



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS Câmpus
Anápolis de Ciências Socioeconômicas e Humanas
Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e
Humanidades



“Territórios e Expressões Culturais no Cerrado” (TECCER)

JOVANIR JOSÉ LOPES FILHO

**ANÁPOLIS (GO) E SEUS VIAJANTES: CAMINHOS REAIS, MIDIÁTICOS E
DIFERENTES EXPERIÊNCIAS**

Anápolis
2023

JOVANIR JOSÉ LOPES FILHO

**ANÁPOLIS (GO) E SEUS VIAJANTES: CAMINHOS REAIS, MIDIÁTICOS E
DIFERENTES EXPERIÊNCIAS**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação TECCER, da Universidade Estadual de Goiás, na área interdisciplinar, linha de pesquisa: Linha 1 - Dinâmicas Territoriais e Relações de Poder.

Orientador: Prof. Dr. Jean Carlos Vieira Santos.

Coorientador: Prof. Dr. Marcelo de Mello.

Discente: Jovanir José Lopes Filho.

Anápolis
2023

JOVANIR JOSÉ LOPES FILHO

Orientador: Dr. Jean Carlos Vieira Santos
Coorientador: Dr. Marcelo de Mello

**ANÁPOLIS (GO) E SEUS VIAJANTES: CAMINHOS REAIS, MIDIÁTICOS E
DIFERENTES EXPERIÊNCIAS**

Prof. Dr. Jean Carlos Vieira Santos
(Presidente da banca examinadora- PPG-TECCER/UEG)

Prof. Dr. Marcelo de Mello
(Coorientador- PPG-TECCER/UEG)

Prof.^a Dr.^a Maria Idelma Vieira D'Abadia
(Avaliador Interno- PPG-TECCER/UEG)

Prof.^a Dr.^a Maisa França Teixeira
(Avaliador externo- Faculdade Evangélica de Goianésia (FACEG))

Prof.^a Dr.^a Milena D'ayala Valva
(Avaliador Interno Suplente/UEG – TECCER)

Prof. Dr. Fernando Antônio Oliveira Mello
(Avaliador Externo Suplente - Universidade Federal de Goiás – Goiânia / FAV)

*Dedico está dissertação:
A todos os que passaram e aos que virão.
As armas (apenas pela referência) e os barões assinalados
E não assinalados.
Aqueles que navegam por mares nunca navegados
Aos passantes, chegantes e ficantes.
Aos que apreciam o fruir do fluir da vida.
Aos que sabem a distinção entre a água e o H²O
Aos que visualizam a utopia como Galeano
Aos inquietos e aos inconformados.
Dedico a você que se dispõem a ler.
Estás linhas
sem proposição,
sem invocação,
sem métrica, sem rima,
sem versos decassílabos.
A você que compartilha o aqui e o agora
Comigo.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Universidade Estadual de Goiás (UEG) pelo financiamento deste trabalho, que me permitiu a dedicação necessária para sua realização.

Igualmente agradeço ao Prof. Dr. Marcelo de Mello que participou do início desta trajetória e ao Prof. Dr. Jean Carlos Vieira Santos que me guiou por este caminho que decidi trilhar, sua prestatividade possibilitou trocas e reflexões que foram além da mera orientação. Agradeço ao Instituto Jan Magalinski. e a figura do historiador Jairo Alves Leite que contribuiu com documentos e registros que estão presentes ao longo deste trabalho.

Juntamente agradeço aos demais professores que aceitaram compor a banca: Prof.^a Dr.^a Maria Idelma Vieira D'Abadia, Prof.^a Dr.^a Maisa França Teixeira, Prof. Dr. Fernando Antônio Oliveira Mello, e Prof.^a Dr.^a Milena D'ayala Valva.

Presto meus agradecimentos a Prof. Me. Camilla Pompêo de Camargo e Silva que me deu a oportunidade de realizar o estágio docência no curso de arquitetura e urbanismo (UEG) e a todo o corpo docente do PPGSS TECCER e a todos aos amigos e colegas com quem compartilhei nesta jornada.

Gratidão aos meus pais e familiares, que me suportaram nesse período de estudos em especial aos meus irmãos Daniel e Danielle que possibilitaram momentos de fuga da rotina. Um agradecimento especial as minhas camaradas Mariana Almeida e Anna Paula que souberam me suportar, ouvir e discutir sobre temas variados ao longo dos anos e fizeram parte desses processo.

Agradecimentos a todos que contribuíram de forma direta ou indireta para a execução e conclusão desta pesquisa.

RESUMO

Buscou-se compreender as representações e a dimensão da experiência cultural a partir do desejo de deslocar dos sujeitos, e como esses motivos pelos quais as pessoas viajam contribuiu e contribui para orientações do estilo e do modo de vida em Anápolis (GO), por meio das movimentações, dos interesses, das percepções de viagens a partir de uma reflexão interdisciplinar, através do levantamento e catalogação de documentos, registros e imagens a partir dos arquivos do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho, onde é apresentada a forma e os hábitos de viagens e viajantes na sociedade Anapolina. Objetivando elucidar, que dimensão o deslocamento humano, adquire territorialmente e suas intencionalidades no contexto da Anápolis contemporânea. Para direcionar a pesquisa, este trabalho se desdobra através de uma pesquisa qualitativa de caráter exploratório, bibliográfico e dialético. Dito isso observa-se que a passagem dos viajantes e suas movimentações pelo século XIX e XX deixou sua marca na região e é uma parte importante da história de Anápolis e de Goiás. Todavia, a movimentação turística ocasionada por conta de suas potencialidades ocorre de forma espontânea, sem que o poder público seja municipal ou mesmo estadual promova ações no sentido de dinamizar essas ações que já ocorrem.

Palavra-chave: Deslocamento, Movimentação, Turismo.

ABSTRACT

We sought to understand the representations and the dimension of the cultural experience from the desire to displace the subjects, and how these reasons why people travel contributed and contributes to orientations of the style and way of life in Anápolis (GO), through the movements, interests, perceptions of travel from an interdisciplinary reflection, through the survey and cataloguing of documents, records and images from the archives of the Alderico Borges de Carvalho Historical Museum, where the form and habits of travel and travelers in Anapolina society is presented. Aiming to elucidate, which dimension the human displacement, acquires territorially and its intentions in the context of contemporary Annapolis. To direct the research, this work unfolds through a qualitative research of exploratory, bibliographic and dialectical character. That said, it is observed that the passage of travelers and their movements through the nineteenth and twentieth century left its mark on the region and is an important part of the history of Anápolis and Goiás. However, the tourist movement caused by its potentialities occurs spontaneously, without the public power being municipal or even state promoting actions in order to dynamize these actions that already occur.

