

AVENIDA VERA CRUZ: ESTUDOS DE ETNOGRAFIA DE RUA EM GOIÂNIA

VERA CRUZ AVENUE: STREET ETHNOGRAPHY STUDIES IN GOIÂNIA

AVENIDA VERA CRUZ: ESTUDIOS DE ETNOGRAFÍA DE LA CALLE EN GOIÂNIA

1º AUTOR

MELO, Camila Arantes de; Mestranda em Arquitetura e Urbanismo no Programa de Pós-Graduação Projeto e Cidade; Universidade Federal de Goiás; Goiânia; Brasil.
camilaarantesdemelo@hotmail.com

2º AUTOR

CAIXETA, Eline Maria Moura Pereira, Doutora em História da Arquitetura e da Cidade pela Universitat Politècnica de Catalunya (ETSAB/ UPC); professora na graduação e pós-graduação - Curso de Arquitetura e Urbanismo e Programa de Pós-Graduação Projeto e Cidade, Universidade Federal de Goiás; Goiânia, Brasil. elinecaixeta@yahoo.com.br

Resumo

A Avenida Vera Cruz via estruturante do Jardim Guanabara, localizado na Região Norte de Goiânia, funciona atualmente como reorganizadora do fluxo de veículos que se deslocam para Nerópolis, Anápolis e Brasília, caracterizando-se por uma multiplicidade de atividades e serviços prestados à comunidade. Em função da importância de se compreender o processo de evolução da Região em questão, e em especial da Avenida Vera Cruz, o artigo busca analisar as modificações de uso que a via sofreu a partir da conexão com grandes eixos rodoviários, o impacto disso no meio urbano e na apropriação do espaço público pelos usuários, assim como as práticas culturais presentes no local e sua relação com a construção do espaço e da paisagem urbana.

Palavras-chave: Urbanismo; Jardim Guanabara; Avenida Vera Cruz; Etnografia; Goiânia.

ABSTRACT

The Avenida Vera Cruz, one of the Jardim Guanabara structural routes, located in Goiania's North Region, currently works reorganizing the flow of vehicles moving to Nerópolis, Anapolis and Brasília its characterized by a multiplicity of realities and services offered to the community. Due to the value of understanding the urban evolution process of the region in question, and specially of Vera Cruz Avenue, the article aims to analyze the changing uses that the street have suffered due its connection to the main highways, its impact in urban areas and in the public spaces appropriation by users, as well as the cultural practices presents in the site and its relation to the space construction and urban landscape.

Key-words: Urbanism; Jardim Guanabara; Vera Cruz Avenue; Ethnography; Goiânia.

RESUMEN

La Avenida Veracruz calle estructurante del Jardín Guanabara, situada en el norte de Goiania, en la actualidad trabaja con la reorganización de la circulación de vehículos que se desplacen por Nerópolis, Annapolis y Brasilia, que se caracteriza por una multitud de actividades y servicios a la comunidad. En función de la importancia de entender el

proceso evolutivo de la región en cuestión, y sobre todo la Avenida Veracruz, el trabajo analiza las modificaciones del usos la calle ha sufrido debido a la conexión a las principales autopistas, el impacto del mismo en las zonas urbanas y la apropiación del espacio público por los usuarios, así como las prácticas culturales presentes en el sitio y su relación con la construcción del espacio y el paisaje urbano.

Palabras clave: Urbanismo; Jardim Guanabara; Avenida Vera Cruz; Etnografía, Goiania.

AVENIDA VERA CRUZ: ESTUDOS DE ETNOGRAFIA DE RUA EM GOIÂNIA

INTRODUÇÃO

A Avenida Vera Cruz pode ser caracterizada como um tipo de via comum, presente em grande parte das periferias brasileiras, que acabou sofrendo modificações de uso em função do crescimento rápido da Região em que se encontra. No entanto, a via acabou adquirindo uma relevância significativa para cidade de Goiânia, principalmente devido à sua proximidade com a BR-153 que a liga à São Paulo e à Brasília (Figura 1).

