

ANGÉLICA RANGEL DO NASCIMENTO

O Hangar do Zeppelin, uma construção “Nazista” em meio ao subúrbio Carioca



2020

ANGÉLICA RANGEL DO NASCIMENTO

O Hangar do Zeppelin, uma construção “Nazista” em meio ao subúrbio Carioca



2020

2020 by Editora e-Publicar
Copyright © Editora e-Publicar
Copyright do Texto © 2020 Os autores
Copyright da Edição © 2020 Editora e-Publicar
Direitos para esta edição cedidos à Editora e-Publicar pelos autores.

Editora Chefe

Patrícia Gonçalves de Freitas

Editor

Roger Goulart Mello

Diagramação

Roger Goulart Mello

Projeto gráfico e Edição de Arte

Patrícia Gonçalves de Freitas

Revisão

Os Autores

Todo o conteúdo dos artigos, dados, informações e correções são de responsabilidade exclusiva dos autores. O download e compartilhamento da obra são permitidos desde que os créditos sejam devidamente atribuídos aos autores. É vedada a realização de alterações na obra, assim como sua utilização para fins comerciais.

A Editora e-Publicar não se responsabiliza por eventuais mudanças ocorridas nos endereços convencionais ou eletrônicos citados nesta obra.

Conselho Editorial

Dr^a Cristiana Barcelos da Silva – Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro

Dr^a Elis Regina Barbosa Angelo – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

Dr. Rafael Leal da Silva – Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Dr. Fábio Pereira Cerdera – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Dr^a Danyelle Andrade Mota – Universidade Tiradentes

Me. Doutorando Mateus Dias Antunes – Universidade de São Paulo

Me. Doutorando Diogo Luiz Lima Augusto – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

Me. Doutorando Francisco Oricelio da Silva Brindeiro – Universidade Estadual do Ceará

M^a Doutoranda Bianca Gabriely Ferreira Silva – Universidade Federal de Pernambuco

M^a Doutoranda Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa

Me. Doutorando Milson dos Santos Barbosa – Universidade Tiradentes

M^a Doutoranda Jucilene Oliveira de Sousa – Universidade Estadual de Campinas

M^a Doutoranda Luana Lima Guimarães – Universidade Federal do Ceará

M^a Cristiane Elisa Ribas Batista – Universidade Federal de Santa Catarina



2020

M^a Andrelize Schabo Ferreira de Assis – Universidade Federal de Rondônia
Me. Daniel Ordane da Costa Vale – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais
Me. Glaucio Martins da Silva Bandeira – *Universidade Federal Fluminense*
Me. Jose Henrique de Lacerda Furtado – Instituto Federal do Rio de Janeiro
M^a Luma Mirely de Souza Brandão – Universidade Tiradentes
Dr^a. Rita Rodrigues de Souza - Universidade Estadual Paulista
Dr. Helio Fernando Lobo Nogueira da Gama - Universidade Estadual De Santa Cruz
Dr. Willian Douglas Guilherme - Universidade Federal do Tocantins
Dr^a. Naiola Paiva de Miranda - Universidade Federal do Ceará
Dr^a. Dayanne Tomaz Casimiro da Silva - UFPE - Universidade Federal de Pernambuco

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)**

N244h Nascimento, Angélica Rangel do, 1982-.
O Hangar do Zeppelin [recurso eletrônico] : uma construção
"Nazista" em meio ao subúrbio carioca / Angélica Rangel do
Nascimento. – Rio de Janeiro, RJ: e-Publicar, 2020.

Formato: PDF
Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader
Modo de acesso: World Wide Web
Inclui bibliografia
ISBN 978-65-87207-61-2

1. Hangar do Zeppelin – História. 2. Rio de Janeiro (RJ) –
História. I. Título.

CDD 981.53

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

Editora e-Publicar

Rio de Janeiro – RJ – Brasil
contato@editorapublicar.com.br
www.editorapublicar.com.br



2020

Préfacio

A ideia de construção ‘Nazista’, conforme expressada no título nada mais é que uma forma de chamar a atenção para o período em questão, já que com a ascensão do nazismo, a década de 1930 ficou marcada negativamente. Por isso, mostramos o Hangar do Zeppelin e seus desdobramentos políticos, econômicos e sociais para a região conhecida hoje por Zona Oeste, localizada na cidade do Rio de Janeiro. Essa construção dita faraônica, lembra as grandes esfinges e pirâmides do Egito, que por seu tamanho físico, imponência e engenhosidade arquitetônica podem ser comparadas ao Hangar do Zeppelin em Santa Cruz. A memória herdada desse fato histórico, que poderia ter mudado a realidade de uma área ainda rural na década de 1930, não transformou a realidade prática dessa população que via os Zeppelins como balões de gás sobrevoando os céus de Santa Cruz, seus moradores não tiveram acesso às viagens. O esquecimento se transformou na outra face da moeda dessa História, quando se deu o seu esquecimento que perdurou durante décadas, agora lembrado não mais pelos Zeppelins e sim pelos BRTs, um sistema de transporte rápido que liga os bairros de Santa Cruz, Recreio dos Bandeirantes e Barra da Tijuca. O grande ‘líder’ Vargas, que arrebanhava multidões com o seu carisma político, fez o que nenhum outro político na História fez por um bairro afastado da Capital Federal, deu progressão à um local desconhecido, conseguindo com isso a simpatia do Povo, o ódio das elites e a crítica dos jornalistas.

Sumário

Introdução	9
Capítulo I	11
Santa Cruz, bairro histórico do subúrbio carioca, local de memória e esquecimento: um debate historiográfico.	11
Capítulo II	21
Os Zeppelins na História: Surgimento e extinção dos gigantes do ar no governo Vargas.	21
<i>Um breve histórico sobre os Zeppelins.</i>	21
Capítulo III	26
A construção do Hangar do Zeppelin, frustração e disputa pelo espaço físico local.	26
A construção polêmica.	26
Considerações finais	37
Fontes	38
Referências Bibliográficas	39

Introdução

O presente trabalho se propõe a debater as memórias do Bairro de Santa Cruz como local de memória notória e de História do Brasil, vinculando a construção do Hangar do Zeppelin como ponto de contato entre uma política internacional que precisava se coordenar entre ideias nazistas e ideias liberais, pois ambas as ideologias estavam presentes e se espalhavam não apenas pela Europa, mas também chegavam com suas ideias no Brasil.

A ideia de colocar **Nazista** no título do trabalho foi para lembrar o período de seu surgimento e como isso ficou marcado, nada tem com afirmações sobre o Brasil ser ou não nazista, ou mesmo seu líder/presidente; longe disso, são teorias ou formas de governar, assim como as ideias comunistas que circularam por todo o mundo e também fizeram seus adeptos.

O Brasil enfrentou a crise de 1929 aparentemente de forma saudável em relação aos outros países capitalistas, isso se deve a sua política intervencionista na economia. Naquele período, a ideia era salvar o café que era considerado a vedete da economia agrário-exportadora, mas a modernização só viria com a indústria.

“A importação de bens de capital para o setor industrial contaria com o apoio governamental, com a assinatura, em 1935, de tratado de comércio com os Estados Unidos. Estes concederam vantagens a alguns produtos de exportação brasileiros (café, borracha, cacau) em troca de redução de 20% a 60% na importação de certos artigos norte-americanos, como máquinas, equipamentos, aparelhos e aços.” (BASTOS e FONSECA, p.169)

Consciente dessa importância, o governo brasileiro fez um acordo de importação de maquinário com os Estados Unidos. O objetivo era incentivar a montagem da indústria no Brasil, assim o país conseguiria superar o problema de seu atraso e posteriormente substituir sua característica fortemente agrária, por algo mais moderno como a Indústria.

Para apresentar a construção desses significados, já que o recorte está nas décadas de 1932-1940, justificamos a explicação inicial contextualizando a priori a década de 1930 e seus desdobramentos políticos, sociais e econômicos de uma política voltada para a conquista das massas carentes. Essa característica não era apenas do Brasil, como também ocorria em vários países, com líderes totalitários, como exemplos mais expressivos da história: Hitler na Alemanha e Mussolini na Itália.

Getúlio Vargas se tornou uma figura icônica de nossa história, um político que soube como conduzir o país e minimizar, por assim dizer, uma disputa entre diferentes classes sociais. Suas atitudes quanto à política Nacional foram confundidas com simpatia ao

Nazismo. Para além de suas simpatias pessoais, ele precisava da ajuda desses países, para tornar o Brasil um país moderno mudando a realidade oligárquica da época.

Dos diversos assuntos trabalhados na escrita do trabalho final, para além de Getúlio Vargas que aparece juntamente com a construção do hangar, a forma de apresentação do tema central tem como base fontes primárias, como fotos, jornais da época e também relatos orais de moradores que viveram com intensidade esse momento de glória do bairro, que se projetou para o Brasil e tão logo foi colocado na gaveta da história e esquecido, lembrado nos noticiários como bairro cercado de favelas e na atualidade como ponto de integração do meio de transporte chamado de BRT.

A localização do Hangar é polêmica. Sua escolha foi por um lugar distante da capital federal, o que gerou varias interpretações na época. Dos interesses difusos nesta escolha, foi escolhido o pai da aviação brasileira, Santos Dumont; o local onde ficaria tal pomposa construção que marcaria para sempre o bairro, as pessoas e a aviação brasileira.

O Hangar foi construído na antiga fazenda de Santa Cruz, lar jesuíta que ficou “abandonado” depois que o Marquês de Pombal expulsou os jesuítas, para as reformas iluministas para um Brasil moderno e civilizado. Hoje fica sob a custódia da Base Aérea de Santa Cruz (BASC), força aérea brasileira e lá abriga caças importantes para nossa proteção.

No tempo presente, vários aviões ainda sobrevoam os céus Santacruzenses saindo da mesma base aérea, cujos os zepelins anteriormente pintavam os céus e deixavam os seus moradores perplexos com o tamanho, formato e espessura desses balões movidos à hélio. Contudo, o que ficou de legado para o bairro e para a sua população? Acreditamos que pouco ou quase nada ficou após a entrada na segunda guerra Mundial e o rompimento com os países do eixo. O hangar ficou um tanto esquecido no longínquo Santa Cruz, terras históricas e esquecidas devido a sua distância da principal capital do país.

