer com ninguém (...) a gente quer só moradia (...) olhe esse terreno dá uns dez campos de futebol... Então, porque mexer com a gente aqui, porque eles não doam pra gente, pelo menos estamos cuidando, porque isso eles nem tavam fazendo, depois que a gente vem pra cá que constrói nossas casas aí eles querem mexer (...) nós queremos nossas casas, não queremos que eles façam com a gente o que fizeram com a Portelinha, que construíram uns apartamentos feios, sem acabamento, onde só tem viciado, ladrão.

É possível observar na fala da moradora o medo e a insegurança quanto a sua permanência no local, principalmente pelos boatos que giram em torno da especulação imobiliária. Ou seja, “que eles vão fazer o parque pra lá e aqui vão construir um condomínio, casa, apartamento”. A fala dela também permite perceber de forma mais evidente que ela está ciente de sua condição de excluída. Para ela a construção do parque não traz nenhuma ressonância, não importam a construção do parque, nem a história do local, o que dá significado e sentido ao lugar é sua casa, a vontade de ter um lugar onde ela possa viver em paz, livre de aluguel, criar seus animais, “cuidar”, nas próprias palavras da moradora. Aos olhos da moradora, diante da grande área do parque, a prefeitura poderia deixá-los onde eles estão, já que eles têm cuidado da área e já têm uma relação com o lugar. A sugestão dada por ela é que bastava construir um muro que os separasse do parque. Outro ponto de tensão que surge em sua narrativa é a Portelinha, atual Conjunto Habitacional Jiquiá. Nas palavras dela, seria algo ruim para a comunidade se a prefeitura da cidade adotasse a mesma solução, ou seja, construir um conjunto residencial que não teve nem o acabamento final e ainda colocar para morar pessoas de outros bairros da cidade, que nas palavras dela aparecem como viciados e ladrões. Esta fala permite refletir que, de fato, as intervenções no Campo do Jiquiá se configuram como um processo de *gentrification*, onde uma parte da população local será retirada da área do entorno, para construção de um parque temático que, em última instância, visa fomentar o turismo local.

Aprofundando um pouco mais a relação dela com o Campo do Jiquiá (diante da importância histórica do lugar), perguntei o que ela achava do local está sendo transformado em um patrimônio da cidade, enfim, o que ela entendia como patrimônio:

Patrimônio eu acho assim, patrimônio da pessoa a pessoa comprou, mas esse aqui, esse patrimônio não é deles, é de todo mundo (...) mas eles têm as casas deles, a gente não pode ter (...) isso aqui estava abandonado, agora nós estamos aqui, é patrimônio da gente (...) o lugar onde moramos... a pessoa não vem morar aqui porque quer não, é porque precisa.

Este desabafo é interessante para refletir a forma como ela percebe a patrimonialização do campo dos zeppelins do Jiquiá, diante das intervenções, mas também para refletir a forma como as famílias da comunidade se apropriaram do espaço, constituindo como seu lugar de

morada. É importante destacar que, se para o poder público o espaço tem sido produzindo em cima da importância histórica do lugar, que outrora fora campo de pouso do Zeppelin (um dos ícones de modernização da cidade do Recife), para a população local este mesmo espaço se constitui em lugar de morada, mas também de lazer, através dos campos de futebol. Mesmo sendo um local cheio de problemas, como já foram apresentados, a vontade dela é ter sua casa neste espaço, dentro do bairro em que ela nasceu e cresceu, o lugar onde ela constituiu família. E mais uma vez ela relembra:

Isso aqui era abandonado, depois que nos fomos fazendo as casinhas, nossa vila, é que eles chegaram aqui com essa história de Zeppelin (...) veja só, daqui pra lá eles mediram, aí não deixaram construir mais nada, mas o pessoal ainda assim continua invadindo, aí chegam uns engenheiros dizendo que vamos sair, chegam outros que dizem que não (...) fica de um jeito que a gente nem dorme, porque vai que eles chegam aqui pra nos expulsar como já fizeram.

Mais uma vez a falta de planejamento e de diálogo (mais transparência) entre a prefeitura e a população que invadiu a área, carente dos serviços mínimos de infra-estrutura urbana, aparece na fala da moradora. Ao aprofundar esta questão, ela relembra da última tentativa de desapropriação, feita pela DIRCOM. Esta tentativa já foi apresentada no primeiro capítulo, mas gostaria de lhe dedicar maior atenção. Para aprofundar as tensões que envolvem a desapropriação do local, ela sugeriu que eu procurasse a uma liderança local conhecida por estar à frente das lutas pela legalização da Nova Esperança. Esta liderança mora na “comunidade” do lado, a Nova Europa, já estabelecida no bairro. Esta, ao contrário da Nova Esperança, não se encontra dentro da área do futuro parque, mas ainda assim fica bem próxima. Sobre a constituição da comunidade e os projetos que estão em desenvolvimento na área, a liderança chama atenção que

Isso tudo começou há 14 anos com uma invasão que teve aqui, meu irmão veio pra cá primeiro (...) eu sempre morei aqui de aluguel, mas meu irmão faleceu e eu me mudei pra cá, fiquei com o imóvel dele (...) com o tempo, João Paulo, o prefeito anterior veio aqui, deu apoio, asfaltou a rua colocou iluminação elétrica (...) tudo aqui começou do zero, não tinha nada: luz, água,

saneamento (...) conseguimos tudo através de lideranças políticas aqui do bairro, que dialogavam com o pessoal do João Paulo (...) tem essa área aí ambiental e patrimônio histórico, mas isso nunca foi tratado como merecia, não houve cuidado, então, o povo daqui desconsiderava isso aí, mas, mesmo que não dê importância, a população utiliza a área.

Assim como a informante anterior, ela faz uma crítica à administração da prefeitura, chamando atenção que o local é um patrimônio ambiental e histórico, mas que nunca foi tratado com a devida importância pelo poder público. Ela também chama atenção para o fato da população local desconsiderar a importância patrimonial da área, mas mesmo assim utilizá-la em suas dinâmicas cotidianas. Em outras palavras, mesmo que o espaço não seja reconhecido como um lugar de importância histórica (como é pela prefeitura) pela população local, ele é utilizado e apropriado pela população local. Há dissonâncias nas formas como o poder público e as comunidades locais se apropriam deste mesmo espaço.

Ao falar da forma como a “comunidade” utiliza o espaço local, o antigo campo de futebol aparece mais uma vez na fala da moradora como um lugar de lazer, sociabilidade e divertimento. Segundo ela, antes de iniciar as obras, “o acesso ao campo de futebol era livre, se fazia de tudo, os meninos empinavam pipa, os homens jogavam bola, faziam torneio, a comunidade da gente era quem zelava pelo campo”. Aqui o campo de futebol aparece como um lugar de referência para a população local, mesmo que eles desconsiderem a importância ambiental e histórica do lugar com os zeppelins, como já observara a outra moradora, o campo de futebol se torna um lugar de referência para a área pelo lazer e pelas sociabilidades.

Focando nos conflitos com o poder público, como uma liderança local, ela tem estado à frente nas lutas da Nova Esperança, para que a comunidade não seja desapropriada. Ela faz severas críticas à forma como o poder público local vem intervindo na área ao longo dos anos, principalmente na falta de diálogo deste com as comunidades. Sobre este ponto ela observa que

A Nova Esperança não existia, mas a área estava abandonada com o mato crescendo aí o pessoal invadiu. Aí o pessoal construiu suas casas, mas aí o atual prefeito pediu para desocupar, com a gestão anterior o diálogo era maior, mas o atual

prefeito agiu de forma arbitrária, de má-fé... Na primeira tentativa de despejo, vieram os guardas municipais, florestais, então eles vieram sem tato nenhum, derrubaram casas, fizeram medo às crianças dizendo que iam levar elas pra longe dos pais, foi uma loucura, todo mundo com medo, me agrediram... teve gente que foi fazer exame de corpo de delito... foi uma coisa que ficou na história do lugar. Uma vereadora (também dos direitos humanos) tomou nossas dores e começou a nos defender, porque foi muito violenta a forma como eles vieram.

Esta fala ilustra o drama destas famílias. Através da articulação com uma vereadora local, este episódio saiu da comunidade e ganhou a Câmara dos Vereadores, tendo certo destaque nos jornais do Recife. Esta vereadora tomou a frente da “comunidade” na sua luta pela legalização da área e por melhores condições de habitação, passando a representá-los na Câmara e nas discussões que envolvem a desapropriação da área para construção do futuro parque.

A liderança segue com suas críticas à forma como a prefeitura local tem lidado com área ao longo dos anos:

Se é uma área de reserva, porque a prefeitura não cuida, não coloca segurança... mas não, a área fica abandonada, a gente vai adivinhar que depois que a gente invadir eles vão chegar fazendo esse escarcéu... Se eles quiserem tirar as famílias tirem, mas façam uma política pro pessoal, coloque em algum lugar... A Secretaria de Habitação veio depois dessa confusão, disseram que iam marcar, mas até agora não marcaram reunião nenhuma... Eles chegam com pessoal e só fazem ameaçar, não esclarecem nada do que está acontecendo, falam que vão construir o parque e que não vamos poder ficar, e é só pressão... Eles nos tratam feito bicho, se eles querem tirar, tudo bem, mas venham conversar, ver como pode ser feito o processo.

Ela também mostra consciência de que o parque não está sendo construído para eles:

Particularmente eu acho que não vamos ter acesso à área, eu acho que vai haver segurança 24 horas, então, eu não vejo como nós vamos usufruir desta área... Eu acho que esse patrimônio vai ser só pra

turista, desde o começo das obras isso ficou bem claro, pela falta de diálogo, isso aqui é patrimônio pra eles, pra mim, patrimônio era o campo de futebol que era um lazer para os jovens para os idosos, isso aqui é uma área carente de tudo: trabalho, apoio social, tem muita droga aqui. Então, é preciso de programas para as crianças, eles dizem que vai haver uma preocupação social, mas não vejo como nós vamos poder ter acesso a isso, e nossas crianças e adolescentes precisam muito pra não cair nas drogas.

É importante perceber que, diante das tentativas de desapropriação da área e da falta de diálogo (ou pouco diálogo) como poder público, a população local tem ciência de que o parque não será para eles. Ao mesmo tempo em que o espaço da antiga base de atracação é apropriado e produzido pelo poder público como um lugar de referência para a cidade, a população local não o significa da mesma forma, sendo o espaço local para eles um lugar de morada. Isso fica evidente quando ela chama atenção que para eles o patrimônio era o campo de futebol, e não a história do parque. Ainda nas palavras da informante:

Eles que façam um paredão de quatro metros de altura e façam do lado de lá um parque de primeiro mundo pros turistas... A maior preocupação é legalizar nossa situação das moradias, para daí sim vamos aproveitar o parque, mas enquanto isso não for decidido, não penso em usufruir de nada.