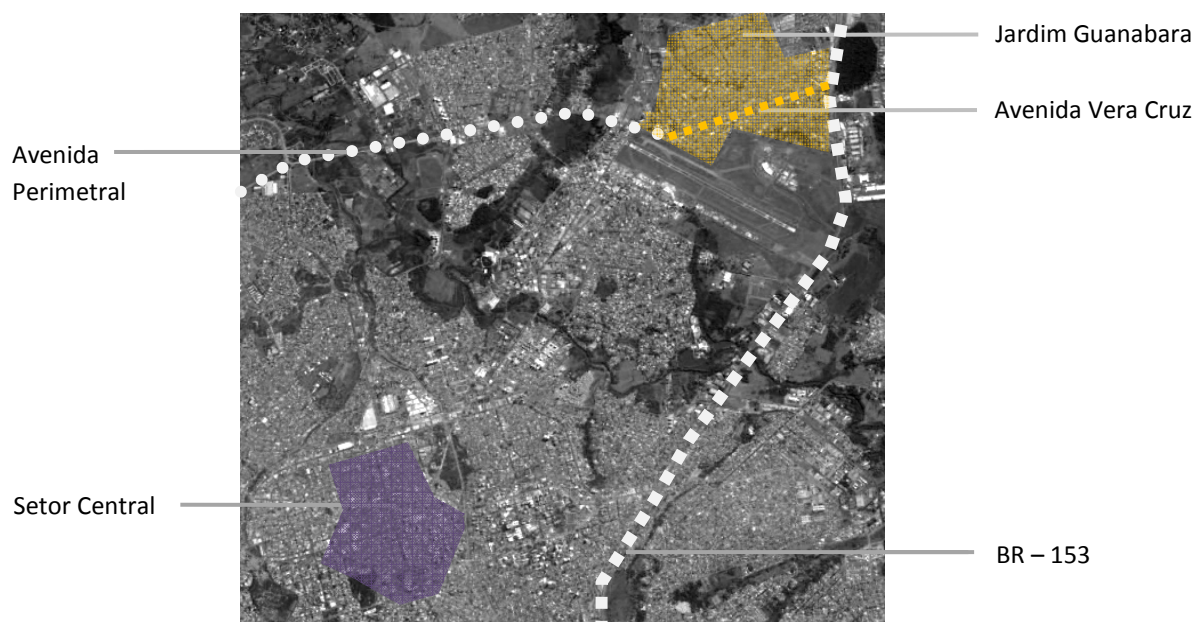


Figura 1: Mapa de delimitação da Avenida Vera Cruz, 2015. Fonte: GoogleEarth, com intervenção gráfica das autoras.

A Região Norte, assim como outras regiões periféricas da cidade, construiu-se em meio a situações de conflito, ocasionadas tanto pela implantação de conjuntos habitacionais sem infraestrutura básica, quanto pelas ocupações irregulares ocorridas após a construção da cidade, na década de 1930.

A região teve seu início na década de 1950 e comporta três conjuntos habitacionais implantados entre a década 1970 e 1980, que se enquadram na política do Sistema Financeiro de Habitação (SFH). Os conjuntos localizam-se próximos a vias expressas (BR-153 e Av. Perimetral Norte) e contam com outros equipamentos urbanos em seu entorno, tais como a Vila Militar, o Batalhão do Exército Brasileiro, a Central de Abastecimento do estado (CEASA) e o Aeroporto Internacional Santa Genoveva. Os equipamentos implantados acabaram funcionando como vetores de crescimento urbano, que promoveram a construção de novos loteamentos e expandiram a região em questão.

Nesse sentido, desde sua criação na década de 1950 aos dias atuais, a Avenida Vera Cruz sofreu transformações espaciais que modificaram completamente os espaços construídos que são apropriados pelos moradores.

Apesar da via ter sofrido um processo de ocupação conturbado na periferia da cidade, e ainda hoje necessitar de infraestrutura básica para a apropriação plena de seus espaços, ela demonstra possuir certas particularidades que a atribuem grande vitalidade perante seu entorno.

Outro elemento importante para compreender o processo de evolução urbana da Avenida em questão e de seu papel na cidade, hoje, são as práticas culturais presentes no local, influenciadas pelo elevado fluxo de veículos, pela presença dos equipamentos urbanos citados e pelo transporte coletivo, composto atualmente por quatro linhas de ônibus e paradas ao longo de toda sua extensão.

Atualmente a Avenida Vera Cruz comporta diversos usos tais como: comércio de pequeno e de grande porte, edifícios institucionais, consultórios hospitalares, hotéis, pequenas indústrias e prestação de serviço em geral, que abastecem de forma satisfatória, os conjuntos habitacionais e os demais bairros da Região Norte.

Devido aos diversos fatores que levaram à sua consolidação e à sua posterior influência na expansão urbana, a avenida em estudo tornou-se um cenário de grande importância para a

cidade de Goiânia, possuindo um lugar diferenciado no contexto urbano, pelas paisagens e trocas sociais que ela promove.

Desta forma, o estudo justifica-se no sentido de pontuar aspectos positivos que devem ser observados nesse processo feroz de transformação urbana que geralmente desconsidera os aspectos humanos.

O trecho escolhido para o desenvolvimento da análise situa-se no início da Avenida Vera Cruz, que origina a Avenida Perimetral Norte e dá acesso à Nerópolis, Goianira e Trindade. O final do trecho localiza-se no encontro da Avenida com a BR-153, que dá acesso à Anápolis, Brasília e São Paulo.

A metodologia escolhida foi a etnografia de rua com base nos estudos antropológicos de Ana Luisa da Rocha e Cornélia Eckert (2013), em que as autoras descrevem práticas e saberes de grupos sociais por meio de técnicas como a observação e conversação. O conceito principal é o de viver a cidade a partir das análises de suas continuidades, mudanças, durações e transformações espaciais. Para as autoras, descrever a cidade sob esse ponto de vista permite conhecê-la como *locus* de interações sociais e trajetórias de grupos ou indivíduos cujas rotinas podem estar vinculadas às suas próprias tradições culturais.