Capítulo I

Santa Cruz, bairro histórico do subúrbio carioca, local de memória e esquecimento: um debate historiográfico.

O presente capítulo inicia com um debate sobre a memória e o esquecimento do local, conhecido como Santa Cruz, onde foi construído o Hangar do Zeppelin, cujo objeto principal de pesquisa tem uma relação ainda permanente com o bairro, hoje a Base Aérea de Santa Cruz.

Contribuindo para o debate, temos: Jacques Le Goff¹; Pierre Nora², Michel Pollack³, que exemplifica bem a questão do esquecimento, como e por que esquecer é necessário na contemporaneidade e Beatriz Sarlo⁴, que fala sobre as dificuldades em se trabalhar com o passado.

Iniciando o nosso debate sobre o tema, vamos começar falando sobre como se processa o tempo e como ele pode ser encarado, para refletir sobre o local onde se forma a memória.

“Que relações tem a história com o tempo, com a duração, tanto com o tempo natural, as diversas sociedades e culturas inventaram um instrumento fundamental, que é também um dado essencial da história: o calendário; por outro, hoje os historiadores se interessam cada vez mais pelas relações entre história e memória.”⁵

A importância da memória para a construção do tempo e do local onde se habita os corpos humanos e também a história da região, coaduna para que o esquecimento seja necessário para arrefecer as mentes, após uma tragédia qualquer, como o esquecimento das memórias de um bairro para a sua população local. O hangar não é somente parte de um bairro afastado do centro de uma das cidades principais do sudeste e sim de parte da História do Brasil, mesmo que não reconhecido nos livros didáticos e pelas autoridades; o presidente Vargas deixou como legado para o bairro essa construção que foi posteriormente esquecida, mas não esquecida pela população que viu o hangar ser construído e depois utilizado por Zeppelins.

“Embora na maioria das vezes esteja ligada a fenômenos de dominação, a clivagem entre memória oficial e dominante e memórias subterrâneas, assim como a

¹ Jacques Le Goff, livro: História e Memória.

² Pierre Nora

³ Michel Pollack

⁴ Beatriz Sarlo

⁵ Jacques Le Goff, página 7

significação do silêncio sobre o passado, não remete forçosamente à oposição entre Estado dominador e sociedade civil. Encontramos com mais frequência esse problema nas relações entre grupos minoritários e sociedade englobante. ”(POLLAK, p.5)

Essa relação entre grupos minoritários, podemos encaixar a população de Santa Cruz, entre os minoritários, ou seja, aqueles que tem pouca expressão política para decidir pelo melhor para as suas vidas e dependem de políticas locais para serem ouvidos. O silêncio mostrado por Pollack na citação acima, pode nos dar um caminho para pensar o porquê desse silêncio ao longo de décadas que deixaram o hangar submerso na escuridão do passado. A dominação pode explicar a diferença aplicada em termos de importância de certas partes da cidade em detrimento de outras.

A importância muda quando muda a política, e com a transferência da capital Federal para Brasília, a própria cidade ficou obsoleta e mais ainda, locais afastados do grande centro urbano, como Santa Cruz. Para Sarlo:

“A questão do passado pode ser pensada de muitos modos e a simples contraposição entre memória completa e esquecimento não é a única possível. Parece-me necessário avançar criticamente além dela, sem dar ouvidos à ameaça de que examinamos os atuais processos de memória estaremos fortalecendo a possibilidade de um esquecimento indesejável. Isso não é verdade.”(p.21)

Um esquecimento indesejável pode ter ocorrido quando a história do Hangar ficou perdida no passado, e foi e é pouco explorada ainda hoje, com a pouca divulgação sobre esse local de memória e de História, parafraseando Pierre Nora, p.27; examinar o processo atual de memória, me parece adequado à questão do bairro de Santa Cruz, como está se construindo essa memória no presente?

O Núcleo de pesquisa Histórica de Santa Cruz (NOPH) faz um trabalho de recuperação dessa memória e desse eminente esquecimento de sua história local, trabalha junto à prefeitura da cidade do Rio de Janeiro em busca de um novo olhar sobre esse bairro que foi tombado pelo patrimônio histórico nacional, de acordo com o Decreto nº 11.703 6. Concluímos com isso, que sua importância é vital para a História nacional.

Retomando o debate sobre a memória e o esquecimento, essa informação sobre o tombamento deixa em parte a dúvida quanto ao esquecimento, o bem foi reconhecido por ser o remanescente de uma época, a era dos Zeppelins, foi lembrado pelas autoridades, mas esquecido pela população que nem sequer tomou conhecimento de sua localização. Conhecem

⁶ O Decreto nº 11.703 fica o bem, com característica de tombamento definitivo e considerando que este Hangar é o único representante mundial dos dirigíveis, nos termos da Lei nº 166 de 27 de maio de 1980, entrando em vigor no dia 24 de Novembro de 1992.

o hangar e lembram-se do Zeppelin, mas não sabem onde se localiza o bairro; podemos dizer que a lembrança foi alienada, ou seja, sabe-se da sua existência e ignoram o seu local de concepção.

“A História é a reconstrução sempre problemática e incompleta do que não existe mais. A memória é um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente; a história, uma representação do passado.” (NORA, p.9)

Em Pierre Nora encontramos uma definição da problemática sempre existente que remete a reconstrução histórica, a dificuldade que tem o historiador que não pode adentrar em uma máquina do tempo e ver como tudo aconteceu, o que resta são as lembranças daquela época, os vestígios deixados e as memórias de um tempo que já passou.

A memória pode ser sempre atual, pois ela é acessada a todo o momento, assim como as nossas lembranças infantis. “A lembrança insiste porque de certo modo é soberana e incontável (em todos os sentidos dessa palavra). Poderíamos dizer que o passado se faz presente.” (Sarlo, p.10)

Colaborando para exemplificar os conceitos de: memória, lembrança, passada e presente, (Beatriz Sarlo, 2007) nos indica um caminho para chegar a um entendimento sobre esses conceitos, a lembrança é presença constante do passado em nossa vida; estamos sempre vivenciando o passado, seja através de conversas, objetos que possuímos ou lugares que visitamos.

Memórias e lembranças podem ser compreendidas como faces de uma mesma moeda, a primeira é considerada a oficialização do termo, ou seja, a linguagem utilizada por estudiosos, historiadores e etc. A segunda é o senso comum da primeira, precisamos lembrarmos dos fatos que ocorreram no passado, para escrever o futuro e isso é a memória desse tempo e lugar que sofre influências dos diversos contextos sociais.

Para lembrar-se dos fatos históricos do passado, procuramos diversos meios para realizar tal intento, “Hoje os documentos chegam a abranger a palavra, o gesto. Constituem-se arquivos orais; são coletados etnotextos.” (Le Goff, p.11), é com essa ideia em mente que as memórias escritas podem nos dar um bom indício sobre o que houve naquele momento em que não participamos da história.

Situando a localização geográfica do Bairro, identificado como subúrbio pode encontrar essa designação em:

“Podemos observar que tanto quanto o discurso dos governantes que buscava impor aos subúrbios a imagem de uma região totalmente desolada e largada às traças, a imprensa suburbana e os políticos da localidade também recorriam a uma imagem que retratava o subúrbio como algo compacto e homogêneo. A essa imagem, que

podia beirar a caricatura, podiam-se facilmente objetar aspectos do contexto social e geográfico da região.” (SANGLARD et al p.256)

A idealização do subúrbio como algo distante, sujo e mal tratado pode ser facilmente observada na citação acima, onde o autor é bem claro que a palavra é de cunho pejorativo, principalmente quando fala em caricatura, essa forma de referencial para a localidade é bastante contundente da desvalorização dos bairros pelas autoridades locais e claras de punho político e interesseiro.

Uma definição mais específica é tratar o bairro de Santa Cruz, como zona oeste da Cidade do Rio de Janeiro, como hoje é conhecida, assim como outros bairros que congregam o subúrbio e que também fazem parte da constituição Zona oeste, esse nome tem uma origem inusitada e se passa em um bairro vizinho, Campo Grande:

“A ideia de usar esse nome, por estarem localizados na região oeste da cidade, surgiu por iniciativa do professor Moacyr Barros Bastos e de Miguel Borges, um dos nomes mais importantes do cinema novo. Como os cinemas que ainda existiam em profusão exibiram curtas-metragens antes das películas, Moacyr e Miguel angariaram recursos e filmaram o curta “Zona Oeste”, de oito minutos, com depoimentos de moradores e um resumo da história local.”(MANSUR, p.23)

O filme e os depoimentos sobre a zona oeste coletados pela película de cinema foram distribuídos e desapareceram, não sobrou nenhuma cópia para usar como fonte de pesquisa, com o objetivo de inserir neste trabalho, ficou apenas o relato oral de quem o fez.

“Com a proclamação da República, a região se tornou a zona rural do Distrito Federal, até que, em 1960, com a transferência da capital para Brasília, ela passou a ser a zona oeste da cidade do Rio de Janeiro.” (MANSUR, p.13)

A região conhecida hoje como zona oeste, até pouco tempo atrás era ainda uma área rural e vem sendo descaracterizada com a expansão imobiliária. E, se antes era esquecida pelo poder público, enquanto Rio de Janeiro, Capital federal; após a transferência da capital para Brasília a situação ficou ainda pior. Os possíveis investimentos foram suspensos de toda a cidade, e, com isso, Santa Cruz ficou no anonimato por décadas, e ainda está.

“ O Estado do Rio de Janeiro é, oficialmente, dividido em regiões de governo com base em características físico-geográficas. Apresenta-se aqui, essa atual divisão regional (mapa 1) ⁷-que, como qualquer outra, é resultado de longa construção, hoje conhecida e reconhecida pelos que a ela se referem. ”(MACHADO, p.54)

Para além do mapa da divisão do Estado do Rio de Janeiro, existem outros mapas que dividem a cidade em áreas de planejamento, ou por região e por zonas também. Observando o

⁷ Ver página 56, MACHADO, Marina Monteiro. Entre fronteiras: posses e terras indígenas nos sertões(Rio de Janeiro,1790-1824).Guarapuava:Unicentro,2012

mapa abaixo, com a sua divisão por zonas fica claro que a cidade foi intencionalmente dividida com vista aos privilégios de uma parcela da população carioca que tem os benefícios por geograficamente, se localizarem próximo ao centro econômico da Cidade, tem facilidade e melhor acesso aos bens de consumo de melhor qualidade, aos serviços e também a educação.