Keyword: Displacement, Movement, Tourism.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1 ANÁPOLIS: ANTIGO POUSO DOS TROPEIROS, SEUS PRIMEIROS VIAJANTES, PASSANTES E CHEGANTES	16
1.1 VIAGENS E VIAJANTES: ENTRE CONCEITOS INTERDISCIPLINARES	22
1.2 DO ANTIGO POUSO DOS TROPEIROS A VIAGEM DE DONA ANA: UMA HISTÓRIA A REVISITAR	30
1.3 ANÁPOLIS DOS SUJEITOS QUE CHEGARAM E FICARAM: UMA CIDADE CONSTRUÍDA PELOS CHEGANTES.....	38
2 VIAGENS E VIAJANTES DE ANÁPOLIS DO SÉCULO XX: RECORTES DOS JORNAIS DA ÉPOCA	45
2.1 O DESEJO DO DESLOCAMENTO COMO EXPERIÊNCIA CULTURAL: REFLEXÃO TEÓRICA NECESSÁRIA	48
2.2. VIAGENS E VIAJANTES A PARTIR DOS ARQUIVOS DO MUSEU HISTÓRICO ALDERICO BORGES DE CARVALHO	58
2.3 A FERROVIA E O AEROPORTO DE ANÁPOLIS – UMA SÍNTESE SOBRE ESSE TEMPO DE MUDANÇAS	68
3 ANÁPOLIS DO SÉCULO XXI: UMA CIDADE EM MOVIMENTO, SEUS VIAJANTES E O TURISMO	78
3.1 ANÁPOLIS HOJE: OS NOVOS CAMINHOS DE VIAJANTES E CHEGANTES	84
3.2 A VIAGEM-EVENTO: VIAJANTES, MOVIMENTO E EXPOSIÇÃO NA MÍDIA	90
3.3 AS MÍDIAS SOCIAIS E AS VIAGENS DO SÉCULO XXI.....	97
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	104
REFERÊNCIAS	108

INTRODUÇÃO

A vida é o que fazemos dela. As viagens são os viajantes. O que vemos, não é o que vemos, senão o que somos.
Fernando Pessoa.

Frente a capacidade de transformação que o homem realiza de maneira intencional ou não, no espaço em que vive e na sociedade ao longo da história juntamente com a forma na qual representa e entende essas transformações na qual verifica-se a movimentação e o desejo de mudança como marca. Tal movimentação as vezes entendida como evolução ou desenvolvimento, não deve ser apreendida como avanço rumo a locais mais utópicos que superam todos os problemas da realidade atual existente, esta movimentação nos leva a novos lugares no espaço ou no tempo, porém não a lugares entendidos como melhores.

Não obstante o sujeito homem constrói e atua sobre o sujeito espaço, e este espaço que não é um objeto estático, pois também atua sobre o sujeito homem em uma relação de dupla troca, pois como já apontava o sociólogo urbano Robert Park (1967) a tentativa mais coerente de refazer o mundo em que vive é fazê-lo de acordo com os seus mais profundos desejos e este mundo criado pelo homem é o mundo no qual ele está condenado a viver, pois ao criar a cidade o homem criou a si mesmo.

Pelo caminho dessa eterna busca, e pelo desejo de movimentação e de transformação o homem construiu a realidade na qual se insere, e o movimentar, construir e transformar não poderiam ser analisados se não por meio das representações. Deste modo pelo viés interdisciplinar este estudo tem por pretensão analisar as representações e a dimensão da experiência cultural a partir do desejo de deslocar dos sujeitos, e como esses motivos pelos quais as pessoas viajam contribuiu e contribui para orientações do estilo e do modo de vida em Anápolis (GO).

Verifica-se que abordagens que tangem o espaço e o homem juntamente com sua forma e suas representações têm ganhado uma complexidade cada vez maior e, conseqüentemente, demandado novos olhares e abordagens para a compreensão dessa realidade. Em um contexto de desafio posto aos pesquisadores diante do tema transformação, movimento e representação da realidade e do modo de ser dos sujeitos, é fundamental o aprofundamento do debate teórico interdisciplinar e a

realização de estudos empíricos para contribuir com as tentativas de análise aqui iniciadas.

A partir de reduções e recortes passamos a refletir caminhos possíveis teóricos e metodológicos para se compreender quais logicas operam nesse processo. Ressaltamos que a análise se dá sobre um processo que opera nos meios sociais, e no espaço a partir das complexas relações que se expressam para além das construções materiais, que estão imbuídas de intencionalidade e de tensões de poder que se manifestam por meio da maneira na qual são representadas.

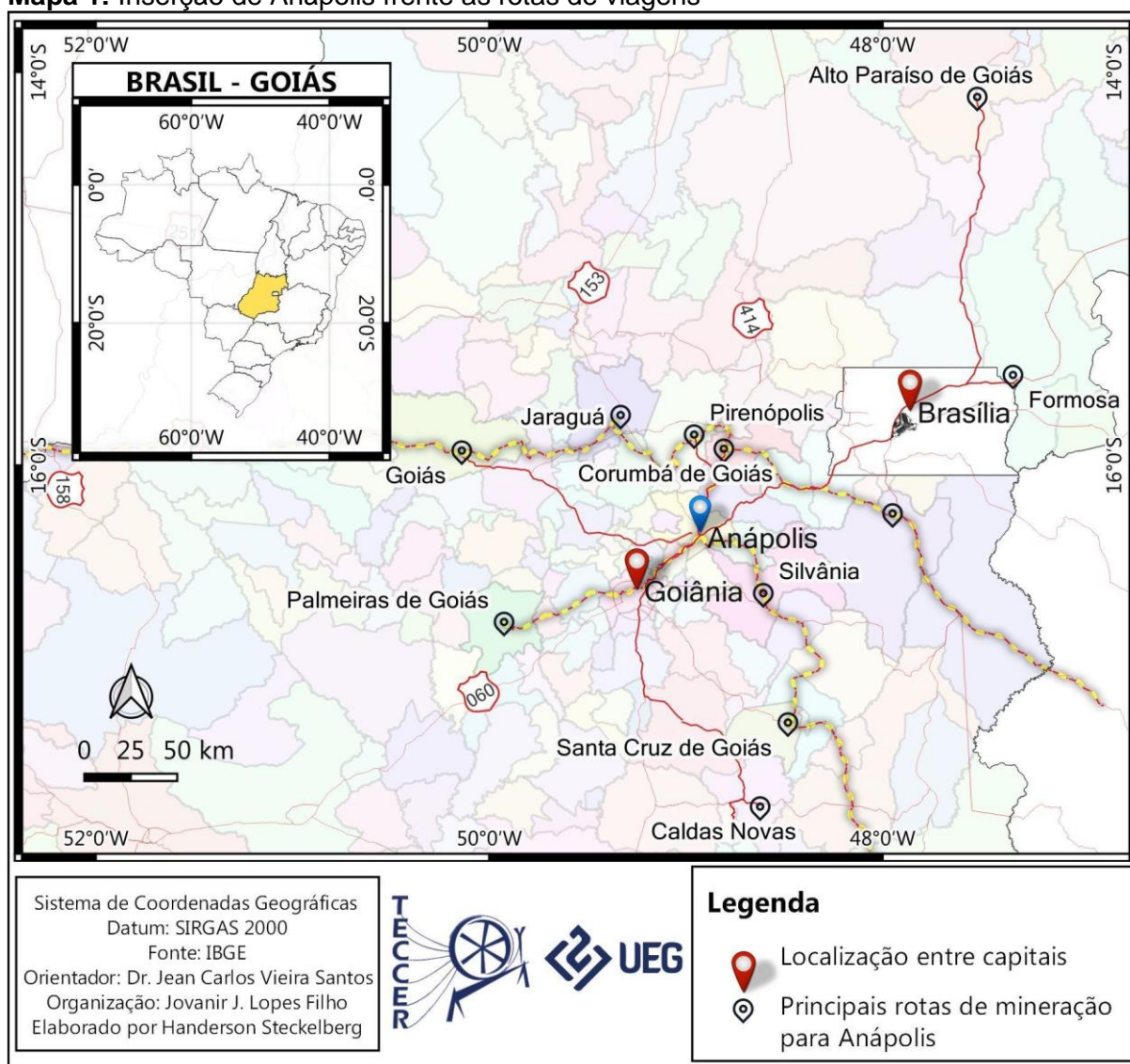
É neste contexto que justificamos a importância da presente dissertação, cujo objetivo é contribuir para a compreensão das representações culturais (Viagens) em conteúdos da mídia anapolina, especialmente os jornais do século XX presentes nos arquivos do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho e nas mídias sociais das primeiras décadas do século XXI. Pensar as viagens e viajantes por este viés nos provocou alguns questionamentos que, por sua vez, motivaram a construção deste trabalho: Essa exposição nas páginas dos jornais do século XX foi produzida para fomentar um novo modo de vida ou para apontar as lógicas de modernidade que aportavam no lugar? Quais as consequências socioculturais e o que representa os anúncios desse mercado de viagem para a Anápolis do século XX?

