

# A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ

patrimônio que revela o Recife do Zeppelin

Jônatas Souza Medeiros da Silva

Orientadora: Ana Rita Sá Carneiro

Coorientadora: Onilda Gomes Bezerra

RECIFE 2022





UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

JÔNATAS SOUZA MEDEIROS DA SILVA

**A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ:** patrimônio que revela o Recife do *Zeppelin*

Recife

2022

JÔNATAS SOUZA MEDEIROS DA SILVA

**A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ:** patrimônio que revela o Recife do *Zeppelin*

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Desenvolvimento Urbano. Área de concentração: Desenvolvimento Urbano.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. PHD. Ana Rita Sá Carneiro

Coorientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Onilda Gomes Bezerra

Recife

2022

Catálogo na fonte  
Bibliotecária Lílian Lima de Siqueira Melo – CRB-4/1425

S586a Silva, Jônatas Souza Medeiros da  
A paisagem do Campo de Jiquiá: patrimônio que revela o Recife do Zeppelin / Jônatas Souza Medeiros da Silva. – Recife, 2022.  
264f.: il.fig.

Orientadora: Ana Rita Sá Carneiro Ribeiro.  
Coorientadora: Onilda Gomes Bezerra.  
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. Centro de Artes e Comunicação. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, 2022.

Inclui referências e apêndices.

1. Desenvolvimento Urbano. 2. Paisagem – Campo do Jiquiá. 3. Zepellin. 4. Patrimônio - Dirigível I. Ribeiro, Ana Rita Sá Carneiro (Orientadora). II.Bezerra, Onilda Gomes (Coorientadora) III.Título.

711.4 CDD (22. ed.) UFPE (CAC 2022-32)





.....

**Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano**  
**Universidade Federal de Pernambuco**

**Jonatas Souza Medeiros da Silva**

**“A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ: PATRIMÔNIO QUE REVELA O RECIFE DO ZEPPELIN”**

Aprovada em: 02/02/2022.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Desenvolvimento Urbano. Área de Concentração: Desenvolvimento Urbano

**Banca Examinadora**

Participação via Videoconferência

Profa. Ana Rita Sá Carneiro Ribeiro (Orientadora)  
Universidade Federal de Pernambuco

Participação via Videoconferência

Profa. Onilda Gomes Bezerra (Coorientadora)  
Universidade Federal de Pernambuco

Participação via Videoconferência

Prof. Tomás de Albuquerque Lapa (Examinador Interno)  
Universidade Federal de Pernambuco

Participação via Videoconferência

Profa. Lúcia Maria Siqueira de Cavalcanti Veras (Examinadora Externa)  
Universidade Federal de Pernambuco

## AGRADECIMENTOS

Cursar o mestrado se mostrou uma experiência única e inusitada. Parti de um olhar acostumado com as vivências do Centro de Artes e Comunicação, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo, do Laboratório da Paisagem. Porém, tais vivências foram repentinamente interrompidas pela pandemia da Covid-19, me levando a um olhar recluso e reflexivo, de dentro do meu quarto, limitado a uma tela do computador. Demorei um pouco para me acostumar, mas finalmente consegui vivenciá-la como uma nova realidade, que acabou refletida no processo de construção desse trabalho.

Isso só foi possível graças a um conjunto de pessoas que contribuíram de modo significativo, cada qual à sua maneira, para eu conseguir chegar até aqui: o final de mais uma etapa da minha vida acadêmica e profissional. A elas, dedico esse momento para expressar a minha sincera gratidão.

Para que a pesquisa resultasse neste trabalho, pude contar com toda dedicação da professora Ana Rita, que aceitou me orientar durante essa trajetória. Ana, agradeço por todo o ensinamento que você tem me passado nestes últimos anos, que não começaram no mestrado, mas vem desde as monitorias de projeto 7, fazendo inquietar em mim, desde ali, o desejo de entender a paisagem como patrimônio. Também sou grato por toda a paciência, honestidade e apreço que você deposita nos momentos de construção da pesquisa, me guiando com maestria, sem fazer esmorecer. Cheguei pouco familiarizado com a pesquisa e entender esse caminho foi um desafio, mas você me mostrou que o primeiro passo sempre é problematizar e este se tornou meu exercício diário.

Sou igualmente grato a professora Onilda, minha coorientadora, que me vem me apoiando desde o início da graduação em arquitetura e urbanismo e prossegue me acompanhando até hoje. Onilda, foi você que me incentivou a percorrer caminhos mais altos, ao me apresentar o ensino e a pesquisa, me encorajando a seguir por eles. Aqui estou eu traçando este percurso! Ainda na graduação, você me mostrou o Campo do Jiquiá e o entregou em minhas mãos, me incentivando a olhá-lo sob a perspectiva do *Zeppelin*. Finalmente trago os resultados desse desafio.

Agradeço também ao demais professores e pesquisadores do Laboratório da Paisagem, em especial ao professor Joelmir e a professora Lúcia. Obrigado por acreditarem

no meu potencial e sempre estarem dispostos a me aconselhar e estimular a buscar cada vez mais novos horizontes. Com vocês aprendo não apenas como ser um bom pesquisador e professor, mas como ser mais humano, e sou muito grato por me acolherem e me instruírem. Vocês são peças fundamentais nesse processo!

Também agradeço aos meus amigos e amigas que me acompanharam durante essa etapa. Vocês foram meu suporte durante essa etapa e sou eternamente grato por isso.

Aos amigos que decidiram continuar essa trajetória acadêmica comigo da graduação para o mestrado. Raquel, minha grande amiga, parceira de trabalhos e viagens, que tanto me incentivou a buscar novas perspectivas e encorajou a enveredar pelo mundo da pesquisa. Wilson, amigo e colega de orientação, que tanto me apoiou, principalmente durante esse período de isolamento social, formando uma dupla de suporte para permanecer firmes nessa caminhada. Letícia, que mesmo seguindo por outras linhas de pesquisa permaneceu bastante presente nesta caminhada.

Às novas pessoas que chegaram na minha vida graças à turma ME-40 do MDU, em especial, agradeço à Italo e Matheus. Italo, que caiu de paraquedas, tornando-se um verdadeiro companheiro, sempre presente nos momentos de alegrias e angústias com sua paciência e serenidade. Graças a ele, me aproximei de Matheus, um grande amigo que ganhei, que com sua leveza e espontaneidade deixou mais divertida essa nossa trajetória. Obrigado a vocês por dividirem comigo esse percurso!

À Polly, que o destino insistiu que essa amizade acontecesse, reaparecendo desta vez no Laboratório da Paisagem, para dividir sua paixão em mergulhar pelos documentos históricos comigo, desbravando juntos os passados do Recife. À Milena, amiga-madrinha que o MDU me deu e que tanto me orientou durante essa jornada, tornando mais fácil e divertido passar pelos caminhos até então desconhecidos por mim.

À Bia, amiga da graduação, do IPHAN, das monitorias de Projeto 7, do percurso Paulista-UFPE, da vida. Obrigado por dividir comigo a mesma paixão pelo patrimônio e sempre estar disposta a debater minhas posições e questionamentos; mas também, por me fazer entender que a vida vai além da academia. Você me apresentou Mari, Luck, Luan, Debs, Lary, Jairo e Daline; amigos que, mesmo distantes, se fizeram perto durante esse período pandêmico e me ajudaram nesse processo, sempre abertos a dividir a rotina e, juntos, se

adaptar a essa nova realidade. Vocês me deram ânimo para continuar e por isso sou grato pela amizade de vocês!

Institucionalmente, agradeço aos professores e técnicos do MDU por todo apoio e aprendizado adquirido. Em especial à Renata Albuquerque por sempre estar disposta a nos ajudar. Você é incrível!

Também externo meus agradecimentos à Fundação de Amparo à Ciência e Tecnologia de Pernambuco (FACEPE) pela bolsa de pós-graduação nível mestrado dedicada a financiar esta pesquisa.

E, por fim, agradeço profundamente a minha família por todo suporte que me dão e por estarem comigo em cada nova empreitada que me lanço. À minha mãe, Lauriene, agradeço por seu apoio incondicional, onde sei que seremos sempre o suporte um do outro. Ao meu pai, Josafá, um entusiasta das minhas pesquisas, obrigado por sempre buscar uma maneira de colaborar com elas e me incentivar a prosseguir galgando muito mais. À minha irmã e melhor amiga, Janine, que sou grato por me entender e deixar dividir meus anseios e inquietações da vida. Amo vocês e sou imensamente grato por tudo!



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 Pelin!  
Vivôôôô!  
Deutschland über alles!  
Atracou!  
(FERREIRA, 1965).

## RESUMO

O Campo do Jiquiá é um espaço emblemático na história do Recife, que serviu como campo de pouso do dirigível '*Graf Zeppelin*' entre 1930 e 1937. A torre de atracação, que marca esse período do sítio, é reconhecida como patrimônio pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE), juntamente a uma área circundante de 8,4 hectares. Com a falta de uso, houve regeneração ambiental de partes desse local, priorizando a proteção dos seus 54 hectares como Área de Relevante Interesse Ecológico (ARIE) pela Prefeitura do Recife, em detrimento dos aspectos históricos. Acredita-se que esse campo revela uma paisagem do passado, de aspectos objetivos com as construções humanas e os elementos naturais que remanescem, e de aspectos subjetivos, inerentes ao modo que resguarda a memória desse período da cidade e as relações humanas que ocorreram ali. Assim, a discussão da paisagem como experiencição humana está aportada em Georg Simmel, Augustin Berque, Denis Cosgrove, Jean-Marc Besse e Michel Collot. Tal compreensão de paisagem poderá fornecer meios para o reconhecimento do Campo Jiquiá como patrimônio. Desse modo, traça-se como objetivo explicitar a paisagem do Campo do Jiquiá como patrimônio referenciado na história e na imagem do *Zeppelin*. A metodologia desenvolvida aporta-se na pesquisa histórico-documental, a partir de notícias de jornais da época e da análise iconográfica, segundo Erwin Panofsky e Boris Kossoy, das fotografias históricas que retratam o *Zeppelin* e os atributos da paisagem do Campo do Jiquiá. Desvelou-se, assim, uma 'paisagem em movimento' expressa em escalas, partindo da experiência percebida pelo olhar dos passageiros e recifenses até às manifestações vividas, que ficaram eternizadas nos atributos culturais e naturais, tangíveis e intangíveis do Campo do Jiquiá.

**Palavras-chave:** Campo do Jiquiá; *zeppelin*; dirigível; paisagem; patrimônio; conservação.

## ABSTRACT

Campo do Jiquiá is an emblematic space in Recife's history, which served as the landing field for the airship '*Graf Zeppelin*' between 1930 and 1937. The mooring mast, which marks this period of the site, is recognized as heritage by Pernambuco Historical and Artistic Heritage Foundation (FUNDARPE), along with a surrounding area of 8.4 ha. With the landing field obsolescence, there was an environmental regeneration of parts of this location, prioritizing the protection of its 54 ha as an Area of Relevant Ecological Interest (ARIE) by the Recife City Hall, to the detriment of historical aspects. It is believed that this landing field reveals a past landscape of objective aspects with human constructions and natural elements that remain, and of subjective aspects, inherent to the way that it preserves the memory of this city period and the human relationships that occurred there. Thus, the discussion of landscape as human experience is supported by Georg Simmel, Augustin Berque, Denis Cosgrove, Jean-Marc Besse and Mihel Collot. Such understanding of landscape may provide means for recognizing Campo do Jiquiá as a heritage site. The main objective is to explain the Campo do Jiquiá landscape as heritage from the *Zeppelin*. The methodology developed contributes to historical-documentary research, based on news from historical newspapers and iconographic analysis, according to Erwin Panofsky and Boris Kossoy, historical photographs that portray the *Zeppelin* and the attributes of Campo do Jiquiá landscape. Therefore, a 'moving landscape' expressed in scales was unveiled, starting from the experience perceived by the eyes of passengers and Recife's citizens to the lived manifestations, which were immortalized in the cultural and natural, tangible and intangible attributes of Campo do Jiquiá.

**Keywords:** Campo do Jiquiá; *zeppelin*; airship; landscape; heritage; conservation.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 –	Desenho do Problema de Pesquisa	24
Figura 2 –	Localização da Unidade de Conservação da Natureza ARIE Campo do Jiquiá	29
Figura 3 –	Planta do Recife e seus arrabaldes	30
Figura 4 –	Fotografia de vista aérea do Campo do Jiquiá e sua torre de amarração no centro, tirada do LZ127 <i>Graf Zeppelin</i> em preparação para aterrizar	31
Figura 5 –	Ortofotocartas do Campo do Jiquiá de 1951 e 1966, respectivamente, com os novos caminhos para as edificações de armazenamento militar	32
Figura 6 –	Paióis e Armazéns remanescentes da Segunda Guerra Mundial no Campo do Jiquiá	33
Figura 7 –	Área de tombamento estadual do Sítio Histórico do Campo do Jiquiá, que corresponde ao círculo interno, sendo o polígono externo o terreno estudado	35
Figura 8 –	Situação atual do Campo do Jiquiá após a regeneração ambiental da área	36
Figura 9 –	LZ-127 Graf Zeppelin sobrevoando o Cais do Apolo, no Bairro do Recife da década de 1930	38
Figura 10 –	Vista Panorâmica do Campo de Pouso do Graff Zeppelin tiradas pela Fundação Pró/Memória em visita no ano de 1984	39
Figura 11 –	Zoneamento da APA Campo do Jiquiá conforme estabelecido nos estudos do Decreto Municipal n.º 21.828/2006	41
Figura 12 –	Sobreposição das poligonais de proteção, com destaque em amarelo a zona rigorosa da FUNDARPE e em azul a SPAHC da SMAS	42
Figura 13 –	Zoneamento da UCN ARIE Campo do Jiquiá conforme estabelecido nos estudos do Plano de Manejo e Decreto Municipal n.º 33.733/2020	46



Figura 14 –	Sobreposição das poligonais de proteção da SMAS, com destaque em azul a SPAHC como APA e em vermelho a SCA2 como ARIE	47
Figura 15 –	Sobreposição das poligonais de proteção vigentes, com destaque em amarelo a zona rigorosa da FUNDARPE e em vermelho o SCA2 da SMAS	48
Figura 16 –	Excursão de Primavera. Zhan Ziqian (展子虔, ca. 550–604)	62
Figura 17 –	Fotomontagem que expressa a paisagem do bairro da Boa Vista, Recife (PE), fruto de um olhar sensível do sujeito para com o ambiente	65
Figura 18 –	Compreensão da paisagem a partir da experiência percebida e vivida	69
Figura 19 –	Escalas da paisagem a partir do Zeppelin	76
Figura 20 –	Caminho metodológico para a identificação da paisagem do Campo do Jiquiá	78
Quadro 1 –	Jornais pernambucanos coletados e analisados na pesquisa histórica documental escrita	79
Figura 21 –	Exemplo da ficha de análise iconográfica da paisagem (ficha n.º 61/80)	87
Figura 22 –	Ilustração do <i>Zeppelin</i> sobrevoando o Recife	90
Figura 23 –	Ilustração da Implantação do Campo de Pouso de Dirigíveis no Jiquiá	92
Figura 24 –	No canto superior esquerdo, momento de fixação da torre de amarração no Campo do Jiquiá; no canto superior direito, a casa de gás; no canto inferior, estrada principal que dá acesso ao Campo do Jiquiá	93
Figura 25 –	Mapa de alocação das arquibancadas segundo as categorias de ingressos, no aeródromo do Jiquiá	95
Figura 26 –	Mapa do itinerário da viagem do <i>Graf Zeppelin</i> à América do Sul	97
Figura 27 –	No canto superior esquerdo, o <i>Zeppelin</i> sobrevoando Maceió (AL); no canto superior direito, sobrevoando Salvador (BA); no canto inferior esquerdo, sobrevoando São Luiz (MA); e no canto inferior direito, sobrevoando o Rio de Janeiro (RJ).	99

Figura 28 –	Oficiais auxiliando no pouso do <i>Graf Zeppelin</i> no Campo do Jiquiá	101
Figura 29 –	Canto superior esquerdo, o <i>Graf Zeppelin</i> atracado no Campo do Jiquiá; Canto superior direito, população apreciando o dirigível no campo de pouso; Canto inferior esquerdo, tripulantes nas ruas do Recife; Canto inferior direito, visita dos estrangeiros aos mocambos do Recife	104
Figura 30 –	Canto esquerdo, fotografia tirada do <i>Zeppelin</i> enquanto sobrevoava o Atlântico; canto superior direito, fotografia do litoral brasileiro tirada do <i>Zeppelin</i> ; canto inferior direito, vista aérea da Baía de Guanabara (RJ) retratada pelo <i>Zeppelin</i>	105
Figura 31 –	Cartão postal vendido na recepção noturna do <i>Zeppelin Day</i> ilustrando o <i>Graf Zeppelin</i> com suásticas nas barbatanas de bombordo, o <i>Travel and Transportation Building</i> da Feira Mundial de Chicago de 1933 e um retrato do comandante Hugo Eckener, da coleção de Cheryl R. Ganz	109
Figura 32 –	Torre de atracação do Campo do Jiquiá com o <i>Graf Zeppelin</i> amarrado durante a noite	111
Figura 33 –	O <i>Zeppelin</i> sobrevoa durante sua viagem à Argentina, em 1934	112
Figura 34 –	O <i>Zeppelin</i> sobrevoa Curitiba (à esquerda), Curitiba (ao centro) e Porto Alegre (à direita) durante sua viagem à Argentina, em 1934	113
Figura 35 –	O Campo de Pouso de dirigíveis em construção no Rio de Janeiro	114
Figura 36 –	Dirigível <i>Hindenburg</i> ( <i>Zeppelin</i> LZ129) entrando em seu hangar no Aeroporto Bartolomeu de Gusmão, no campo de Santa Cruz, Rio de Janeiro, 1936	116
Figura 37 –	Dirigível <i>Hindenburg</i> ( <i>Zeppelin</i> LZ129) sobrevoando o Palácio da Justiça, em Recife, Pernambuco, estampando as suásticas em sua lombada	118
Figura 38 –	Dirigível <i>Hindenburg</i> ( <i>Zeppelin</i> LZ129) explode no ar ao tentar pousar no Aeródromo de Lakehurst, Nova Jersey, Estados Unidos	120
Figura 39 –	Ex-tripulantes visitam o antigo campo de pouso do Jiquiá, Recife	124
Figura 40 –	Cerimônia de tombamento da Torre de Amarração do <i>Graf Zeppelin</i> e área de entorno de 8.400 m <sup>2</sup> do Campo do Jiquiá, Recife	125

Figura 41 –	Vista aérea do centro urbano do Recife pelo <i>Zeppelin</i>	130
Figura 42 –	Elementos que compõem o Recife vistos do <i>Zeppelin</i>	131
Gráfico 1 –	Atributos físicos da escala aérea nas fichas nº1 à nº14	131
Gráfico 2 –	Atributos antrópicos (construções) da escala aérea nas fichas nº1 à nº14	132
Gráfico 3 –	Atributos biológicos da escala aérea nas fichas nº1 à nº14	133
Figura 43 –	Campo do Jiquiá visto do <i>Zeppelin</i>	134
Figura 44 –	Campo do Jiquiá visto do <i>Zeppelin</i> durante o pouso	135
Gráfico 4 –	Atributos antrópicos (manifestações) da escala aérea nas fichas nº1 à nº14	136
Figura 45 –	Recifense contempla o sobrevoar do <i>Zeppelin</i>	137
Gráfico 5 –	Atributos antrópicos (manifestações) da escala da cidade nas fichas nº15 à nº45	138
Figura 46 –	A relação entre o <i>Zeppelin</i> e a cidade	139
Gráfico 6 –	Atributos físicos da escala da cidade nas fichas nº15 à nº45	140
Gráfico 7 –	Atributos antrópicos (construções) da escala da cidade nas fichas nº15 à nº45	141
Figura 47 –	O <i>Zeppelin</i> e as novas construções da cidade	142
Figura 48 –	O <i>Zeppelin</i> e as novas infraestruturas urbanas do Recife	142
Figura 49 –	A população recifense prestigiando o <i>Zeppelin</i> sobrevoar o Recife	143
Figura 50 –	Relação do <i>Zeppelin</i> com o rio Capibaribe	144
Gráfico 8 –	Atributos biológicos da escala da cidade nas fichas nº15 à nº45	144
Figura 51 –	Relação do <i>Zeppelin</i> com os arrabaldes do Recife	145
Gráfico 9 –	Atributos físicos da escala de pouso nas fichas nº46 à nº80	146
Figura 52 –	O <i>Zeppelin</i> em pouso no Campo do Jiquiá	147

Gráfico 10 –	Atributos biológicos da escala de pouso nas fichas nº46 à nº80	148
Figura 53 –	O <i>Zeppelin</i> e equipamentos que compõem o campo de pouso	149
Figura 54 –	A população local indo prestigiar o pouso do <i>Zeppelin</i>	149
Gráfico 11 –	Atributos antrópicos (construções) da escala de pouso nas fichas nº46 à nº80	150
Figura 55 –	Relação do <i>Zeppelin</i> e os mocambos	151
Gráfico 12 –	Atributos antrópicos (manifestações) da escala de pouso nas fichas nº46 à nº80	152
Figura 56 –	Manifestações da população local ante a chegada do <i>Zeppelin</i>	153
Figura 57 –	O trabalho no Campo do Jiquiá que resultava no seu funcionamento	154
Figura 58 –	A relação entre estrangeiros e recifense nos mocambos circunvizinhos ao Campo do Jiquiá	155
Quadro 2 –	Atributos da paisagem do <i>Zeppelin</i> no Recife apreendidos a partir das fotografias históricas	156
Figura 59 –	A paisagem do Recife em movimento moldada pelo <i>Zeppelin</i>	158
Quadro 3 –	Atributos da paisagem do Campo do Jiquiá apreendidos a partir das fotografias do <i>Zeppelin</i>	159
Quadro 4 –	Atributos da paisagem do Campo do Jiquiá apreendidos pelo <i>Zeppelin</i> encontrados nos documentos institucionais	162



## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 –	Acervos das fotografias utilizadas para a análise iconográfica da paisagem do Campo do Jiquiá	84
Tabela 2 –	Número de viagens realizadas na linha aérea Alemanha-Brasil pelos dirigíveis	122

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

APA – Área de Proteção Ambiental

ARIE – Área de Relevante Interesse Ecológico

AV – Área Verde

BNDigital – Acervo Digital da Biblioteca Nacional do Brasil

BNH – Banco Nacional de Habitação

CEP – Convenção Europeia da Paisagem

CEPE – Companhia Editora de Pernambuco

CIOE – Companhia Independente de Operações Policiais Especiais

COMPESA – Companhia Pernambucana de Saneamento

EMPETUR – Empresa Pernambucana de Turismo

FIDEM – Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife

FUNDAJ – Fundação Joaquim Nabuco

FUNDARPE – Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

LUOS – Lei de Uso e Ocupação do Solo da cidade do Recife

MSC – Museu da Cidade do Recife

MISP – Museu da Imagem e do Som de Pernambuco

PPSH/RMR – Plano de Preservação de Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife

RPA – Região Político-Administrativa

SCA – Setor de Conservação

SIC – Setores de Intervenção Controlada

SIP – Setor de Intervenção Paisagística

SMAS – Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Recife

SMUP – Sistema Municipal de Unidades Protegidas

SNUC – Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza

SOH – Setor de Ocupação Humana

SPAHC – Setor de Proteção do Ambiente Cultural

SPAN – Setor de Proteção do Ambiente Natural

SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

UCN – Unidade de Conservação da Natureza

UCP – Unidade de Conservação da Paisagem

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura

ZEIS – Zona Especial de Interesse Social

ZEPA – Zona Especial de Proteção Ambiental

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>21</b>
<b>2</b>	<b>O CAMPO DO JIQUIÁ: UM PATRIMÔNIO EM QUESTIONAMENTO</b>	<b>28</b>
2.1	O PROCESSO DE CONSOLIDAÇÃO DO CAMPO DO JIQUIÁ	28
2.2	AS TENTATIVAS DE PROTEÇÃO DO CAMPO DO JIQUIÁ ENQUANTO PAISAGEM	39
2.3	SÍNTESE – CAMPO DO JIQUIÁ: UMA PAISAGEM-PATRIMÔNIO?	51
<b>3</b>	<b>A PAISAGEM COMO PATRIMÔNIO: EXPERIENCIAÇÃO HUMANA DO TERRITÓRIO A PARTIR DE UMA PERSPECTIVA SIMBÓLICA</b>	<b>52</b>
3.1	PATRIMÔNIO E PAISAGEM: DO OBJETIVO AO SUBJETIVO	52
3.2	PAISAGEM COMO ‘FORMA DE VER O MUNDO’: EXPERIÊNCIA HUMANA NO TERRITÓRIO	61
3.3	SÍNTESE – O CAMPO DO JIQUIÁ COMO PATRIMÔNIO E PAISAGEM	72
<b>4</b>	<b>ESTABELECENDO UMA FERRAMENTA PARA A INTERPRETAÇÃO DA PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ</b>	<b>74</b>
4.1	UMA INVESTIGAÇÃO DO PASSADO DO CAMPO DO JIQUIÁ NOS JORNAIS PERNAMBUCANOS	78
4.2	A INTERPRETAÇÃO DA PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ A PARTIR DAS FOTOGRAFIAS DO <i>ZEPPELIN</i>	81
<b>5</b>	<b>O CAMPO DO ‘ZEPPELIN’: CAMPO DO JIQUIÁ COMO EXPRESSÃO DA IDENTIDADE DO RECIFE MODERNO DOS ANOS 1930 EM FORMA DE PAISAGEM</b>	<b>89</b>
5.1	DO SONHO À REALIDADE: A PRIMEIRA VIAGEM DO <i>ZEPPELIN</i> À AMÉRICA DO SUL	89
5.2	A CONSOLIDAÇÃO DO <i>ZEPPELIN</i> NA ROTINA RECIFENSE	102
5.3	O TEMPO DO <i>ZEPPELIN</i> NO CAMPO DO JIQUIÁ E NA MEMÓRIA DO RECIFE A PARTIR DO CAMPO DO JIQUIÁ	120



5.4	SÍNTESE – O CAMPO DO ‘ZEPPELIN’: UMA PAISAGEM EM MOVIMENTO	126
6	<b>AS ESCALAS E OS ATRIBUTOS DA PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ A PARTIR DO <i>ZEPPELIN</i></b>	<b>128</b>
6.1	O <i>ZEPPELIN</i> NA ESCALA AÉREA: UMA PAISAGEM DO RECIFE DESVELADA PELO OLHAR ESTRANGEIRO	129
6.2	O <i>ZEPPELIN</i> NA ESCALA DA CIDADE: UMA PAISAGEM DO RECIFE MODERNO NO OLHAR DOS RECIFENSES	136
6.3	O <i>ZEPPELIN</i> NA ESCALA DO CAMPO DE POUSO: UMA PAISAGEM DO VAZIO NOS ARRABALDES DO RECIFE	145
6.4	SÍNTESE – DA PAISAGEM DO <i>ZEPPELIN</i> NO RECIFE À PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ E A SUA PROTEÇÃO	155
7	<b>A PAISAGEM PATRIMONIAL DO CAMPO DO JIQUIÁ</b>	<b>164</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>169</b>
	<b>APÊNDICE A – TABELAS DO CRONOGRAMA DE VIAGENS DO <i>ZEPPELIN</i> DE 1930 A 1937</b>	<b>181</b>
	<b>APÊNDICE B – FICHAS DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ</b>	<b>185</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O Campo do Jiquiá é um lugar composto por uma sucessão de rastros que revela a memória recifense através de suas diversas camadas do tempo. Situado no bairro do Jiquiá, zona sudoeste do Recife, esse lugar está entrelaçado à trajetória urbana e social pernambucana desde o período colonial, quando fazia parte do antigo Engenho do Jiquiá.

Contudo, foi durante a década de 1930, no período de modernização recifense, que se destacou como um marco da história da cidade, ao ser implantado nesse local um campo de pouso de dirigíveis com uma torre de atracação. Esse uso o identifica até os dias atuais por representar o célebre período em que o ‘*Graf Zeppelin*’ cruzava o oceano Atlântico, vindo da Europa para o Brasil, tendo o Recife como ponto de parada.

A torre de atracação que um dia serviu como base para a amarração de dirigíveis remanesce até hoje como ponto focal deste sítio e é o último exemplar que permanece edificado no mundo. Assim, é possível destacá-lo pelo critério de raridade, ao resguardar uma obra excepcional do gênio criador humano, que constitui um testemunho extraordinário da história da humanidade<sup>1</sup>. Desde 1984 a torre de atracação, juntamente a uma área circundante de 8,4 hectares, é tombada em nível estadual pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE)<sup>2</sup>.

Esse sítio está situado em uma área total de 54,5 hectares de significativa vegetação de capoeirinha com predomínio de espécies herbácea e arbustiva. Também está rodeada por importantes franjas do ecossistema de manguezal, em face de sua proximidade do rio Jiquiá que deságua no rio Capibaribe (PREFEITURA DO RECIFE, 2001). Esses fatores estão diretamente ligados à escolha do local para implantação do campo de pouso de dirigíveis, demonstrando a relação dos aspectos naturais e culturais ali presentes.

---

<sup>1</sup> Estas características do Campo do Jiquiá se aproximam dos seguintes critérios para avaliação do Valor Universal Excepcional de um bem patrimonial pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO): *i.* representar uma obra-prima do gênio criador humano; *ii.* ser testemunho de um intercâmbio de influências considerável, durante um dado período ou numa determinada área cultural, sobre o desenvolvimento da arquitetura ou da tecnologia, das artes monumentais, do planejamento urbano ou da criação de paisagens; *iii.* Constituir um testemunho único ou pelo menos excepcional de uma tradição cultural ou de uma civilização viva ou desaparecida; *iv.* Representar um tipo de construção ou de conjunto arquitetônico ou tecnológico, ou de paisagem que ilustre um ou mais períodos significativos da história humana.

<sup>2</sup> Processo de Tombamento n.º 314/81, homologado pelo Decreto Estadual n.º 8.710, de 01 de agosto de 1983. Bem Tombado em nível estadual n.º 63, sendo a inscrição nº2 do Livro de Tombo III referente aos Conjuntos Urbanos e Sítios Históricos.

Entretanto, quando o campo de pouso encerrou suas atividades e o local deixou de fazer parte do cotidiano da cidade, ficou à mercê do abandono durante as décadas subsequentes. Isso possibilitou a regeneração natural do ambiente, ressurgindo em parte do sítio uma porção de área vegetada mais densa, caracterizando-se hoje como um fragmento de Mata Atlântica (PREFEITURA DO RECIFE, 2020). Esta camada vegetal trouxe de volta uma feição que já não fazia parte da sua identidade há séculos, perdida desde a ocupação do território pela cana-de-açúcar durante o período colonial e reforçado com a sua ocupação como um aeródromo de dirigíveis.

Visto isso, o Campo do Jiquiá é categorizado atualmente como uma Unidade de Conservação da Natureza (UCN) pela Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Recife (SMAS), segundo o Sistema Municipal de Unidades Protegidas (SMUP), sob a classificação de Área de Relevante Interesse Ecológico (ARIE)<sup>3</sup>. Tal reconhecimento visa a salvaguarda dessa porção de natureza que rapidamente se regenerou e se integrou ao tecido urbano da cidade.

A SMAS tem incentivado, a partir da elaboração de um plano de manejo para a Unidade Protegida, a recuperação desse fragmento natural de Mata Atlântica que vem se regenerando na área onde se localizava o campo de pouso do *Zeppelin*. As diretrizes traçadas nesse documento têm negligenciado a história do sítio, mesmo diante do reconhecimento pela esfera estadual como patrimônio cultural.

Diante dessas ações, fica bastante evidente como a falta de entendimento do bem, as categorias adotadas para a proteção institucional e a falta de diálogo entre as instituições que gerem o patrimônio, tem ocasionado problemas do ponto de vista da conservação do Campo do Jiquiá. Essa atitude adotada pelos órgãos não está em consonância com a relevância desse bem, desconsiderando a unidade desse patrimônio – a torre de atracação do *Zeppelin* e o seu campo de pouso – que deve ser considerado como guia para a elaboração de diretrizes para a sua salvaguarda.

---

<sup>3</sup> A área é objeto de preservação ambiental desde 1996, a partir da homologação da Lei de Uso e Ocupação do Solo da cidade do Recife (LUOS) – Lei Municipal n.º 16.176/96 – que a reconhece como uma Zona Especial de Proteção Ambiental (ZEPA). Sendo em 2006, através do Decreto Municipal n.º 21.828, categorizada como Área de Proteção Ambiental (APA) Campo do Jiquiá. Atualmente está regulamentada na categoria de Unidade de Conservação da Natureza (UCN) pelo Sistema Municipal de Unidades Protegidas (SMUP) - Lei Municipal n.º 18.014/2014, legislação que especificam as diretrizes ambientais levantadas no Plano Diretor do Recife de 2008, classificada como Área de Relevante Interesse Ecológico através do Decreto Municipal n.º 33.733/2020.

Assim, o processo de tombamento em nível estadual pela FUNDARPE reconhece apenas a torre de atracação como sendo necessária para perpassar o seu significado patrimonial, protegendo apenas esse elemento com uma pequena área circundante. Já a SMAS aparece com o intuito de resguardar todo o sítio, visando à proteção e, conseqüentemente, à propagação da porção de natureza que atualmente encontra-se ali presente, desconsiderando o seu processo histórico.

O Campo do Jiquiá pode ser considerado um marco por representar parte do imaginário recifense envolto na imagem do *Zeppelin*. Símbolo do período de modernização da cidade, entendido como referência de uma época e que é rememorado até os dias atuais pela população. Está presente nos cartões postais e fotografias de época que retratam esse evento, sendo bastante difundido por jornais, revistas, livros, além de grupos e páginas de redes sociais da *internet*.

A partir dessa compreensão, é possível afirmar que o Campo do Jiquiá não se limita à ideia tradicional do patrimônio edificado. Esse sítio estabelece uma relação histórica entre os dirigíveis e os visitantes que pousavam ali, juntamente com a comunidade local e as pessoas que vinham de todos os lugares para prestigiar a chegada do *Zeppelin*.

O significado do campo de pouso não se atém apenas ao espaço físico, mas se materializa em toda a cidade através dos voos do dirigível sobre o Recife e a sua relação com a população. Isso ocorre, pois, são esses momentos que permanecem presentes como uma paisagem nas lembranças daqueles que o admiraram sobrevoar os ares pernambucanos e que passaram suas histórias como herança ao longo das gerações.

Por meio desse entendimento, é perceptível como o Campo do Jiquiá se revela como patrimônio a partir da **materialidade** — presente nas construções humanas em diálogo com os elementos naturais que deram sentido à sua escolha como palco desse evento —, quanto da **imaterialidade** — expressa através do símbolo *Zeppelin*, que se coloca como um marco do tempo de um Recife em processo de modernização, se tornando referência para o país e para o mundo.

Assim, entende-se que esse marco histórico é premente por evocar a consciência de pertencimento da sociedade, constituída por um caráter não apenas material, mas principalmente simbólico. O Campo do Jiquiá se configura como parte significativa da **paisagem** do Recife, presente tanto no tempo como no espaço, por evidenciar o elo entre a

**objetividade do território** e a **subjetividade humana** que compõem a unidade do sítio, uma **entidade relacional**, assim como defendido por Augustin Berque (2012 [1994]).

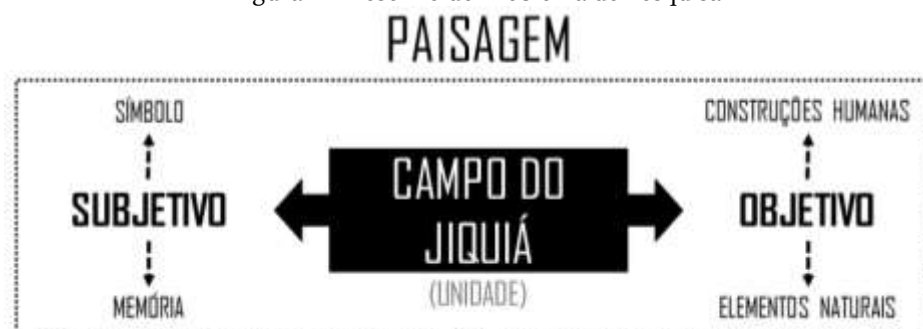
Diante disso, é possível afirmar que a paisagem está relacionada às experiências humanas desenvolvidas no território, tal qual um documento. Pode ser entendida como fruto da produção humana sobre o espaço, ou seja, a materialização das relações intangíveis estabelecidas ao longo do tempo pela sociedade que a usufrui (BESSE, 2014). Assim a paisagem é uma representação, por revelar seus significados intersubjetivos a partir dos atributos histórico-culturais e naturais que refletem a sua identidade como lugar (SERRÃO, 2013).

A noção de paisagem está institucionalizada no SMUP como objeto de proteção, a partir da categoria de Unidade de Conservação da Paisagem (UCP). Com ela, se propõe proteger o sítio para além de sua relevância natural, também reconhecendo-o pelo seu significado na história da ocupação humana. Isso ocorre, pois, a paisagem se expressa, tanto por referências objetivas, naturais e antrópicas, quanto subjetivas, diante da sua importância como um marco identitário (RECIFE, 2014).

Desse modo, essa categoria se constitui uma chave para o reconhecimento dos locais de interesse de acautelamento pela SMAS que se revelam como parte da identidade peculiar do Recife. Observa-se, assim, como a paisagem consegue abranger tanto a materialidade quanto a imaterialidade do bem patrimonial, um caminho para a proteção integrada do meio físico - aspectos culturais e naturais - e das relações socioculturais que ocorrem nesse determinado local, que o evidenciam como símbolo e memória da cidade (RECIFE, 2014).

Assim, **a partir da relação objetiva e subjetiva da paisagem tornar-se-á possível entender o Campo do Jiquiá como patrimônio** (Figura 1).

Figura 1 – Desenho do Problema de Pesquisa



Fonte: O Autor (2020).

Tal estudo se mostra premente, visto que o processo de instrução para tombamento em nível federal pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) se encontra em aberto desde 1980, ainda sem direcionamento sobre a continuidade da proposta de proteção. Isso ocorre, pois, até o seguinte momento não foi possível compatibilizar a dimensão que revela o seu significado patrimonial com as normativas existentes; não se estabelecendo, portanto, nenhuma categoria institucional que vislumbre o caminho a prosseguir com o estudo.

A noção de paisagem está presente nas políticas de preservação do órgão federal, reconhecida como bem sujeito à proteção desde 1937, com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) — atual IPHAN —, diante do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937. Este instrumento apresenta o Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico como documento de ratificação do seu reconhecimento como parte integrante do patrimônio cultural brasileiro.

Assim, percebe-se que a paisagem aparece como objeto de interesse patrimonial nas diversas esferas patrimoniais. Uma noção que permeia tanto as discussões do âmbito natural quanto cultural, que busca a partir de uma reflexão acerca da relação objetiva-subjetiva, presentes nas interações humanas no contínuo processo de construção do território.

De modo a comprovar tal hipótese levantada vislumbrando a conservação desse bem patrimonial, esta pesquisa traz como objetivo **explicitar a paisagem do Campo do Jiquiá como patrimônio referenciado na história e na imagem do Zeppelin**. Para subsidiar a construção do processo argumentativo desse trabalho, a pesquisa se estrutura em sete capítulos.

O capítulo 2, intitulado *O Campo do Jiquiá: um patrimônio em questionamento*, trata de averiguar os embates que dificultam a conservação desse bem pelos órgãos de preservação. Investiga-se, assim, como ocorreu o processo de configuração espacial do Campo do Jiquiá e a sua consolidação como parte da identidade recifense. Como também, o modo em que foi estabelecido o seu reconhecimento como patrimônio pela esfera estadual e unidade protegida pela municipal e como a noção de paisagem se insere nesse processo da prática institucional.

O capítulo 3, *A paisagem como patrimônio: experiência humana do território*, refere-se à discussão teórica desse trabalho. Este capítulo parte da análise acerca do processo de consolidação da noção da paisagem no campo da conservação patrimonial na esfera mundial e nacional a partir das cartas patrimoniais. E, diante de tal compreensão, discute-se a paisagem como experiência humana, aportado nos pensamentos de Georg Simmel (2013[1913]), Augustin Berque (2012[1994]), Denis Cosgrove (1998), Jean-Marc Besse (2014) e Michel Collot (2013).

O capítulo 4, intitulado *Estabelecendo uma ferramenta para a interpretação da paisagem do Campo do Jiquiá*, trata da metodologia. Partindo da compreensão estabelecida por Cosgrove (1998) de uma leitura iconográfica da paisagem, são traçadas duas etapas metodológicas a serem desenvolvidas para se chegar ao objetivo. A primeira, uma análise documental dos jornais pernambucanos da época, a partir da técnica de análise de conteúdo estruturada por Bardin (2011). A segunda, uma análise iconográfica das fotografias do *Zeppelin* no Recife, baseado no método de Erwin Panofsky (2011) com suporte da sua compreensão para a fotografia tratada por Boris Kossoy (2012).

O capítulo 5, nomeado como *O Campo do 'Zeppelin': Campo do Jiquiá como expressão da identidade da paisagem do Recife Moderno*, trata do resultado obtido com a análise das fontes históricas escritas, onde foi delineada uma narrativa histórica de modo a identificar a paisagem em movimento, desvelada a partir do símbolo *Zeppelin*. Ele está dividido em três partes. A primeira fala sobre os anos de 1929 e 1930, contando o processo de organização para a vinda do *Zeppelin* ao Recife e a sua primeira viagem de expedição. A segunda discorre sobre os anos de 1931 e 1937, discorrendo sobre o processo de implantação da rota comercial de dirigíveis como ponto de abastecimento no Recife e a consolidação do *Zeppelin* no cotidiano da cidade. Já a terceira, trata do período após o fim das atividades como campo de pouso e como o *Zeppelin* se eterniza na memória da população, percorrendo as notícias memorialistas dos jornais dos anos de 1938 a 1989, culminando no tombamento da torre de atracação em nível estadual pela FUNDARPE.

O capítulo 6, intitulado *As escalas e os atributos da paisagem do Campo do Jiquiá a partir do Zeppelin*, traz o resultado obtido com a análise iconográfica das fotografias do *Zeppelin* no Recife, desvelando a paisagem em movimento em três escalas. A primeira escala é a escala aérea, que expressa a perspectiva dos estrangeiros que vinham através do *Zeppelin*

sobrevoando a cidade, retratando um olhar desconhecido e impessoal sobre a paisagem do Recife. A segunda é a escala da cidade que, a partir do olhar sensível dos recifenses, retrata o *Zeppelin* como parte integrante da paisagem do Recife Moderno dos anos 1930. E a terceira é a escala do campo de pouso, que funde a experiencição percebida do *Zeppelin*, captada pelo olhar dos estrangeiros e dos recifenses, em uma experiência vivida no Campo do Jiquiá, se constituindo como o marco da paisagem do *Zeppelin* no Recife.

E por fim, o capítulo 7, *A paisagem patrimonial do Campo do Jiquiá*, traz as considerações finais do trabalho, discorrendo sobre como a paisagem do Campo do Jiquiá se constitui como um marco da paisagem do *Zeppelin* no Recife, a partir das experiencição humana desse território. Também é demonstrado como esse local permanece, até os dias atuais, rememorando a paisagem do passado através dos atributos que a compõem, estando nela o seu significado patrimonial, no sentido de almejar a sua eficaz conservação.



## 2 O CAMPO DO JIQUIÁ: UM PATRIMÔNIO EM QUESTIONAMENTO

O Campo do Jiquiá é um significativo local do Recife que expressa parte da identidade sociocultural da cidade. Ele materializa parte da história recifense através dos remanescentes do antigo campo de pouso do *Zeppelin*, veículo que sobrevoou os céus pernambucanos durante grande parte da década de 1930. Atualmente, mesmo sendo considerado patrimônio cultural pernambucano pela FUNDARPE por tal importância, esse espaço tem passado por alguns conflitos devido ao seu reconhecimento municipal enquanto Unidade de Conservação da Natureza (UCN) pela Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Recife (SMAS), que tem desenvolvido diretrizes que obstam a conservação do seu significado patrimonial.

### 2.1 O PROCESSO DE CONSOLIDAÇÃO DO CAMPO DO JIQUIÁ

O Campo do Jiquiá está situado na zona Sudoeste do Recife, na Região Político-Administrativa V (RPA 5), no extremo norte do bairro do Jiquiá, próximo aos limites da Zona Especial de Interesse Social<sup>4</sup> (ZEIS) Mangueira e dos bairros de San Martín e Estância. Composta por uma área de 54,5 hectares, é uma das 25 UCN legalmente protegidas pela esfera municipal através da institucionalização do SMUP, preservando-o como um fragmento natural integrado ao tecido urbano da cidade (Figura 2).

---

<sup>4</sup> Categoria regulamentada pela Prefeitura do Recife por meio da Lei do PREZEIS — Lei Municipal n.º 16.113/1995, entendendo-as como áreas de assentamentos habitacionais de população de baixa renda, surgidos espontaneamente, existentes, consolidados ou propostos pelo Poder Público, onde haja possibilidade de urbanização e regularização fundiária.

## A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ: um patrimônio desvelado pela imagem do Zeppelin

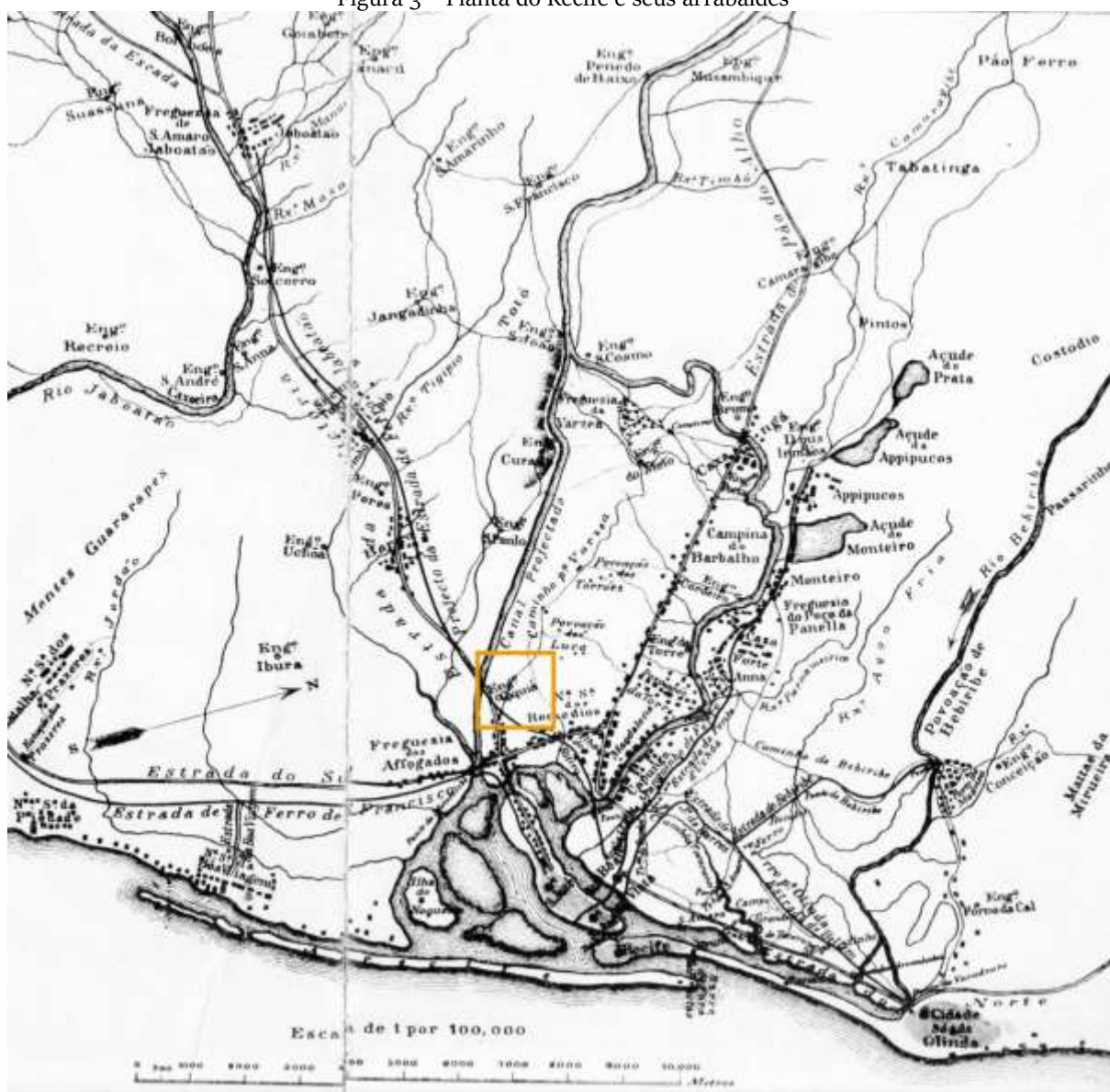
Figura 2 – Localização da Unidade de Conservação da Natureza ARIE Campo do Jiquiá



Fonte: Marco Zero Conteúdo; Prefeitura do Recife; Acervo IBCAO (Google Earth). Imagem editada por Jônatas Silva a partir da imagem de Satélite Landsat/Copernicus, data base de 2020.

Existem registros nos documentos históricos da ocupação desta área desde a época em que o subúrbio recifense era composto apenas por arrabaldes. Este local compunha uma pequena porção das terras do Engenho de Santa Cruz do Jiquiá, que se unia ao conjunto de engenhos-de-açúcar presentes na cidade (Figura 3). Um sistema de produção considerado naquele tempo como a principal potência econômica da capitania durante a colonização portuguesa no Brasil (COSTA, 1981).

Figura 3 – Planta do Recife e seus arrabaldes



Fonte: Engenheiro José Tibúrcio Pereira de Magalhães, 1870. Editado pelo autor (2020).

As terras do Campo do Jiquiá permaneceram como parte do antigo engenho até o terceiro quartel do século XIX, momento em que o então modo de produção açucareira começou a entrar em desuso. Tal desvalorização econômica resultou na sua desativação, assim como a de outros diversos engenhos espalhados pela cidade (COSTA, 1981).

Conforme ressalta Guerra (1978), quase nada restou do antigo engenho. Um cruzeiro que se encontrava nas terras, responsável por marcar o seu nome como Engenho de Santa Cruz do Jiquiá, foi levado em procissão ao Largo da Paz, no bairro dos Afogados, onde se encontra alocado até hoje.

Com o processo de desmembramento dessas terras, logo a área começou a ser preenchida definitivamente por sítios e chácaras, que foram se integrando aos núcleos urbanos que já estavam consolidados na circunvizinhança. Dos tempos do engenho, o que permaneceu como marca daquele local foram suas terras descampadas que eram preenchidas repetidamente pelo canavial (GUERRA, 1978).

A área onde está localizado o Campo do Jiquiá permaneceu como uma simples campina até 1930, quando foi escolhida para ser o palco do primeiro pouso que o dirigível *Graf Zeppelin* faria em terras latino-americanas após cruzar pela primeira vez o Atlântico Sul em uma viagem experimental vinda da Europa (FUNDARPE, 1981).

O terreno foi cedido a empresa *Zeppelin* pelo governo de Pernambuco, com o intuito de funcionar como um aeródromo de dirigíveis. Serviria como ponto de abastecimento da rota dos dirigíveis que vinham da Europa à América do Sul, podendo até seguir viagem para outros países, sendo o principal os Estados Unidos, ou retornar a sua base na Alemanha. Esse local foi escolhido visto suas favoráveis condições meteorológicas e geográficas para a implantação de uma torre de amarração e demais equipamentos de infraestrutura necessários para comportar o *Graf Zeppelin* (IPHAN, 2010) (Figura 4).

Figura 4 – Fotografia de vista aérea do Campo do Jiquiá e sua torre de amarração no centro, tirada do LZ127 Graf Zeppelin em preparação para aterrizagem



Fonte: Alfred Eisenstaedt, 1930. Acervo do Recife de Antigamente.

Suas atividades funcionaram durante os sete anos seguintes, até que foram suspensas mundialmente, em 6 de maio de 1937, devido ao acidente aéreo ocorrido com o dirigível *Hindenburg* quando realizava seu pouso, em Lakehurst, Nova Jersey (Estados Unidos). Foi no Campo do Jiquiá que o *Graf Zeppelin* fez seu último voo comercial com destino ao continente americano na história, seguindo de volta para sua base na Alemanha (FUNDARPE, 1981).

Atualmente, a torre de atracação situada nesse local é o único exemplar dessa “era” dos dirigíveis comerciais que ainda se encontra edificada no mundo (IPHAN, 2010). Sua permanência ao longo dos tempos revela o seu significado patrimonial, destacado, ora pelo critério de raridade que a torre evoca, ora pelo sítio que espacializa todo o processo de pouso do *Zeppelin* como uma legítima obra excepcional do gênio criador humano.

Após o fim do período do *Zeppelin* no Recife, a área permaneceu sem uso durante alguns anos. Com a aliança firmada entre o Brasil e os Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial, o Campo do Jiquiá passou a ser de domínio do Governo Federal. Sob a responsabilidade das Forças Armadas do Brasil, foi instalado ali uma base militar (Figura 5).

Figura 5 – Ortofotocartas do Campo do Jiquiá de 1951 e 1966, respectivamente, com os novos caminhos para as edificações de armazenamento militar



Fonte: Acervo da CODEPE/FIDEM.

Até os dias atuais remanescem ali as ruínas do conjunto de paióis e armazéns que constituíram parte das estruturas da antiga base de comando militar e de armazenamento



bélico (Figura 6). Durante esse período, há registros da utilização de pequenos dirigíveis (conhecidos como *Blimps*) pela Marinha estadunidense para operações de patrulha sobre o território brasileiro (IPHAN, 2010).

Figura 6 – Paióis e Armazéns remanescentes da Segunda Guerra Mundial no Campo do Jiquiá



Fonte: Rafael Furtado/Folha de Pernambuco, 2015.

Devido ao seu discreto uso, pouco se sabe sobre esse tempo e o processo de ocupação deste sítio, que durante a década de 1930 foi um dos mais comentados da agenda local pela população. No entanto, constata-se como esses elementos que restam edificadas ali referenciam um cruzamento entre esses diversos eventos históricos vivenciados neste local. Além disso, esse campo é responsável por espacializar essas diversas histórias que interligam o Brasil, os Estados Unidos e a Alemanha.

Após essas ocupações, a área foi pouco utilizada. Mesmo com o fim da Segunda Guerra Mundial o terreno permaneceu sobre a tutela das Forças Armadas do Brasil. Restaram ali os elementos edificadas que remetem às memórias de celebrações e conflitos que identificam as histórias ali vividas. Alguns desses elementos continuaram sendo usados, outros entraram em processo de arruinamento, restando-lhes apenas as marcas do tempo espacializadas sobre a matéria.

Mesmo esse período militar sendo mais uma camada histórica, o tempo do *Zeppelin*, que já não fazia parte do cotidiano recifense há décadas, continuou marcando a identidade desse local. As lembranças desse célebre período materializado pela remanescente torre de atracação, que um dia serviu como base para a amarração dos dirigíveis, fez com que, em 1984, este antigo campo de pouso fosse tombado em nível estadual pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE). Salvaguardou-se a torre de

atracação, ponto focal situado no centro da área relatada, e uma zona que representava a circunferência onde o dirigível fazia o giro durante o seu período em terra.

Conforme os documentos que compõem o processo de tombamento, o tempo do *Zeppelin* compreende o principal objeto de interesse patrimonial desde o momento em que houve tal solicitação de proteção institucional pelo pesquisador Francisco Pfaltzgraff em 1980. Foram destacados para além de todo o quesito de raridade que o sítio resguardava, a importância desse Campo de Pouso como parte significativa da história e da cultura pernambucana (FUNDARPE, 1981).

Tal justificativa consta na carta escrita e anexada ao processo em 1981, pelo professor Eduardo Luiz Bandeira de Melo, ressaltando como o Campo do Jiquiá retrata uma ‘parte folclórica’ da história do Recife na imagem do *Zeppelin*. Segundo afirma, isso pode ser observado a partir dos diversos relatos, fotografias, cantigas e poesias que eternizam esse tempo da permanência dos dirigíveis sobre o nosso território na memória cultural pernambucana (FUNDARPE, 1981).