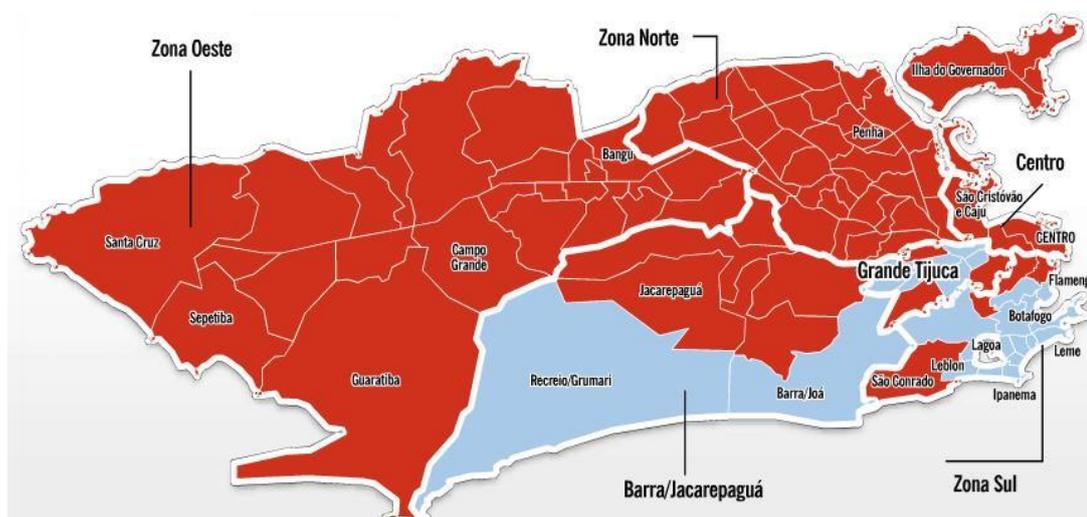


Fig.1 mapa com divisão por zonas da cidade.

Fonte: Jornal o globo, página 06, ano de 2014.

O mapa apresentado acima mostra a divisão do município em zonas de acordo com a posição geográfica de cada bairro, observamos que a indicação zona oeste está direcionada para o bairro de Santa Cruz que fica na ponta e colado em outros municípios, podemos depreender que o bairro é o representante da zona oeste, como lugar distante, pobre e sem condições mínimas de sobrevivência das pessoas, conforme a teoria difundida sobre o subúrbio carioca.

O subúrbio carioca abrange além da zona oeste, a zona norte da cidade, geograficamente todos os que ficam na margem das estações de trem, ou seja, que são cortados por ela. Um dos cantores da música populares brasileiros consagrados, não deixou de lembrar-se das dificuldades porque passa quem mora no subúrbio.

“Lá não tem claro-escuro

A luz é dura

A chapa é quente

Que futuro tem

Aquela gente toda

Perdido em ti

Eu ando em roda

É pau, é pedra.

É fim de linha

É lenha, é fogo, é foda”.

(Chico Buarque, o subúrbio.)

Na música riquíssima em detalhes sobre o subúrbio carioca, fica caracterizado um lugar sem um futuro, onde muitas pessoas possuem dificuldades financeiras, de moradia, e sofrem com a distância dos locais de trabalho e das grandes universidades. Outro ponto apontado, ” é que Santa Cruz corresponde ao final da linha de trem que vai para a zona oeste, é fim de linha significa grande distância. Apesar do preconceito embutido sobre como vivem as pessoas no subúrbio, podemos entender a música como uma forma de protesto contra as condições de vida precárias da população.

Para compreender melhor a divisão da cidade em regiões, citamos (Machado, 2012):

“(…) o conceito de região é complexo e agrega vários significados. Trata-se de uma definição política de base territorial que, a seu modo, põe em cheque interesses, comunidades e, sobretudo, identidades, visto que um grupo vitorioso define uma região, fazendo valer seus interesses no controle e na gestão de um determinado território.”

Essa divisão política que compõem os interesses de um grupo que tem uma maior influência política no âmbito nacional coordena os investimentos públicos para os bairros da cidade. Como a própria citação nos remete, o interesse de um pequeno grupo prevalece sobre os demais. As ideias que foram sendo construídas ao longo do tempo sobre Santa Cruz como região pobre faz parte da imagem construída sobre a zona Oeste:

“Os “povoados” evidenciam, portanto, a existência de aglomerados urbanos no interior de distritos eminentemente agrícolas. Muitos daqueles “povoados” correspondiam às estações suburbanas da linha ferroviária central do Brasil, como Paciência, Realengo, Bangu e Santa Cruz.”(SANGLARD et al, p.257).

A denominação atribuída ao que conhecemos hoje, como divisão geográfica, Zona oeste da Cidade do Rio de Janeiro tem vários olhares dos autores trazidos para o debate, alguns oferecem denominações como, povoado cujo significado é de área agrícola e não

urbanizada e talvez no passado fosse assim, no contexto atual, o processo de urbanização está bem acentuado.

Memórias de um bairro

A caracterização das memórias de um bairro pode ser lembrada e ou esquecida por vários fatores, mas no caso de Santa Cruz existe um esforço em manter essa história. Localizada em uma região de subúrbio e longe do centro urbano principal, há muitas histórias para contar. O tombamento realizado pelo IPHAN propõe ressaltar as ruínas do matadouro, o Batalhão Villagran Cabrita que era a sede burocrática da Família Real, de onde se expedia documentos, o hangar do Zeppelin e outros como a própria fazenda e o palacete Princesa Isabel.

“Feitos que poderiam estar extintos da memória não fosse o trabalho do Núcleo de Orientação e Pesquisa Histórica de Santa Cruz (NOPH), fundado em 1983 por moradores dispostos a pesquisar e recuperar os resquícios do passado da região. Tarde demais para salvar a sede da Fazenda Real, onde hoje funciona o Batalhão Escola de Engenharia Villagran Cabrita. Mas não o sobrado que servia de Matadouro, e ganhou o nome de Palacete Princesa Isabel. O NOPH conseguiu da Prefeitura a restauração da construção, que será inaugurada em breve como sede de um Centro Cultural. Antes mesmo do espaço físico, desde 1997 funciona na área o primeiro “ecomuseu comunitário” do país. Como o status indica, o chamado Quarteirão Cultural do Matadouro tem como missão não apenas preservar o patrimônio histórico de Santa Cruz, mas envolver a população em ações de educação e cultura.” (Aldé, Revista de História da Biblioteca Nacional)

O palacete Princesa Isabel confunde muita gente que pensa que a princesa esteve lá. É um prédio muito antigo da época do Império, cujos documentos eram expedidos recebeu esse nome em homenagem a Princesa. O lugar chama muita atenção pelo nome atribuído, sugerindo que ali foi um dia, a casa da Princesa Isabel, que é hoje a sede do Núcleo de Orientação e Pesquisa Histórica de Santa Cruz(NOPH),que surge como uma ação dos moradores em busca de sua identidade e manutenção de sua história local e com o apoio da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro que cedeu o local para a manutenção de arquivo sobre sua história.



Fig.2 Palacete Princesa Isabel, sede do NOPH foto: Angélica Rangel.

“A questão do passado pode ser pensada de muitos modos e a simples contraposição entre memória completa e esquecimento não é a única possível. Parece-me necessário avançar criticamente além dela, sem dar ouvidos à ameaça de que examinamos os atuais processos de memória estaremos fortalecendo a possibilidade de um esquecimento indesejável. Isso não é verdade.”(SARLO ,p.21)

Esse esquecimento indesejável falado por Beatriz Sarlo acontece quando favorecemos algumas memórias e deixamos outras caírem no verdadeiro esquecimento. O poder de escolher o que deve ser lembrado e esquecido, pertence ao ser humano. E que a incompletude da memória seja algo pernicioso para a própria História.

A lembrança do passado nunca será completa, pois com o passar do tempo não podemos mais confiar que de tudo lembramos, vivemos muitas coisas para lembrar os detalhes e ainda tem algumas coisas que nossa memória seleciona para esquecermos e continuarmos a nossa vida, coisas que foram ruins e doloridas para lembrar passam a fazer parte do inconsciente.

“O passado é sempre conflituoso. A ele se referem, em concorrência, a memória e a história, porque nem sempre a história consegue acreditar na memória, e a memória desconfia de uma reconstituição que não coloque em seu centro os direitos da lembrança (direitos de vida, de justiça, de subjetividade). ”(SARLO, p.9)

Esse conflito sobre o passado é um fato incontestável e em muitos casos os relatos orais não são considerados confiáveis, justamente pela memória ser considerada seletiva. A memória pode relacionar passado e presente como iguais, mas se pensarmos assim pode

perder realmente o que já se passou e não conhecer o que houve no passado, em situações em que não se conta com registros escritos.

No caso do Hangar, saber como foi para as pessoas que viviam ali as emoções de ver o Zeppelin sobrevoando suas casas, que tipo de impacto causou, o que o bairro obteve para, além disso? Só podemos saber coletando relatos orais.

“Abordar o fenômeno da oralidade é ver-se defronte e aproximar-se bastante de um aspecto central da vida dos seres humanos: o processo da comunicação, o desenvolvimento da linguagem, a criação de uma parte muito importante da cultura e da esfera simbólica humana.” (FERREIRA e AMADO, p.15).

Abordar a memória é falar com o âmago interior do ser humano que é um ser feito de memórias. Todos nós temos memórias, e isso um historiador contemporâneo não pode deixar de lado e passar à frente, deixando de saber assuntos do passado que em nenhum livro acadêmico que seja, vamos encontrar a riqueza de detalhes sobre um tempo longínquo.