Aqui fica mais uma vez evidente a ideia de que o futuro parque, e mesmo a Quadra Poliesportiva que já está em execução, não estão sendo construídos para eles. Ela sugere, inclusive, a construção de um paredão que isole o local da comunidade, mostrando mais uma vez consciência de sua exclusão, e também da pouca ressonância que o parque traz para as comunidades do entorno do parque. Por outro lado, a necessidade de melhora dos serviços básicos de infra-estrutura urbana é uma constante nas falas das pessoas.

Depois desta primeira etapa das atividades de campo, iniciei os trabalhos com a população do entorno do campo dos dirigíveis do Jiquiá no bairro vizinho: Mangueira. O procedimento foi o mesmo, comecei acompanhado pelos agentes de saúde locais, falei com algumas famílias e as demandas delas em relação ao parque coincidem com as demandas

da comunidade Nova Esperança e com as da população do bairro anterior. Para ilustrar esta questão também optei por procurar uma liderança comunitária, que além de liderança é dona de casa. Relembrando sua história como liderança comunitária da Mangueira, ela observa que:

Nasci em 1951 na Mustardinha, depois vim pra Mangueira, sempre aqui nessa área, quando eu vim morar aqui era uma casa aqui outra ali, era luz de candeeiro, lama muita (...) hoje, os bairros aqui já estão todos calçados. Essa área toda era de invasão, naquela época eu fui entregar as posses de terras pra primeiras famílias que foram legalizadas na área, eu acompanho a população, ela cresce (...) as associações são todas juntas (...) foi a forma que a gente conseguiu de juntar, porque é muito disperso...

Assim como nas outras narrativas, a fala desta outra liderança permite refletir que todo o entorno da área do parque se constituiu em cima de sucessivos processos de invasões. Ela reforça também o grande crescimento desordenado que tem ocorrido nos últimos anos no entorno do futuro parque e nos bairros que o compõem. Ao aprofundar esta questão, perguntei seu ponto de vista sobre os sucessivos processos de invasões que têm acontecido no entorno:

Essas invasões já era pra ter tirado há tempo para abrir rua ali e pavimentar, tem que abrir, é muito impensado, você sabe que em invasão um quer mais do que o outro, aí saem invadindo (...) o prefeito na época ficou de arrumar um terreno aqui na área do parque, parecido com o conjunto Jiquiá.

Percebe-se uma crítica às famílias que têm invadido a área do entorno do futuro parque. É curioso observar, assim como no bairro vizinho, que ela também se sente mais legítima na área, mesmo construindo sua casa em uma área de invasão. Na sua fala, nota-se mais uma vez a Portelinha (atual Habitacional Jiquiá) como exemplo de um processo de invasão que se legitimou no bairro, mas continuou associada às tensões que envolvem assaltos e tráfico de drogas. Ao aprofundar a relação do bairro com os moradores da Portelinha, ela frisa que:

Isso aí é uma bagunça, veio gente de tudo quando era canto da cidade: Ibura, Coque, Joana Bezerra (...) foi entregue as casas mal acabadas, tem uns seis anos, mas as posses ainda não foram dadas (...) quem entregou foi o antigo prefeito: João Paulo.

É possível perceber que existe uma tensão entre os moradores mais antigos do bairro do entorno da área e a comunidade da Portelinha. Os conflitos ocorrem em grande medida pelo fato de que, quando da construção do conjunto, além da comunidade que havia invadido a área, pessoas de outros bairros também foram realocadas para vir morar no conjunto residencial. Estas pessoas vieram de bairros da cidade que também se constituíram ao longo dos anos como lugares perigosos e violentos. Depois que ela falou sobre as tensões que envolvem a relação da Portelinha com o bairro, perguntei o que ela achava, como liderança local, do grande crescimento da Nova Esperança dentro do futuro parque. Ela observou que:

O pessoal tem que entender isso também, querem coisas que não tem condição de ser feito, invadem e ficam querendo um pedaço ali, um pedaço aqui, mas o prefeito não quer fazer, como é que vai começar as obras do parque com o pessoal dentro do terreno? Tem que tirar.

Neste momento, percebi um ponto de tensão em sua fala e perguntei diretamente como estava a situação da área onde estava localizada sua residência, e ela prosseguiu:

Aqui ainda não é legalizado, nenhuma casa aqui dessa área, ainda não fizeram o cadastro... mas disseram que iam legalizar tudo aqui porque eu sou liderança daqui há mais de 20 anos, e sei que vai ser tudo legalizado aqui. Mas sei que, quando fizerem, a gente vai ter que pagar tudo, IPTU, COMPESA, luz, tudo (...) aqui tudo foi invasão, mas todo mundo disse na reunião, quando calçar a rua, vamos ser legalizados.

Aparece, mais uma vez, a expectativa de que as intervenções contribuam para que a sua situação na área seja legalizada. Em outras palavras, o que chamei mais acima de um tipo de ressonância instrumental, que não envolve a relação das pessoas com o bem patrimonial, mas com os benefícios trazidos pelo reconhecimento deste

como patrimônio e as intervenções na área para produzi-la como um lugar patrimonial. É possível perceber também uma primeira evidência que houve um diálogo com alguém da prefeitura da cidade. Ela observou que, de fato, “o projeto foi apresentado para as lideranças comunitárias e para o pessoal do SANEAR”, entretanto, neste dia ela não pôde estar presente, ficando encarregada de estar presente outra liderança local, com a qual não consegui entrar em contato durante o trabalho de campo.

Ao aprofundar a questão da ressonância instrumental, perguntei o que ela esperava do futuro parque temático. Ela disse que

Vai ser uma maravilha aí na frente, com ônibus na porta de casa, fazendo integração (...) pavimentação, o saneamento pra quem ainda não tem. Eu tenho certeza que essa área vai ficar muito bonita, e vai trazer só melhora pros bairros vizinhos. Eu espero também uma conscientização da prefeitura pra tirar esses jovens da droga, tirar eles dessa mente vazia pra se ocupar. Ali na Portelinha mesmo, tem menino de 14 anos que está perdido, traficando droga, usando droga, matando irmão, dando em mãe, se o governo implementar o parque devia fazer os jovens ocupar a mente, pra tirar esses jovens dessa vida.

Mais uma vez o que chamei de ressonância instrumental aparece na fala dela, agora não mais associada aos serviços de infra-estrutura urbana, mas à diminuição dos problemas sociais relacionados ao consumo e ao tráfico de drogas no local, os quais têm afetado todos os bairros que compõem o entorno do Campo do Jiquiá. Ao falar dos problemas sociais que colocam os jovens em situação de risco, não pude deixar de perceber que em frente a sua casa, dentro da área do futuro parque também existe um campo de futebol comunitário, assim como no bairro anterior. Perguntei, então, como a população costumava utilizar o campo de futebol local. Sobre este ponto, ela diz que o campo de futebol é utilizado

(...) pra divertimento! O pessoal vem pra cá pra jogar bola, praticar esporte, os meninos ficam aqui empinando pipa, uma área de divertimento, né? O pessoal tudinho passa por aí por dentro, todo mundo anda por aí por dentro, eu não vejo utilidade, mas a qualquer hora do dia eu passo por aí e corto caminho, mesmo de noite numa

escuridão, mesmo assim eu passo, e ando pra todos esses bairros também... Eles também utilizam essa área pra criar animais, e colocar lixo, aí junta muriçoca, insetos, cobra... o caminhão de lixo passa todo dia, mas o pessoal daqui são uns sebosos (...) criam esses animais, e juntam lixo (...) espero que depois disso o terreno tenha outros usos, não usem mais pra criar esses bichos, esses sebosos.

O campo de futebol comunitário aparece, assim como no bairro vizinho, como lugar de lazer, onde as crianças jogam bola, empinam pipa, enfim, um lugar de referência para a comunidade se sociabilizar e se divertir. É curioso destacar que a área do futuro parque é utilizada como um eixo de ligação entre os bairros que fazem parte do entorno, sendo utilizada pela população local como forma de “cortar caminho” para chegar aos outros bairros, mas também para ter acesso a serviços de transporte, como o metrô e os ônibus que passam pelas duas avenidas que delimitam o parque, a Perimetral em San Martin, e a Rua tenente Mindelo, na Mangueira (ver figura 9). Sobre os usos do espaço que compõe o futuro parque, é interessante observar que a área também é utilizada para criação de animais, isto não aparece de forma positiva para liderança do bairro da Mangueira, como aparece na fala da moradora da Nova Esperança. Para a liderança da Mangueira, a criação de animais é sinônimo de acúmulo de lixo e sujeira para o entorno, o que ocasiona uma série de problemas com insetos, ratos e escorpiões, entre outros.

Na narrativa desta liderança, observa-se mais uma vez como a área do entorno do futuro parque se constituiu através de invasões, também como o Campo do Jiquiá tornou-se um lugar de ligação entre os bairros vizinhos, que fazem parte do entorno.

Dando continuidade a esta temática, iniciei os trabalhos de campo no bairro do Jiquiá. O bairro, como já observei, não oferece acesso ao Campo do Jiquiá, devido às invasões que se configuraram na área e ao problema com tráfico de drogas. Chegando ao Jiquiá encontrei um jovem morador do local, que vive no bairro desde sua infância. Ele é estudante de Jornalismo e trabalha na pequena metalúrgica do pai, localizada nas proximidades do futuro parque. A história de vida deste rapaz é bastante ilustrativa de como a área se constituiu em cima de invasões continuadas e também dos usos do Jiquiá como um lugar de lazer e de ligação entre os bairros do entorno do futuro parque. Ao perguntar como foi sua vida no bairro, ele relembra:

Eu nasci em 1986, meu pai saiu do Exército e montou uma oficina no Jiquiá e eu vivo lá desde a infância. Eu ficava na casa da minha avó no Jiquiá, na rua da oficina de meu pai, isso era na década de 1990, lembro por causa da Copa do Mundo. Eu passava minhas tardes na Quadra do Jiquiá, jogando bola com o pessoal que vinha das outras comunidades: a Malvina, que ficava atrás da antiga Seres, o beco, mais à frente tem a Beirinha.

Ele relembra que o beco era local de passagem obrigatória para o Campo do Jiquiá:

Esse beco é o que dava acesso à Marinha, que é onde fica a Torre do Zeppelin, a gente conhecia como Marinha e nem tínhamos a noção do porquê. Pensávamos: “como a Marinha pode chegar aqui, como os barcos poderiam chegar aqui se não tem mar?” (...) mas éramos crianças... Aí sempre íamos pra lá, havia um quartel lá, e não era permitida a passagem de ninguém.

Retomando os espaços de sociabilidades do entorno do futuro parque, mais uma vez a quadra de futebol aparece como um espaço de lazer do bairro.