O etnógrafo, então, apropria-se de uma parte do conhecimento, dos saberes e fazeres dos habitantes em suas práticas cotidianas. Sendo assim, o estudo faz parte de uma investigação antropológica sobre a dinâmica de interações cotidianas e representações sociais da cidade.

Para o exercício da etnografia de rua foram utilizados instrumentos audiovisuais de coleta de dados como câmera de vídeo, câmera fotográfica e caderno para registros escritos. Estes tornaram-se parte do olhar e atitude do pesquisador.

Segundo Rocha e Eckert (2013), a técnica de etnografia de rua consiste na exploração dos espaços urbanos através de caminhadas onde o pesquisador fica atento às variações das formas e ocupação do espaço. A intenção não se limita, portanto, a focar o olhar do pesquisador para a sua cidade, mas capacitá-lo às exigências nas observações etnográficas ao longo das ações que envolvem, nesse sentido, os deslocamentos constantes no cenário da vida urbana.

Relacionados com a leitura espacial e a interpretação da vida social do lugar, a via em estudo foi analisada histórico, social e estruturalmente, o que auxiliou na compreensão da apropriação do espaço urbano, de seus usos, e também das carências e potencialidades da região.

Com o objetivo de compreender as particularidades que permitem a apropriação urbana e suas representações sociais, foram realizadas leituras das práticas cotidianas e da interação dos moradores com o espaço público, tais como improvisações, modificações de usos, assim como a criação de novos trajetos.

1. AVENIDA VERA CRUZ E A REGIÃO NORTE DE GOIÂNIA

Goiânia surge em meados da década de 1930 como cidade nova. Fruto de planejamento urbano - processo, em si, moderno para a época-, ela tinha como objetivo desbravar as áreas centrais do país e impulsionar o desenvolvimento urbano da região.

No entanto, ao longo de sua consolidação, a cidade conteve planos de demarcação urbanística que não resistiram à pressão dos interesses privados (MORAES, 2006). Influenciada pela construção de Brasília em 1960 - que impulsionou seu crescimento e consolidação, e com esta fragilidade, cada vez mais presente do sistema de planejamento público; a cidade sofre um processo de crescimento desordenado, concretizado principalmente por loteamentos populares e clandestinos nos pontos mais distantes da malha urbana central, dando início ao seu processo de periferização.

Segundo Lucia Moraes (2006), a constituição do espaço urbano de Goiânia foi palco de um poder político autoritário, segregador e uma estrutura fundiária conservadora que tampouco possuía ideal social. De um lado, enquanto o Estado, juntamente com o interventor, Pedro Ludovico, implantavam uma cidade moderna e planejada; do outro, trabalhadores construía, próximos ao traçado urbano, 'conjuntos populares', criando desta forma, as primeiras áreas de invasões de Goiânia.

A formação da atual Região Norte administrativa da cidade encontra-se no processo de expansão de Goiânia. Seu início deu-se, portanto, com os vários parcelamentos

particulares da década de 1950 e com a implantação de importantes equipamentos públicos como o Aeroporto Santa Genoveva e o Quartel do Exército Brasileiro.

Segundo Lucimar Cardoso (2012), o primeiro loteamento particular da Região, o Setor Santa Genoveva, surgiu em 1951. Este loteamento, de posse de Altamiro de Moura Pacheco, foi localizado estrategicamente na região onde seria construído o novo aeroporto de Goiânia, ao qual posteriormente deu nome: Aeroporto Internacional Santa Genoveva. Com a criação deste setor, iniciou-se o ciclo de loteamentos à direita do Rio Meio Ponte, entre a BR- 153 e a GO-080. Em 1952, foi implantado o loteamento do Setor Jaó e, em 1953, o loteamento do Jardim Guanabara, ambos localizados nas proximidades do novo aeroporto.

Entretanto, através de fotografias aéreas, disponíveis na Secretaria de Planejamento Municipal (SEPLAM), foi possível observar que a ocupação significativa da região só veio ocorrer em 1955. Fato que pode ser vinculado com a transferência do novo Aeroporto de Goiânia, inaugurado no mesmo ano.

Na década de 1960, foram realizados na Região Norte outros vários parcelamentos urbanos, como as Chácaras Califórnia, as Chácaras Retiro e as Chácaras Nossa Senhora da Piedade. Ainda na década de 1960, a Região apresentou a consolidação da ocupação nos bairros Vila Pompéia e São Judas Tadeu, que segundo Tania Daher (2003), passaram nesta década, a apresentar ocupação massiva dos lotes.

Na década de 1970, a Região Norte, assim como outras regiões de Goiânia, contou com a implantação de alguns conjuntos habitacionais. Em 1977 foi implantada a Vila Itatiaia, próxima a Universidade Federal de Goiás (UFG). Na década posterior, em 1988, foram realizados mais dois projetos habitacionais, o Jardim Guanabara II e o Jardim Guanabara III, responsáveis por fortalecer ainda mais o processo de periferação da cidade.