As pessoas esquecidas e marginalizadas pela história tem nos relatos orais a possibilidade de “ascender historicamente”, dando voz e vez para aqueles que não tiveram a oportunidade de serem lembrados por uma história historicista, positivista e factual e que só se lembra dos grandes heróis, forjados por interesses econômicos, políticos, culturais e sociais, afastando as massas da história.

“Contudo, e apesar dos entusiasmos que ainda possa suscitar como método historiográfico, a história oral conserva uma espécie de rótulo de “segunda classe”, sendo menosprezada pelos seguidores de uma tradição um tanto clássica do historicismo e de algumas versões atuais do quantitativismo e do objetivismo rasteiros que subsistem nas ciências sociais em geral.” (FERREIRA e AMADO, p.18).

A história oral vem sofrendo algumas alterações, essa segunda classe já não é tão forte assim, ainda é claro temos historiadores conservadores que não aceitam a história oral como fonte de conhecimento do passado, até porque normalmente os entrevistados são idosos e eles pela idade avançada confundem passados, com o presente recente. Segundo Bourdieu, 1996:

“Produzir uma história de vida, tratar a vida como uma história, isto é, como o relato coerente de uma sequência de acontecimentos com significado e direção, talvez seja conformar-se com uma ilusão retórica, uma representação comum da existência que toda uma tradição literária não deixou e não deixa de reforçar.”

E para remontar a História do Zeppelin, suas emoções e o que provocou na população local, um relato oral pode “recriar” ou seja, tentar pelo menos reaver os acontecidos da época, mesmo que não tenha a riqueza de detalhes, como um ocorrido recente. E para corroborar a pesquisa sobre os Zeppelins em Santa Cruz, procuramos investigar para além das bibliografias escritas e escolhemos para melhor exemplificar relatos de História oral que

permitam colaborar para um maior entendimento sobre fatos da vida de pessoas, como pensavam e agiam na década de 1930.

A entrevista foi realizada de forma corrida, ou seja, as perguntas foram lançadas para a entrevistada e ela quis responder de forma corrente, com relatos seguidos, as perguntas encontram-se em anexo. No momento da entrevista, as perguntas que direcionariam o questionário foram abandonadas, pois a entrevistada quis contar sobre os Zeppelins de seu jeito.

“Eu via o Zeppelin quando ia para casa depois da escola, tinha que subir um morro bem alto, pois, morava em um sítio bem no topo e de lá eu vi quando eu tinha mais ou menos uns oito anos uma abóbora d’água enorme voando, ela era prateada e não tinha como não ver. Então, corri e perguntei ao meu pai o que era aquilo no céu e ele me disse que era o Zeppelin e eu logo perguntei o que é Zeppelin? Ele disse que era como a Maria fumaça que transportava pessoas e cargas, só que no céu. (risos) ai, eu toda a vez que ia para casa ficava esperando para ver o Zeppelin, ele não passava na mesma hora, tinha dia que eu via e outra vez não via. Ele era reluzente e parecia ter em volta chapas de metal, brilhava muito quando o sol batia do lado.”

A pessoa entrevistada é uma senhora de oitenta e dois anos de idade e moradora nas proximidades do bairro de Santa Cruz, era criança quando os primeiros Zeppelins sobrevoaram os céus fluminense. A outra moradora da região não pode fornecer as informações pedidas, pois sua saúde debilitada e idade avançada (tem 90 anos de idade), não permitiu que recordasse os fatos pedidos na entrevista. O roteiro estabelecido inicialmente para a pesquisa sofreu modificações, não se ajustou a entrevistada que forneceu suas memórias de forma a contar sua história de vida, construindo assim uma biografia pessoal.

Capítulo II

Os Zeppelins na História: Surgimento e extinção dos gigantes do ar no governo Vargas.

Um breve histórico sobre os Zeppelins.

Os Zeppelins aparecem na história com maior expressão quando emerge o nazismo na Alemanha, por participarem da Primeira guerra mundial, como veículo de reconhecimento da área bélica. A estrutura física sugere um grande balão alongado de gás, semelhante aos primeiros balões de gás que faziam o passeio de pessoas, cuja quantidade transportada era bem pequena. Com o advento dos Zeppelins, bem maiores e com mais recursos para transladar mais pessoas e por mais tempo de viagem, esse conceito mudou.

Em princípio, a sua função era de transporte de cargas e de passageiros. Para se manter quanto projeto, precisou abrir outros campos de atuação e, por essa razão, ingressaram como veículos de guerra, apesar de todos os riscos que colocavam a tripulação e as pessoas que participavam da guerra, pois se um tanque fosse atingido seria provavelmente uma explosão de proporções ainda não esperadas.

“A invenção de dirigíveis foi feita por Joseph e Etienne Montgolfier. E especificamente a Joseph Montgolfier é devido a descoberta, cujos dois irmãos conceberam de forma colaborativa. (...) a bola, que era de 4 metros de diâmetro, 60 metros cúbicos, estava inchando à quatro dias na casa dos irmãos Charles e Robert, e à noite levaram ao campo de março, quando foi solto, no 27 agosto de 1783, às 5:00, no meio de uma multidão ofegante de emoção.” (DOLLFUS, p.13)

Os dirigíveis foram criados não por Alemães como se faz compreender pela associação entre os Zeppelins e a referência ao nome, as invenções circularam pelo mundo, assim como a invenção do avião não é atribuída à Santos Dummond e sim aos irmãos Wright⁸ cujo senso comum ainda os indica como criadores das máquinas de voo.

Os Zeppelins conquistam o ar.

A conquista deu-se nos anos de 1930, foi neste período que eles foram aperfeiçoados e mais testados em longas viagens passando por vários países. Então foi construído hangares e atracadouros que se espalharam por alguns lugares do mundo.

⁸ Irmãos Wright. Ver em: <http://noticias.terra.com.br/educacao/santos-dumont-x-irmaos-wright-veja-polemica-sobre-invencao-do-aviao,432c9a61a78ff310VgnVCM5000009ccceb0aRCRD.html>. Acesso em: 16/11/2015

“A cidade de Kasumira Ura, próxima de Tóquio, foi escolhida para pouso devido a existência de um hangar para dirigíveis, onde os japoneses operavam o dirigível alemão recebido como dívida de guerra.”(Nielsen apud Reis,p.64)

Os atracadouros para zeppelins se espalharam com maior facilidade do que os hangares, por serem estruturas simples que apenas prendiam os zeppelins para abastecer com suprimentos e combustíveis.Com o intuito de tornar popular as viagens neste novo meio de transporte e criar uma rota entre a Europa e a América. Dos lugares que se tem notícias de construção de hangares estão: Estados Unidos (Akron, Ohio), Japão (Kasumira Ura), Alemanha (berço da empresa alemã “Luftschiffbau Zeppelin” que construiu o Hangar no Brasil) e Brasil (local da base Aérea de Santa Cruz).

“Não obstante, ao amanhecer da sexta-feira em Akron Ohio,salvo a suástica semiqueimada que ainda mostrava na cauda descolada,como esqueleto fantástico e retorcido de uma baleia que dera à praia,com a caixa de alumínio das costelas ainda em brasa,nada mais restava.”(MOONEY,p.228)

Com o advento do fim da Primeira Guerra Mundial a Alemanha ficou impedida de construir maquinário de guerra e pode apenas ficar com o transporte aéreo, onde investiu em transporte de passageiros, como os zeppelins, daí a importância de fazer alianças com outros países, principalmente na América com o Brasil e os Estados Unidos, cuja importância é atribuída a sua liderança local.

Os zeppelins precisavam de constantes aperfeiçoamentos para poderem atender as necessidades tanto bélicas quanto de transportes de passageiros e cargas, explosões como essas marcaram a história dos gigantes do ar,pois o Hindenburg,um Zeppelin famoso, explodiu em pleno ar Norte-americano e criou uma certa desconfiança sobre a segurança dos Zeppelins para transporte.

Como surgiu esse nome?

O nome Zeppelin tem como origem, no seu aperfeiçoador, o Conde Ferdinand Von Zeppelin responsável pelo projeto das aeronaves gigantes, mesmo com muitas tentativas frustradas, não desistiu, o seu plano inicial era fazer um transporte de passageiros que pudesse fazer viagens internacionais.

“Os dirigíveis rígidos foram aperfeiçoados foram desenvolvidos e aperfeiçoados em sua maioria, pelo conde Ferdinand Von Zeppelin e sua equipe técnica, no início do século XX.(...)Nascido em Konstanz,Alemanha,em oito de julho de 1838,Zeppelin,como boa parte dos aristocratas alemães,entrou para o exército e,em 1857,era promovido ao posto de segundo tenente.”(Reis,p.18-19)

A ideia de voar sempre fascinou o ser humano e não foi diferente com o Conde, homem culto e que teve contato desde cedo com as ciências. Na sua condição de aristocrata, em seus pensamentos sempre quis construir uma máquina que voasse, então com sua condição e influência, pôs em prática o seu desejo. Sabemos que não é fácil a construção de tamanho projeto, verbas para ampará-lo e sua posterior aceitação. Também salientamos que como toda a experiência nem sempre acerta-se na primeira vez e várias tentativas são necessárias.

“O Conde Zeppelin nunca desanimava e, assim, continuou a trabalhar em seu terceiro dirigível, o LZ.3 utilizando seus últimos recursos. Essa aeronave ficou pronta em outubro de 1906. Ela era exatamente como a anterior, diferenciando-se, apenas, nos seus estabilizadores. Esse dirigível foi um sucesso, trazendo ao conde e sua equipe o reconhecimento esperado. O governo alemão ofereceu ao conde um novo Hangar, de dimensões maiores, onde se pudesse construir aeronaves de grande porte, pois ao se aumentar o tamanho dos dirigíveis, se aumenta a sua capacidade de transportar cargas.” (Reis, p.25)

A intenção do governo alemão era investir nas máquinas aéreas por perceber que estavam dominando o espaço celeste, e que a competição ainda era muito frágil, tentativas de outros países como a Inglaterra incomodavam o governo Alemão, mas o seu projeto de zeppelin não era tão bom quanto os dirigíveis alemães.