**Figura 12.** Quadra de futebol do Jiquiá.  
[Foto: Rafael O. Rodrigues, 2011]

Ao passar pela quadra nos mais variados horários e dias, durante o trabalho de campo, ela mostrou-se um ponto de encontro das crianças, jovens e adultos. Assim como os dois campos de futebol comunitário dos bairros de San Martin e da Mangueira, é possível refletir a quadra como um lugar de lazer que é utilizado para a socialização da população do bairro e das comunidades do entorno. Também o papel da Marinha, e do Exército no policiamento da área. Isto se deve, como já vimos, ao longo período em que o lugar foi administrado pelas Forças Armadas, principalmente no período de guerra, quando o lugar serviu de base para estoque de armamentos americano. Isto contribui para que o Campo do Jiquiá apareça sempre como um local proibido. É importante destacar, em diálogo com as outras vozes deste trabalho, o papel de controle que o quartel da polícia militar tinha na fiscalização dos usos, e dos processos de invasões do entorno do campo. Entretanto, apesar deste controle, a área sempre foi utilizada das mais diversas formas pela população do entorno (“cortar caminho”, criação de animais, lugar de lazer, de morada). Sobre este ponto, ele relembra que

Às vezes, íamos jogar bola no campo de futebol da Mangueira e nos deixavam passar pra

chegarmos até o outro campo... Na época da Marinha tinha uma vigilância maior, agora não tem mais essa vigilância como antigamente... Na época todos os bairros e as invasões eram interligados pelos caminhos da área da Marinha, o Jiquiá, a Beirinha, Santa Luzia, Mangueira, San Martin, era tudo interligado pelo Campo do Jiquiá, todas as pessoas que conhecia que jogavam bola comigo na quadra do Jiquiá, cortavam caminho pelo campo dos zeppelins.

Semelhante à fala da moradora da Mangueira, observa-se que o Campo do Jiquiá é um lugar de passagem, utilizado pelas comunidades para cortar caminho e ter um melhor acesso aos bairros, ou seja, os bairros são interligados pelo campo. De fato, quando de minhas caminhadas com o agente de saúde, havia percebido isto. Em outras palavras a área do futuro parque é utilizado como um elo de ligação entre os três bairro que foram analisados aqui. O espaço local se torna um lugar de referência para população do entorno não pela torre de atracação, mas pelo futebol, pelos lugares de sociabilidades e lazer que compõem as bordas da área do futuro parque.

### **3.3. O ZEPPELIN NAS MEMÓRIAS DA POPULAÇÃO DO RECIFE**

Em outra parte da cidade, ou melhor, na cidade de Olinda, e em um bairro vizinho do Jiquiá, o Ibura, encontrei duas pessoas que tiveram suas vidas relacionadas à história dos zeppelins no Recife e no Jiquiá. Eles esperam que as intervenções no Campo do Jiquiá contribuam para a divulgação da história dos dirigíveis. A primeira fala que apresento é a de Fernando, seguida de Airtom.

Meu contato com Fernando se deu através de um site especializado em fotografia. Li duas postagens dele, relativas a uma matéria sobre os hangares dos dirigíveis que ainda existem pelo mundo (cabe lembrar que na cidade do Rio de Janeiro também existe um hangar que abrigava os dirigíveis em meados da década de 1930, já tombado pelo IPHAN). Na postagem, Fernando se mostrava orgulhoso e ansioso para que o mesmo acontecesse com o campo dos dirigíveis do Jiquiá e sua famosa torre de atracação. Através deste blog foi possível acessar um *link* que me levou a página da fundação RAMPA<sup>18</sup> (um grupo de

---

<sup>18</sup> A Rampa é um conjunto de edificações construídas entre as décadas de 30 e 40, nos arredores de Natal, capital do Rio Grande do Norte, que ajudaram e fizeram parte direta da história da aviação mundial. Apesar de ter recebido figuras importantes como o piloto norte-

estudos sobre a história da aviação no Nordeste brasileiro), onde ele aparecia como fundador de um grupo chamado Amigos dos Dirigíveis do Brasil (ADB). Este grupo atuou durante a década de 1980 pela construção do Campo do Jiquiá como um lugar histórico da cidade, propondo projetos posteriores ao tombamento estadual da área, em 1983, para a Prefeitura e o Estado. Além disso, no site, apareciam as referências de dois livros escritos por ele, sobre as memórias do seu pai, um dos fundadores da aviação nacional, e outro sobre as memórias dos dirigíveis no Recife.

Através deste site, peguei seu endereço de *e-mail* e entrei em contato com ele, expliquei o meu interesse nos zeppelins e que estava fazendo um trabalho que envolvia a história dos dirigíveis no Campo do Jiquiá, no contexto das intervenções que têm acontecido na área. Ele é um agrônomo aposentado, tem 79 anos. Marcamos de nos encontrar na casa dele, em Olinda, para conversar sobre seu interesse pelos dirigíveis e seu trabalho com a ADB. Cheguei a sua casa numa ensolarada manhã de sábado e ele me contou que seu interesse todo pela da aviação e principalmente pela história dos dirigíveis no Jiquiá se devia ao seu pai. O pai dele foi um dos primeiros comandantes da aviação brasileira, e viajou no último Zeppelin que saiu do Recife em direção à Alemanha, para um curso de especialização de pilotos.

Iniciei nossa conversa perguntando sobre o trabalho da ADB e como teve início o grupo. Ele relembra que

O diretor do Centro Cultural Brasil Alemanha é um entusiasta da aviação, principalmente da história dos zeppelins. Ele tem uma coleção imensa da época, que ele conseguiu com os alemães. Ele e eu fomos os fundadores da ADB. Quando foi meu Deus? No começo dos anos 1980... Essa entidade que a gente criou tinha diversos representantes interessados em fazer projetos, tinha pessoal da FIDEM do Instituto Joaquim Nabuco, Diário de Pernambuco, essas principais entidades que tinham interesse pelo Zeppelin.

---

americano, Charles Lindbergh – o primeiro a cruzar o oceano Atlântico numa aeronave em 1927 – a Rampa ganhou notoriedade no início dos anos 40, quando os primeiros hidroaviões começaram a utilizar o local como base militar. A Rampa, como fundação, foi criada em 2001 com intuito de preservar estas edificações. Popularmente, um dos prédios ficou conhecido como Rampa, em alusão a rampa de concreto utilizada para a retirada das aeronaves das águas do rio Potengi.

A iniciativa de criar a ADB partiu de Fernando juntamente com um alemão, diretor do Centro Cultural Brasil Alemanha (CCBA), um grupo de ensino de língua alemã conhecido na cidade, que tem como logomarca a imagem de um Zeppelin. A proposta do grupo era desenvolver projetos para área, articulando parcerias entre instituições locais e estrangeiras (alemãs) que tivessem interesse no tema. O principal objetivo da ADB, ainda segundo Fernando, era:

Exatamente recuperar a torre de atracação, fazer os contatos pra defender a torre como um patrimônio nosso de Pernambuco, do Nordeste do Brasil, fizemos visitas, mostramos a importância da torre, sempre levando a mensagem da importância, porque isso é uma marca histórica para Pernambuco, da história mundial, mas infelizmente é difícil você sensibilizar as pessoas para divulgar... para as vantagens (...) porque isso aí devia ser do interesse do Estado, pra divulgar o pioneirismo da gente. Estivemos com o governador na época, Roberto Magalhães, depois com o marco Maciel, mas os políticos são fogo, quando nos encontram dizem que os projetos são importantes, mas quando você vai embora, só querem saber de política.

A ADB se constituiu, então, com a intenção de desenvolver projetos para área, aproveitando a história do espaço local com os dirigíveis, além de tentar chamar atenção do poder público para importância histórica da antiga torre de atracação, que necessitava ser preservada, e do lugar como uma referência histórica para cidade e para o estado de Pernambuco. É possível perceber uma crítica ao poder público local e à mudança de discurso deste, que acatava os projetos, afirmando a importância deles num momento e, no outro, deixava-os arquivados, sem tomar nenhuma medida de aproveitamento da área.

Sobre a forma como o poder público tem lidado com o Campo do Jiquiá, ele relembra:

Em 1981, nós recebemos a visita de sete tripulantes do Zeppelin, foi uma viagem feita por conta da Varig e do governo do Estado. Então, eles vieram até aqui, foram até São Paulo, Rio de Janeiro e depois regressaram, foram visitar a torre. Inclusive, deram uma limpada no local, pintaram a torre, mas só isso... Bem, eles foram embora e

algum tempo depois um deles voltou e trouxe a família pra visitar o local, a torre do Zeppelin... E quando ele chegou rapaz, tinha uma placa em homenagem à chegada deles (...) mas quando ele chegou, procurou e não encontrou, pois não é que haviam roubado a placa? (...) é um descaso.

O episódio da visita dos tripulantes, narrado por ele, já foi apresentado ao leitor no primeiro capítulo do trabalho. Esta fala permite refletir as discrepâncias na forma como a história e o patrimônio é percebido pela população mais abastada do Recife, e o turista alemão, em contrapondo com os moradores do entorno da área. Se para o alemão e Fernando o roubo da placa ilustra o descaso do governo e a falta de interesse da população local pela história dos zeppelins, para a população local a placa, de bronze, é apenas mais uma forma de conseguir algum dinheiro, tendo sido, possivelmente, roubada para ser vendida a algum ferro velho próximo.

Sobre a falta de articulação do poder público nas intervenções do futuro parque e os problemas sociais que envolvem a área, materializados no roubo da placa em homenagem aos tripulantes, ele destaca que

Eles querem fazer um parque ali com museu (...) eles têm umas ideias boas, mas só que é muito lento, eles vão e voltam, fazem reunião, fazem uma festa danada, depois ninguém fala mais nada e a torre desaparecendo. Além do que, esse projeto precisaria realocar aquele pessoal, tirar aquele pessoal dali.

“Aquele pessoal”, a quem ele se refere, são as pessoas que moram no entorno do parque, as pessoas que roubaram a placa. Não penso que ele gostaria de ver as famílias que estão ali serem realocadas sem nenhum planejamento, utilizo esta fala apenas para evidenciar as discrepâncias que envolvem a construção do local como um bem de referência para Fernando e para população do entorno, e a falta de preparo do poder público para lidar com os problemas sociais que envolvem a área do futuro parque. cabe destacar, em contraponto com as falas dos moradores na área, a forte ligação que Fernando tem com a história do Campo do Jiquiá, como sendo um lugar que representa parte da história da aviação mundial, parte da história do seu pai, enfim, parte da história da sua vida.

Ao começar a falar da história de vida dele com os zeppelins, ele relembra o voo que seu pai fez no dirigível. Emocionando, ele pega uma carta que seu pai escrevera à sua mãe, em 1937, quando fora de Zeppelin para Alemanha, no último voo do dirigível que saiu do Recife, e começa a lê-la para mim:

No dia 08 entramos a voar sobre o território europeu na França. É uma vista tão bela que parece ser irreal. Imagine um tapete onde o verde tomasse mil e uma tonalidades, pintando castelos bosques aldeias, uma junta às outras, tudo isso e muito mais, onde o Zeppelin projeta sua sombra gigantesca avançando para o infinito. Mal tomamos contato com o solo depois de uma semana no ar, tivemos a triste notícia: incendiou-se em Nova York o Hindenburg. Ficamos consternados.