Para compreender a Avenida Vera Cruz, em estudo, faz-se necessária uma leitura do processo de ocupação do Jardim Guanabara e de sua atual conformação urbana.

Sendo assim, o conjunto de bairros conhecido como “Jardim Guanabara”, composto pelo Jardim Guanabara I, II, III e IV onde localiza-se a via em questão, está delimitado pela BR-153, o Aeroporto Santa Genoveva, a Brigada de Operações Especiais do Exército Brasileiro e o Córrego Pedreiras (figura 1). Os principais acessos podem ser feitos pela Av.

Perimetral, Av. São Francisco e BR-153. Essa área consiste em uma das mais expressivas da Região Norte. O fato ocorre principalmente devido à sua grande extensão territorial (3.648.500.98m²) e pela presença de grandes equipamentos públicos como a CEASA (Central de Abastecimento S.A.), a Brigada de Operações Especiais do Exército Brasileiro, a Vila Militar e o Aeroporto Santa Geneveva. Os bairros contam também com independência comercial e de prestação de serviço frente aos demais da região.

É imprescindível que seja feita a distinção entre eles, uma vez que o Jardim Guanabara I e o Jardim Guanabara IV foram organizados a partir de loteamentos urbanos, enquanto o Jardim Guanabara II e III foram projetados como conjuntos habitacionais (figura 2).

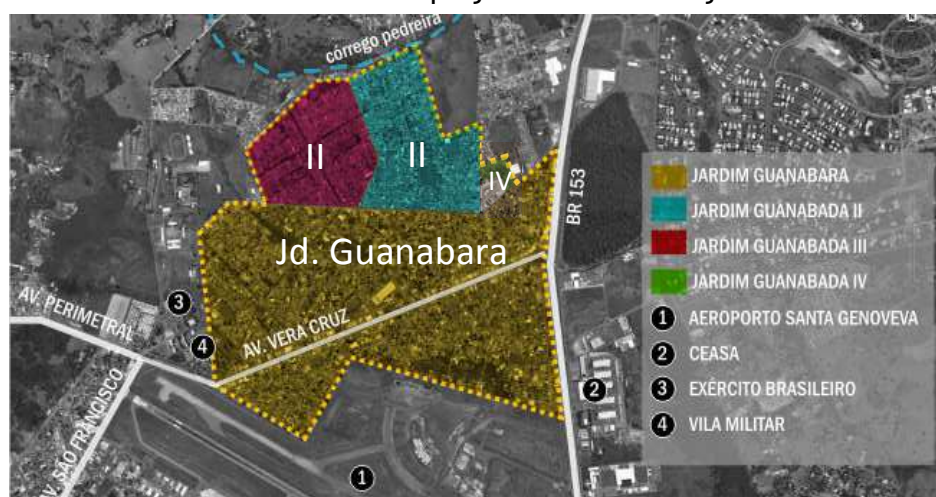


Figura 2: Mapa de delimitação do Jardim Guanabara e equipamentos urbanos, 2015.

Fonte: GoogleEarth, com intervenção gráfica das autoras.

Segundo Lucimar Cardoso (2012), o loteamento Jardim Guanabara I, de posse do Dr. Augusto França Gontijo, foi aprovado pelo Decreto nº 12 de 1953. Entretanto, Tania Daher (2003) aponta que o bairro só começou a ser expressivamente ocupado na década de 1970. A modificação da legislação, a partir da edição do Decreto nº 16 de 1950, anulou as exigências dos proprietários fundiários custearem as benfeitorias urbanas. A falta de obrigatoriedade na implantação da infraestrutura retardou ainda mais a ocupação do Jardim Guanabara, submetendo a população já residente a uma qualidade de vida pouco aceitável para os padrões urbanos.

De acordo com Cardoso (2012), os primeiros lotes ocupados encontravam-se na margem esquerda da Avenida Vera Cruz, eixo de conexão entre a BR-153 e a Av. São Francisco. Esta ocupação inicial também localizava-se próximo à Vila Militar.

Segundo Danin, em artigo escrito para o jornal O Popular (16/01/1994), no início dos anos 1980 o Jardim Guanabara I foi palco de um grave problema de invasões. A solução deu-se em 1988, quando uma área afastada foi doada por Elias Bufaiçal como pagamento de dívidas para o Município de Goiânia, dando origem ao Jardim Guanabara II. Ainda em 1988, ficou definido por meio do Decreto nº 638 que o conjunto habitacional aprovado, Jardim Guanabara II, seria destinado à urbanização específica para assentamento de população de baixa renda.

No mesmo ano de criação do Jardim Guanabara II, outro conjunto habitacional foi desenvolvido por iniciativa do Governo do Estado, o Jardim Guanabara III. Ele continha casas financiadas, inicialmente, pela COHAB. Segundo Cardoso (2012), a Associação dos Servidores Públicos do Estado de Goiás (ASPEG) comprou a área e a Companhia Warre engenharia executou o projeto. A compra das casas era subsidiada para funcionários públicos do Estado e foram entregues em 1989.