“A Inglaterra, para proteger o seu império, estava tentando preservar o domínio dos mares, e para isso era impossível ignorar o sucesso dos zeppelins, em seus voos transatlânticos. Os dirigíveis ingleses: R.100 e R.101 foram construídos para competir com o Graf Zeppelin, porém a queda do R.101 desestimulou completamente o desenvolvimento dos dirigíveis rígidos britânicos.” (Reis, p.92)

A aparente fragilidade dos dirigíveis criou, uma certa rejeição para grandes projetos como este, por isso, a Alemanha conseguiu se manter na liderança dos gigantes do ar e sua empresa criou um ícone de transportes aéreos cujo nome marcou a história. Os zeppelins eram realmente frágeis, o que prova isso é a destruição de alguns modelos durante as primeiras experiências e também com o desastre do Hindenburg, nos Estados Unidos.

Zeppelins extintos por quê?

O fim dos Zeppelins pode ser entendido como uma questão de sobrevivência da liderança de outros países e a chegada de um outro tipo de transporte, o avião bem mais seguro que o dirigível, pois conta com um motor e não com tanques de armazenamento de gás.

“A 3 de maio de 1937, Às vinte horas e doze minutos, deixa a luxuosa gare especialmente construída para os zeppelins em Francoforte do Meno, com destino a Nova Iorque. Apesar do mau tempo, na tarde do dia 6, apresenta-se em Lakehurst, seu porto de ligação americano. Como habitualmente, há uma multidão para assistir à chegada do gigante. Nessa tarde, até lá está um repórter da rádio, que descreve a cena

em termos ditirâmicos. E, repentinamente, as palavras emudecem-lhe na garganta, enquanto da multidão se eleva um clamor horripilante. Uma chama brota da parte de trás e na parte superior do Zepelim. Em menos de um minuto, da obra de arte entrevista quarenta anos antes pelo Conde Von Zepelim nada resta além de um amontoado de ferro-velho retorcido e fumegante: trinta e seis pessoas morrem carbonizadas. Explicação oficial do desastre: na sequência de uma recente tempestade, a torre de acostagem carregou-se de eletricidade. Por sua vez, o dirigível estava carregado de eletricidade estática ao contato do gancho de acostagem com a torre, brota uma imensa faísca... (...) Seja o que for, o drama tem tal eco e traumatiza de tal forma a opinião pública que assinala a condenação à morte do Zepelim como aparelho de transporte civil. (ICART, p.40)

O detalhamento da tragédia do Hindenburg marca o fim dos Zeppelins na história dos transportes aéreos, a empresa alemã constava com o abastecimento do gás Hélio em suas aeronaves para manter, uma maior segurança nas viagens, mas com as inovações tecnológicas como os aviões, os Zeppelins foram esquecidos e facilmente substituídos. A política de boa vizinhança com a Alemanha estava em fase de derrocada, com a chegada de Adolph Hitler ao poder e sua política econômica diferenciada da Norte-americana, com vistas a centralização do poder e da economia, os EUA mudaram a sua opinião quanto a manutenção da rota Europa x América do Norte.

Em outro momento, antes do acidente com o famoso Zeppelin, as melhorias efetuadas pelos alemães deixaram os Norte-americanos entusiasmados com o transporte aéreo. Com a morte dos tripulantes, sem chance de escapar, os Zeppelins foram condenados literalmente ao corredor da morte, devido à comoção causada pela imprensa na época do acidente. Está aí, uma preocupação um tanto questionável, pois qual o meio de transporte não causou acidentes, e porque essa foi extinto? Por causas políticas e econômicas e suas desconfianças quanto à Alemanha e sua nova forma de conduzir a sua política internacional.

“A bordo, estava o Dr. Eckener, oito comandantes de Zeppelins, funcionários do Ministério da Aeronáutica, noventa homens da tripulação e do pessoal da companhia Zeppelin e os convidados pessoais do Dr. Eckener. Entre esses convidados, estava o comandante Scott Peck, observador oficial da Marinha dos Estados Unidos. O comandante Peck declarou que os motores eram muito mais potentes e rápidos do que os dos dirigíveis americanos. Elogiou a atração do novo zepelim, especialmente o seu eficiente aerodinamismo e acrescentou: “Considero todas as possibilidades de perigo eliminadas no novo Zepelim.” (MOONEY, p.75)

A Alemanha voltou então, seus olhos para a América do Sul, já que a diplomacia entre eles e os Estados Unidos estava em declínio sem precedentes. O contato entre os mesmos, foi logo visto com bons olhos pelo presidente Vargas e a possibilidade de tornar o país mais próximo da Europa, mantendo laços comerciais. E para a Alemanha, a possibilidade de manter os seus dirigíveis.

“(...)A aparição dos dirigíveis dava ao governo brasileiro ares de modernidade, passando a todos a ideia de que o país estava igualando-se à grandes

nações do momento. Contudo, somente o lado promocional que os zeppelins propiciavam justificativa aos pesados investimentos do governo brasileiro em infra-estrutura para essas aeronaves, era difícil integrar o país com um meio de transporte tão caro.”(REIS, p.105)

Para o governo brasileiro foi importante a construção de um hangar do Zeppelin, para mostrar como o país estava evoluindo socialmente e sua condição de país atrasado daria uma guinada, com a aproximação com a Europa e a possibilidade de fazer negócios seria maior. Mesmo que para isso, os custos fossem altos inicialmente e que a população não teria condições de arcar com os custos desse tipo de transporte, somente as classes mais abastadas, seria um excelente negócio como propaganda política de país moderno.

Capítulo III

A construção do Hangar do Zeppelin, frustração e disputa pelo espaço físico local.

A construção polêmica.

O hangar fez ressurgir um universo de vaidades dos grupos elitistas que lideravam os principais postos ilustres da política nacional. Como poderia o então presidente Vargas, eleger um local como este para abrigar o imponente Hangar do Zeppelin, um dos únicos no mundo.

Coube ao famoso brasileiro “Alberto Santos Dumont, já era o famoso aeronauta, quando esteve em Santa Cruz em 1916 a missão de escolher o local para o Hangar de aviação do Ministério da Guerra. ”(Jornal do Noph, p.5). Como podemos perceber não foi uma pessoa comum que foi chamada para escolher o hangar e mesmo assim,foi alvo de muitas críticas e disputas.

As disputas político- ideológicas sobre a construção do hangar é um fato plausível de ser compreendido por todos, como um investimento muito grande foi feito nesta localidade e a discussão girou em torno do que aconteceria após a construção e porque um investimento sem retorno em um local insalubre e distante.

“Em março de 1934, o governo brasileiro autorizou a empresa alemã “Luftschiffbau Zeppelin”⁹ a estabelecer a linha aérea regular entre o Brasil e a Europa. Foi escolhida a Fazenda de Santa Cruz para a construção de um aeroporto para dirigíveis.”(Jornal do Noph,p.15)

A ideia de construir nesta localidade gerou uma série de dúvidas quanto ao que Getúlio Vargas queria com aquilo, aparentemente se alinhando com a Alemanha nazista e com o auxílio alemão foi posto em prática a obra monumental que depois foi tombada pelo IPHAN, através da Lei nº 166 de 27 de maio de 1980, devida a sua importância histórica e arquitetônica para a cidade.

⁹ Luftschiffbau Zeppelin,empresa alemã construtora de hangares e Zeppelins, cujo nome oficial é Luftschiffarts A.G. ,não há indícios que foi ela que construiu outros hangares no mundo,é provável que sim.Ver em: REIS, Daniel Henrique. Os grandes dirigíveis alemães(1900-1937):a rota sul americana e suas motivações.2003.145f. Monografia (Bacharel em História)-Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual do Rio de Janeiro.Rio de janeiro,2003.

“(…) Ele foi construído por brasileiros, supervisionado por alemães, e medem 274 metros de comprimento, 58 metros de altura e 58 metros de largura. Os outros dois hangares ficavam na Alemanha e nos Estados Unidos. Os dirigíveis partiam de Frankfurt, na Alemanha, atracavam em Pernambuco e desciam em Santa Cruz, onde eram recolhidos ao hangar, para manutenção, reabastecimento e embarque dos passageiros.” (MANSUR, p.72)

Uma obra de tamanha magnitude só poderia gerar descontentamentos da parte de quem não tomaria lugar nas decisões sobre o assunto. Pela estrutura, imaginamos algo monstruoso e pomposo para ficar em um lugar, onde a população elitista não teria um fácil acesso logístico de transporte. Os moradores da região não teriam recursos financeiros para viajar de Zeppelin, somente veriam sobrevoando os ares de Santa Cruz e nada mais.

“O hangar de Santa Cruz foi, entretanto, pouco usado pelos dirigíveis, quatro vezes pelo Hindenburg e cinco vezes pelo Graf Zeppelin, devido ao fim das viagens comerciais pelo acidente com o Hindenburg, em maio de 1937. Posteriormente, com o início da Segunda Guerra Mundial, o aeroporto de Santa Cruz foi expropriado de seus proprietários alemães e incorporado à Força Aérea Brasileira, tendo sido batizado com o nome de “Bartolomeu de Gusmão”. (Jornal do Noph, p.9)

O pouco uso e o dispêndio financeiro para a construção parecem bem evidentes com a citação acima, sendo que foi utilizado em um total de nove vezes. Para o tipo de investimento o uso foi bastante irrisório, e esse é um ponto de debate bastante interessante para dar continuidade às críticas sobre essa construção.

“Enquanto a companhia esperava uma encomenda do exército, já autorizada pelo Kaiser, e que dependia da lenta decisão dos comandantes militares, decidiu-se montar uma companhia de navegação aérea, pois se precisava fazer capital. Sendo assim foi criada no dia 16 de novembro de 1909, a companhia “Deutsche Luftschiffarts A.G.”, que iniciou conhecida pelas suas iniciais “Dela G”, após dez dias de sua fundação, foi ordenada a construção de seu primeiro dirigível, que recebeu o nome de “Deutschland”, hangares foram construídos em Frankfurt, Baden-Baden e Düsseldorf, e iniciaram-se os treinamentos das tripulações, enquanto a aeronave estava em construção. (REIS, p.30)

A companhia criada pelo Conde e pessoas interessadas em seu projeto aéreo, iniciaram o plano de construção pela Alemanha, depois de muitas negociações e que construíram em outros lugares como EUA e Brasil.