Ainda emocionado ele relembra:

Foi o último vôo do Graf Zeppelin, em 1937. Ele saiu do Rio de Janeiro chegou aqui à tardinha, reabasteceu aqui e atravessou o atlântico, eram quatro dias para atravessar o Atlântico, ele chegou lá no dia 8 de maio de 1937, exatamente. Um dia depois de acontecer o acidente com o Hindenburg, e eles, quando tavam nesse percurso, no meio do atlântico, receberam a notícia do incêndio do Hindenburg, mas lógico que eles não podiam comentar nada com os passageiros (...) e assim que o zeppelins atracou no campo de Friedrichshafen, comunicaram que havia acontecido o incêndio do Hindenburg, que o incêndio tinha destruído o dirigível.

As lembranças dos dirigíveis no Recife remetem diretamente a memória do seu pai e à história da aviação nacional. É importante destacar que, para ele, o reconhecimento do campo dos dirigíveis como um lugar histórico é algo de grande relevância pessoal, pois, além de ser de grande importância para o estado de Pernambuco, como ele já observou, é de grande importância para a memória do seu pai. Sobre a relação dos zeppelins e a memória de seu pai, Fernando desabafa que

Esse foi um registro muito importante. E onde eu ando faço menção a essa falta, porque eu perdi meu pai em um acidente de avião e isso ficou uma

marca muito grande, e quase todos os dias eu lembro do meu pai. Então, é tanto que eu consegui o busto no aeroporto do Guararapes e outras homenagens foram prestadas a ele, ele foi um dos primeiros comandantes da aviação brasileira.

A “falta” em questão é a falta do seu pai, que ele sente todos os dias. Quando o pai dele morreu, ele tinha apenas seis anos de idade. Mesmo havendo perdido seu pai num acidente aéreo, ele desenvolveu um verdadeiro fascínio pela aviação e pela história da aviação. Isto se materializa, por um lado, no seu interesse em aprender a voar, sendo sócio do Clube de Aeromotores de Pernambuco e tirando o seu brevê. Por outro lado, pelos interesses na história da aviação, o que é possível observar na forma como ele tem se dedicado à preservação da única torre de zeppelins ainda existente no mundo e à propagação da memória de seu pai, pernambucano, como um dos precursores da aviação brasileira.

Assim como a população do entorno, meu informante faz várias críticas à forma como o poder público tem gerenciado o Campo do Jiquiá ao longo dos anos. Como fundador de uma associação em prol da preservação do lugar como centro de referência histórica da aviação e da cidade, ele esteve em contato com os representantes da prefeitura e do Estado, sempre apresentando projetos para a área, mas nunca obtendo resultado. Esta crítica se estende, inclusive, à forma como o poder público deixou toda área a mercê de sucessivos processos de invasões, isto é, o roubo da placa e o vandalismo na área do futuro parque, fruto do acúmulo de uma série de problemas sociais ao longo dos anos.

O reconhecimento do campo dos dirigíveis como um patrimônio local, ou seja, como um lugar de referência para o Recife, com as intervenções e com a construção do museu, provoca outro tipo de ressonância em Fernando. Esta associada à relação do dirigível com sua família, com a memória de seu pai e da história da aviação nacional, da qual seu pai fez e ainda faz parte.

De volta à cidade do Recife, agora num bairro próximo ao Campo do Jiquiá, e também considerado um bairro periférico do Recife, Airtom também guarda parte das suas memórias associadas aos tempos dos zeppelins no Jiquiá. Cheguei até ele por intermédio do artista plástico já apresentado no início deste capítulo. Airtom é pai dele, de modo, que a inspiração para confecção do painel está diretamente relacionada às memórias dele sobre os dirigíveis no Jiquiá. Ele nasceu em 1938 no bairro. Apesar de não ter visto os dirigíveis, pois era muito novo, ele foi criado no entorno da antiga base de atracação, passando sua infância a

correr pelos alagados do Jiquiá e a ouvir história do famoso dirigível, as quais eram contadas por sua mãe e seus avôs. Ele viveu no bairro até 1956, depois disso ele ingressou na Marinha e passou a viajar pelo mundo, vindo, posteriormente, a se mudar do bairro. Sobre os tempos em que viveu no Jiquiá, ele relembra:

Eu não vi o dirigível, mas a torre eu sempre via. Do quintal de trás da minha casa dava pra ver. O dirigível esteve lá pela última vez em 1937, eu nasci em julho de 1938, quer dizer que a minha infância foi escutando a história do dirigível (...) aquele bairro era muito pobre, na minha infância mesmo não havia luz, iluminação pública, era luz de candeeiro, não tinha saneamento, nem água encanada as casas eram quase todas de palha, eram mocambos mesmo, e o bairro eram só marés (...) tinha uns viveiros e tinha a venda de peixe, era bem folclórico. Tinha muitos campos abertos, hoje não existe mais por que o pessoal invadiu tudo.

A luz do relato dele é possível perceber um pouco do cotidiano das pessoas que viviam no entorno do Campo do Jiquiá 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. Ainda hoje o bairro sofre com a carência destes serviços básicos de infra-estrutura urbana. Ao falar dos tempos dos dirigíveis no local, ele também lembra como era a paisagem na época e acrescenta novos elementos para que se pense a relação do espaço local com os dirigíveis: os viveiros (seguidos do comércio de peixe), os campos abertos e alagadiços com seus mocambos, que caracterizam a paisagem da época. Por fim, ele observa que hoje nada disso existe mais, devido ao crescimento desordenado do entorno. Nas memórias do Airtom o zeppelins, assim como os viveiros, o comércio, enfim, esses outros elementos que caracterizam o bairro não se separam.

Ainda sobre a paisagem do Jiquiá quando da vinda das aeronaves, ele relembra:

Ali o que mais tinha era maré, sítios de caju, de mangaba. Lá tinham vários criadores de peixe nas marés, eles preparavam os viveiros com barro bem alto, aí a maré enchia eles cercavam os

peixes, quando ela descia os peixes ficam presos no viveiro e ali iam procriando, daí quando chegava a Páscoa era uma festa, eles vendiam os peixes e até distribuía para quem morava por perto (...) outra atividade que dava lucro pra quem praticava era a criação de gado, os bichos ficavam soltos pela rua, era bem folclórico (...) tinha a venda dos peixes e tinha a venda do leite.

Através dos relatos dele, é possível notar que existia uma série de atividades no bairro. Ao lembrar a história dos zeppelins todas essas memórias voltam a suas lembranças, possibilitando que se pensem elementos característicos do Jiquiá e sua relação com os zeppelins. Mais uma vez, é possível observar que suas memórias sobre os dirigíveis sempre aparecem associadas à paisagem local. Diferente de Fernando que tem suas memórias ligadas à história do seu pai e da aviação nacional, ao falar dos dirigíveis, Airtom se emociona ao lembrar o cotidiano do Jiquiá.

Outra atividade que fazia parte do cotidiano local na época dos dirigíveis, e que, de certo modo, ainda perdura até os dias atuais, considerada por ele ao falar da história dos dirigíveis no Jiquiá, são os vendedores de miúdos, ou balaieiros.

Tinha também os miudeiros, eles iam sempre no fim da tarde e iam pra Peixinhos, no matadouro, e pegavam os restos dos bichos que eram abatidos, eles traziam as vísceras frescas, eram os profissionais folclóricos da época, aí lá em casa a gente comprava tudo fresquinho, fígado, tripa de boi, mão de vaca, essas coisas (...) tinha os vendedores de fruta, antigamente eles levavam vários balaios num tripé e eles saiam vendendo na comunidade (...) tinha uma série de profissionais que eu me lembro e na época dos dirigíveis eles deviam vender bem mais.

Além dos dirigíveis que ligam o bairro à história da aviação mundial, o local também tem uma série de elementos de seu cotidiano que poderiam ajudar a compreender a relação dos zeppelins com o Jiquiá e com o processo maior de modernização da cidade do Recife. Os zeppelins aparecem, portanto, como um vetor de mediação das historicidades<sup>19</sup>, como história do cotidiano local, com o processo

---

<sup>19</sup> Cf. Sahlins (1990)

histórico maior do qual faziam parte: a modernização da cidade e o desenvolvimento da aviação mundial. Mas será que esses elementos do cotidiano local, tão vivos nas memórias de Airtom, que inspiraram, inclusive, a confecção do painel que vimos no começo do capítulo, serão levados em conta quando ocorrer a construção do parque e do futuro museu? Voltarei a esta questão no próximo ponto do capítulo, onde serão apresentadas as falas dos representantes do poder público do Recife, que estão à frente das intervenções. Por enquanto, cabe nos perguntar o que ele espera com as intervenções que pretendem fazer do Campo do Jiquiá um parque temático, com um museu dos zeppelins, enfim, um patrimônio histórico da cidade. Depois de algum tempo refletindo, ele fala que

O que eu gostaria com respeito àquele patrimônio, que é um patrimônio muito importante da cidade do Recife, é passar pelo metrô e ver, porque não tem divulgação nenhuma daquele patrimônio ali. Lá no Jiquiá, as pessoas que sabem mesmo são da minha geração, porque se você for lá na Mangueira e no Jiquiá, e for conversar com os jovens, você não vai ter informação nenhuma.

Ele gostaria de ver a história dos dirigíveis com o local sendo apropriada pela população do entorno do parque, sendo transmitida através das gerações. Agora é possível perceber, de forma mais evidente, o quanto a relação dele com o local inspirou seu filho, o artista plástico, na ideia de confeccionar um painel com a proposta de transmitir um pouco das memórias do Zeppelin no bairro do Jiquiá. É importante destacar que, o que dá sentido de lugar ao espaço que compõe a o Campo do Jiquiá para Airtom são as historicidades locais, a história do cotidiano local, com seus balaieiros, seus mocambos, a luz de candeeiro, o comércio de peixe. Em sua narrativa, o Zeppelin, materializado na antiga torre de atracação, seria apenas mais um elemento em suas memórias do cotidiano local. Desse modo, a ressonância do reconhecimento da história dos zeppelins como um patrimônio da cidade, está associada, para ele, aos elementos da paisagem local, históricos, sócio-culturais e ambientais, que a compõe como um todo.

### **3.4. TENSÕES E CONFLITOS ENTRE OS AGENTES DO PODER PÚBLICO DO RECIFE**

Ao iniciar os trabalhos com os representantes da Prefeitura do Recife, do Estado de Pernambuco e do IPHAN, que estão, ou estiveram, à frente dos projetos e das intervenções no Campo do Jiquiá, encontrei o mesmo receio por parte deles em me atender. Antes de agendar as conversas por telefone era necessário explicar que se tratava de um estudo, que não havia intenção de polemizar o trabalho deles como gestores públicos, enfim, foi exigido todo um cuidado na hora de agendar as entrevistas. A primeira coisa que percebi é que, assim como a população que vive no entorno do parque, estas instâncias também têm uma série de problemas para dialogar entre si.