Atualmente, a área conhecida como “Jardim Guanabara” é composta por bairros bem estruturados, abastecidos com água tratada, rede de esgoto, energia elétrica, serviços de pavimentação, transporte e iluminação pública.

Apesar da predominância habitacional, os bairros têm demonstrado crescimento ininterrupto no setor comercial e de prestação de serviço. Os pontos comerciais e de prestação de serviço concentram-se principalmente nas vias estruturadoras, como a Avenida Vera Cruz e a Avenida Goiânia. A diversidade de usos contribuiu para que a região se tornasse independente dos demais centros da cidade, pois ela atende e abastece, de forma satisfatória, os residentes do Jardim Guanabara e dos bairros adjacentes.

A Avenida Vera Cruz é uma via que sofreu uma grande modificação de uso ao longo dos anos. A presença de um comércio de grande porte, como transportadoras, ferragistas e empresas logísticas, acabaram por modificar também seu gabarito. Hoje a paisagem que prevalece é de uma avenida mista, com trechos que se contrastam em toda sua extensão.

Nela observam-se ao mesmo tempo, intervalos com ambiência semelhante a conjuntos habitacionais e outros com uma dinâmica mais próxima a centros urbanos (figura 3).



Figura 3: Avenida Vera Cruz do Jardim Guanabara em 1994 e 2005. Fonte: O Popular (16/01/1994) e Dutra (23/01/2005).

2. ETNOGRAFIA DE RUA: UMA AVENIDA, MÚLTIPLAS REALIDADES

Segundo Ana Luiza da Rocha e Cornélia Eckert (2013), a etnografia de rua consiste no desenvolvimento da observação sistemática de uma rua ou mais ruas de um bairro e da descrição de seus cenários, buscando as significações sobre o viver o dia-a-dia na cidade. Para isso o observador deve estar atento aos personagens que conformam a rotina das ruas, dos imprevistos, das situações de tensão e conflito. Sendo assim, para as autoras, o exercício da etnografia na rua permite, não só ao etnógrafo reconhecer e interpretar o habitante, mas também a si mesmo no contexto de diálogo com o Outro observado.

Rocha e Eckert (2013) afirmam que neste sentido, para se praticar uma boa etnografia de rua o pesquisador precisa aprender a pertencer a este território como se ele fosse sua morada, lugar de intimidade e acomodação afetiva. Uma etnografia de rua propõe ao antropólogo o desafio de experienciar e viver a ambiência das cidades, cujos caminhos, ruídos, cheiros e cores a percorrer, sugerem direções e sentidos, direcionados pelo próprio movimento dos pedestres e que podem conduzir a certos lugares, cenários e paisagens.

Desta forma, o pesquisador adentra o mundo do Observado e procura identificar hábitos e práticas cotidianas. Para Michel De Certeau (1994) essas seriam as “maneiras de fazer”,

que constituem as mil práticas pelas quais usuários se reapropriam do espaço organizado pelas técnicas da produção sociocultural. O autor afirma que se esboçam três funcionamentos distintos das relações entre práticas espaciais e significantes: o crível, o memorável e o primitivo. Designam respectivamente aquilo que “autoriza” as apropriações espaciais, aquilo que ali se repete de uma memória silenciosa e fechada, e aquilo que aí se acha estruturado e não cessa de ser marcado por uma outra origem.

Cabe ao etnógrafo saber então, apreender a cidade através das trajetórias humanas, identificar e registrar essas práticas, não apenas pelo traçado do deslocamento, mas pela recomposição dos traços culturais deixados pelos cidadãos.

Através da etnografia de rua, o pesquisador passa a observar a cidade como objeto temporal, e produtor de trocas sociais, um lugar de trajetos e percursos sobrepostos numa trama de ações cotidianas e de fazeres urbanos.

O pesquisador deve então percorrer essas paisagens que conformam um território, reconhecer os trajetos, seguir os itinerários dos habitantes, interrogar e vivenciar o espaço urbano, buscando ao mesmo tempo estabelecer contato com os grupos sociais observados.

Para Rocha e Eckert (2013), o contato é o responsável por expressar o desejo de uma multiplicidade de trocas com os habitantes. Nesta interação, o pesquisador não depende apenas do domínio da língua do Outro para compreender o que é dito, mas da atenção aos tons e insinuações, dos silêncios e minuciosidades. Sem dúvida, o contato nasce deste processo de estar na rua quotidianamente, onde o espaço vivido e praticado passa a ser percebido como lugar, uma vez que estabelece relações com os habitantes e a partir disso adquire atribuições e qualidades próprias.

Michel De Certeau (1994) aborda que os lugares são histórias fragmentárias e isoladas em si, dos passados roubados, tempos empilhados que podem se desdobrar, mais que estão ali antes como histórias à espera e permanecem como enigmas. Desta forma, a leitura, ou nesse caso, a etnografia, abrange o espaço produtivo pela prática do lugar constituído por um sistema de signos - um escrito.