Para tentar encontrar respostas a estas e outras questões, nos dedicamos a uma análise dos conteúdos de matérias publicadas pelos diferentes jornais guardados nos arquivos do museu histórico de Anápolis, que abordam essa cidade. No entanto, fazer esse percurso só foi possível a partir da compreensão de outras viagens que foram importantes para a região onde está o nosso recorte de pesquisa. Entre essas estão a viagem feita por Auguste Saint'Hilaire, naturalista e viajante francês, a viagem de Ana das Dores Almeida e as viagens nas mídias sociais do século XXI.

A opção pelos arquivos de jornais do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho como objeto de análise inicial surgiu durante as reflexões, encontro e reuniões dos mestrandos da Linha 1 (Dinâmicas Territoriais e Relações de Poder) do programa de pós-graduação stricto sensu TECCER (UEG), que levou em conta que essa é uma vertente pouco explorada pelos pesquisadores e pesquisadoras da cidade. Outra preocupação apontada foi que esse material jornalístico sobre as viagens poderia se perder com o tempo, correndo o risco de deixar lacunas sobre a sociedade Anapolina viajante da época.

Assim, tendo como recorte de pesquisa à conexão das temáticas viagem e viajantes a cidade de Anápolis (Mapa 1), paisagem inserida dentro do espaço geográfico conhecido como Cerrado, faz-se deste estudo imprescindível para o diálogo com a área eleita pelo TEC CER como foco principal de suas investigações. Resta ainda ressaltar que fica o desafio da reflexão sobre a produção jornalística que “está relacionada com o cotidiano da sociedade e é percebida por grande parte dela como agente ideal de informação, o que lhe confere importante papel de controlador político, cultural, econômico e ideológico”. (CORRÊA, 2009, p. 12).

Mapa 1: Inserção de Anápolis frente as rotas de viagens



Fonte: Autor, 2023.

Para direcionar a pesquisa, este trabalho se desdobra através de uma pesquisa qualitativa de caráter exploratório, bibliográfico e dialético com um olhar sobre a

representação e ideologia. Em outras palavras, esta dissertação buscará discutir o processo de construção de sentido, tendo as viagens e seus viajantes como objeto e sujeito, capazes de promover transformação e movimento por meio de “uma abordagem histórica do processo com aporte de narrativas empregadas por Walter Benjamin” (PIRES, 2017, p. 405) e por meio de conceitos presentes em *Schopenhauer* como vontade e representação, passando por aspectos da antropologia presente em *Lévi-Strauss* no que tange cultura.

Nota-se também que tal estudo não pode ser realizado fora de um contexto social, político, econômico e se desdobrara sobre ideias aparentemente contraditórias, deste modo opta-se pela utilização do método dialético que segundo Hegel é a conciliação dos contrários nas coisas e no espírito (MICHEL, 2015), sendo está a modalidade que penetra o mundo dos fenômenos através da ação recíproca, da contradição inerente ao fenômeno e da mudança dialética que ocorre na natureza e na sociedade (MARCONI; LAKATOS, 2018).

Assim, a compilação das informações, dados, produções teóricas possibilitam a produção de um material que visa contribuir com o aperfeiçoamento da compreensão das dinâmicas das viagens e do turismo juntamente com os discursos que norteiam e configuram a atual realidade. E “[...] essa discussão foi subsidiada por autores com formação intelectual, acadêmica e investigativa de várias áreas do saber com tendências interdisciplinares” (SANTOS, 2013, p. 10).

Nesse sentido, a metodologia aplicada tem como ponto de partida a pesquisa bibliográfica, que consiste em uma primeira etapa para todos os tipos de investigação científica e fundamenta-se na busca de informações publicadas em fontes seguras e na seleção de documentos relacionados aos problemas a serem estudados, aliado aos debates conceituais, buscando a riqueza da interdisciplinaridade. Além da pesquisa bibliográfica será realizada também uma pesquisa documental.

A pesquisa documental será realizada a partir de dados coletados nos arquivos do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho. Após as pesquisas teóricas e bibliográficas, e pesquisa documental serão realizadas pesquisas de campo na cidade de Anápolis para cartografar os negócios relacionados as viagens, viajantes e turismo: agências de viagens, rodoviária e outros. Considerando a familiaridade do pesquisador com a cidade de Anápolis este estudo será desenvolvido a partir de dados secundários e observações *in loco* e nas mídias sociais. “A pesquisa bibliográfica e documental foi essencial para a investigação teórico conceitual. Os

estudos realizados antes das visitas a campo objetivaram a compreensão e, posteriormente, a análise teórica” (TEIXEIRA, 2016, p. 25).