Para a prefeitura do Recife, o ideário desses projetos conforme a análise das falas de meus informantes, mescla um discurso de cunho mais social, voltado para a melhoria dos problemas que envolvem os bairros do entorno, mas também ao estímulo do turismo da cidade. É importante destacar, que estes projetos são apresentados por eles como um “projeto padrão”, que procura, no caso, explorar as potencialidades do Campo do Jiquiá. Em outras palavras, os projetos da prefeitura e do Estado foram desenvolvidos seguindo um padrão, recorrente nestas intervenções que unem o discurso social ao turístico. É exatamente este projeto padrão que vai ser criticado pelo IPHAN, diante do argumento de que devem ser levadas em conta as especificidades sócio-culturais e históricas da área, que a intervenção não seja apenas a transposição de um projeto pré-formatado, sem maiores estudos sobre a área (particular pela sua história, mas também pelos seus problemas sociais).

Os responsáveis pelo gerenciamento dos projetos do futuro parque são a Secretaria de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico da prefeitura. Além dela, a DIRCON, responsável pela retirada da população, e a Secretaria de Habitação, que procura organizar soluções e formas de prestar assistência à população que será realocada. Como já observamos nas falas dos moradores da Nova Esperança, o diálogo com a DIRCON, chega a ser classificado como violento pelos moradores locais.

Ao mesmo tempo em que o parque está sendo construído para favorecer a população local (que não está dentro da área do Campo do Jiquiá) e diminuir os problemas sociais, pretende-se cercar a área e evitar a circulação de pessoas potencialmente suspeitas dentro do novo lugar construído no espaço do futuro parque (isto ficou evidente nas falas dos meus informantes). Mas quais serão essas pessoas suspeitas?

Os turistas que vêm de fora para prestigiar um parque símbolo da história da modernização do Recife e da aviação mundial? Ou a população do entorno? Em outras palavras, através das falas dos meus interlocutores, observa-se o disciplinamento que o poder público pretende fazer dos usos do espaço para as comunidades.

Para os funcionários da prefeitura, a construção do parque e a especulação imobiliária gerada a partir dela, irão trazer vários benefícios para as comunidades. Porém, quando voltamos à fala da dona de casa do bairro San Martin, mais especificamente sobre os interesses das empresas de construção civil na área, é difícil imaginar os benefícios que a especulação provocada pelas intervenções pode trazer para população local. Não estou querendo dizer que a preocupação social do projeto não seja válida, ou não seja realmente colocada em prática pelo poder público, entretanto, parece-me que o carro chefe do projeto é fomentar o turismo local e evitar a degradação do Campo do Jiquiá, representado pelo poder público como um lugar de referência histórica da cidade.

Para os técnicos da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco o projeto do Parque do Jiquiá não é novo, tem décadas. Conforme eles, havia um questionamento do Ministério Público exigindo um tipo de apropriação do terreno, que mostrasse a utilidade pública do mesmo. E os projetos resultaram dessa exigência.

Por outro lado, para os funcionários do IPHAN, responsáveis pela supervisão do processo de tombamento federal, o Campo do Jiquiá tem uma importância de caráter nacional. É interessante destacar que existia um processo de solicitação de tombamento em âmbito federal em aberto, desde 1980, período em que também foi encaminhada esta solicitação para FUNDARPE. Ambas as solicitações foram feitas por Francisco D. R. Pfaltzgraff (um estudioso da história dos zeppelins, residente no Rio de Janeiro no período do tombamento estadual). Apenas uma das solicitações foi aceita, pela FUNDARPE, que iniciou os procedimentos para o tombamento da torre dos zeppelins do Jiquiá e da área em que ela se localizava, sendo concluído em 1983. Algum tempo depois o IPHAN também deu início a um processo de análise da solicitação enviada anteriormente e concluiu que, por ser um bem já protegido em nível estadual (o tombamento estadual teoricamente tem os mesmos objetivos do tombamento federal), pressupõe-se que não seria necessário outro tombamento, pois, em teoria, o bem já estaria protegido. Agora, 30 anos depois, este processo de solicitação de proposta de tombamento da área em nível federal é retomado.

Quando o tombamento estadual foi feito havia uma maior descentralização da política de reconhecimento, tombamento e preservação dos bens imóveis, o que permitia ao Estado e Município uma maior autonomia, tanto nas formas como estes processos se davam quanto na forma como este patrimônio seria gerenciado, em termos de recursos para manutenção e preservação do bem. Como já observamos no capítulo anterior, havia nessa época um estímulo a essa descentralização e um incentivo pela procura de soluções autofinanciáveis, que visavam parcerias entre o poder público e instituições privadas e de turismo, na gestão do patrimônio das cidades brasileiras.

Ao desarquivar o processo de tombamento federal, a equipe do IPHAN passou a considerar que o espaço local (o Campo do Jiquiá) deve ser contemplado, não apenas com a torre de atracação, como foi feito no tombamento estadual, mas também contemplar a paisagem local e as construções dentro do campo. Isto é, deve ser pensado o espaço do Campo do Jiquiá como um todo, não apenas a torre como um monumento isolado no espaço da antiga base de atracação. É aqui onde começam a aparecer as dissonâncias entre o IPHAN e a prefeitura do Recife. A principal crítica do IPHAN é à forma como as Secretarias de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico, de Turismo e Esportes da Prefeitura, juntamente com o Estado, têm desenvolvido os projetos no Campo do Jiquiá, ou seja, o projeto padrão.

Outro, talvez o maior ponto de tensão, seja a forma como estes órgãos concebem o bem patrimonial. Para o IPHAN, a prefeitura da cidade, através das intervenções, visa em última instância, à contenção dos processos de invasões do espaço local, fomentando, assim, a especulação imobiliária. Já para o IPHAN, a proposta é que todas as intervenções sejam pensadas, por um lado, contemplando as expectativas das comunidades do entorno; por outro, mantendo a unidade arquitetônica com o todo do Campo do Jiquiá. Sobre a primeira questão (as expectativas das comunidades e a relação delas com o bem), pelos depoimentos de alguns informantes, 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 do entorno.

Retomando a fala dos moradores não residentes no entorno do bairro, percebe-se que nenhum elemento da paisagem local, como os miudeiros, os balaieiros, ou até mesmo os viveiros de peixes de outrora, são evocados ou referenciados. Isto é curioso, pois ao observar as imagens de época, utilizadas no primeiro capítulo, é possível perceber

que estes elementos da paisagem local estiveram sempre presentes nas imagens que fazem referência aos dirigíveis no Jiquiá. Não quero dizer que esta ausência das vozes das populações locais é fruto da displicência da equipe técnica selecionada pelo IPHAN, resta saber se foi impedimento devido à insegurança fruto dos problemas com o tráfico e com os assaltos.

## **CAPÍTULO IV**

### **A CONSTRUÇÃO DO CAMPO DO JIQUIÁ COMO UM LUGAR DE REFERÊNCIA**

Através da análise de cada um dos lugares identificados no entorno da antiga base de atracação dos zeppelins, observa-se como a população do local e do Recife, mas também o poder público, representam e se apropriam deste espaço, produzindo lugares que muitas vezes divergem um dos outros. Em outras palavras, é possível observar, no contexto das intervenções do futuro parque do Jiquiá, como os lugares construídos pelas políticas patrimoniais diferem dos sentidos atribuídos a estes pelas populações que os habitam.

Assim, neste capítulo, inicialmente, serão discutidos os conflitos que envolvem as populações dos bairros que compõem o entorno do futuro parque. Depois disso, a forma como a população dos bairros vizinhos e da Nova Esperança, a população do Recife e o poder público se apropriam do espaço da antiga base de dirigíveis, produzindo e construindo lugares que divergem em seus significados. Isto é, se para o poder público, materializado na prefeitura, no Estado e no IPHAN, o espaço do parque é produzido como um lugar de referência histórica patrimonial, uma atração turística, evidenciando um processo de *gentrification* (Smith, 2007; Motta, 2000 e Leite, 2007) em andamento; para a população local e do Recife, este lugar é significado com base em outras referências de lugar vivido, que não necessariamente convergem com as do poder público. Em seguida, serão discutidos os usos da população dos bairros que compõem o entorno e da Nova Esperança, em contraponto com as propostas de disciplinamento dos usos do local idealizadas pelo poder público. Por fim, serão problematizadas as ressonâncias previstas pelas intervenções patrimoniais que vêm sendo implementadas no Campo do Jiquiá, na população do entorno do futuro parque, mas também da cidade do Recife.

#### **4.1. ESTABELECIDOS E INVASORES NO ENTORNO E DENTRO DO CAMPO DO JIQUIÁ**

É possível perceber uma série de conflitos na forma como a população do entorno e a comunidade Nova Esperança representam e significam o espaço do campo do Jiquiá. Ao se debruçar sobre o material etnográfico é possível perceber que a população dos três bairros do entorno da área contemplam a representação feita deste local pelos órgãos governamentais, como um lugar histórico que representa a

modernização da cidade, mas priorizam a vinda de melhoria nos serviços de infra-estrutura urbana e a erradicação dos problemas sociais que envolvem as ocupações irregulares dentro da área do parque: excesso de lixo, criação de animais, além do tráfico de droga e dos assaltos. Em contraposição, a comunidade da Nova Esperança, teme pelo seu futuro após as intervenções planejadas. O drama gira em torno da especulação imobiliária, mas também do que será feito deles: se serão despejados do espaço do Campo do Jiquiá, realocados através de algum programa de assistência pela Secretaria de Habitação da prefeitura da cidade do Recife.

Quando o assunto são as intervenções que iniciaram com as obras da Quadra Poliesportiva, estes conflitos entre a população mais antiga do entorno e os novos moradores da comunidade Nova Esperança ficam mais evidentes. Focando nas tensões que envolvem a população que compõe a área estudada, percebe-se tensões semelhantes às observadas por Wirth (1980), também por Elias e Scotson (2000), quando um grupo diferente, de fora (outsider), ocupa uma região onde já existe um grupo estabelecido, ou seja, onde já existe uma configuração sócio-espacial definida.

Estes conflitos ficam evidentes na forma como os moradores estabelecidos dos três bairros do entorno se referem à comunidade Nova Esperança, mas também a Portelinha, atualmente Conjunto Habitacional Jiquiá (na Mangueira). As pessoas destas comunidades aparecem como uma referência negativa, sendo sempre associadas aos assaltos, ao tráfico de drogas. De fato, como as pessoas das próprias comunidades observaram, a área do futuro campo tem vários problemas sociais, sendo o tráfico de drogas, os assaltos e o acúmulo de lixo os que mais preocupam a população do entorno, tanto para os estabelecidos quanto para a comunidade que invadiu mais recentemente a área. Por outro lado, na fala dos moradores da Nova Esperança, não surgiu em nenhum momento críticas à forma como a população do bairro interage com eles, mesmo não tendo espaço nas associações locais.

Também como Wirth (1980), Elias e Scotson (2000), é possível notar que à medida que a população que antigamente invadiu a área foi se estabilizando, passou a se considerar mais legítima no local; e a tratar as famílias, que têm invadido recentemente o entorno, de forma negativa associando os problemas do bairro sempre a estes últimos.