Para a etnografia de rua o contato e a proximidade se fazem fundamentais, para isso é preciso que o etnógrafo percorra a pé o trecho urbano a ser estudado. Sobre isso, De Certeau (1994) afirma que o ato de caminhar está para o sistema urbano, assim como a

enunciação está para a língua ou para os enunciados proferidos. Isso seria, para o autor, uma realização espacial do lugar, assim como o ato de palavra é uma realização sonora da língua, o ato de caminhar encontra, portanto, uma definição como espaço de enunciação.

Para Rocha e Eckert (2013), ao longo do exercício etnográfico, a caminhada vai sendo enriquecida em sua densidade temporal na medida em que o pesquisador consegue precisar, nas constâncias de suas diversas idas e vindas, os aspectos de permanência e mudança que caracterizam e dão forma estética a este território urbano. Assim, o pesquisador constrói o seu conhecimento da vida urbana pela imagem que ele registra dos indivíduos e grupos sociais por ele investigados.

Sendo assim, foi escolhida para o exercício de etnografia de rua a Avenida Vera Cruz (figura 4). A escolha se deu principalmente em função da importância da via para o Jardim Guanabara e da multiplicidade de usos que ela comporta.



Figura 4: Demarcação da Avenida Vera Cruz e pontos observados no estudo, 2015.

Fonte: GoogleEarth, com intervenção gráfica das autoras.

Nesse sentido, a caminhada iniciou-se em frente ao Batalhão de Operações Especiais do Exército Brasileiro. Ao principiar a caminhada já foi possível observar o alto ruído dos veículos e o cheiro de fuligem que preenchiam a atmosfera. O fluxo dos carros era intenso, com uma grande maioria de caminhões e ônibus. Ao percorrer o passeio público contornando o aeroporto, foi observado que a calçada de pedestres era bastante utilizada

também pelos ciclistas, em certos momentos foi possível visualizar caminhos improvisados marcados na grama, que evidenciam o trajeto preferenciado pelos usuários.

Ainda próximo à rótula do Batalhão, foi possível notar a presença de bancas de frutas com tendas bem estruturadas. Os vendedores sentiram-se intimidados com a prancheta e a câmera fotográfica. Ao falar sobre o estudo, observei que eles se sentiram mais seguros, esclarecendo que, de tempos em tempos, a fiscalização retirava-os do local, mas que eles sempre voltavam (figura 5).



Figura 5: Ponto 1 do percurso: caminhos improvisados pelos pedestres, muro do aeroporto, ocupação irregular e comércio informal na Avenida Vera Cruz. Fonte: Acervo das autoras, 2015.

Quanto mais a caminhava adentrava o Jardim Guanabara, mais o barulho tornava-se ensurdecedor. O longo muro do aeroporto transmite uma sensação desagradável e a aridez da calçada acaba por completar o ambiente inóspito daquele trecho, onde não foi visto mais nenhum pedestre. Vários edifícios comerciais dividem o espaço de ocupação irregular no limite com o aeroporto e o comércio limita-se à venda de autopeças e reparos de

veículos. Pneus e outras peças obstruem o passeio público, deixando um forte cheiro de borracha e de graxa no ar (figura 5).

Ao reparar na margem oposta ao aeroporto pôde-se observar certa calma, que destoava completamente do cenário observado até então. Nesta margem, existem árvores de grande porte e um reduzido fluxo de veículos. Um pouco mais a frente podiam ser vistas as casas da Vila Militar, que se destacavam na paisagem, cuja imagem de ordem e tranquilidade, contrapunha-se ao barulho e ao caos do restante da avenida. Esse trecho, composto pelas unidades habitacionais e a arborização de grande porte, assemelha-se a um refúgio, um lugar onde foi possível avistar novamente a presença dos pedestres na Avenida Vera Cruz (figura 6).



Figura 6: Ponto 2 do percurso: Vila Militar e arborização de grande porte no Batalhão de Operações; Ponto 3: trecho da Rua Olinda onde os transeuntes utilizam o canteiro central para realizar o trajeto e improvisaram mobiliários urbanos. Fonte: Acervo das autoras, 2015.

Com a aproximação do cruzamento com a Avenida Nazareth - acesso para a segunda parte do loteamento Jardim Guanabara I - o barulho foi minimizado, a avenida tornou-se mais

larga e ganhou um canteiro central mais extenso. A sensação era de que a vegetação absorvia parte do ruído e a largura ampliada favorecia o afastamento dos veículos da calçada, o que dava uma sensação mais amena e de maior segurança em relação ao trecho antes percorrido.

A avenida neste trecho é composta, em sua grande maioria, por empresas de produtos agropecuários, de autopeças, empresas logísticas e transportadoras. A vegetação existente consta, basicamente, de palmeiras ou árvores que não proporcionavam sombreamento adequado. Até o presente momento, aos 900m de percurso, não se observou nenhuma faixa de pedestre. Os raros pedestres procuravam atravessar o fluxo intenso da avenida, próximo aos radares, onde, aparentemente, os veículos reduzem um pouco a velocidade, o que transmitia uma falsa sensação de segurança.

