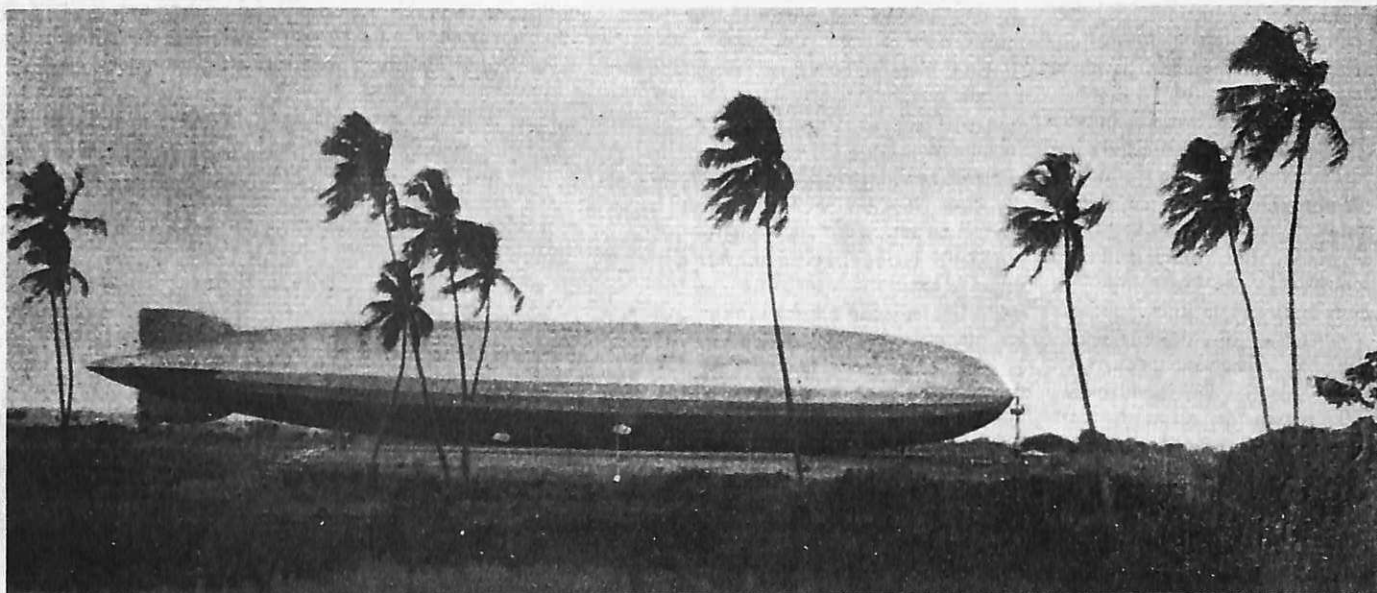


# Patrimônio Cultural de Pernambuco



Daniel Lins

"Graf Zeppelin" na base do Recife.

## TORRE DO ZEPPELIN

Virgínia Pernambucano de Mello

Em agosto de 1929, o Zeppelin realizou a primeira volta ao mundo, e já no começo do ano seguinte foram iniciadas suas viagens comerciais, exploradas por uma empresa alemã, cujas atividades se encerraram com o incêndio do último Zeppelin, nos Estados Unidos, o famoso Hindenburg, em 1937.

No dia 22 de maio de 1930, chegou pela primeira vez ao Brasil e à América do Sul o Graf Zeppelin. O Recife foi a cidade brasileira na qual atracou o dirigível alemão, que se tornou mundialmente conhecido com o nome do seu inventor, Conde Ferdinand von Zeppelin. Esse tipo de aeronave mais leve que o ar tinha a forma de um balão alongado, estrutura de alumínio e espaços livres preenchidos de hidrogênio, sendo movido por hélice propulsora e dotado de sistema de direção.