Portanto, esta investigação partirá da análise das viagens que possuem intencionalidade e motivação que é produzida pelos sujeitos viajantes e estes produzem discursos e narrativas capazes de representar e dar significados ao objeto caminho, percurso, destino, que se apresenta em no plano do território. Visando os processos de movimentação e ocupação, usos e apropriação do território paralelamente observando as percepções e narrativas que vão sendo construídas juntamente com os sujeitos envolvidos, deste modo a cidade de Anápolis (GO) se apresenta como destino, objetivo de partida, fim ou meio deste percurso de viagem e de narrativa desse processo.

Busca-se trazer à luz a discussão de como a modernidade e o desejo de mudança expressada por Anápolis territorialmente caminha de maneira dialética com a questão da permanência e transformação da imagem da cidade que se relaciona a esse discurso de movimento. Empreende-se análise sobre as contradições e conflitos que existem entre narrativa do permanecer e do transformar na busca de verificar como se dá as representações e as intenções destes discursos.

Através do pensamento dialético que busca reconhecer que a realidade social que é marcada por contradições e que somente pode ser entendida por meio da compreensão dessas contradições. Nota-se que a identidade de um termo somente pode ser compreendida em relação a outros termos e que assumir a existência de algo é assumir a existência de seu oposto. Postula-se assim três momentos de igual valor que se relacionam entre si, por meios de relações variadas e movimentos complexos em ora um, ora outra, triunfa sobre a negação de um ou de outro.

Em escala ampliada o estudo acontece a partir do século XIX sobre o contexto das viagens empreendidas por naturalistas a Goiás, em observância ao primeiro agrupamento de pessoas que se instalaram na região onde hoje se encontra Anápolis, dando um salto temporal para 1935 quando se deu a inauguração da linha férrea em Anápolis que intensificou o fluxo de viajantes a cidade, com o enfoque na modernidade e novos discursos que foram construídos fazendo-se uma análise exploratória de caráter bibliográfico onde se têm por objetivo proporcionar maior familiaridade com o objeto, com a intenção de torná-lo mais explícito (SELLTIZ, 1967. GIL; 2002).

É notado que a cidade de Anápolis fundada em 1907 é fruto da movimentação de tropeiros nas províncias de Goiás, que tinham como motivação a mineração de

ouro que foi expressiva durante o século XVIII. Godinho, Pereira e Cotrim (2021) apresenta que os recursos hídricos pertencentes à área que viria a ser Anápolis foram importantes referenciais de orientação e locais de descanso durante o ciclo do ouro, e tal fator contribuiu para a instalação de comunidades nesta região e posteriormente levou à formação de Anápolis.

Ainda referente à localização é importante evidenciar a proximidade de Anápolis com a capital do Estado de Goiás, Goiânia e a Capital Federal, Brasília, que se apresenta como um dos principais eixos urbanos do Centro-Oeste apresentando intenso fluxo de circulação de pessoas e capital. Godinho, Pereira e Cotrim (2021) evidenciam que próximo à cidade de Anápolis também se situa a cidade de Pirenópolis (GO) juntamente com Goiânia íntegra o Projeto Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional do Ministério do Turismo. Nesse ínterim, ainda evidenciam o potencial de Anápolis como centro de crescente Fluxo de mercadorias, pessoas e informações.

Dito isso localizamos Anápolis (GO) dentro das dinâmicas relacionadas com as movimentações presentes dentro do território, e se busca evidenciar o aspecto construtor material e imaterial que o papel da viagem assume frente ao a forma e o modo de ser urbano, juntamente com suas representações que se vinculam a intencionalidades e diferentes discursos presentes e perceptíveis no tempo. Para abordar de maneira mais completa o tema, a dissertação se encontra dividida em três capítulos.

No **primeiro capítulo**, intitulado “*Anápolis: antigo pouso dos tropeiros, seus primeiros viajantes, passantes e chegantes*” compreende-se os múltiplos conceitos e o viés interdisciplinar que está envolto a temática viagem e viajantes da cidade de Anápolis (GO) juntamente com suas representações e discursos que se fizeram presente nesse processo, de modo que se faça uma aproximação do tema frente ao processo de construção do urbano na cidade objeto de pesquisa, e como tal processo colabora e colaborou para as dinâmicas e o modo de ser urbano. Apresentaremos, também, registros documentais, jornalísticos e bibliográficos que permeiam a análise dos fatos históricos, uma abordagem conceitual que abarca as questões teóricas e metodológicas pertinentes a discussão.

No **segundo capítulo**, intitulado “*Viagens e Viajantes de Anápolis do século XX: recortes dos jornais da época*” analisamos a forma e os hábitos de viagens e viajantes na sociedade Anapolina através de relatos históricos: um olhar a partir dos

arquivos do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho, demonstrando que o ato viajar se apresentava como um ato/evento social que se fazia presente nos quadros de matéria jornalística e isso orientava o discurso vigente de uma época logo colaborava para as configurações e transformações que o urbano adquiria. Dito isso objetiva-se demonstrar questões materiais e subjetivas de o ato viajar dentro do cenário urbano anapolino e como este colaborou para formação da sua identidade.

No **terceiro capítulo**, “*Anápolis do século XXI: uma cidade em movimento, seus viajantes e o turismo*” compreende-se que a dimensão que o deslocamento humano, adquire territorialmente e suas intencionalidades no contexto da Anápolis contemporânea, apresentando como o *marketing* frente a atividade viajar já se fazia presente nas primeiras décadas da cidade e demonstrando que a dimensão geográfica e importância da localização de Anápolis, que se faz caminho meio para diversos destinos turísticos de Goiás e sua importância frente ao eixo pois se encontra entre duas capitais Goiânia e Brasília apresentando assim os caminhos contemporâneos: rodovias, ferrovia, os aeroportos e sua importância para os contemporâneos viajantes de Anápolis e como isso orienta o seu modo de ser, não um renomado destino turístico, mas uma cidade com seus viajantes contemporâneos.

1 ANÁPOLIS: ANTIGO POUSO DOS TROPEIROS, SEUS PRIMEIROS VIAJANTES, PASSANTES E CHEGANTES

Existem várias formas de se contar ou se escrever uma história, trovadores cantam e recitam os grandes e pequenos feitos de seus heróis, Dante Alighieri se aventurou na poesia épica e Homero nos entregou o grande épico que ressoa até os dias atuais, Guimaraes Rosa nos apresenta Riobaldo e Diadorim cruzando o sertão e tecendo suas vidas, Melo Neto nos traz Severino que faz sua longa descida e nos relata o que vê e o que vive, para além da literatura Saint-Hilaire também nos apresenta suas percepções e seus relatos acerca de suas viagens ao sertão.

Sendo assim, Carneiro (2001) indica que a história da ciência moderna também é história da viagem humana pelo mundo vocação cosmográfica da descrição do universo.