Disputando o Hangar

As decisões tomadas pelo então presidente Getúlio Vargas de construir o Hangar no bairro longínquo de Santa Cruz fez surgir duras críticas por parte do empresariado Carioca e também de jornalistas que não o tinham em boa estima.

No *Diário Carioca*, “o presidente da associação comercial diz lamentar o local da construção do hangar, Santa Cruz, um lugar de sertão onde não se pode atender aos latifundiários como se deve.” (1933, p.8)

A fala do presidente da associação comercial do Rio de Janeiro deixa clara a sua repulsa pelo então esquecido bairro e tem como frente de defesa, o Bairro do Recreio dos Bandeirantes, que seria um local mais aprazível para receber às elites que viajam de Zeppelin, ou seja, com uma estrutura adequada aos nobres da sociedade. Outra crítica apresentada pelo jornal foi à falta de tempo para avaliar corretamente o local escolhido para a construção.

Getúlio Vargas mostrou que sabia como conduzir a política e jogar em várias posições políticas, pelo menos nos primeiros anos do seu governo, seja ditatorial ou não; mesmo com as críticas ele conseguiu fazer valer a que se propôs:

“Desse fato advinha à capacidade incomparável de Vargas de se comunicar com todo o povo, que via nele o *chefe-guia* e o *amigo-pai*, que vibrava no mesmo compasso de sua *família*. (...) Nesse contexto, a imagem de Vargas pode ser interpretada como um dos símbolos do laço político- do contrato- que estava sendo firmado entre Estado e povo/nação.” (BASTOS e FONSECA, p.89)

A imagem desse político acabou entrando para a História e nenhum outro é tão falado, criticado e lembrado como Getúlio Vargas. As pessoas mais idosas lembram-se dele com carinho, a sua importância não é tanta para as novas gerações que o estudam através dos temerosos livros didáticos, que apresentam ideias vagas e soltas sobre o ocorrido, sem uma contextualização adequada para se compreender o quadro político e econômico da época.

O que tem a zona oeste?

A região hoje conhecida como zona oeste da Cidade do Rio de Janeiro abrange vários bairros, o bairro em questão é Santa Cruz local escolhido pela Família Real para ser a sua casa de campo e fuga da corte. Tem uma grande importância histórica, para além do hangar do Zeppelin.

“Com a transferência da Corte Portuguesa para o Brasil, em 1808, o príncipe regente D. João se encantou pela região da Zona Oeste e escolheu os campos de Santa Cruz para passar longas temporadas. (...) Para orientar os viajantes que iam até Santa Cruz, e também para uso administrativo, foram colocados, ao longo da Estrada Real de Santa Cruz, marcos de cantaria, definindo as doze léguas do centro da cidade até Santa Cruz. Estes marcos foram substituídos por outros, com a inscrição (de Pedro I) e o ano de 1826. (Mansur, p.65-66)”

A antiga Estrada Real de Santa Cruz que cortava vários bairros, o matadouro, a fazenda real, o palacete Princesa Isabel e o palácio real onde hoje é o batalhão Villagran Cabrita. “Hoje ainda existem cinco marcos da antiga estrada, tombados pela prefeitura, dois na Avenida Cesário de Melo, um na Avenida Santa Cruz, outro na Estrada da Olaria Velha e um na Esquina da Rua Felipe Camarão com a Avenida Isabel.” (Mansur, p.67)

Essa importância do bairro não foi ainda sacramentada, ainda é muito lembrado nos noticiários como um local de violência, tráfico de drogas e favelas. A história ficou de lado com tanta violência:

“Mas Santa Cruz terá ainda seus momentos de glória fora da fazenda, como as inaugurações da 1ª agência fixa dos correios do Brasil, em 1842, e do matadouro, em 1881, além de ter o único hangar de dirigíveis do mundo, construído em 1936 para abrigar os famosos Hindenburg e o Zeppelin. (MANSUR, p.70)

Esses são alguns subsídios que demonstram a importância do bairro, até porque com a família Real na localidade as benesses viriam a galope, os Imperadores não poderiam deixar de favorecer o local onde mais gostavam de ficar, com sua paisagem ainda pouco tocada pelas mãos do homem.

Nos dias atuais o hangar ganhou um status de local de visitação, como é importante para o bairro, uma placa com a indicação de como chegar ao local, pode ser encontrada no centro do bairro de Santa Cruz, na Rua Felipe Cardoso que é uma rua muito conhecida do bairro.



Fig. 3 Rua Felipe Cardoso, centro de Santa Cruz Foto: Angélica Rangel.

O hangar nos jornais

Os jornais cariocas da década de 1930, que antecedem a construção do Hangar e após esse período retratam as relações da imprensa para com as atitudes do Presidente Vargas.

Uma outra crítica apresentada pelo jornal foi à falta de tempo para avaliar corretamente o local escolhido, para a construção.

O início da construção do Hangar foi contado com certo entusiasmo por alguns jornais, e suscitou em outros um amplo debate sobre o tema polêmico, o jornal do Brasil do mesmo ano do jornal anterior citado¹⁰, também coadunava sobre o assunto, sugerindo o debate da escolha do local da construção. Já o jornal Revista da semana destaca com fotos de primeira página a entrada do Hindenburg no hangar, era a sensação do momento. No Jornal Correio da manhã, na página 1 é ainda mais entusiasta dos Zeppelins:

“O dirigível que presentemente repousa no seu hangar em Santa Cruz, após notável feito de travessia directa, da Allemanha ao Rio é de proporções grandiosas: o seu comprimento é de 245 metros, a sua altura de 44,7 metros, e o diâmetro maior de 41,2 metros. (...)sua velocidade maxima é de 135 kilometros hora e a de cruzeiro de 125 kilometros hora.”

A descrição feita pelo jornal acima coloca os Zeppelins de forma colossal em suas dimensões físicas, trazendo as suas qualidades como referência de progresso experimentado na época.

O *jornal do Brasil*¹¹ página 6, fala sobre as discussões sobre o local de construção do hangar, ressaltando os problemas do mesmo:

“Afim de evitar uma compreensão menos exata de tudo que se discute diremos que dous problemas bem distintos estão servindo de ezitação dos nossos technicos e principalmente do departamento de aeronáutica civil à cuja frente se acha o competente engenheiro Dr.Cesar Grillo.(...)Quanto ao local em que deverá ser construído o aeroporto do Rio de Janeiro,nenhuma divergência surgiu,e será a ponta do calabouço,assumpto já definitivamente resolvido pelo chefe do governo provisório.Contra a localização do Hangar nos campos de Santa Cruz têm se levantado objeções que não resistem ao menor exame.”

As declarações do Jornal acima citado nos diz que não houve discussões sobre o local de construção do hangar, como em outro jornal citado que faz críticas fervorosas ao local escolhido. Um olhar mais aprofundado pode-se perceber que a escolha foi feita de forma ditatorial, ou seja, não foi feita uma consulta aos demais interessados, ou seja, aos empresários que lucrariam com isso, então pos-se as severas críticas ao local que não é considerado adequado para o novo negócio.

¹⁰ Jornal Diário Carioca de 1933

¹¹ Jornal do Brasil 1933

No jornal *A Noite*, 2ª Edição de 1935 na página 1, nos fala sobre o Zeppelin como algo importante para a população do Rio de Janeiro e também o seu caráter modernizante para a Cidade, com a possibilidade de viabilizar o turismo no bairro.

“Ainda este ano deve ser posto em trafego,na linha da America do Sul,o novo dirigível “LZ 129”.Maior do que o “Graf Zeppelin”,que ahi está novamente sobrevoando o nosso território,essa gigantesca aeronave se encontra quase toda construída,segundo foi informado o Departamento de Aeronautica civil.(...)Então,o “Graf Zeppelin poderá ser visitado pelo público,no seu novo hangar,para conhecer detalhes que lhe escapam agora.”

Um ponto que precisamos esclarecer nos recortes dos jornais é que a língua portuguesa escrita da época foi mantida para não se modificar o sentido do que foi escrito e nem tampouco alterar qualquer frase ou induzir uma compreensão errônea sobre o Hangar.

No recorte do jornal *Diario de notícias*, página 3, retrata as condições da Cidade e quanto foi trabalhosa a empreitada da construção do Hangar para o embarque e desembarque de Zeppelins em um lugar afastado como o bairro de Santa Cruz.

“Da Estação Pedro II partiram hontem, pára Santa Cruz, às 7.20 horas, um carro especial, os companheiros Cesar Grillo, chefe do serviço de Aeronautica do Ministério da Aviação: Luiz Whatelly, Moraes Lacerda, Mauricio Jeppert e Avila Mello, a fim de estruturar os trabalhos de instalação do “Hangar “a ser construído alli no campo de são José.

As dificuldades para trazer o material necessário para a construção e o pessoal responsável pelo intento não foi empecilho para que fosse construído o hangar, a ideia de instalar no campo de são José, que fica em Santa Cruz e cujo nome não é mais esse, acabou sendo um sucesso.