## 4.2. LUGARES E NÃO-LUGARES NO CAMPO DO JIQUIÁ

Como foi discutido anteriormente (Durkheim, 1989; Mauss, 2003; Halbwachs, 1990; Wirth, 1980; Fonseca, 2000; Leite, 2007 e Gonçalves, 2007), o espaço pode ser significado e apropriado pelas políticas públicas mais também pela população que compõe o entorno da antiga base de atracação de zeppelins do Jiquiá. Desse modo, é interessante chamar atenção que, além das tensões que envolvem a população dos bairros vizinhos com as famílias que invadiram a área, existem também uma série de conflitos e dissonâncias entre as esferas do poder público envolvidas nessas intervenções. Ao discutir as intervenções do futuro parque com os técnicos do IPHAN, percebe-se algumas tensões entre estes e os representantes da prefeitura do Recife e do Estado. Trata-se de conflitos na forma como as intervenções estão sendo aplicadas, mais especificamente com a forma como os projetos tem sido desenvolvidos e sem os estudos necessários para o tombamento federal da área. O foco principal é com a Quadra Poliesportiva que começou a ser construída no local onde ficava o antigo campo comunitário do bairro de San Martin.

Por um lado, o IPHAN se apropria do espaço local, produzindo este como lugar através da sua referência histórica. Para os arquitetos do IPHAN o espaço local é um lugar de referência pela grandeza de sua história, associada diretamente ao período da modernização do Recife. Já para prefeitura as intervenções visam, em última instância, a contenção dos processos de invasões através da apropriação do espaço local, como já foi explicitado, fomentando a especulação imobiliária e um posterior processo de *gentrification*, o qual já está em andamento, como é possível observar através da etnografia.

Sobre este tema, percebe-se que o principal ponto de tensão é quanto a aplicação do projeto padrão desenvolvido pelo Estado e pela prefeitura do Recife, mais especificamente as obras da Quadra Poliesportiva, que segundo os arquitetos do IPHAN destoam do projeto maior que integra o espaço como um lugar de referência. Isto se deve, ainda na opinião dos arquitetos, a falta de uma unidade arquitetônica do projeto maior de construção do parque. Para os arquitetos do IPHAN o tema principal do parque, na sua construção como um lugar de referência para cidade, deveria ser a relação do espaço com os zeppelins. Em outras palavras, a importância histórica dos dirigíveis na cidade no contexto de 1930. Ainda para os arquitetos do IPHAN as intervenções previstas carecem de uma unidade arquitetônica que integre cada projeto (Museu dos zeppelins, Quadra Poli-esportiva, entre outros) com o

projeto maior do parque. O fato da quadra destoar do tema do projeto maior, foi apresentado em uma reunião entre o IPHAN e a prefeitura da cidade, sendo sugerido pelos primeiros uma revisão do projeto da quadra. Entretanto, o projeto era do Ministério dos Esportes, o qual está financiando a construção desta, e os prazos deste não poderiam esperar por uma revisão. Isto, somando aos problemas com a equipe do tombamento, fez com que o IPHAN cancelasse o estudo do tombamento federal momentaneamente. Todavia, isto não atrapalhou o início das obras da quadra. O argumento dos representantes da prefeitura e do Estado é de que esta revisão do projeto não convinha no momento, que todo o projeto para o parque seria um projeto padrão, além do que a quadra estava sendo financiada pelo Ministério dos Esportes, e enviar o projeto para uma revisão implicaria na possibilidade do cancelamento dos recursos.

Isto serve como evidência, como já observou Gonçalves (2007), de que o Campo do Jiquiá (como um bem de referência) tem sido, ao longo dos anos, e vem sendo construída por agentes externos, sem levar em conta as representações e os diferentes sentidos atribuídos ao espaço pela população do entorno. Também é possível perceber que, diante da lógica das políticas patrimoniais, as intervenções no Campo do Jiquiá são mais para atender as agendas de quem financia, ou seja, de quem se apropria (o capital privado, ou de outras instâncias do poder público) e/ou produz o espaço local como um lugar de referência patrimonial e turístico.

Autores como Fonseca (2000), Gonçalves (2007) e Leite (2007), observaram também que, muitas vezes, os prazos ditados pelos financiadores destes projetos divergem dos prazos necessários aos estudos realizados pelo IPHAN na identificação de determinados objetos e espaços como patrimônio. Foi exatamente isto que aconteceu no caso do Campo do Jiquiá. Como observaram os arquitetos, eles sugeriram que a prefeitura da cidade encaminhasse o projeto da quadra para ser reavaliado, mas devido aos prazos do financiamento do Ministério dos Esportes, isto não foi feito, e as intervenções tiveram início sem que os estudos necessários ao tombamento em nível federal fossem realizados. Ao mesmo tempo, para a prefeitura e o Estado, o local é produzido, ou se constitui, como um lugar de referência para cidade, devido a sua história, mas também pela possibilidade de fomentar a especulação imobiliária e o turismo local, configurando um processo de *gentrification* (Smith, 2007; Motta, 2000; Leite, 2007) em andamento.

Já para as famílias que invadiram o local é possível refletir que, a história dos dirigíveis, o espaço do Campo do Jiquiá como um lugar

patrimonial tem uma importância relativa. Mas mesmo assim, estas se apropriam deste espaço produzindo lugares que são de referência para elas. Os campos de futebol, o da Mangueira, o de San Martin e a quadra do Jiquiá são exemplo disso. Pode-se argumentar que estes constituem referências para as populações do entorno do futuro parque. Há que ressaltar que foram eles que construíram os campos de futebol e cuidaram durante todo o tempo em que estiveram na área. O Campo do Jiquiá é utilizado como forma de aproximar os dois bairros vizinhos, por meio de atividades de lazer, como o futebol. Esta prática permite que as comunidades se relacionem entre si através do local. Cabe destacar que o campo de futebol da Mangueira fica a menos de 50 metros de distância da torre dos zeppelins do Jiquiá. No entanto, isto não quer dizer que esta última seja uma referência para essas populações, neste sentido, os campos de futebol, estariam mais em sintonia com as referências locais do que a história do local com os zeppelins.

Portanto, para a política pública o espaço do Campo do Jiquiá se constitui numa representação de lugar de referência turística e patrimonial, divergindo das representações e dos sentidos de lugar atribuídos a este espaço pela população do entorno. Ao mesmo tempo em que o poder público se apropria deste espaço e o produz como um lugar patrimonial, a população do entorno se apropria deste através de suas práticas e usos.

#### **4.3. APROPRIAÇÕES E USOS DO CAMPO DO JIQUIÁ**

Como já foi visto, para o Estado e a prefeitura do Recife, a apropriação do espaço local se dá a partir do discurso de que o parque será uma forma de equacionar turismo e preservação, além de contribuir com a diminuição dos problemas sociais que vêm se acumulando no entorno do futuro parque ao longo dos anos, discurso comum nestas políticas, que visam um gerenciamento “auto-sustentável” dos bens tombados (Motta, 2000). Visão do patrimônio associada às estratégias de planejamento urbano, adotadas em meados da década de 1970, onde se procurava formas tidas como auto-sustentáveis de gerenciar o patrimônio, ou seja, o patrimônio passa a ser produzido como uma mercadoria e fonte de renda local através do turismo (Fonseca, 2000; Motta 2000 e Leite, 2007)

É importante destacar que a prefeitura se apropria e produz o espaço da antiga base de dirigíveis, visando fomentar a especulação e promover a gentrificação do local, o que implica no futuro disciplinamento dos usos que as populações do entorno fazem deste

espaço. Todavia, os usos que a população do entorno, incluindo a Nova Esperança, fazem do espaço do futuro parque, através de suas práticas cotidianas divergem dos usos que pretendem ser atribuídos pelo poder público, quando da produção do espaço do Campo do Jiquiá em um lugar de referência turística e histórica.

Como foi trabalhado na etnografia, o espaço que compõe este a área é utilizado pela população local das mais diversas formas. Mais especificamente na Nova Esperança, observa-se que o local é utilizado para criação de animais como cabras, cavalos, galinhas; também como forma de cortar caminho para chegar aos outros bairros, como foi explicitado acima, além das atividades lúdicas como divertimento das crianças e os jogos de futebol dos bairros do entorno. Estes usos dão significado ao espaço da antiga base de atracação dos zeppelins, tornando este um lugar de morada e lazer para a Nova Esperança e as populações do entorno. É interessante destacar que os usos do futuro parque como forma de cortar caminho também aparecem na fala da população entrevistada do bairro da Mangueira e do Jiquiá, como uma forma de apropriação do espaço dos campos dos dirigíveis. Voltando mais acima, é possível perceber que juntamente com as atividades de lazer, a área do futuro parque é uma via de integração destes três bairros e das comunidades que vivem no entorno.

Esta forma de apropriação, materializada nos usos e práticas que se fazem do espaço local pela população do entorno é exatamente o que a prefeitura do Recife pretende disciplinar quando for construído o novo parque. Como já foi visto na fala dos representantes destas instituições públicas, fica evidente que depois das intervenções o local será cercado e haverá um maior controle com a entrada da população do entorno. Desse modo, as intervenções no espaço do antigo aeródromo dos zeppelins do Jiquiá evidenciam um processo de *gentrification* em andamento, ou seja, uma higienização do entorno, para fazer do espaço local um lugar de referência histórica e turística.

Mais uma evidência do processo de *gentrification* se materializa no problema do acesso ao local pela população da cidade e os futuros turistas. Como já foi visto devido ao fato do futuro parque ser cercado por comunidades carentes dos três bairros, a solução encontrada é colocar o metrô dentro da antiga base, ou seja, deslocar a estação da Mangueira para dentro da área do parque, assim, os turistas não vão ter que entrar em contato com a população do entorno. Diante dessas circunstâncias, é interessante problematizar questões sobre o que acontecerá depois da construção do parque científico cultural. Isto é, se a tentativa de disciplinar os usos locais dará certo, ou se não haverá,

como já observou leite (2007) um contra-uso do lugar pelas populações do entorno.

É curioso perceber que apesar do espaço que compõe o campo dos zeppelins ser utilizado das mais diversas formas pela população local (lazer, forma de “cortar caminho” para outros bairros, entre outras), os moradores já estabelecidos de longa data aprovam o disciplinamento dos usos que o poder público pretende fazer da área. Há que esclarecer que a produção deste espaço como um lugar de referência pelo poder público restringe a entrada e a saída da própria população local ao Campo do Jiquiá. Entretanto, por parte dessa população há uma aceitação condicionada, se aprova sob a troca de melhorias e segurança para o bairro. Entretanto, há que ressaltar a exclusão da comunidade Nova Esperança deste processo. Duplamente excluída, não sendo convocada nem pelas associações de moradores locais, nem pelo poder público.