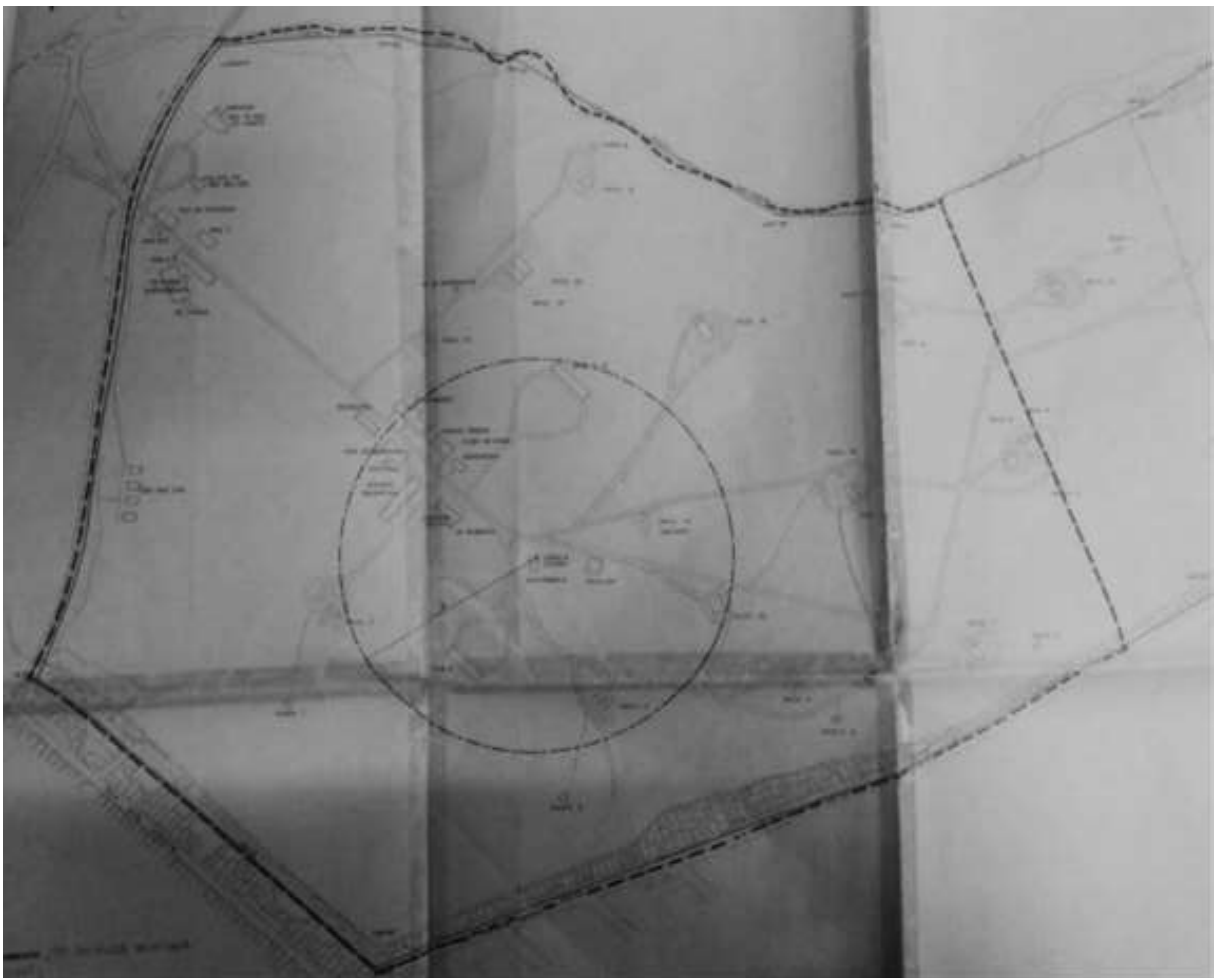
Além disso, foi evidenciada pelo pesquisador a necessidade do enquadramento do bem na categoria de sítio histórico. Segundo sua justificativa, o Campo do Jiquiá se constituía um bem que representava um sítio ou paisagem cuja notoriedade justificava ser protegido e conservado e também por ser um marco das construções humanas sob o território pernambucano, utilizando como embasamento o parágrafo 2.º do artigo 1.º do decreto-lei n.º 25 de 1937, que regulamenta a proteção do patrimônio cultural brasileiro. Sendo assim, foi aceito o tombamento provisório do bem pelo órgão de preservação sob tal perspectiva.

Contudo, conflitos de interesses institucionais prolongaram uma decisão definitiva de tombamento até o ano de 1984, ao serem impetradas algumas tentativas de impugnação do processo. Isso ocorreu visto que a área, antes pertencente às Forças Armadas desde os tempos da Segunda Guerra Mundial, foi arrendada pelo Banco Nacional de Habitação (BNH), visando à construção de cinco mil habitações de interesse social, política habitacional praticada pelo governo federal da época. Além disso, parte da área seria vendida à Companhia Pernambucana de Saneamento (COMPESA) para a criação de uma unidade de tratamento de esgotos sanitários da cidade do Recife.

Após consenso entre os então proprietários do terreno e o órgão de preservação estadual, em 1983, foi possível efetivar o tombamento do Campo do Jiquiá e, no ano seguinte,

inseri-lo no livro de Tombo III, referente aos Conjuntos Urbanos e Sítios Históricos<sup>5</sup>. Entretanto, na delimitação da poligonal de tombamento, foi estabelecida apenas a proteção da torre de amarração com uma área de entorno de 8,4 hectares circunscrita a partir dela. Os 49 hectares restantes foram liberados para a construção dos empreendimentos previstos pelos proprietários, porém com a exigência de apresentar o respectivo projeto à FUNDARPE, para houvesse a análise da proposta pela instituição (Figura 7).

Figura 7 – Área de tombamento estadual do Sítio Histórico do Campo do Jiquiá, que corresponde ao círculo interno, sendo o polígono externo o terreno estudado.



Fonte: FUNDARPE, 1984.

A área tombada foi considerada zona *non aedificandi* e, assim, estaria protegida de toda e qualquer tentativa de construção por parte das instituições proprietárias do terreno.

---

<sup>5</sup> Lei Estadual n.º 7.970 de 18.09.1979. Institui o Tombamento de bens pelo Estado.



No entanto, posteriormente, quando o equipamento de saneamento da COMPESA foi implantado nas proximidades do sítio histórico tombado, passou a ocupar também uma parte do polígono tombado.

Além disso, todo esse processo para efetivar o seu reconhecimento institucional como patrimônio cultural pernambucano não foi suficiente para resguardá-lo do abandono. O então projeto de habitações populares pelo BNH não teve continuidade e o Campo do Jiquiá permaneceu sem uso, sendo posteriormente vendido à Prefeitura do Recife.

Sem a devida ocupação humana do local, a vegetação começou a ressurgir e tomar as áreas não utilizadas. A cobertura vegetal, que já não fazia parte deste cenário desde antes da colonização, agora configura-se como uma nova camada (Figura 8).

Figura 8 – Situação atual do Campo do Jiquiá após a regeneração ambiental da área



Fonte: O Autor (2019).

Destaca-se uma vegetação de capoeirinha com predomínio de espécies herbáceas e arbustivas nos arredores da torre de atracação, como também nas franjas do ecossistema manguezal, nas proximidades do rio Jiquiá, no trecho que deságua no Rio Capibaribe (PREFEITURA DO RECIFE, 2001). Este novo cenário se une aos antigos coqueiros que um dia anunciavam aos passageiros do *Zeppelin*, ainda lá do céu, sua chegada à capital pernambucana.

Com o decorrer dos anos, foi possível notar que a vegetação presente nas áreas marginais do campo próximo ao conjunto urbano circundante começou a se configurar como fragmentos de mata secundária já em estágio de regeneração, com espécies do ecossistema de Mata Atlântica (PREFEITURA DO RECIFE, 2001). Além da recuperação natural, foram

realizadas ações de compensação ambiental pela Prefeitura do Recife no antigo vazio que um dia foi ocupado pela ‘baleia prateada’<sup>6</sup>.

Além disso, em 2001, a Prefeitura do Recife propôs a construção de cerca de 940 habitações nos limítrofes do Campo do Jiquiá como parte dos compromissos políticos da então gestão, ocupando 9,2% de sua área, situada às margens das ZEIS Mangueira e Mustardinha. Tal proposta estava atrelada a um convênio realizado pela Secretaria de Saneamento com a COMPESA que já contava com a estação de tratamento de esgoto implantada no local (PREFEITURA DO RECIFE, 2001).

Apesar da expansão do tecido urbano, esta área deixou de fazer parte do convívio social da cidade, a exemplo de quando o dirigível pousava ali e recebia a população de todos os locais do Estado para prestigiar a sua chegada. No Campo do Jiquiá, atualmente, encontra-se sediado o campo de treinamento de tiros da 1.<sup>a</sup> Companhia Independente de Operações Policiais Especiais (CIOE), por ser uma área natural protegida de uso restrito, que impede a apropriação do espaço pelas comunidades circunvizinhas.

A área ainda pertence à Prefeitura do Recife, que a protege como UCN segundo estabelecido pelo SMUP, adotando a classificação de ARIE. Tal reconhecimento tem como principal objetivo salvaguardar a área de vegetação de Mata Atlântica que rapidamente se regenerou e se integrou ao tecido urbano da cidade, parte do incentivo estabelecido no plano de manejo elaborado para a Unidade Protegida.

Todavia, estas diretrizes traçadas nesse documento têm negligenciado toda a história do sítio que se apresenta como uma significativa parte da história do Recife. Tais decisões têm gerado diversos conflitos por não considerar o reconhecimento como patrimônio em nível estadual que também incide sobre o local.

Ao avaliar a sucessão de camadas históricas que constituem o Campo do Jiquiá, o tempo do *Zeppelin* se estabelece como uma referência identitária do local para as pessoas. Um marco histórico que evoca a consciência de pertencimento da sociedade, constituída por um caráter não apenas material, mas principalmente simbólico, que permanece vivo até os dias atuais no imaginário da população.

---

<sup>6</sup> Um dos poéticos nomes dado ao dirigível Graf Zeppelin durante seu período de viagens ao Brasil.

Esse sítio é evidenciado tanto pelos documentos de salvaguarda dos órgãos de preservação cultural quanto natural, principalmente pela grande relevância desse período da história, mesmo que no caso do órgão do meio ambiente não o considere como parte do objeto de proteção. Atributos naturais e construídos compõem o sítio e documentam os fatos históricos e sociais. São construções humanas e elementos fisiográficos e biológicos que, em conjunto, compõem esse território; como, por exemplo, a inseparável relação de complementaridade entre a torre de amarração e a área plana descampada que representa o vazio onde ocorria o pouso dos dirigíveis.

No entanto, vale ressaltar que seu entendimento ultrapassa os limites da objetividade do território ao trazer como parte crucial os significados expressos a partir das manifestações humanas, que suportam o processo de compreensão desse local. O *Zeppelin* se destaca como uma referência subjetiva que corrobora para toda a compreensão da importância desse local até os dias atuais. Ele é visto como um elemento-marco que define o Campo do Jiquiá, espacializando um determinado período singular da história recifense.

Além disso, a imagem do *Zeppelin* revela o processo de modernização e urbanização do Recife dos anos 1930, se apresentando como uma referência de uma época (Figura 9). Logo, se constitui um símbolo desse tempo, presente tanto no imaginário dos moradores do Recife que o admiraram sobrevoar os ares pernambucanos quanto nas pessoas que herdaram suas histórias ao longo das gerações ou que conheceram a partir dos registros orais, fotográficos e literários que eternizaram este momento.

Figura 9 – LZ-127 Graf Zeppelin sobrevoando o Cais do Apolo, no Bairro do Recife da década de 1930



Fonte: Acervo da Página da Rede Social Facebook Recife de Antigamente.

## 2.2 AS TENTATIVAS DE PROTEÇÃO DO CAMPO DO JIQUIÁ ENQUANTO PAISAGEM

Mesmo que atualmente a proteção municipal foque apenas nos aspectos naturais do Campo do Jiquiá, no passado ocorreu exatamente o oposto. Ao se debruçar sobre o seu processo de preservação institucional ao longo dos anos, constata-se que é durante a elaboração do Plano Diretor de 1979 que se tem o primeiro interesse de preservação desse sítio por parte da Prefeitura do Recife.

Segundo relato do exame técnico da FUNDARPE que consolidou seu tombamento estadual, os aspectos histórico-culturais desse sítio evidenciavam parte da memória da cidade (FUNDARPE, 1981). No Plano de Preservação de Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife (PPSH/RMR), elaborado em 1978, foi proposto que o local fosse uma Zona de Preservação e inserido na categoria de Monumento Histórico a ser viabilizado no Plano Diretor do Recife (FUNDARPE, 1981).

No entanto, na prática da esfera municipal, não foi apontado como objeto de preservação o aspecto histórico-cultural desse sítio, e sim seu aspecto natural, visto tratar-se de um espaço livre urbano da cidade que se encontrava em um estágio inicial de regeneração ambiental (Figura 10). Tal escolha pode estar relacionada às intenções de ocupação do local segundo os planos habitacionais difundidos nesse período, mesmo que os estudos do PPSH/RMR apontassem o valor patrimonial desse local.

Figura 10 – Vista Panorâmica do Campo de Pouso do Graff Zeppelin tiradas pela Fundação Pró/Memória em visita no ano de 1984



Fonte: Acervo da Superintendência do Iphan em Pernambuco.

Corroborando com tal hipótese, em 1983, com a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) da cidade do Recife – Lei Municipal n.º 14.511/83, o terreno foi definido oficialmente como Área Verde (AV), reservada para o uso público de recreação e lazer. Já em 1987, a área do antigo campo de pouso é integrada ao sistema de parques metropolitanos pela Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (FIDEM), considerada um dos locais prioritários para implantação de espaços de convívio e lazer para a população pernambucana, denominada como Parque do Jiquiá.

No entanto, tal perspectiva de ocupação mudou em 1996, com a atualização da LUOS – Lei Municipal n.º 16.176/96 –, quando essa área com 52 hectares foi objeto de preservação na esfera municipal pela Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Recife (SMAS), instituída como Zona Especial de Proteção Ambiental (ZEPA) UC Parque do Jiquiá. Devido à presença do rio Jiquiá e a regeneração ambiental em curso, foi enquadrada na subcategoria ZEPA 2, que diz respeito aos espaços da cidade que apresentavam características excepcionais de matas, mangues, açudes e cursos d'água.

Esse novo enquadramento distinguia da proteção inicial estabelecida pela prefeitura, passando de uma categoria voltada a uma política de apropriação da comunidade, para uma categoria mais restrita voltada a proteção ambiental. Segundo a LUOS, o município teria a possibilidade de regulamentar estas áreas como Unidades de Conservação da Natureza de modo a auxiliar a preservação destes espaços naturais remanescentes entrelaçados ao tecido urbano (RECIFE, 1996a).

Assim, em 2006, por meio do Decreto Municipal n.º 21.828/2006, a ZEPA-2 Parque do Jiquiá foi enquadrada como Área de Proteção Ambiental (APA) Campo do Jiquiá, segundo categoria estabelecida pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC). No entanto, tal escolha se deu pois ficou perceptível com os estudos realizados pelos técnicos da SMAS que não era apenas os aspectos naturais que revelava a sua importância, mas sobretudo seus aspectos histórico-culturais que se relacionava com essa nova camada vegetada que se formou. Tal posição é perceptível no próprio objetivo de proteção definido no Decreto que instituía essa unidade:

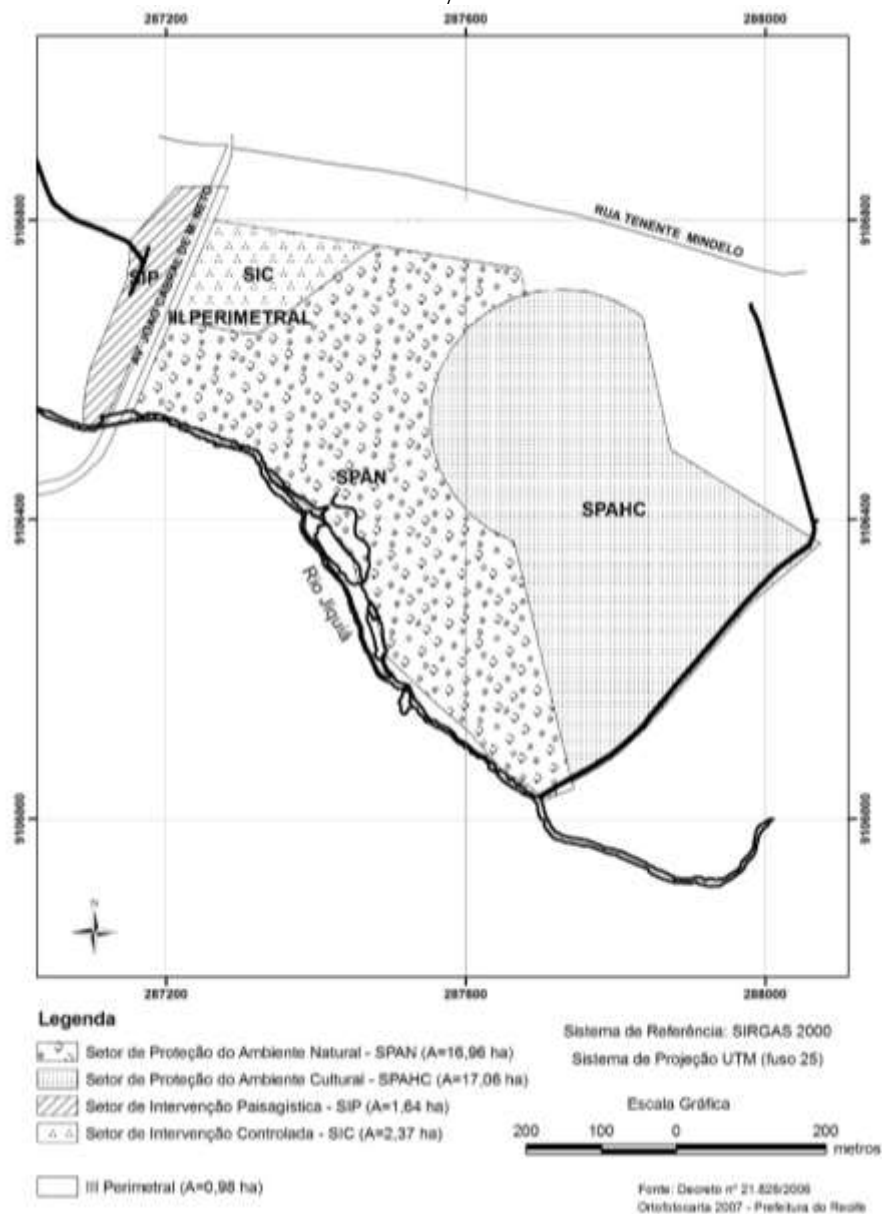
valorizar o patrimônio histórico e cultural, disciplinar o processo de ocupação através da requalificação urbana de seu entorno imediato e proteger a diversidade

## A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ: um patrimônio desvelado pela imagem do Zeppelin

biológica assegurando a sustentabilidade do uso dos recursos naturais (RECIFE, 2006, art. 2º).

Com a normativa que regulamenta a APA Campo do Jiquiá foi proposto um zoneamento contemplando os aspectos histórico-culturais. A poligonal de proteção foi dividida em um conjunto de setores de modo a cumprir seu objetivo de promover a devida conservação desse local (Figura 11).

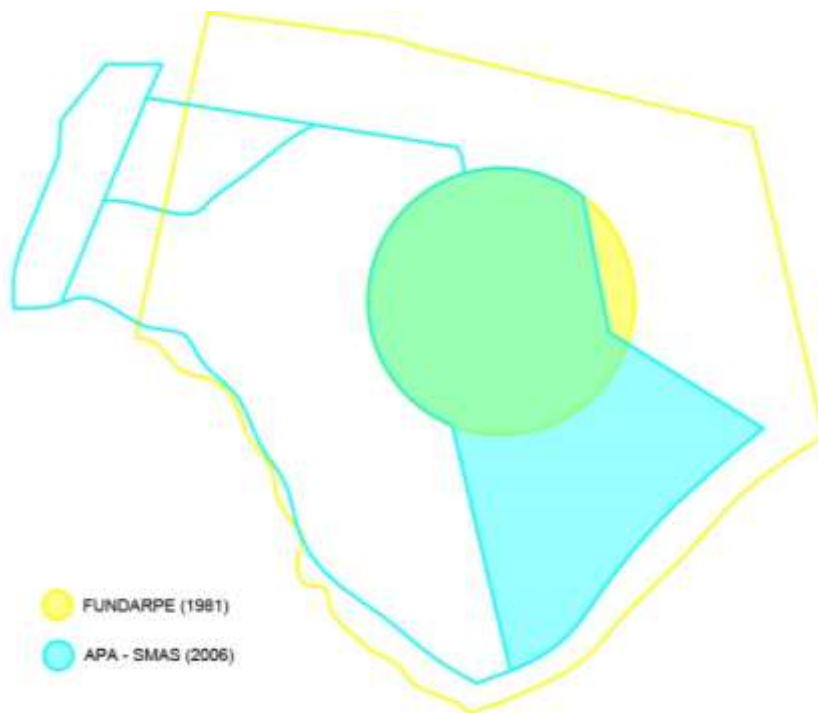
Figura 11 – Zoneamento da APA Campo do Jiquiá conforme estabelecido nos estudos do Decreto Municipal n.º 21.828/2006



Fonte: Acervo da Secretaria Municipal do Meio Ambiente e Sustentabilidade do Recife.

Foram delineados dois principais setores: o Setor de Proteção do Ambiente Natural (SPAN), que correspondia a área com maior concentração da vegetação regenerada de Mata Atlântica e Manguezal; e o Setor de Proteção do Ambiente Cultural (SPAHC), que seguiu como base o polígono tombado pela FUNDARPE, expandindo-o para as áreas que expressavam o ‘valor de memória da cidade’ presente no sítio (Figura 12). Além desses, foram criados o Setor de Intervenção Paisagística (SIP) e o Setor de Intervenção Controlada (SIC), para possibilitar futuras intervenções de regularização das margens da unidade protegida que proporcionem a apropriação desses espaços pela comunidade circunvizinha e promova uma melhor integração com o conjunto urbano do entorno.

Figura 12 – Sobreposição das poligonais de proteção, com destaque em amarelo a zona rigorosa da FUNDARPE e em azul a SPAHC da SMAS.



Fonte: O Autor (2021).

É possível observar, a partir disso, uma relação existente desse enquadramento com as definições estabelecidas pelo artigo 85.º do Código de Meio Ambiente e Equilíbrio Ecológico da Cidade do Recife — Lei Municipal n.º 16.243/96. Esse artigo, que se refere a compreensão e proteção da paisagem urbana recifense, ressalta que:

Art. 85 O Poder Executivo deverá promover e/ou implementar, através dos órgãos municipais competentes, as medidas e gestões que garantam:

I a preservação das características e dos **valores históricos, artísticos e culturais** do Recife;

II a **proteção, valorização e o uso adequado do patrimônio ambiental e paisagístico** do Recife, do conjunto de amenidades, recursos e espaços que lhes são inerentes e peculiares;

III o acesso de todos os cidadãos aos bens coletivos e ao **desenvolvimento de uma consciência conservacionista**. (RECIFE, 1996b, Art. 85º. Grifo nosso)

Com a construção do SMUP, através da Lei Municipal n.º 18.014/2014, estabelecido pelo Plano Diretor do Recife de 2008, que propunha diretrizes ambientais para o município, a APA Campo do Jiquiá passa a ser estudada segundo sua inserção no sistema de Unidades Protegidas do Recife. A partir desse instrumento, foram propostas novas possibilidades para o reconhecimento e proteção de partes significativas do território. Isso ocorreu de modo que conseguisse abarcar a sua inteireza, manifestada através do elo entre as construções humanas que configuram a cidade e a natureza como seu suporte.

Assim, a paisagem começa a ser cogitada como categoria de proteção que une o meio ambiente e a história como patrimônio. Tal perspectiva se estabelece baseando-se no que já era proposto desde 1996 pelo Código do Meio Ambiente, que definia paisagem como:

Configuração assumida por diferentes objetos e atributos **físicos, naturais e artificiais**, distribuídos sobre um determinado espaço em sua continuidade **visual ou observável**, sujeita às mudanças que os processos sociais ali presentes determinem ou condicionem. (RECIFE, 1996b, Art. 8º. XXX. Grifo nosso)

A partir dessa definição, o SMUP propõe ampliar a noção de paisagem, evocando agora todos os aspectos identificados no sítio, sejam eles culturais ou naturais, tanto pela sua perspectiva tangível quanto intangível, do passado e do presente. Assim, a paisagem é tratada neste novo instrumento como:

Fenômeno perceptível que procede da **relação do homem com o meio ambiente**, ancorado na superfície terrestre, sendo, simultaneamente, **realidade física**, como uma cadeia de montanhas, as águas que banham um litoral ou uma cidade, e **interpretação individual e coletiva**, como nossas lembranças e histórias em diversas formas de representação, herança de tempos distintos. (RECIFE, 2014, Art. 2º. XXIII. Grifo nosso)



Assim, a paisagem começou a ser vista como um objeto que necessitava institucionalmente de uma proteção específica, instaurando-se, assim, a Unidade de Conservação da Paisagem (UCP). Prevista pelo Plano Diretor do Recife (2008), foi concebida para proteger os bens caracterizados pelo meio físico natural e sociocultural, além da inserção do sentimento construído na relação entre as pessoas e o bem.

Essa categoria é entendida como “o recorte do território que revela significativa relação entre o sítio natural e os valores materiais e imateriais, consolidados ao longo do tempo e expressos na identidade do Recife” (RECIFE, 2014, Art. 17.º). Ainda segundo o SMUP, para um bem se enquadrar como uma UCP se faz necessário apresentar compatibilidade em pelo menos uma das seguintes proposições:

- I. **área de ocupação humana** com significativos **atributos naturais e culturais**, que compreende sítios de **valor paisagístico**, os quais materializam **momentos históricos da ocupação da cidade**, de interesse natural e cultural;
- II. área que abriga **exemplares da biota local ou regional**, cujos atributos naturais justifiquem sua proteção e conservação, em face de sua **relevância ecológica**;
- III. área que constitui um **recorte de paisagem** caracterizado por uma **identidade peculiar do Recife**, que relaciona o **suporte físico-geográfico** às **intervenções antrópicas**, apropriadas pelos recifenses como **símbolo e memória da cidade**. (RECIFE, 2014, Art. 18º. Grifo nosso)

O que foi exposto aponta o enquadramento do Campo do Jiquiá a partir da categoria UCP, segundo o que o SMUP aborda. Conforme ressaltam os documentos técnicos da SMAS, o sítio é reconhecido por sua manifestação como recorte da paisagem do Recife desde a sua inserção como uma APA em 2006 e, com isso, retrata uma significativa parte da identidade recifense a partir da história do *Zeppelin*.

Isso pode ser afirmado ao observar que o Campo do Jiquiá tanto resguarda quanto propaga a memória da cidade a partir da relação entre os elementos naturais e culturais que remanescem em seu território. Tal condição é expressa, sobretudo, na importância físico-geográfica do terreno para a implantação desse espaço que permanece até hoje marcado pelo vazio circundante a torre de amarração.

No entanto, apesar dessa categoria específica que trata da paisagem como objeto de interesse de proteção, o seu reconhecimento foi negligenciado nos estudos realizados. Utilizando como justificativa a falta de mecanismos e técnicas que conduzissem tal proteção sob esta perspectiva, os estudos da então APA Campo do Jiquiá foram direcionados para a

sua regulamentação na categoria UCN, visando resguardá-la enquanto porção de natureza remanescente na cidade, devido às suas características relativas à biodiversidade e geodiversidade (RECIFE, 2014). Essa decisão se deu por conta da praticidade quanto ao gerenciamento dessa categoria, utilizando a compreensão anterior de que o sítio é parte dos remanescentes de Mata Atlântica em processo de regeneração no local integrado ao tecido urbano do Recife, protegendo-a apenas do ponto de vista ambiental.

Segundo os princípios estabelecidos pelo SMUP, para a melhor conservação dessa unidade protegida, se fazia necessário a elaboração de plano de manejo para cada uma das UCN, de modo a guiar o processo de gestão da conservação (RECIFE, 2014). Assim, em 2018 foram iniciados os estudos para a construção deste instrumento de proteção.

O estudo foi concluído em junho de 2020 sendo referendado através do Decreto Municipal n.º 33.733/2020, mudando a categoria do Campo do Jiquiá de Área de Proteção Ambiental (APA) para Área de Relevante Interesse Ecológico (ARIE). Conforme é estabelecido na Lei n.º 9.985, de 18 de julho de 2000 que constitui o SNUC, uma ARIE refere-se a:

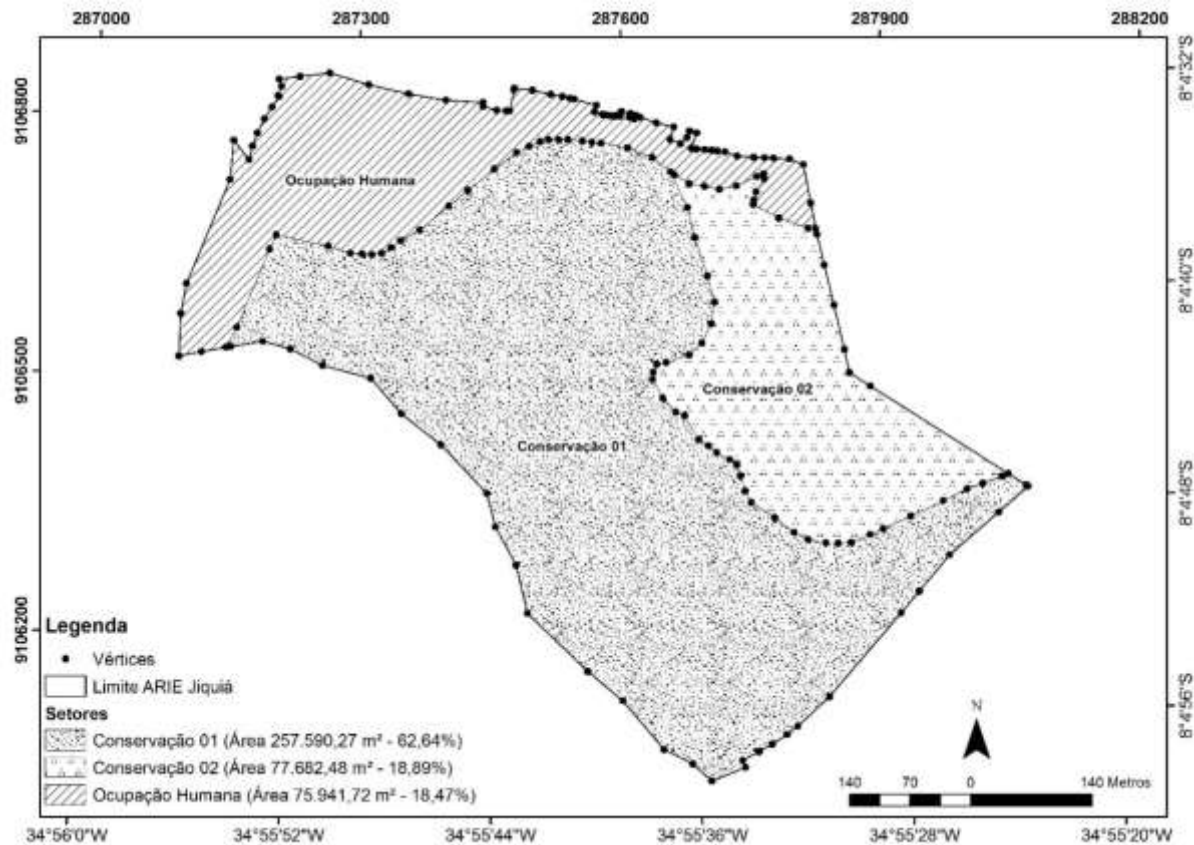
[...] uma área em geral de pequena extensão, **com pouca ou nenhuma ocupação humana, com características naturais extraordinárias ou que abriga exemplares raros da biota regional**, e tem como objetivo manter os ecossistemas naturais de importância regional ou local e regular o uso admissível dessas áreas, de modo a compatibilizá-lo com os objetivos de conservação da natureza. (BRASIL, 2000, art. 16º. Grifo nosso)

Fica bastante evidente o motivo pelo qual houve tal mudança. Todo o documento prossegue com um único enfoque nos estudos acerca da biodiversidade e geodiversidade da área, citando de forma apenas alusiva e superficial todo o quesito histórico-cultural do sítio. A priorização dos aspectos naturais é notória, pelo fato de não ter sido observada inserção de todos os pontos de interesses destacados pela participação popular no processo de construção do plano, que ressaltavam como relevantes os elementos referentes ao tempo do *Zeppelin* nesse local.

Como resultado, o plano de manejo apenas reestruturou o zoneamento anterior, retirando o enfoque dado aos atributos histórico-culturais através do SPAHC, que seguia a poligonal de tombamento da FUNDARPE. Com esse novo instrumento legal foram traçados

setores de conservação voltadas apenas aos quesitos naturais do sítio, considerando, agora, apenas a vegetação que se regenerava no local devido ao seu abandono (Figura 13).

Figura 13 – Zoneamento da UCN ARIE Campo do Jiquiá conforme estabelecido nos estudos do Plano de Manejo e Decreto Municipal nº 33.733/2020



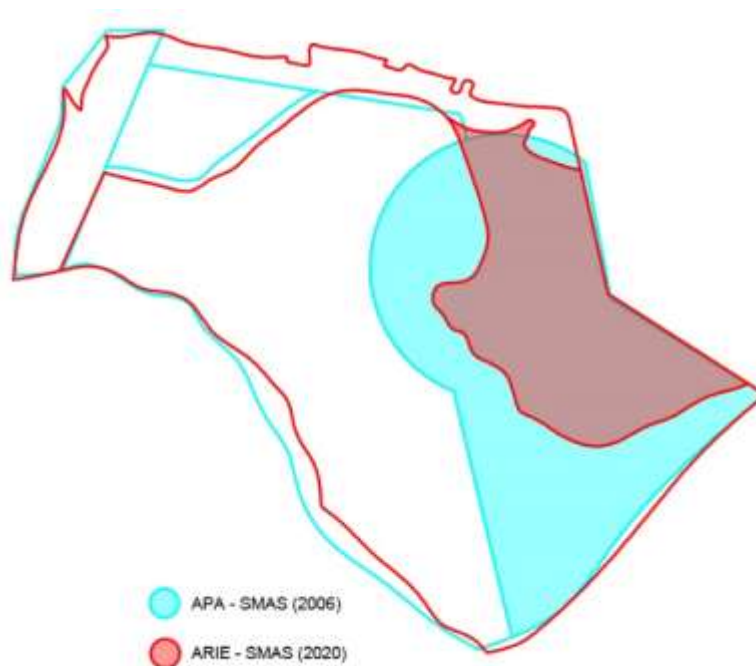
Fonte: Acervo da Secretaria Municipal do Meio Ambiente e Sustentabilidade do Recife.

Segundo o novo zoneamento estabelecido, a área é dividida em dois setores: o Setor de Ocupação Humana (SOH) e o Setor de Conservação (SCA). O SOH é o local destinado às intervenções controladas voltadas à reestruturação urbana do entorno e amortecimento da ocupação humana circunvizinha que já invade o limite da unidade protegida. Já a SCA trata do setor de conservação rigorosa dos atributos naturais, em que é dividido em 2 subsetores: o SCA1, voltado a proteção da área que já apresenta uma formação florestal densa, e o SCA2, relativa à área que apresenta formação florestal inicial e aberta, além de áreas degradadas (PREFEITURA DO RECIFE, 2020).

Diante disso, percebe-se que o plano de manejo não contemplou as diretrizes estabelecidas que asseguravam a conservação da torre de atracação de dirigíveis e o vazio

remanescente, onde apesar da massa de vegetação espontânea, ainda é possível identificar a antiga área de pouso do campo. No zoneamento proposto, a SCA2 ocupa parte do espaço do antigo setor referente à proteção dos atributos culturais (Figura 14). Segundo a normativa, este novo setor é tratado como uma área de solo exposto susceptível à recomposição ou restauração, recomendando, portanto, a sua regeneração ambiental (PREFEITURA DO RECIFE, 2020).

Figura 14 – Sobreposição das poligonais de proteção da SMAS, com destaque em azul a SPAHC como APA e em vermelho a SCA2 como ARIE.

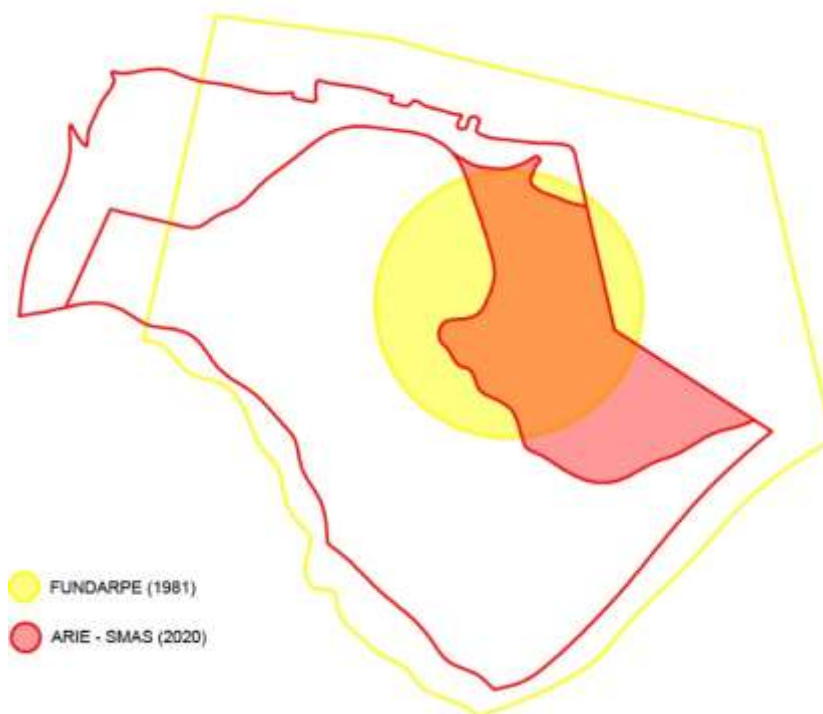


Fonte: O Autor (2021).

Apesar do reconhecimento patrimonial do Campo do Jiquiá em nível estadual, a perspectiva adotada pela SMAS para a sua proteção não favorece a conservação, pois não compreende a totalidade do seu significado. Os atributos naturais deste local ultrapassam o sentido da proteção da biodiversidade do sítio e se mostra também como uma questão geográfica, ao justificar que os atributos culturais e naturais estão relacionados à questão técnica de funcionamento do dirigível, apontando a escolha desse lugar para o funcionamento de um campo de pouso.

Assim, o seu reconhecimento é parcial e dicotômico, evidenciando apenas os atributos naturais do sítio, não considerando os aspectos culturais tangíveis e intangíveis que se encontram no imaginário social, que configuram a sua identidade e o revela como patrimônio. Entretanto, a problemática não se limita a isso, pois o modo como ocorre tal proteção a partir da elaboração de diretrizes de conservação ambiental, entra em confronto com o que diz respeito ao significado patrimonial do sítio expresso principalmente pelos aspectos culturais, reconhecidos institucionalmente apenas pela FUNDARPE (Figura 15).

Figura 15 – Sobreposição das poligonais de proteção vigentes, com destaque em amarelo a zona rigorosa da FUNDARPE e em vermelho o SCA2 da SMAS.



Fonte: O Autor (2021).

Diante desse entendimento, ao trazer a noção da paisagem, observa-se a necessidade de conduzir uma discussão segundo o contexto histórico e sociocultural que o envolve enquanto território. Mesmo se tratando de um ambiente que carrega diversas camadas da história da cidade, atrela-se o símbolo do *Zeppelin* como parte da identidade recifense.

Nos instrumentos legais e normativos que incidem sobre o Campo do Jiquiá, seja referente ao seu reconhecimento institucional como patrimônio cultural ou como unidade de conservação da natureza, observa-se a noção da paisagem como categoria de reconhecimento e salvaguarda em ambas as esferas institucionais. Essa noção foi até

levantada, em certos momentos, no processo de reconhecimento desse bem como patrimônio.

No entanto, a compreensão institucional da paisagem como categoria patrimonial como instrumento de proteção ainda não está devidamente instituída. Isso ocorre devido à característica polissêmica que envolve essa noção, dificultando o processo de sua operacionalização (GONÇALVES, 2008). Por causa disso, muitos processos de tombamentos se encontram sem saber como pode ser conduzido o seu reconhecimento como patrimônio ou são preservados apenas partes do bem.

Tal dilema está presente no Campo do Jiquiá. Além de toda essa questão que envolve o seu reconhecimento equivocado como patrimônio pelas esferas municipal e estadual, o Campo do Jiquiá encontra-se desde 1980 com processo de instrução para Tombamento em aberto no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), órgão federal de preservação.

A noção está presente como um bem sujeito à proteção desde a institucionalização do Decreto-Lei n.º 25 de 1937, que regulamenta a criação do IPHAN:

Equiparam-se aos bens a que se refere o presente artigo e são também sujeitos a tombamento os **monumentos naturais**, bem como os **sítios** e **paisagens** que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido **dotados pela natureza** ou **agenciados pela indústria humana**. (BRASIL, 1937, Art. 1.º, 2.º)

Esses bens mencionados no artigo 1º inciso 2º, quando reconhecidos como parte da identidade nacional, são inscritos no Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico (BRASIL, 1937, Art. 4.º).

Apesar de o Brasil se destacar internacionalmente ao considerar a paisagem no campo patrimonial de forma pioneira, ainda na década de 1930, pouco se trabalhou na elaboração de instrumentos que auxiliassem na preservação desses bens. O IPHAN não seguiu o pensamento etnográfico de Mário de Andrade da elaboração do Anteprojeto do Decreto Lei n.º 25, em 1936, tomando decisões conforme o que se difunde no âmbito mundial.

No ano de 2007, o IPHAN começou a adotar os pensamentos estabelecidos na Recomendação n.º R(95)9 do Conselho da Europa (1995), que promove a Paisagem Cultural como categoria patrimonial, lançando uma tentativa de institucionalização dessa nova

categoria internacional no país, por meio da Carta de Bagé, mais conhecida como Carta da Paisagem Cultural brasileira. Esse mecanismo de proteção surge para fortalecer o artigo 1.º inciso 2.º do Decreto Lei n.º 25 de 1937, institucionalizada em âmbito nacional no ano de 2009, através da Portaria n.º 127 de 30 de abril de 2009, instaurando a Chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Conforme é definido na Carta de Bagé:

A paisagem Cultural é o meio natural ao qual o ser humano imprimiu as marcas de suas ações e formas de expressão, resultando em uma soma de todos os testemunhos resultantes da interação do homem com a natureza e, reciprocamente, da natureza com o homem, passíveis de leituras específicas e temporais. [...] é um bem cultural, o mais amplo, completo e abrangente de todos, que pode apresentar todos os bens indicados pela Constituição, sendo o resultado de múltiplas e diferentes formas de apropriação, uso e transformação do homem sobre o meio natural (CARTA DE BAGÉ, 2007, art. 2º e 3º).

Entretanto, é possível observar como a paisagem permanece limitada ao resultado na ação humana sobre o meio natural, negligenciando todo o processo de construção humana intrínseca ao território que envolve essa noção. Esse mecanismo não consegue absorver a compreensão da paisagem como um processo etnográfico segundo foi entendido por Mario de Andrade em 1936. Por adotar o pensamento europeu proveniente da UNESCO, há a necessidade de associar o termo “cultural” à paisagem com o intuito de reforçar essa nova tentativa do órgão de selar às duas instâncias outrora trabalhadas separadamente: natural e cultural.

Mesmo sendo possível ver a tentativa dos técnicos de estabelecer uma compreensão da paisagem de modo que abarcasse a materialidade e a imaterialidade presente nesta noção a partir da relação ser humano-natureza, ainda se percebe o quão problemático se apresenta no ponto de vista operacional. É necessário de se debruçar na noção de paisagem de modo a entender como seria possível concretizá-la em um instrumento normativo de preservação que esteja em consonância ao sistema de preservação atual.

A paisagem é uma noção que permeia entre a materialidade e a imaterialidade; não é possível dissociar esse perfil híbrido de sua compreensão. Além disso expressa um caráter intersubjetivo, ou seja, que se revela de maneiras distintas de sujeito para sujeito; não é um resultado fechado, mas é um processo que está em constante construção.

### 2.3 SÍNTESE - CAMPO DO JIQUIÁ: UMA PAISAGEM-PATRIMÔNIO?

A partir do panorama traçado nesse capítulo sobre o Campo do Jiquiá e o seu reconhecimento como patrimônio, é possível observar que a população o considera como parte da identidade recifense, mesmo distante do cotidiano da cidade. O que faz esse local tão significativo não é o que existe no presente, mas sim o seu passado marcado pela imagem do *Zeppelin*, que age como símbolo que rememora a história do lugar, associando-o à paisagem do Recife Moderno da década de 1930.

No entanto, o reconhecimento institucional da FUNDARPE e da SMAS não apenas compreende parcialmente o significado do sítio, como também geram conflitos de interesses no processo de elaboração das diretrizes para conservação. Essa situação é alarmante, pois a SMAS tem construído instrumentos que direcionam exclusivamente a conservação ambiental e ameaçam a manutenção dos seus aspectos histórico-culturais salvaguardados pela FUNDARPE.

Quando se observa o SMUP, instrumento desenvolvido pela própria SMAS, observa-se que prevê a possibilidade de unidades com tais características no Recife desde sua construção, através da categoria UCP para suportá-las. Essa categoria busca entender o território não apenas pelo sentido natural, mas também sob uma perspectiva simbólica, galgada pela memória que a comunidade resguarda desse local. Portanto, encontra-se na noção da paisagem o caminho que possibilite um eficaz reconhecimento do Campo do Jiquiá como patrimônio.



### 3 A PAISAGEM COMO PATRIMÔNIO: EXPERIENCIAÇÃO HUMANA DO TERRITÓRIO

A paisagem se destaca até os dias atuais como objeto de estudo multidisciplinar — presente na geografia, antropologia, arquitetura, filosofia, etc. —, angariando o interesse de muitos pesquisadores. Como destacado no capítulo anterior, também se encontra presente no campo da conservação, se apresentando enquanto categoria que proporciona o reconhecimento da materialidade e da imaterialidade que configuram a unidade do patrimônio.

Mesmo sendo discutida e interpretada das mais diversas maneiras ao longo dos tempos, pouco se chegou em uma definição de mecanismos eficazes que possibilitem a melhor forma de conduzir o seu reconhecimento e, posteriormente, a sua gestão. Isso ocorre principalmente por ser entendida como uma noção polissêmica e apresentar diversas variações visto a intersubjetividade que permeia sobre sua compreensão.

Os órgãos de preservação, ainda que abordem a paisagem, não conseguem utilizá-la na prática institucional. Assim, é nesse sentido que o presente capítulo busca refletir acerca da noção da paisagem, de modo a vislumbrar uma possibilidade de, a partir dela, conduzir o reconhecimento do patrimônio.

#### 3.1 PATRIMÔNIO E PAISAGEM: DO OBJETIVO AO SUBJETIVO

A conservação do patrimônio é um campo de estudo que se encontra em constante expansão. Teve suas discussões teóricas iniciadas entre os séculos XVIII e XIX, durante o avanço tecnológico e intelectual vivenciado na chamada *Era Industrial*. Um período marcado por uma acelerada modificação urbana, arquitetônica e social, que conduziu a sociedade para um novo e desconhecido patamar, marcado pela mudança do agora ultrapassado estilo de vida atrelado a um superado sistema manufatureiro.

No decorrer desse processo, houve bastante perda dos símbolos que estavam relacionados à identidade e à memória da sociedade. Devido a essa situação, começaram a ser levantadas diversas discussões, resultando em sua organização enquanto disciplina, através da apreciação da noção de monumento (CHOAY, 2017).

Definido por Alois Riegl em seu livro *Culto Moderno aos Monumentos*, publicado em 1903, o monumento é entendido como aqueles bens remanescentes de um determinado povo que se apresentam como testemunhos de sua história. Eles carregam como principal objetivo conservar presente e viva, não apenas para a sociedade atual, mas sobretudo para as gerações futuras, a sua memória, que é característica de um certo tempo e espaço. Os monumentos são entendidos como instrumentos pedagógicos para a sociedade por exaltarem o sentimento de pertencimento, orgulho e patriotismo (RIEGL, 2014 [1903]).

Perceptível no cotidiano da sociedade industrial, este sentimento expressa o quanto o passado se tornou uma distanciada recordação encantadora para aquela sociedade que foi relegada a um processo de êxodo rural. Os elementos que faziam outrora parte do *modus vivendi* dessa comunidade começam a ser entendidos como signos insubstituíveis desse tempo, agora inalcançável (CHOAY, 2017).

Diante desse panorama, os monumentos começam a ser representados como *símbolos* de uma comunidade. Eles continuam a fazer parte do cotidiano da população que os reconhece, referenciando e espacializando a identidade do lugar. É por meio desse entendimento que, gradualmente, vai se tornando bastante evidente nos discursos institucionais a importância de sua conservação, contribuindo, de maneira eficaz, no debate acerca das políticas de preservação.

Após as grandes perdas causadas pelas subseqüentes guerras que marcaram o século passado, a noção de patrimônio se expandiu para outras categorias. Antes estavam limitados apenas aos remanescentes da Antiguidade ou aos edifícios religiosos da Idade Média e alguns castelos, agora começaram a reconhecer outros tipos como símbolos que expressam a história e a identidade da sociedade. Segundo Choay (2017, p. 12):

A partir da década de 1960, os monumentos históricos já não representam senão parte de uma herança que não para de crescer com a inclusão de novos tipos de bens e com o alargamento do quadro cronológico e das áreas geográficas no interior das quais esses bens se inscrevem. [...] Posteriormente, todas as formas da arte de construir, eruditas e populares, urbanas e rurais, todas as categorias de edifícios, públicos e privados, suntuários e utilitários foram anexadas. (CHOAY, 2017, p. 12)

No entanto, nas primeiras décadas do século XX já haviam tais intenções que defendiam a necessidade de uma ampliação da noção de monumento para além do elemento isolado. Seu entendimento começa a abranger as “perspectivas particularmente pitorescas”,

por espacializar “o caráter e a fisionomia das cidades, sobretudo na vizinhança dos monumentos antigos”, entendendo que a sua ambiência também vinha fazer parte do que se considerava como patrimônio (CARTA DE ATENAS, 1931, p.2).

Essa temática se destacou principalmente na corrente italiana da conservação patrimonial através da figura de Gustavo Giovannoni (1873 – 1947). Ele reforçava a importância de entender que os significados ultrapassam o monumento singular e estavam presentes também no ambiente urbano, apresentando a noção de *Conservação Urbana*. Até os dias atuais seus princípios são difundidos visto a importância de sua contribuição tanto na teoria quanto na prática acerca do reconhecimento, proteção e conservação dos conjuntos urbanos<sup>7</sup> (CABRAL, 2013).

Giovannoni foi responsável por trazer para esse campo disciplinar noções como *vizinhança*, *visibilidade* e *ambiente*; entendidos por Ruffinoni (2013, p. 170) como a abertura de um caminho “para uma gradativa apreensão do valor patrimonial associado às relações entre monumento e ambiente”. Tal pensamento se estabelece diante de uma nova realidade que se enfrentava em uma Europa pós-guerra, ao se depararem com “grandes perdas geradas pelo desenvolvimento urbano acelerado que transformava as paisagens cotidianas e desfigurava os lugares de memória da cidade” (RUFFINONI, 2013, p.146).

Essa contribuição foi tão importante que posteriormente na década de 1960 deu suporte à construção da carta de Veneza (1964), um grande marco na difusão internacional da conservação do patrimônio. Essa carta patrimonial evidencia que tal noção não abrange somente o edifício, mas também o meio em que se situa, entendido como parte inseparável no quesito de seu reconhecimento. São nos conjuntos que se consegue apreender a identidade cultural de determinada sociedade.

Além disso, Giovannoni se destaca dentre os principais personagens do campo da conservação por não apenas expandir a compreensão dos bens patrimoniais para além do edificado, mas também por levá-lo para uma discussão que ultrapassa o monumento da

---

<sup>7</sup> Sucendo o posto de Camillo Boito como protagonista do campo do restauro na vertente italiana, é então atribuído a Giovannoni, durante a década de 1910, a responsabilidade de colaborar na elaboração de diversos estudos para a construção das legislações italianas voltadas à conservação urbana e dos bens naturais. Ele ganha destaque internacional em 1931, quando participa da redação da Carta de Atenas (1931), marco do início de uma rede de discussões em nível mundial sobre a salvaguarda do patrimônio (CABRAL, 2013).

“pedra e cal”. Durante a sua participação nas comissões responsáveis por auxiliar o Ministério da Instituição Pública italiana na elaboração de leis, foi responsável por defender a necessidade da proteção de bens que revelassem as *belezas naturais*, se fazendo presente no processo de elaboração de duas legislações neste âmbito, em 1922 e 1939 (CABRAL, 2013).

Em 1922, a legislação visava à “proteção de belezas naturais e propriedades de particular interesse histórico”, entendendo como bens passíveis de salvaguarda aqueles que fossem “de interesse público pela sua beleza natural ou pela sua particular relação com a história civil e literária” ou aquelas que fossem significativas por sua “beleza panorâmica” (ITÁLIA, 1922, art. 1.º, tradução nossa)<sup>8</sup>. Segundo Cabral (2013), Giovannoni tenta pôr em prática tal discurso da conservação da natureza no processo de construção desta lei, porém pouco se foi utilizado devido a sua pouca influência na comissão, limitando-se no fim a um documento sem aprofundamento quanto ao que se refere tal categoria de bens patrimoniais.

Posteriormente, em 1939, com total apoio do então ministro Giuseppe Bottai, foi possível levar suas ideias à lei (CABRAL, 2013). Nesta legislação de 1939, intitulada de “Proteção das Belezas Naturais”, percebe-se a sua preocupação em especificar os bens que se enquadrariam nesta categoria patrimonial, entendendo que este documento subsidiaria a salvaguarda daqueles que outrora não foram abarcados, mesmo expressando interesse artístico ou histórico.

Assim, segundo o artigo 1.º:

1. Os seguintes estão sujeitos a esta lei devido ao seu considerável interesse público:
  - 1) coisas imóveis que apresentam **caráter conspícuo de beleza natural ou singularidade geológica**;
  - 2) **vilas, jardins e parques** que, não abrangidos pelas leis de proteção de coisas de interesse artístico ou histórico, se **destaquem pela sua beleza incomum**;
  - 3) os complexos de coisas imóveis que constituem um aspecto característico de **valor estético e tradicional**;
  - 4) as **belezas panorâmicas consideradas pinturas naturais** e também aqueles **pontos de vista ou mirante**, acessíveis ao público, **de onde se pode apreciar o espetáculo dessas belezas**. (ITÁLIA, 1939, art. 1º, tradução nossa)<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Do original: Art. 1.º — Sono dichiarate soggette a speciale protezione le cose immobili la cui conservazione presenta un notevole interesse pubblico a causa della loro bellezza naturale o della loro particolare relazione con la storia civile e letteraria. Sono protette altresì dalla presente legge le bellezze panoramiche.

<sup>9</sup> Do original: 1. Sono soggette alla presente legge a causa del loro notevole interesse pubblico: 1) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica; 2) le ville, i giardini e i parchi che, non contemplati dalle leggi per la tutela delle cose d'interesse artistico o storico, si distinguono per la loro non comune bellezza; 3) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente

Nesta legislação percebe-se como é destacada a importância destes bens pelo seu caráter estético, presente por um quesito cênico da natureza ou por seu ordenamento artístico realizado pelo ser humano. Além disso, ao levantar as “belezas panorâmicas” e “pontos de vista”, foi trazida a possibilidade de reconhecer como objeto de proteção algo que ultrapassava o sentido material do bem, que não se encontrava presente apenas em um campo físico, mas principalmente no campo visual.