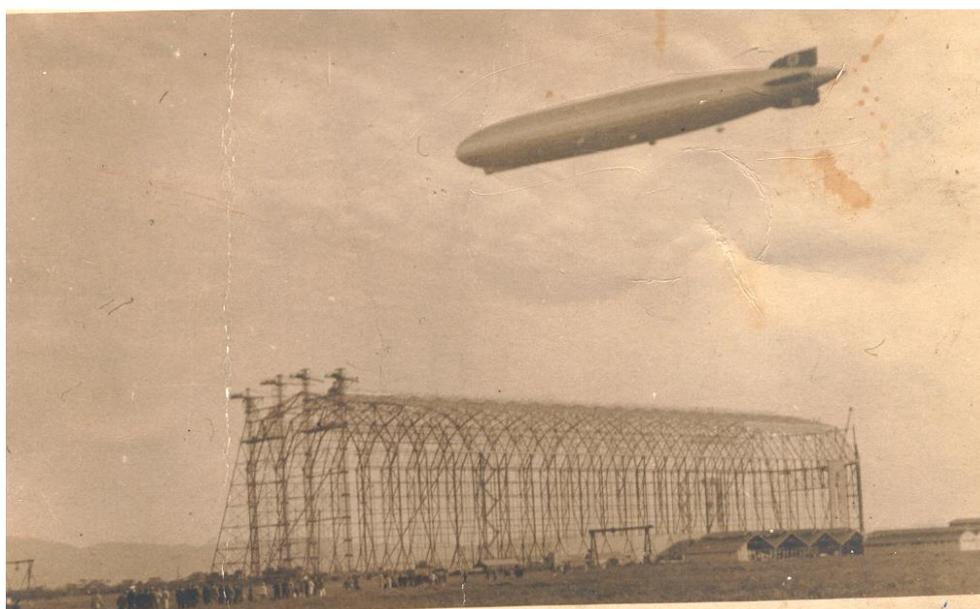


Fig. 4 O hangar em construção – gentilmente cedido pelo Noph (Núcleo de Orientação e pesquisa Histórica de Santa Cruz)

Observamos na foto a construção de sua imensa estrutura metálica e um Zeppelin sobrevoando a futura base ou hangar. A foto atual do hangar mostra a sua grandiosidade, ele pode ser visto de qualquer parte do bairro de Santa Cruz e também da Avenida Brasil que fica na mesma altura de Santa Cruz, claro desde que você esteja bem localizado:



Fig.5 O hangar na atualidade- gentilmente Cedido pelo Noph (Núcleo de Orientação e pesquisa Histórica de Santa Cruz)

O Hangar do Zeppelin no governo Vargas.

Getúlio Vargas foi o presidente representativo desse período, atacado por seus opositores pelo golpe transferido na política nacional, com a tomada do poder em 1930, não foi considerado um presidente efetivo, pois tomou o poder por suas próprias mãos, instaurando o Estado Novo, mas não rompeu efetivamente com as elites brasileiras, exerceu um papel conciliatório, dando a uns e aos outros.

“Projeto corporativo e fortalecimento do sistema presidencial de governo eram as duas pedras de toque da nova democracia autoritária. Um autêntico e sofisticado ideal de modernização da política brasileira, que reinventaria as fronteiras da dicotomia público e privado, promovendo combinações plenas de ambiguidades, que alcançaram um amplo compartilhamento junto à população e deixaram marcas profundas e duradouras na vida política do país.” (BASTOS e FONSECA, p.80)

Esse projeto cujo autor se refere é algo bem maior que simplesmente pegar as rédeas do poder e ser uma personalidade autoritária é fazer uma política modernizante do ponto de vista, que o Brasil vivia sob o jugo da oligarquia, agora ultrapassada; e um país moderno não poderia mais ser associado a isso. O público e o privado seriam permutados para seguir rumo ao futuro.

“O Estado Novo martela a tese de que o Brasil é de outra natureza que não a dessas nações e deve seguir um caminho próprio. A mestiçagem, considerada como uma desvantagem desde o fim do século XIX, torna-se doutrina oficial. A história escrita pelo Estado Novo fornece a aprovação de que a democracia liberal representativa, boa para a Europa, é inadaptável ao Brasil, terra da “democracia racial”. Esse tema original permite ao regime conciliar democracia e autoritarismo.” (ENDERS, p.247)

A ideia central do governo era o nacionalismo aos extremos, com o controle estatal das indústrias de todos os tipos e contrário às ideias liberais que começavam a surgir no cenário internacional. A nacionalização de indústrias de capital estrangeiro era uma meta a seguir, e todo o empenho dessa uma época foi em função de um Brasil Gigante.

“Em seu conjunto, a carta de 1937 foi modelada pelo princípio da centralização política, por um nacionalismo difuso e por uma visão antiliberal da organização da sociedade. Mantinha o regime federativo, mas determinava a preeminência da união sobre os estados e municípios, vedando inclusive a utilização de bandeiras, hinos ou escudos pelos estados. Previa a nacionalidade progressiva das minas, jazidas minerais e quedas d’água ou outras fontes de energia, assim como das indústrias consideradas básicas ou essenciais à defesa econômica ou militar da nação.” (BRANDI, p.124)

Devemos considerar os fatores da época e porque se pensava assim, um país agrário e que teria a oportunidade de sair da mesmice e se tornar uma “potência” (termo utilizado posteriormente na história), poderia com a ajuda externa chegar pelo menos mais próximo possível disso.

“Na visão de Vargas, organização constitucional de 1934, alicerçada nos moldes do liberalismo e do sistema representativo, destinava-se a uma realidade dissolvida no

conjunto de ações políticas anteriores a 1937; portanto, para evitar a dissolução da Nação, a instauração do Estado Novo era uma necessidade inexorável. Explicou que “prestigiado pela confiança das Forças Armadas, e correspondendo aos generalizados apelos” de seus concidadãos, concordara em sacrificar o repouso a que faz jus.” (SILVA, p.100)

A preocupação com a nação seria o primeiro pensamento que viria a cabeça com essa declaração desinteressada de Vargas e da sua vontade de ser o mártir do povo. Sabemos que o que imperou foi o interesse político de continuar guiando a nação em suas mãos centralistas. Apoiado pelo povo e pelas forças –armadas nada poderia impedir sua posse, os opositores tampouco.

“Para os historiadores, é evidente que o interior de uma nação existe uma pluralidade de culturas políticas, mas com zonas de abrangência que correspondem à área dos valores partilhados. Se, num dado momento da história, essa área dos valores partilhados se mostra bastante ampla, temos então uma cultura política dominante que faz inflectir pouco ou muito a maior parte das outras culturas políticas contemporâneas. (BERSTEIN, p.354)

A cultura política muito bem explicada por Berstein pode ser variada e é claro que em algum momento precisa ter valores parecidos, para que faça algum sentido, entendemos que várias culturas políticas na década de 1930 coexistiram e o líder da nação conseguiu governar dentro dessa mistura de ideias e com suas duras mãos reuniu todas em um único objetivo: o crescimento econômico que interessava a todos.

O governo Vargas sempre será um período da História olhado com certa desconfiança nos fatos postos, já que muitas são as teorias sobre a figura de Vargas e o que ele realmente foi quanto político, na verdade nunca vamos saber, com certeza qual é a verdade sobre sua pessoa, o que podemos saber é o que nos restou de pesquisas sobre acontecimentos registrados no período.

Um governo Populista na década de 1930?

Para falar de populismo na década de 1930 precisamos ter como base, exatamente o que foi essa forma de condução da nação. O que pode ser entender como um político populista? Esse termo somente é utilizado na década de 1950 em diante, em se tratando do próprio Getúlio Vargas. Então, podemos falar em pré-populismo talvez e cunhar uma nova palavra para tratar o populismo na década de 1930.

O que é o populismo? Vamos buscar alguns autores que possam desvendar esse mito que teve como origem, com o próprio Getúlio Vargas:

“Com a teoria do populismo, a história política e social brasileira de 1930 a 1964 passou a ser explicada por essa estranha teorização que fala de líderes burgueses de massa, crise de hegemonia das classes dominantes, operários sem consciência,

camponeses que vestiram macacão, propaganda política, doutrinação das mentes, corporativismo sindical, cegueira nacionalista dos comunistas e, inclusive totalitarismo. Em síntese, uma grande conspiração tramada pelas classes dominantes para manipular, dominar e desvirtuar os proletários de seus caminhos “naturais”. A teoria do “populismo” tornou-se, assim, a teoria do equívoco.” (BASTOS e FONSECA, p. 317)

Para Bastos e Fonseca, o populismo é uma manipulação das classes subalternas que são enganadas pelas palavras de um político carismático, ou seja, aquele que consegue jogar com ambos os lados, as classes operárias e as classes dominantes e conjuga muito bem com os dois. Um equívoco essa teoria, pois manipular e dominar, sem que as pessoas tomassem consciência, parece algo difícil de compreender, seriam elas tão inocentes que não saberiam disso? O populismo vai além do período do recorte temático deste trabalho, significa que ele não acaba com Vargas e sim com a Ditadura Militar, com o seu golpe fatal no populismo.

“Em primeiro lugar, o populismo é uma política de massas, vale dizer, ele é um fenômeno vinculado à proletarização dos trabalhadores na sociedade complexa moderna, sendo indicativo de que tais trabalhadores não adquiriram consciência e sentimento de classe: não estão organizados e participando da política como classe. As massas, interpeladas pelo populismo, são originárias do proletariado, mas dele se distinguem por sua consciência das relações de espoliação sob as quais vivem. Só a superação dessa massificação permitiria a libertação do populismo ou, o que seria quase o mesmo, a aquisição da verdadeira consciência de classe. (GOMES, p.4)

Para Angela de Castro Gomes, as massas tinham consciência de sua expropriação e o que não ocorreu foi à consciência de que era uma classe, a proletária. Por isso, é associado esse termo aos anos de 1950, pois nas décadas anteriores ainda estava se formando as indústrias em um movimento lento e assim, os operários estavam saindo do campo para as cidades, mesmo assim era um país ainda agrário.

Os autores citados para exemplificar o que pode se entender sobre o populismo concedeu suas ideias quando falam em uma política de massas e voltada para elas que as envolvem e tornam os operários sem consciência. Bastos e Fonseca vão além falam também da cegueira do nacionalismo comunismo e totalitarismo. O comunismo que se fala é aquele semelhante ao nacionalismo que se une em torno da ajuda mútua que o político populista faz para ganhar a simpatia dos operários, chegando a um totalitarismo ou seja, o seu líder é um ditador das regras.

“A aliança com o “povo” é também encenada por ocasião de manifestações simbólicas das quais o Rio de Janeiro é o palco privilegiado. O DIP, órgão governamental encarregado da imprensa e da propaganda, é parcialmente responsável pela construção progressiva da imagem carismática de Vargas, até então não muito convincente.” (ENDERS, p.247)

A propaganda vinculada pela imprensa é que sempre movimentou a figuração dos atores políticos de nossa política, a construção de uma imagem de bondoso pai dos pobres

criada por um grupo bem articulado de marqueteiros¹² políticos (esse é um termo recente na política), mas o princípio já era muito utilizado. A palavra marqueteiro hoje tem uma conotação pejorativa, como aquela pessoa inescrupulosa que cria um personagem para mostrar para o eleitor que essa vai mudar a política brasileira. Fazendo uma breve comparação entre o passado e presente, a ideia pejorativa sobre o marqueteiro político não é muito diferente no passado, se Vargas não possui esse carisma todo e isso foi construído por um grupo especializado, então caímos no mesmo abismo e os dos tempos verbais estão em igualdade de condições.