A presença dos Zeppelins nos céus do Recife entre os anos de 1930 e 1937 foi um marco inesquecível na memória dos pernambucanos. Centenas de pessoas acorriam ao Campo do Jiquiá por ocasião das chegadas dos dirigíveis, transformando-as em acontecimento social de grande público. No dia do primeiro pouso da aeronave, o Conselho Municipal decretou feriado na cidade. "Parece uma baleia se movendo no mar! Parece um navio avoando nos ares! Credo isso é invento do cão! Ô coisa bonita danada! Viva seu Zé Pelin. . . Choppi Choppi Choppi escreveu o poeta Ascenso Ferreira. Era tão marcante a presença deles entre os pernambucanos que o bonde elétrico, cuja primeira linha foi inaugurada na cidade em 1936, foi comparado a eles: "os imponentes bondes prateados, a que o povo já apelidou, por

uma comparação, de Zeppelin, são hoje a mascote do progresso recifense", noticiou o Jornal Pequeno em 25 de julho de 1936.

Quando o Recife viveu momentos de conturbação política causados pela Revolução de 1935, o Zeppelin foi proibido de pousar, em uma de suas passagens pela cidade, tendo que ficar estático no ar durante cinco dias, sendo nessa ocasião abastecido em pleno espaço, sobre o Atlântico, pelo navio "SS Spana".

Digno de nota foi o interesse demonstrado pelo Governo de Pernambuco para tornar possível a permanência dos dirigíveis no Recife. O Estado custeou a montagem de uma torre de ferro para atracação e o transporte de tubos especiais de gás, vindos da Alemanha, refere o noticiário jornalístico da época. Forneceu também, gratuitamente, água, luz

elétrica e gás carbônico ao campo, assim como 200 homens para cuidar da amarração do dirigível e um contingente policial para isolar o campo quando necessário. Esse interesse demonstrado evidencia a importância do Zeppelin, como meio pioneiro de transporte aéreo transoceânico de passageiros, e, sobretudo, a importância da abertura e manutenção da primeira linha regular desse tipo de transporte, ligando a Europa ao Brasil, sendo o Recife a cidade brasileira escolhida para servir de portão de chegada dessas viagens, por sua posição geográfica estratégica em relação ao continente europeu.

O Campo do Jiquiá destinado a atracação do Zeppelin no Recife era uma planície, de aproximadamente 600.000m<sup>2</sup>, que se estendia a um dos lados da linha férrea Recife-Jaboatão. A direção técnica dos serviços de instalação dos equipamentos no Jiquiá foi

Ac. 374022  
Ex. 1  
8950303

confiada ao Engenheiro Ernest Besch, consultor da Casa Zeppelin, que veio para o Brasil especialmente para esse trabalho. Os operários locais atuavam sob a direção do Dr. Manoel Marques, Engenheiro das Obras Públicas do Estado.

No centro do campo foi montada uma torre de amarração, de ferro, e uma usina de gás com equipamentos trazidos da Alemanha. Foi também construído, no Jiquiá, um grande pavilhão, ocupando uma área de 315m<sup>2</sup>, com capacidade para acomodar 100 pessoas, onde funcionava um bar, uma sala destinada à imprensa, cozinha, sala de refeições, dormitórios de oficiais, uma estação de rádio, uma oficina e um depósito de gás. No campo, foi ainda aproveitada uma depressão — distante dos equipamentos principais — chamada de Lagoa da Morte, com aproximadamente 300 metros de diâmetro, para onde eram canalizados os resíduos expelidos pelos geradores do hidrogênio.

De acordo com uma planta publicada no Diário de Pernambuco de 23 de maio de 1930, observa-se que o campo dispunha também de um local específico reservado às arquibancadas oficiais, ao público e aos “peões” do serviço do campo. Os jornais informam ainda que no dia do primeiro pouso do dirigível o Jiquiá chegou a receber 15.000 pessoas e 2.000 automóveis.

A torre metálica para amarração da aeronave era quadrangular, de treliça, pesando três toneladas e meia, com dezesseis metros e cinquenta centímetros de altura. A essa torre estavam ligados quatro cabos que lhe garantiam estabilidade de equilíbrio, de modo a poder suportar a alta pressão de baixo para cima, que recebia por ocasião da subida do Zeppelin. A atual torre do Jiquiá, entretanto, não é mais esta armada em 1930 que foi construída em terreno alagadiço e cedeu. De acordo com as fotografias que documentam a primeira chegada do dirigível ao Recife, a torre primitiva apresentava características completamente diferentes da que existe hoje. A documentação reunida, que consta de noticiário jornalístico, indica que a firma C. Haushahn GmbH e Co. teria

fabricado a segunda torre, provavelmente quatro anos depois da primeira. Sabe-se pelas fotografias que esta era mais simples e seria igual a que existia em Sevilha, na Espanha. Aquela é semelhante a que existia no Rio de Janeiro e está intacta, apesar de terem desaparecido algumas centenas de metros de trilhos que a circundavam e que davam ampla mobilidade aos dirigíveis.