Diante disso, a paisagem começa a ser inserida neste contexto para subsidiar a ampliação do campo da conservação do patrimônio. Uma noção que permeia pelo campo da filosofia e da geografia ligada à percepção humana sobre o espaço, possibilitando o reconhecimento tanto dos sítios naturais quanto do próprio agenciamento humano da natureza como patrimônio.

A partir de então, tal entendimento ganhou grande repercussão nas discussões internacionais acerca do que se entendia como patrimônio. A busca pela expansão da sua conservação para além do edificado, como também um maior aprofundamento do debate acerca da tutela das belezas naturais, começam a se fazer presente de modo constante nas cartas patrimoniais, levantando a paisagem como um bem passível de ser salvaguardado.

Encontra-se esta noção referenciada de modo direto como um bem que emerge proteção, desde 1940, na Convenção para a Proteção da Flora, da Fauna e das Belezas Cênicas Naturais dos Países da América, realizada em Washington, Estados Unidos, e que o Brasil também fez parte. Tal documento internacional revela a necessidade de “proteger e conservar as paisagens de grande beleza, as formações geológicas extraordinárias, as regiões e os objetos naturais de interesse estético ou valor histórico ou científico, e os lugares caracterizados por condições primitivas” (BRASIL, 1948, p.1). Assim, observa-se a aproximação do contexto da paisagem da relação humana com a natureza, diante dos valores culturais atribuído a ela, seja pelo seu caráter cênico, ou pelas referências humanas passadas em que ela expressa, ou sua importância para a presente e futuras gerações.

Em 1962, tal compreensão é detalhada na elaboração da Recomendação de Paris, documento fruto da Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO), que levantou como pauta central a proteção da beleza e do

---

valore estetico e tradizionale; 4) le bellezze panoramiche considerate come quadri naturali e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

caráter das paisagens e sítios. Percebe-se uma relação entre as discussões da Convenção para a Proteção da Flora, da Fauna e das Belezas Cênicas Naturais dos Países da América (1940), referindo-se aos aspectos naturais da paisagem, e as discussões acerca da vizinhança dos monumentos, trabalhadas na Carta de Atenas (1931). Assim, com todo o desenvolvimento desordenado dos centros urbanos e a acelerada perda dos recursos naturais frutos do processo de industrialização, a salvaguarda da paisagem é abordada neste documento como necessária diante do impacto destes fenômenos tanto no valor estético dos sítios e paisagens naturais ou criados pelo ser humano, quanto pelo interesse cultural e científico oferecido pela natureza pela sua biodiversidade e geodiversidade.

Desse modo, este documento tornou-se um marco que estruturou a compreensão da paisagem no âmbito patrimonial. A carta propõe a adoção de urgentes estudos e medidas para a sua conservação, por entender sua importância para a vida humana, sendo considerada: um “poderoso regenerador físico, moral e espiritual”; um elemento crucial na “vida econômica e social de um grande número de países”, assim como “das condições de higiene de seus habitantes”; além de cooperar “para a vida artística e cultural dos povos” (RECOMENDAÇÃO DE PARIS, 1962, p. 1).

A partir de então, percebe-se como este entendimento acerca da paisagem sob a perspectiva patrimonial se torna frequente nas discussões internacionais, estando sempre presente de forma direta ou indireta. Em certos momentos, é utilizada as noções de ambiência e visibilidade trabalhadas por Giovannoni quando se refere aos sítios urbanos, como, por exemplo, na Recomendação de Nairóbi (1976) e Carta de Washington (1986); já em outros momentos associada aos recursos naturais pelo ponto de vista ecológico (biodiversidade e geodiversidade) e aos lugares que se destacam pelo caráter estético da natureza, como se observa nos escritos das Normas de Quito (1967).

Na conferência de Paris de 1972, a UNESCO foi institucionalizada entidade responsável pela salvaguarda do patrimônio mundial. A partir do entendimento do “valor universal excepcional” de um bem patrimonial, seria possível considerá-lo como significativo para toda a humanidade, enquadrado entre patrimônio cultural e natural.

Ao observar as diretrizes estabelecidas nesta conferência, a paisagem foi considerada na proteção desses patrimônios mundiais. Na instância cultural aparece como um dos atributos dos conjuntos urbanos que revelam o valor universal excepcional do bem

(UNESCO, 1972, art. 1.º). Na instância natural, a paisagem está presente apenas de forma indireta nos escritos da carta, do ponto de vista da natureza e pela sua importância como elemento significativo para a vida humana, tal qual foi tratado nos demais documentos suscitados anteriormente pela entidade.

Ao longo dos anos, após a implantação de tais diretrizes para a salvaguarda do patrimônio mundial, houve dificuldade no processo de reconhecimento do bem por demonstrar a possibilidade de se enquadrar nas duas instâncias em simultâneo. Isso ocorre visto que tal convenção internacional desenvolveu um tratamento dúbio entre os dois campos, causando conflitos no processo de salvaguarda dos bens que apresentavam às duas características concomitantemente.

Assim, posteriormente, como uma tentativa de solucionar tal problemática, a UNESCO decide categorizar estes bens vistos como patrimônio cultural/natural como *Patrimônio Misto*, levantando a questão da presença das duas instâncias intrínsecas no mesmo bem patrimonial. Entretanto, pouco se foi discutido acerca destes bens e como ocorreria a gestão da conservação. Na prática, estes bens continuam sendo geridos considerando cada uma das esferas de modo independente, como pode ser visto com a disponibilização dos manuais de operacionalização desenvolvidos separadamente, para o patrimônio cultural e para o patrimônio natural (UNESCO, 2019).

Tal perspectiva só começou a ser rediscutida após mais de 20 anos após o desenvolvimento de tais diretrizes estabelecidas na conferência de Paris de 1972, quando a compreensão da paisagem começa a ser entendida como um elo que permeia entre as manifestações humanas e o seu território.

Isso ocorre em 1995, com a Recomendação n.º R(95)9 do Conselho da Europa — conhecida como Recomendação da Europa —, ao levantar como pauta a necessidade de entender a paisagem como um bem a ser salvaguardado. Tal possibilidade surge a partir de um conjunto de debates em busca do reconhecimento dos bens patrimoniais, considerando “a memória do povo e a identidade cultural das comunidades humanas são fatores de aperfeiçoamento de seu meio ambiente” e que ele é

um sistema dinâmico que engloba elementos naturais e culturais interagindo num determinado tempo e espaço e passível de ter efeitos diretos ou indiretos, imediatos

ou a longo prazo, sobre os seres vivos, as comunidades humanas e sua descendência, em geral (RECOMENDAÇÃO DA EUROPA, 1995, p. 2).

Diante disso, a Recomendação da Europa, seguindo as discussões anteriores da UNESCO e do Conselho da Europa acerca do meio ambiente e do patrimônio, pensa a paisagem como totalidade do patrimônio, instituindo-a, assim, como uma categoria patrimonial a partir do termo *Paisagem Cultural*. Essa categoria se apresenta como uma medida de salvaguarda de bens patrimoniais, em escala territorial, que integram em si tanto aspectos culturais quanto naturais, sendo definida como:

Partes específicas, topograficamente delimitadas da paisagem, formadas por várias **combinações** de agenciamentos **naturais e humanos**, que ilustram a **evolução da sociedade humana**, seu estabelecimento e seu caráter do **tempo** e do **espaço** e quanto de **valores** reconhecidos têm adquirido **social e culturalmente** em diferentes níveis territoriais, graças à presença de remanescentes físicos que refletem o **uso** e as **atividades** desenvolvidas na terra no passado, **experiências** ou **tradições particulares**, ou **representação em obras literárias** ou **artísticas**, ou pelo fato de ali haverem ocorrido  **fatos históricos** (RECOMENDAÇÃO DA EUROPA, 1995, Art. 1º).

A paisagem é expressa como uma entidade relacional dos fatores culturais e naturais, que transmitem valor não apenas pelos seus aspectos tangíveis, mas sobretudo os intangíveis, evocados pelas experiências humanas sob o território. Assim, torna-se possível referendar como parte das políticas patrimoniais mundiais, de forma integrada, a conservação de áreas pelos aspectos edificados e pelas manifestações da vida humana, parte de suas tradições que permanecem vivas no cotidiano.

No ano 2000, a R(95)9 foi assinada por todos os países-membro da União Europeia, resultando em um tratado continental acerca da proteção das paisagens. Para consolidar tal instrumento, foi realizada a Convenção Europeia da Paisagem (CEP), conduzindo à elaboração de um documento regional para subsidiar as nações na compreensão da noção da paisagem e como ela se expressa enquanto patrimônio, seguindo uma perspectiva embasada nas paisagens europeias.

Com a CEP (2000), a definição da paisagem trabalhada na Recomendação da Europa é sintetizada, transmitindo seu significado como a interrelação de um conjunto de fatores que revelam o *caráter da paisagem*, formado tanto pelos elementos fisiográficos quanto as manifestações socioculturais inerentes. É este caráter da paisagem que a configura como um



bem constituinte de um conteúdo patrimonial, podendo ser entendida por seu aspecto notável, excepcional, mas também pelo aspecto ordinário que necessita ser salvaguardado tanto para as gerações presentes quanto futuras.

Além de explicar toda uma definição acerca da paisagem como um bem que necessita ser conservado, foram elaboradas diretrizes gerais para subsidiar a construção de instrumentos de reconhecimento, proteção e gestão da paisagem. Tal documento se tornou tão importante no ponto de vista operacional, pois, mesmo desenvolvido de modo a atender uma demanda regional, vem sendo utilizado como instrumento de compreensão da paisagem por países de outros continentes. No Brasil, desde 2007 vem se tentando inserir a paisagem como instrumento patrimonial.

Diante desse panorama sobre o processo de reconhecimento institucional da paisagem como patrimônio, é possível observar uma aproximação entre às duas noções. Tanto o patrimônio quanto a paisagem se mostram importantes por evocar as memórias de uma determinada comunidade, mantidas vivas no tempo presente através dos elementos que constituem a história e a identidade cultural. Esses elementos ampliam o seu significado para o meio em que está situado, demonstrando que as relações socioculturais e naturais também se apresentam como parte desse bem patrimonial (CASTRIOTA, 2009).

Desde a década de 1930, Mário de Andrade levanta essa noção como significativa para reconhecimento patrimonial, ao revelar a importância do seu entendimento como parte da identidade nacional. Atrelando-a a uma visão plural, ele defende que o patrimônio brasileiro se revela por seu aspecto etnográfico e folclórico, ora do passado, ora do presente, através de um perfil híbrido, expresso pela materialidade e imaterialidade do bem como entes indissociáveis (SANTOS, 2020).

Para Mário de Andrade, a paisagem se revela tanto de forma material, como o próprio território — seja natural ou construído — expresso com a ocupação da natureza pelo povo brasileiro; como pela imaterialidade, diante das manifestações culturais reveladas a partir de suas construções, expressões e modos de fazer tradicionais (ANDRADE, 1981). Assim, sendo compreendida como uma entidade que materializa a etnografia brasileira, e que, por isso, deveria ser reconhecida como parte da identidade nacional, salvaguardada como patrimônio.

Tal compreensão não foi explorada institucionalmente durante a elaboração do Decreto Lei n.º 25 de 1937. Todavia, é a partir desse pensamento que atualmente se vem começando a trabalhar o seu reconhecimento como categoria patrimonial nas diversas esferas institucionais, sobretudo após essas diversas discussões internacionais levantadas ao longo dos anos e que até hoje tem servido como referência para a elaboração de políticas nacionais e locais nesse âmbito.

Recentemente, em 2018, tal compreensão da paisagem sob um ponto de vista etnográfico foi levantado na Carta da Paisagem das Américas. Uma concepção presente na relação intrínseca do ser humano com o seu meio, defendida como uma síntese metafísica que ultrapassa o sentido pragmático de apropriação individual, estabelecida como parte de um todo, a partir da perspectiva da cosmovisão (CARTA DA PAISAGEM DAS AMÉRICAS, 2018).

Esse pensamento está presente nos estudos da paisagem desde o início do século XX, mas, até o momento, pouco se foi incorporado. Noção que apresenta um conjunto de incertezas quanto a sua origem etimológica, diante das variações encontradas em seu significado segundo a cultura de cada civilização e as mudanças de interpretação que ocorreram temporalmente. No entanto, converge em um ponto central pautado na milenar experiência humana junto a realidade natural e suas maneiras de apropriá-la (SERRÃO, 2013).

### 3.2 A PAISAGEM COMO ‘FORMA DE VER O MUNDO’: UMA NOÇÃO ATRELADA À EXPERIENCIAÇÃO HUMANA DO TERRITÓRIO

O ser humano, desde o período pré-moderno, se vê como parte da natureza. Ele tinha presente dentro de si um sentimento de pertencimento para com ela, se entendendo como parte integrante de um todo. Ele a compreendendo como sua fonte de sustento físico e espiritual.

Segundo Berque (2012), tal sentimento pode ser encontrado em diversos povos e culturas ao longo da história. Expressa muitas vezes a partir da pintura, ele incorpora o desejo universal do ser humano de escapar do seu mundo cotidiano e o convida a comungar com a natureza (Figura 16).

Figura 16 – Excursão de Primavera. Zhan Ziqian (展子虔, ca. 550–604)



Fonte: Acervo China Online Museum. Disponível em: <https://www.comuseum.com/product/zhan-ziqian-spring-excursion/>. Acesso em 19 de janeiro de 2021.

No entanto, com o advento da modernidade, marcado pelo avanço tecnológico e social através da construção das emergentes cidades industriais e da nova vida urbana trazida pelo sistema capitalista, o ser humano se afastou da natureza, se deslocando para uma posição de domínio e não mais de pertencimento. É nesse processo que se iniciam discussões em torno da paisagem, pautadas a partir da tentativa de encontrar nela o sentimento perdido que servia como um elo entre o ser humano e a natureza.

Assim como ressalta Lage (2019, p.3), a paisagem

surge como um fragmento, que por si só explicasse o todo do qual o homem se afastara, uma compensação idílica dessa natureza perdida, necessária para colocar o homem novamente em contato com sua origem. Na experiência estética através da paisagem volta a acontecer essa união perdida entre espírito e natureza (LAGE, 2019, p.3).

Diante disso, é possível afirmar que a paisagem é parte da vontade humana de reconectar-se com a natureza. No entanto, com esse processo de retorno, ela se apresenta de maneira distinta à intrínseca relação com a natureza em que se encontrava no passado. Isso porque, o distanciamento da natureza proporcionou ao ser humano desprender da paisagem apenas como sentimento, se tornando uma categoria do pensamento, que o proporciona reconhecê-la, antes de senti-la e apreciá-la (VERAS, 2017).

É nesse sentido que o filósofo Georg Simmel reflete a paisagem, ao escrever seu texto *Filosofia da Paisagem*, publicado pela primeira vez em 1913, sendo um dos percussores do debate acerca da paisagem sob este ponto de vista. Esse autor compreende a paisagem como uma categoria do pensamento humano estruturada a partir da sensibilidade do olhar, adquirida a partir desse então distanciamento da *pristina natura*.

Para Simmel (2013 [1913]), a paisagem não se encontra atrelada a uma justaposição dos elementos naturais espalhados no território, nem resulta de uma análise intelectual deles; mas a uma apreensão sintética das relações que os une, apreendida como uma unidade pelo sujeito, de uma maneira peculiar e particular. Ainda segundo o que ele ressalta, “o que observamos num olhar ou no interior do nosso horizonte momentâneo não é ainda paisagem, mas quando muito o material para ela” (SIMMEL, 2013 [1913], p.44).

Assim como Denis Cosgrove afirma (1998, p. 13, tradução nossa), a paisagem pode ser entendida como “uma forma de ver o mundo”. Para ele, “a paisagem não é apenas o mundo que vemos, é uma construção, uma composição desse mundo” (COSGROVE, 1998, p. 13, tradução nossa)<sup>10</sup>.

Desse modo, a paisagem não se refere ao que se vê objetivamente no ambiente, mas está atrelada ao processo intersubjetivo de quem o vê. Não é o ambiente em que o ser humano se encontra e enxerga, mas sim o modo como ele o apreende e se entende inserido como parte dele.

Isso já podia ser encontrado nos pensamentos de Simmel (2013 [1913]), quando aponta que a paisagem parte da intrínseca relação *ser humano-natureza*, que se compara a interação sensível que existe entre um artista e a sua obra de arte:

[...] partindo do fluxo caótico e da infinitude do mundo imediatamente dado, delimita uma porção, capta-a e enforma-a como uma unidade que encontra agora o seu sentido nela mesma, e corta os fios que a ligam ao mundo para voltar a ligá-los ao seu centro próprio – tudo isto fazemos nós numa medida inferior, menos fundada em princípios, de modo mais fragmentário e de limites incertos, logo que em vez de um prado e uma casa e um ribeiro e um cortejo de nuvens olhamos “uma paisagem” (SIMMEL, 2013 [1913], p. 45).

---

<sup>10</sup> No original: Landscape is not merely the world we see, it is a construction, a composition of that world. Landscape is a way of seeing the world.

Assim sendo, quando se considera apenas o território, existe objetivamente ali apenas elementos justapostos; mas quando o considera sob a perspectiva de um determinado sujeito, ali encontra-se uma paisagem, pois ela só é revelada a partir do olhar reflexivo de um determinado sujeito. Conforme Denis Cosgrove (1998) declara:

Esse princípio unificador deriva do engajamento ativo de um sujeito humano com o objeto material. Em outras palavras, paisagem denota o mundo externo mediado pela experiência humana subjetiva de uma forma que nenhuma região ou área sugere imediatamente (COSGROVE 1998, p. 13, tradução nossa)<sup>11</sup>.

Esse pensamento demonstra uma compreensão que entrelaça a relação do sujeito com os elementos que compõem o meio, se apresentando como experiência adquirida a partir do debruçamento sobre o que se contempla a partir dos sentidos humanos. Além disso, essa busca não é só pelo retorno ao natural, mas, sobretudo, para compreender como as construções humanas, advindas das modificações culturais ao longo dos anos, que se refere ao novo *modus vivendi* da sociedade, se relacionam com o antigo estado humano presente na natureza.

Assim, a paisagem se estabelece como uma categoria do pensamento humano, que parte de um rompimento entre o que se entendia como sendo natureza e o que viria a se entender como paisagem (SIMMEL, 2013 [1913]). Conforme reflete Serrão (2013, p. 17), não se trata apenas de um “objeto perceptivo delimitado”, mas refere-se a “uma peculiar forma de apreender as coisas naturais, que, justamente enquanto forma, reside no espírito e não nas coisas; não é um dado em-si, mas implica um para-si”.

Esse pensamento se aproxima de Augustin Berque, quando ele afirma que “a multiplicidade dos termos equivalentes à paisagem revela que o sentimento paisagístico diz respeito a toda alma humana” (BERQUE, 2013 [1994], p. 8). A partir desse pressuposto, é possível afirmar que a paisagem não é fruto de um somatório ou um resultado da ação humana sobre o seu meio, mas sim uma relação intrínseca destes elementos, apenas permitida pela forma como o consciente humano os apreende, configurando-o em um todo homogêneo.

---

<sup>11</sup> No original: That unifying principle derives from the active engagement of a human subject with the material object. In other words landscape denotes the external world mediated through subjective human experience in a way that neither region nor area immediately suggest.

Mais além, a paisagem propicia uma integração entre sujeito e objeto ou entre sujeitos, firmada a partir de um encontro, seja individual ou coletivo, com o ambiente onde está inserido (CAVALCANTI, 2017). Logo, a paisagem revela muito mais sobre como o sujeito interage com o seu meio, do que sobre o próprio meio (Figura 17).

Figura 17 – Fotomontagem que expressa a paisagem do bairro da Boa Vista, Recife (PE), fruto de um olhar sensível do sujeito para com o ambiente



Fonte: Alexandre Filho, André Campelo, Camila Felipe, Ewerton Dias e Jacqueline Santos (2021)<sup>12</sup>. Acervo do Laboratório da Paisagem da UFPE.

Augustin Berque (2013 [1994]) busca entender como ocorre esse processo de interação entre o ser humano e o meio em que se encontra inserido — seja pelos sentidos, pelos pensamentos, pelas palavras ou pela ação. Esse autor relata que “a paisagem não existe

---

<sup>12</sup> Produto do módulo 1 referente a um exercício de experiência da paisagem, realizado pelo Grupo 04 da disciplina de Projeto de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo VII – 2020.1, do curso de Arquitetura e Urbanismo de Universidade Federal de Pernambuco, composto pelos estudantes: Alexandre Filho, André Campelo, Camila Felipe, Ewerton Dias e Jacqueline Santos.

fora de nós, que também não existimos fora da nossa paisagem. É por isso que falar de paisagem é sempre um pouco uma auto-referência” (BERQUE, 2013 [1994], p. 15).

Visto essa dualidade, é possível observar como a paisagem se apresenta como uma entidade que não está subjugada a um modo de existência pré-estabelecido, mas como um processo interativo subjetivo-objetivo. Collot (2013, p. 26) corrobora com esse pensamento ao afirmar que “esta relação sensível com o mundo não é a de um sujeito posto em frente a um objeto, mas a de um encontro e de uma interação permanente entre o dentro e o fora, o eu e o outro”.

Desse modo, é possível afirmar que a reaproximação do ser humano com a natureza não implica em fazer parte novamente dela, mas sim de buscar entendê-la através do sentimento e da experiência humana, partindo do interior humano para o ambiente. Ou seja, é um processo que perpassa e interliga o campo físico ao campo psíquico.

Simmel (2013 [1913]) usa o termo *Stimmung*<sup>13</sup> para explicar essa experiência que o sujeito adquire no meio em que vive e que acaba por revelar a paisagem. Ele define como sendo uma reação exclusiva do sentimento humano que o faz apreender de forma particular o ambiente. Também pode ser entendido como o momento em que a subjetividade humana e a objetividade do território se fundem em um todo indissociável, como um sujeito único interligado pelo sentimento.

Entende-se, portanto, que a *stimmung* é parte de uma emoção humana que propicia um processo subjetivo sobre os elementos presentes no ambiente. Pois quando essa emoção se materializa neles e se encarna no território, se molda em uma unidade que configura a paisagem (SIMMEL, 2013 [1913]).

Assim, não existe causa e efeito. A paisagem permeia por um “entre” subjetivo e objetivo; a objetividade presente na unidade visível da paisagem age simultaneamente com a subjetividade humana expressa pela *stimmung* da paisagem (SIMMEL, 2013 [1913]).

Berque (2013 [1994]) afirma que a compreensão acerca da paisagem ultrapassa a forma exterior oferecida à visão, constituindo-se como uma *entidade relacional* que envolve toda a sensibilidade humana, “construída por mediações diversas que se estabelecem entre

---

<sup>13</sup> Termo alemão, utilizado por Simmel em seu texto *Filosofia da Paisagem*, que até hoje encontra-se dificuldade em ser traduzida para as línguas latinas diante do seu caráter polissêmico. De modo a tentar traduzir esse termo alemão para o português, encontra-se uma aproximação através de algumas palavras, como “atmosfera” e “estado da alma”, porém que não conseguem expressar a dimensão do seu significado.

seus constituintes, tanto os subjetivos como os objetivos” (BERQUE, 2013 [1994], p.16). Portanto, a paisagem é definida como uma *mediança* entre a subjetividade humana e a objetividade do território; ou seja, considera-se que a paisagem não está presente nem apenas no objeto, nem apenas no sujeito, mas se encontra na complexa relação entre essas duas instâncias.

Com essa posição, a paisagem deixa de ser compreendida como um dado inquestionável para se apresentar como um problema que deve ser esclarecido enquanto algo dinâmico e mutável. Para isso, é necessário considerar as principais configurações em que histórica e culturalmente se encarnou, a partir das manifestações humanas sobre o território, sejam elas físicas ou psíquicas (SIMMEL, 2013 [1913]).

A paisagem é definida a partir de uma relação pautada entre o ser humano e o modo como ele interpreta o seu derredor, mas que é intrinsecamente influenciada pela cultura desenvolvida pelo coletivo nesse território. Nesse sentido, Berque (2013 [1994], p. 3-4) expressa que “é preciso sair da selvageria, adquirir certas maneiras de dizer, de ver, de sentir, e só então se poderá gozar a paisagem, apreciar a natureza como convém”.

Diante disso, a paisagem não pode ser vista como o próprio ambiente, que existe objetivamente em toda parte, mas sim como um ambiente experienciado. Conforme ressalta Besse (2014, p.13), a paisagem não existe por si, mas ocorre “na relação com um sujeito individual ou coletivo que a faz existir como uma dimensão da apropriação cultural do mundo”. Assim, “a paisagem fala-nos dos homens, dos seus olhares e dos seus valores, e não propriamente do mundo exterior” (BESSE, 2014, p.13); ou seja, não revela o mundo, mas uma feição humana dele.

A paisagem não se simplifica ao resultado de uma mera compreensão, mas se expressa como uma experiência percebida a partir do olhar sensível de um determinado observador sobre o observado. Assim como Collot (2013, p.17) afirma, “a paisagem é um espaço percebido, ligado a um ponto de vista: é uma extensão de uma região [de um país] que se oferece ao olhar de um observador”. Não é possível compreender a paisagem partindo do próprio espaço, mas somente através da apreensão do modo como o ser humano se apropria e interage nele.

No entanto, a paisagem “depende do ponto de vista do observador que percebe a si mesmo ao mesmo tempo que percebe o mundo exterior” (COLLOT, 2013, p.20). Logo, a



compreensão da paisagem pode variar de sujeito para sujeito, conforme a percepção de cada um; pois, ainda que o indivíduo esteja observando o mesmo campo de visão do outro, a paisagem se apresenta de maneira distinta.

Conforme é defendido por Besse (2014), a paisagem é uma obra da mente. Não se limita apenas a um sentido material, ou seja, aos elementos naturais e as construções da civilização humana no território, mas se apresenta como “um tipo de grade (retícula) mental, um véu mental que o ser humano coloca entre ele mesmo e o mundo” (BESSE, 2014, p. 13). Assim, a paisagem se estabelece como uma *representação cultural* por ser uma tradução mental dessa realidade exterior que o ser humano percebe e interpreta.

Segundo Chartier (2002), a representação é o modo pelo qual uma realidade é construída e interpretada pelo sujeito, seja ele individual ou coletivo. Contudo, ao analisar a paisagem sob a perspectiva da representação, observa-se que não se constitui apenas pelo que se é percebido, mas está embasada nos aspectos que configuram a sociedade, sejam eles: econômicos, estéticos, religiosos, filosóficos, científicos, políticos, etc. (BESSE, 2014). Além disso, não se encontra limitada ao sentido de tempo ou de espaço, mas está atrelada aos símbolos que embasam tal processo de interpretação.

Cosgrove (1998) esclarece tal ponto ao definir que a paisagem é formada por um aspecto afetivo, entendido como o processo de significação que configura uma identidade peculiar, diferenciando-o de qualquer outro ambiente. Este aspecto afetivo da paisagem é estabelecido pelas relações que ocorrem no território — sejam entre o sujeito e o ambiente ou entre sujeitos —, responsáveis por torná-la única e irreproduzível tal como ela é.

Contudo, tal vínculo afetivo existente entre os seres humanos e o mundo externo não se limita a uma mera experiência perceptiva individual ou pessoal. Trata-se, no entanto, de uma compreensão pautada a partir de um conjunto de significados atribuídos por aqueles que os fazem e os mantêm ao longo dos tempos (figura 18).

Figura 18 – Compreensão da paisagem a partir da experiência percebida e vivida



Fonte: O Autor (2021).

Ao levantar essa significação como o elemento indutor para completar esse processo de compreensão da paisagem, que parte da definição da ‘forma de ver’ o mundo externo, assim como Cosgrove (1998) defende, percebe-se a necessidade de entender qual a importância do sujeito nesse processo. Isso ocorre para ser possível estabelecer métodos que corroborem para o seu devido reconhecimento.

Segundo o pensamento tratado anteriormente na geografia tradicional, Cosgrove (1998) relata que a paisagem era tratada apenas como a visão de um sujeito — seja individual ou social — que se encontra de fora; um observador e não participante das manifestações que ocorrem no espaço. No entanto, ele ressalta que a busca pela compreensão da paisagem a partir de uma visão externa acarreta a falta do completo conhecimento de tais relações que incidem sobre o meio, necessárias para que não se torne uma mera apreensão superficial.

Desse modo, esse autor propõe trabalhar essa noção a partir da identidade e da experiência, considerando, sobretudo, aqueles que vivenciam ou vivenciaram a paisagem, pois ela está inserida no processo histórico sendo interpretada pela forma como os diversos sujeitos a veem (COSGROVE, 1998). Ou seja, não se pode embasar a percepção da paisagem apenas sob a perspectiva de um sujeito interno ou externo, mas nas relações existentes entre os sujeitos que se relacionam com ela.

É mediante tal entendimento que Cosgrove (1998, p. xi, tradução nossa<sup>14</sup>) afirma que “as paisagens emergem de circunstâncias geográficas, sociais e culturais específicas”, logo, estão introduzidas nos usos práticos do mundo físico como natureza e território. No entanto,

<sup>14</sup> No original: [...] that landscapes emerge from specific geographical, social and cultural circumstances; [...].

somente são desenvolvidas como tal por meio formações intelectuais, ou seja, pelos ritos, costumes, memórias e tradições do povo que o ocupa. Sem a manifestação humana sobre o ambiente, não há paisagem.

A paisagem está atrelada ao modo de apreensão pautado no processo histórico humano sobre o território, que se destaca não apenas pelos elementos que o configuram espacialmente, ora naturais, ora construídos, mas sobretudo no modo em que o sujeito vivencia o mundo e, conseqüentemente, se manifesta nele. É uma noção pautada sobre uma compreensão “historicamente específica de vivenciar o mundo, desenvolvida por, e significativa para, certos grupos sociais” (COSGROVE, 1998, p. 15, tradução nossa<sup>15</sup>).

Dessa maneira, a paisagem proporciona a compreensão do espaço terrestre como sujeito e objeto da ação humana. É responsável por revelar a maneira como, temporalmente, os seres humanos significaram a si mesmos e o seu mundo através de uma intrínseca relação constituída pela apropriação do seu território. Portanto, se apresenta, sobretudo, como um modo de pensar e perceber o seu meio a partir de uma experiência vivida, expressa no território através dos símbolos que o identificam, ao mesmo tempo em que o ser humano se expressa nele, o significando.

Besse (2014) corrobora com tal pensamento ao refletir que:

A ideia que se impõe, em todos os casos, é que a paisagem é como um texto humano a ser decifrado, como um signo ou um conjunto de signos mais ou menos sistematicamente ordenado, como um pensamento oculto a ser achado por trás dos objetos, das palavras, dos olhares (BESSE, 2014, p. 21).

A concepção acerca da representação tratada por Chartier (2002) ultrapassa a ideia de uma reconstituição em memória, do real em imagem, figurando-a tal como ela é; mas sim, refere-se a uma busca da relação simbólica por trás deste real. Para isso ocorrer, esse autor defende que se faz necessário compreender a sua forma simbólica, presente em todas as categorias e todos os processos que constroem o ‘o mundo como representação’. Isso ocorre através das “diferentes modalidades de apreensão do real, quer opere por meio dos signos linguísticos, das figuras mitológicas e da religião, ou dos conceitos do conhecimento científico” (CHARTIER, 2002, p. 19).

---

<sup>15</sup> No original: [...] and suggest that landscape represents an historically specific way of experiencing the world, developed by, and meaningful to, certain social groups [...].

É mediante tal argumentação que Cosgrove (1998) trabalha a paisagem sob uma perspectiva simbólica, ao definir que ela se encontra no processo de interpretação da manifestação humana sobre o espaço. É possível observar que, para esse autor, o sujeito age sobre o meio em que se encontra, o molda segundo as suas próprias compreensões, enquanto é igualmente moldado por tais ações que ele confere sobre o meio. Conforme ele ressalta, “todas as paisagens são simbólicas, expressam 'um desejo persistente de transformar a terra à imagem de um céu', e sofrem mudanças porque são expressões da sociedade, ela mesma fazendo história ao longo do tempo” (COSGROVE, 1998, p. 35, tradução nossa<sup>16</sup>).

Pode-se comparar, portanto, que como ocorre em um texto, ocorre na paisagem: identifica-se primeiramente uma representação baseada em toda uma compreensão de mundo, para que em seguida seja possível interpretar a realidade. Cosgrove (1998, p.30, tradução nossa<sup>17</sup>) ressalta isso ao afirmar que “a força da descrição geográfica reside na imagem visual que consegue evocar, utilizando os recursos da linguagem para indicar relações entre vários fenômenos e processos, naturais e humanos, que dão origem a um tipo de paisagem”. Assim, paisagem pode ser decodificada a partir de um conjunto de imagens e símbolos presentes no território, pois ela é como uma ‘imagem cultural’ que representa, simboliza e estrutura a realidade.

Cosgrove (1998) ainda afirma que “para entender como isso acontece, precisamos traçar a história da maneira como a paisagem vê e controla o mundo (COSGROVE, 1998, p. 38, tradução nossa). Assim, para haver o devido reconhecimento da paisagem, faz-se necessário identificar e analisar as diversas ‘nuances’ que envolvem as origens do meio, desenvolvendo uma leitura que se relacione ao seu contexto histórico e social.

Essa leitura não deve se limitar a uma análise morfológica do espaço, pois com a sua apreensão pautada nas formas definidas objetivamente, só se torna possível chegar um nível superficial. Para Cosgrove (1998), a análise deve ultrapassar o limite fisiográfico, buscando significados que são cultural e historicamente específicos e que não se encontram necessariamente na objetividade do território.

---

<sup>16</sup> No original: All landscapes are symbolic, they express 'a persistent desire to make the earth over in the image of some heaven', and they undergo change because they are expressions of society, itself making history through time.

<sup>17</sup> No original: the strength of the geographical description lies in the visual image it succeeds in evoking, employing the resources of language to indicate relationships between various phenomena and processes, both natural and human, which give rise to a landscape type.

Isso ocorre, pois, apesar de toda sua aparente objetividade e fundamento no registro histórico, a paisagem possui um significado afetivo devido à subjetividade expressa no processo de percepção humana, responsável por configurá-la como tal a partir da sua vivência. É esse significado que fornece a totalidade sintética da paisagem, a diferenciando de um mero espaço ou ambiente. Consoante os pensamentos defendidos por Cosgrove (1998):

Considerar a paisagem ao mesmo tempo objeto e sujeito tem consequências importantes para uma disciplina que busca teorizar de acordo com determinadas regras de procedimento científico as relações entre os seres humanos e seu ambiente, uma vez que essas relações dão origem a áreas caracteristicamente diferenciadas (COSGROVE, 1998, p. 17, tradução nossa)<sup>18</sup>.

Desse modo, atenta-se que é necessário desenvolver uma interpretação histórico-cultural e simbólica da paisagem que ultrapasse a leitura fisiográfica. “É preciso retornar, por assim dizer, ir aquém da própria paisagem, para enxergar nela as razões de ser, na cultura e na vida social, de que é, de alguma forma, a encarnação” (BESSE, 2014, p. 14).

De modo que isso se desenvolva é preciso definir formas de incorporar os aspectos subjetivos, que partem do significado humano, nos métodos de reconhecimento da paisagem. Cosgrove (1998) defende que a paisagem se configura não pelos aspectos impessoais que compõem o território, mas sobretudo pelas relações socioculturais que incidem sobre o meio.

Assim, a leitura a ser conduzida deve interpretar as intrínsecas relações dos sujeitos internos que evocam os diversos significados e símbolos que revelam a identidade da paisagem. A paisagem não se encontra apenas nos elementos que a configuram espacialmente, mas sobretudo na intrínseca relação com os sujeitos que os apropriam.

### 3.3 SÍNTESE – O CAMPO DO JIQUIÁ COMO PATRIMÔNIO E PAISAGEM

É mediante tal perspectiva que se permite entender a importância da inserção da noção da paisagem no campo da conservação do patrimônio e, principalmente, considerá-la

---

<sup>18</sup> No original: To regard landscape as both object and subject has important consequences for a discipline seeking to theorise according to determinate rules of scientific procedure the relationships between human beings and their environment as those relationships give rise to characteristically differentiated areas

como o próprio bem patrimonial. Sua compreensão ultrapassa os limites da objetividade do território, pois se encontra entrelaçado à subjetividade humana que molda e dinamiza cotidianamente esse espaço. Ela não representa apenas os elementos que a compõem, mas representa o processo de sua apropriação pela sociedade, pautado nos diversos níveis de relações, ora direta, do sujeito individual com o ambiente, ora indireta, pautada em uma relação intersubjetiva, ou seja, entre os sujeitos, que ocorrem nesse espaço.

Esse processo de compreensão da paisagem é algo que não está previamente estruturado, mas que ocorre de modo incerto, que se molda a partir da subjetividade humana e não pode ser sintetizado em um simples método lógico. Todavia, vale ressaltar que, é apenas entendendo esses processos mutáveis e dinâmicos e desenvolvendo métodos de como captá-lo que será possível reconhecer, dimensionar, enquadrar e, por fim, conservar a paisagem.

A partir disso, propõe-se trazer tal perspectiva para este trabalho como um modo de se compreender o Campo do Jiquiá enquanto paisagem. Como visto neste capítulo, discutir a paisagem como patrimônio ultrapassa o sentido material do território, pois essa noção parte das interações humanas com o meio. Através da compreensão teórica levantada, que observa como a paisagem se expressa a partir da experiência de determinado sujeito, ora individual, ora coletivo, é necessário partir da análise da relação dos sujeitos com esse espaço.

Ao tratar do Campo do Jiquiá, percebe-se o modo como ele resguarda no próprio sítio fatos históricos e sociais daquela época. Porém, o seu entendimento como parte da identidade recifense faz com que esse bem transcenda a partir da imagem do *Zeppelin*, ao ser visto atualmente pelas pessoas como um símbolo que representa esse período da história da cidade. Desse modo, essa relação dos aspectos objetivos e subjetivos revelam, por meio da paisagem – enquanto uma entidade relacional que se expressa como uma unidade visível –, o seu significado como bem patrimonial.

#### 4 ESTABELECENDO UMA FERRAMENTA PARA INTERPRETAÇÃO DA PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ

A partir da compreensão teórico-conceitual levantada no capítulo anterior, para interpretar a paisagem do Campo do Jiquiá se faz necessário identificar os conjuntos de imagens e símbolos que a configuram. Para Cosgrove (1998, p. 36, tradução nossa), isso só se torna possível através da análise da experiencição humana do território, baseada “nas tradições de outras humanidades que examinam as expressões da criatividade humana na arte e no artifício”, se concentrando nas “evidências, diretas e indiretas, que os indivíduos deixaram como explicação, racionalização ou descrição de suas intenções”.

**Esses conjuntos de imagens e símbolos** que Cosgrove (1998) ressalta, **podem ser assinalados como atributos da paisagem**, por serem considerados características responsáveis por defini-la e identifica-la. Os atributos agem como símbolos que retêm as crenças e os costumes de uma dada cultura. Através da interação com o ser humano, eles são significados com o decorrer do tempo, se tornam únicos e inconfundíveis e, com isso, se convertem em referência para as futuras gerações (SÁ CARNEIRO; SILVA, 2012).

Diante disso, atenta-se que só será possível interpretar a paisagem do Campo do Jiquiá a partir da identificação dos atributos que fazem parte do processo de construção histórica do território e a compreensão das distintas relações existentes entre eles. Para tanto, é preciso, primeiramente, **adentrar na história urbana e social que configurou esse espaço, para entender todo o contexto em que esse lugar se encontrava inserido.**

Conforme afirma Pontual et al. (2009), a história que revela a cultura do lugar e os significados atribuídos no tempo podem variar diante das diversas perspectivas que incidem sobre o mesmo objeto. Assim, encontra-se nas **fontes historiográficas** — jornais e fotografias — o material para realizar essa investigação, pois se deve atentar à leitura da história, considerando as perspectivas dos diversos atores que vivenciaram o tempo do *Zeppelin* no Recife.

As **fotografias de época** se apresentam, até os dias atuais, como o **principal documento que mantém presente e viva a memória** desse célebre período da história do Recife no cotidiano da sua população. São inúmeras as cenas daquela época retratadas e difundidas por jornais e revistas, encontradas até hoje em parte de acervos de instituições,

de fotógrafos, de colecionadores, de investigadores da história do dirigível e de pessoas que um dia prestigiaram a aeronave.

Defende-se que a imagem representada na fotografia constitui um importante documento analítico, por retratar um momento da história espacializado através dos elementos capturados. Segundo Kossoy (2012), as fotografias podem ser consideradas também como documentos de análise histórica:

Toda fotografia é um testemunho segundo um filtro cultural, ao mesmo tempo que é uma criação a partir de um visível fotográfico. Toda fotografia representa o testemunho de uma criação. Por outro lado, ela representará sempre a criação de um testemunho (KOSSOY, 2012, p. 52).

Com a fotografia, se tem mais do que apenas um registro histórico de um lugar; se tem o modo de ver, ser, sentir e experienciar do fotógrafo (sujeito-observador) em sua forma bruta (KOSSOY, 2012). Logo, ela **pode ser definida como uma representação da paisagem, pois ali está retratado o modo de ver de certo alguém, a partir de uma experiência percebida.**

Tal ponto é defendido por Cosgrove (1998), que assinala as imagens (representações iconográficas, cartográficas, pinturas, fotografias, imagens de satélite, etc.) como ricas fontes de pesquisa, pois revelam uma captura da visão humana do seu meio (seja por uma representação desenhada, pintada ou fotografada). Para ele, esse material se apresenta como um instrumento que permite uma **interpretação contextual do conjunto de símbolos** que compõem o território, identificados a partir das relações existentes entre eles.

As imagens também são entendidas como textos a serem decifrados que, a partir de um processo de interpretação, é possível construir representações sobre um aspecto da realidade ali presente. Besse reafirma este pensamento ao dizer que “a abordagem iconográfica vale tanto como uma concepção estética da representação quanto como uma concepção cultural mais abrangente” (BESSE, 2014, p. 21).

Também vale ressaltar que a fotografia também ultrapassa os limites da percepção do próprio fotógrafo. **Isso porque a fotografia não carrega apenas uma visão de mundo, mas sim um retrato de toda uma experiência vivida por diversas outras pessoas, retratada por um olhar aguçado de um fotógrafo** (KOSSOY, 2012).



Quando se debruça sobre as fotografias que representam o Campo do Jiquiá, marcadas por retratar o *Zeppelin*, símbolo que identifica tanto o local quanto o evento que ocorreu ali, observa-se que foram tiradas por fotógrafos variados. Devido a isso, a paisagem identificada não parte apenas de um modo de ver de um sujeito individual, mas sim, de um modo de ver de um grupo social que apreende a mesma paisagem através de diversas e distintas visões.

Assim, tais fotografias acabam sugerindo várias formas de interpretar a paisagem do Campo do Jiquiá. Através delas, observa-se como os diversos modos de ver o *Zeppelin* sugerem uma interpretação da paisagem por escalas, ultrapassando os limites do próprio campo de pouso, atrelando aquele sítio à paisagem do Recife (Figura 19).

Figura 19 – Escalas da paisagem a partir do *Zeppelin*



Fonte: O Autor (2021).

A partir desse entendimento, é possível expandir a perspectiva dessa paisagem representada nas fotografias. Esse material carrega ao longo da sua existência uma profunda carga simbólica, guardando as visões e interpretações de diversos atores sobre um determinado evento (KOSSOY, 2012). Entretanto, mesmo a fotografia se apresentando como a “memória cristalizada” do fotógrafo, ela está apenas no campo das aparências; isso, pois a fotografia por si só não revela o fato histórico, mas uma perspectiva de quem retratou esse momento histórico.

Ainda de acordo com Kossoy (2012):

Ocorre que essas imagens pouco ou nada informam ou emocionam àqueles que nada sabem do contexto histórico particular em que tais documentos se

originaram. [...] Por outro lado, essas imagens pouco contribuirão para o progresso do conhecimento histórico se delas não se extrai o potencial informativo embutido que as caracteriza (KOSSOY, 2012, p. 164 e 165).

Diante disso, é necessário se aportar paralelamente à pesquisa documental escrita, de modo a referendar a narrativa traçada a partir da análise iconográfica desenvolvida. Kossoy (2012, p. 82) ainda afirma que:

O exame das fontes fotográficas jamais atingirá sua finalidade se não for continuamente alimentado de informações iconográficas (necessárias aos estudos comparativos) e das informações escritas de diferentes naturezas contidas nos arquivos oficiais e particulares, periódicos da época, na literatura, nas crônicas, na história e nas ciências vizinhas. De outra forma, jamais traremos elementos sólidos de apoio e as pistas necessárias para a correta identificação dos assuntos representados. É um engano pensar-se que o estudo da imagem enquanto processo de conhecimento poderá abdicar do signo escrito (KOSSOY, 2012, p. 82).

Desse modo, ao trazer tal compreensão para o objeto estudado, utiliza-se dos **jornais pernambucanos da época** não apenas para a coleta das fotografias ilustrativas, mas, sobretudo, para a elaboração de uma análise de conteúdo das informações que referenciem a história do período do *Zeppelin* no Recife e as demais relações presentes a partir deste símbolo. Assim, tornando-se possível a amarração das diversas narrativas que se têm previamente estabelecidas a partir da visualização das imagens.

Ao observar o Campo do Jiquiá sob o período de atracação do *Zeppelin*, entendido pelas instituições de preservação do patrimônio como o tempo que expressa à identidade do lugar — e que, por isso, é trazido como ponto de partida dessa investigação — entende-se que os **jornais** se apresentam como a fonte de notícias e informações que mais relataram sobre os acontecimentos que envolveram esse evento. Esses **documentos que tratam do passado desse local** devem ser alinhados segundo o seu contexto histórico e social, de modo a subsidiar a interpretação da paisagem representada nas fotografias.

Diante desse panorama traçado, entende-se que através dessa análise histórico-documental não se busca apenas apresentar a história presente no lugar, mas sim desvelar como os atributos inerentes a esta história se espacializam enquanto paisagem. A partir da análise histórica desses materiais em conjunto, é possível interpretar a paisagem do Campo do Jiquiá que se expressa no seu tempo como Campo de Pouso do *Zeppelin* (Figura 20).

Figura 20 - Caminho metodológico para a identificação da paisagem do Campo do Jiquiá



Fonte: O Autor (2021).

Assim, mediante todo esse processo, esclarecendo o modo de entendimento do objeto de investigação a partir da trama metodológica abordada, aponta-se que a pesquisa deve ser desenvolvida segundo uma **pesquisa histórico-documental**<sup>19</sup>, realizadas em **acervos de jornais e iconográficos**, adotando os procedimentos detalhados nos subcapítulos a seguir.

#### 4.1 UMA INVESTIGAÇÃO DO PASSADO DO CAMPO DO JIQUIÁ NOS JORNAIS PERNAMBUCANOS

Como decidido anteriormente, foram escolhidos os jornais da época referentes ao período estudado do Campo do Jiquiá como recorte dos documentos escritos. Por ser a principal fonte de informação da época, entende-se que possibilitariam agrupar o máximo de dados sobre o tema, além de conter um grande conjunto de imagens que auxiliaria na etapa subsequente.

Com a definição de tais documentos para apreciação, houve a necessidade da **análise documental** para o desenvolvimento do trabalho. Essa técnica é definida por Bardin *apud* Chaumier (2011, p. 51) como “uma operação ou um conjunto de operações visando representar o conteúdo de um documento sob uma forma diferente da original, a fim de facilitar, num estado ulterior, a sua consulta e referência”. Ela possibilita a indexação, classificação, sintetização e interpretação de documentos primários (que contém a

<sup>19</sup> Visto a situação de isolamento social prescrito pelas autoridades sanitárias e fechamento de serviços não-essenciais como medidas protetivas para a contenção da pandemia de Sars-Cov-2 (Coronavírus), toda a etapa de coleta das fontes escritas e iconográficas foi estruturada para ser desenvolvida de modo remoto.

informação bruta), em um único documento de maneira sintética, se tornando um documento secundário (uma representação do documento primário).

Desse modo, observa-se a necessidade de seguir três etapas básicas para conduzir tal análise documental:

1. **Definição do corpo documental** (*corpus* da pesquisa), entendido por Bardin (2011, p. 126) como “o conjunto dos documentos tidos em conta para serem submetidos aos procedimentos analíticos”.
2. **Coleta, análise e sistematização dos dados**, estabelecidos segundo procedimentos metodológicos de análise que comportem o tipo de material adotado.
3. **Construção da narrativa histórica** a partir do produto da análise de conteúdo realizada nas etapas anteriores.

Para a definição do corpo documental foram escolhidos os jornais pernambucanos da época que estavam dentro do recorte temporal entre 1929 (início das discussões acerca da vinda do *Zeppelin* ao Brasil) e 1989 (final da década de tombamento do Campo do Jiquiá como patrimônio cultural de Pernambuco). Como também, foi delimitado aqueles que se encontravam disponíveis em plataformas de armazenamento eletrônicos para consulta.

Desse modo, foram visitados os acervos digitais das hemerotecas da Biblioteca Nacional do Brasil (BNDigital) e da Companhia Editora de Pernambuco (CEPE). Nestas plataformas *online* estavam disponíveis para consulta as edições de cinco jornais pernambucanos abaixo relacionados no quadro 1, juntamente com os seus respectivos períodos disponíveis.

Quadro 1 – Jornais pernambucanos coletados e analisados na pesquisa histórica documental escrita

<i>Acervo Digital</i>	<i>Jornal</i>	<i>Período Disponível</i>
<i>Acervo Digital da Biblioteca Nacional do Brasil (BNDigital)</i>	Jornal A província	1929 - 1933
	Jornal de Recife	1929 - 1938
	Jornal Pequeno	1929 - 1952
<i>Acervo Digital da Editora CEPE</i>	Diário de Pernambuco	1929 - 1989
	Diário da Manhã	1929 - 1985

Fonte: O Autor (2020).

Após a definição do corpo documental foi dado prosseguimento à segunda etapa, composta pela coleta, análise e sistematização dos dados. Para melhor condução desta análise, buscou-se primeiramente traçar um recorte dos documentos coletados a partir de palavras-chave que melhor retratava o tema da pesquisa.

Inicialmente foi escolhido como palavras-chave “Campo do Jiquiá” e suas variações de escrita, conforme o período da pesquisa, como por exemplo, “Campo do Giquiá” ou “Campo do Gequiá”. Porém a documentação foi reduzida consideravelmente, tornando-se incompleta. Buscando como solução, encontrou-se na palavra-chave “*Zeppelin*” uma maior abrangência que ancorava tanto o objeto como outras informações que o suportavam perante o contexto da época, confirmando-o como o símbolo que expressa a identidade do objeto, ponto comprovado no desenvolvimento desta etapa.

Com a seleção desses documentos, conduziu-se uma leitura flutuante do material de modo a entender ao tema central tratado, possibilitando mais um recorte do material a ser analisado. Segundo Bardin (2011) esta etapa pré-analítica é de grande importância para organizar os documentos e conduzir uma análise de conteúdo concisa e com maior precisão.

Já no processo analítico dos documentos, ainda baseando-se em Bardin (2011), o encaminhamento se deu do ponto de vista qualitativo, a partir dos dados obtidos pela codificação e categorização do material. A codificação refere-se ao recorte feito do texto buscando as unidades de registro, que comportam as principais palavras-chave, tema, objetos, personagens ou acontecimentos que estão presentes no decorrer do texto, e o contexto no qual está inserido (BARDIN, 2011). Para tanto, os principais temas que nortearam esta etapa de análise foram: “O Campo de pouso do Jiquiá”, “O Zeppelin no Recife”, “O Zeppelin pelo Brasil” e “A rota aérea Brasil-Alemanha”.

Após o desenvolvimento dessa etapa, foi feita a categorização dos produtos obtidos, de modo a sistematizar as informações captadas, observando as informações consonantes, dissonantes e irrelevantes (BARDIN, 2011). Com isso, foi possível desenvolver a terceira etapa da análise de conteúdo, que se refere a interpretação dos dados e, por fim, **discorrer em um formato sintético de narrativa do contexto histórico e social do Campo do Jiquiá no tempo do *Zeppelin*.**

#### 4.2 A INTERPRETAÇÃO DA PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ A PARTIR DAS FOTOGRAFIAS DO ZEPPELIN

A pesquisa e análise das fotografias são imprescindíveis para capturar os atributos da paisagem do Campo do Jiquiá a partir da cena retratada do *Zeppelin*. Como já foi dito, o conjunto de fotografias agrega fotógrafos variados, pois a premissa é captar o “modo de ver” de um grupo social. Com isso, é possível apreender diversas visões dessa mesma paisagem que foi amplamente difundida pelas fotografias, ao ponto de marcar esse local até os dias atuais como parte de sua identidade.

Diante das variadas possibilidades de metodologias para se trabalhar com o documento fotográfico, é necessário ressaltar que não se pretende analisar os materiais e técnicas presentes na fotografia, mas sim a imagem representada. Pois, por se tratar de um estudo histórico que utiliza da fotografia como documento analítico, o que se busca com elas é apenas a história existente por trás dela. Assim, não há necessidade de utilizar a fotografia original, já que não precisa adotar um rigor quanto à técnica utilizada pelo fotógrafo ou ao valor histórico intrínseco à fotografia como artefato, mas sim por ser, o seu conteúdo, o elemento significativo para a pesquisa (KOSSOY, 2012).

Diante dessa perspectiva, para conduzir tal análise interpretativa das fotografias, é proposto se basear no método da *Iconografia da Paisagem*, levantado por Cosgrove (1998). Esse procedimento segue como princípio a abordagem Warburgiana difundida pelo Historiador da Arte Erwin Panofsky, que enfatiza a interpretação contextual dos símbolos pictóricos nas obras de arte e seus respectivos significados.

Conforme o que é descrito por Panofsky (2011), o método iconográfico consiste em um processo de interpretação, pautado em **visualizar, descrever e contextualizar os símbolos presentes em imagens visuais** (fotografias, ilustrações, mapas, etc.). Esse autor afirma que tal processo analítico deve partir do ato de visualizar a imagem e identificar seus principais elementos que configuram a cena e a relação entre eles e, por fim, entende-lo segundo o contexto histórico, cultural e social onde estão inseridos.

Trazendo tal perspectiva para este estudo, observa-se a possibilidade de transpor tais pensamentos que foram originalmente pensados para identificar os símbolos e significados da obra de arte para conduzir a interpretação da paisagem do Campo do Jiquiá. Para tanto,

primeiramente se deve identificar os atributos da paisagem presentes nas fotografias de época e, posteriormente, contextualizá-los através do modo que se dá a sua relação com o *Zeppelin*.

Contudo, Kossoy (2012, p. 164 e 165) também afirma que:

Ocorre que essas imagens pouco ou nada informam ou emocionam àqueles que nada sabem do contexto histórico particular em que tais documentos se originaram. [...] Por outro lado, essas imagens pouco contribuirão para o progresso do conhecimento histórico se delas não se extrai o potencial informativo embutido que as caracteriza (KOSSOY, 2012, p. 164 e 165).

Entende-se, a partir disso, que a fotografia por si só não revela o momento histórico, mas soma elementos para captar de fato a paisagem. Mesmo a fotografia se apresentando como a “memória cristalizada” do fotógrafo, encontra-se apenas no campo das aparências.

Portanto, é de extrema necessidade, nessa pesquisa, se aportar paralelamente a uma pesquisa documental escrita para conduzir a iconográfica. Assim, como discutido anteriormente, baseando-se nos pensamentos de Cosgrove (1998), faz-se necessário interpretar a paisagem representada nas fotografias junto ao seu contexto histórico e social identificado nos jornais.

Desse modo, para se interpretar a paisagem do Campo do Jiquiá a partir das fotografias do *Zeppelin*, é preciso conduzir uma análise iconográfica estabelecida nestas três etapas detalhadas abaixo:

1. Coleta, seleção e catalogação dos documentos iconográficos:

Esta etapa trata-se de uma pesquisa documental focada nas iconografias. Foram estabelecidas como recorte as fotografias que retratam o *Zeppelin* ou ter sido utilizado como instrumento para retratá-la. Propôs-se desenvolver tal investigação em acervos dos diversos países que fizeram parte da história da rota que possibilitou o “tempo do *Zeppelin*” no Recife, como, por exemplo: Brasil, Alemanha, Estados Unidos, Argentina e Espanha. Procuraram-se acervos tanto digitais, especializados no armazenamento e compartilhamento de

fotografias em plataformas *online*, quanto acervos físicos que possibilitaram o compartilhamento de cópias em formato eletrônico<sup>20</sup>.