“São populistas os políticos que enganam o povo com promessas nunca cumpridas ou, pior ainda, os que articulam retórica fácil com falta de caráter em nome de interesses pessoais. É o populismo, afinal, que demonstra como “o povo não sabe votar” ou, em versão mais otimista” ainda não aprendeu a votar.” (GOMES,p.2)

A autora é bastante contundente em sua fala sobre como se comporta um político populista, objetiva em sua fala quando diz que falta o caráter em troca de votos, o eleitor vende-o por alguma coisa que lhe é necessária e esse político sem o menor pudor faz-lhe o “favor” em troca de sua fidelidade política. A sua descrição de um político populista é bastante radical e acusadora, sem chance de retórica.

Para um governo se firmar como populista é preciso além da propaganda, uma forte vinculação dos meios de comunicação e também da educação das massas, para servirem ao seu país e ao seu líder, assim: “A educação foi vista como o instrumento adequado para construir um povo integral, adaptado à realidade social de seu país e preparado para servi-lo.” (SILVA, p.115) desse ponto de vista é que surgiu a vinculação nos livros didáticos a figura de Vargas, como o maior político brasileiro que existiu.

¹²Marqueteiro, pessoa que trabalha com marketing na promoção de algum objeto. ver em: <http://www.priberam.pt/DLPO/marqueteiro>

Considerações finais

O objetivo deste trabalho foi esclarecer alguns pontos sobre a construção do hangar do Zeppelin, suas motivações e disputas políticas e ideológicas. E todo o processo de construção e perda da memória histórica de um bairro que fez e faz parte da história, não ser lembrado pelo que é e sim pelo que poderia ser um local esquecido pelo poder público.

O primeiro passo do trabalho foi buscar as fontes primárias e também relatos orais que pudessem explicar melhor como o hangar pode ser sentido pelas pessoas mais próximas a sua construção, detalhes que não encontramos nas bibliografias pesquisadas.

Paralelamente buscou – se as referências bibliográficas que mais falavam sobre a década de 1930 e também sobre a construção dos Zeppelins na história e seu surgimento quanto meio de transporte de passageiros e com previsão de mais rotas de viagens e construção de locais de abastecimento para esses gigantes do ar.

O trabalho buscou também através de jornais e livros explicar a política da época e o porquê essa construção ser realizada no Brasil, com tanta grandiosidade que existe até hoje, como um dos únicos hangares remanescentes do mundo. O que não podemos identificar com clareza e não encontramos documentos que expliquem se foi a mesma empresa Alemã que construiu os hangares no mundo, é provável que sim pois, não encontramos concorrentes durante a pesquisa.

A última parte do trabalho inferiu-se descobrir o que suscitou a extinção dos Zeppelins, entendeu-se que não foi apenas o acidente nos Estados Unidos, cuja narração sugeria algo extremamente trágico e sim a chegada de outro meio de transporte aéreo, o avião.

Atualmente, o local onde ainda fica localizado o Hangar do Zeppelin é hoje a atual Base Aérea de Santa Cruz que passou a fazer parte da Força Aérea Brasileira (FABE) durante a Segunda Guerra Mundial, ali o novo meio de transporte de sucesso que substituiu o Zeppelin no ar ficou guardado.

Os estudos permitiram considerar diversos pontos de vista de autores sobre a década de 1930 e suas influências na história do Brasil e na construção de suas memórias. O objetivo final não é esgotar as possibilidades de pesquisa quanto ao tema que ainda pode ser, muito explorado por vários pesquisadores. E o trabalho deixa em aberto as discussões sobre a construção do hangar e as ideias que se tem sobre Getúlio Vargas, para que se possa pesquisar e encontrar outros aspectos da pesquisa ainda não trabalhados.

Fontes

A CONSTRUÇÃO DO HANGAR. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, ano 3, n.2, Mai.1933. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 05/08/2014

A POLÊMICA SOBRE O HANGAR. A Noite. Rio de Janeiro, ano 2, n.3, Agos. 1933. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 05/08/2014

Jornal o Quarteirão. Base 70 anos. NOPH Set. /out. 2012,16 páginas.

Jornal o Quarteirão. Santos Dumont em Santa Cruz. NOPH Jul./agos.2014,16 páginas.

Memória fotográfica/semana de Santa Cruz. Núcleo de orientação e Pesquisa Histórica. (NOPH).Ano XIX- Setembro/Outubro, 2012, Nº 99

Música, o subúrbio. Chico Buarque.Disponível em:www.vagalume.com.br.Acesso em:02/07/2015

O HANGAR EM SANTA CRUZ. O Diário de Notícias. Rio de Janeiro, ano 2, n.3, Jul.1935. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 05/08/2014

O HANGAR DO ZEPPELIN. O Diário Carioca. Rio de Janeiro, ano 1, n.5, Abr.1933. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 05/08/2014

O mapa do Município da Cidade do Rio de Janeiro. Jornal o globo, jun 2014.p.6.

O subúrbio em festa. Aldé, Lorenzo. Revista de História da Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/em-dia/suburbio-em-festa>. Acesso em: 01/09/2015

Revista da força aérea brasileira. Base Aérea de Santa Cruz.Ano X-Nº6 jul/agos. Rio de Janeiro, 1991.

Santos Dumont em Santa Cruz. Núcleo de orientação e Pesquisa Histórica. (NOPH).Ano XXI- Julho/Agosto,2014, Nº 108

Referências Bibliográficas

AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes. Usos e abusos da História oral. 8 ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

ARENDDT, Hannah. As origens do totalitarismo: Totalitarismo, o paroxismo do poder. Tradução: Roberto Raposo. Rio de Janeiro: Editora documentário, 1979

BASTOS, Pedro Paulo Zhluth; FONSECA, Pedro Cezar Dutra (orgs.). A era Vargas: desenvolvimentismo, economia e sociedade. São Paulo: Editora UNESP, 2012.

BERNSTEIN, Serge. A cultura política. IN: Rioux, Jean Pierre & Sirinelli, Jean-François. Para uma História cultural. São Paulo: Estampa, 1988.

BRANDI Paulo. Vargas: da vida para a História. 2ed. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1985.

BOURDIEU, Pierre. “A ilusão biográfica”. In: M. M. Ferreira & J Amado (orgs). Usos & abusos da História oral. Rio de Janeiro. Ed. da Fundação Getúlio Vargas, 1996. p.183-191.

DOLLFUS, Charles. Historie de L`aéronautic. Force air de France. Paris, 1937.

ENDERS, Armelle. A História do Rio de Janeiro. Tradução: Joana Angélica D'Ávila Melo. 2ªed. Rio de Janeiro: Gryphus, 2008.

FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves (orgs.). O Brasil republicano: o tempo do nacional-estatismo-do início dos anos 1930 ao apogeu do Estado Novo. VI. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.

FERREIRA, Jorge. ”O nome e a coisa: o populismo na política brasileira”. Jorge Ferreira(org.). O populismo e sua História. Debate e crítica. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 2001.

_____. O Rio de Janeiro nos jornais: ideologias, culturas políticas e conflitos sociais, 1930-1945. 1ª edição. Rio de Janeiro: 7 letras, 2014

GOMES, Ângela de Castro (org.). Escrita de si, escrita da História. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. História, Região e Globalização. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2009.

HOBSBAWM, Eric. A era dos extremos: o breve século XX. São Paulo: Companhia das letras, 1994.

ICART, Antoine. Os conquistadores do céu e do espaço. São Paulo: Editora Record, 1974.

LEGOFF, Jacques. História e memória. São Paulo: Editora da Unicamp, 1990.

Lei nº 166 de 27 de maio de 1980. Tombamento do Hangar do Zeppelin. Disponível em: www.rio.rj.gov.br/web/irph/bens-tombados. Acesso em: 05/03/2015.

MACHADO, Marina. Entre fronteiras: posses e terras indígenas nos sertões. (Rio de Janeiro, 1790-1824). Guarapuava:UNICENTRO,2012.

MANSUR, André Luis. O velho oeste carioca: História da ocupação da zona oeste do Rio de Janeiro (de Deodoro a Sepetiba). Rio de Janeiro:Ibis LIBRIS,2008.

_____. O velho oeste carioca: História da ocupação da zona oeste do Rio de Janeiro (de Deodoro a Sepetiba). Volume. II Rio de Janeiro: Ibis LIBRIS, 2011.

MOONEY, Michael M.A verdadeira história do desastre do Hindenburg. Tradução: Pinheiro de Lemos. São Paulo: Editora Melhoramentos, 1974.

POLLACK, Michel. "Memória, esquecimento e silêncio." Estudos Históricos, vol.2,n.3,1989.p.3-15.

REIS, Daniel Henrique. Os grandes dirigíveis alemães(1900-1937):a rota sul americana e suas motivações.2003.145f. Monografia (Bacharel em História)-Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual do Rio de Janeiro.Rio de janeiro,2003.

SANGLARD, Gisele; ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira; Siqueira, José Jorge (orgs.). História urbana memória, cultura e sociedade. Rio de Janeiro: FGV, 2013.

SARLO, Beatriz. Tempo Passado: cultura da memória e guinada subjetiva. São Paulo: Companhia das Letras: Belo Horizonte: UFMG, 2007.

SILVA, Paulo Sérgio Da. A Constituição Brasileira de 10 de novembro de 1937: um retrato de luz e sombra. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

www.editorapublicar.com.br
contato@editorapublicar.com.br
@epublicar
facebook.com.br/epublicar

ANGÉLICA RANGEL DO NASCIMENTO

O Hangar do Zeppelin, uma construção “Nazista” em meio ao subúrbio Carioca



2020

www.editorapublicar.com.br
contato@editorapublicar.com.br
@epublicar
facebook.com.br/epublicar

ANGÉLICA RANGEL DO NASCIMENTO

O Hangar do Zeppelin, uma construção “Nazista” em meio ao subúrbio Carioca



2020