As civilizações são povos que viajam e seus prototípicos de heróis fundadores são viajantes: Ulysses e Enéas, no caso da cultura clássica; mas, da mesma forma, Buda foi peregrino; Moisés atravessou o mar e o deserto na busca da "Terra prometida"; Cristo andou em pregações saindo do seu lar; Maomé fez a Hégira, viagem sagrada para Medina que inicia o calendário muçulmano, e até mesmo os nossos Tupis, através das migrações para leste, viajavam em busca de uma "terra sem mal". O confronto entre os viajantes pelas florestas e os viajantes pelos mares, acrescido mais tarde pelos que viajaram a força da África, produziu o Brasil (CARNEIRO, 2001, p. 232).

Nesse sentido, podemos dizer que os autores nos proporcionaram uma literatura que tem como pano de fundo o território, deste modo temos a viagem e o desejo de movimentação e mudança como marca, é notado que se faz presente aqui o arquétipo do ciclo do herói de Joseph Campbell, onde apresenta como estágios principais a partida, a iniciação e o retorno, do sujeito que se submete a transformação e teremos como sujeito os viajantes e suas percepções sobre o território.

Conhece muitas coisas aquele que muito viajou, aquele que tem muita experiência fala com inteligência. O que não foi provado pouco sabe, mas o que muito viaja aumenta a sua sagacidade. Muitas coisas vi em minhas viagens, meu conhecimento é maior que muitas palavras (Eclesiástico 34: 9 – 11).

Nesse entremeio, Carneiro (2001, p.232) indica que a história dos livros de viagem é, de certa forma a história das próprias viagens, que se perpetuam como

relatos e que a natureza das narrativas de viagem é múltipla e todos os mitos remetem a migração de povos.

Assim, nesse ambiente, há ainda a narrativa que “o Brasil nasce juntamente com a América de um impulso navegador, de uma epopeia viajante, que foi representada em *Os Lusíadas*” (CARNEIRO, 2001, p. 233). De acordo com esse autor, essa obra apresenta o primeiro relato do Brasil, ou seja, um relato de viagem e que esse gênero de escrita é mais do que simplesmente literário é também científico, político, econômico, moral e é considerado “fontes primárias” documentos que representam a visão de uma época. Demonstra ainda que além de testemunhos, as imagens são não somente coloniais, mas também colonizadoras, produzidas a partir de uma impressão e de interesses externos.

Segundo Mendes (1981, *apud* Carneiro, 2001) o Brasil constitui um dos capítulos mais importantes da história das viagens na época moderna. Nesse viés, Carneiro (2001) arrazoar que com a vinda da família real em 1808 abriu caminho para viajantes desbravarem as terras brasileiras até então desconhecidas. De modo geral o Brasil constitui uma zona turística atratora de pessoas de todas as partes do mundo, por conta de suas características naturais, culturais e históricas.

Portanto, este capítulo se justifica pela relevância que tem a temática viagem para a humanidade e não menos para a história do município de Anápolis, Goiás. Além disso, conhecer a sua trajetória histórica possibilita compreender melhor a sua gente, ou seja, os responsáveis pelas conquistas econômicas, culturais, políticas e sociais, bem como aqueles sujeitos que foram apenas visitantes, não residentes, mas marcaram um tempo de chegadas e partidas.

Dito isso, a nossa jornada começa em Anápolis especificamente no Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho de onde narraremos e lembraremos um pouco da história da cidade de Anápolis (GO) e a percepção daqueles que por aqui passaram, permaneceram ou partiram, ressaltando a ideia tema viagem e viajantes.

Não obstante a história de uma cidade pode ser narrada pela perspectiva do mito ou dos fatos sociais que contribuíram para ela ser o que é, Vargas (2015) aponta que a cidade de Anápolis surgiu após o período de transformações econômicas e sociais do Estado de Goiás ocorrido entre os séculos XVII e XIX.

Como capitania inóspita a ser desbravada, o sertão de Goiás abrigava nesse período povoamentos tal como a cidade de Meia Ponte, atualmente Pirenópolis, localizada na região Norte do Estado. No início do século XVII, as

margens do rio Meia Ponte foram ocupadas por bandeirantes vindos da região Sudeste com a missão de descobrir novos garimpos. O bandeirante Bartolomeu Bueno da Silva, mais conhecido como o Anhanguera, liderava uma dessas expedições, sendo responsável pela fundação do vilarejo (VARGAS, 2015, p.29).

Por meio deste breve relato é possível compreender que a cidade pode ser vista por diversas lentes onde podemos compreendê-la como um organismo vivo, sujeita a transformações, conflitos de poder, movimentos e tensões que ocorrem em determinado espaço geográfico, deste modo, também está sujeita ao desgaste.

É nessa perspectiva que Mumford (2001) aponta que a cidade abriga dentro de sua estrutura uma complexa rede de articulações culturais, que transformam a mente do ser humano, reorganizam as noções de tempo e espaço, configuram a imagem de uma entidade viva, sujeita ao desgaste, e à destruição, além de ser testemunha viva do legado da história. Sendo a cidade legado da história, observa-se a dimensão cultural do urbano que se relaciona com o conjunto de sentidos partilhados no meio social.

Não obstante Corrêa (2007, p.7), apresenta reflexão sobre as formas simbólicas que se manifestam no espaço em uma perspectiva da geografia cultural onde se privilegia a dimensão espacial dando visibilidade a aspectos da espacialidade da ação humana, que é marcado não apenas por uma perspectiva econômica, mas também por um simbolismo que marca e influencia as demais dimensões desta espacialidade. Dito isso Corrêa (2007) indica que conforme Hall (1997) as formas simbólicas são representações da realidade, resultantes do complexo processo pelo qual os significados são produzidos e comunicados entre pessoas de um mesmo grupo cultural.

As formas simbólicas, materiais ou não, constituem signos construídos a partir da relação entre formas, os significantes, e os conceitos, os significados. As formas simbólicas, no entanto, são sujeitas a interpretações distintas, caracterizando-se por uma instabilidade de significados, por uma polivocalidade (CORRÊA, 2007. p.7).

Ainda segundo Corrêa (2007), as formas simbólicas tornam-se formas simbólicas espaciais quando constituídas por fixos e fluxos, isto é, por localizações e itinerários, apresentando, portanto, os atributos primeiros da espacialidade e apresenta como exemplos correntes de formas simbólicas, palácios, memoriais, nomes de logradouros, templos, procissões desfiles dentre outros.

Uma forma simbólica tem uma localização absoluta, um sítio onde ocorreu um dado evento considerado significativo ou que se deseja transformar em local de celebração, contestação ou memorialização, por apresentar um potencial positivo para este fim. As formas simbólicas, por outro lado, têm uma localização relativa, associada à visibilidade, mas, sobretudo, à acessibilidade face a toda a cidade ou espaço regional ou nacional. Esta acessibilidade é um dos meios mais importantes para que as formas simbólicas possam transmitir as mensagens que delas se espera. Finalmente, as formas simbólicas apresentam uma localização relacional, isto é, são localizadas em relação a outras formas simbólicas que denotam interesses divergentes: a localização delas enfatiza um conjunto de valores que é referenciado a um dado espaço, ao qual opõe-se outro espaço (CORREIA, 2007. p.9).