Nesta etapa não se limitou ao quantitativo de fotografias a serem encontradas, como também não se focou nas características da fotografia ou a possibilidade de repetição da cena retratada. Com isso, no fim da coleta chegou-se a um total de 235 fotografias disponíveis para continuação do procedimento analítico.

A pesquisa documental focada nas iconografias foi conduzida nos acervos descritos abaixo:

- Acervo Da Fundação Joaquim Nabuco (Fundaj);
- Acervo Do Arquivo Nacional;
- Acervo Digital Da Biblioteca Nacional Da Alemanha (Bundesarchiv Bild);
- Acervo Brasileira Fotográfica;
- Acervo Biblioteca Nacional Digital;
- Acervo Editora CEPE;
- Acervo Do Archivo General De La Nación República Argentina;
- Acervo Do Zeppelin Museum;
- Acervo German Postal;
- Acervo Fidanza – Laboratório Liber UFPE;
- Acervo Digital Da Página Eletrônica Recife De Antigamente Das Redes Sociais

Facebook E Instagram

- Acervo Digital Da Página Eletrônica Pernambuco Arcaico Das Redes Sociais

Facebook E Instagram

- Acervo Stereoskopie
- Biblioteca De Arte De Lisboa

Dando a continuidade ao procedimento, esta etapa também propõe a organização de todas as iconografias encontradas anteriormente na pesquisa documental realizada nos respectivos acervos citados. Para tanto, foi conduzida primeiramente a catalogação de todas as fotografias previamente coletadas, enumerando-as e organizando-as segundo as

---

<sup>20</sup> Visto a situação de isolamento social prescrito pelas autoridades sanitárias e fechamento de serviços não-essenciais como medidas protetivas para a contenção da pandemia de Sars-Cov-2 (Coronavírus), toda a etapa de coleta das fontes escritas e iconográficas foi estruturada para ser desenvolvida de modo remoto.



informações técnicas concedidas pelo acervo, como: a autoria da fotografia ou local onde foi publicada, ou disponibilizada, local onde foi retratada e o respectivo ano.

Posteriormente, foi realizada uma seleção das fotografias, eliminando da lista as idênticas que foram encontradas em acervos distintos e as que a cena retratada não se encontrava facilmente legível os atributos que a compunham. Além disso, foi feita uma separação entre o conjunto de fotos que tinha como localização a cidade do Recife e aquelas que representavam outras partes da rota realizada pelo dirigível durante sua vinda ao Brasil.

Assim, no final da seleção e catalogação das iconografias concluiu-se um total de 80 fotografias disponíveis para conduzir a análise desta etapa. Segue na tabela 1 abaixo os acervos e respectiva quantidade de fotografias utilizadas de cada um:

Tabela 1 – Acervos das fotografias utilizadas para a análise iconográfica da paisagem do Campo do Jiquiá

ACERVO	Nº DE FOTOGRAFIAS
Recife De Antigamente	37
Pernambuco Arcaico	23
Stereoskopie	1
Dan Bundesarchiv	1
Arquivo Nacional	1
Zeppelin Museum	2
FUNDAJ	11
Museu Da Cidade Do Recife	3
Laboratório Liber UFPE	1
<b>TOTAL</b>	<b>80</b>

Fonte: O Autor (2021).

## 2. Identificação dos atributos da paisagem nas fotografias e construção da ficha de análise iconográfica da paisagem:

Esta etapa busca, por um processo de visualização das imagens, construir uma ficha de análise iconográfica para conduzir a interpretação da paisagem do Campo do Jiquiá. Como discutido anteriormente, o objeto de interesse de interpretação da paisagem está no assunto representado na fotografia, contendo aí as informações necessárias para se conduzir a análise (KOSSOY, 2012).

Segundo Kossoy (2012), tais informações estão presentes nos elementos icônicos que compõem o assunto ou conteúdo da imagem, sendo imprescindível observar questões relativas ao tempo (data, época do registro, etc.) e ao espaço (local do registro, elementos

retratados, etc.) que contam sobre a cena retratada, considerados como ‘coordenadas de situação’ para a análise.

Diante disso, observa-se a possibilidade de conduzir tal processo analítico seguindo três etapas constituídas em uma ficha de análise iconográfica. A primeira trata-se de levantar questões técnicas da cena retratada a partir das informações-base obtidas pelo acervo, como: autor, data e local retratado. A segunda e a terceira referem-se diretamente ao conteúdo exposto na imagem; sendo a segunda quanto ao tema central da fotografia e a terceira quanto aos atributos que compõem a paisagem representada.

Para identificar o tema da fotografia, propõe-se confirmar as escalas da paisagem previamente estabelecidas: escala aérea, escala da cidade e escala de pouso. Entende-se que, ao escolher as fotografias a partir do *Zeppelin*, o tema central da fotografia gira em torno do modo como ele foi retratado, por ser considerado o símbolo que desvela a paisagem representada.

Já para identificar os atributos da paisagem presentes nas fotografias, é preciso se atentar aos demais elementos que se relacionam com o *Zeppelin* na cena, sejam pessoas, animais, objetos ou até mesmo acontecimentos, pois são responsáveis por comporem a paisagem. Para melhor sistematização dos diversos atributos identificados, encontra-se a possibilidade de agrupamento a partir das três categorias de atributos traçadas por Sá Carneiro e Silva (2012). São elas:

- a) Física: nesta categoria encontram-se as características do solo e relevo, os recursos hídricos superficiais e subterrâneos;
- b) Biológica: esta categoria é composta pela cobertura vegetal e fauna características do objeto em questão; inclui o homem, como parte da natureza;
- c) Antrópica: compreende os elementos resultantes da ação humana, portanto, relacionados aos aspectos econômicos, sociais, culturais, históricos e políticos, como o traçado, as fachadas, as vias, as edificações, os jardins, os espaços livres, o casario, as árvores e o mobiliário urbano – bancos, postes, abrigos, placas, etc. (SÁ CARNEIRO; SILVA, 2012. p. 151)

Assim, a partir de todo esse processo, foi possível estabelecer previamente os principais atributos que caracterizam a paisagem do Campo do Jiquiá a partir do *Zeppelin*, a serem identificados nas 80 fotografias selecionadas na etapa anterior.

Referente aos atributos físicos, observaram-se como as questões do território atreladas ao relevo e aos recursos hídricos superficiais foram constantemente retratados.

Logo, foi possível definir como atributos físicos a serem analisados: a costa litorânea, o terreno de várzea, os rios e cursos d'água e o mar.

Quanto aos atributos biológicos, encontra-se a flora como principal característica presente nas fotografias, caracterizada tanto por um conjunto de espécies que definem determinada feição de uma área natural ou por indivíduos vegetais implantados como parte da composição urbana. Desse modo, elenca-se vegetação de capoeira, coqueiral, manguezal e vegetação urbana como os atributos biológicos a serem analisados.


Já no que tange os atributos antrópicos, viu-se a necessidade de subdividi-lo em duas categorias, pois eles ultrapassam as construções humanas que materializam determinado evento, mas que também se expressam pelas manifestações, ações humanas que ocorrem no território a partir das suas experiências vividas.

Com isso, identificaram-se como atributos antrópicos referentes às construções: a torre de amarração, edificações de apoio ao campo de pouso, mocambos, circunferência de pouso do dirigível, morfologia urbana, infraestrutura urbana, casario do Recife e espaços livres públicos. Já como os atributos antrópicos referentes às manifestações, o retrato do processo de contemplação das pessoas para com o *Zeppelin* e o retrato da consolidação do *Zeppelin* como parte da rotina.

Assim, com a sistematização das informações técnicas, o estabelecimento das categorias que expressam o tema da fotografia e a definição dos atributos da paisagem, foi estruturada a ficha de análise iconográfica da paisagem, em que é apresentada como exemplo pela figura 21 abaixo:

**A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ:** um patrimônio desvelado pela imagem do Zeppelin

Figura 21 – Exemplo da ficha de análise iconográfica da paisagem (ficha n.º 61/80)

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 61/80			
Acervo: FUNDAJ	Autoria: Josebias Bandeira	Local: Campo do Jiquiá, Recife (PE).	Ano: N./L.
			
Tema:	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input checked="" type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input checked="" type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		

Fonte: O Autor (2021).

3. Análise das iconografias através da contextualização histórica e interpretação da paisagem do Campo do Jiquiá

Como destacado anteriormente a partir do entendimento de Kossoy (2012), a fotografia se apresenta como uma ferramenta de análise da paisagem, pois também se trata de um modo de ver de um determinado sujeito. No entanto, para se conduzir uma análise do conteúdo presente nas imagens é necessário se aportar às fontes literárias para compreender tal representação segundo o seu contexto histórico, social, econômico, político, etc.

Assim, para conduzir a interpretação da paisagem do Campo do Jiquiá através das fotografias de época, deve ser definida uma operação de descrição do conteúdo presente no material, obtido pelo cruzamento dos resultados da análise iconográfica e da análise documental dos jornais de época. Isso porque se trata de um processo sintético que ultrapassa a mera identificação, buscando a contextualização dos elementos e as relações existentes entre eles, baseadas no contexto histórico e social do lugar, que possibilitarão a interpretação da paisagem ali representada.

Desse modo, tal análise é dividida em duas etapas:

1. Síntese dos resultados das fichas de análise iconográfica da paisagem, onde será conduzida uma análise quantitativa em grupo das categorias dos atributos, estabelecidos a partir do tema das fotografias, de modo a entender quais são os principais atributos que caracterizam cada escala da paisagem do *Zeppelin*.
2. Interpretação dos resultados da análise iconográfica a partir da narrativa histórica dos jornais, de modo a analisar como essa paisagem se estabelece, para ser possível buscar maneiras de mensurá-la e, conseqüentemente, identificá-la e, por fim, conservá-la.

## 5 O CAMPO DO ‘ZEPPELIN’: CAMPO DO JIQUIÁ COMO EXPRESSÃO DA IDENTIDADE DO RECIFE MODERNO DOS ANOS 1930 EM FORMA DE PAISAGEM

Como compreendido a partir da reflexão teórica discorrida anteriormente, para se identificar os atributos da paisagem do Campo do Jiquiá, primeiramente é preciso se debruçar sobre o contexto histórico e social desse local. De modo a demonstrar como o Campo do Jiquiá ultrapassa os limites do campo de pouso se revelando como parte da identidade do Recife moderno dos anos 1930 em forma de paisagem, este capítulo desenvolve uma narrativa histórica a partir dos jornais pernambucanos e fotografias de época que noticiavam o período do *Zeppelin* no Recife.

### 5.1 DO SONHO À REALIDADE: A PRIMEIRA VIAGEM DO ZEPPELIN À AMÉRICA DO SUL

[...] Já o céu se cobria de estrelas, já se ascendiam as luzes da cidade, quando ao norte, sobre Olinda, começou a ver-se, através da bruma indecisa do crepúsculo, um pequenino ponto luminoso quasi immovel no horizonte. É elle! É elle! É uma estrella... [...] (O “GRAF... 1930, p.1)

Esta foi a visão daqueles que testemunharam a vinda do *Graf Zeppelin* à cidade do Recife no dia 22 de maio de 1930, primeira vez que o dirigível cruzou a linha do Equador e pousou em terras sul-americanas. Uma viagem considerada o mais novo desafio a ser enfrentado pela *Companhia Zeppelin*, após completar no ano anterior uma volta ao redor do planeta, em uma rota pelo Hemisfério Norte. Esta excursão ao Brasil tinha como propósito estudar o percurso aéreo entre a Europa e a América do Sul e, assim, iniciar um plano de expansão do tráfego dos dirigíveis pelo mundo, de modo a interligar, pelos céus, as Américas com o ‘Velho Mundo’ (A PROXIMA... 1930).

Descrito nos relatos de Gilberto Freyre em seu livro *Tempo Morto e Outros Tempos: trecho de um diário de adolescência e primeira mocidade (1915-1930)*, publicado em 1974, como “uma cena de romance de Júlio Verne ou de Wells” (FREYRE, 2012, p. 468), este grande espetáculo marcou a década de 1930 da cidade recifense. Eternizado por meio dos registros em cartões postais, ilustrações e fotografias, o *Zeppelin* é visto como referência de uma época, espacializado como um marco na história da paisagem do Recife (Figura 22). O Dirigível encontra-se presente tanto no imaginário dos moradores que presencialmente o

prestigiaram, quanto na memória coletiva da população que o admirou sobrevoar os ares pernambucanos, perpassando suas histórias ao longo das gerações.

Figura 22 – Ilustração do *Zeppelin* sobrevoando o Recife



Fonte: Ilustração de Manuel Bandeira in. Acervo BNDigital/A Província, 22/05/1930, p. 1.

O poeta e cronista Ribeiro Couto nem imaginava a proximidade deste acontecimento quando escreveu, no dia 5 de julho de 1929, o artigo para o jornal pernambucano *A Província*, intitulado *O futuro da navegação aérea – Hypothese atrevida sobre Recife no anno 2.500*. Sua emoção perante as histórias que ouvia sobre os voos dos dirigíveis que aconteciam do outro lado do Atlântico foi refletida através de suas palavras ao descrever seu sonho de viver em um Recife futurista, reverenciado pela presença dos dirigíveis, como o ‘Conde *Zeppelin*’<sup>21</sup>, sobrevoando os ares do límpido céu brasileiro, marcando a paisagem desse tempo.

---

<sup>21</sup> Tradução do alemão para o português do nome ‘*Graf Zeppelin*’. Comumente denominado dessa forma nos noticiários acerca a aeronave nos jornais pernambucanos da época.

Este era um sonho compartilhado por diversos brasileiros que, com entusiasmo, celebraram quando, em janeiro de 1930, receberam a notícia de que o Comandante Hugo Eckener — engenheiro construtor do *Zeppelin* e capitão da aeronave — realizaria uma viagem experimental à América do Sul (O “CONDE... 1930). Tal entusiasmo ‘encheu os corações’, principalmente, do povo pernambucano, quando Recife foi confirmado como o local que sediaria o pioneiro pouso do dirigível, não apenas no território brasileiro, mas em toda parte sul do continente americano.

A PROXIMA excursão do “Conde Zeppelin” á costa brasileira e especialmente a Pernambuco, que será o unico ponto do litoral sul americano onde a grande aeronave amarrará, começa a despertar entre nós alguma coisa mais que a simples curiosidade pela realização de uma façanha admiravel, pois que está interessando vivamente a todas as camadas sociaes, ansiosas por presenciar o espetaculo inédito e formidavel que ha de ser a chegada entre nós do dirigivel colossal. (UMA VISITA... 1930, p. 4)

Recife foi escolhido para ser um ponto de escala na rota do *Zeppelin* por ser considerado um lugar estratégico, visto a sua localização e as suas características geomorfológicas: uma ampla área de planície que se encontrava no extremo leste do continente, marcada por uma costa litorânea entrecortada por rios que os guia até uma grande extensão de várzea. Como também, a capital pernambucana apresentava condições meteorológicas excepcionais para o transporte e pouso do dirigível, possibilitando um percurso rápido e mais seguro (A PROXIMA... 1930).

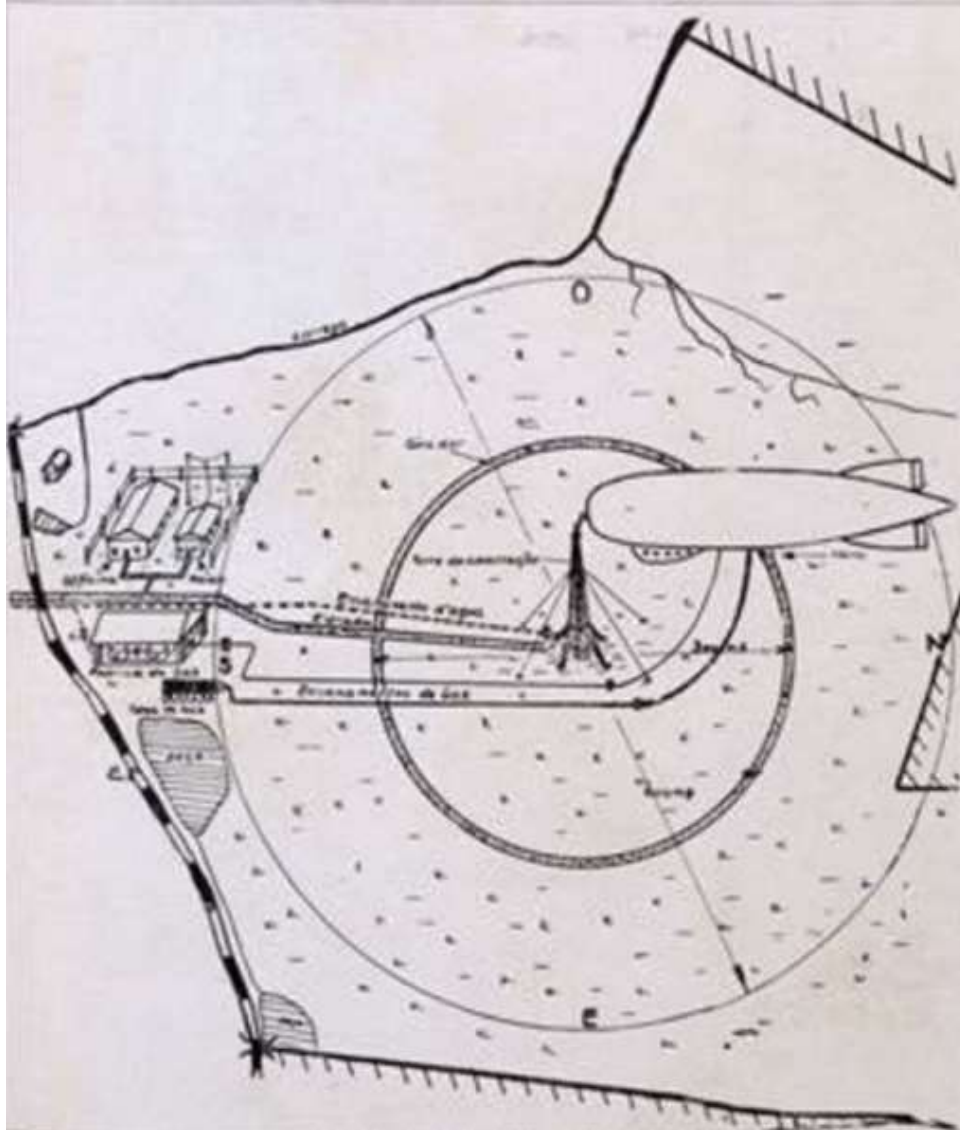
Além disso, Pernambuco começava a se destacar tanto no cenário nacional, quanto internacional, no ponto de vista econômico, urbano e social, quando comparado aos demais estados nordestinos. Segundo Pontual (2001), este período da década de 1920 a 1940 é marcado por um momento de ruptura entre a tradição e a modernização, bastante evidente no desenvolvimento urbano da cidade do Recife. Uma mudança que é bem descrita na obra de Gilberto Freyre *Guia prático, histórico e sentimental do Recife*, publicada em 1934, que destaca o conjunto de modificações que ocorriam na fisionomia da cidade nessa época, refletindo em uma nova feição da paisagem urbana.

Recife foi oficializado como local do pouso do dirigível após reunião com o governador de Pernambuco Estácio Coimbra, o Consulado Alemão e empresários responsáveis pelas companhias aeronáuticas que funcionavam no Estado. Mediante



demonstração de grande interesse do governo pernambucano, foi firmada uma parceria com a *Companhia Zeppelin* em que o poder público financiaria a construção de um campo de pouso para dirigíveis na capital (Figura 23), conforme projeto apresentado pelos técnicos da própria empresa alemã (PERNAMBUCO, 1930).

Figura 23 – Ilustração da Implantação do Campo de Pouso de Dirigíveis no Jiquiá

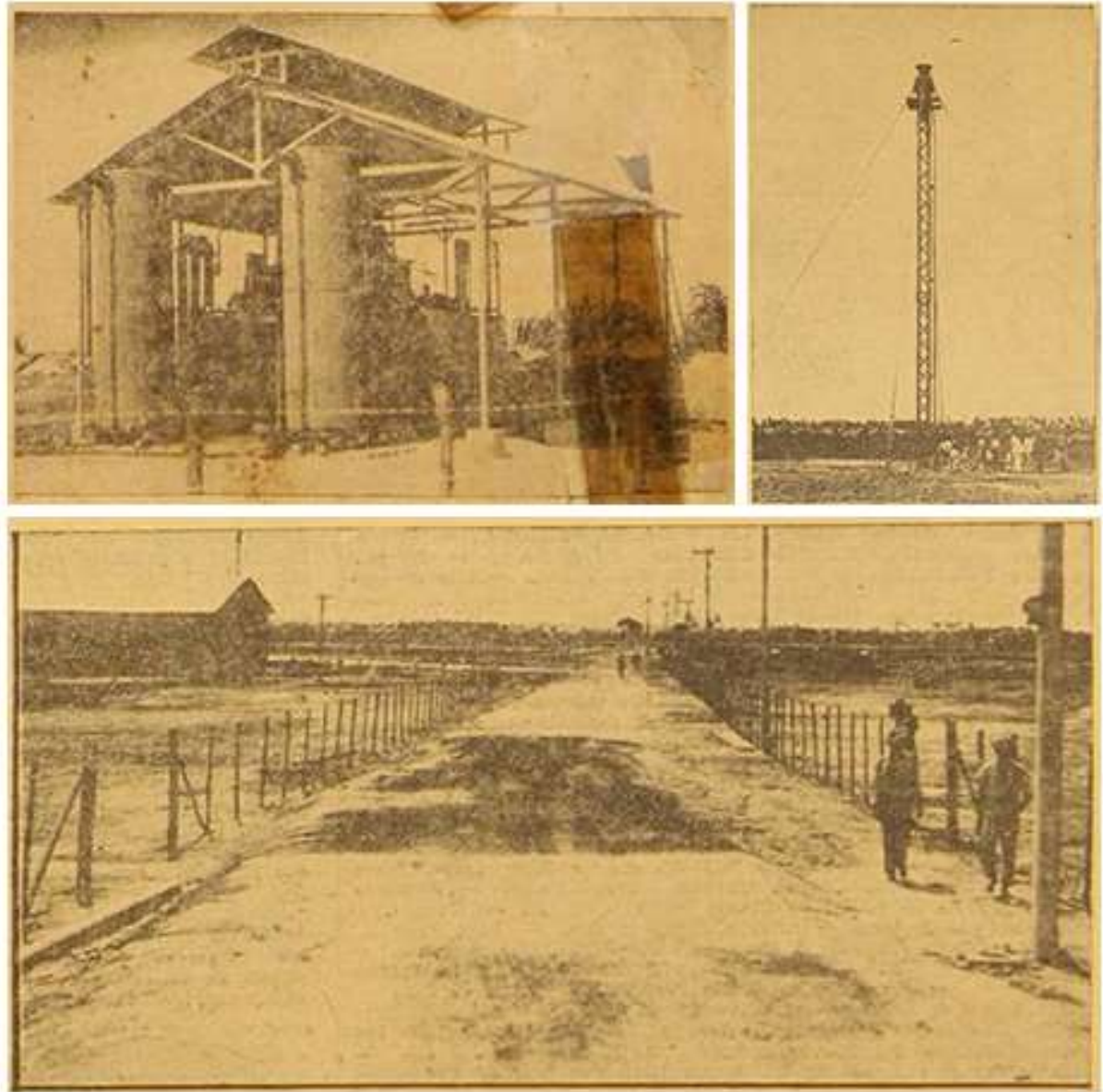


Fonte: Autoria não identificada. Acervo Recife de antigamente.

O governo de Pernambuco arrendou por cinco anos uma campina no bairro do Jiquiá, zona sudoeste da cidade do Recife, para a implantação de uma torre de amarração e demais equipamentos de infraestrutura necessários para comportar o *Graf Zeppelin* (Figura 24). Conforme relatado pelo *Diário da Manhã* (UMA VISITA... 1930), o terreno situava-se às

margens da Estrada de Ferro São Francisco, via-férrea central da *Great Western*, e obtinha inicialmente uma área com cerca de 800 metros quadrados.

Figura 24 – No canto superior esquerdo, momento de fixação da torre de amarração no Campo do Jiquiá; no canto superior direito, a casa de gás; no canto inferior, estrada principal que dá acesso ao Campo do Jiquiá



Fonte: No canto superior esquerdo, acervo CEPE/Diário da Manhã, 20/05/1930, p. 7; no canto superior direito, acervo CEPE/Diário da Manhã, 03/09/1931, p. 1; no canto inferior, acervo CEPE/Diário da Manhã, 21/05/1930, p. 2.

A localidade logo foi aprovada pelo engenheiro da *Companhia Zeppelin*, Ernest Besch, por apresentar condições muito favoráveis para a implantação de um campo de pouso para o dirigível. A situação geográfica do terreno se mostrava satisfatória, visto que se encontrava nas áreas de várzea da cidade, caracterizada pelos extensos descampados que remanesciam

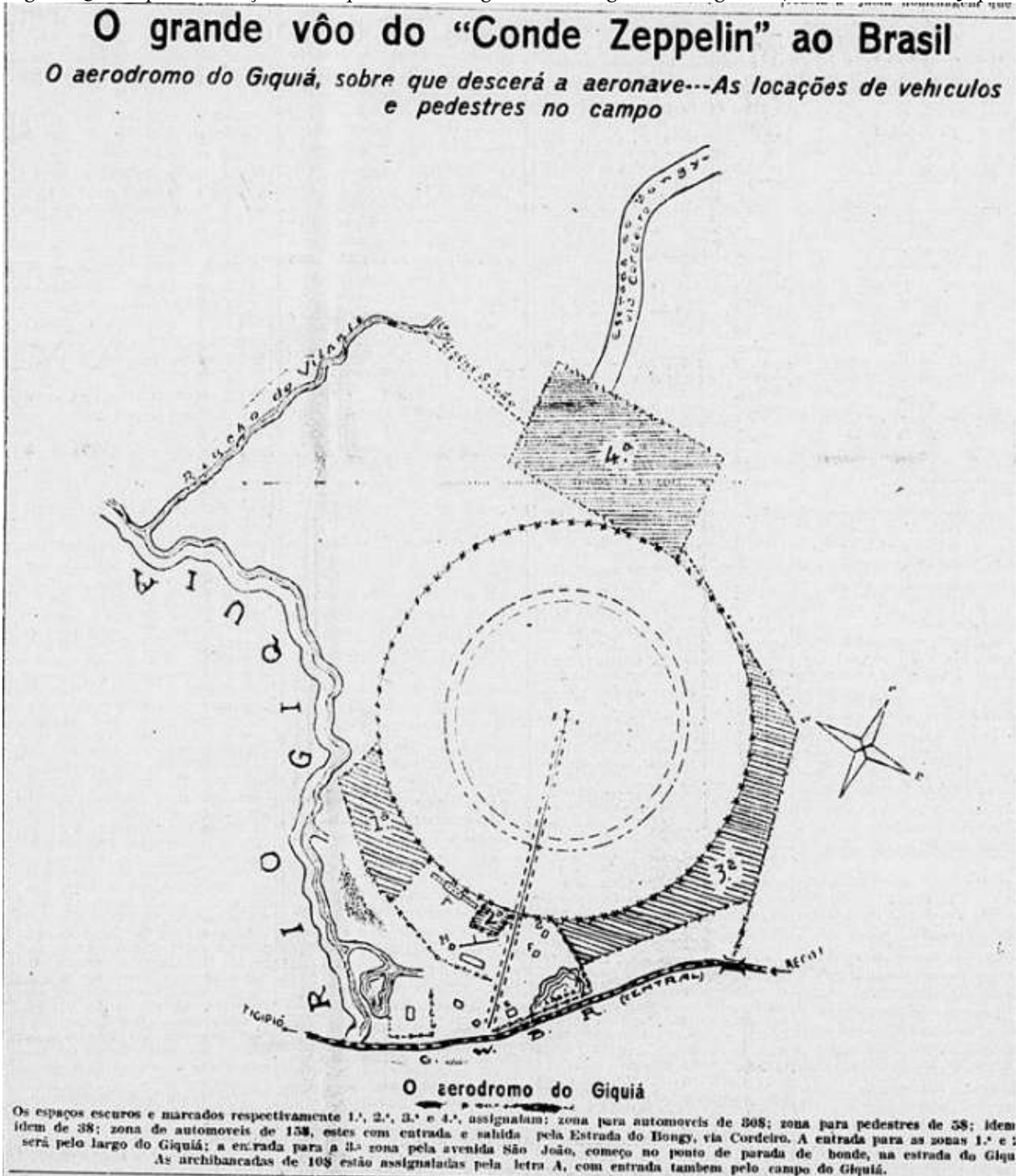
dos tempos açucareiros da cidade. Ali apenas existiam coqueirais, remanescentes dos manguezais que resistiam ao processo de aterro e os mocambos que identificava o modo de vida e a paisagem dessa zona da cidade.

Além de se responsabilizar pela construção das estruturas necessárias para amarração da aeronave, o governo se comprometeu em instalar água, iluminação e energia elétrica, e realizar melhorias na infraestrutura urbana, com a criação e ampliação de estradas que ligassem eixos viários importantes da cidade ao terreno. Também se comprometeram em disponibilizar o total de 300 pessoas para auxiliar no pouso do *Zeppelin* e o policiamento da área durante a permanência do dirigível no campo. Além disso, foram realizadas dragagens nos canais da Bacia do Pina, de modo comportar a aterrissagem dos hidroaviões que acompanhavam o *Zeppelin* na viagem (A PROXIMA... 1930).

As obras do então “aeródromo do Giquiá”, assim comumente denominado pelos jornais da época, foram iniciadas no dia 31 de março do seguinte ano. Realizadas em menos de dois meses, terminaram eficientemente antes da data prevista para a viagem do “*Conde Zeppelin*” à América do Sul. Assim, este novo local se configura como uma nova e estrangeira camada implantada na paisagem dos arrabaldes do Recife, responsável por, a partir de então, diferenciá-la das demais localidades que apresentavam as mesmas características.

Conforme relatado no jornal *A Província* (A VIAGEM... 1930a), além das obras de construção dos equipamentos necessários para o pouso, foi acrescida a instalação de arquibancadas para comportar cerca de 900 pessoas que desejassem comprar ingressos para prestigiar o pouso da aeronave. Como também, foram organizadas áreas para acomodação dos espectadores que fossem chegar no campo de pouso através de automóveis, além de um palanque destinado às autoridades convidadas para assistir de perto a tão esperada chegada do *Zeppelin* (Figura 25).

Figura 25 – Mapa de alocação das arquibancadas segundo as categorias de ingressos, no aeródromo do Jiquiá



Fonte: Acervo BNDigital/A Província, 22/05/1930, p. 4.

Além do pouso em Recife, o comandante Eckener programou uma possível ida do dirigível ao Rio de Janeiro, a depender das condições climáticas do dia em que a aeronave chegasse ao país. Após longas negociações com o governo acerca do pouso na então capital brasileira, a confirmação só foi divulgada no dia 9 de maio, com a visita do engenheiro Ernest Besch à cidade, de modo a encontrar uma área que apresentasse o perfil necessário para a

realização de uma segura descida do *Zeppelin*. O Campo dos Affonsos foi o local escolhido para acomodar esse possível segundo pouso em terras brasileiras (A VIAGEM... 1930b).

Não foi possível instalar uma torre de amarração no campo carioca, visto a falta de tempo entre a decisão de estender o percurso até o Rio de Janeiro e o dia programado para a partida do dirigível do seu hangar na Alemanha. Então, foi proposto pelo engenheiro, a convocação de cerca de 300 homens para auxiliar na descida do *Zeppelin*, constituindo apenas em um breve pouso da aeronave naquela cidade (A VIAGEM... 1930b).

A trajetória realizada pelo dirigível foi estruturada minuciosamente. O percurso sofreu algumas alterações conforme eram atualizadas as condições meteorológicas, obtidas mediante aferições realizadas nas estações situadas nos pontos em que a aeronave passaria. Eram constantemente anunciadas pelos jornais, informando a população que esperavam com ansiedade a chegada do *Zeppelin*.

Assim como programado, o Comandante Eckener iniciou a ousada viagem experimental do *Graf Zeppelin* à América do Sul no dia 18 de maio. Saindo do seu hangar em Friedrichshafen, na Alemanha, seguindo com destino a Sevilha, na Espanha, onde fez sua primeira parada do percurso para acomodar os ilustres passageiros que prestigiariam tal feito da humanidade. Segundo o jornal *A Província*:

Dentre as pessoas que tomaram passagem no dirigível figuram, segundo informam de Madrid, o infante d. Affonso de Orleans e Bourbon da casa real de Hespanha; o professor Jeronymo Mejias, eminente medico hespanhol; o tenente-coronel Garcia Deprusseda, da Aviação de Hespanha; o escritor e jornalista hespanhol Garcia Sanchez, o engenheiro Jeronymo Castella, o prof. Vicente Licinio Cardoso, cathedratico da Escola Polytechnica do Rio; o milionário hespanhol Gonzales Herrero, os industriaes J. Wicki e Martini Wronski, a duqueza Victoria e a jornalista norte-americana Jady Drummond Hay, da "Consortion Hearst". (O GRANDE... 1930, p.3)

Conforme noticiado pelo Diário de Pernambuco (O "GRAF... 1930), o *Zeppelin* partiu rumo ao Atlântico Sul no dia 20 de maio (Figura 26). Seguiu a costa marroquina, no continente africano, com o intuito de sobrevoar às Ilhas Canárias e Cabo Verde e ali jogar, presas à paraquedas, malas postais. Prosseguindo em linha reta, o dirigível alemão passou sobre Fernando de Noronha até chegar em Pernambuco e pousar em Recife, cumprindo a grande missão de cruzar os trópicos e chegar nas terras sul-americanas.



Figura 26 – Mapa do itinerário da viagem do *Graf Zeppelin* à América do Sul

Fonte: Acervo BNDigital/Diário de Pernambuco, 21/05/1930, p. 4.

Foi na penumbra do anoitecer que, apontando da Cidade Alta de Olinda, os espectadores recifenses, repletos de euforia, avistaram pela primeira vez o *Conde Zeppelin* sobrevoar os céus pernambucanos. Um elemento estranho que adentrava à paisagem urbana recifense, mas que de forma harmoniosa se integrava a ela. Descrito por Ascenso Ferreira, em seu poema *Graf Zeppelin*, como “um navio avoando nos ares”, plainou sobre o casario recifense seguindo seu destino até os arrabaldes da cidade, de modo a majestosamente conduzir o seu pouso no Campo do Jiquiá.

Chegou no dia 22 de maio de 1930, às 18h30, após 58 horas de viagem desde que partiu de Sevilha, na Espanha, findando tal inovadora travessia (CHEGA... 1930). A manobra de pouso do dirigível foi conduzida com bastante destreza, acompanhada do som da banda marcial do 2.º batalhão policial e das entusiasmadas exclamações dos espectadores que finalmente prestigiaram a sua tão esperada chegada (O IMPONENTE... 1930). Os ilustres visitantes foram recebidos pelas autoridades locais, conferida à Gilberto Freyre, então oficial do gabinete do governador pernambucano Estácio Coimbra, a responsabilidade de dar-lhes as boas-vindas ao Brasil.

Segundo Freyre (2012 [1975], p. 468), “luzes oficiais davam um brilho metálico aos penachos dos coqueiros que pareciam marcialmente acolher os ilustres alemães; Dr. Eckner disse ao vê-los: ‘Como é lindo o Brasil!’”. Esta foi a primeira feição da paisagem brasileira apresentada aos visitantes estrangeiros assim que chegaram em terra.

Assim que desembarcou, o escritor Federico Garcia Sanchiz declarou ao jornal *A Província* que:

Pernambuco teve o privilégio de que o glorioso Eckener tenha feito na maravilhosa aterrissagem desta noite uma de suas maiores façanhas como comandante do Zeppelin. Era o tributo devido à pátria de Santos Dumont, a este paraíso que por sua vez oferece a seus hóspedes caídos do ar, a mais grata das hospitalidades. Para nós os espanhóis, expressada além disso nesta língua portuguesa que é como o castelhano envolto em veludo. (SANCHIZ, 1930, p. 1, tradução nossa)

Após serem recepcionados, os passageiros foram conduzidos ao Hotel Central, local reservado pelo governo do Estado para acomodá-los, onde continuaram as festividades. Quanto àqueles que se disponibilizaram para ir até o aeródromo e prestigiar tal feito, retornaram às suas casas ora em seus automóveis particulares, ora pelos transportes públicos — trem e bondes — que estavam prontamente à espera para conduzir, assim como na ida, o retorno da população pernambucana.

O dia seguinte foi dedicado ao abastecimento da aeronave, tanto do combustível quanto dos demais suprimentos para os passageiros, de modo que ao fim do dia pudesse seguir seu destino ao Rio de Janeiro. Enquanto ocorriam os preparativos, foram programados alguns eventos de recepção para o comandante Eckener e disponibilizados automóveis para auxiliar os visitantes estrangeiros nos passeios pela cidade (O “CONDE... 1930).

Com os trens e bondes realizando paradas próximo ao aeródromo, a movimentação no Campo do Jiquiá foi intensa ao longo de todo o dia devido à população que ansiava ver de perto a impressionante aeronave. Ainda com o sistema de vendas de ingressos, muitos deixaram para visitar o local próximo à sua partida para prestigiá-lo alçando voo, seguindo seu trajeto rumo à então capital brasileira. Desenlaçado da torre de amarração, na última hora do dia, foi visto o *Zeppelin* zarpar assim que os ponteiros marcaram os primeiros minutos do dia 24 de maio (AOS... 1930).

A admiração pelo ‘*Conde Zeppelin*’ não se limitou apenas aos pernambucanos e cariocas, que tiveram o privilégio de vê-lo pousar. Devido ao seu percurso pelo litoral brasileiro, a população se mostrou bastante atenta para não perder a sua emblemática passagem pelos céus de suas respectivas cidades.

O *Zeppelin* se apresentava como um veículo da paisagem que, ao desbravar as diversas localidades ao longo de sua rota, se configurava um símbolo que desvelava uma paisagem em movimento àqueles que o acompanhava (Figura 27). Além disso, com imensa celebração, as pessoas buscavam os locais mais altos para admirar às evoluções que a aeronave fazia por estes locais que sobrevoava (TELEGRAMAS, 1930).

Figura 27 – No canto superior esquerdo, o *Zeppelin* sobrevoando Maceió (AL); no canto superior direito, sobrevoando Salvador (BA); no canto inferior esquerdo, sobrevoando São Luiz (MA); e no canto inferior direito, sobrevoando o Rio de Janeiro (RJ)



Fonte: Acervo Guia Geográfico da Cidade do Salvador; Acervo Portal UOL.

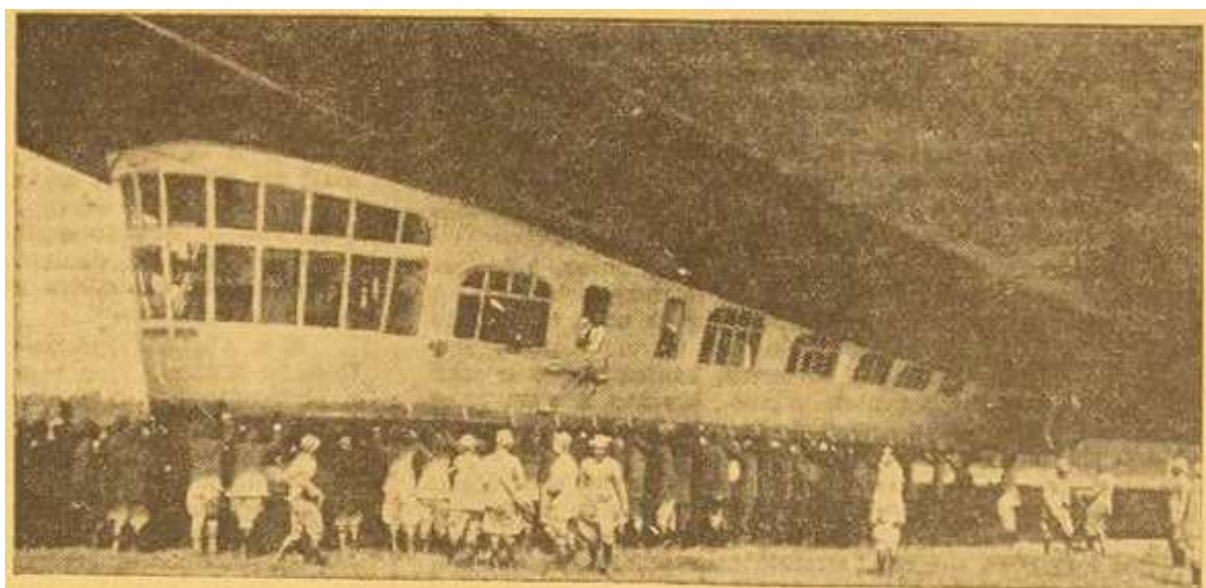


Chegando ao Rio de Janeiro às 7h10 da manhã do dia 25 de maio, permaneceu em solo por um pouco mais de uma hora. Neste curto pouso, foram descarregadas as correspondências com destino não apenas à cidade, como também à Argentina. Subiram a bordo os passageiros que compraram passagem com destino ao Recife e alçou voo às 8h50, fazendo evoluções sobre a Baía de Guanabara até deixar de ser visto, às 9h40, por aqueles que o prestigiavam.

Conforme relatado na entrevista conferida pelo comandante Eckener ao *Diário de Pernambuco* (ALGUMAS... 1930), o percurso à capital brasileira foi um tanto conturbado no quesito meteorológico. Mas contornaram-se todas as dificuldades, conduzindo o trajeto em segurança. Além disso, antes de retornar a Pernambuco, o percurso foi estendido até à costa catarinense, regressando à sua rota inicialmente programada por São Paulo.

Enquanto o dirigível cumpria sua ida ao Rio de Janeiro, o governo pernambucano e a comunidade alemã em Pernambuco organizavam os preparativos para o retorno do dirigível à cidade. Além disso, a Câmara Municipal do Recife aprovou um decreto-lei que determinava feriado o dia do seu regresso, recomendando o fechamento dos estabelecimentos da cidade, de modo a proporcionar aos recifenses a possibilidade de prestigiar o tão esperado evento.

Na manhã do dia 26, o dirigível já havia regressado, pousando em terras pernambucanas por volta das 8h30. Um dia que ficou marcado pelos festejos que se espalharam por toda a cidade. Segundo o jornal *A Província* (O DIRIGIVEL... 1930a), por ser anunciado o horário previsto do regresso da aeronave à cidade, antes das 6 horas já se notava a presença de inúmeras famílias no Campo do Jiquiá; todos ansiosos para conseguir ver, desta vez à luz do dia, o pouso do *Zeppelin* (Figura 28).

Figura 28 – Oficiais auxiliando no pouso do *Graf Zeppelin* no Campo do Jiquiá

Fonte: Acervo CEPE/Diário da Manhã, 28/05/1930, p. 1.

Foram marcados, por toda a cidade, diversos eventos para os visitantes estrangeiros. O que recebeu maior destaque foi a festa em homenagem ao grandioso feito, organizada pelo consulado alemão em seu clube sediado no bairro da Torre; reunindo, além dos convidados, diversas personalidades pernambucanas (O “CONDE... 1930). Os cidadãos que compunham a Colônia Alemã de Pernambuco presentearam o comandante Eckener com uma medalha de honra ao mérito, por cumprir de forma exitosa sua tão ambiciosa missão.

O *Zeppelin* permaneceu atracado no Campo do Jiquiá até as últimas horas da manhã do dia 28, após passar por um longo processo de manutenção e abastecimento para suprir o novo trajeto de regresso, seguindo como rota o norte do continente. Os correios fizeram a organização das correspondências destinadas às diversas localidades; não apenas do Brasil, mas de diversos países da América do Sul. Além disso, o dirigível recebeu alguns novos passageiros que compraram passagens com destino aos Estados Unidos, próximo ponto de escala desta tão significativa viagem (O ULTIMO... 1930).

Antes de se despedir do Brasil, O *Zeppelin* chancelou mais uma vez a paisagem urbana recifense, fazendo evoluções por diversas localidades da cidade. Das praias aos cais, das áreas urbanas aos arrabaldes. O *Zeppelin* costurou as diversas feições da paisagem do Recife.

A's 11 e 15, precisamente o dirigível, na imponência das suas gigantescas proporções voava a cerca de 300 metros sobre o Recife. Marginou o Pina e caes do

porto e nas proximidades da praça da Republica fez uma larga curva para oeste, abrangendo num vôo circular os arrabaldes. Voltou novamente sobre a cidade e às 11 e 30, em vôo baixo, nas proximidades da Sé e Seminario. A's 11 e 30 desaparecera inteiramente para o norte, contornando o littoral. Tanto no Recife quanto em Olinda foram vistos, da gondola do dirigivel os passageiros accenar lenços para terra. Era a despedida a Pernambuco. (O DIRIGIVEL... 1930b, p.1)

O dirigível não fez seu pouso em Havana, capital cubana, como estava programado, visto que obteve um gasto de combustível maior do que o esperado, partindo, assim, diretamente para os Estados Unidos. Após alguns dias em terras estadunidenses, cruzou o norte do Atlântico e retornou à Europa. Pousou primeiramente em Sevilha e, por fim, no dia 6 de junho concluiu a expedição em Friedrichshafen, local onde estava localizado o hangar do *Zeppelin* (A PASSAGEM... 1930).

## 5.2 A CONSOLIDAÇÃO DO ZEPPELIN NA ROTINA RECIFENSE

Durante sua estadia na primeira viagem do *Zeppelin* ao Recife, o comandante Eckener demonstrou grande entusiasmo com o êxito que obteve em sua expedição até o Brasil. Ele também reforçou a grande possibilidade de estabelecer uma carreira regular para a América do Sul, observando o potencial que a capital pernambucana apresentou para sediar um ponto terminal do dirigível.

Segundo o jornal *A Província* (A VIAGEM... 1930a), esta expedição evidenciou o seu desenvolvimento e modernização em relação não apenas às demais capitais do país, como também a outras cidades do mundo. Com isso, mostrou-se a eficiência das relações internacionais adquiridas pelas políticas de gestão do governo estadual do então governador Estácio Coimbra.

No ano seguinte, o que era uma mera possibilidade se tornou um real estreitamento entre as relações do Brasil com a Alemanha. Ainda nos primeiros meses do ano, foram anunciadas uma série de três viagens do *Graf Zeppelin* a Pernambuco a serem realizadas no decorrer do segundo semestre, partindo em uma escala direta do seu hangar em Friedrichshaffen, na Alemanha, até o Campo do Jiquiá (Apêndice A).

O objetivo dessa série de viagens era comprovar a eficiência de tal conexão aérea, explorando o tempo de duração da viagem, a viabilidade de um escalonamento quinzenal entre as viagens e, principalmente, a eficácia comercial da conexão entre a Europa e a

América do Sul no transporte aéreo de passageiros e malas postais (O PROXIMO... 1931). Através da parceria da *Companhia Zeppelin* e a *Syndicato Condor*, contando com seus hidroaviões, foi possível atender, não apenas às demandas das encomendas pernambucas, mas também alcançar diversos outros estados brasileiros e até outros países da América do Sul, como Uruguai, Argentina, Bolívia e Chile (AS NOVAS... 1932).

Cada uma das novas viagens realizadas no segundo semestre de 1931, foram recebidas pela população com bastante entusiasmo, tal como ocorreu na primeira vinda do dirigível à cidade. Toda a cidade virou arquibancada para prestigiar, mais uma vez, a vinda do *Zeppelin* ao Recife. Conforme anunciado no *Diário da Manhã* (A SEGUNDA... 1931):

Logo a população se movimentou ansiosa por admira-lo. Pouco a pouco o Zeppelin circulou a cidade em gracioso vôo, tomando a direção do Jiquiá. Do caes das Docas, das pontes, dos altos dos edificios, das praças, ruas, bondes, automoveis, de toda a parte enfim, milhares de pessoas contemplavam o grande aparelho. (A SEGUNDA... 1931, p.1)

Com isso, é possível observar como se desenvolveu a relação dos recifenses com a rotina do *Zeppelin* na cidade. Parte de uma experiência pela contemplação, obtida ao admirar o dirigível dialogando com a cidade quando perpassava sobre ela pelos céus, marcando sua paisagem urbana. E desponta uma experiência pela vivência, quando pousa no Campo do Jiquiá e se torna parte daquela paisagem, ao proporcionar a interação dos visitantes com a comunidade local.

Desse modo, com estas viagens, já não se tinha mais um caráter experimental, mas existia a vontade de se propagar atividades científicas e turísticas pelo dirigível, ante a divulgação das fotografias das paisagens brasileiras vistas pelo *Zeppelin* e dos diversos cartões-postais que o dirigível se destacava na paisagem urbana do Recife (A VISITA... 1931). Assim, com a vinda do *Zeppelin*, chegavam os visitantes estrangeiros com ele, que logo se integravam ao cotidiano da cidade.

Conforme relatos encontrados no Diário de Pernambuco (A VISITA... 1931), a presença dos turistas pelas ruas da cidade era motivo de curiosidade para a população; assim como para eles era peculiar o modo de vida do brasileiro, seus costumes e tradições (figura 29). A relação do dirigível com a cidade ultrapassava os limites do Campo do Jiquiá, se configurando como parte da rotina recifense.

# A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ: um patrimônio desvelado pela imagem do Zeppelin

Figura 29 – Canto superior esquerdo, o *Graf Zeppelin* atracado no Campo do Jiquiá; Canto superior direito, população apreciando o dirigível no campo de pouso; Canto inferior esquerdo, tripulantes nas ruas do Recife; Canto inferior direito, visita dos estrangeiros aos mocambos do Recife



Fonte: Rolf Carl, 1931. Acervo Stereoskope.

Além disso, o *Zeppelin* também favorecia tais experiências da paisagem ao atuar como um instrumento de contemplação da paisagem. Isso fica perceptível na última viagem anual feita pelo dirigível, quando foi organizada, além das atividades de cunho comercial, um voo de excursão aérea até a Bahia, que se prolongou até o Rio de Janeiro. Conforme o relato dado ao *Diário da Manhã* (MARINHO, 1931) pelo dr. Arthur Marinho, então secretário da Justiça de Pernambuco que esteve a bordo da aeronave, tal viagem de excursão ousou desbravar as paisagens brasileiras por uma nova perspectiva.

Toda impressão de u'a viagem aerea nas condições em que a fiz no Graf Zeppelin, de cujo bordo acabo de descer, após 41 horas de vôo, recahirá sempre ou em literatura vaga, propensa ao devaneio, ou em logares comuns. Estes se resumem, quanto áquella nave, em dizer: magnificencia. Magnificencia pela perfeita estabilidade do navio aereo; magnificencia pela beleza deslumbrante que o céu brasileiro permite descortinar atravez nossas cidades, campos, praias, valles e



relevos do sólo. Orgia de luz e delírio da população da capital do paiz, vista em uma madrugada buliçosa e cheia de curiosidade. E' o que posso adiantar, neste momento, ainda empolgado pelo deslumbramento e dominado pelo cansaço. (MARINHO, 1931, p.1)

Entende-se, diante disso, como o *Zeppelin* se consolidou como um veículo da paisagem que a vai desvelando em escalas por onde sobrevoa, proporcionando aos seus passageiros e também ao público que o vê externamente, novos modos de ver. Tal função do dirigível já era comentada, porém, agora, mostrou-se real pela sua importância como um instrumento capaz de descortinar novas perspectivas das paisagens brasileiras.

Juntamente à descrição sobre a experiência da excursão, foi anexada uma fotografia retirada do *Zeppelin*, ilustrando essas escalas da paisagem descortinada, os atributos que a compõem – as belezas naturais, a morfologia urbana das cidades brasileiras, os elementos emblemáticos que caracterizam a paisagem – como também, é possível encontrar diversos outros registros que ilustram esse novo modo de ver proporcionado por este veículo da paisagem (Figura 30).

Figura 30 – Canto esquerdo, fotografia tirada do *Zeppelin* enquanto sobrevoava o Atlântico; canto superior direito, fotografia do litoral brasileiro tirada do *Zeppelin*; canto inferior direito, vista aérea da Baía de Guanabara (RJ) retratada pelo *Zeppelin*



Fonte: À esquerda, Acervo CEPE/Diário da Manhã, 23/10/1931, p. 1. Canto superior direito, Acervo Picryl. Canto inferior direito Acervo Brasileira Fotográfica

No ano de 1931, a primeira viagem foi conduzida pelo comandante Eckener, já às duas seguintes tiveram a direção do comandante Lehamman à frente do dirigível. Ainda neste respectivo ano, foi divulgado de Berlim, pela *Companhia Zeppelin*, a primeira sequência de teste das viagens da conexão aérea Brasil-Alemanha conduzida pelo dirigível *Graf Zeppelin*, programando 10 viagens transatlânticas para o ano seguinte, com destino direto a Pernambuco (AS NOVAS... 1932). Contudo, alertou quanto à necessidade de aprimorar os equipamentos situados no Campo do Jiquiá, como também a instalação de um hangar, para melhor proteger a aeronave das intempéries durante seu tempo em pouso.

O ano de 1932 ficou marcado na história dos dirigíveis como o período de efetivação como um meio de transporte que conduziria, em tempo recorde e de maneira segura, passageiros do continente europeu ao americano. Segundo o *Diário da Manhã* (FALCÃO, 1932), pelo resultado positivo da série de viagens realizadas em 1931 e as novidades quanto ao *Zeppelin* proporcionar novas formas de ver, tornou-se significativa a procura de informações sobre as paisagens brasileiras, sejam de suas cidades, sejam de suas belezas naturais. Isso demonstrou o grande interesse da população em se utilizar deste meio não apenas com a finalidade comercial, mas também turística e científica.

Com a estruturação da linha aérea Europa-América do Sul, percebeu-se a grande euforia da população pernambucana diante da possibilidade de presenciar o *Zeppelin* como parte da rotina recifense e recepcionar os visitantes estrangeiros que chegavam com a aeronave. Como relatado no *Diário de Pernambuco* (VARIAS, 1932a, p.3), “Os recifenses já se habituaram ao maravilhoso espetáculo, o que não os impediram de o acolher sempre com renovada admiração”.

Após o resultado exitoso da primeira série de viagens de 1932, foi alertado mais uma vez pela *Companhia Zeppelin* a extrema necessidade de se construir um hangar com o intuito de resguardar a aeronave das intempéries e auxiliar no processo de sua manutenção, sendo um ponto crucial para uma efetiva consolidação da linha aérea. Também se ressaltou a importância de melhorar as instalações do aeródromo do Jiquiá, de modo a prevenir que Pernambuco não perdesse seu posto como terminal dos dirigíveis da linha Europa-Brasil (UMA NOTA... 1932).

Com a segunda série de viagens do ano, realizadas no segundo semestre, a *Companhia Zeppelin* decidiu realizar estudos quanto à viabilidade de estender a escala

brasileira do *Zeppelin* até o Rio de Janeiro e, assim, instalar um campo de pouso com uma torre de amarração. Para isso, expandiram três das cinco viagens programadas (as viagens de n.º 6, 8 e 9 da série de 1932) até a capital brasileira. O dirigível pousou no Campo dos Affonsos, mesmo local onde foi conduzido na primeira viagem ao Brasil, permanecendo em terra por cerca de uma hora com a mesma técnica adotada em 1930, e logo retornou ao Recife (O “GRAF... 1932).

O comandante Eckener ficou em terras brasileiras quando conduziu o dirigível em sua sétima viagem do ano da linha Europa-América do Sul, durante a quinzena de intervalo entre as viagens do dirigível. Tal permanência teve como objetivo negociar, agora diretamente com o governo federal, um local para a estruturação de tal empreendimento. Retornou ao comando da aeronave, deixada às mãos do comandante Lehmann, no retorno da viagem do *Zeppelin* ao Rio de Janeiro, na sua oitava vinda ao Brasil no ano (A NOVA... 1932).

Com a notícia da possibilidade de instalação de um campo de pouso de dirigíveis no Rio de Janeiro, Pernambuco poderia perder seu posto como o terminal sul-americano. Segundo a justificativa da *Companhia Zeppelin*, essa decisão seria tomada em face do pouco caso dado às necessidades anteriormente alertadas para a efetivação da continuidade do funcionamento da linha aérea Europa-Brasil (O PROJECTO... 1932).