Esta torre é bem mais aprimorada que a anterior. Sua estrutura metálica de chapa fechada funcionava por sistema telescópico. Esse sistema compreendia duas partes: uma fixa, presa ao solo por meio de quatro estais de ferro, e outra móvel, interna, que saía de dentro da parte fixa, quando a torre entrava em operação, e era recolhida em seguida. Tem 19 metros de diâmetro na base e aproximadamente o mesmo em altura, estando a parte móvel recolhida. Como o mecanismo encontra-se emperado pela ferrugem e o desuso, não é possível determinar com exatidão a altura atingida quando acionada a parte móvel; estima-se, entretanto, que ele chegava a duplicar. Os dirigíveis quando atracavam prendiam seu polo anterior na torre, e ao redor desta, com um raio de aproximadamente 175 metros estava o trilho circular por onde corria um “trolley” que apoiava a parte posterior do balão. Esse trilho dava ampla mobilidade circular ao Zeppelin, colocando-o em posição adequada para atracação ou decolagem, dando-lhe também estabilidade no solo, permitindo seu alinhamento correto com a direção do vento.

Do período em que funcionou como campo de pouso dos dirigíveis, o Jiquiá guarda como testemunha principal esta segunda torre de atracação, que é a única existente em nossos dias no Brasil e provavelmente no mundo. Depois de 1937, o campo passou à jurisdição do Governo Estadual, foi ocupado pelos americanos durante a 2ª Guerra e posteriormente passou a ser propriedade, sucessivamente, da Aeronáutica e da Marinha. Hoje, seu proprietário é o Banco Nacional da Habitação.

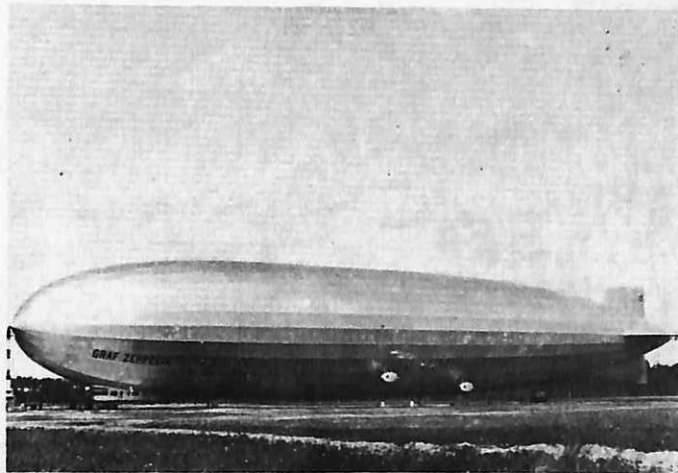
Em setembro de 1981, numa iniciativa conjunta do Aeroporto

de Frankfurt, Varig, Empresa Brasileira de Turismo e Governo do Estado de Pernambuco, vieram ao Brasil sete ex-tripulantes do Zeppelin, os quais em sua passagem pelo Recife, colocaram no Campo do Jiquiá uma placa comemorativa.

Em 27 de outubro de 1980, o Sr. Francisco D. R. Pfaltzgraff encaminhou à Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes o pedido de tombamento do Campo do Jiquiá e da torre de atracação

do Zeppelin. A Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco, FUNDARPE — como entidade estadual encarregada do exame técnico desses pedidos, foi de parecer favorável ao tombamento estadual do conjunto e sua inscrição na categoria de “Sítios Históricos”

Essa proposta foi aprovada pelo Conselho Estadual de Cultura e homologada, em julho de 1983, pelo Governador de Pernambuco, Professor Roberto Magalhães.



“Graf Zeppelin”

Elpidio



Campo do Jiquiá — Torre.

Elpidio