Nesse entremeio, Teixeira (2016, p. 30-31) esclarece que “o lugar torna-se a dimensão do espaço que se apresenta a partir da impossibilidade de arrazoá-lo como algo estático, descontínuo e isolado, como uma interface entre o passado e o futuro: ele é apresentado por um sentido de mundo simbolicamente cultural”. Assim, para Eliade (1992), ao atribuir análise sobre a dimensão cultural por meio do viés religioso que também se vincula ao espaço em seu livro *O Sagrado e o Profano*, apresenta que o homem toma conhecimento do sagrado porque este se manifesta, se mostrando como algo absolutamente diferente do profano.

Este sagrado na visão do autor é a ordem em meio ao caos, é o espaço que adquire significado, que é capaz de orientar o homem, é o espaço dominado e conhecido, “o sagrado é o real por excelência” (*idem*, p.21) enquanto o profano é a oposição deste sagrado.

Um território desconhecido, estrangeiro, desocupado (no sentido, muitas vezes, de desocupado pelos “nossos”) ainda faz parte da modalidade fluida e larvar do “Caos”. Ocupando o e, sobretudo, instalando se, o homem transforma o simbolicamente em Cosmos mediante uma repetição ritual da cosmogonia. O que deve tornar-se “o nosso mundo”, deve ser “criado” previamente, e toda criação tem um modelo exemplar: a Criação do Universo pelos deuses (ELIADE, 1992.p.22).

Porque, da perspectiva das sociedades arcaicas, tudo o que não é “o nosso mundo” não é ainda um “mundo”. Não se faz “nosso” um território senão “criando-o” de novo, quer dizer, consagrando o. Esse comportamento religioso em relação a terras desconhecidas prolongou se, mesmo no Ocidente, até a aurora dos tempos modernos. Os “conquistadores” espanhóis e portugueses tomavam posse, em nome de Jesus Cristo, dos territórios que haviam descoberto e conquistado. A ereção da Cruz equivalia à consagração da região e, portanto, de certo modo, a um “novo nascimento”. Porque, pelo Cristo, “passaram as coisas velhas; eis que tudo se fez novo” (II Coríntios, 5:17). A terra recentemente descoberta era “renovada”, “recriada” pela Cruz (ELIADE, 1992.p.22).

Ademais exemplificaremos aspectos dessa sacralização do espaço conforme Eliade (1992) aponta, enquadrando estas características simbólicas capazes de orientar e atribuir valor e significados ao espaço revelado.

Ainda nesse aspecto referente ao território com apoio de Haesbaert se verifica que o território é construído no jogo entre material e imaterial, funcional e simbólico. E se observa que o processo de “desterritorialização” acontece com a perda desse território, em decorrência de conflitos ou crises de base política, econômica, cultural ou filosófica. Já o processo de “territorialização” acontece quando as práticas e os costumes de um determinado grupo social que foi desterritorializado não deixam de existir, pelo contrário, se adaptam e se interagem com outros costumes, ou seja, surge um entrecruzamento de diferentes territórios (HASBAERT,2004 *apud.* NASCIMENTO SOUZA,2019. p.1).

Pelo caminho da memória é possível fazer-se uma viagem ao passado das cidades e do homem, e valorizar este passado na busca de uma identidade e se reconhecer no agora, com suas singularidades e especificidades. A valorização do passado, ou do que sobrou dele na paisagem ou nas instituições de memória (museus, arquivos, bibliotecas etc.) dá-se hoje de forma generalizada no mundo (NORA,1984. ABREU, 2020), a globalização os novos referenciais identitário da sociedade, as transformações que ocorrem no mundo poderiam ser respostas a essa atual tendência, de buscar valorizar o passado.

Desse modo, seria coerente a hipótese de que a paisagem, o lugar de memória, o patrimônio tombado ou não, que não seja capaz de se transmutar-se em produto mercadoria com valor de troca estaria sujeita ao esquecimento, a perda, ao desgaste não sendo capazes de reproduzir o capital por meio do turismo, não gerando assim uma identificação e o sentimento de pertencimento do patrimônio pelos cidadãos.

É notado que o ideário que surgiu com o iluminismo com a racionalização no qual transferiu seu foco para o futuro e para o progresso não conseguiu dar respostas universais para o homem atual, e como aponta Le Goff (1990) que este ideário trouxe consigo decepções e tornou incerto aquele futuro pelo qual tanto se esperava. O homem moderno anseia por progresso, novos horizontes e lugares, e aqui que verificamos o papel deste homem como viajante e este caminho que o leva a novos lugares com a viagem que ele se dispõe a fazer.

Ao observamos essa pulsão pelo novo verificamos que o desejo por outro lugar move o *Homo viator* aponta Figueiredo (2004), a buscar o paraíso, e é elemento

motivador de muitas explorações. Com essa compreensão, nas seções a seguir será desenvolvido aproximações conceituais, históricas e relatos acerca dos objetos aqui estudados na busca de contextualizá-los frente a perspectiva de análise empreendida.

Partindo de uma análise interdisciplinar que é pertinente ao tema e buscando verificar os processos e registros históricos que apresentem a realidade e a percepção de uma época e quais tipo de representação e sentido que estes viajantes de outros tempos interpretavam e representavam seu cotidiano e como estes eram vistos, de modo que esta realidade e os significados trazidos com ela orientavam e orientam a vida cotidiana são capazes de configurar a realidade existente.

1.1 VIAGENS E VIAJANTES: ENTRE CONCEITOS INTERDISCIPLINARES

Partindo da etimologia a palavra viagem surge do latim *viaticu*, quererá dizer “provisão para o caminho” aponta Oliveira (2021, p.106), já remetia a ideia de movimento de sujeitos entre locais, a autora ainda inteira que sendo um substantivo comum, é numa só palavra a sugestão de todos os verbos de trânsito – ir, deslocar-se, passar, percorrer, caminhar significando tanto o deslocamento em si como o trajeto andado o que o coloca em grande medida no domínio no espaço.

De acordo com dicionário Aurélio (2001), viagem é o ato de ir de um a outro lugar mais ou menos afastado, o termo também se relaciona com o verbo viajar que seria o ato de fazer viagem ou viagens, “um andar por” (Figura 1), deste modo verifica-se que o termo se vincula a ideia de movimento e não pode ser compreendido como ato estático, vinculando-se ao termo viajante onde observamos que tal conceito se transforma ao longo da história em razão da motivação e forma que se representa tais deslocamentos.