No cruzamento da Rua Olinda, ainda aos 900m de percurso, foi observada a primeira faixa de pedestre. Foi também nesse trecho que a vegetação passou a ser mais densa, com árvores de grande porte e um sombreamento mais agradável no canteiro central. Ao longo da caminhada surge um fluxo maior de transeuntes, que muitas vezes utilizavam o canteiro para fazer o percurso necessário, até travessarem novamente a Avenida Vera Cruz (Figura 6).

Os pedestres deixavam registros dos deslocamentos realizados no canteiro central, os 'trieiros' feitos na grama demonstram a apropriação e a modificação dos trajetos, evidenciando aqueles preferidos e mais utilizados pelos moradores. Nesse momento, foram vistos também mobiliários urbanos improvisados entre a vegetação, feitos com madeiras e troncos de árvores. Com isso percebemos que a ambiência mais agradável favoreceu a utilização desses espaços e de sua apropriação pelos habitantes (Figura 6).

Alguns dos trajetos mais utilizados foram inclusive demarcados pelos usuários, com a incorporação de pisos que destacam a travessia do canteiro central para a faixa de pedestre (figura 7).



Figura 7: Ponto 4 do Percurso e Casa do Sr. Goiás: Incorporação de pisos no trajetos improvisado pelos moradores, apropriação do espaço público por comerciantes, arborização e casa do Sr. Goiás. Fonte: Acervo das autoras, 2015.

A câmera fotográfica por vezes afastava os habitantes, por vezes aproximava-os. Os olhares curiosos se fizeram presentes. Nesse trecho da faixa de pedestres da Rua Olinda, foi obtido o primeiro contato com os moradores locais. Quando foram informados sobre o exercício de análise da avenida, os transeuntes já manifestaram sua indignação sobre a dificuldade de atravessar a via em questão. Ao ouvir isso, dois varredores de rua aproximaram-se e com vivacidade disseram para não me preocupar com as faixas de pedestre e que, na verdade, não poderíamos deixar de visitar mais a frente a casa do ‘Sr. Goiás’.

Prosseguindo pelo caminho indicado, observamos a maior quantidade de transeuntes presentes na via, até então. O comércio passa a ser diversificado e foi possível observar o ir e vir das pessoas saindo de bancos, lotéricas, lojas de roupas e lanchonetes. Um fato que chamou a atenção, foi a utilização do canteiro central por comerciantes informais que vendiam lanches, água de coco e caldo de cana. Os comerciantes colocavam sobre o canteiro, cadeiras, tendas e, inclusive, veículos automotores. Ao longo de todo esse trecho foi possível observar a reprodução dessa prática, que acabou tornando esses locais verdadeiros pontos de encontro (figura 7).

A casa do 'Sr. Goiás' não foi difícil de identificar. Assim que a encontramos, percebemos o porquê da *casa* ser uma referência para os habitantes locais. Com três andares, a residência foi pintada de verde, contém várias bandeiras do clube esportivo e uma torre de aproximadamente nove metros de altura, construída com garrafas *pet*, verdes, amarelas e transparentes. A personalização não ficou restrita à habitação. O espaço público do canteiro central em frente à casa, também continha brasões do Goiás Esporte Clube e uma vegetação específica, que parecia ter sido incorporada pelo proprietário da residência (figura 7).

A vegetação desse trecho foi a mais densa já observada na via, contém espécies frutíferas, pinheiros, palmeiras e vegetação arbustiva - essa observada pela primeira vez. A ambiência era muito agradável e destoava de todas as observadas anteriormente, o trecho parecia pertencer a outro bairro, o barulho já não se escutava, tampouco a aridez comum ao restante da via foi detectada (figura 7).

Desta forma, constatou-se que a Avenida Vera Cruz não apresenta uma arborização padronizada. O que parece acontecer é cada proprietário ser responsável pelo plantio das espécies que deseja no espaço público em frente ao seu lote. O resultado disso são vários cenários dentro de uma mesma via, uma vez que a apropriação e utilização desses espaços demonstram ter relação direta com a ambiência - umidade, sombreamento, absorção de ruído - que é gerada pela arborização empregada.

O próximo trecho - da casa do 'Sr. Goiás' até o encontro da BR-153 - assemelha-se ao primeiro trecho da avenida - referente à área próxima ao Batalhão do Exército. Nele percebe-se que a proximidade com vias expressas, faz com que a Avenida Vera Cruz

adquira um caráter mais árido, com a presença apenas de palmeiras e um comércio mais voltado para autopeças, ferragistas e demais empresas desse setor.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A experiência com a etnografia de rua possibilita outra escala de análise do objeto arquitetônico-urbano, que difere da leitura morfológica da rua, a qual o arquiteto-urbanista está habituado. A análise conseguiu captar não só a estrutura espacial do lugar, mas principalmente, a relação entre habitante e espaço construído.