Contudo, ao observar os relatos sobre a situação exposta no *Diário de Pernambuco* (VARIAS, 1932b), percebe-se que, na verdade, pareciam mais questões administrativas pelo fato de Pernambuco, nesse ano, encontrar-se sob intervenção federal, por conta do novo regime implantado em 1930. Assim, a autorização para a melhoria das instalações e a possibilidade da construção de um hangar dependia exclusivamente da liberação da verba do governo federal, como também a decisão quanto a permanência do terminal na capital pernambucana. No dia 10 de dezembro, o jornal anunciou a decisão federal de consolidar um campo de pouso com instalação de um hangar e transferir o terminal para o Rio de Janeiro, o que gerou grande insatisfação do povo pernambucano.

Para o ano de 1933, foi anunciado pela *Companhia Zeppelin* a condução de um programa composto por 9 viagens (Apêndice A). O percurso estabelecido no ano anterior foi mantido durante esta nova temporada, mesmo com as tentativas de negociação entre a



empresa e o governo federal e as incertezas quanto à permanência da parada do *Zeppelin* em Pernambuco.

Conforme é relatado no *Jornal de Recife* (AS VIAGENS... 1933a), a capital pernambucana continuou sendo a responsável por sediar o ponto de abastecimento do dirigível em terras brasileiras. Já o Rio de Janeiro se tornou o ponto terminal da linha, recebendo-o em terra durante um curto período, apenas para o despacho das correspondências e passageiros. Com isso, o *Zeppelin* não deixou de marcar a paisagem do Recife, se consolidando como símbolo que interligava estas duas cidades através da paisagem em movimento desvelada ao conduzir a sua rota aérea.

Além da efetivação do Rio de Janeiro como mais um local de pouso do *Zeppelin*, o comandante Eckener visitou Barcelona com o intuito de avaliar a possibilidade de instalação de um campo de atracação naquela cidade. A proposta da empresa alemã era, além de acrescentar a capital brasileira na rota, integrar Barcelona e Sevilha como paradas intermediárias da linha aérea Europa-Brasil, assim como foi estruturado no voo experimental em 1930 (AS VIAGENS... 1933b).

Durante o decorrer do ano, foram conduzidas negociações entre o governo federal e a *Companhia Zeppelin* para a instalação do campo de pouso no Rio de Janeiro. Diante do risco de perder a linha aérea de dirigíveis, o então presidente Getúlio Vargas, autorizou o apoio do governo federal em forma de um empréstimo à empresa alemã, para auxiliar na construção de um hangar para dirigíveis no Brasil (CONFERENCIA... 1933).

Segundo descrito no *Jornal de Recife* (O “HANGAR... 1933), Pernambuco perdeu definitivamente a luta pela implantação do Hangar. Mesmo apresentando pontos significativamente positivos que fizeram com que a capital pernambucana fosse escolhida para sediar a base no país, não apresentou força política ante a capital federal.

Contudo, visto o excelente serviço comercial que estava sendo realizado, o ministro da aviação exigiu a permanência da capital pernambucana na rota dos dirigíveis. Assim, Recife se manteve como um ponto de escala do dirigível, abrindo a possibilidade para a criação de novas rotas não só para outras localidades do Brasil, mas da América do Sul.

Ainda na temporada de 1933, os dois últimos voos ganharam bastante destaques. A penúltima viagem do ano da linha Europa-Brasil, recebeu como passageiro, na escala entre Recife e Rio de Janeiro, o Presidente Getúlio Vargas, após visita ao Norte e Nordeste do país

acompanhado dos demais chefes de governo, entre ministros e interventores (O REGRESSO... 1933). Já fechando o programa daquele ano, o *Zeppelin* realizou mais uma vez o percurso feito no voo experimental em 1930, conduzindo-se aos Estados Unidos após sua vinda ao Brasil, mas desta vez visando fazer evoluções sobre a Feira Mundial de Chicago (Figura 31).

Figura 31 – Cartão postal vendido na recepção noturna do *Zeppelin Day* ilustrando o *Graf Zeppelin* com suásticas nas barbatanas de bombordo, o *Travel and Transportation Building* da Feira Mundial de Chicago de 1933 e um retrato do comandante Hugo Eckener, da coleção de Cheryl R. Ganz



Fonte: Acervo Thomas Lera, researchgate.net.

Em terras estadunidenses fez dois pousos: o primeiro em Miami, na base naval de Opa-Locka, e um segundo no aeródromo de Akron, bastante conhecido por recepcionar dirigíveis. Após sua parada nos Estados Unidos, sobrevoou o Atlântico Norte, pousando em Sevilha, na Espanha; e por fim, seguiu o caminho de retorno ao seu Hangar em Friedrichshafen, na Alemanha, finalizando com êxito o primeiro ano de viagens da linha aérea de dirigíveis (O “GRAF... 1933).

Entretanto, apenas no ano seguinte, em 1934, se consolidou a linha regular entre a Alemanha e o Brasil oficialmente. Com a assinatura do contrato que estabelecia a rota entre os dois países, foi proposto um total de 20 viagens anuais do dirigível, conduzindo paradas em escala no Recife e em seu terminal no Rio de Janeiro. Para isso, o governo brasileiro ficou responsável pela construção do hangar e demais instalações para recebimento da aeronave na capital federal (AS NOVAS... 1934).

Já em Pernambuco, devido as diversas manutenções nas instalações do aeródromo do Jiquiá ao longo dos últimos quatro anos de operação realizadas pelas Empresas *Herm Stoltz* – empresa local responsável pelas decisões da *Companhia Zeppelin* –, o então interventor federal em Pernambuco Carlos de Lima Cavalcanti decidiu adquirir o terreno onde estava instalada o campo de amarração, que constituía uma área de 49 hectares. Foram realizadas também novas melhorias, como o calçamento das estradas de acesso ao campo e do local de desembarque de passageiros do dirigível, além de implantarem a drenagem do terreno e a construção de mais galpões para melhor comportar a operacionalização da linha aérea (CAVALCANTI, 1934).

Além disso, segundo os documentos presentes no processo de tombamento da FUNDARPE (1981), por volta daquele ano foi conduzida a troca da torre de amarração do Campo do Jiquiá. A mudança ocorreu devido aos problemas com a estrutura de sustentação, diante dos alagamentos que havia no terreno. Foi implantada uma nova torre de modelo semelhante a instalada no aeródromo de Sevilha, na Espanha, do tipo telescópio, fabricada pela empresa *C. Haushahn GmbH & Co* (Figura 32). Possivelmente, no decorrer dos anos seguintes, foram feitas outras melhorias, até chegar à feição atual.

A modernização e o desenvolvimento que marcavam a instalação desse equipamento nesta localidade ainda se destacava ante a localidade, que ainda era caracterizada pelos conjuntos de mocambos que formavam as comunidades locais. Ou seja, o *Zeppelin* e o Campo

do Jiquiá expressavam simbolicamente a paisagem urbana moderna do Recife que tanto se destacava nas áreas centrais da cidade.

Figura 32 –Torre de atracação do Campo do Jiquiá com o *Graf Zeppelin* amarrado durante a noite



Fonte: Alfred Eisenstaedt, 1934. Acervo Recife de antigamente.

Para o ano de 1934 foram programadas 12 viagens do *Zeppelin* à América do Sul (Apêndice 04). Segundo informado pelo comandante Eckener, todos os voos seguiriam com destino ao Rio de Janeiro, conforme já era realizado, enquanto o governo brasileiro providenciava a construção do aeroporto de dirigíveis com seu hangar (AS COMUNICAÇÕES... 1934).

Em sua terceira viagem daquele ano, foi realizado mais um grande feito pelo dirigível, que demonstra mais uma vez a sua importância. Foi programada a realização de uma excursão que, após sua chegada ao Rio de Janeiro, seguiria em direção ao sul do Brasil,

cruzaria as fronteiras para além do território uruguaio e, por fim, pousaria pela primeira vez em solo argentino.

Foi conduzido pelo comandante Lehmann até o Rio de Janeiro e de lá prosseguiu com o comandante Eckener à frente. Chegou no dia 30 de junho à Buenos Aires, onde pousou por poucas horas no Campo de Mayo, já que não havia sido preparado um mastro para proceder à amarração. Assim como ocorreu em Pernambuco na primeira vinda da aeronave, foi recebida com bastante euforia, contando-se a visita de milhares de pessoas para admirar de perto o conde *Zeppelin* (GRAF... 1934).

O que mais destacou-se nesta viagem foram as evoluções que o dirigível fez na capital argentina. A presença do *Zeppelin* sobrevoando a cidade, assim como ocorreu em Recife, chancelou a sua paisagem pautada na modernização. Assim como visto na figura 33 abaixo, o dirigível se porta como um símbolo desse desenvolvimento identificado a partir do *skyline* da cidade, tipos arquitetônicos e sistemas construtivos dos grandes edifícios que junto a ele foram retratados e ratificam o processo que esse período vivenciava.

Figura 33 – O Zeppelin sobrevoa durante sua viagem à Argentina, em 1934



Fonte: Acervo do Archivo General de la Nación de la República Argentina.

Com isso é possível destacar mais uma vez a importância do *Zeppelin* como veículo da paisagem. Não apenas ao sobrevoar a Argentina, mas durante a sua trajetória, ele fez evoluções por diversas cidades, descortinando novas perspectivas da região Sul do país, apresentando diversas e distintas paisagens, antes limitadas ao Nordeste e Sudeste do país. Como por exemplo, a paisagem urbana moderna de Curitiba, ou as paisagens bucólicas de Joinville com seu caráter tradicional das comunidades formadas por famílias de descendência alemã, ou o retrato de uma paisagem colonial do Sul do país presentes em Porto Alegre (Figura 34).

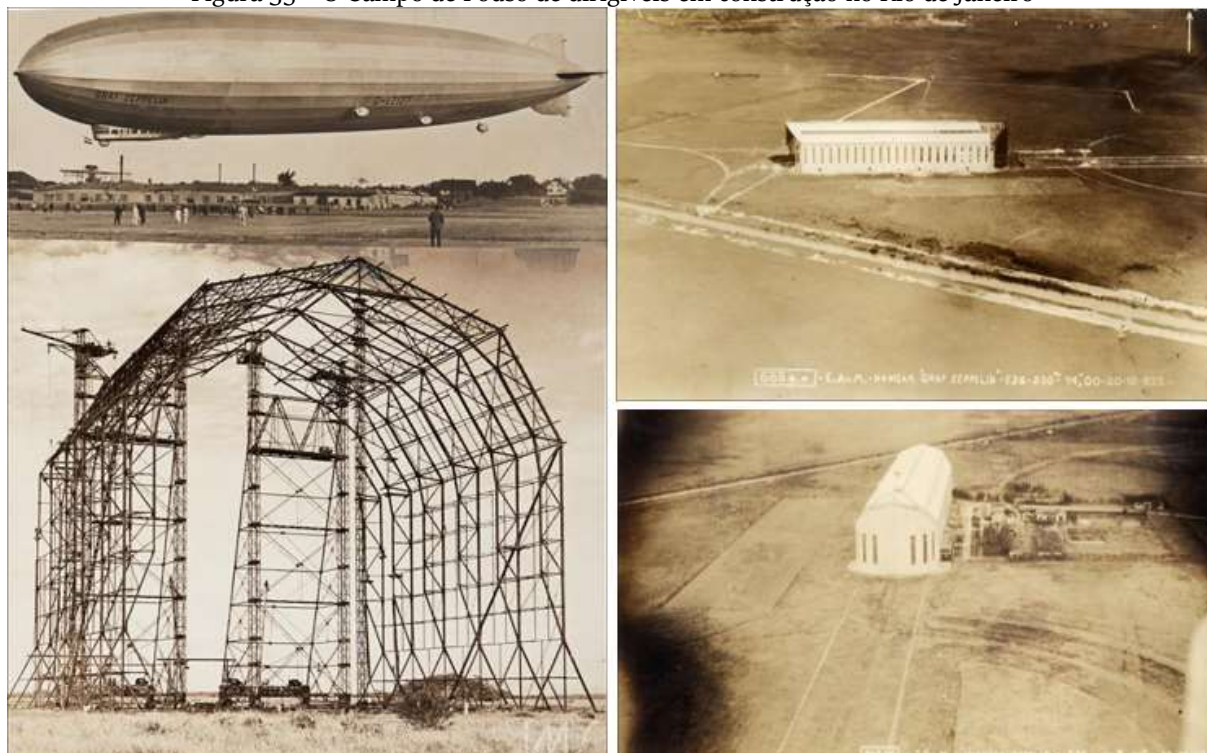
Figura 34 – O *Zeppelin* sobrevoa Curitiba (à esquerda), Curitiba (ao centro) e Porto Alegre (à direita) durante sua viagem à Argentina, em 1934



Fonte: Acervo Brasileira Fotográfica.

Ainda em 1934, após diversos estudos, foi anunciada a construção do aeroporto de dirigíveis do Rio de Janeiro, que comportaria o hangar e demais equipamentos necessários para o armazenamento da aeronave durante seu tempo em terra. Foi escolhido um terreno próximo à baía de Sepetiba, no bairro de Santa Cruz, no Rio de Janeiro, a uma distância de duas horas do centro urbano na época. Mesmo apresentando características similares ao Campo do Jiquiá devido ao padrão estabelecido pelo uso, as características físico-geográficas e biológicas que configuram a sua paisagem o faziam tomar uma feição distinta (Figura 35).

Figura 35 – O Campo de Pouso de dirigíveis em construção no Rio de Janeiro



Fonte: Acervo Brasileira Fotografica.

Durante as viagens realizadas 1935, já se haviam relatos da utilização desta área como local de pouso do *Zeppelin*, mesmo com a obra das instalações não concluídas. Naquele ano foram realizadas um total de 16 viagens do dirigível na linha Europa-América do Sul, onde várias merecem destaques por retratarem acontecimentos de destaque (Apêndice A).

Em sua primeira viagem da série de 1935, tendo o comandante Schiller pela primeira vez na condução da aeronave, aconteceu um pequeno acidente durante o pouso no Campo do Jiquiá ao retornar do Rio de Janeiro, devido ao nevoeiro e fortes chuvas que se sucederam na localidade. Em vez de pousar no aeródromo, o comandante pousou em um campo de futebol no bairro de Afogados, colidindo em um casebre e derrubando diversas árvores. A aeronave teve algumas avarias que foram prontamente corrigidas após pousar corretamente no campo de atracação (O “ZEPPELIN... 1935).

Outro caso importante foi o anúncio da condução de 3 viagens de caráter científico pelo interior do Brasil; evento que já era destacado anteriormente, visto a importância do *Zeppelin* como esse instrumento de apreensão da paisagem, para além das atividades comerciais. Estas excursões tinham como objetivo desbravar as paisagens brasileiras do alto, com enfoque na biodiversidade, sobrevoando áreas da Amazônia e do Pantanal Mato-

grossense até as fronteiras da Bolívia, além da realização de mais uma viagem até o sul do país (UM NOVO... 1934).

Entretanto, não se encontraram relatos sobre a efetivação desses eventos. Isso se deve, provavelmente, às urgentes necessidades da permanência do *Zeppelin* em terras brasileiras após a finalização do programa anual de viagens para cumprir as novas demandas que a empresa estava recebendo, fruto da eficiência do serviço.

Isso se deu em sua penúltima viagem da série anual, quando o *Graf Zeppelin*, antes de retornar à sua base na Alemanha, realizou duas idas do Recife ao Rio de Janeiro para a condução de passageiros e encomendas. Pois foi anunciado que após a realização da sua última viagem quinzenal programada para o ano de 1935, ele permaneceria no Campo do Jiquiá para operar viagens entre o continente africano e a América do Sul, devido à suspensão da linha transatlântica dos hidroaviões da Lufthansa.

No total foram conduzidos 16 voos que seguiram de Pernambuco até a base aérea em Bathurst – atual Banjul – em Gâmbia, país da costa oeste africana. Tais viagens não tinham o intuito de transportar passageiros, mas apenas conduzir as correspondências vindas tanto daquele continente quanto da Europa. (VOLTOU... 1936).

Diante de tantos resultados satisfatórios no decorrer de 1935, no dia 23 de fevereiro de 1936 foi anunciado no *Diário de Pernambuco* que seria realizado o maior programa de viagens até o momento, estabelecendo 22 viagens na linha Europa-América do Sul para aquele ano (O SERVIÇO... 1936). Contudo, foram realizadas apenas 20 (Apêndice A), 13 realizadas pelo *Graf Zeppelin* e 7 pelo dirigível ‘*Zeppelin L.Z.129*’, batizado como *Hindenburg*, que estava sendo construído desde 1933 e começaria a operar nesta linha aérea.

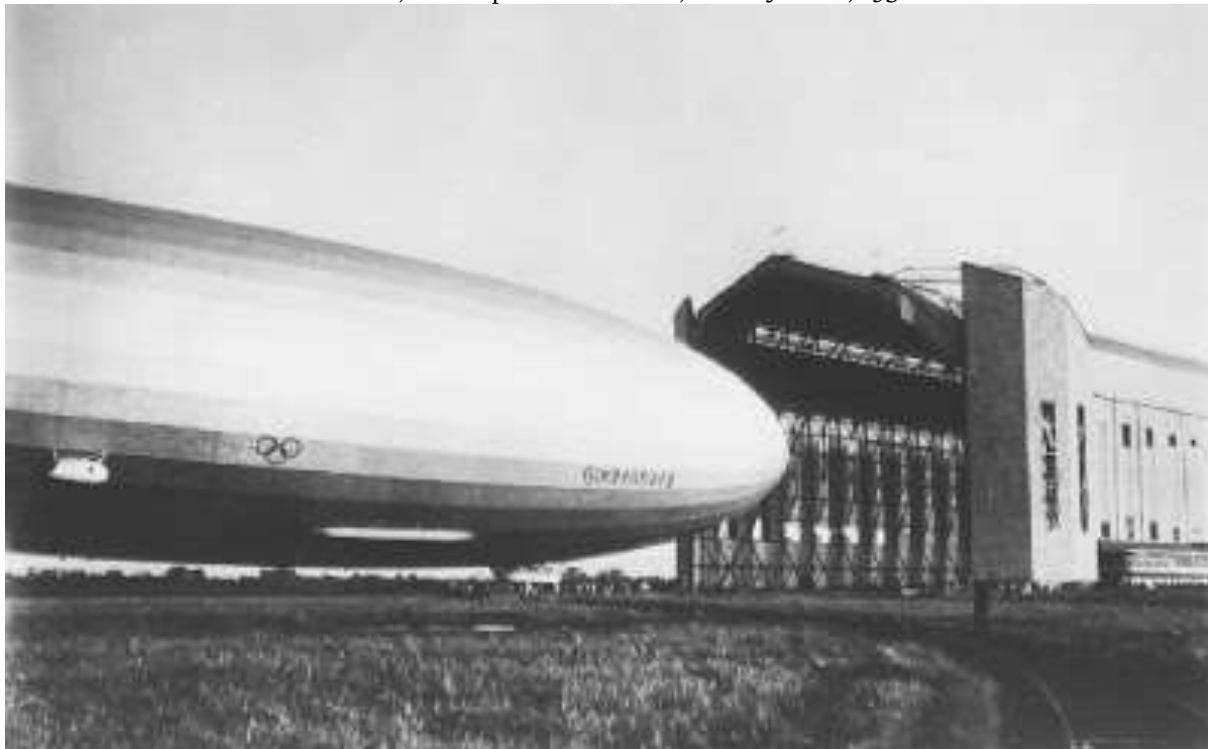
O ano de 1936 ficou marcado pelas ações finais da construção do aeroporto de dirigíveis do Rio de Janeiro, constantemente acompanhada pelo comandante Eckener (A PARTIDA... 1936). O Campo de Pouso de Santa Cruz foi inaugurado neste mesmo ano pelo então presidente da República Getúlio Vargas e batizado como Aeroporto Bartolomeu de Gusmão, em homenagem ao pioneiro balonista brasileiro.

Devido tal inauguração, o *Hindenburg* começaria a partir diretamente de sua nova base alemã, que agora estava localizada em Frankfurt, até o novo terminal brasileiro, sem estabelecer pousos intermediários (Figura 36). Tal decisão ocorreu devido à dimensão da



aeronave em relação ao *Graf Zeppelin* — duas vezes maior —, tendo capacidade de armazenar mais combustível e, com isso, não necessitaria pousar no Campo do Jiquiá.

Figura 36 – Dirigível *Hindenburg* (Zeppelin LZ129) entrando em seu hangar no Aeroporto Bartolomeu de Gusmão, no campo de Santa Cruz, Rio de Janeiro, 1936



Fonte: Não identificada. Acervo Recife de antigamente.

A primeira viagem da série anual foi iniciada no final de março de 1936, com o voo de estreia do novo dirigível *Hindenburg* nesta linha aérea, sob o comando do Capitão Lehmann. O novo *Zeppelin* não pousou no Campo do Jiquiá, fazendo apenas evoluções sobre a cidade, “descrevendo algumas voltas sobre o coração do Recife e subúrbio” e jogando várias malas postais no aeródromo (O “HINDENBURG”... 1936, p. 1).

Assim, como na primeira viagem do *Graf Zeppelin*, esta primeira passagem do *Hindenburg* sobre a cidade evocou grande admiração da população recifense, principalmente diante da sua grande dimensão comparada a do outro já familiarizado dirigível. Após tão festejado espetáculo, seguiu rumo ao seu destino no Rio de Janeiro, chegando no dia 4 de abril pousando no campo de Santa Cruz.

As viagens estavam programadas para serem realizadas, a partir daquele ano, pelos dois dirigíveis; porém, ainda estava destinado a maior parte deles ao *Graf Zeppelin*, que manteve sua rota já estabelecida, pousando normalmente no Campo do Jiquiá. Isso ocorreu

devido à utilização do *Hindenburg* para os voos aos Estados Unidos no início da série anual, por existir uma maior demanda de passageiros para aquele país, oficializando a rota de dirigíveis.

No primeiro semestre, realizou-se apenas dois voos com o *Hindenburg* ao Brasil. Além do voo inaugural, realizou-se uma viagem a Berlim com passageiros que pretendiam apreciar as Olimpíadas que aconteceram naquele ano. Já no segundo semestre, esse dirigível voltou a participar da linha aérea nas últimas viagens da série anual, intercalando com o *Graf Zeppelin*.

O motivo desta alternância no final do programa ocorreu devido ao redirecionamento da rota do *Graf Zeppelin* para realizar o despacho de malas postais em Gâmbia durante as viagens no final do ano. Segundo relatado no Diário de Pernambuco (UM ENCONTRO... 1936), nas passagens transatlânticas, os dois dirigíveis se cruzavam, sendo entendido como um dos feitos mais importantes da *companhia Zeppelin* naqueles últimos anos, em face dos resultados positivos, tanto relativo aos avanços tecnológicos quanto à relação comercial obtida pela empresa e o Brasil até o momento.

Visto com bastante entusiasmo, a importância destes resultados para a companhia de dirigíveis era evidente nas falas do Comandante Eckener, como observado na entrevista publicada no *Diário de Pernambuco*:

Construí um [dirigível] ‘mais leve que o ar’ que pode fazer com segurança absoluta a volta ao mundo e sei que dentre em breve teremos serviços regulares que ligarão não somente a Europa à América, mas todos os países entre si. O tráfico por dirigível demanda uma colaboração internacional. O meu desejo mais sincero é assistir à cooperação de todas as nações – ainda que fosse nesse domínio – em vez de ver Estados se olharem com ódio e com inveja. (VARIAS, 1936, p. 3)

Mesmo com tanto êxito nas relações diplomáticas entre os países, adquirido com os acordos comerciais internacionais, ao longo desse ano, torna-se visível os conflitos políticos existentes frutos do regime nazista. Percebe-se isso com as notícias sobre os percursos das viagens, as quais demonstravam as impossibilidades de sobrevoar alguns territórios e até mesmo países, principalmente franceses, suíços e ingleses. Também eram revelados, em alguns momentos, desafetos da própria companhia com o governo alemão.

As notícias publicadas nos jornais durante o ano revelam a presença de divergências entre o comandante Eckener, então diretor da empresa, com o próprio governo nazista.

Segundo noticiou o Diário de Pernambuco (HUGO... 1936), o comandante do *Zeppelin* não cedeu os dirigíveis para serem utilizados nas campanhas eleitorais nazistas, como também, negou o batismo do novo dirigível com o nome de Hitler.

Diante de tais conflitos, sofreu diversas ameaças proferidas por parte do governo, só não causando medidas graves devido a sua alta posição na companhia. De modo a amenizar tais atritos, foram acrescentadas as suásticas ao dirigível *Hindenburg*, tornando-se um dos símbolos mais impactantes quando se relembra sua passagem pelos céus brasileiros.

Junto ao desenvolvimento urbano que é possível destacar pelos elementos arquitetônicos e urbanísticos que são retratados, este símbolo na parte traseira da aeronave marcava o processo político e econômico que o país vivenciava ao se inserir como parte do contexto global através desta parceria. Estas nuances presentes nestes contextos urbano social, político, econômico, cultural, etc., são espacializados por tais elementos desvelam a paisagem a partir da imagem do *Zeppelin* (Figura 37).

Figura 37 – Dirigível *Hindenburg* (Zeppelin LZ129) sobrevoando o Palácio da Justiça, em Recife, Pernambuco, estampando as suásticas em sua lombada



Fonte: Acervo Museu da Cidade do Recife, 1936.

Isso se mostra perceptível quando se observa que além dos conflitos referentes ao regime nazista alemão, o *Graf Zeppelin* marcou presença no plano de fundo da paisagem urbana espanhola do período de guerra civil durante aquele ano, devido à sua escala de pouso nesse país. Sevilha, local que havia um campo de atracação do dirigível, vivia um cenário de combates que, às vezes, impossibilitava sua descida, precisando direcionar seu trajeto a outras localidades para realizar as entregas das malas postais (OUVINDO... 1936).

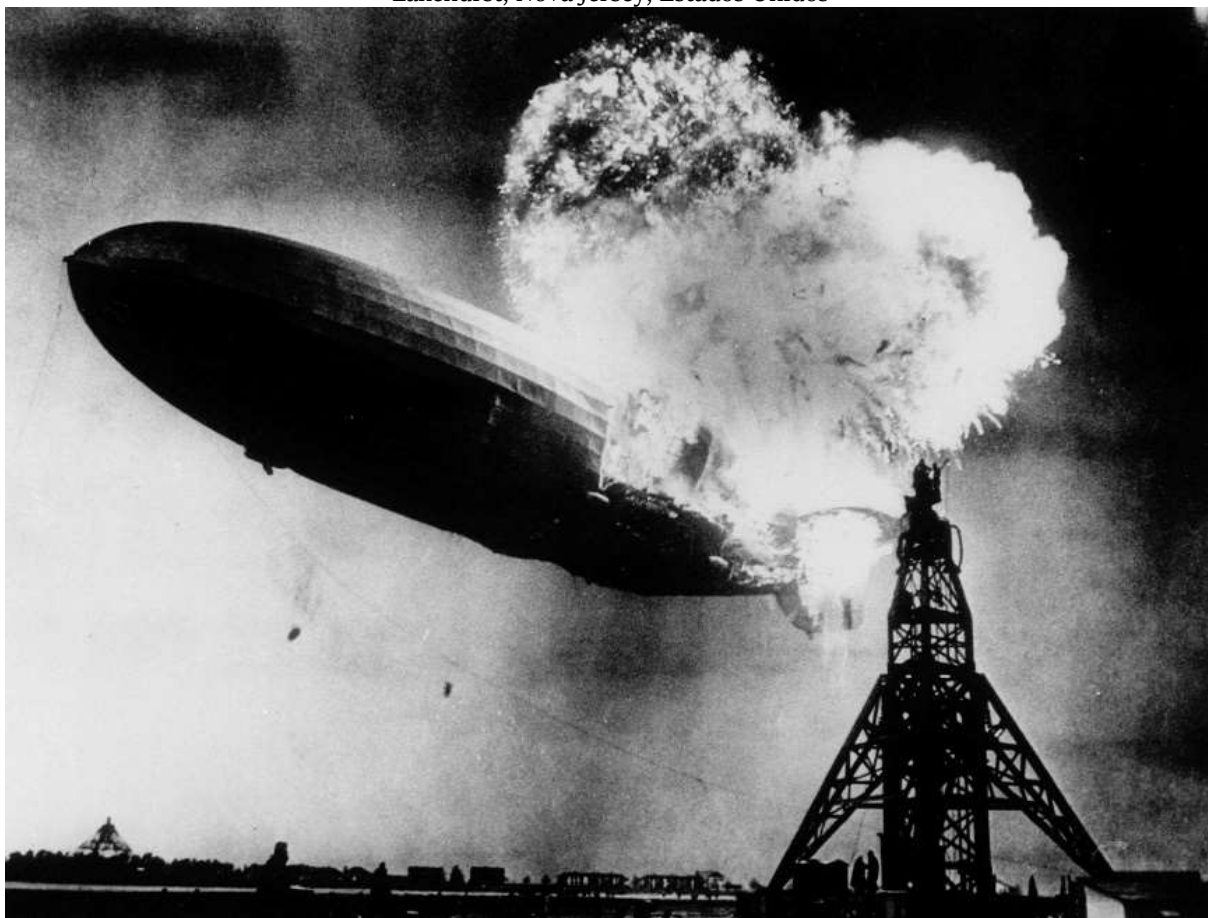
Mesmo com tais divergências políticas, as relações comerciais internacionais continuaram a ser desenvolvidas com bastante afinco. No início de 1937, a *Companhia Zeppelin* fechou acordo com o governo estadunidense para, durante a temporada daquele ano, ter o aeródromo de Lakehurst, em Nova Jersey, à disposição da linha aérea recentemente estabelecida com a Alemanha.

Para este ano estavam previstas 18 viagens da Alemanha aos Estados Unidos e outras várias ao Rio de Janeiro, não se definindo uma quantidade exata. Prevvia-se para aquele ano, também, a substituição do *Graf Zeppelin* pelo novo dirigível L.Z.130, que estava em estágio final de construção (SERÃO... 1937).

Segundo o Diário de Pernambuco (1937), a primeira viagem da série anual seria realizada pelo *Hindenburg* com voo direto ao Rio de Janeiro e logo após deixaria os demais para o *Graf Zeppelin* para assumir a linha aérea estadunidense. O dirigível veterano permaneceria realizando seu rotineiro trajeto com parada também em Recife, até que durante o outono europeu fosse substituído pela nova aeronave.

Grandes planos estavam sendo traçados pela *Companhia Zeppelin* visando às melhorias e avanços nos acordos comerciais relativos ao transporte com os dirigíveis. Contudo, no dia 6 de maio de 1937, o dirigível *Hindenburg* se envolveu em um terrível acidente ao tentar pousar no aeródromo de Lakehurst, em um voo da nova linha aérea Alemanha-Estados Unidos (Figura 38). Segundo o *Diário da Manhã* (A TRAGÉDIA... 1937), com a explosão do *Zeppelin* em pleno ar, cerca de 100 pessoas morreram, dentre eles o Capitão Ernest Lehmann, que vinha como observador técnico do voo pilotado pelo capitão Max Pruss.

Figura 38 – Dirigível *Hindenburg* (Zeppelin LZ129) explode no ar ao tentar pousar no Aeródromo de Lakehurst, Nova Jersey, Estados Unidos



Fonte: Gus Pasquarella, 06 de maio de 1937.

Ao realizar as perícias de modo a entender o que causou a catástrofe, foi levantado como principal possibilidade, a mudança do gás utilizado para abastecimento do dirigível devido à proibição por parte do governo estadunidense de exportação de gás hélio, sendo necessário utilizar o hidrogênio, que era porventura mais inflamável (A DECISÃO... 1937).

### 5.3 O TEMPO DO ZEPPELIN NO CAMPO DO JIQUIÁ E NA MEMÓRIA DO RECIFE

Em um sobressalto, os brasileiros receberam a notícia do acidente aéreo, logo após se despedirem mais uma vez da visita do *Graf Zeppelin* em sua segunda viagem ao país naquele ano. Conforme publicado no *Diário de Pernambuco* (1937, p. 4), Eça de Queirós entendeu que tal comoção se deu porque “o *Hindenburg* era nosso conhecido, visitára-nos frequentemente, tornára-se-nos familiar”. O *Zeppelin* não era mais apenas um dirigível

alemão, mas já se firmara como parte da rotina do Brasil, tornando-se relevante símbolo de um tempo.

Diante da fatalidade, as viagens que estavam programadas para serem realizadas pelo *Graf Zeppelin* ao Brasil foram suspensas enquanto se realizavam as investigações. Debatia-se a possibilidade de uma transferência provisória do *Graf Zeppelin* da linha do Atlântico Sul para a do Atlântico Norte até o início da operação do L.Z.130 após sua construção, que seria destinado à rota estadunidense. Porém, nada mais fora comentado sobre sua efetivação, ficando apenas no plano das suposições (A DECISÃO... 1937).

No ano de 1938, foi anunciado pela *Companhia Zeppelin* a aposentadoria do dirigível *Graf Zeppelin*, sendo substituído pelo L.Z.130, após a realização de voos experimentais. O novo dirigível foi batizado como '*Graf Zeppelin II*', em homenagem a esta veterana aeronave que fez grandes feitos que marcaram a história mundial da aviação ("GRAF... 1938).

Contudo, as esperanças de um retorno da circulação comercial depositadas na inauguração da nova aeronave se extinguíram quando, em setembro do ano seguinte, foi anunciado pelo *Jornal Pequeno* que o *Graf Zeppelin* fora bombardeado em um ato de sabotagem, após ser utilizado para fins militares, durante o início da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) (ESPECTATIVA... 1939).

Além disso, conforme relatado no *Diário da Manhã*, foram proferidos pelos franceses e ingleses novos ataques, que atingiram diretamente à base do *Zeppelin* em Friedrichshafen, após informações de que ali estavam sendo construídos aviões de guerra (TRES... 1939). Assim, diante das adversidades que estavam sendo causadas pelo início da guerra ficou impossibilitado retomar o tráfego aéreo internacional conduzido pelos dirigíveis.

Mesmo diante de tantas expectativas e promessas quanto ao retorno do *Zeppelin*, as notícias começavam a comprovar o fim deste célebre período das 'baleias prateadas' apontando sobre o céu brasileiro. O dirigível, que se tornou um elemento marcante da rotina e da paisagem do Recife, como um ponto de convergência e irradiação para o país e para o mundo, de mercadorias e passageiros, permaneceu presente apenas nas lembranças da população.

Passado mais de um ano do acidente com o Hindenburg, comentavam-se nos jornais pernambucanos sobre a possibilidade de inserção de novos equipamentos que viessem dar novo uso ao Campo do Jiquiá. Segundo foi relatado no *Jornal Pequeno* (A CONDOR... 1938),

estavam sendo realizados estudos para a mudança dos hidroaviões da empresa alemã *Condor-Lufthansa* por aviões terrestres, desenvolvendo um novo sistema aéreo que interligaria a Europa, o continente africano e a América do Sul. Para isso, investigava-se a implantação de hangares, cabines de passageiros, estações de rádios e de aferições meteorológicas no antigo aeródromo de dirigíveis recifense.

Contudo, essas propostas não chegaram a ser efetivadas. O Campo do Jiquiá ficou aos cuidados da Força Aérea Brasileira (FAB), algo que já havia acontecido com o Aeroporto Bartolomeu de Gusmão — Campo de Santa Cruz — no Rio de Janeiro desde o fim do seu uso como campo de dirigíveis. Em 1940, o governo alemão ofereceu ao Brasil o hangar que ali estava instalado (OFERTOU... 1940).

Durante os oito anos de operação foram realizadas um total de 73 viagens dos dirigíveis vindos da Alemanha até o Brasil, sendo 65 feitos pelo *Graf Zeppelin* e 8 pelo *Hindenburg* (Tabela 02). Além disso, foram conduzidas viagens experimentais e comerciais pelos continentes americano, europeu e africano. Desse período, só restaram apenas a figura de sua imagem na lembrança daqueles que prestigiaram este grande feito da humanidade, que teve como Recife um dos seus principais palcos.

Tabela 2 – Número de viagens realizadas na linha aérea Alemanha-Brasil pelos dirigíveis

Ano	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	Total
<i>Graf Zeppelin</i>	1	3	9	9	12	16	13	2	65
<i>Hindenburg</i>	-	-	-	-	-	-	7	1	8
<b>Viagens</b>	1	3	9	9	12	16	20	3	73

Fonte: O Autor (2020).

Com o passar dos anos, devido ao uso militar ali instalado, o Campo do Jiquiá enquanto espaço de contemplação de voos é afastado do cotidiano da população. Contudo, a partir da figura do *Zeppelin*, o antigo campo de pouso permaneceu como parte das lembranças da sociedade, tornando-se um símbolo que identificava um significativo registro da história da paisagem do Recife dos anos 1930.

Isso pode ser confirmado quando se observa como o Campo do Jiquiá constantemente é rememorado pelos jornais pernambucanos através do Zeppelin<sup>22</sup>. Seja por fotografias, como nas famosas imagens retratadas por Wilson C. Cunha, relatos de personagens importantes da cultura pernambucana como Lincoln Nery e Gilberto Freyre ou pela poesia ‘*Graf Zeppelin*’ de Ascenso Ferreira que eternizou o tempo das vindas do dirigível ao Recife.

Em 1971, já começavam a se ouvir as primeiras inquietações acerca do abandono do Campo do Jiquiá. Diante do grande número de demolições de edificações históricas que o Recife sofria com os projetos de modernização, como a construção da Avenida Dantas Barreto, começou a se perceber movimentações acerca da necessidade de uma “revalorização dos monumentos e marcos da nacionalidade”, dentre eles “o sítio onde descia o *Zeppelin*” (ALCÂNTARA, 1971, p.6).

Contudo, apenas em 1981 tal movimento retorna com grande afinco aos jornais pernambucanos. Através da divulgação pelo Diário de Pernambuco das pesquisas desenvolvidas pelo historiador Francisco D. R. Pfaltzgraff que visava o tombamento do sítio, iniciou-se um extenso debate acerca da história dos tempos do Zeppelin, reascendendo a memória da população deste ilustre momento da história da cidade (FUNDARPE, 1981). Neste mesmo ano, é anunciado pela FUNDARPE o início do processo de tombamento do Campo do Jiquiá, ganhando diversas páginas dos jornais, revisitando as antigas manchetes que anunciavam a chegada do *Graf Zeppelin* ao Recife.

Com os olhares voltados a este local, em 1981, ocorreu a vinda ao Recife de 7 ex-tripulantes do *Graf Zeppelin* (Figura 39). O evento foi organizado pelo então funcionário do aeroporto de Frankfurt, Herbert Becker, juntamente à Empresa Pernambucana de Turismo (EMPETUR) objetivando realizar um passeio rememorativo ao Campo do Jiquiá, para comemorar os 50 anos da primeira viagem do dirigível à América do Sul (NUMA... 1981).

---

<sup>22</sup> Constantemente rememorado nas colunas “DM HÁ 40 ANOS” e “DM HÁ 50 ANOS” do Diário da Manhã durante as décadas de 1970 e 1980 respectivamente.



Figura 39 – Ex-tripulantes visitam o antigo campo de pouso do Jiquiá, Recife



Fonte: Acervo BNDigital/Diário de Pernambuco, 15/09/1981, p. 10.

No antigo campo de pouso, foi instalada uma placa em homenagem ao momento. Além disso, foi montada uma exposição com fotografias do tempo do *Zeppelin* no Recife, no Museu da Imagem e do Som de Pernambuco (MISP) (EX-TRIPULANTES... 1981).

Em 1983, em vista do tombamento da torre de amarração que seria efetivado pela FUNDARPE, elencada nos estudos como a única que permanecia edificada no mundo, o equipamento foi restaurado pela Secretaria de Cultura e Esportes do Estado de Pernambuco (TORRE... 1983). Na ocasião, foi realizada uma cerimônia solene para consagrar seu reconhecimento institucional, contando com a presença de diversos políticos das esferas municipais, estaduais e federais (Figura 40).

Figura 40 – Cerimônia de tombamento da Torre de Amarração do *Graf Zeppelin* e área de entorno de 8.400 m<sup>2</sup> do Campo do Jiquiá, Recife



Fonte: Acervo BNDigital/Diário de Pernambuco, 29/07/1983, p. 10.

Os presentes foram recepcionados pelo então governador de Pernambuco Roberto Magalhães, pelos ministros dos transportes Cloraldino Severo, da educação e cultura, Sther Figueiredo, como também, os senadores Marco Maciel e Nilo Coelho. Além disso, tal evento contou com a presença de intelectuais pernambucanos como Ariano Suassuna e Gilberto Freyre, este último que foi o responsável por dar as boas-vindas ao povo teuto que pousou pela primeira vez naquele local vindos pelo *Graf Zeppelin* em 1930 (SEVERO... 1983).

Com a homologação do tombamento, muitos pedidos chegaram ao poder público para a reabilitação da área. As lembranças da população reascendidas através das fotografias da época que ganharam novamente destaque nos jornais, os conduzindo a uma viagem sentimental ao passado. O desejo das pessoas era a materialização dessa memória em um espaço que rememorasse esse período de glória que a cidade do Recife vivenciou nos anos 1930 (BRAGA, 1983).

Durante o período de eventos de comemoração nos anos 1980 — o cinquentenário do grande feito, a restauração e tombamento do sítio, assim como a vinda dos antigos operadores da ‘baleia prateada’ —, surgiram diversas pessoas divulgando suas coleções dos antigos selos especiais dos tempos dos dirigíveis, ou das antigas fotografias do *Zeppelin* sobrevoando o Recife, ou atracado no Campo do Jiquiá (ALEMÃO... 1981). Esses elementos de recordação são difundidos até os dias atuais, como a maneira da população eternizar suas memórias relacionadas ao tempo em que o *Zeppelin* sobrevoava os céus pernambucanos e se revelava como um marco na paisagem do Recife.

#### 5.4 SÍNTESE – O CAMPO DO ‘ZEPPELIN’: UMA PAISAGEM EM MOVIMENTO

Diante da narrativa traçada neste capítulo a partir do que foi abordado pelos jornais pernambucanos da época, se foi explorado o contexto histórico, urbano e social que envolveu o período do estabelecimento da rota comercial do *Zeppelin* no Recife durante os anos de 1930 e 1937. Através desse processo analítico do conteúdo intrínseco aos documentos escritos, observou-se como o Campo do Jiquiá se estabelece enquanto espaço significativo da cidade, possibilitando entender como que ele resguarda até os dias atuais parte da história da paisagem do Recife.

É importante destacar que o Campo do Jiquiá se configura espacialmente a partir do *Zeppelin*, entendido como um símbolo da paisagem. Tal ponto pode ser observado por diversas perspectivas: sob suas condições físico-geográficas e biológicas, que se apresentam como atributos significativos para a implantação desse uso no local; sob as construções humanas ali edificadas, que caracterizam a atribuição do local como campo de pouso e referenciam determinados tipos, formas e técnicas construtivas de um determinado período; como também, as relações humanas ali estabelecidas, que configuraram a dinâmica social do lugar, ora relativas à contemplação do *Zeppelin* pelos recifenses, ora à rotina ali constituída pelos visitantes e trabalhadores, responsáveis pelo seu funcionamento.

No entanto, ao se debruçar sobre essa narrativa histórica observou-se como, a partir do *Zeppelin*, é possível entender essa paisagem por diversas escalas. Além da ‘paisagem do campo de pouso’, que se refere ao local escolhido para o estabelecimento da aeronave em terra, a ‘paisagem urbana de um Recife moderno’ se evidencia a partir da novidade que esse evento transmite, inerente às tecnologias que ele trouxe como também as demais mudanças urbanas que vinha ocorrendo diante dos adventos políticos e econômicos do próprio local.

Mas, além disso, o *Zeppelin* apresenta novos modos de ver a cidade. É perceptível um olhar a partir dos relatos dos próprios viajantes, que descortinam uma perspectiva aérea da paisagem urbana do Recife, apresentando um novo modo de ver os seus elementos que compõem a urbe. Como também, um olhar dos moradores que, pela presença de um novo elemento, faz com que saia por um momento de sua rotina e volte a contemplar a paisagem cotidiana que por vezes a passa despercebida.

Diante desse panorama obtido através da história do *Zeppelin* no Recife, destaca-se a necessidade de entender as escalas que identificam essa paisagem. Isso porque, o dirigível é um elemento estruturador móvel que desvela uma ‘paisagem em movimento’ formada pelas paisagens dos locais por onde perpassa, fazendo com que a paisagem do Campo do Jiquiá, ou melhor, a paisagem do ‘Campo do *Zeppelin*’, se apresente simbolicamente como um marco da paisagem do Recife Moderno dos anos 1930.

## 6 AS ESCALAS E OS ATRIBUTOS DA PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ A PARTIR DO ZEPPELIN

A partir da narrativa histórica traçada no capítulo anterior, observa-se como a paisagem do Campo do Jiquiá se revela como uma paisagem em movimento, guiada pelo símbolo *Zeppelin*. Tal história, apresentada pelos jornais da época, demonstra uma paisagem desvelada em escalas pelo dirigível, que podem ser vistas espacialmente nas fotografias históricas que tanto ilustram esse evento.

Diante disso, esse capítulo traz como objetivo interpretar essa paisagem em escalas a partir do *Zeppelin* e sua relação com os atributos da paisagem que a compõem, identificados pela análise iconográfica das 80 fotografias históricas que melhor a representam. As fichas de análise iconográfica da paisagem se encontram no apêndice B e estão agrupadas em três grupos temáticos referentes às três escalas encontradas, sendo: o primeiro grupo, o conjunto das fichas de n.º 01 à n.º 14, que tratam da escala aérea, entendida como o olhar estrangeiro sobre a paisagem do Recife vista do *Zeppelin*; o segundo, das fichas de n.º 15 à n.º 45, que se referem à escala da cidade, tratando do olhar dos recifenses sobre o *Zeppelin* na paisagem urbana do Recife, e; o terceiro grupo, o conjunto de fichas de n.º 46 à n.º 80, que abordam a escala do campo de pouso, retratando a consumação da paisagem do *Zeppelin* no Recife em terra, constituindo simbolicamente como um marco.

Tal conjunto de fotografias serão analisadas a partir dos atributos da paisagem, identificados na narrativa histórica traçada no capítulo anterior, e interpretadas as relações constituídas entre eles. Serão observados se foram retratados, dos atributos físicos, a costa litorânea, o terreno de várzea, os rios e/ou cursos d'água e o mar; dos atributos biológicos, a vegetação de capoeira, o coqueiral, o manguezal e a vegetação ordenada; dos atributos antrópicos relativo às construções, a torre de amarração, edificações de apoio ao campo de pouso, mocambos, circunferência de pouso do dirigível, morfologia urbana, infraestrutura urbana, casario do Recife e espaços livres públicos; e dos atributos antrópicos relativo às manifestações, a contemplação e a rotina.

### 6.1 O ZEPPELIN NA ESCALA AÉREA: UMA PAISAGEM DO RECIFE DESVELADA PELO OLHAR ESTRANGEIRO

A partir do que se é observado na narrativa histórica traçada, o *Zeppelin*, ao chegar no Recife ainda em voo, oferecia aos passageiros e tripulantes uma primeira perspectiva da cidade. Uma primeira visão ainda distanciada, que proporcionava a oportunidade de lançar um olhar estrangeiro e decifrar as ‘nuances’ que configuram o Recife visto do alto.

Essa perspectiva aérea do Recife se apresenta como a primeira escala dessa paisagem em movimento, revelada pelo *Zeppelin* ao sobrevoar a cidade. Entretanto, se trata de uma perspectiva distanciada das manifestações humanas que ocorriam lá em baixo, partindo de uma experiência percebida daqueles que vinham através do dirigível, pautada na contemplação do novo.

Entrámos a observar. As cidades, vistas do alto, dão uma impressão de arranjo que quasi comóvo. São arrumadinhas, escovadas, com os seus telhados e as suas casas que parecem ter saído do banho. Recife deu-nos, áquela hora, essa impressão [...] (A EXCURÇÃO... 1931).

Ao analisar as fotografias que representam esta escala aérea, é possível perceber como este relato está espacializado nas cenas retratadas a voo de pássaro, quando sobrevoaram a cidade. Os primeiros atributos que compõem esta escala da paisagem, apreendidos por aqueles que chegavam pelo *Zeppelin*, foram as diversas relações entre a arquitetura da cidade e as condições físico-geográficas recifense, caracterizadas por um conjunto de atributos físicos e antrópicos (construções).

A primeira visão que estes estrangeiros tiveram, assim que se aproximaram da costa pernambucana pelos céus, sobrevoando o mar, foi de uma cidade entrecortada pelas águas. Uma peculiar relação entre a costa litorânea e os rios que permeavam o centro urbano que cursavam seu próprio caminho até o mar, desvelando uma paisagem urbana de águas (Figura 41). Do alto, os rios se apresentavam, ao dirigível, como uma trilha, convidando-o a segui-lo, rumo ao interior da cidade, onde lá se encontrava o seu local de pouso.

Figura 41 – Vista aérea do centro urbano do Recife pelo Zeppelin



Fonte: A da esquerda, Acervo Recife de Antigamente; a da direita, Acervo Pernambuco Arcaico.

No entanto, tal relação ultrapassava o sentido físico-geográfico, ao se juntar os atributos antrópicos a estas condições, por remontarem ao processo construtivo humano nesse território. A relação entre os atributos físicos e a morfologia urbana demonstrava, aos visitantes, a fisionomia de uma cidade que se modernizava.

Isso é perceptível ao se debruçar sobre essas fotografias históricas que retratam o Recife de cima; observando, nelas, os detalhes que definem essa paisagem do Recife como única. Através de uma apreensão mais apurada, os passageiros já conseguiam destacar não apenas as formas do seu casario, como também, os seus tipos, a sua relação com os espaços livres públicos da cidade, com as infraestruturas urbanas e o modo como intrinsecamente se relacionava com as águas do Capibaribe.

Além disso, é possível detectar diversas construções que compõem este conjunto de atributos antrópicos, como: as pontes que interligam as ilhas que configuram a cidade, as torres das igrejas que sinalizavam a urbe e ordenavam os recintos e o casario que as circundavam, as praças e edifícios icônicos que a cercavam, os cais que demonstravam à intrínseca relação da cidade e do seu povo com as águas, etc. (Figura 42).

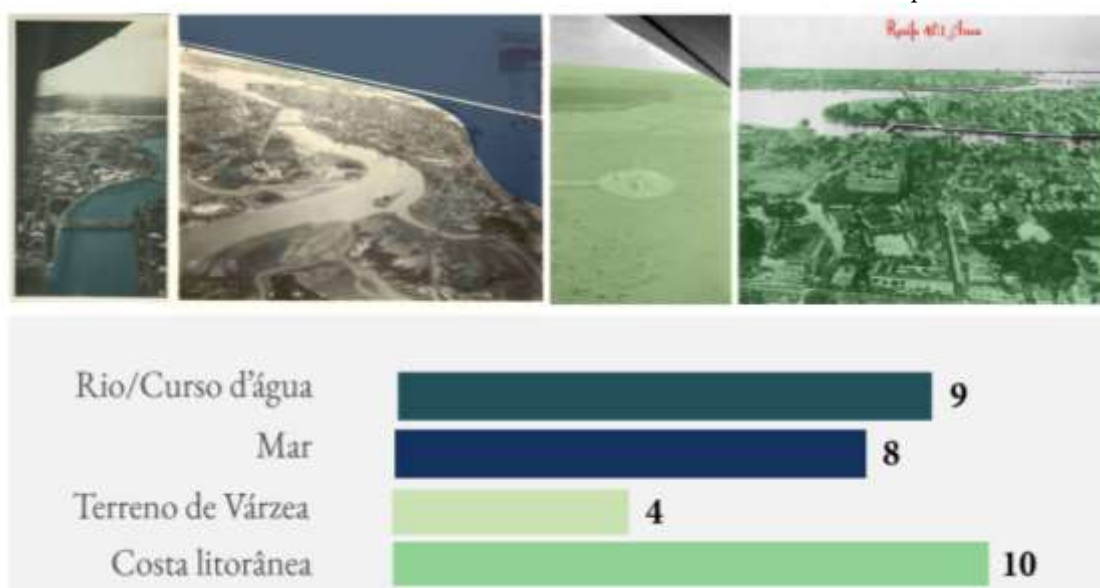
Figura 42 – Elementos que compõem o Recife vistos do Zeppelin



Fonte: A da esquerda e do centro, Acervo Recife de Antigamente; a da direita, Acervo Pernambuco Arcaico.

Tal relação entre as condições físico-geográficas e as construções que compõem a cidade encontra-se presente em 10 das 14 fotografias que compõem a escala aérea. Ao conduzir uma análise quantitativa dos atributos físicos, conforme é demonstrado no gráfico 1 abaixo, observa-se como a costa litorânea (10), o rio (9) e o mar (8), se destacam como os atributos mais significativos. Já no gráfico 2 que demonstra os atributos antrópicos (construções), é possível observar como os espaços livres públicos, o casario do Recife, a morfologia urbana e a infraestrutura urbana estão presentes nas 10 fotografias. A relação entre estes atributos caracteriza a paisagem urbana do Recife daquela época, refletida como a primeira visão dos estrangeiros ao chegar na cidade.

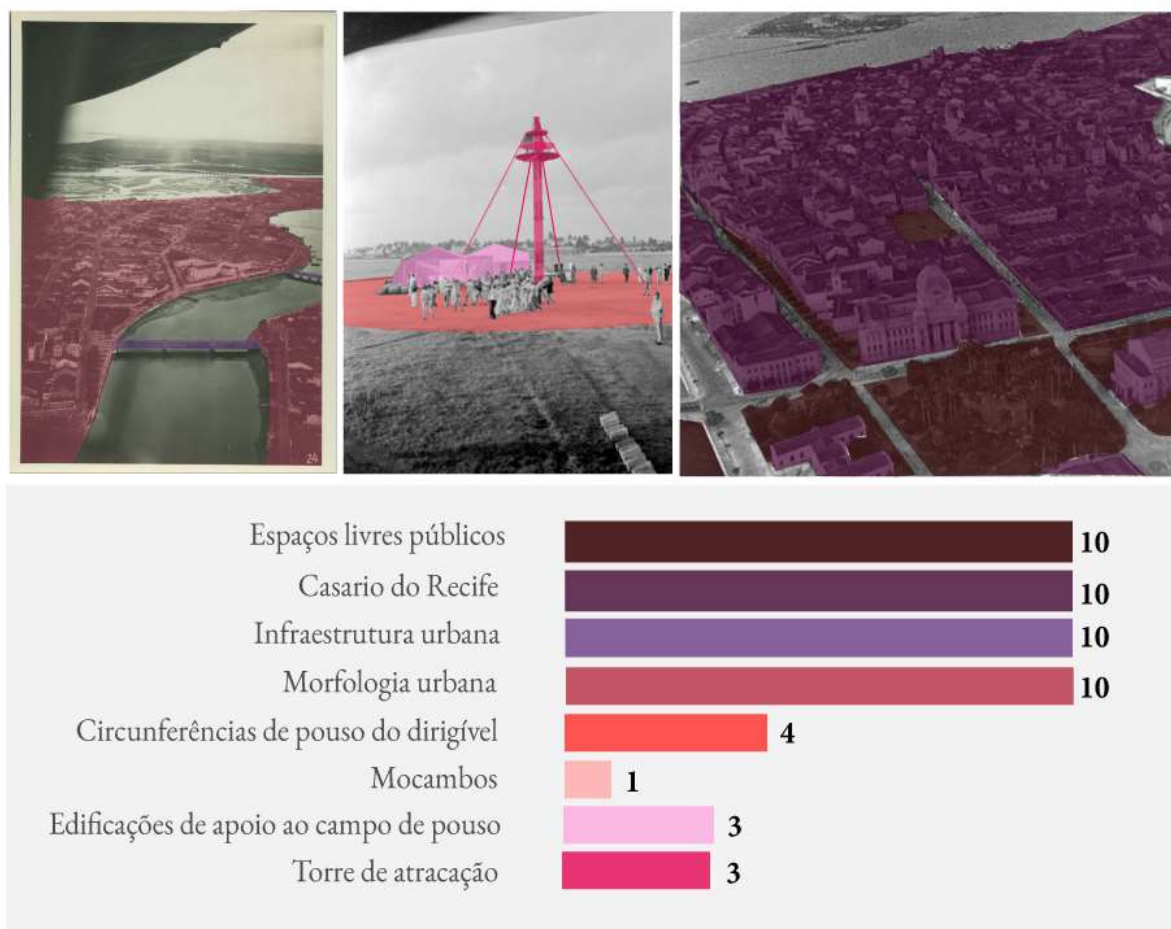
Gráfico 1 – Atributos físicos da escala aérea nas fichas nº1 à nº14



Fonte: O Autor (2021), editado por Wilson de Barros.