#### **4.4. RESSONÂNCIA ENTRE AS POPULAÇÕES RESIDENTES E NÃO RESIDENTES DO JIQUIÁ**

Através da etnografia, observa-se que na cidade do Recife existe uma relação positiva construída entre os zeppelins e o Jiquiá, possível de ser identificada nas notícias de época, nos poemas locais, nas manchetes atuais que tratam das intervenções que têm sido realizadas no bairro do Jiquiá. Além disso, a imagem dos dirigíveis associada ao bairro também é encontrada em locais como o metrô da cidade, entre outros. Esta relação remete como já foi observado por Rezende (2002) e Leite (2007), ao contexto de época, onde o Recife se “modernizava”. Os reflexos desta modernização são visíveis nas transformações dos seus serviços de infra-estrutura urbana. Nesse contexto, os zeppelins e o aeródromo do Jiquiá, foram representados como mais um passo neste ideal de cidade que se queria moderna. Entretanto, esta representação não mostra as contradições dessa modernidade: de um lado uma estrutura moderna, preparada para receber os zeppelins, do outro um Jiquiá pobre, à margem dos serviços de infra-estrutura urbana da época, os quais ainda hoje não chegaram de um todo ao bairro.

Ao se debruçar sobre a documentação selecionada aqui, também sobre as entrevistas dos arquitetos do IPHAN e dos gestores públicos, é possível refletir que a representação dos zeppelins como um bem de referência da cidade tem sido construída de forma homogênea por estes. Por um lado, em prol de uma memória e de uma identidade histórica do lugar, como sendo uma referência do processo de modernização do

Recife (como observaram os técnicos do IPHAN anteriormente). Por outro, como ficou evidente nas falas dos gestores públicos, para dar uma utilidade de mercado à área, que a muito já vinha sendo cobrada pelo Ministério Público Federal.

Sobre essa ideia construída pelos gestores públicos, Gonçalves (2007) chama atenção 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 homogeneíze as memórias, identidades e as representações individuais e sociais. Isto contribui para a pouca ressonância do bem tombados frente à sociedade civil mais ampla, mas também à população que tem vivenciado estas políticas no contexto das intervenções do Jiquiá.

Ao voltar aos relatos da população do Recife e da população do entorno da antiga base de atracação de zeppelins do Jiquiá, a preocupação analítica sempre foi a de identificar o grau de referência desses bens. A partir da definição de ressonância de Gonçalves (2007), foi possível problematizar a existência de duas formas de conceber o bem analisado: uma no sentido patrimonial e outra no sentido instrumental.

Esta última, identificada na população do entorno, mais voltada para os benefícios que as políticas públicas podem trazer em termos de infra-estrutura urbana para os bairros. As ressonâncias instrumentais se materializam na expectativa de maior policiamento e controle da área, em síntese que as intervenções acabem com os problemas de assalto e tráfico de drogas, também que a situação de irregularidade das ocupações das famílias estabelecidas de longa data se regularize. Enfim, anseios por melhorias nos serviços de infra-estrutura urbana para o lugar onde elas moram. No caso dos anseios dos comerciantes locais, as expectativas também giram em torno da esperança de ver o comércio do bairro de San Martin crescer depois das intervenções, além dos turistas e de um maior fluxo de pessoas para o local.

Por outro lado, ao voltar o foco das atenções à fala dos dois informantes não residentes nos bairros do entorno, o morador de Olinda e o morador de um bairro vizinho ao campo dos dirigíveis, pode-se observar a existência de ressonância desse bem analisado. Para o primeiro, é possível perceber que o reconhecimento do Campo do Jiquiá como um patrimônio, associado às intervenções (a construção do museu dos zeppelins e da aviação) e a memória do seu pai (Comandante pioneiro da aviação brasileira), provocam outro tipo de ressonância.

Diferente das comunidades do entorno, com ressonâncias geradas pela expectativa de melhora na segurança local e nos serviços de infraestrutura urbana, para este informante as ressonâncias estão diretamente ligadas à memória da sua família e da relação deste com a história da aviação brasileira. As intervenções e o futuro museu do Zeppelin e da aviação que será construído, são, portanto, uma forma de ver viva a memória do seu pai, como uma parte de um todo maior da história do Recife e da aviação mundial.

É importante destacar também o desabafo deste informante sobre o roubo da placa de bronze que fora deixada em homenagem aos 50 do primeiro voo feito pelo ao Recife. Este relato do roubo da placa é interessante para refletir as dissonâncias e divergências na forma como este patrimônio é reconhecido pelo morador não residente na área e pelo visitante de fora, alemão, em contraponto com a população local. Este episódio serve de evidência às discrepâncias na forma de se relacionar com o patrimônio e com o espaço do Campo do Jiquiá. Por um lado, o roubo da placa em homenagem aos tripulantes do primeiro voo do Zeppelin representa para ambos, brasileiro e alemão, uma falta de interesse, por parte dos brasileiros, no reconhecimento da nossa história. Isto é uma evidência de outra forma de lidar com passado histórico, com as fontes documentais, enfim, com a memória da história local. Já para população local (carente de uma série de serviços de infraestrutura urbana, educação, enfim, imersa em uma série de problemas sociais históricos que foram se acumulando no entorno do antigo aeródromo), a placa, era apenas mais uma fonte de renda. Isto é, algo que, pelo valor do material, o bronze, poderia ser vendido em algum ferro-velho local. Isso ilustra as divergências na forma como as referências são díspares para uma parte da população da cidade, mais abastada, e a outra, mais carente do entorno.

Porém, há que estar atento que o uso de uma lógica utilitária para análise da população local, referida às lembranças de um passado não reconhecido por elas, não se corresponde com o valor atribuído pelos mesmos agentes quando trata-se da conservação de seus campos de futebol.

Para o outro informante não residente na área, ao falar dos zeppelins do Jiquiá, a primeira coisa que ele relembra são os elementos do cotidiano local da sua infância. Em outras palavras, são os elementos da paisagem local, cujos dirigíveis e a torre de atracação seriam apenas mais um, que tocam suas memórias. Desse modo, o reconhecimento do patrimônio local e a construção do futuro parque com museu provocam ressonâncias que o remete a histórias do bairro quando da sua infância,

os balaieiros, os viveiros de peixe, a torre dos zeppelins, todos estes elementos voltam às lembranças deste recifense. As intervenções e a preservação do lugar aparecem, portanto, como mediadores entre a história do cotidiano do bairro (a qual este informante fez parte) com o processo maior do qual os zeppelins fizeram parte: a modernização da cidade do Recife, em meados dos anos 1930.

É curioso perceber, que estes elementos do cotidiano local não aparecem na fala dos arquitetos do IPHAN apesar da preocupação com a forma como a população do entorno vai se apropriar deste bem de referência. Voltando a forma como os trabalhos da equipe técnica estavam sendo realizados, percebe-se que não houve contato com a população local, isto se deve, em grande medida, aos problemas sociais que envolvem o entorno, o que dificultava o contato dos técnicos com a população. Também pelo fato da população ser hostil as pessoas desconhecidas transitando pela área. Este medo se deve às tensões que envolvem o poder público e o entorno, que se constituiu como uma área de ocupações irregulares, ou seja, uma pessoa de fora, trabalhando para algum órgão público é diretamente associada a alguém que veio contribuir para colocar em risco as pessoas que moram de forma irregular no entorno.

Assim, é possível refletir, que, de fato, as representações feitas durante o tombamento, além de atenuar as ambigüidades que envolvem a consolidação da escala dos Zeppelin no Jiquiá, procuram ressignificar a relação dos dirigíveis com base num ideal externo, alheio à população local, pautado pelos resquícios de uma modernidade que ainda não chegou ao bairro, por um lado, e pelo outro pelos interesses na gentrificação da área, fazendo esta um centro de referência turística.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposta desta dissertação foi analisar os objetivos e conseqüências das intervenções patrimoniais que vêm sendo aplicadas pelo poder público do Recife no Campo do Jiquiá, as quais pretendem fazer do espaço local um lugar de referência para cidade, um parque científico cultural, com um museu sobre a história dos dirigíveis. Uma vez que se trata de intervenções que propõem a construção de um lugar de referência histórica e turística, numa área da periferia da cidade do Recife – com uma série de problemas sociais como tráfico de drogas, habitações irregulares, fruto de sucessivos processos de invasões, entre outros –, a hipótese de trabalho foi de que as intervenções, além de procurar atenuar os problemas sociais que envolvem os bairros que compõem o entorno do futuro parque, seriam também uma estratégia do poder público para conter o processo de “favelização” da área do Campo do Jiquiá, desencadeando um processo potencial de gentrificação no entorno da área. É importante destacar que não foi intenção deste trabalho apontar as práticas do poder público do Recife, materializado no IPHAN, na prefeitura da cidade e no Estado, como negativas em si mesmas, mas sim discutir e questionar estas práticas, e algumas de suas conseqüências presentes e futuras entre a população que vivencia essas intervenções em seu cotidiano.

Diante deste objetivo e desta hipótese de trabalho, no primeiro capítulo foi realizada uma reflexão sobre o contexto histórico da cidade do Recife no período de transição do século XIX para o século XX, período marcado pela transição de uma economia rural para uma economia urbana, onde o foco político-administrativo de Pernambuco foi transferido para o Recife. Com base em autores como Freyre (1981), Rezende (2002), Leite (2007), entre outros, discutiram-se como estas mudanças se refletiram na modernização da cidade, nos serviços de infra-estrutura urbanas. Refletiu-se também sob quais circunstâncias se deram a implementação da rota que colocaria o Recife, precisamente o Jiquiá, como uma escala no transporte aéreo internacional.

Discutiu-se como se deu a implementação da base de atracação de zeppelins no Jiquiá, diante da conjuntura histórica de época (onde o Recife se modernizava seguindo a batuta da elite que assumia o poder local após a proclamação da república). Foram explicitadas as tensões e as contradições de uma nova ordem moderna que se impunha na cidade, em contraposição a um bairro pobre, sem serviços mínimos de infra-estrutura urbana. Em seguida, discute-se como estes problemas sociais – relacionados aos serviços mínimos de infra-estrutura urbana e as

habitações irregulares – foram se agravando ao longo dos anos, inclusive com invasões no antigo campo dos dirigíveis do Jiquiá e as ocupações irregulares passaram a fazer parte da imagem consagrada dos bairros como áreas carentes de periferia da cidade. Nesta parte, também foram apresentados os projetos e as intervenções que vem sendo desenvolvidas pela Secretaria de Ciência Tecnologia e Desenvolvimento Econômico da Prefeitura do Recife, pelo Ministério dos Esportes e pelo Governo do Estado de Pernambuco na área hoje, focando nas tensões entre o poder público, a população local e a sociedade civil mais ampla do Recife, no contexto destas intervenções.