Figura 1. A figura do avião como sinônimo do ato de fazer viagem ou viagens na cidade de Anápolis durante o século XX.

N.B. — Nesta tabela não servimos pelo reembolso postal. Todos os artigos mencionados freguês dese

Laboratório de Pesquisas e Análises Clínicas
— MICROBIOLOGIA —
Transferiu-se Para a Rua 7 de Setembro, 69 — Sobrado — Fone 17



SIMPLIFIQUE TUDO
VIAGANDO PELA
Aerovias Brasil

De Anápolis

	PARTE PARA:
3.a Feira	Pôrto Nacional — Carolina — Belém.
3.a e Sáb	Rio de Janeiro
4.a e Dom.	Carolina (facult.) — Belém — Zandery (facult.) Port of Spain — Laguna — Trajillo — Miami.
2a Feira	Goânia — Belo Horizonte — Rio de Janeiro
Domingo	Goânia — Araguari — Uberlândia — Uberaba — São Paulo
2a. 3. 4a.e 5a	
Sábado	Pôrto Nacional — P. Afonso — Carolina — Belém
Sábado	Araguari — Uberaba — P. Caldas (facult.) — Rio
Domingo	Uberaba — Rio de Janeiro

AGÊNCIA EM ANÁPOLIS:



Prça João Pessoa, 18
Telefone: 8

AEROVIAS BRASIL

BALCÕES FRIGORÍFICOS—
Sorvetarias da afamada marca “Haski” — Máquinas de lavar roupa PROCURE A Cia Silva Duarte S/A

EDITAL DE PROTESTO

Faço público, para conhecimento do interessado, que se encontra neste cartório além de serem protestadas por falta de pagamentos, quatro duplicatas emitidas por: Bussalo, Sebe & Cia Ltda, estabelecida à rua 25 de Marco, 694, em São Paulo, do valor de Cr\$ 22.400,00, vencida em 24/09/48; por Wadib Elias Harris, estabelecido à rua 25 de Marco, 672, em São Paulo, do valor de Cr\$ 6.065,00, vencida em 30/1/48; por Call Abrão Aude, estabelecido à rua Florêncio de Abreu, 189, em São Paulo, do valor de Cr\$ 9.140,00 e por A. Furman, estabelecido à rua Salvador Leme, 343, em São Paulo, do valor de Cr\$ 12.100,00, vencida em 20/5/48, todas contra a firma JOSE ANTONIO GARCIA e apresentadas em cartório, pela Agência local do Banco Hipotecário e Agrícola do Estado de Minas Gerais, S/A.

Em virtude de não ter sido encontrado nesta cidade, dito devedor, pelo presente o invito a vir ou mandar pagar as duplicatas em atreço, quando as razões porque não o faz, ficando desde já notificado que, na falta do pagamento, será lavrado o competente protesto, dentro e na forma regulada por lei.

Eu, Raimundo de Oliveira, Oficial substituto, o certifico.

Anápolis, 29 de julho de 1948.

Raimundo de Oliveira Lima,
GERENTE DO BANCO
Fé, que uma via do presente, foi afixada no lugar do costume, no Fórum, local, Data supra.

Raimundo de Oliveira Lima, Oficial substituto.

Dormitórios desde Cr\$ 1.200,00
Sólas de jantar desde 1.200,00
Móveis estufados desde 1.300,00
Móveis avulsos.

CIA. SILVA DUARTE S/A

INDUSCRIN
Repres. Nesta Praça: Ab

...Compra e exporta peles, silvestres, e qualquer quantidade e paga os melhores Filas e agrotos nos principais Estados Washington Luiz, 197 — S. Paulo — Fôlial 7 — End. Teleg

Fonte: Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho. Organização: Autor, 2022.

Ainda de acordo com Oliveira (2021, p.106) quase todos os sinônimos da palavra viagem – excursão, percurso, itinerário, expedição, jornada se referenciam a ideia de descoberta ou de suscetibilidade ao perigo, que acrescenta ao ato de ir um sentido inesgotável no propósito de chegar a um qualquer ponto desta forma existe sempre algo de aventuroso em todas as viagens.

Não obstante ainda em Oliveira (2021) é notado que para os povos primitivos a viagem apresenta-se como forma de sobrevivência e de segurança tais comunidades deslocavam-se em busca de condições mais favoráveis à procura de proteção alimentar, as mudanças permanentes de lugar, a viagem se configurava assim um modo de vida. “A viagem é a vivência do espaço, na sua significação mais literal, do que é dado a ver no caminho entre lugares; mas é também a experiência do tempo e das pessoas, dos modos de habitar e de viver” (OLIVEIRA,2021, p.107). (Figura 2). Dito isso Peixoto (2012) indica que a viagem seria uma experiência de interpretação.

Figura 2. A viagem e a arte do Pintor Português Almeida de Carvalho. A arte no caminho entre lugares, entre Anápolis e Araguari. Essa notícia demonstra a riqueza viajante do arquivo Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho de Anápolis.

The image shows a collage of newspaper clippings. The central and largest clipping is an advertisement for the artist Almeida de Carvalho, titled "A Arte de Almeida Carvalho De Partida Para Araguari o Conheci- do Artista". The ad describes his departure for Araguari and his artistic work. Surrounding this are various smaller news items, including reports on a fire, a birth, and local events. The text is in Portuguese and appears to be from a newspaper from the early 20th century.

A Arte de Almeida Carvalho
De Partida Para Araguari o Conheci- do Artista

O pintor luso Almeida Carvalho devia ter partido para Araguari há algumas semanas, a fim de organizar um salão naquela grande cidade triangular. Na vítima, entretanto, de súbita moléstia que o levou a hospitalizar-se.

Preparando Os Quadros
 Almeida Carvalho, em companhia de sua esposa, a pintora mexicana Josefina Azteca, agora partiu rumo a Araguari.

Dezenas de quadros dos mais artísticos estão sendo acondicionados para serem expostos naquele centro, fora os que o sr. Almeida Carvalho e sra. Josefina Azteca pretendem realizar em Araguari, a exemplo do que vem fazendo por onde passa.

Satisfeito
 O sr. Almeida Carvalho declarou

ANUNCIEM NA Z Y J—3

NOVO EMBAIXADOR DOS EE. UU. NO BRASIL
 Em Substituição a Pawley

Rio (O A) — Os Estados Unidos da América do Norte nomearam como seu embaixador no Brasil o sr. Herschel V. Johnson, em substituição ao sr. Pawley, que já regressou a aquele país.

“REVISTA DO CONGRESSO”
 Manoel F. Santos Junior avisa a todos que acaba de receber a REVISTA DO CONGRESSO, dos meses de janeiro-fevereiro. Em ambos os números traz completa reportagem dos trabalhos do Congresso, por ocasião da batalha da cassação dos mandatos. Edifício Goiazbanc, sala 7, 1º andar. O preço de cada exemplar é de Cr\$ 7,00.