Gráfico 2 – Atributos antrópicos (construções) da escala aérea nas fichas nº1 à nº14



Fonte: O Autor (2021), editado por Wilson de Barros.

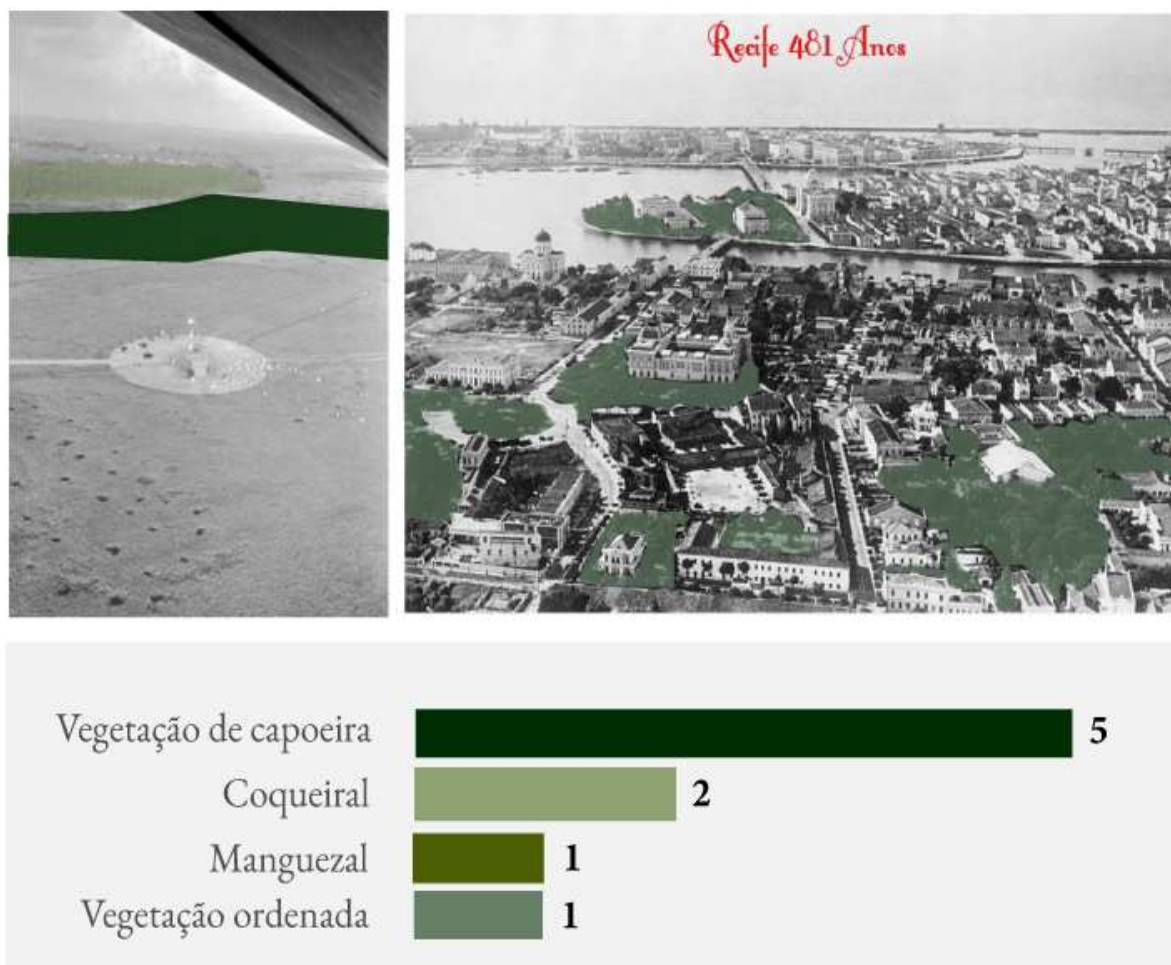
Com isso, permite-se destacar que esta primeira vista da paisagem urbana do Recife que o *Zeppelin* desvela aos estrangeiros, pode ser caracterizada como o principal retrato deste olhar estrangeiro sobre a cidade do Recife. Todavia, esta primeira escala se apresenta como uma paisagem em movimento, que se desdobra a cada local que o dirigível perpassava até que, finalmente, conduzisse o seu pouso. Assim, por representar vistas sugeridas pelo veículo da paisagem durante a condução da sua rota, nota-se a formação de um conjunto de outras perspectivas que também configuram a paisagem identificada a partir dessa escala, mesmo que apresentando menos destaque.

Ao observar as 4 fotografias que não representavam a paisagem urbana do Recife, percebe-se que existia um outro recorte da cidade que era apresentado aos passageiros e tripulantes lá do alto. Enquanto aquela perspectiva demonstrada acima referia-se a uma urbe moderna do século XX em pleno desenvolvimento, esta outra, pouco retratada, refletia um segundo Recife, singelo, campestre, com uma dinâmica social em um tempo mais lento.

Neste outro Recife, se identificava uma relação, entre a ocupação humana ali presente e o meio ambiente, distinto do centro urbano. Ali se configurava uma relação orgânica, que entendia a natureza como parte inerente do processo de construção humana naquele local; uma paisagem formada pela forte relação entre os atributos antrópicos (construções), físicos e biológicos.

Isso pode ser comprovado quando se observa que os atributos biológicos identificados na escala aérea se concentram basicamente nestas 4 fotografias que retratam esta outra versão do Recife dos anos 1930. Como é apontado no gráfico 3 abaixo, a vegetação de capoeira é encontrada nas 4 fotografias, além do coqueiral estar em 2 e o manguezal em 1. A vegetação retratada na primeira feição da cidade que contava com 10 fotos que a retratava, apenas uma fotografia apresentava atributos biológicos, uma vegetação ordenada, referente a Praça da República, como visto na figura 39 acima.

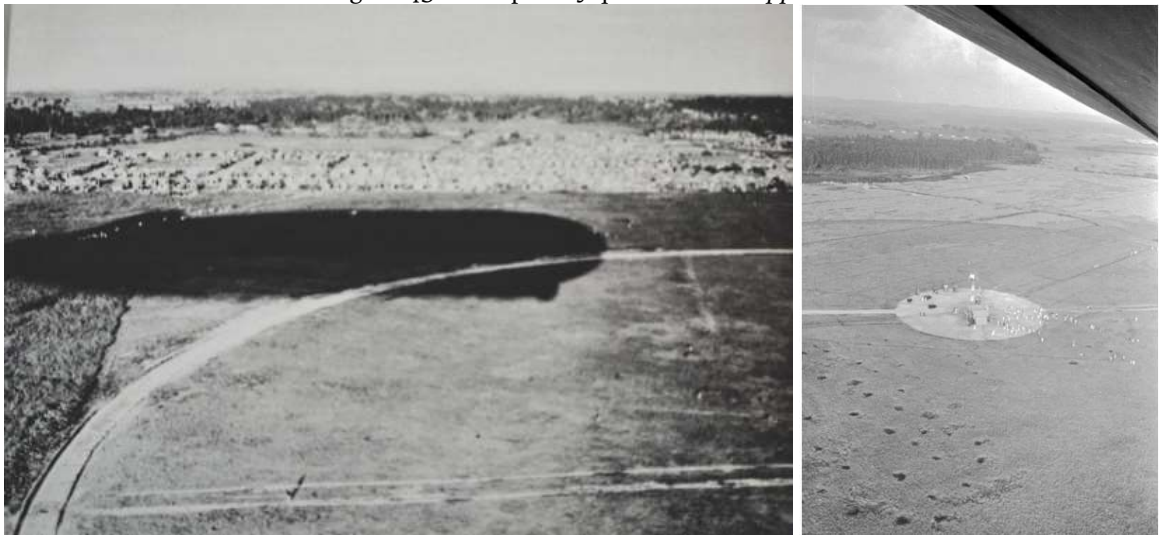
Gráfico 3 – Atributos biológicos da escala aérea nas fichas nº1 à nº14



Fonte: O Autor (2021), editado por Wilson de Barros.

Esta segunda realidade recifense trata predominantemente de uma planície de alagados, onde a terra se une a pequenos cursos d'água e configuram o seu caráter de várzea. Os conjuntos vegetais que compõem este território, ora de coqueiros, ora de manguezais, se contrastam ao vazio que se espalha sobre o terreno de várzea, recoberta por uma camada de vegetação de capoeira preenchido apenas em alguns pontos pelos conjuntos de mocambos que povoam esta zona recifense (Figura 43).

Figura 43 – Campo do Jiquiá visto do Zeppelin



Fonte: A da esquerda, Acervo Recife de Antigamente; a da direita, Acervo Pernambuco Arcaico.

Ainda segundo a análise sobre tais fotografias, entende-se que o elemento que pode ser considerado familiar para os estrangeiros que chegavam ao Recife seria o próprio Campo do Jiquiá. Isso porque que se trata de um campo de pouso que seguiu um projeto padrão de aeródromo de dirigíveis trazido pelos alemães e inserido nesta paisagem. A área composta pela torre de amarração servia como ponto focal, instalada em um vasto vazio junto a uma grande circunferência traçada no chão, demarcada pelos trilhos que logo iriam ancorar a aeronave.

Mesmo se tratando de duas realidades dissonantes, percebe-se uma harmonia entre os mocambos, que culturalmente demarcavam o estilo de vida daquela população, e o campo de pouso de dirigíveis, que representava o progresso e modernização da cidade naquele local. Do alto, o vazio, que estruturava esse novo uso, era delimitado pelos coqueirais, manguezais e mocambos, que juntos o caracterizava como o Campo do Jiquiá.

Além disso, esse contraste pelo vazio, servia para delimitar o espaço e demonstrar onde deveria ser conduzido o pouso. Porém, são dissonâncias que se entrelaçam em uma única paisagem, tornando complexa a distinção de onde começava e terminava a paisagem do Campo do Jiquiá e a paisagem dos arrabaldes do Recife.

Diante desse percurso pelas paisagens desveladas através da escala aérea do *Zeppelin*, observa-se como, até este momento, a leitura da paisagem pelo olhar estrangeiro dos passageiros e tripulantes ainda se apresenta como uma experiência percebida, fruto de uma primeira contemplação sobre a cidade vista de cima. A relação dessa paisagem com as manifestações humanas que ocorriam lá em baixo, no cotidiano de uma cidade ainda desconhecida por eles, só é encontrada nas fotografias quando se aproximavam do pouso no Campo do Jiquiá.

Analisando-as, pode ser observado que a experiência vivida dessa paisagem, expressa a partir das manifestações humanas que ocorriam lá embaixo, só é retratada nesta escala aérea em apenas duas fotografias (Figura 44).

Figura 44 – Campo do Jiquiá visto do *Zeppelin* durante o pouso

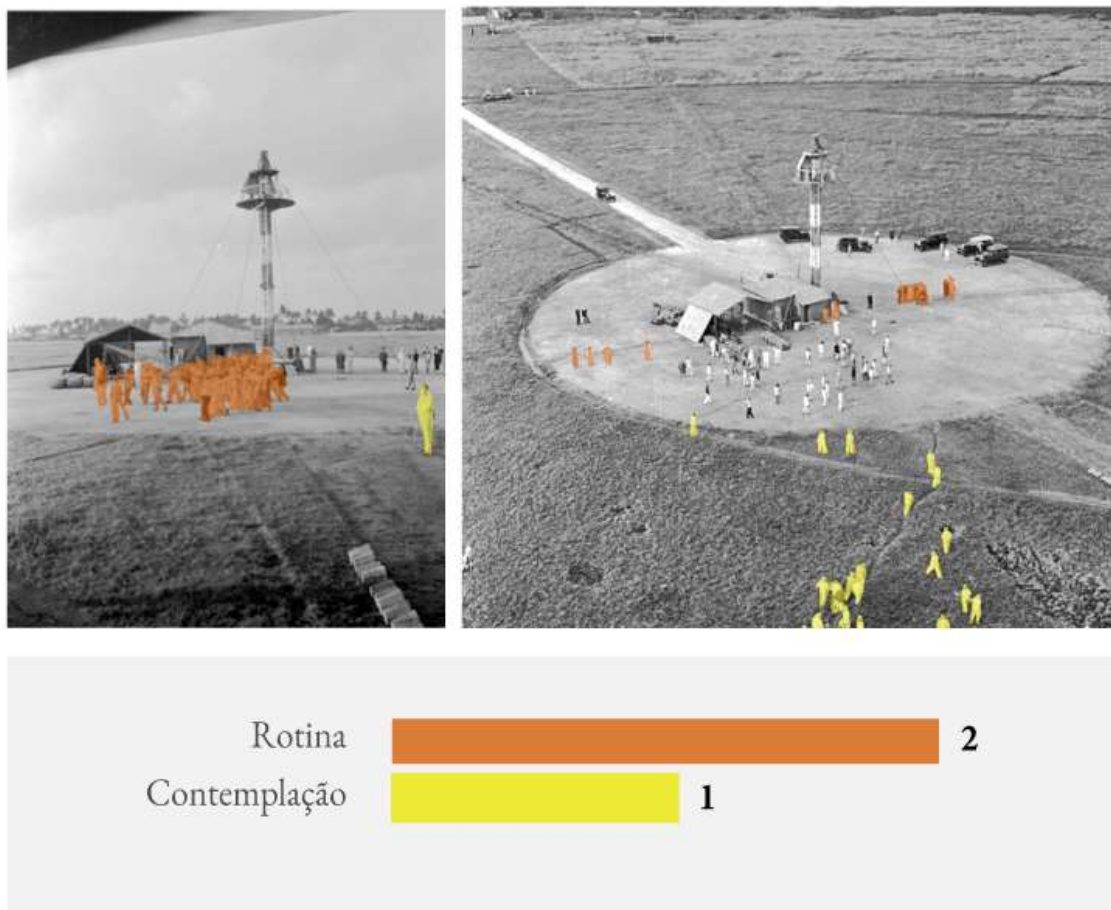


Fonte: Acervo Recife de Antigamente.

Tais fotografias corroboram com a impressão de que esta escala expressa uma paisagem formada a partir de um olhar estrangeiro, uma visão distanciada, ainda tímida e desconhecida, quanto a realidade da cidade. Um olhar distanciado, mas contemplativo que,

repleto de curiosidade, observa a rotina estabelecida para recepcionar a sua chegada (gráfico 4). Viam do alto o Campo do Jiquiá e esperavam ansiosamente entender mais sobre àquele lugar e àquelas pessoas que estavam ali prestigiando o *Zeppelin* preparando-se para atracar.

Gráfico 4 – Atributos antrópicos (manifestações) da escala aérea nas fichas nº1 à nº14



Fonte: O Autor (2021), editado por Wilson de Barros.

## 6.2 O ZEPPELIN NA ESCALA DA CIDADE: UMA PAISAGEM DO RECIFE MODERNO PELO OLHAR DOS RECIFENSES

A escala da cidade é a segunda escala que o *Zeppelin* revela na sua paisagem em movimento, sendo o inverso da anterior que representava o olhar estrangeiro daqueles que chegavam pelo dirigível. Esta escala parte do olhar dos recifenses perante este evento que ocorria em sua cidade, retratando o momento de espetáculo do *Zeppelin* fazendo evoluções sobre a paisagem urbana do Recife.



A narrativa histórica, traçada no capítulo anterior a partir dos jornais de época, destaca o processo contemplativo que marca a maneira como a população observava o *Zeppelin* sobrevoar a cidade durante as suas idas e vindas pela rota estabelecida entre o Brasil e a Alemanha. Este momento era considerado como uma pausa do cotidiano, destinado à apreciação e vislumbre desse novo elemento inserido na paisagem do Recife.

Foi um espectáculo impressionante o que assistiu hontem ás primeiras horas da noite a população do Recife. O dirigivel, primeiro foi visto no campo do Giquiá por uma luz pequena e intensa, que foi augmentando. Poucos instantes depois ouvia-se o ruido dos motores. E logo, sobre o campo, dominando tudo, o perfil da formidável aeronave, honra da technica moderna e do gênio criador dos alemães. Uma grand emoção tocava aquelles que pela primeira vez viam um dirigivel cortar o espaço seguro, enorme, triumphante (CHEGA... 1930, p.1).

Tal narrativa encontra-se retratada no conjunto de fotografias históricas, demonstrando não apenas o sobrevoar do *Zeppelin* pela cidade do Recife, mas também as expressões e manifestações das pessoas que experienciavam este evento (Figura 45).

Figura 45 – Recifenses contemplam o sobrevoar do *Zeppelin*



Fonte: Acervo FUNDAJ.

Assim, esta escala se difere da anterior, pois não é retratada uma visão distanciada, do alto, que apreende um aspecto geral dos atributos tangíveis que compõem a paisagem urbana do Recife dos anos 1930. Ela concebe uma paisagem que parte das manifestações, ligada às emoções daqueles que contemplavam das ruas e edifícios o sobrevoar do dirigível, materializando a experiência humana perante aquele evento como a própria paisagem.

Das 31 fotografias que compõem esta escala, observa-se que 19 delas tem representado o momento em que as pessoas deixavam de lado à sua rotina para contemplar o *Zeppelin* sobrevoar a cidade, enquanto apenas 2 demonstram pessoas seguindo com suas rotinas (gráfico 5). Logo, é possível destacar que esse retrato da população prestigiando o evento propõe uma perspectiva mais sentimental da paisagem representada, que as fotografias da escala anterior não favoreciam, apontando o vislumbre ante o novo como característica fundamental, assim como viu-se destacado na narrativa histórica traçada.

Gráfico 5 – Atributos antrópicos (manifestações) da escala da cidade nas fichas nº15 à nº45



Fonte: O Autor (2021).

No entanto, tal entendimento da contemplação pode ir além da presença das pessoas na fotografia. O próprio retrato a partir do olhar do fotógrafo/morador expressa os diversos “modos de ver” o *Zeppelin* sobrevoar as distintas localidades da cidade, desvelando novas feições da paisagem urbana do Recife. Elas propõem uma outra maneira de apreender a paisagem em movimento do *Zeppelin*, para além da visão de um mesmo grupo que percorria a cidade pelo dirigível, como foi pontuado na escala anteriormente discutida.

Os estrangeiros viam pela primeira vez do alto o Recife, sem entender sua história e sua rotina. Já os recifenses contemplavam não apenas a passagem do dirigível com curiosidade, mas expressam o olhar da população sobre o processo de modernização da paisagem recifense durante o início do século XX.

Ali ocorria a apreensão da relação entre o dirigível e os demais atributos que compõem a cidade que eles tanto estavam familiarizados. Assim, ao olhar as fotografias que representam esta escala, entende-se que tais modos de ver, a partir da contemplação, aponta que o *Zeppelin* não apenas revela a paisagem urbana do Recife dos anos 1930, mas, sobretudo, se torna o símbolo que identifica tal período da história.

Diante disso, aponta-se que essa leitura da paisagem parte dos atributos antrópicos, pois são responsáveis por demonstrar o processo de construção da cidade. Diferente do observado pelas fotografias aéreas, estes atributos aparecem em forma de detalhes, que antes não eram percebidos naquela perspectiva. No entanto, esta partida sugere identificar primeiramente os atributos físicos que caracterizam a estrutura fisiográfica que suporta a cidade, para que, através da sua análise em conjunto com os atributos antrópicos, se consiga entender a fisionomia do Recife e o modo como estes elementos definem sua paisagem.

Ao analisar os atributos físicos nas fotografias, é possível afirmar que o principal atributo retratado é a costa litorânea do Recife. Este atributo é identificado ao se debruçar sobre a condição plana onde se encontram as áreas centrais da cidade, retratada em grande parte das fotografias desta escala. Além disso, está geralmente acompanhado pelo rio Capibaribe e o mar, atributos que ora entrecortam, ora limitam espacialmente e funcionalmente a cidade (Figura 46).

Figura 46 – A relação entre o *Zeppelin* e a cidade



Fonte: Acervo Recife de Antigamente.



Desses três atributos físicos citados, dois deles podem ser destacados como os que caracterizam as condições fisiográficas dessa escala da paisagem. Segundo o gráfico 6 abaixo, a costa litorânea é identificada em 24 das 31 fotografias que compõem esta escala; e o rio está em 19. Com isso, é possível observar como as fotografias do *Zeppelin* sobrevoando a cidade do Recife cancelam a paisagem urbana de águas que tanto caracteriza o Recife, também identificada na escala anterior.

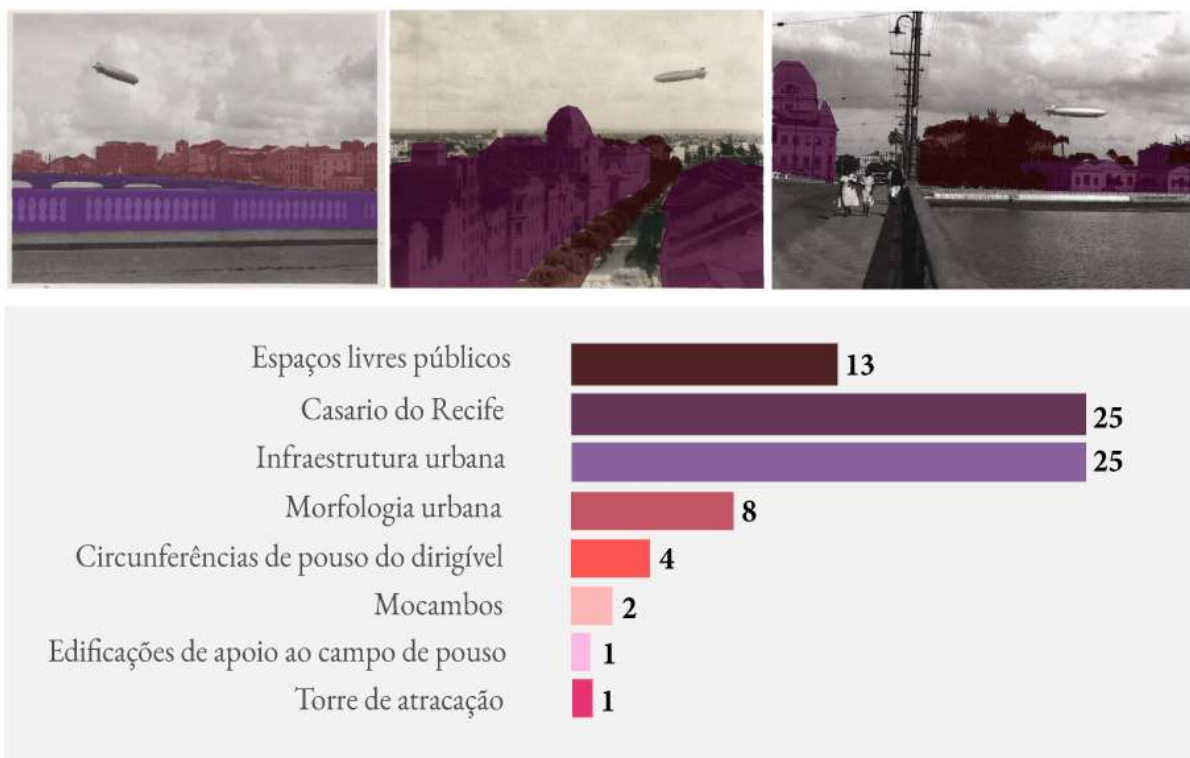
Gráfico 6 – Atributos físicos da escala da cidade nas fichas nº15 à nº45



Fonte: O Autor (2021), editado por Wilson de Barros.

No entanto, estas características fisiográficas da cidade só podem ser afirmadas devido a sua relação com os atributos antrópicos que apresentam as construções humanas neste território. Estes atributos são responsáveis por identificar o local da cena e definir a paisagem representada. Segundo a análise iconográfica realizada e demonstrada abaixo no gráfico 7, os principais atributos antrópicos (construções) identificados foram: o casario do Recife (25/31), a infraestrutura urbana (25/31), os espaços livres públicos (13/31) e morfologia urbana (8/31).

Gráfico 7 – Atributos antrópicos (construções) da escala da cidade nas fichas nº15 à nº45



Fonte: O Autor (2021), editado por Wilson de Barros.

O casario do Recife e a infraestrutura urbana da cidade se destacam como os principais atributos antrópicos retratados. Somando-se a eles, é possível destacar os espaços livres públicos, que em conjunto com estes outros atributos, configuram a morfologia urbana da cidade, antes facilmente apreendida na escala aérea. Com isso, demonstra-se como são os detalhes que diferenciam estas duas escalas.

O casario se destaca como elemento característico da paisagem urbana de um Recife moderno, principalmente por representar a implantação de diversos planos de modernização, marcando a mudança das feições de um Recife colonial. Devido a isso, também é uma paisagem que marca o processo das constantes demolições que, durante esse período, se tornaram parte da rotina da cidade. Podem ser percebidas nas fotografias, ora a ausência de alguns equipamentos, ora a presença de outros que logo seriam destruídos para dar espaço a um novo projeto de cidade que estava em andamento.

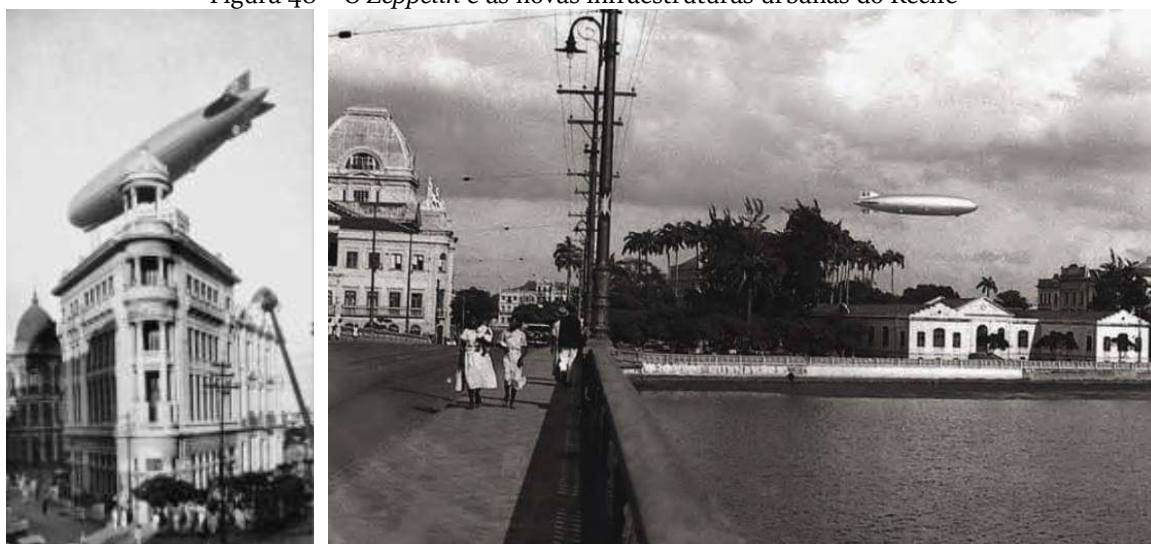
Além disso, a industrialização, junto às tipologias e estilos arquitetônicos das novas edificações construídas, são produtos importados diretamente do que era de mais novo da Europa naquela época. Um modelo de cidade moderna caracterizada pelo processo de verticalização, expresso a partir das novas construções que chegavam na cidade (Figura 47).

Figura 47 – O *Zeppelin* e as novas construções da cidade

Fonte: Acervo Recife de Antigamente.

Logo, a vinda do *Zeppelin* ao Recife reflete esta nova paisagem de um Recife moderno que se consolidava no decorrer dos anos 1930. Ele se apresenta como um símbolo dessas inovações advindas do “Velho Mundo” para o Brasil, destacando a importância do Recife no cenário não apenas nacional, mas principalmente internacional.

Além da arquitetura que marcava esse desenvolvimento da cidade, a infraestrutura urbana se apresentava como um significativo elemento que caracterizava esse processo de modernização. É possível destacar a presença da iluminação pública por todas as partes da cidade, a partir do posteamento, as luminárias e fiação elétrica; como também, percebe-se a criação de equipamentos sanitários, o alargamento de diversas vias no centro do Recife e a remodelação de quadras dos bairros centrais da cidade (Figura 48).

Figura 48 – O *Zeppelin* e as novas infraestruturas urbanas do Recife

Fonte: A da esquerda, Acervo Recife de Antigamente; a da direita, Acervo Museu da Cidade do Recife (MCR).

Ainda como partes da infraestrutura urbana que marca esse processo de modernização da cidade, estão às pontes. Equipamentos que se apresentavam como elemento de destaque na configuração urbana da cidade, sendo um marco arquitetônico que caracterizava o Recife como esta ‘cidade das águas’.

Além da questão funcional, como ligação entre os bairros-ilhas que definem o centro do Recife, as pontes serviam também como parte do conjunto de espaços livres públicos da cidade. Mesmo que, em um primeiro olhar, apresentasse apenas um caráter de passagem, logo se somavam aos cais que margeavam o rio Capibaribe como um espaço de prestígio e contemplação do *Zeppelin*, que sobrevoava a cidade nessa época (Figura 49).

Figura 49 – A população recifense prestigiando o Zeppelin sobrevoar o Recife



Fonte: À esquerda, Acervo FUNDAJ; à direita, Acervo do Museu da Cidade do Recife.

Os espaços livres públicos retêm esse destaque diferenciado, por estar sempre atrelado ao convívio da população, assumindo esse papel de espaço de contemplação da paisagem. Atrelado a eles, sempre se encontravam áreas vegetadas, que também se apresenta como importante parte da infraestrutura urbana, pelo seu caráter higienista e de embelezamento.

Nas fotografias que representavam as áreas centrais da cidade, ao observar essa vegetação ordenada, identifica-se ora arborização urbana ora, jardins públicos ou privados. A partir da análise iconográfica focada nos atributos biológicos presentes nesse conjunto de fotografias, observa-se como o ordenamento da arborização urbana marca esse caráter da paisagem urbana do Recife neste período, servindo como interligação entre a arquitetura, os demais espaços da cidade e os elementos naturais, como o rio Capibaribe bastante presente nas cenas retratadas (Figura 50).

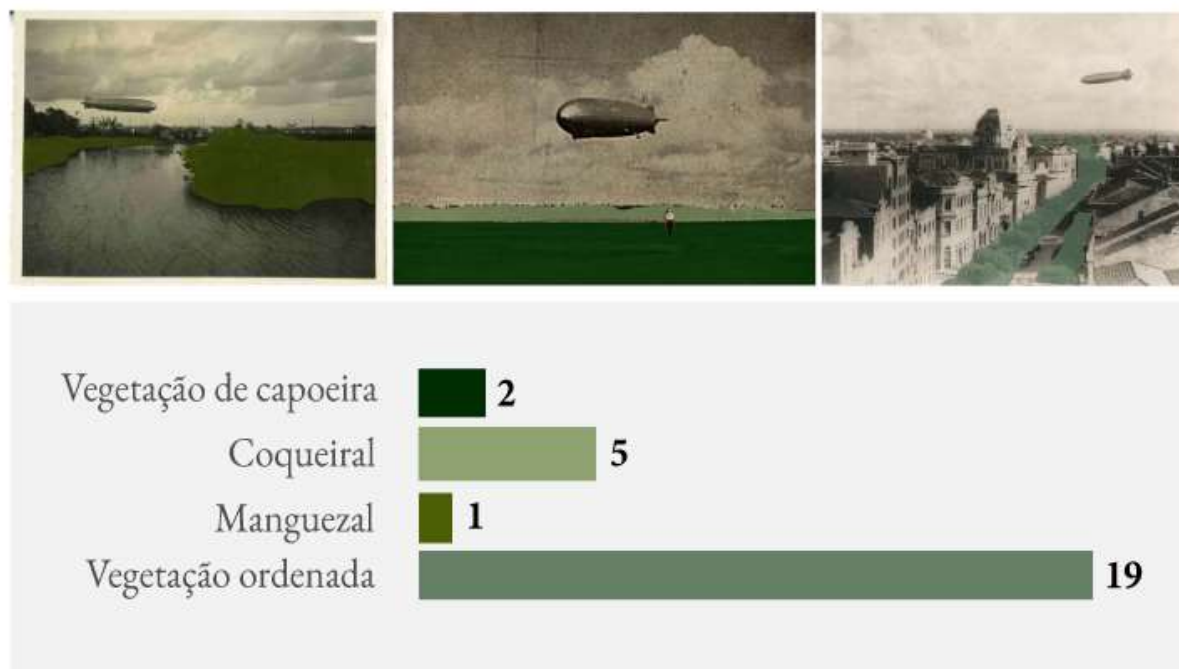


Figura 50 – Relação do *Zeppelin* com o rio Capibaribe

Fonte: A da esquerda, Acervo Recife de Antigamente; a da direita, Acervo FUNDAJ.

Nelas, são representadas grande parte dos atributos biológicos identificados na análise iconográfica. Conforme é possível observar no gráfico 7 abaixo, a vegetação ordenada, tanto arborização urbana nas vias públicas quanto jardins públicos e privados, estão presentes em 19 das 31 fotografias. Elas também auxiliam a identificar as ações de planejamento urbano que culminou na modernização da cidade.

Gráfico 8 – Atributos biológicos da escala da cidade nas fichas nº15 à nº45



Fonte: O Autor (2021), editado por Wilson de Barros.

Contrastante a essa paisagem urbana do Recife que expressa tala modernização, somam-se apenas 7 fotografias que retratam os arrabaldes da cidade marcado pelos terrenos de várzea entrecortados por córregos e rios e que, assim como a anterior, pouco definiram

essa escala. No entanto, é importante destacar tal presença, pois evidencia como aqui ainda está presente a ideia da paisagem em movimento delineada pela rota do dirigível, assim como foi visto com a escala aérea. Nelas observam-se melhor aquele segundo cenário, onde se destacam, sobretudo, a presença marcante dos cursos d'água e alagados, que junto aos atributos biológicos identificam as zonas interioranas do Recife dos anos 1930 (Figura 51).

Figura 51 – Relação do *Zeppelin* com os arrabaldes do Recife



Fonte: Acervo FUNDAJ.

Estas iconografias se apresentam como prelúdio da próxima escala a ser apresentada, que demarca o processo de pouso do dirigível a partir do encontro entre a experiência do olhar estrangeiro e do olhar dos recifenses em um único local: o Campo do Jiquiá.

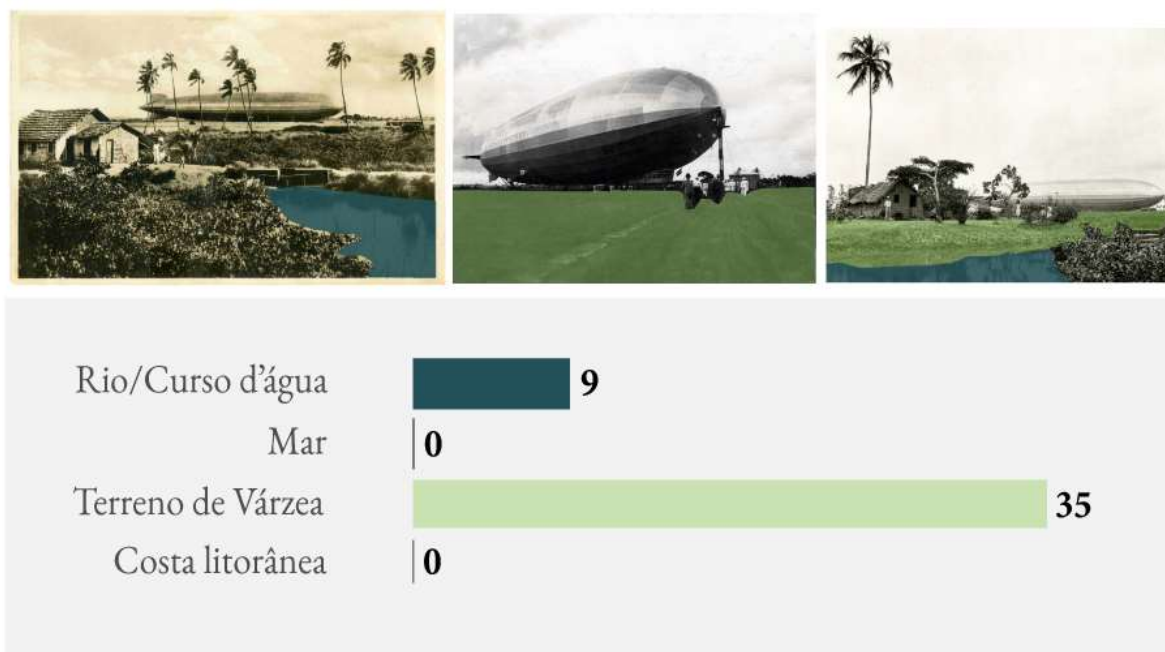
### 6.3 O ZEPPELIN NA ESCALA DO CAMPO DE POUSO: UMA PAISAGEM DO VAZIO NOS ARRABALDES DO RECIFE

O Campo do Jiquiá representa a última escala identificada na paisagem em movimento traçada pelo *Zeppelin*, se destacando como o momento em que ela é consumada no ato do pouso na cidade e se objetiva espacialmente no território. Esta escala da paisagem não representa um recorte da cidade urbanizada que perpassava por um período de intensa modernização, como identificado nas escalas anteriormente apresentadas.

A partir das fotografias históricas, percebe-se como a paisagem retratada se mostra o inverso da paisagem que simboliza o Recife Moderno dos anos 1930. Ela se caracteriza, sobretudo, pelo distanciamento da urbanização da cidade, pelas feições rurais que ainda fazem parte da cidade e o processo de ocupação de uma população relegada.

Ao analisar os atributos físicos identificados na escala de pouso, é possível destacar que esta paisagem é composta por terrenos de várzea, entrecortada por cursos d'água. Tais atributos referem-se ao caráter dos arrabaldes do Recife, que eram formados por áreas descampadas que pertenciam aos antigos engenhos de açúcar da cidade, estabelecidos nas proximidades de córregos e rios, que recortavam o território e definiam o caráter físico-geográfico desta localidade. Isso é comprovado ao desenvolver uma análise quantitativa dos atributos físicos nas 35 fotografias que se referem a escala do campo de pouso demonstrado no gráfico 9 abaixo, onde o terreno de várzea presente em todas as 35 e os rios e/ou cursos d'água em 9.

Gráfico 9 – Atributos físicos da escala do campo de pouso nas fichas nº46 à nº80



Fonte: O Autor (2021), editado por Wilson de Barros.

Analisando-os em conjunto, grande parte desses espaços, que um dia estavam cobertos por canaviais, encontravam-se em um inicial processo de regeneração ambiental devido à falta de seu uso, constituída por uma vegetação de capoeirinha e ocupada por plantações de coqueiros. A narrativa histórica aponta que estes atributos foram imprescindíveis para a escolha desse espaço sediar tal evento (Figura 52). Além disso, compondo essa paisagem dos arrabaldes junto a estas áreas de campinas, também existiam,

nessas áreas de alagados, os manguezais do Recife, que remanesciam nestas localidades, mesmo diante de uma intensa política de aterramentos, adotada secularmente na cidade.

Figura 52 – O Zeppelin em pouso no Campo do Jiquiá



Fonte: No canto superior, Acervo Recife de Antigamente; no canto inferior esquerdo, Acervo FUNDAJ; no canto inferior direito, Acervo Pernambuco Arcaico.

Estes três atributos biológicos definem a paisagem do Campo do Jiquiá, contrastando-se à paisagem do Recife Moderno visto nas escalas anteriores. Ao analisa-las quantitativamente (gráfico 10), observa-se que não há o registro de vegetação ordenada, constando apenas a vegetação de capoeira (18/35), que reforça o caráter de campina da localidade, junto ao coqueiral (13/35), e o manguezal (10/35), definindo-o como suporte do campo de pouso.



Gráfico 10 – Atributos biológicos da escala do campo de pouso nas fichas nº46 à nº80



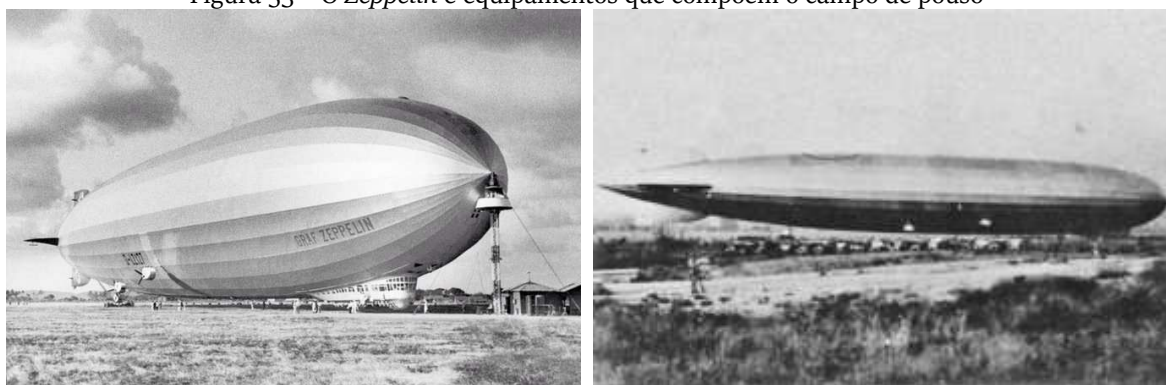
Fonte: O Autor (2021), editado por Wilson de Barros.

Diante da análise destes dois conjuntos de atributos da paisagem, é possível destacar como tais condições físico-geográficas e biológicas demarcam essa paisagem a partir do vazio ali existente. Porém, não se trata de um vazio de ausência, pois é um vazio que tem uma função pré-estabelecida para a definição desse espaço. Isso se torna mais evidente quando se analisa os atributos antrópicos que, em conjunto com tais condições naturais, o define como campo de pouso de dirigíveis, principalmente após as construções que foram edificadas ali devido a esse uso.

Ao analisar as fotografias históricas referentes a esta escala a partir dos atributos antrópicos (construções), percebe-se como a circunferência de pouso do dirigível se apresenta como o elemento que mais é retratado. O vazio se mostra novamente como a principal característica desse espaço; dessa vez, estruturado como local a ser preenchido pelo *Zeppelin* no momento que chegasse à cidade para reabastecer e seguir o seu destino para outras localidades ou retornar à sua base na Alemanha. Esse ‘vazio estruturante’ era definido apenas pelo trilho metálico que circundava e, conseqüentemente, delimitava a sua área de pouso, sendo responsável pela fixação do dirigível em solo.

Já se tratando das construções, a torre de amarração se junta a circunferência de pouso e configuram o principal elemento que caracteriza esse local, visto também nas escalas anteriores. Além disso, foram construídos um conjunto de edificações e equipamentos de suporte, que caracterizavam esse espaço e o seu uso. Dentre eles, existiam as edificações de controle e monitoramento junto a torre e os galpões que serviam de restaurante e dormitórios para os tripulantes da aeronave que, juntos, davam forma ao Campo do Jiquiá como campo de pouso do *Zeppelin* no Recife (Figura 53).

Figura 53 – O *Zeppelin* e equipamentos que compõem o campo de pouso



Fonte: Acervo Recife de Antigamente.

Observa-se, também, como a infraestrutura urbana desse local está diretamente atrelada à instalação do antigo aeródromo. Pelas fotografias, é possível visualizar a abertura de novas vias de terra batida, a presença de postes elétricos e iluminação indo em direção às edificações de apoio e áreas circundantes. Além disso, havia outras infraestruturas que já se encontravam lá e corroboraram para a escolha de implantação desse uso neste local, como é o caso da linha férrea que delimita a face sudeste do campo de pouso (Figura 54).

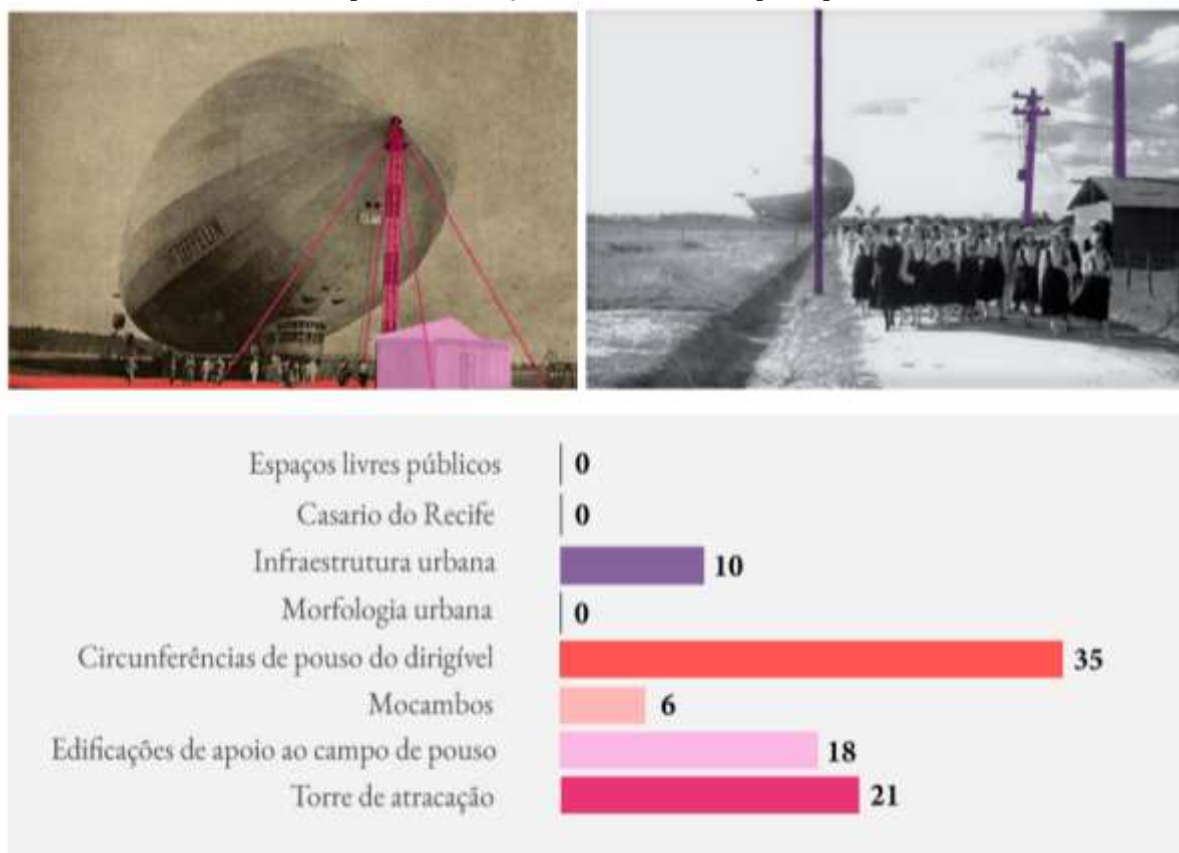
Figura 54 – A população local indo prestigiar o pouso do *Zeppelin*



Fonte: Acervo Recife de Antigamente.

Enquanto os atributos físicos e biológicos definem o caráter dos arrabaldes, tais construções que representam os atributos antrópicos dessa escala da paisagem estão intrinsecamente ligadas ao campo de pouso. Ao conduzir a análise quantitativa nas 35 fotografias que compõem esta escala, demonstrada no gráfico 11 abaixo, observa-se como a circunferência de pouso do dirigível (25/35), a torre de amarração (21/35) e as edificações de apoio (18/35) se definem como as construções mais representadas.

Gráfico 11 – Atributos antrópicos (construções) da escala do campo de pouso nas fichas nº46 à nº80



Fonte: O Autor (2021), editado por Wilson de Barros.

Porém, também se encontra presente as novas instalações de infraestrutura urbana levadas até esta localidade (10/35), mostrando a importância do campo de pouso como um elemento-marco da modernização do Recife nos anos 1930 que tão bem se expressa na paisagem urbana de suas áreas centrais, como foi demonstrado nas escalas anteriores. Além dessas construções que estão diretamente ligadas ao dirigível, ainda é possível destacar a arquitetura popular dos mocambos que caracterizavam o modo de viver dos recifenses que residiam nos arrabaldes da cidade, presente em 6 das 35 fotografias que representam esta

escala. Diferente das demais tipologias que compunham a cidade, este tipo em específico define um retrato do Recife do início do século XX, por contrastar com o processo de modernização que a cidade passava, bastante presente em suas áreas centrais, e que naquela localidade era representada pelo campo de pouso.

Na escala anterior, o *Zeppelin* definia a modernização do Recife através da sua harmonia com os demais atributos que configuravam a paisagem. Já nesta escala, tal modernização se manifestava, em forma de paisagem, a partir do contraste entre os mocambos e o *Zeppelin* em pouso (Figura 55).

Figura 55 – Relação do *Zeppelin* e os mocambos



Fonte: A da esquerda, Acervo FUNDAJ; a da direita, Acervo Recife de Antigamente.

Desse modo, vale ressaltar a importância da presença dos mocambos nas fotografias do *Zeppelin*. Enquanto revelam uma unidade entre as construções humanas em consonância com o próprio território, formando uma intrínseca relação entre os atributos naturais e culturais, o *Zeppelin* pousa ali como um intruso, tentando se integrar àquele meio, preenchendo o vazio dessa paisagem.

Porém, o que unia estes elementos contrastantes, em uma única paisagem, é a forma em que o ser humano se manifestava perante esta novidade, agregando-o como parte do seu cotidiano. Isso pode ser observado por meio da camada imaterial dos atributos antrópicos, expressos através das manifestações humanas que ocorriam neste sítio devido à vinda do *Zeppelin* à cidade.

Ao analisar as fotografias históricas, é possível observar que, em sua maioria, estavam sendo representadas experiências vividas da população para com o dirigível. São retratos de diversas atividades que rapidamente entraram na rotina recifense devido a este evento, convidando a comunidade local para fazer parte dessa novidade. No gráfico 12

abaixo, observa-se que em 27 das 35 fotografias é possível apreender a rotina do campo de pouso nessa época e identificar quais atividades faziam parte dela.

Gráfico 12 – Atributos antrópicos (manifestações) da escala do campo de pouso nas fichas nº46 à nº80



Fonte: O Autor (2021), editado por Wilson de Barros.

A mais significativa delas está atrelada às celebrações e festejos que ocorriam devido à chegada do *Zeppelin* na cidade; como a presença de bandas e fanfarras que recepcionavam a chegada dos estrangeiros. No entanto, vale ressaltar que a própria população se fazia em festa, visitando o local para contemplar de perto o pouso da aeronave, sejam moradores do entorno e de outras localidades da cidade, sejam os políticos e demais representantes das instituições do Estado. Além disso, haviam os passageiros que chegavam de viagem ou que estavam de partida, que se juntavam aos seus entes neste lugar para recepciona-lo ou se despedir (Figura 56).



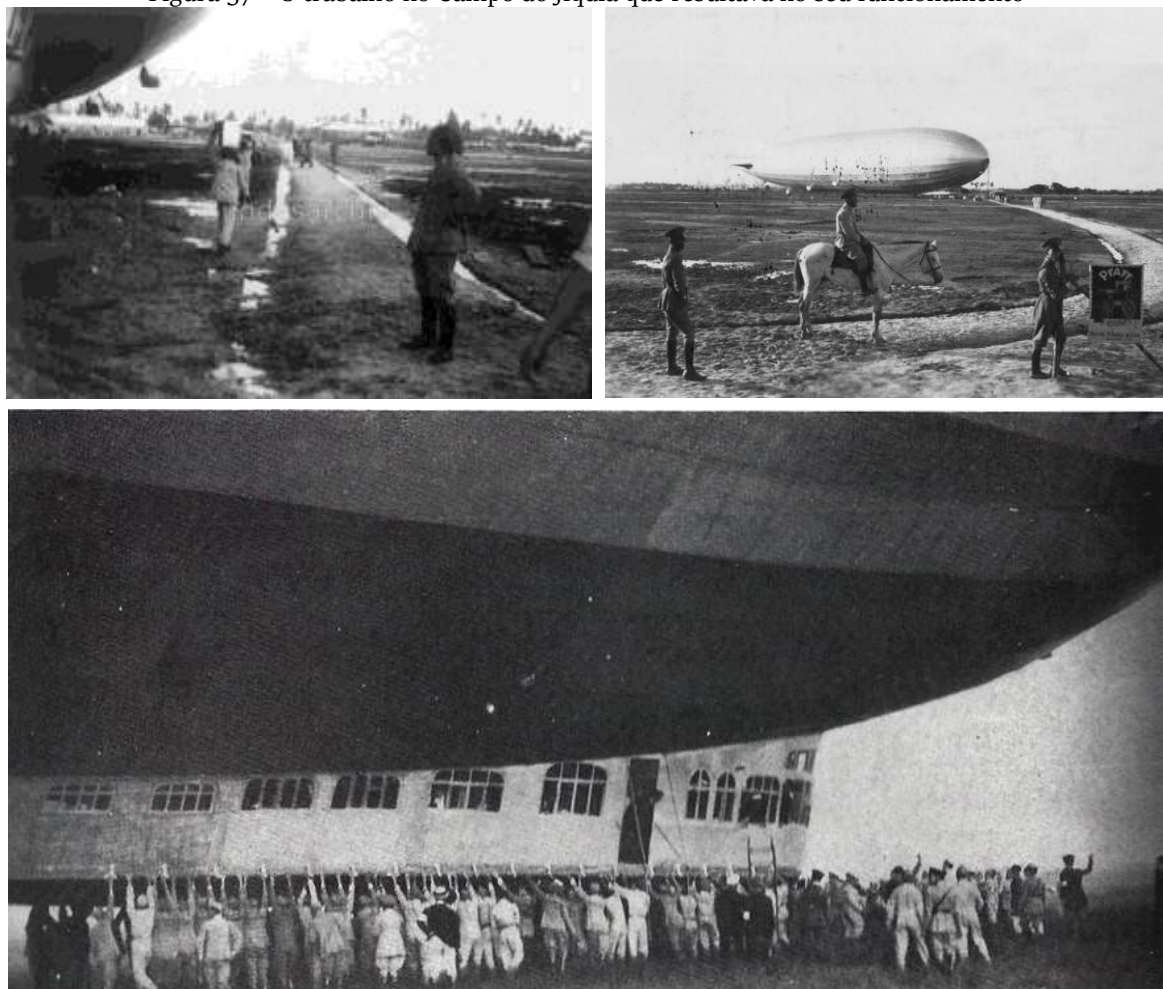
Figura 56 – Manifestações da população local ante a chegada do Zeppelin



Fonte: Canto superior esquerdo, canto superior direito e canto inferior direito, Acervo Pernambuco Arcaico; Canto inferior esquerdo, Acervo Recife de Antigamente.

O trabalho se apresenta como outro ponto que interliga a população a este local, sobretudo os moradores do entorno. Podem ser observadas nas fotografias, diversas atividades voltadas ao funcionamento do Campo do Jiquiá, como, por exemplo, os atracadores do dirigível, que auxiliavam no processo de pouso, os policiais estabelecendo a segurança do local e os tripulantes que se relacionavam com a comunidade local durante o abastecimento da aeronave (Figura 57). Além disso, pôde ser visto, nas fotografias, a presença de vendedores na entrada do campo de pouso, que aproveitavam o grande fluxo de pessoas indo prestigiar o *Zeppelin*.

Figura 57 – O trabalho no Campo do Jiquiá que resultava no seu funcionamento



Fonte: No canto superior esquerdo, Acervo da Dan Bundesarchiv; canto superior direito, Acervo Recife de Antigamente; canto inferior, Acervo Pernambuco Arcaico.

Já outra forma de aproximação entre essas duas realidades, foi o vínculo estabelecido entre os estrangeiros e a comunidade local. A partir das fotografias, observa-se como os moradores dos mocambos que circundavam o campo de pouso estenderam o contato com aqueles que visitavam a cidade pelo *Zeppelin*, para além do trabalho ou a contemplação do dirigível. Nelas encontram-se registrados a visita dos estrangeiros aos mocambos que circundavam o Campo do Jiquiá, onde foram conhecer o modo de vida dessa camada social recifense (figura 58).