No segundo capítulo, é possível observar, através da literatura sobre o tema (Durkheim, 1989; Mauss, 2003; Halbwachs, 1990; Wirth, 1980; Augé, 1994; Fonseca, 2000; Gonçalves, 2007, Leite, 2007 e Motta), que os espaços urbanos são produções culturais sujeitas a diferentes apropriações e significações. Ou seja, é através de um permanente processo de apropriação, mediado pelas práticas, usos e os significados atribuídos, que a sociedade (os agentes que a compõe) transforma o ambiente em que vive, ao mesmo tempo em que estabelece as bases para criações futuras. Nas palavras de Motta (2000) este uso do material do passado seria o que transformaria o material cultural em patrimônio. Mas para que esta produção cultural de determinado espaço, ou dos objetos que o compõe, seja considerado patrimônio (ou um lugar de referência) é necessário um processo de seleção, ou seja, um processo de escolha e tratamento deste material, com base na atribuição de sentidos e valores, atribuição esta, a qual o poder público esteve sempre envolvido, seja como um protagonista, seja como um coadjuvante (Motta, *Idem*). Desse modo, é possível refletir que tanto o poder público como as populações do entorno do campo dos dirigíveis se apropriam deste espaço, produzindo significados e referências diversas sobre ele.

Sob estas circunstâncias, também observa-se que a tendência mundial à globalização desloca o patrimônio histórico de seu lugar de patrimônio (como um vetor que faz com que a sociedade se identifique) para um lugar no mercado de consumo. Esta perspectiva globalizada na forma de lidar com o patrimônio histórico das cidades é classificada por autores como Zukin (2000), Smith (2007), Leite (2007) e Motta (2000), como política de enobrecimento, ou *gentrification*, ou seja, intervenções que elegem certos espaços da cidade considerados centralidades (ou de relevância histórica) e os transformam em áreas de investimentos públicos e privados. Além disso, é possível refletir que a forma como estas intervenções têm sido aplicadas contribuem para o problema da pouca ressonância do bem escolhido (ou do espaço que compõe a antiga

base de atracação de zeppelins), como referência para população do entorno. É possível questionar as práticas do poder público e da população do entorno, as formas como estes agentes se apropriam do espaço da antiga base de atracação dos zeppelins, produzindo lugares e referências que divergem uma das outras.

Também é possível refletir sobre as ressonâncias provocadas na população do entorno e da cidade do Recife. Observou-se dois tipos de ressonâncias na população da cidade: ressonâncias atribuídas a identificação da população com o bem tombado, como discutidas por Gonçalves (2007), mas também ressonâncias instrumentais, provocadas na população do entorno do futuro parque. Estas mais voltadas para as expectativas da população do entorno pelos serviços de infra-estrutura urbana, prometidos com a construção do futuro parque.

Através da etnografia percebe-se que, de fato, as intervenções no Campo do Jiquiá, configuram um processo de *gentrification* em andamento, que poderá contribuir não só com retirada da população que invadiu o entorno (o que parece algo inevitável), mas também da população já estabilizada dos bairros do entorno, pelo menos da população mais próximas da área do futuro parque. No entanto, o aprofundamento desta questão ficará para pesquisas posteriores. Desse modo, para os gestores do poder público do Recife (da prefeitura e do Estado) o Campo do Jiquiá se torna um lugar pela sua importância histórica e, principalmente, pela sua potencialidade de fomentar o turismo local, trazendo recursos para cidade. Já para o IPHAN, o espaço local é apropriado e significado como um lugar de referência pela sua importância histórica, que remete a modernização do Recife, ou seja, como um dos ícones da modernização da cidade, não levando em conta as representações e memórias da população do entorno sobre a história dos dirigíveis no local. Por outro lado, as populações locais também se apropriam deste espaço constituindo este em lugares que não estão em sintonia com os lugares produzidos pelo poder público. Aqui os campos de futebol e a quadra aparecem como as referências locais da população, como lugares de sociabilidades e de lazer destas populações.

Observou-se, portanto, que não existe uma relação meramente dicotômica entre Estado e populações periféricas e sim a existência de uma série de conflitos entre as distintas esferas e atores que fazem parte do processo analisado: entre o poder público e a população do entorno; entre as próprias instâncias do poder público como o observado entre o IPHAN a prefeitura local e o Estado; entre a população dos três bairros que compõe o entorno e as famílias que têm invadido a área, mais especificamente a comunidade Nova Esperança, que se constituiu

através do processo mais recente de invasão da área. Em síntese, a complexidade social sobre o que seja o fenômeno urbano patrimonial extrapola as dicotomias convencionais e enseja o estudo das distintas formas que compõem o processo

## BIBLIOGRAFIA

ARANTES, A. A. (2006). O patrimônio cultural e seus usos: a dimensão urbana. **Revista Habitus**. V. 4, n. 01, p. 425-435, Goiânia.

AUGÉ, Marc (1994). **Os lugares antropológicos: Dos lugares aos não lugares**. Campinas, SP: Papirus.

BENEVOLO, Leonardo (1989). **História da arquitetura Moderna**. São Paulo. Ed perspectiva.

BENJAMIN, Walter (1997). Paris Capital do século XIX, in C. Fortuna (org). **Cidade cultura e globalização; ensaios em sociologia**. Oeiras, Ed. Celta.

CAILLÉ, A. (1998). Nem holismo nem individualismo metodológico: 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.

CERTEAU, Michel (1994). **A invenção do cotidiano: Artes do fazer**. Petrópolis: Vozes.

COSTA, Emília Viotti da. (1977). Urbanização no Brasil no século XIX. In COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república: momentos decisivos**. São Paulo, Editorial Grijalbo.

DURKHEIM, Émile (1989). **As Formas Elementares da Vida Religiosa: o Sistema Totêmico da Austrália**. São Paulo, Paulinas.

ELIAS, N. & SCOTSON, J. L. (2000). **Os estabelecidos e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 19-51; 190-194.

FENTRESS, J. WICKHAM, J. (1998). **Memória social**. Lisboa. Teorema.

FONSECA, Cecília Londres (2000). **Referências Culturais: Base para novas políticas de patrimônio**. Brasília, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

FORTUNA, Carlos (1997). Destradicionalização e imagem da cidade: o caso de Évora. In Fortuna (org.), **Cidade, cultura e globalização: ensaios de sociologia**. Oeiras: Celta.

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

FREITAS, Marcelo de Brito A. P. (1992). **Dos monumentos arquitetônicos aos sítios históricos urbanos: um estudo sobre a evolução do padrão de intervenção estatal nos sítios históricos do Brasil**. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Urbano, UFPE, Recife.

FREYRE, Gilberto (1996). **Sobrados e mudecambos: decadência do patriarcado rural no Brasil**. São Paulo: Record.

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

GREENBLATT, STEPHEN (1991). Ressonance and Wonder. In: KARP, Ivan; LAVINE, Steven D. (ed). **Exhibiting Cultures: the Poetics and Politics of Museums Display**. Washington: Smithsonian Institution Press.

GOMINHO, Zélia de Oliveira (1998). **Veneza americana vs mucambópolis. O Estado Novo na cidade do Recife**. Recife, CEPE.

GRAFMEYER, Y e JOSEPH I. (1991). **L'École de Chicago**. Paris Aubier.

HALBWACHS, M. (1990). **A memória coletiva**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais Ltda.

IANNI, Octávio (1992). **A idéia de Brasil Moderno**. São Paulo: Brasiliense.

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.

LIMA FILHO, M. (2006). Cidades Patrimoniais e Identidades Nacionais – questões antropológicas na perspectiva comparativa Brasil e os EUA, in BEZERRA, Márcia; LIMA FILHO, Manuel Ferreira (orgs.), **Os caminhos do patrimônio no Brasil**, Goiânia, Alternativa.

LINS, Fernando Chaves (2006). **Por céus nunca d'antes navegados**. Recife: Ed. Universitária da UFPE.

LUBAMBO, Cátia Wanderley (1991). **O Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero**. Recife. Cepe, Fundação de Cultura Cidade do Recife.

MAUSS, Marcel (2003). Ensaio sobre a Dádiva: forma e razão da troca nas sociedades arcaicas. In **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: Cosac & Naify.

MENEZES, José Luiz Mota (2006). O moderno e o modernismo em Pernambuco: arquitetura e urbanismo. In HERKENHOFF, Paulo (org), **Pernambuco moderno**. Recife, Instituto Cultural Bandepe.

MISZTAL, B. (2003). **Theories os Social Remembering, Maidenhead, Philadephia**. Opem University Press.

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.

OLICK, J. K. e ROBBINS, J. (1998). Social memory studies: from collective memory to the historical sociology of Mnemotic Practices. **Annual Review o Sociology**, 24, p. 105-140.

ORTIZ, Renato (1985). **Cultura brasileira e identidade nacional**. São Paulo, Ed. Brasiliense.

PERRUCCI, Gabriel (1978). **A república das usinas**. Rio de Janeiro: Paz e terra.

PONTUAL, Virgínia (1998). **O saber urbanístico no governo da cidade: uma narrativa do Recife nas décadas de 1930 e 1940**. Tese de Doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

RÉMY, Jean (1991). **Mophologie sociale et représentations collectives: le statut de l'espace dans la problématique durkheimienne**. Recherches Sociologiques, XXII (3), pp. 33 – 52.

REZENDE, A. P. M. (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, R. O. (2009) **Memória e Representações: O bairro do Jiquiá (Recife/PE) nos tempos dos zeppelins**. Monografia de conclusão de curso apresentada ao Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

SAHLINS, Marshall. (1990). **Ilhas de história**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.

SCHWARCZ, Lilia Moritz et al (1998), Considerações Finais – Brasil: o tempo e o modo. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz (org). **História da vida privada no Brasil** (vol. 4: contrastes da intimidade contemporânea). São Paulo, companhia das letras.

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- Zachariasen, **De volta à cidade**. São Paulo: ANNABLUME, p. 21-59.

VELHO, Gilberto (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.

WIRTH, Louis (1928, 1980). *Le Gueto*, Grenoble, Presses Universitaire de Grenoble.

\_\_\_\_\_ (1938, 1997). **O urbanismo como modo de vida**. In Carlos Fortuna (org) (1997). *Cidade Cultura e Globalização; Ensaio de Sociologia*, Oeiras, Celta, p. 45-465.

## ACERVOS CONSULTADOS

Museu da Cidade do Recife (MCR)

*Coleção de negativos em vidro da cidade do Recife*

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

Arquivos do Jornal *Diário de Pernambuco*:

*Diário de Pernambuco*, 11 de abril de 1930, 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 jan 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.

## **OUTRAS FONTES CONSULTADAS**

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.

DIÁRIO OFICIAL, Prefeitura do Recife (2009). Casas do Jiquiá. Poder Legislativo Municipal. Ano XIX, n. 094, p. 07.

FUNDAÇÃO RAMPA. <http://www.fundacaorampa.com.br/> Acesso em 15/12/2010.

OBVIOUS, Um olhar mais demorado. [http://obviousmag.org/archives/2008/01/os\\_hangares\\_dos.html](http://obviousmag.org/archives/2008/01/os_hangares_dos.html) Acesso em 15/12/2010.

MINISTÉRIO DA CULTURA, IPHAN (1995). Cartas patrimoniais. Brasília: Minc-IPHAN.