Nesse sentido, foram observadas várias ambiências numa mesma avenida. Isso está diretamente relacionado com a qualidade ambiental e com o nível de interação do habitante com o espaço público, nesse caso, influenciada pela vegetação empregada. O morador só exerce sua prática cotidiana no lugar que ele se sente confortável e acolhido. Se a ambiência é agradável, colabora para tal atitude.

Os trechos revelam cenários distintos que compõem a paisagem da Avenida Vera Cruz e atribuem a ela a dinâmica que a difere de outras vias da cidade. O espaço urbano da via em questão passa desta forma, a ser vivido e praticado, e assim, percebido como lugar.

A leitura da via, realizada a partir da observação da multiplicidade de usos, das práticas cotidianas presentes, assim como de sua organização sócio estrutural, permitiu a compreensão das carências e potencialidades da região, assim como dos mecanismos que os usuários utilizaram para se reapropriarem do espaço urbano. Podemos observar como exemplo dessa apropriação, os mobiliários improvisados nos trechos de maior sombreamento, enquanto em outros, mais áridos, a presença dos pedestres é quase inexistente.

Ao analisar, por exemplo, o fluxo de pessoas ao longo de toda a via, é possível concluir que a proximidade às rodovias, o fluxo muito intenso de veículos e a pouca arborização não favorecem a utilização desses espaços pelos pedestres. A partir do momento que a via começa a apresentar uma ambiência mais agradável, traços de uma produção sociocultural

podem ser observados, como por exemplo, a incorporação de vegetação arbustiva, mobiliários urbanos improvisados e a utilização dos espaços públicos para o lazer.

É importante frisar, o que De Certeau (1994) descreve como o meio que “autoriza” as apropriações espaciais, que se repete nessas práticas e se torna parte de uma memória, está presente na Avenida Vera Cruz, através da ambiência proporcionada pela arborização, que autoriza, e mais do que isso, estimula a presença dos passantes, e assim reforça o hábito de ‘estar’ no espaço público das calçadas, criando uma espécie de memória e tradição cultural.

Assim, a investigação antropológica permite a apreensão da dinâmica de interações cotidianas e das representações sociais presente na via em estudo. Costumes pelos quais os usuários apropriam-se do espaço e imprimem sua identidade. As “maneiras de fazer” abordadas por De Certeau (1994), acontecem pela vivência de estar na rua cotidianamente, onde a prática atribui ao espaço significado e sentido de lugar. Desta forma, a etnografia abrange o espaço produzido pela prática do lugar como um sistema, que busca as significações sobre o viver e o dia-a-dia da cidade.

A ‘experienciação’ e a apreensão da ambiência urbana, assim como dos caminhos, ruídos e direções a percorrer, conduziram a certos lugares e paisagens que conformam o território, onde a vivência das trajetórias dos moradores permitiu-nos identificar e registrar essas práticas, não apenas o traçado do deslocamento, mas também seus aspectos culturais.

Assim sendo, ao experimentar o lugar, e viver seu cotidiano urbano, pode-se observar o movimento dos usuários, assim como a transformação da paisagem por eles. As experiências aqui descritas narram a forma de ação no tempo e no espaço da população observada.

A etnografia permitiu conhecer a rua como ‘lugar de interação social’, onde trajetórias se cruzam, grupos e indivíduos compartilham suas rotinas e o espaço é praticado inúmeras e repetidas vezes.

A partir desses registros foi possível construir um conhecimento da vida urbana deste lugar, através da imagem coletada dos grupos sociais investigados. O estudo desenvolveu-se, então, como uma ‘narrativa’, onde a caminhada de reconhecimento possibilitou a leitura da apropriação espacial da Avenida Vera Cruz por habitantes locais. Essa vivência

do espaço urbano, pelo exercício etnográfico, possibilitou que fossem abrangidos elementos intrínsecos ao lugar em análise, como esse movimento de ir e vir dos habitantes, a apropriação do espaço público, as práticas cotidianas e as trocas sociais, logo, sua produção sociocultural.

REFERÊNCIAS

CARDOSO, L. C. V. **Análise socioespacial do Jardim Guanabara**, 2012. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial). Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2012.

DAHER, Tânia. **Goiânia: uma utopia europeia no Brasil**. Goiânia: Instituto Centro-Brasileiro de Cultura, 2003.

DANIN, Júnior. Ocupação somou iniciativa privada e pública. **O Popular**. Goiânia, 16 jan.1994.

DE CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: 1. Artes do fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.

DUTRA, Gabriela. A história do gigante. **Diário da Manhã**. Goiânia, 23 jan.2005.

MORAES, Lucia Maria. **A segregação planejada: Goiânia, Brasília e Palmas**. Goiânia: Ed. UCG, 2006.

MOYSES, Aristides. **Goiânia: Metrópole não planejada**. Goiânia: Ed. UCG, 2004.

QUATRO mundos diferentes em um só jardim. **O Popular**. Goiânia, 16 de jan. 1994.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho, ECKERT, Cornélia (Orgs.) **Etnografia de rua: estudos de antropologia urbana**. Porto Alegre: EdUFRGS, 2013.