Figura 58 – A relação entre estrangeiros e recifense nos mocambos circunvizinhos ao Campo do Jiquiá



Fonte: No centro, Acervo Pernambuco Arcaico; à esquerda e à direita, Acervo do *Zeppelin Museum*.

Assim, é possível afirmar que a experiência humana que ocorreu nesse espaço tornou-se o elo entre essas duas camadas da paisagem: os arrabaldes do Recife com seus mocambos e o *Zeppelin* com suas instalações de apoio para a sua chegada. A experiência vivida desses atores que fizeram parte desse evento, foi responsável por apontar a escala da paisagem do campo de pouso como sendo a própria paisagem do vazio dos arrabaldes do Recife atrelada a modernização da cidade devido ao símbolo *Zeppelin*.

#### 6.4 SÍNTESE – DA PAISAGEM DO *ZEPPELIN* NO RECIFE À PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ E A SUA PROTEÇÃO

Diante dessa interpretação do resultado da análise iconográfica das 80 fotografias históricas (ver apêndice B) e da análise documental dos jornais de época, foi possível dimensionar a paisagem do *Zeppelin* no Recife em três escalas. Estas escalas expressam alguns pontos significativos que valem ser destacados, pois, partem de recortes de uma paisagem em movimento, proporcionada pelo dirigível durante o seu trajeto até o seu pouso no Campo do Jiquiá.

A primeira escala reflete o processo da vinda do *Zeppelin* do ponto de vista dos passageiros, que apresenta uma paisagem do Recife a partir do dirigível. A segunda escala revela a contemplação do sobrevoar do *Zeppelin* sobre a cidade, destacado pelo olhar dos recifenses. Já a terceira escala, refere-se ao momento de chegada do dirigível no campo de pouso, conduzindo o encontro entre os passageiros e cidadãos, que por fim experienciam a mesma paisagem em uma mesma escala.



Tal consideração pode ser observada no quadro 2 abaixo, que assinala o seguinte: os atributos da paisagem mais pertinentes (retratados em uma margem de 51 a 100% das fotografias - tonalidade escura); os menos pertinentes, mas ainda presentes na escala (retratados em uma margem de 1 a 50% das fotografias - tonalidade média); e os atributos ausentes (não retratado nas fotografias equivalendo a 0% - tonalidade clara).

Quadro 2 – Atributos da paisagem do *Zeppelin* no Recife apreendidos a partir das fotografias históricas

ATRIBUTOS DA PAISAGEM DO ZEPPELIN NO RECIFE				
ATRIBUTOS		ESCALA AÉREA	ESCALA DA CIDADE	ESCALA DO CAMPO DE POUSO
FÍSICOS	Costa Litorânea	72%	78%	0%
	Terreno de Várzea	29%	26%	100%
	Mar	57%	3%	0%
	Rios / Cursos D'água	64%	61%	25%
BIOLÓGICOS	Vegetação de Capoeirinha	36%	3%	18%
	Vegetação Ordenada	7%	61%	0%
	Coqueiral	14%	16%	37%
	Manguezal	7%	7%	29%
ANTRÓPICOS (Construções)	Torre de Atracação	22%	3%	60%
	Edificações de apoio ao campo de pouso	22%	3%	52%
	Circunferência de pouso do dirigível	29%	13%	100%
	Infraestrutura Urbana	72%	81%	29%
	Morfologia Urbana	72%	26%	0%
	Casario do Recife	72%	81%	0%
	Espaços Livres Públicos	72%	42%	0%
	Mocambos	7%	7%	17%
ANTRÓPICOS (Manifestações)	Contemplação	7%	61%	6%
	Rotina	14%	7%	77%

Fonte: O Autor (2021).

Quando se analisa os resultados quantitativos de aparição dos atributos na escala aérea, é possível apontar que, apesar da presença de todos os atributos é a fisionomia urbana da cidade que se destaca como a paisagem de maior identidade. Ressaltam-se os atributos físicos, referente à costa litorânea (representado em 72% das fotografias desta escala) junto às águas (mar representado em 57% e rio e cursos d'água em 64%), e os antrópicos

(construções), retratando a urbanização, como infraestrutura urbana, morfologia urbana, casario do Recife e espaços livres públicos (cada um 72%).

Ao observar os atributos identificados quantitativamente na escala da cidade, se tem a mesma impressão, porém sobre outra perspectiva. Não apenas os atributos físicos e antrópicos (construções) se destacam, mas também, biológicos e antrópicos (manifestações) se unem a eles, configurando um retrato da paisagem urbana do Recife daquele período.

Como atributos físicos, aponta-se a costa litorânea (78%) e o rio e cursos d'água (61%) como suporte físico-geográfico que define a paisagem de águas do Recife. Nela estão ancorados os atributos biológicos, representados pela vegetação ordenada (61%), e antrópicos (construções), marcado, sobretudo, pela infraestrutura urbana (81%) e casario (81%), que juntos revelam a paisagem urbana do Recife. Porém, ela só é consolidada pela presença dos atributos antrópicos (manifestações), personificado pela população ao contemplar o evento do sobrevoos do *Zeppelin* (61%).

A partir da análise da relação do *Zeppelin* e os atributos da paisagem, percebe-se como as duas primeiras escalas refletem a paisagem em movimento que o dirigível perpetua ao se assumir como instrumento para a sua interpretação. A partir das fotografias históricas, foi possível perceber como o *Zeppelin* se configurou um símbolo que revela a paisagem urbana do Recife dos anos 1930 por retratar o seu processo de modernização que vinha passando, assim como foi averiguado a partir da narrativa histórica que apontou o contexto histórico, social, econômico, cultural e urbano desse evento na cidade.

Já a escala do campo de pouso que retrata o que hoje ainda entendemos como o Campo do Jiquiá. Expressa o momento em que o veículo da paisagem pouso e, simbolicamente, sela essa paisagem em movimento do *Zeppelin* naquele território e se expressa objetivamente nele (Figura 59).

Figura 59 – A paisagem do Recife em movimento moldada pelo *Zeppelin*

Fonte: O Autor (2021).

A partir da paisagem do *Zeppelin*, o Campo do Jiquiá espacializa o processo histórico, social, econômico e político desse tempo, se configurando como um recorte significativo da paisagem do Recife Moderno dos anos 1930. Isso porque, este espaço manifesta o contraste que marca o processo de modernização do Recife nessa época, identificado pela relação entre os atributos que compõem a singular paisagem dos arrabaldes com seus mocambos e o moderno campo de pouso de dirigíveis.

Isso pode ser comprovado ao comparar com os dados obtidos no quadro 2 apresentado anteriormente. Os atributos físicos e biológicos mais retratados, ao serem analisados em conjunto, revelam a paisagem dos arrabaldes do Recife dos anos 1930, destacado, sobretudo, pelo terreno de várzea presente em todas as fotografias desta escala.

Já o processo de modernização do Recife aparece no contraste dos atributos antrópicos (construções e manifestações), que demonstram a extensão advinda do centro da cidade para seu interior, representado pelo campo de pouso. Nesse campo observam-se os atributos de construções que o compõem, como a torre de amarração (60%), edificações de apoio ao campo de pouso (52%) e circunferência de pouso do dirigível (100%), e como eles sediam as manifestações que ali ocorriam, sobretudo voltadas à rotina estabelecida que relacionava os estrangeiros e os recifenses (77%).

Desse modo, através dos seus atributos, a paisagem do Campo do Jiquiá simboliza a paisagem do *Zeppelin* no Recife, pois objetiva territorialmente, como um marco, a paisagem em movimento que o dirigível desvelava durante a sua rota, eternizada através das fotografias da época. Assim, entende-se que, por esse procedimento, a paisagem do Campo

do Jiquiá se apresenta como uma representação cultural do contexto histórico e social que o Recife vivenciava durante a década de 1930, referenciado pela história e imagem do *Zeppelin*.

Quadro 3 – Atributos da paisagem do Campo do Jiquiá apreendidos a partir das fotografias do *Zeppelin*

ATRIBUTOS DA PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ		
ATRIBUTOS		DESCRIÇÃO
FÍSICOS	Terreno de Várzea	Áreas marginais inundadas predominantemente planas, entrecortadas por cursos d'água. Características propícias para a implantação do campo de pouso de dirigíveis na área.
	Rios / Cursos D'água	Representado pelo Rio Jiquiá e pequenos cursos d'água que constituem as áreas alagáveis ou alagadas no terreno.
BIOLÓGICOS	Vegetação de Capoeirinha	Vegetação rasteira e arbustiva regenerada após o fim das atividades canavieiras no terreno, utilizada como parte da justificativa de escolha para implantação do campo de pouso.
	Coqueiral	Plantações de coqueiros nas áreas circundantes do campo de Pouso que caracterizou o momento de chegada do <i>Zeppelin</i> ao Recife, por ser o primeiro elemento destacado pelos estrangeiros ao pousar.
	Manguezal	Principal ecossistema encontrado no Campo do Jiquiá, que caracterizando-o como uma zona de transição entre o ambiente terrestre e o marinho, destacando-o como uma área costeira.
ANTRÓPICOS (Construções)	Torre de Atracação	Equipamento utilizado para conduzir a amarração do dirigível em solo.
	Edificações de apoio ao campo de pouso	Conjunto de estruturas construídas pela Companhia <i>Zeppelin</i> para dar suporte ao uso como campo de pouso. Dentre eles: cabine da rádio de controle e monitoramento, dormitório dos tripulantes, restaurante, equipamentos do abastecimento, etc.
	Circunferência de pouso do dirigível	Área onde o <i>Zeppelin</i> ficava estacionado. Constituíam-se como um espaço sem vegetação, demarcado apenas pelo trilho metálico para amarração da parte traseira da aeronave.
	Infraestrutura Urbana	Equipamentos instalados no local para subsidiar o uso. Como por exemplo: Rede elétrica e de água embutida, iluminação pública, vias de acesso, equipamentos dos sistemas de transportes (bondes e trens), etc.
	Mocambos	Tipo arquitetônico característico do local, pautado em um sistema construtivo vernacular formado, em sua maioria, de estrutura de pau-a-pique e cobertas de palha.
ANTRÓPICOS (Manifestações)	Contemplação	Refere-se diretamente ao ato de contemplação do <i>Zeppelin</i> no Campo do Jiquiá.
	Rotina	Atividades desenvolvidas no Campo do Jiquiá pelos estrangeiros e recifenses, atreladas às questões técnicas de funcionamento como campo de pouso ou atreladas ao convívio e lazer, como as visitas da população para prestigiar o dirigível e os passeios dos estrangeiros para conhecer o modo de vida da comunidade.

Fonte: O Autor (2021).

Mediante tal entendimento, é possível entender que essa análise a partir do *Zeppelin* aponta o melhor caminho para conduzir o seu reconhecimento e salvaguarda, identificando a permanência desses atributos que compõem sua paisagem e os protegendo a partir da sua unidade como patrimônio.

Quando se observa os documentos institucionais que incidem no Campo do Jiquiá do ponto de vista da salvaguarda, percorridos no capítulo 2, observa-se como reconhecem, em seus estudos de proteção, alguns elementos que associam a estes atributos da paisagem, entendendo-os como objeto de proteção ou pontuando diretrizes operacionais para eles. Como também, foi possível verificar que, em um certo momento, podem ter chegado próximo do reconhecimento dessa unidade, mas sendo negligenciado e estabelecido outro instrumento com novas medidas de salvaguarda.

Segundo o processo de tombamento da FUNDARPE, organizado em 1981, são apontados como objetos de proteção a torre de atracação e a circunferência de pouso do dirigível. Além disso, é recomendado, nas diretrizes traçadas pelo órgão, a requalificação da área tombada, tornando-a uma praça cívica, de modo a voltar ao cotidiano da cidade, visto o histórico do local como espaço de contemplação do *Zeppelin* (FUNDARPE, 1981).

Vale ressaltar, que mesmo reconhecendo estes atributos, houve diretrizes que visavam tanto a consideração de uns quanto a desconsideração de outros. No polígono tombado foi solicitado a demolição da edificação de apoio que ficava junto a torre de atracação, havendo a perda de parte de um dos atributos da paisagem. Como também, não se considerou o restante da área do campo de pouso, dando aval para a construção de conjuntos habitacionais no terreno, negligenciando os atributos físicos e biológicos do sítio (FUNDARPE, 1981).

Já referente à proteção como ARIE pela SMAS desenvolvido em 2020, quando se debruça nos estudos do plano de manejo, observa-se que todos os atributos físicos e biológicos são reconhecidos como objetos de proteção. No entanto, mesmo pontuando nos escritos o tempo dos dirigíveis nesse local, estes atributos não são considerados por comporem parte desse espaço que objetiva a paisagem do *Zeppelin* no Recife, mas sim, por se tratar de um fragmento de natureza que se encontra em estágio de regeneração (PREFEITURA DO RECIFE, 2020).

Mesmo diante da perspectiva de proteção dos atributos físicos e biológicos, distante do olhar patrimonial, pode ser apontado o interesse de manutenção da relação do sítio com as comunidades do entorno com a instituição de um setor de proteção da ocupação humana (SOH) (PREFEITURA DO RECIFE, 2020). Tal ação faz com que, mesmo não existindo mais a tipologia dos mocambos ali, há a tentativa de permanência dos aspectos intangíveis desse atributo, rebatendo, mesmo que de forma mínima, na manutenção, do que era considerado como a rotina desse local.

Entretanto, é importante ressaltar que quando se analisa o instrumento de proteção ambiental que incidiu sobre esse local anteriormente, entre 2006 e 2019, e o protegia como uma APA, é perceptível como reconhecia mais atributos da paisagem do Campo do Jiquiá que a atual, abrangendo tanto os atributos presentes no processo de tombamento da FUNDARPE, quanto os do plano de manejo que institui como ARIE.

Entendendo que a UCN Campo do Jiquiá se referia a uma área de interesse histórico-cultural e natural, foram traçados diretrizes e setores de conservação que respeitavam a poligonal de proteção como patrimônio cultural pernambucano, adotando propostas de preservação ambiental apenas para a área desconsiderada pela FUNDARPE no processo, delineando um zoneamento maior que o estabelecido pelo órgão de preservação cultural (RECIFE, 2006). Assim, foram reconhecidos tanto a torre de amarração quanto a circunferência de pouso do dirigível, como objetos a serem considerados nas diretrizes ambientais a partir do Setor de Proteção do Ambiente Cultural (SPAHC), de modo a respeitarem a sua conservação como patrimônio cultural.

Já no restante da área, foram reconhecidos os atributos físicos e biológicos do ponto de vista ambiental, assim como foi recentemente traçado no plano de manejo. Também foram estabelecidas diretrizes para a manutenção das comunidades circunvizinhas ao Campo de Pouso de modo a reordenar e melhor integrá-las como parte do local e foi recomendado a utilização da unidade como um parque, de modo a retornar ao cotidiano da cidade (RECIFE, 2006). Com isso, observa-se tanto a tentativa de resgatar a relação tangível e intangível historicamente perdida do Campo do Jiquiá com os antigos mocambos e as edificações hoje instaladas em suas margens, quanto a função contemplativa do espaço com o novo uso indicado.

**A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ:** um patrimônio desvelado pela imagem do Zeppelin

De modo a sintetizar tal análise, traz-se abaixo o quadro 3, onde são destacados os atributos que foram identificados diretamente ou indiretamente em cada um destes instrumentos normativos.

Quadro 4 – Atributos da paisagem do Campo do Jiquiá apreendidos pelo *Zeppelin* encontrados nos documentos institucionais

ATRIBUTOS DA PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ				
ATRIBUTOS		FUNDARPE (1981)	SMAS (2006)	SMAS (2020)
FÍSICOS	Terreno de Várzea			
	Rios / Cursos D'água			
BIOLÓGICOS	Vegetação de Capoeirinha			
	Coqueiral			
	Manguezal			
ANTRÓPICOS (Construções)	Torre de Atracação			
	Edificações de apoio ao campo de pouso			
	Circunferência de pouso do dirigível			
	Infraestrutura Urbana			
	Mocambos			
ANTRÓPICOS (Manifestações)	Contemplação			
	Rotina			

Fonte: O Autor (2021).

Além disso, durante o período em vigência dessa normativa que reconhecia o Campo do Jiquiá como APA, pôde ser visto tentativas de reconhecimento da paisagem do Campo do Jiquiá por esse viés. Entre os anos de 2012 e 2014, após as experiências obtidas durante os anos de 2006 e 2014 quando se consolidou a compreensão da relação dos atributos culturais e naturais do sítio e a implantação do SMUP, foram desenvolvidos estudos para sua recategorização como UCP. No entanto, devido à falta de mecanismo para o desenvolvimento de tal reconhecimento, proteção e gestão, essa proposta não foi instituída, sendo mantida seu entendimento como UCN e, a partir do plano de manejo elaborado entre 2018 e 2020, se consolidou a sua regulamentação na categoria ARIE.

Todavia, conforme se observou a partir da definição da categoria UCP, o significado patrimonial do Campo do Jiquiá se enquadra de forma coerente, por estar atrelado à sua

paisagem atual que simbolicamente rememora a paisagem do *Zeppelin* no Recife. Visto a partir dos resultados obtidos através da leitura do contexto histórico e social e a compreensão desse bem através das fotografias de época, foi possível confirmar que o Campo do Jiquiá “se constitui um recorte de paisagem caracterizado por uma identidade peculiar do Recife, que relaciona o suporte físico-geográfico às intervenções antrópicas, apropriadas pelos recifenses como símbolo e memória da cidade” (RECIFE, 2014, artº 18. III).

Diante disso, ao ver como se chegou próximo de um reconhecimento da sua unidade com os estudos de enquadramento como APA e, posteriormente, levantado a sua proteção pela paisagem através da UCP, aponta-se que há mecanismos que podem subsidiar a conservação da paisagem do Campo do Jiquiá como patrimônio. Está na compreensão da unidade desses atributos que a desvela como marco simbólico dessa paisagem do passado que é a paisagem do *Zeppelin* no Recife, o caminho para sua a conservação.



## 7 A PAISAGEM PATRIMONIAL DO CAMPO DO JIQUIÁ

Explicitar a paisagem do Campo do Jiquiá como patrimônio a partir do *Zeppelin* foi o objetivo principal desta dissertação. No decorrer dos capítulos, buscou-se discutir como a paisagem não pode ser definida apenas como uma mera categoria patrimonial. Isso porque esta noção não se apresenta apenas como um recorte específico dos bens que podem ser considerados como patrimônio, mas se apresenta como um caminho que possibilita o seu reconhecimento enquanto tal.

Esse entendimento pôde ser conferido no processo de patrimonialização da paisagem, que atualmente não se limita mais a uma compreensão ultrapassada de que se refere ora a um espaço natural, ora a ambiência, a perspectiva ou a visibilidade de um determinado monumento. A paisagem se aproxima do que se entende como patrimônio, pois ela parte do processo de significação humana sobre o território que ocorre através da experiência humana, pautada em uma relação objetiva-subjetiva entre as pessoas e os símbolos que o compõem, os conferindo uma identidade.

Conforme revela Berque (2012 [1994]), a paisagem é uma entidade relacional, por se revelar a partir da unidade entre os aspectos objetivos e subjetivos que compõem o meio. Essa relação que define a paisagem como algo dinâmico e mutável parte da permanente experiência sensível das pessoas com o seu meio. O ser humano apreende os diversos elementos que estão presentes no território, sejam tangíveis ou intangíveis, e os configuram em um todo homogêneo, que se expressa como paisagem (SIMMEL, 2013).

Diante desse panorama, a paisagem pôde ser vista como patrimônio por se ser uma representação humana do meio em que vive, fruto de um processo de experiência contínua entre o sujeito e o objeto. Ela parte de uma experiência percebida pelo olhar humano, se apresentando como um “modo de ver” (COSGROVE, 1998).

A paisagem se revela como uma representação cultural do mundo, por partir do processo interativo de um determinado sujeito, que propõe se relacionar intrinsecamente com o meio em que está inserido (BESSE, 2014). Tal relação parte dos símbolos que compõem este meio, que embasa a tradução mental dessa realidade exterior que o ser humano percebe e interpreta.

Desse modo, a paisagem se apresenta como um processo cíclico. Ela parte da experiência percebida do sujeito através do seu olhar sensível, apreende os símbolos que compõem o território, os significa a partir da experiência vivida expressa através das suas manifestações e, por fim, cria novos símbolos que um dia serão significados.

É neste sentido que se propôs explicitar a paisagem do Campo do Jiquiá a partir do *Zeppelin*. Ele se porta como símbolo que identifica esse local, pois foi responsável pela sua estruturação e o define como espaço significativo da paisagem do Recife até os dias atuais, por rememorar a paisagem do *Zeppelin* presente nas fotografias de época.

No entanto, é importante ressaltar que tal forma de ver, sentir e experienciar a paisagem não está atrelada a uma perspectiva individual, mas a um processo histórico e social que ocorre no território e molda a sociedade. Esse processo interativo que permeia entre o sujeito e o objeto se expressa a partir da significação dos símbolos que identificam o meio, os dando sentido segundo o contexto em que se apresentam (COSGROVE, 1998).

Desse modo, baseando-se nos pensamentos de Cosgrove (1998), entendeu-se que o caminho para a interpretação da paisagem parte da (i) análise do contexto histórico e cultural do território; que possibilita a (ii) captação dos atributos que se relacionam com este símbolo e o identifica e; que, por fim, proporciona desenvolver uma (iii) análise das relações entre estes atributos e o modo como a sociedade os significou e o constituiu como paisagem.

Para se entender o contexto histórico e social a partir do *Zeppelin*, foi desenvolvida uma investigação nos jornais pernambucanos da época. Neles, foi possível observar como o Campo do Jiquiá se apresentava como palco de todo esse evento que ocorreu no Recife. Sob esta perspectiva, o dirigível expandia a compreensão da paisagem do Campo do Jiquiá para além do que se vê limitado ao sítio.

Ao sobrevoar, o *Zeppelin* elevava a paisagem do campo de pouso à uma paisagem do Recife, onde desvela diversas escalas formadas por um conjunto de “modos de ver” daqueles que o prestigiavam. Ele moldava uma paisagem em movimento que proporciona entender muito além do que a fisionomia de um determinado território, mas todas as relações humanas que estavam ligadas a ele.

Conforme Cosgrove (1998) ressalta, a paisagem deve estar pautada sobre experiência humana, adquirida a partir da sua forma de ver e vivenciar. Ela parte das circunstâncias

históricas, geográficas, sociais e culturais que incidem sobre o território, apreendidas através das manifestações humanas, sejam ritos, costumes, crenças ou tradições. No contexto do Campo do Jiquiá a partir da paisagem em movimento pelo *Zeppelin*, observa-se como a experiencição humana é expressa em sua paisagem.

As fotografias de época se mostraram um ótimo instrumento para captar essa experiencição humana a partir do *Zeppelin*, pois, como um testemunho dessa cena, captada sobre um filtro cultural, se expressa como uma memória cristalizada (KOSSOY, 2012). Logo, se constituíram representações dessa paisagem em movimento, expressa a partir do *Zeppelin* junto as suas relações com os atributos que compõem esta paisagem e o modo como as pessoas os apreendia.

Mediante os resultados obtidos com essa análise iconográfica, foi possível identificar a paisagem por três escalas, que se apresentaram como “imagens culturais” de cada um dos grupos sociais que experienciaram este evento (COSGROVE, 1998). Quando analisados em conjunto, estas três escalas desvelam a paisagem do *Zeppelin* no Recife, que proporcionou explicitar a paisagem do Campo do Jiquiá.

A primeira trata-se da escala aérea, que revela o olhar estrangeiro daqueles que viam pela primeira vez o Recife sob uma perspectiva distanciada de dentro do *Zeppelin*. Ela refere-se a uma experiência percebida dos passageiros e tripulantes do dirigível, que transmitiam, assim como Cosgrove (1998) aponta em relação aos sujeitos externos à paisagem, uma visão ainda distanciada desse lugar, por ainda desconhecerem das experiências vividas que ocorriam lá embaixo.

A segunda refere-se a escala da cidade, que contrasta com a anterior por se tratar do olhar dos recifenses que confundem a paisagem do *Zeppelin* com a própria paisagem urbana do Recife, por compreendê-lo como parte da modernização que a cidade passava durante a década de 1930, reconhecendo a aeronave como símbolo desse processo. Assim como a anterior, percebeu-se que esta escala é fruto de uma experiência percebida, no entanto, que, dessa vez, parte de um sujeito interno à paisagem, que não apenas a observa, mas se manifesta (COSGROVE, 1998).

Entretanto, por ainda se tratar de uma experiência distanciada ante o *Zeppelin*, esta escala não chega a se configurar totalmente como uma experiência vivida. Isso só se consolida na terceira e última escala identificada, a escala de pouso, que se apresenta como

o momento em que a paisagem em movimento traçada do *Zeppelin* se objetiva no território, e proporciona que os dois olhares (do estrangeiro e do recifense) se encontrem e se manifestem, consumando simbolicamente a paisagem do *Zeppelin* na paisagem do Campo do Jiquiá, como um recorte espacial.

Ela se expressa na paisagem do vazio dos arrabaldes do Recife, escolhida para sediar esse evento, que resguarda tanto o caráter de modernização do Recife a partir da implantação do campo de pouso, quanto a sua tradição, marcada pelas condições físico-geográficas que representavam o caráter da cidade no início do século XX a partir da singularidade dos mocambos. No entanto, também se encontra presente na intrínseca relação constituída entre os estrangeiros e os recifenses, que saiam de uma experiência do olhar, para uma experiência do vivenciar, ao se manifestar sobre o meio.

Além disso, esta relação ocorre a partir da interação objetiva-subjetiva com os demais atributos que compunham a paisagem, ora naturais (físicos e biológicos), ora culturais (construções e manifestações humanas). Assim como reflete Simmel (2013 [1913]), não se trata de um mero somatório, mas sim, um processo interativo que se construíram significados, presentes até hoje nesse local através desses atributos da paisagem que remanescem e continuam revelando a identidade que ele carrega.

Mesmo passando por constantes modificações ao longo do tempo, o Campo do Jiquiá ainda consegue se apresentar como o marco da paisagem do *Zeppelin* no Recife até os dias atuais, através desses atributos. Isso ficou perceptível, quando se comprovou que parte deles ainda são identificados nos estudos de proteção pelos órgãos de preservação, mesmo que, alguns, não sejam considerados no processo de salvaguarda.

Como foi discutido no decorrer deste trabalho, o ser humano é responsável por conferir os valores do patrimônio, quando reconhece as características que o configuram como parte da sua identidade (CHOAY, 2017). O mesmo foi apontado quanto a compreensão da paisagem, revelada a partir de todo um processo de experiência individual ou coletiva das imagens e símbolos que a identifica (COSGROVE, 1998).

Diante disso, permite-se considerar que mesmo com a nova camada de vegetação que ali surgiu devido ao processo de abandono e que hoje é reconhecido institucionalmente pela SMAS, a identidade do Campo do Jiquiá ainda pode ser apreendida a partir dos atributos que configuram a sua paisagem. Como visto a partir dos instrumentos de proteção, até 2019 a

legislação adotada ainda entendia que, mesmo com a natureza presente, este lugar ainda desvelava a paisagem do *Zeppelin* no Recife.

Como também, foi apontado que existem normativas que podem subsidiar este reconhecimento a partir da sua paisagem. Por parte da SMAS, por exemplo, averiguou-se que, mesmo não sendo efetivado, houve uma tentativa inicial da condução da recategorização dessa unidade protegida de APA para UCP, de modo a valorizar essa relação cultural e natural, objetiva e subjetiva, que este local expressa através da sua paisagem.

Portanto, diante destas considerações traçadas que explicitam como a paisagem do Campo do Jiquiá se apresenta como caminho que o revela como patrimônio, faz-se necessário recomendar aos órgãos de preservação, estudos que visem a recondução da sua categorização a partir de tal entendimento. Com os resultados obtidos neste trabalho, foi possível afirmar que o Campo do Jiquiá se confere como um espaço significativo para a história do Recife, pois a sua paisagem simboliza e rememora, no tempo presente, uma paisagem do passado, a paisagem do Recife do *Zeppelin*.

[...] [A] paisagem representa uma maneira historicamente específica de vivenciar o mundo, desenvolvida por, e significativa para, certos grupos sociais. [...] Representa uma maneira pela qual certas classes de pessoas significaram a si mesmas e a seu mundo por meio de sua relação imaginária com a natureza, e através da qual sublinharam e comunicaram seu próprio papel social e o de outras pessoas com relação à natureza externa (COSGROVE, 1998, p. 15).

## REFERÊNCIAS

### Livros, Artigos em Anais e Periódicos

ANDRADE, Mario de. **Cartas de trabalho**: correspondência com Rodrigo Mello Franco de Andrade (1936-1945). Brasília: Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1981.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

BERQUE, Augustin. **Paisagem, Meio e História**. Tradução de Vladimir Bartalini, para uso exclusivo da disciplina AUP 5810 – Paisagismo, do Curso de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2012.

BESSE, Jean-Marc. O gosto do mundo: exercícios de paisagem. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014. 234 p.

CABRAL, Renata Campello. **A noção de “ambiente” em Gustavo Giovannoni e as leis de tutela do patrimônio cultural na Itália**. 2013. 200 f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Carlos. Cap. 5

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **PATRIMÔNIO CULTURAL**: conceitos, políticas, instrumentos. 1. Ed. São Paulo: Annablume Editora, 2009. 355 p.

CAVALCANTI, Fábio. **TERCEIRA PORTA**: Paisagem como uma experiência de cidade. Caderno de arquitetura e urbanismo: cidade-paisagem. VERAS, Lúcia; BEZERRA, Onilda; CAVALCANTI, Fábio; LEITE, Julieta; SÁ CARNEIRO, Ana Rita (Org.). Recife: Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU/PE); João Pessoa: Patmos Editora, 2017. 110 p. (v. 2).

CHARTIER, Roger. **A história cultural**: entre práticas e representações. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1990. 244p.

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. 6. Ed. São Paulo: Estação Liberdade: Ed. UNESP, 2017. 288 p.

COLLOT, Michel. **Poética e filosofia da paisagem**. Organização da tradução: Ida Alves. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2013. 204p.

COSGROVE, Denis. **Social Formation and Symbolic Landscape**. 2. Ed. Madison: The University of Wisconsin Press, 1998.

COSTA, F. Pereira da. **Arredores do Recife**. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981. XXX p.

FREYRE, Gilberto. **Tempo Morto e Outros Tempos: trecho de um diário de adolescência e primeira mocidade (1915-1930)**. Lugar: Editora, Ed. digital 2015, 1974. 329 p.

GONÇALVES, Fábio Christiano Cavalcanti. **PAISAGEM E REMINISCÊNCIA: O Tombamento do Campo de Batalhas dos Montes dos Guararapes**. 2008. 171 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2008. Cap. 5

GUERRA, Flavio. **Velhas igrejas e subúrbios históricos**. São Paulo: Global Editora, 1978.

KOSSOY, Boris. **Fotografia & História**. 4 Ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2012. 179p.

LAGE, Laura B. **PAISAGEM COMO ‘MODO DE VER O MUNDO’**. 3º Simpósio Científico do Icomos Brasil. Belo Horizonte. 2019. 18 p.

MUÑOZ VIÑAS, Salvador. **TEORIA CONTEMPORÁNEA DE LA RESTAURACIÓN**. 1. Ed. Madri: Editorial Síntesis, 2004. 205 p.

PANOFSKY, Erwin. **Significado nas Artes Visuais**. Tradução: M. C. F. Keese e J. Guinsburg 3ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 2011. 440p.

PONTUAL, Virginia. Tempos do Recife: representações culturais e configurações urbanísticas. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 42, n. 21, p. 417-434, dez. 2001.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e Restauro Urbano: Intervenções em sítios históricos industriais**. São Paulo: FAP-UNIFESP, 2013. 360 p.

SÁ CARNEIRO, Ana Rita; SILVA, Aline Figuerôa. **Caracterização dos Atributos dos Bens Patrimoniais**. ZANCHETTI, S. M.; JOKILEHTO, J. (Org). **Gestão do Patrimônio Cultural Integrado**. Recife: CECI. Universidade Federal de Pernambuco, 2012.

SANTOS, Cecília Rodrigue dos. O patrimônio de Mário de Andrade: tirando o pedregulho da botina para não manquejar. **Revista CPC**, v. 13 n. 25 especial, 2020, p. 11-5. <http://dx.doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v13i25esp25p11-47>.

SERRÃO, Adriana Veríssimo. Introdução. SERRÃO, A. V. (Org.). **FILOSOFIA DA PAISAGEM: Uma Antologia**. 2. Ed. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013.

SIMMEL, Georg. Filosofia da Paisagem. SERRÃO, A. V. (Org.). **FILOSOFIA DA PAISAGEM: Uma Antologia**. 2. Ed. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013.

VERAS, Lucia. **PRIMEIRA PORTA: A invenção da cidade como paisagem**. Caderno de arquitetura e urbanismo: cidade-paisagem. VERAS, Lúcia; BEZERRA, Onilda;

CAVALCANTI, Fábio; LEITE, Julieta; SÁ CARNEIRO, Ana Rita (Org.). Recife: Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU/PE); João Pessoa: Patmos Editora, 2017. 110 p. (v. 2).

### **Documentos e Legislações**

BRASIL. **Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, DF, nov. 1937.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 3/1948, de 27 de dezembro de 1940. Aprova a Convenção para a proteção da Flora, da Fauna e das Belezas Cênicas Naturais dos Países da América assinada pelo Brasil a 27 de dezembro de 1940. **Decreto Legislativo Nº 3, de 1948**. Brasil: Portal da Câmara dos Deputados, 14 fev. 1948. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1940-1949/decretolegislativo-3-13-fevereiro-1948-364761-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 02 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000**. Regulamenta o art. 225, § 10, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, jul. 2000.

\_\_\_\_\_. Portaria nº 127 de 30 de abril de 2009. Regulamenta a Chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Diário Oficial da União, Brasília, DF, abr. 2009.

CARTA DA PAISAGEM DAS AMÉRICAS. **Descobrir as Paisagens das Américas**: desenhar, planejar, conservar e gerir. 2018.

CARTA DE ATENAS. 1931. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>. Acesso em: 23 fev. 2020.

CARTA DE BAGÉ. 2007. Disponível em: <https://docplayer.com.br/25861888-Carta-de-bage-ou-carta-da-paisagem-cultural.html>. Acesso em: 23 fev. 2020.

CARTA DE VENEZA, 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: 23 fev. 2020.

CARTA DE WASHINGTON, 1986. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201987.pdf>. Acesso em: 23 fev. 2020.

CONSELHO DA EUROPA. **Convenção Europeia da Paisagem**. Florença: COE, 2000.

FUNDAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE PERNAMBUCO (FUNDARPE). Processo de Tombamento nº 314/81, **Torre de Atracação do Graff Zeppelin e sua Área de Proteção de 84.000 m<sup>2</sup>, situado no antigo Campo do Jiquiá, Recife**. Decreto Estadual



**A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ:** um patrimônio desvelado pela imagem do Zeppelin

nº8.710, de 01 de ago. 1983. Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco, 1983.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). Portaria nº 127 de 30 de abril de 2009. **Regulamenta a Chancela da Paisagem Cultural Brasileira.** Diário Oficial da União, Brasília, DF, abr. 2009.

\_\_\_\_\_. Processo de Tombamento nº 1042-T-80, **CAMPO DO JIQUIÁ DO POUSO DO ZEPPELIM RECIFE – PERNAMBUCO.** Processo nº 01458.000380-2010/57. Superintendência do IPHAN em Pernambuco, 2010.

ITÁLIA. Lei nº 788/1922, de 24 de junho de 1922. **Per La Tutela Delle Bellezze Naturali e Degli Immobili di Particolare Interesse Storico.** Itália: Istituto Centrale Per Il Catalogo e La Documentazione, 24 jun. 1922. p. 1445-1456. Stato Storica. Disponível em: <http://www.iccd.beniculturali.it/it/norme-regolamenti-circolari/4238/legge-778-1922-per-la-tutela-delle-bellezze-naturali-e-degli-immobili-di-particolare-interesse-storico>. Acesso em: 02 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei nº 1497, de 29 de junho de 1939. **Protezione Delle Bellezze Naturali.** Italia: Rede Civica Jesi'Nrete Aesinet, 29 jun. 1939. Disponível em: <http://www.comune.jesi.an.it/MV/leggi/11497-39.htm>. Acesso em: 02 mar. 2021.

NORMAS DE QUITO, 1967. Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Normas%20de%20Quito%201967.pdf>>. Acesso em: 23 fev. 2020.

PREFEITURA DO RECIFE. **Relatório Ambiental Preliminar:** Zona Especial de Proteção Ambiental (ZEPA) do Parque do Jiquiá. Recife, PE. 2001.

\_\_\_\_\_. **PLANO DE MANEJO DA ARIE JIQUIÁ.** Recife, PE. 2020.

RECIFE. Lei Ordinária nº 14.511, de 1983. **LUOS:** Lei de Uso e Ocupação do Solo. Recife, PE. 1983.

\_\_\_\_\_. Lei Ordinária nº 16.176, de 1996. **LUOS:** Lei de Uso e Ocupação do Solo. Recife, PE. 1996a.

\_\_\_\_\_. Lei Ordinária nº 16.243, de 1996. **Código de Meio Ambiente e Equilíbrio Ecológico da Cidade do Recife.** Recife, PE. 1996b.

\_\_\_\_\_. Decreto Municipal n. 21.828, de 27 de mar. 2006. Regulamenta a Unidade de Conservação – UC Parque do Jiquiá criada pela Lei de Uso e Ocupação do Solo – Lei Municipal nº 16.176/96 e modifica a Lei Municipal nº 16.785/2002, altera sua denominação para Campo do Jiquiá, declara-a Área de Proteção Ambiental – APA. Recife, PE. 2006.

\_\_\_\_\_. Lei Ordinária nº 17.511/2008, de 2008. **Plano Diretor do Município do Recife**. Recife, PE. 2008.

\_\_\_\_\_. Lei Ordinária nº 18.014/2014, de 2014. **SMUP: Sistema Municipal de Unidades Protegidas**. Recife, PE. 2014.

\_\_\_\_\_. Decreto Municipal n. 33.733, de 12 de jun. 2020. Regulamenta a Unidade de Conservação da Natureza – ARIE Jiquiá, nos termos do Art. 61 da Lei Municipal nº 18.014/2014, que instituiu o Sistema Municipal de Unidades Protegidas - SMUP Recife e revoga o Decreto Municipal Nº 21.828, de 27 março de 2006. 2020.

RECOMENDAÇÃO DA EUROPA. 1995. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20Europa%201995.pdf>>. Acesso em: 28 fev. 2020.

RECOMENDAÇÃO DE NAIROBI, 1976. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf>>. Acesso em: 23 fev. 2020.

RECOMENDAÇÃO DE PARIS PAISAGENS E SÍTIOS, 1962. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201962.pdf>>. Acesso em: 23 fev. 2020.

RECOMENDAÇÃO DE PARIS – RECOMENDAÇÃO DO PATRIMONIO MUNDIAL, CULTURAL E NATURAL, 1972. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201972.pdf>>. Acesso em: 23 fev. 2020.

UNESCO. **Orientações Para Aplicação da Convenção do Patrimônio Mundial**, 2019. Disponível em: < <http://whc.unesco.org/en/guidelines/>>. Acesso em: 17 set. 2021.

### **Jornais de circulação diária, periódicos e índices**

A DECISÃO do Governo dos Estados Unidos, proibindo a exportação de gaz hélio, foi a causa indirecta do sinistro. **Diario da Manhã**. Recife, p. 1-1. 8 maio 1937.

A EXCURÇÃO DO "GRAF ZEPPELIN" AO SUL DO PAIS. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 1-1. 23 out. 1931.

A NOVA VIAGEM DO “GRAF ZEPPELIN”: Ontem ás 22 horas, a majestosa aeronave chegou ao Recife. – Pela manhã de hoje o “Zeppelin” partirá para o Rio. Ontem ás 22 horas, a majestosa aeronave chegou ao Recife. – Pela manhã de hoje o “Zeppelin” partirá para o Rio. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 8-8. 13 out. 1932.

A PARTIDA, hoje, da Allemanha, do novo ‘Zeppelin’. **Jornal Pequeno**. Recife, p. 3-3. 31 mar. 1936.

A PASSAGEM do dirigível “Conde Zeppelin” por Pernambuco: Em correspondência de bordo do “Conde Zeppelin” para o “Jornal do Brasil”, lady Drummond Hay e o sr. Karl von Wiegand destacam o acolhimento e as homenagens prestadas no Recife à tripulação e passageiros da aeronave. Em correspondência de bordo do “Conde Zeppelin” para o “Jornal do Brasil”, lady Drummond Hay e o sr. Karl von Wiegand destacam o acolhimento e as homenagens prestadas no Recife à tripulação e passageiros da aeronave. **A Província.** Recife, p. 3-3. 8 jun. 1930.

A PROXIMA chegada do grande dirigível “Conde Zeppelin” ao Recife: O governo do Estado vae aparelhar um campo de aterrissagem e custear a montagem de uma torre de amarração para o dirigível. O governo do Estado vae aparelhar um campo de aterrissagem e custear a montagem de uma torre de amarração para o dirigível. **A Província.** Recife, p. 3-3. 26 fev. 1930a.

A PROXIMA viagem do “Graf Zeppelin” á America do Sul: Pernambuco escala obrigatoria. Pernambuco escala obrigatoria. **Diario de Pernambuco.** Recife, p. 3-3. 6 fev. 1930b. A SEGUNDA VISITA DO “CONDE ZEPPELIN” A PERNAMBUCO: O gigantesco dirigível chegou hontem, ao Recife, pouco depois das 17 horas, amarrando, sem incidentes, no Campo do Jiquiá. O gigantesco dirigível chegou hontem, ao Recife, pouco depois das 17 horas, amarrando, sem incidentes, no Campo do Jiquiá. **Diario da Manhã.** Recife, p. 1-1. 2 set. 1931.

A TRAGÉDIA de Lakehurst. **Diario da Manhã.** Recife, p. 1-1. 8 maio 1937.

A VIAGEM DO “CONDE ZEPPELIN” AO BRASIL: Está definitivamente resolvida a ida do dirigível allemão ao Rio, onde demorará algumas horas. Está definitivamente resolvida a ida do dirigível allemão ao Rio, onde demorará algumas horas. **Diario da Manhã.** Recife, p. 2-2. 10 maio 1930a.

A VIAGEM do “Conde Zeppelin”. **A Província.** Recife, p. 3-3. 17 abr. 1930b.

A VISITA do “Graf Zeppelin” a Pernambuco: . Permanece a possante aeronave no campo do Jiquiá reabastecendo-se de gaz, para levantar vôo as 20 horas de hoje. . Permanece a possante aeronave no campo do Jiquiá reabastecendo-se de gaz, para levantar vôo as 20 horas de hoje. **Diario de Pernambuco.** Recife, p. 1-1. 3 set. 1931.

A “CONDOR” vae substituir na America do Sul os seus hydros por aviões terrestres. **Jornal Pequeno.** Recife, p. 3-3. 19 set. 1938.

ALCÂNTARA, Marco Aurélio de. Informativo Econômico. **Diario de Pernambuco.** Recife, p. 6-6. 26 maio 1971.

ALEMÃO tem fotos e selos raros do Graf. **Diario de Pernambuco.** Recife, 17 set. 1981. Seção A, p. 12-12.

**A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ:** um patrimônio desvelado pela imagem do Zeppelin

ALGUMAS IMPRESSÕES DO DR. ECKENER. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 1-1. 27 maio 1930.

AOS 10 minutos de hoje o “Conde Zeppelin” partiu directo para o Rio: Milhares de pessoas accorreram hontem ao Giquiá, apreciando a gigantesca aeronave segura á torre de amarração. Milhares de pessoas accorreram hontem ao Giquiá, apreciando a gigantesca aeronave segura á torre de amarração. **Diario da Manhã**. Recife, p. 1-1. 24 maio 1930.

AS COMUNICAÇÕES aereas da Alemanha á America do Sul: O “Graf Zeppelin” recommençara’ em maio a sua carreira regular. O “Graf Zeppelin” recommençara’ em maio a sua carreira regular. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 1-1. 31 jan. 1934.

AS NOVAS VIAGENS DO “GRAF ZEPPELIN” A PERNAMBUCO. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 3-3. 20 mar. 1932.

AS NOVAS viagens do “Graf Zeppelin”: As bases do contracto assignado no Ministerio da Viação – O Recife será ponto obrigatorio da escala. As bases do contracto assignado no Ministerio da Viação – O Recife será ponto obrigatorio da escala. **Jornal de Recife**. Recife, p. 3-3. 26 maio 1934.

AS VIAGENS do “Graf Zeppelin”. **Jornal do Recife**. Recife, p. 2-2. 12 fev. 1933a.

AS VIAGENS regulares do “Zeppelin”, na America do Sul: Uma exposição de motivos do ministro da Viação. Uma exposição de motivos do ministro da Viação. **Jornal de Recife**. Recife, p. 6-6. 5 mar. 1933b.

BEIRES, Sarmiento de. A explosão do dirigível “Hindenburg”: especial para o diário de pernambuco. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 4-4. 14 maio 1937.

BRAGA, Napoleão Barroso. CARTAS A REDAÇÃO: a torre do zeppelin. **Diario de Pernambuco**. Recife, 1 ago. 1983. Seção A, p. 6-6.

CAVALCANTI, Carlos de Lima. GOVERNO DO ESTADO: nota official. **Diario da Manhã**. Recife, p. 1-21. 27 maio 1934.

CHEGA ao Recife o dirigivel “Conde Zeppelin”: O entusiasmo da população pelo vôo da aeronave – A manobra de amarração no aerodromo do Giquiá – O commandante Eckener agradece ao governador Estacio Coimbra as facilidades do governo de Pernambuco – E’ passageiro do dirigivel o infante dom Affonso de Bourdon. O entusiasmo da população pelo vôo da aeronave – A manobra de amarração no aerodromo do Giquiá – O commandante Eckener agradece ao governador Estacio Coimbra as facilidades do governo de Pernambuco – E’ passageiro do dirigivel o infante dom Affonso de Bourdon. **A Provincia**.

CONFERENCIA entre o comandante Eckner e o sr. Getulio Vargas: A proxima construção de um “hangar” na Gavea para a grande aeronave alemã. A proxima construção de um

“hangar” na Gavea para a grande aeronave alemã. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 1-1. 1 jun. 1933.

COUTO, Riberio. O futuro da navegação aérea: hypothese atrevida sobre recife no anno 2.500. **A Provincia**. Recife, p. 3-3. 5 jul. 1929.

ESPECTATIVA sobre a duração da guerra europe’a e’ a mais dolorosa possivel. **Jornal Pequeno**. Recife, p. 1-1. 11 set. 1939.

EX-TRIPULANTES do Zeppelin têm placa no Jiquiá. **Diario de Pernambuco**. Recife, 15 set. 1981. Seção A, p. 10-10.

FALCÃO, Ildefonso. A curiosidade que o “Graf Zeppelin” despertou: ?nunca provavelmente os consulados brasileiros na alemanha terão recebido tantos pedidos de informações como depois que o ?graf zeppelin? demonstrou a possibilidade de uma linha regular de friedrichshafen a recife?. **Diario da Manhã**. Recife, p. 3-3. 26 out. 1932.

FERREIRA, Ascenso. Graf Zeppelin. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 33-33. 9 maio 1965.

FREYRE, Gilberto. Tentativa de colonização alemã em Pernambuco. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 34-34. 18 jul. 1952.

“GRAF Zeppelin”: A possante aeronave allemã chegou, hontem, em Buenos Ayres, depois de 36 horas de um brilhante vôo. A possante aeronave allemã chegou, hontem, em Buenos Ayres, depois de 36 horas de um brilhante vôo. **Jornal de Recife**. Recife, p. 2-2. 1 jul. 1934.

“GRAF Zeppelin”, o maior dirigível do mundo. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 9-9. 2 out. 1938.

HUGO Eckner, o famoso commandante do “Zeppelin”, attingido pelas iras do nazismo: nem seu nome nem seu retrato, segundo instruções de Goebbels, poderão apparecer em jornaes e revistas do Reich. nem seu nome nem seu retrato, segundo instruções de Goebbels, poderão apparecer em jornaes e revistas do Reich. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 1-1. 4 abr. 1936.

MARINHO, Arthur. 41 horas de vôo, no “Graf Zeppelin”, sob o céu claro do Brasil: a possante aeronave, que partiu do recife ante-hontem pela manhã, foi ao rio de janeiro e chegou a esta cidade, de regresso, ás 22 e 50. **Diario da Manhã**. Recife, p. 1-1. 23 out. 1931.

NUMA viagem sentimental, tripulantes do Zeppelin voltam hoje a Pernambuco. **Diario de Pernambuco**. Recife, 14 set. 1981. Seção B, p. 1-1.

O DIRIGIVEL “Conde Zeppelin” de novo em Pernambuco: A aeronave desceu hontem pela manhã no Recife, de regresso do Rio – As homenagens ao commandante Eckener, á tripulação e passageiros, nesta capital – O chá dançante hontem no Club Allemão – O almoço que o governo do Estado oferece hoje, em Gurjahú. A aeronave desceu hontem pela manhã no Recife, de regresso do Rio – As homenagens ao commandante Eckener, á

tripulação e passageiros, nesta capital – O chá dançante ontem no Club Alemão – O almoço que o governo do Estado oferece hoje, em Gurjahú. **A Província**. Recife, p. 7-7. 27 maio 1930a.

O DIRIGIVEL “Conde Zeppelin” deixa Pernambuco: : A’s 11 horas da manhã de ontem a aeronave levantou vôo para os Estados Unidos – Telegrammas trocados entre commandante Eckener e o governador Estacio Coimbra. : A’s 11 horas da manhã de ontem a aeronave levantou vôo para os Estados Unidos – Telegrammas trocados entre commandante Eckener e o governador Estacio Coimbra. **A Província**. Recife, p. 3-3. 29 maio 1930b.

O GRANDE vôo do dirigivel “Conde Zeppelin” ao Brasil: Tendo deixado a Alemanha às 17 horas de domingo, a aeronave alcançou Sevilha ontem, á tarde – A partida, hoje, para o Brasil – Os últimos preparativos no aerodromo do Giquiá – Pormenores do “raid”. Tendo deixado a Alemanha às 17 horas de domingo, a aeronave alcançou Sevilha ontem, á tarde – A partida, hoje, para o Brasil – Os últimos preparativos no aerodromo do Giquiá – Pormenores do “raid”. **A Província**. Recife, p. 3-3. 20 maio 1930a.

O GRANDE vôo do dirigivel “Conde Zeppelin” ao Brasil: A possante aeronave alemã chegará hoje ao Recife, amarrado ao erodromo de Giquiá. A possante aeronave alemã chegará hoje ao Recife, amarrado ao erodromo de Giquiá. **A Província**. Recife, p. 1-1. 22 maio 1930b.

O IMPONENTE espetáculo que foi a chegada, ontem, a esta cidade, do “Conde Zeppelin”: O povo pernambucano saudou com o seu mais caloroso entusiasmo a victoria da grande etapa transatlantica. O povo pernambucano saudou com o seu mais caloroso entusiasmo a victoria da grande etapa transatlantica. **Diario da Manhã**. Recife, p. 1-1. 23 maio 1930.

O PROJECTO de uma linha de dirigiveis de Berlim ao Rio: O commandante Eckener expõe o seu plano ao ministro da Viação. O commandante Eckener expõe o seu plano ao ministro da Viação. **Diario da Manhã**. Recife, p. 3-3. 12 out. 1932.

O PROXIMO “RAID” DO “CONDE ZEPPELIN” A PERNAMBUCO: As informações do segundo commandante do grande dirigivel, sobre os preparativos para este empreendimento. As informações do segundo commandante do grande dirigivel, sobre os preparativos para este empreendimento. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 1-1. 7 abr. 1931.

O REGRESSO, ontem, do “Graf Zeppelin” para a Europa: O cha’ que o comandante Lehman ofereceu a’s autoridades e a’ imprensa decorreu na mior cordialidade. O cha’ que o comandante Lehman ofereceu a’s autoridades e a’ imprensa decorreu na mior cordialidade. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 12-12. 24 out. 1931.

O REGRESSO do presidente GETULIO VARGAS á capital do paiz: As homenagens com que foram recebidos, ontem no Recife, o chefe do governo provisório e a sua comitiva. As homenagens com que foram recebidos, ontem no Recife, o chefe do governo provisório e a sua comitiva. **Diario da Manhã**. Recife, p. 1-1. 4 out. 1933.

O SERVIÇO AEREO DE DIRIGIVEIS: Haverá vinte e dois vôos regulares para a America do Sul em 1936. Haverá vinte e dois vôos regulares para a America do Sul em 1936. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 2-2. 23 fev. 1936.

O TRAFEGO de dirigiveis em 1937. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 6-6. 13 fev. 1937.

O ULTIMO dia do “Conde Zeppelin” em Pernambuco. **Diario da Manhã**. Recife, p. 1-4. 28 maio 1930.

O “CONDE Zeppelin” Virá Ao Brasil. **Diario da Manhã**. Recife, p. 5-5. 19 jan. 1930a.

O “CONDE Zeppelin” chegará depois de amanhã a Pernambuco. **Diario da Manhã**. Recife, p. 7-7. 20 maio 1930b.

O “CONDE Zeppelin” partiu hontem de Sevilha devendo chegar amanhã a esta capital: Uma visita do “Diario da Manhã” ao campo de amarração do Giquiá – As ultimas noticias telegraphicas do grande vôo. Uma visita do “Diario da Manhã” ao campo de amarração do Giquiá – As ultimas noticias telegraphicas do grande vôo. **Diario da Manhã**. Recife, p. 2-2. 21 maio 1930c.

O “CONDE Zeppelin” sobre a terra brasileira: A chegada do dirigivel hoje, ao Rio de Janeiro eo seu provável regresso, amanhã, a esta cidade. : A chegada do dirigivel hoje, ao Rio de Janeiro eo seu provável regresso, amanhã, a esta cidade. **Diario da Manhã**. Recife, p. 1-5. 25 maio 1930d.

O “CONDE Zeppelin” retornará hoje, ás 20 horas, á sua base de Friedrichshafen, na Allemanha: O dia de hontem no Jiquiá – O gaz azul – o que nos disse o engenheiro mecânico M. Chist, um dos tripulantes do aparelho – Notas. O dia de hontem no Jiquiá – O gaz azul – o que nos disse o engenheiro mecânico M. Chist, um dos tripulantes do aparelho – Notas. **Diario da Manhã**. Recife, p. 1-1. 3 set. 1931.

O “GRAF ZEPPELIN”: A caminho da terra brasileira. A caminho da terra brasileira. **Diario Pernambuco**. Recife, p. 1-1. 21 maio 1930a.

O “GRAF ZEPPELIN”. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 1-3. 23 maio 1930b.

O “GRAF ZEPPELIN” NO RIO DE JANEIRO: A amarração e a partida da aeronave. A amarração e a partida da aeronave. **Diario da Manhã**. Recife, p. 2-2. 18 set. 1932.

O “GRAF Zeppelin” regressa á Alemanha. **Diario da Manhã**. Recife, p. 2-2. 1 nov. 1933.

O “HANGAR” do Zeppelin: Pobre Pernambuco. Pobre Pernambuco. **Jornal de Recife**. Recife, p. 1-1. 3 jun. 1933.

O “HINDENBURG”, em viagem inaugural, passara’ hoje, sobre o Recife, rumo ao Rio. **Jornal Pequeno**. Recife, p. 3-3. 02 abr. 1936.

**A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ:** um patrimônio desvelado pela imagem do Zeppelin

O “ZEPPELIN” soffreu hontem ligeira avaria: Desviando-se de sua rota a aeronave desceu no sitio Ypiranga – Como se deu o accidente – O dirigivel zarpou hontem com destino á sua base. Desviando-se de sua rota a aeronave desceu no sitio Ypiranga – Como se deu o accidente – O dirigivel zarpou hontem com destino á sua base. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 5-5. 13 abr. 1935.

OFERTOU ao Brasil o “hangar” do Zeppelin. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 4-4. 13 ago. 1940.

OUVINDO passageiros em transito no Zeppelin, hontem, no Campo do Giquiá. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 5-5. 13 set. 1936.

PERNAMBUCO. Estacio de Albuquerque Coimbra. Governador do Estado de Pernambuco. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da 3.<sup>a</sup> sessão da 13.<sup>a</sup> Legislatura, pelo Governador do Estado, Dr. Estacio de Albuquerque Coimbra**. Recife: Pernambuco, 1930. 184 p.

PFALTZGRAFF, Francisco D. R.. O Campo do Zeppelin. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 8-8. 5 fev. 1981.

SANCHIZ, Federico Garcia. HESPANHA – BRASIL: uma mensagem de fraternidade que dirige ao povo brasileiro pela a provincia o illustre escriptor fed. **A Provincia**. Recife, p. 1-1. 23 maio 1930.

SERÃO desenvolvidos os serviços dos “Zeppelins”: Maior número de viagens as America. Maior número de viagens as America. **Diario da Manhã**. Recife, p. 12-12. 15 jan. 1937.

SEVERO e Sther Figueiredo vêm para o tombamento de torre. **Diario de Pernambuco**. Recife, 17 jul. 1983. Seção A, p. 19-19.

TELEGRAMAS: Serviço Especial do Diario de Pernambuco. Serviço Especial do Diario de Pernambuco. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 1-1. 25 maio 1930.

TORRE do Zeppelin: obras serão concluídas em agosto. obras serão concluídas em agosto. **Diario da Manhã**. Recife, p. 7-7. 5 jul. 1983.

TRES ataques na noite de hontem foram deferidos contra as usinas Zeppelin. **Diario da Manhã**. Recife, p. 1-1. 26 set. 1939.

UMA NOTA official da Directoria de Obras Públicas Municipaes. **Diario de Pernambuco**. Recife, p. 3-3. 22 jun. 1932.

UMA VISITA do “Diario da Manhã ás obras que estão sendo feitas no campo do Giquiá para a amarração do “Conde Zeppelin”: Informações e notas sobre os grandes serviços de terraplanagem e construcção da torre de aço onde ficará preso o dirigivel. Informações e



**A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ:** um patrimônio desvelado pela imagem do Zeppelin

notas sobre os grandes serviços de terraplanagem e construção da torre de aço onde ficará preso o dirigível. **Diário da Manhã**. Recife, p. 4-4. 24 abr. 1930.

UM ENCONTRO DOS DOIS “ZEPPELINS” EM PLENO OCEANO. **Diário de Pernambuco**. Recife, p. 3-3. 3 nov. 1936.

UM NOVO dirigível: Os planos das suas excursões em 1935. Os planos das suas excursões em 1935. **Jornal de Recife**. Recife, p. 8-8. 26 out. 1934.

VARIAS. **Diário de Pernambuco**. Recife, p. 3-3. 21 out. 1932.

VARIAS. **Diário de Pernambuco**. Recife, p. 3-3. 8 abr. 1936.

VOLTOU ontem do Rio o “Zeppelin”: O dirigível levanta vôo amanhã para a Africa. O dirigível levanta vôo amanhã para a Africa. **Diário de Pernambuco**. Recife, p. 5-5. 18 nov. 1936.

## APÊNDICE A – TABELA DE CRONOGRAMA DAS VIAGENS DO ZEPPELIN AO RECIFE

Viagens do *Zeppelin* Alemanha-Brasil de 1931

<i>viagem</i>	<b>Friedrichshafen</b>	<b>Recife</b>	<b>Recife</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>1</b>	29 de agosto	1 de setembro	Não Identif.	Não Identif.
<b>2</b>	18 de setembro	20 de setembro	Não Identif.	Não Identif.
<b>3</b>	17 de outubro	19 de outubro	Não Identif.	Não Identif.

Fonte: O Autor (2020) a partir das informações coletadas dos Jornais Diário da Manhã (1931), Diário de Pernambuco (1931), Jornal A Província (1931), Jornal de Recife (1931) e Jornal Pequeno (1931).

Viagens do *Zeppelin* Alemanha-Brasil de 1932

<i>viagem</i>	<b>Friedrichshafen</b>	<b>Recife</b>	<b>Recife</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>1</b>	21 de março	23 de março	26 de março	29 de março
<b>2</b>	5 de abril	7 de abril	8 de abril	Não Identif.
<b>3</b>	18 de abril	20 de abril	22 de abril	27 de abril
<b>4</b>	2 de maio	5 de maio	6 de maio	10 de maio
<b>5</b>	29 de agosto	1 de setembro	3 de setembro	Não Identif.
<b>6</b>	12 de setembro	15 de setembro	Não Identif.	Não Identif.
<b>7</b>	27 de setembro	29 de setembro	30 de setembro	5 de outubro
<b>8</b>	9 de outubro	12 de outubro	16 de outubro	21 de outubro
<b>9</b>	24 de outubro	27 de outubro	30 de outubro	4 de novembro

Fonte: O Autor (2020) a partir das informações coletadas dos Jornais Diário da Manhã (1932), Diário de Pernambuco (1932), Jornal A Província (1932), Jornal de Recife (1932) e Jornal Pequeno (1932).

Viagens do *Zeppelin* Alemanha-Brasil de 1933

<i>viagem</i>	<b>Friedrichshafen</b>	<b>Recife</b>	<b>Recife</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>1</b>	6 de maio	9 de maio	13 de maio	Não Identif.
<b>2</b>	3 de junho	6 de junho	9 de junho	13 de junho
<b>3</b>	1 de julho	4 de julho	8 de julho	13 de julho
<b>4</b>	6 de agosto	8 de agosto	11 de agosto	Não Identif.
<b>5</b>	20 de agosto	22 de agosto	25 de agosto	29 de agosto

**A PAISAGEM DO CAMPO DO JIQUIÁ: um patrimônio desvelado pela imagem do Zeppelin**

<b>6</b>	2 de setembro	5 de setembro	8 de setembro	12 de setembro
<b>7</b>	16 de setembro	19 de setembro	22 de setembro	26 de setembro
<b>8</b>	Não Identif.	3 de outubro	6 de outubro	Não Identif.
<b>9</b>	14 de outubro	17 de outubro	20 de outubro	2 de novembro

Fonte: O Autor (2020) a partir das informações coletadas dos Jornais Diário da Manhã (1933), Diário de Pernambuco (1933), Jornal A Província (1933), Jornal de Recife (1933) e Jornal Pequeno (1933).

**Viagens do Zeppelin Alemanha-Brasil de 1934**

<b>viagem</b>	<b>Friedrichshafen</b>	<b>Recife</b>	<b>Recife</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>1</b>	26 de maio	29 de maio	1 de junho	5 de junho
<b>2</b>	9 de junho	12 de junho	15 de junho	19 de junho
<b>3</b>	23 de junho	26 de junho	3 de julho	6 de julho
<b>4</b>	21 de julho	24 de julho	27 de julho	31 de julho
<b>5</b>	5 de agosto	7 de agosto	11 de agosto	Não Identif.
<b>6</b>	18 de agosto	21 de agosto	24 de agosto	28 de agosto
<b>7</b>	1 de setembro	4 de setembro	7 de setembro	11 de setembro
<b>8</b>	15 de setembro	18 de setembro	21 de setembro	Não Identif.
<b>9</b>	30 de setembro	2 de outubro	5 de outubro	2 de outubro
<b>10</b>	13 de outubro	16 de outubro	19 de outubro	23 de outubro
<b>11</b>	29 de outubro	31 de outubro	2 de novembro	6 de novembro
<b>12</b>	10 de dezembro	11 de dezembro	14 de dezembro	19 de dezembro

Fonte: O Autor (2020) a partir das informações coletadas dos Jornais Diário da Manhã (1934), Diário de Pernambuco (1934), Jornal de Recife (1934) e Jornal Pequeno (1934).

**Viagens do Zeppelin Alemanha-Brasil de 1935**

<b>viagem</b>	<b>Friedrichshafen</b>	<b>Recife</b>	<b>Recife</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>1</b>	6 de abril	9 de abril	12 de abril	16 de abril
<b>2</b>	20 de abril	23 de abril	26 de abril	Não Identif.
<b>3</b>	4 de maio	7 de maio	9 de maio	14 de maio
<b>4</b>	20 de maio	21 de maio	24 de maio	Não Identif.
<b>5</b>	1 de junho	4 de junho	7 de junho	11 de junho
<b>6</b>	Não Identif.	18 de junho	21 de junho	25 de junho

<b>7</b>	30 de junho	2 de julho	6 de julho	10 de julho
<b>8</b>	Não Identif.	18 de julho	Não Identif.	Não Identif.
<b>9</b>	Não Identif.	1 de agosto	3 de agosto	8 de agosto
<b>10</b>	13 de agosto	16 de agosto	18 de agosto	23 de agosto
<b>11</b>	27 de agosto	30 de agosto	1 de setembro	5 de setembro
<b>12</b>	9 de setembro	12 de setembro	14 de setembro	18 de setembro
<b>13</b>	23 de setembro	26 de setembro	28 de setembro	Não Identif.
<b>14</b>	7 de outubro	10 de outubro	12 de outubro	16 de outubro
<b>15</b>	24 de outubro	26 de outubro	29 de outubro	Não Identif.
<b>16</b>	7 de novembro	10 de novembro	13 de novembro	Não Identif.

Fonte: O Autor (2020) a partir das informações coletadas dos Jornais Diário da Manhã (1935), Diário de Pernambuco (1935), Jornal de Recife (1935) e Jornal Pequeno (1935).

#### Viagens do Zeppelin Alemanha-Brasil de 1936

<b>viagem</b>	<b>Friedrichshafen</b>	<b>Recife</b>	<b>Recife</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>1</b>	30 de março	Não Pousou (3 de abril)	Não Pousou (12 de abril)	16 de abril
<b>2</b>	13 de abril	16 de abril	19 de abril	24 de abril
<b>3</b>	27 de abril	30 de abril	3 de maio	8 de maio
<b>4</b>	11 de maio	14 de maio	17 de maio	22 de maio
<b>5</b>	25 de maio	Não pousou	Não pousou	Não Identif.
<b>6</b>	8 de junho	11 de junho	14 de junho	18 de junho
<b>7</b>	24 de junho	28 de junho	2 de julho	6 de julho
<b>8</b>	9 de julho	11 de julho	17 de julho	21 de julho
<b>9</b>	21 de julho	Não Pousou	Não Pousou	30 de julho
<b>10</b>	30 de julho	2 de agosto	6 de agosto	10 de agosto
<b>11</b>	13 de agosto	16 de agosto	20 de agosto	Não Identif.
<b>12</b>	9 de setembro	12 de setembro	18 de setembro	Não Identif.
<b>13</b>	23 de setembro	27 de setembro	2 de outubro	Não Identif.
<b>14</b>	8 de outubro	11 de outubro	15 de outubro	19 de outubro
<b>15</b>	21 de outubro	Não pousou	Não pousou	2 de novembro

<b>16</b>	29 de outubro	1 de novembro	5 de novembro	9 de novembro
<b>17</b>	4 de novembro	Não pousou	Não pousou	16 de novembro
<b>18</b>	11 de novembro	14 de novembro	20 de novembro	Não Pousou (Foi à Gâmbia)
<b>19</b>	Não Pousou (Foi à Gâmbia)	26 de novembro	Não Identif.	30 de novembro
<b>20</b>	25 de novembro	Não pousou	3 de dezembro	7 de dezembro


Fonte: O Autor (2020) a partir das informações coletadas dos Jornais Diario da Manhã (1936), Diario de Pernambuco (1936) e Jornal Pequeno (1936).


#### Viagens do Zeppelin Alemanha-Brasil de 1937


<b>viagem</b>	<b>Friedrichshafen</b>	<b>Recife</b>	<b>Recife</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>1</b>	16 de março	Não Identif.	Não Identif.	Não Identif.
<b>2</b>	13 de abril	16 de abril	21 de abril	Não Identif.
<b>3</b>	27 de abril	30 de maio	4 de maio	8 de maio

Fonte: O Autor (2020) a partir das informações coletadas dos Jornais Diario da Manhã (1937), Diario de Pernambuco (1937), Jornal de Recife (1937) e Jornal Pequeno (1937).


## APÊNDICE B – FICHAS DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 01/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Bairro do Recife, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input checked="" type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 02/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> Alfred Eisenstaedt	<b>Local:</b> Boa Vista, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 03/80			
<b>Acervo:</b> FUNDAJ	<b>Autoria:</b> Josebias Bandeira	<b>Local:</b> Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1933
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input checked="" type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		




FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 04/80			
<b>Acervo:</b> FUNDAJ	<b>Autoria:</b> Josebias Bandeira	<b>Local:</b> Bairro do Recife, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1933
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input checked="" type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 05/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> Alfred Eisenstaedt	<b>Local:</b> Santo Antônio, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input checked="" type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 06/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> São José, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input checked="" type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 07/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Boa Vista, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input checked="" type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 08/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1933
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input checked="" type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input checked="" type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		





FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 09/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> Alfred Eisenstaedt	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 10/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1934
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input checked="" type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 11/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> São José, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input checked="" type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		

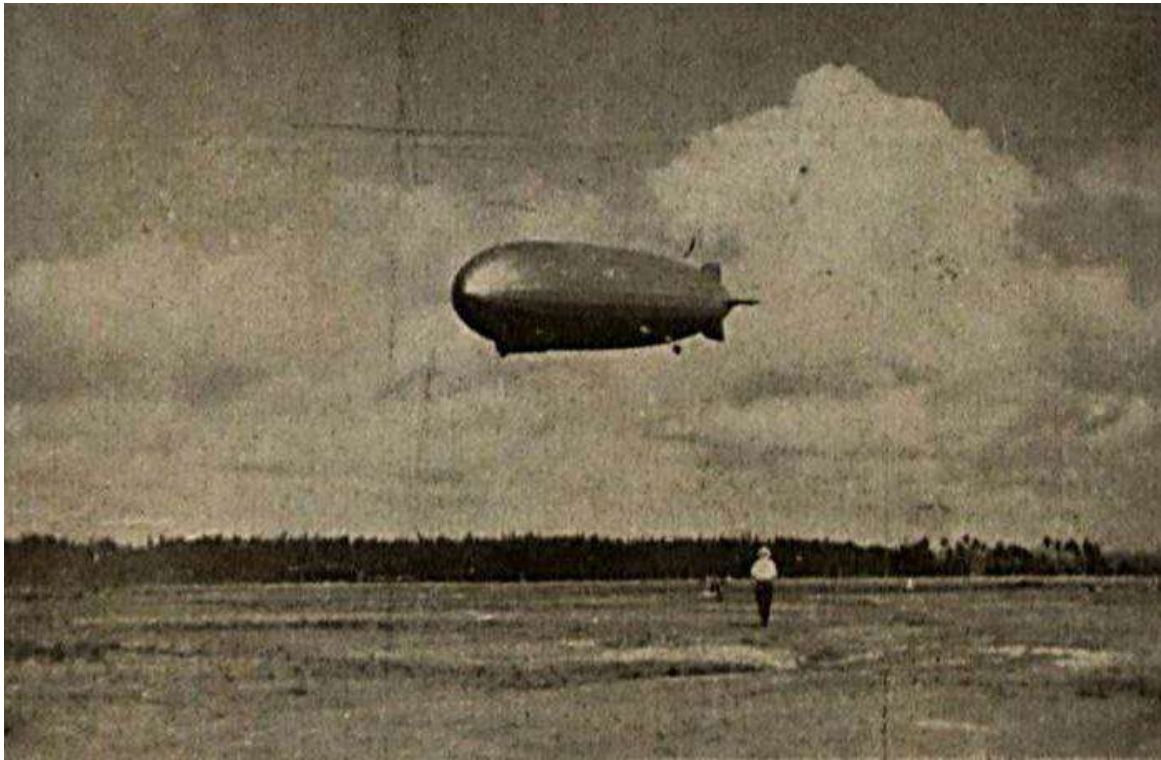


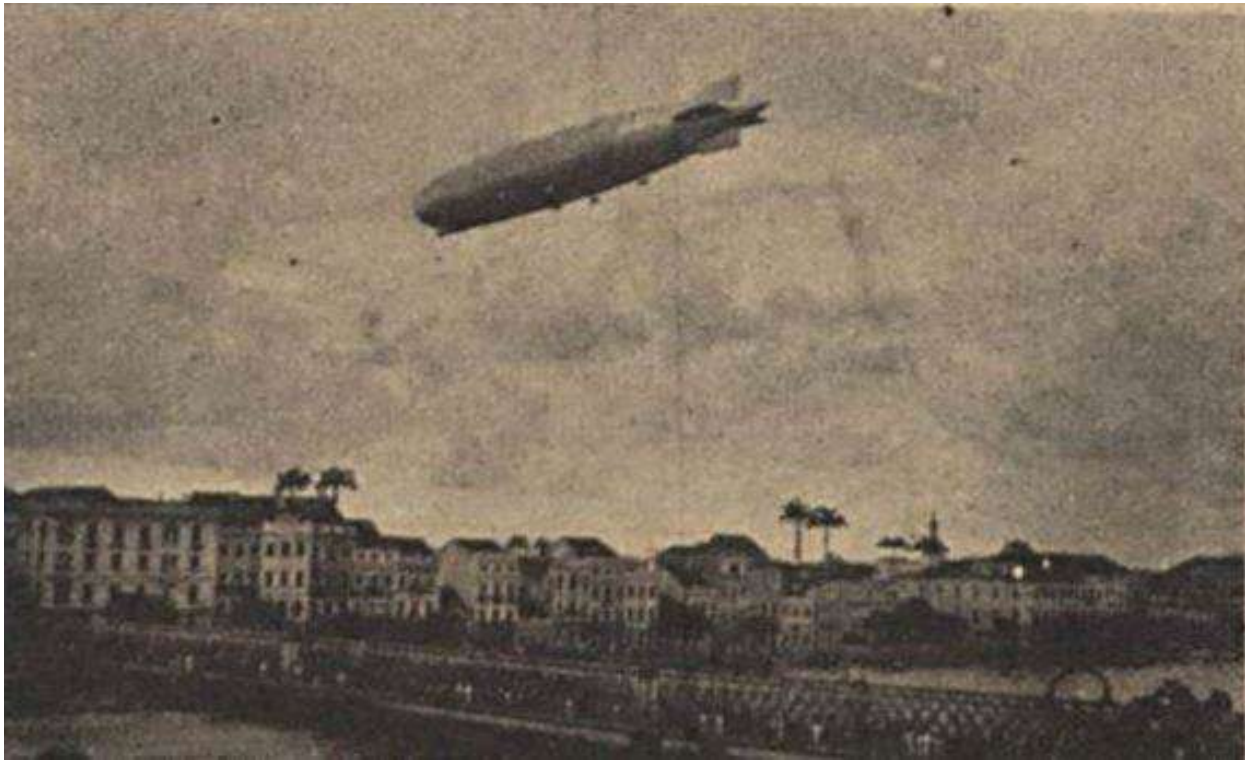
FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 12/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Santo Antônio, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 13/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> Alfred Eisenstaedt	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b> <input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin			
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea <input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea <input type="checkbox"/> Mar <input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água			
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira <input type="checkbox"/> Coqueiral <input type="checkbox"/> Manguezal <input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada			
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração <input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso <input type="checkbox"/> Mocambos <input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível			
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana <input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana <input type="checkbox"/> Casario do Recife <input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos			
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação <input checked="" type="checkbox"/> Rotina			


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 14/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> Alfred Eisenstaedt	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input checked="" type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 15/80			
<b>Acervo:</b> Museu da Cidade do Recife	<b>Autoria:</b> Diário de Pernambuco	<b>Local:</b> Santo Antônio, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1936
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 16/8o			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> Revista O Malho	<b>Local:</b> Jiquiá, Recife (PE)	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 17/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> Revista O Malho	<b>Local:</b> Boa Vista, Recife (PE)	<b>Ano:</b> 1932
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		





FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 18/8o			
Acervo: Pernambuco Arcaico	Autoria: N./I.	Local: Recife (PE).	Ano: 1930
			
Tema:	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input checked="" type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 19/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Bairro do Recife, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		





FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 20/80			
<b>Acervo:</b> FUNDAJ	<b>Autoria:</b> Josebias Bandeira	<b>Local:</b> Santo Antônio, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1936
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 21/80			
<b>Acervo:</b> FUNDAJ	<b>Autoria:</b> Josebias Bandeira	<b>Local:</b> Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input checked="" type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input checked="" type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação		<input type="checkbox"/> Rotina	


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 22/80			
<b>Acervo:</b> FUNDAJ	<b>Autoria:</b> Juju	<b>Local:</b> Bairro do Recife, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 23/80			
<b>Acervo:</b> FUNDAJ	<b>Autoria:</b> Juju	<b>Local:</b> Bairro do Recife, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 24/80			
<b>Acervo:</b> FUNDAJ	<b>Autoria:</b> Juju	<b>Local:</b> Bairro do Recife, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 25/80			
Acervo: FUNDAJ	Autoria: Juju	Local: Jiquiá, Recife (PE).	Ano: N./I.
			
Tema:	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		




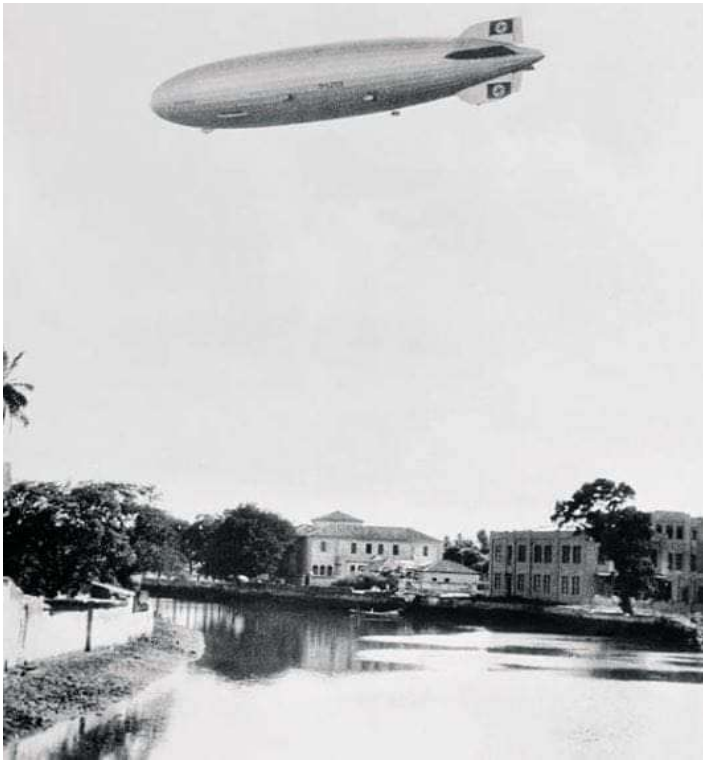
FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 26/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Bairro do Recife, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input checked="" type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 27/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> Wilson Carneiro da Cunha	<b>Local:</b> Bairro do Recife	<b>Ano:</b> 1936
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		




FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 28/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Boa Vista, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 29/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Santo Antônio, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1931
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 30/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Derby, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 31/80			
<b>Acervo:</b> Museu da Cidade do Recife	<b>Autoria:</b> Alexandre Berzin	<b>Local:</b> Santo Antônio, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1936
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 32/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Santo Antônio, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1936
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		





FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 33/80			
<b>Acervo:</b> Museu da Cidade do Recife	<b>Autoria:</b> Alexandre Berzin	<b>Local:</b> Santo Antônio, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1936
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 34/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Santo Antônio, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1937
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 35/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		




FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 36/80			
<b>Acervo:</b> FUNDAJ	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Bairro do Recife, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 37/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 38/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Santo Antônio, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1931
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 39/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> Carl Bauer	<b>Local:</b> Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1931
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		



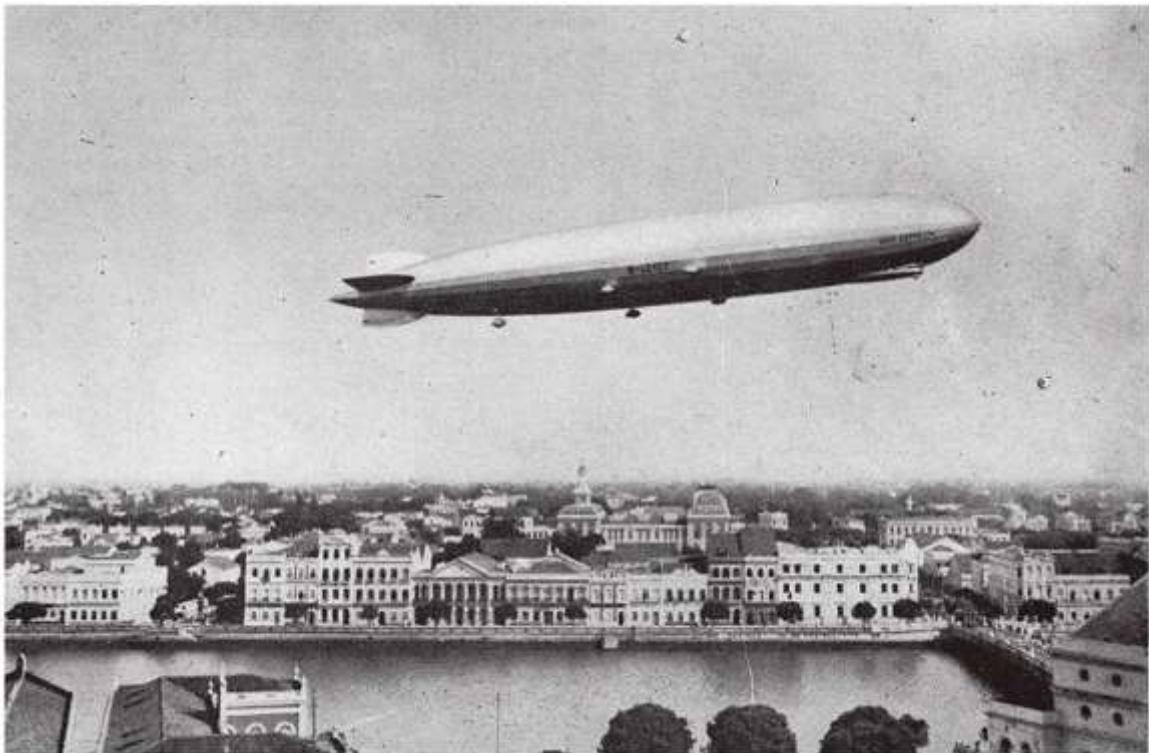
FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 40/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> Revista O Malho	<b>Local:</b> Santo Antônio, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
 <p><i>A aeronave do Dr. Eckener evoluindo sobre a Veneza brasileira, antes de partir para os Estados Unidos</i></p>			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 41/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Bairro do Recife, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1931
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 42/80			
<b>Acervo:</b> Laboratório LIBER UFPE	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Boa Vista, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 43/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Boa Vista, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		



FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 44/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Santo Antônio, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input checked="" type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 45/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Santo Antônio, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1931
			
<b>Tema:</b>	<input type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input checked="" type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input checked="" type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 46/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> Alfred Eisenstaedt	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1933
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

# **ICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM**

**IDENTIFICAÇÃO: 47/80**
**Acervo:** Recife de Antigamente

**Autoria:** Alfred Eisenstaedt

**Local:** Campo do Jiquiá, Recife (PE).

**Ano:** 1933


**Tema:** ☒ O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá ☐ Zeppelin sobrevoa o Recife ☐ A vista aérea do Recife pelo Zeppelin

## **ATRIBUTOS DA PAISAGEM**

### **Atributos Físicos**

☐ Costa litorânea ☒ Terreno de várzea ☐ Mar ☐ Rio / Curso d'água

### **Atributos Biológicos**

☐ Vegetação de Capoeira ☐ Coqueiral ☐ Manguezal ☐ Vegetação Ordenada


### **Atributos Antrópicos (construções)**

☒ Torre de Amarração ☒ Edificações de Apoio ao Campo de Pouso ☐ Mocambos ☒ Circunferência de pouso do dirigível

☐ Morfologia Urbana ☒ Infraestrutura Urbana ☐ Casario do Recife ☐ Espaços Livres Públicos

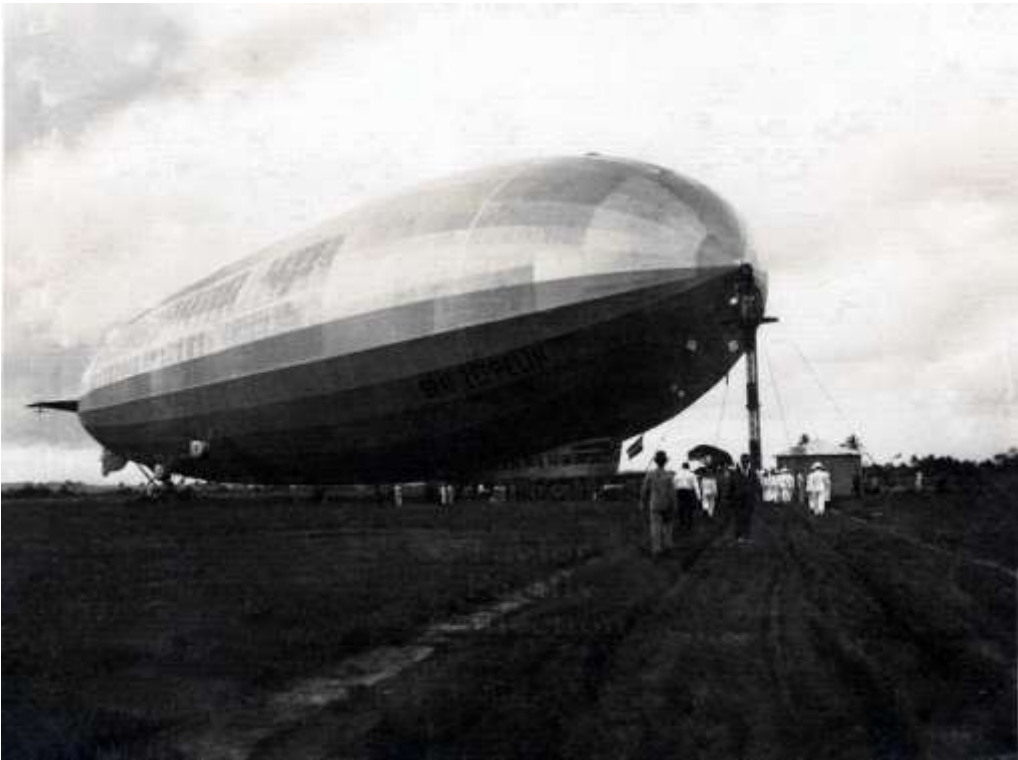
### **Atributos Antrópicos (Manifestações)**


☒ Contemplação ☒ Rotina

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 48/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input checked="" type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		





FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 49/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1932
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 50/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1931
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

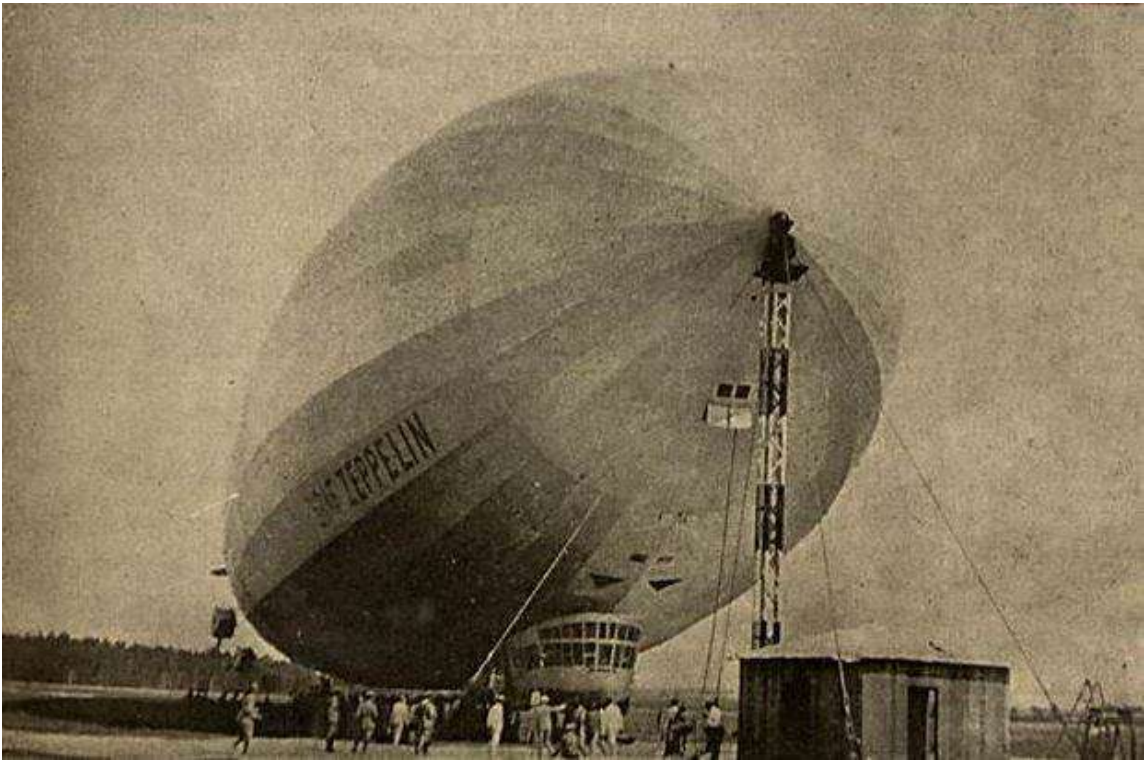
FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 51/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		




FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 52/80			
<b>Acervo:</b> Stereoskopie	<b>Autoria:</b> Rolf Carl	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1931
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

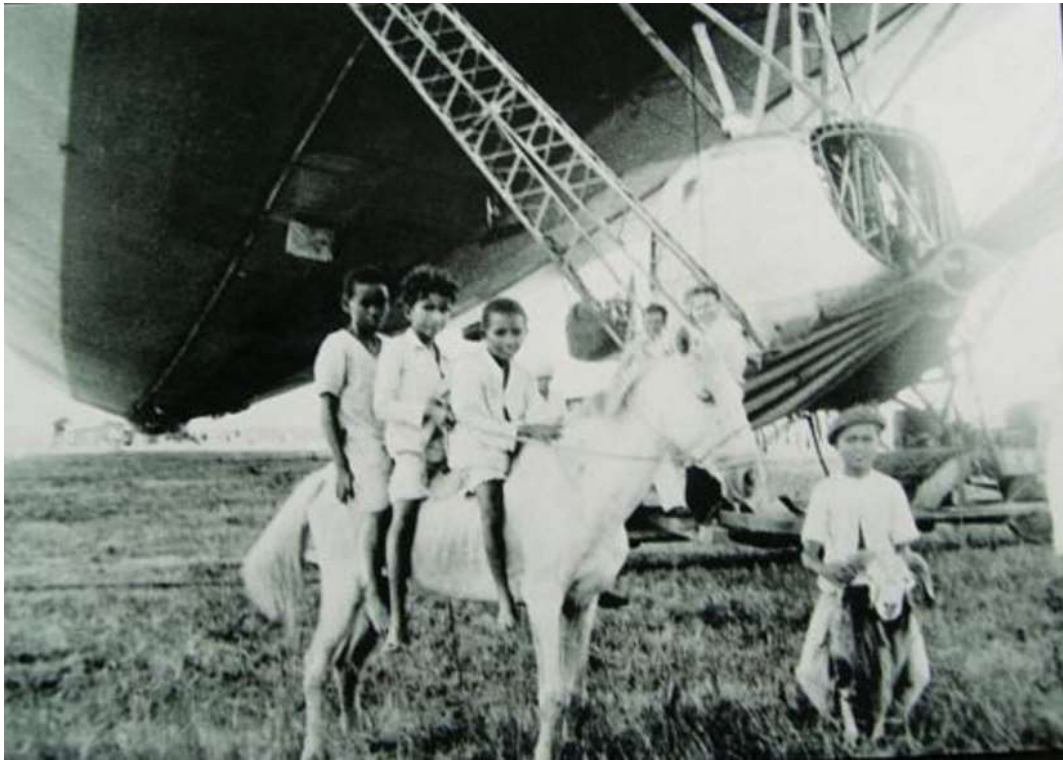
FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 53/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1934
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

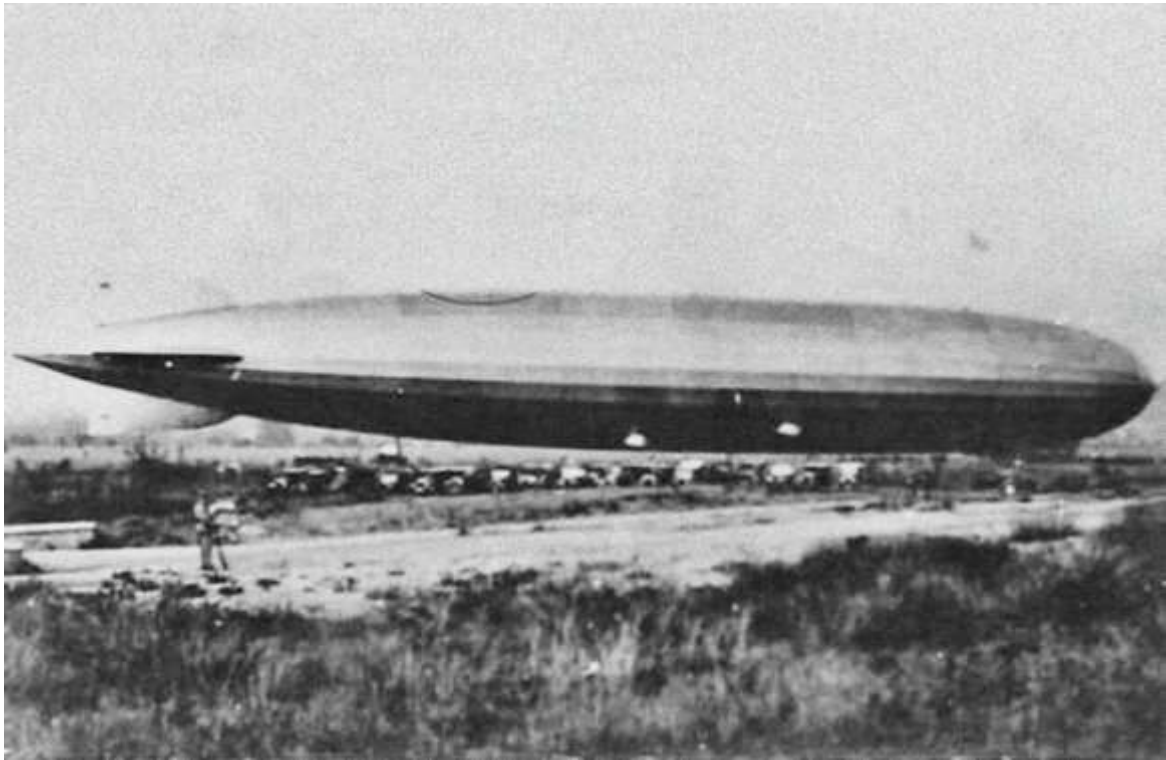
FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 54/80			
<b>Acervo:</b> Dan Bundesarchiv	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1935
			
Bundesarchiv, Bild 102-17251 / Fotograf(in): o.Ang.			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 55/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> Revista O Malho	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 56/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> Antonio Oliveira	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		





FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 57/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1931
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin		
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

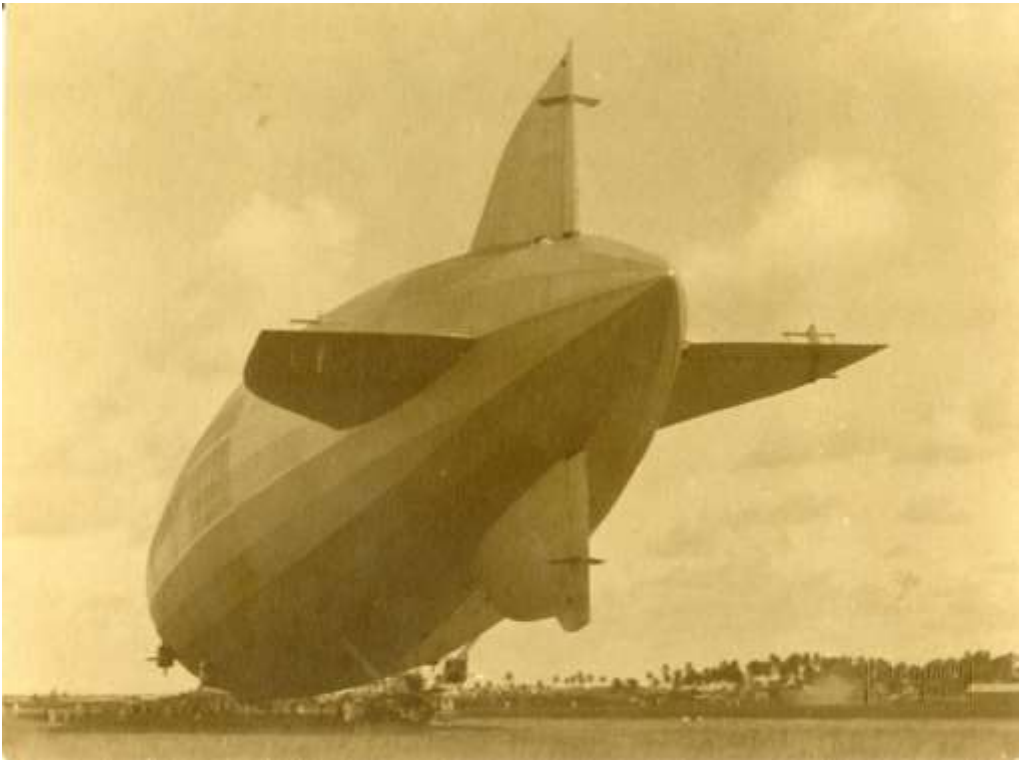
FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 58/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input checked="" type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

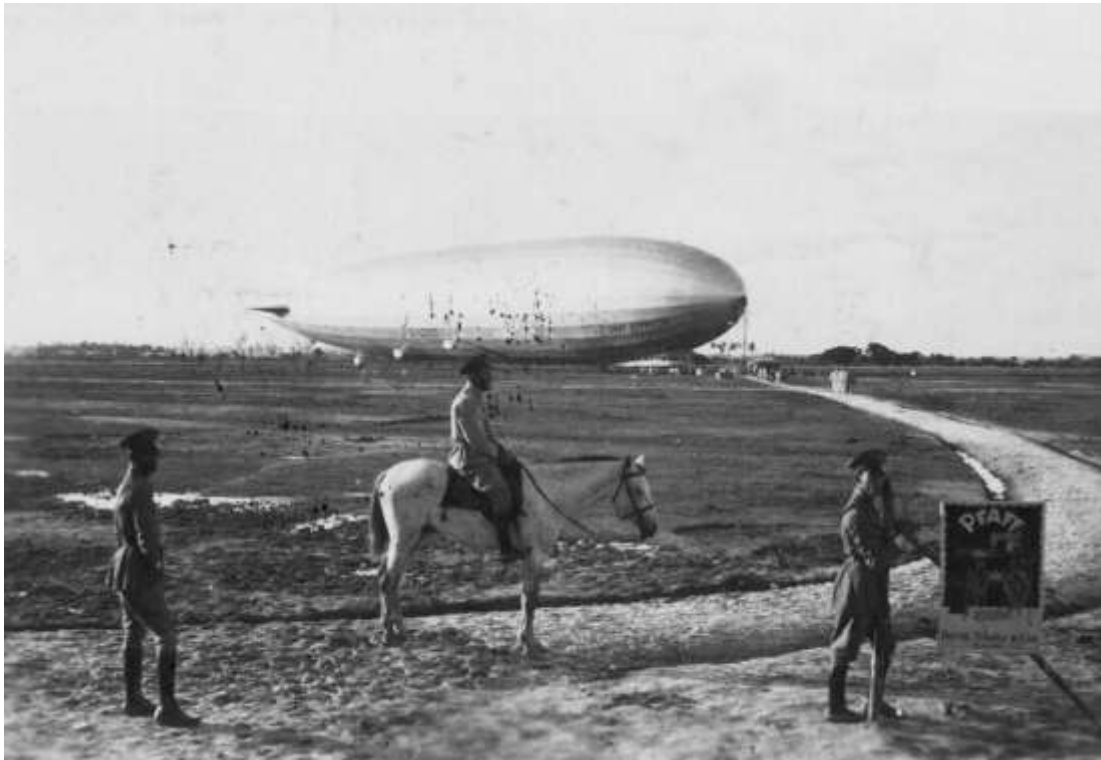
FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 59/80			
<b>Acervo:</b> Arquivo Nacional	<b>Autoria:</b> Correio da Manhã	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1935
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		





FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 6o/8o			
<b>Acervo:</b> Zeppelin Museum	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 61/80			
<b>Acervo:</b> FUNDAJ	<b>Autoria:</b> Josebias Bandeira	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input checked="" type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input checked="" type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 62/80			
<b>Acervo:</b> FUNDAJ	<b>Autoria:</b> Juju	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input checked="" type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 63/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 64/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> Alfred Eisenstaedt	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1932
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 65/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> Alfred Eisenstaedt	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1934
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input checked="" type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		

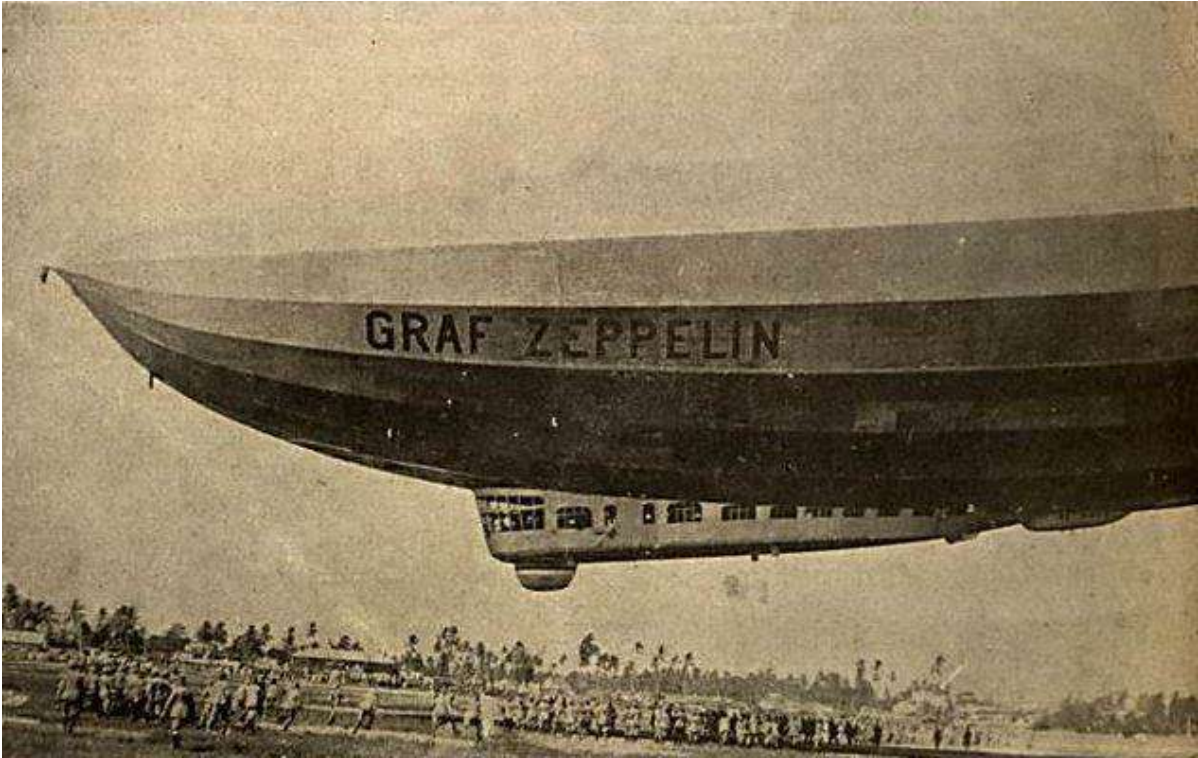



FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 66/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1936
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input checked="" type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input checked="" type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 67/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input checked="" type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		




FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 68/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> Sebastião Cavalcanti	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 69/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> Revista O Malho	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

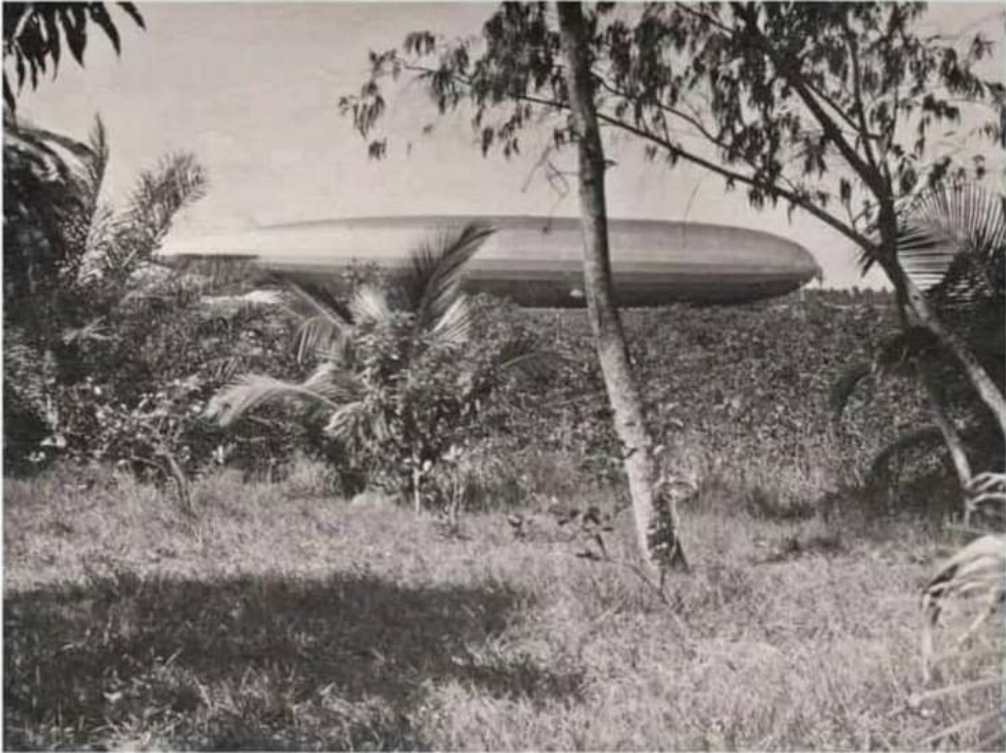
FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 70/80			
<b>Acervo:</b> Zeppelin Museum	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input checked="" type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 71/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input checked="" type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 72/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> Alfred Eisenstaedt	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		





FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 73/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input checked="" type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 74/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input checked="" type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 75/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

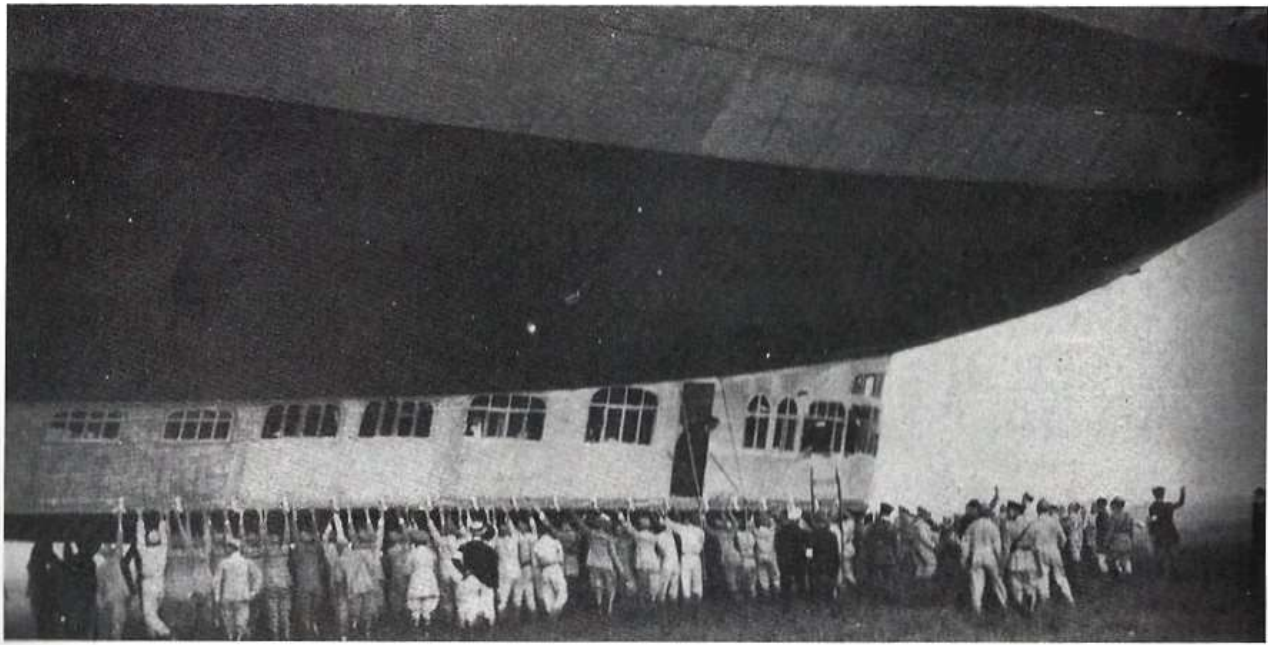


FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 76/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input checked="" type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input checked="" type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 77/80			
<b>Acervo:</b> Recife de Antigamente	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input type="checkbox"/> Coqueiral	<input type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 78/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input checked="" type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input checked="" type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input checked="" type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 79/80			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> N./I.	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> N./I.
			
<b>Tema:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá	<input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife	<input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin
ATRIBUTOS DA PAISAGEM			
Atributos Físicos			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea	<input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea	<input type="checkbox"/> Mar	<input checked="" type="checkbox"/> Rio / Curso d'água
Atributos Biológicos			
<input checked="" type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira	<input checked="" type="checkbox"/> Coqueiral	<input checked="" type="checkbox"/> Manguezal	<input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada
Atributos Antrópicos (construções)			
<input checked="" type="checkbox"/> Torre de Amarração	<input checked="" type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso	<input type="checkbox"/> Mocambos	<input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana	<input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana	<input type="checkbox"/> Casario do Recife	<input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos
Atributos Antrópicos (Manifestações)			
<input type="checkbox"/> Contemplação	<input type="checkbox"/> Rotina		

FICHA DE ANÁLISE ICONOGRÁFICA DA PAISAGEM			
IDENTIFICAÇÃO: 8o/8o			
<b>Acervo:</b> Pernambuco Arcaico	<b>Autoria:</b> Revista O Cruzeiro	<b>Local:</b> Campo do Jiquiá, Recife (PE).	<b>Ano:</b> 1930
			
<b>Tema:</b> <input checked="" type="checkbox"/> O pouso do Zeppelin no Campo do Jiquiá <input type="checkbox"/> Zeppelin sobrevoa o Recife <input type="checkbox"/> A vista aérea do Recife pelo Zeppelin			
<b>ATRIBUTOS DA PAISAGEM</b>			
<b>Atributos Físicos</b>			
<input type="checkbox"/> Costa litorânea <input checked="" type="checkbox"/> Terreno de várzea <input type="checkbox"/> Mar <input type="checkbox"/> Rio / Curso d'água			
<b>Atributos Biológicos</b>			
<input type="checkbox"/> Vegetação de Capoeira <input type="checkbox"/> Coqueiral <input type="checkbox"/> Manguezal <input type="checkbox"/> Vegetação Ordenada			
<b>Atributos Antrópicos (construções)</b>			
<input type="checkbox"/> Torre de Amarração <input type="checkbox"/> Edificações de Apoio ao Campo de Pouso <input type="checkbox"/> Mocambos <input checked="" type="checkbox"/> Circunferência de pouso do dirigível			
<input type="checkbox"/> Morfologia Urbana <input type="checkbox"/> Infraestrutura Urbana <input type="checkbox"/> Casario do Recife <input type="checkbox"/> Espaços Livres Públicos			
<b>Atributos Antrópicos (Manifestações)</b>			
<input type="checkbox"/> Contemplação <input checked="" type="checkbox"/> Rotina			