ABOLIDA A PENA DE MORTE A INGLATERRA REFORMA-SE
 A Câmara dos Comuns da Inglaterra votou a abolição da pena de morte nas Ilhas Britânicas, sendo vitoriosa a medida por 245 contra 222 votos.

NASCIMENTO
 Está em festas o lar do sr. Sebastião de Moraes Jardim e de sua digna esposa, da. Casilda Batista Jardim, com o nascimento de mais um garotinho, no dia 16 do corrente, o qual recebeu o nome de Francisco de Assis Moraes Jardim. Os nossos cumprimentos.

FE
Em Be
gresso
 Nair De J
 Em Anápo

Terça-fe
 salão de f
 à rua 14 d
 nista Nair
 concerto e
 carístico d
 V.A.
 O progrã
 célebres, e
 junto de tr
 tas.

Coadjuva
 tira Teres
 Moema de
 Barros e N
Orfeão d
 Para a
 turas colã
 la Técnica
 de Goiânia

Fonte: Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho. Organização: Autor, 2022.

Para direcionar essa compreensão, busca-se apoio em Figueiredo (2014) onde afirma que a viagem pressupõe o deslocamento espacial e temporal, porém tal conceito não representa o simples deslocamento espacial se tornando um deslocamento entre o mesmo e o diferente. Figueiredo (2004) ainda reitera que a viagem também é importante na sua forma básica de deslocamento, o percurso tem seu valor e o caminho é rico e prazeroso.

Tendo em vista que a viagem também se apresenta como uma experiência cultural Oliveira (2021, p.106) indica que Wilbur Schramm (1988, p.150) apresenta que “a viagem, assim como as peregrinações dos tempos pré-históricos, deve ter sido uma das primeiras maneiras de passar notícias” e ressalta que:

[...] a viagem era, com efeito, a condição de comunicação entre pontos separados pela distância, a condição de difusão da própria palavra. Daí que a viagem tenha uma certa intimidade com a difusão do conhecimento, com a evangelização e com a própria ideia de notícia num sentido mais genérico, isto é, tanto com o levar como trazer informação (OLIVEIRA, 2021, p.106).

Ainda observando os aspectos culturais da viagem Figueiredo (2004) arrazoa que a errância tem função cultural onde apresenta que “estamos divididos entre a nostalgia do lar, pelo que ele tem de seguro, de matricial, pelo que ele tem de coercitivo e sufocante também, e a atração pela vida aventureira, que se move, vida aberta sobre o infinito e o indefinido, com o que comporta de angústias e de periculosidades”, afirma Maffesoli (2001, p. 147 *apud* FIGUEIREDO, 2004, p.171).

Nesse contexto, é fundamental compreender que são “as pessoas que se deslocam - ou pensam em deslocar-se -, e que estes sujeitos, ao fazê-lo, além de suas necessidades objetivas e materiais, carregam consigo suas subjetividades afetivas e psicológicas” (CORRÊA, 2009, p. 188). Desse modo, verifica que a viagem e suas motivações assumem diferentes significados e formas de serem representadas ao longo do tempo.

Na literatura, o viajante é visto como um ser que viaja por motivos nobres, subjetivos. Recuperando a figura do viajante naturalista, o viajante procura, busca, interroga e respeita. Nessa busca do mundo, procura a si mesmo: busca sua identidade. A procura da identidade tem um sentido especial: a história de cada um é traçada pelos lugares por onde passou (PEIXOTO, 1987, p. 81 *apud* FIGUEIREDO, 2004, p. 171 - 172).

Ao observar os sentidos e os significados da viagem Almeida (2020, p.165) apresenta que “cada viajante leva consigo sua carga pessoal de emoções que, no trajeto, nos lugares visitados, elas podem posteriormente relatar diante do

encantamento das paisagens”, deste modo verificamos que a viagem é um ambiente capaz de promover trocas, culturais, de conhecimento, de modo de ser, promovendo o confronto com a diversidade, de forma que “a viagem se enriquece pelas imagens e experiência da vida daqueles que habitam os lugares e compõem as imagens, esse cenário torna-se propriedade de quem o visita que se surpreende e encanta por ele atribuindo adjetivos qualitativos enaltecedores” (*idem*, 2020, p.165).

A autora salienta ainda que as viagens criam a oportunidade de conhecer lugares ímpares e promovem a descoberta, elas permitem enriquecimento cultural, alargam os horizontes e fortalece nossa imaginação, ao se depararem com culturas e modos de vida diversos ou similares. Nesse contexto “a viagem nos traz a ideia do ritual transformador, que permite aos indivíduos que se lancem de forma ainda mais forte à magia da inquietude” aponta Almeida (2014, p.378).

Assim, é importante destacar que o viajante é um sujeito que parte do seu local de residência para descobrir “outras facetas do mundo, das pessoas e de si mesmo”. (TRIGO, 2013, p. 23). Nesse processo de caminhar, Trigo (2013, p. 28) afirma que a viagem “é mais que geográfica, é um caminho. Poderia ser histórica, onírica, simbólica, imaginária, espiritual”. Nesse caso, a viagem pode vir com um destaque surpreendente como mostra a figura 3.

Figura 3. Jornal o Anápolis relatando os dados surpreendentes do serviço aéreo no século XX



Fonte: Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho. Organização: Autor, 2022.

Nesse contexto, Almeida (2014, p. 378) sublinha que “o viajante, quando do seu retorno ou mesmo quando não volta à sua origem, mas por vezes no próprio percurso, se apresenta como sujeito transformado”, tais transformações e contrastes culturais permitem a transposição e a recriação de barreiras.

E dessa forma compreende nesta dissertação que ao viajar a pessoa busca novos territórios a partir de decisões, entremeadas pelo desejo de novas descobertas que são componentes da viagem humana pelo mundo. Para Barretto (2009, p. 4), “deslocamento, viagem, mobilidade, não importa qual o termo preferido, todos definem um novo estar na sociedade, um estar dinâmico que obriga a novos olhares a partir das ciências sociais”.

Nesse mundo de sujeitos viajantes, Pessoa (2007, p. 13) diz que “Viajar! Perder Países! Ser outro constantemente, Por a alma não ter raízes / De viver de ver somente! Não pertencer nem a mim! Ir em frente, ir a seguir [...]”. Em síntese, pode-se afirmar que “a viagem compreende uma ida e, em geral, uma volta. Mesmo que não voltemos fisicamente, a memória se encarrega de nos fazer regressar as nossas origens” (TRIGO, 2013, p. 31).

Para o autor muitas viagens são uma aposta, são resultantes de um ato de escolha ou de uma vontade instigante de partir. “Qualquer turista ou viajante percorre os espaços e pode documentar o que viu por meio de relatórios científicos, fotografias, filmes, pinturas, hipertextos, textos literários ou matérias jornalísticas”. (TRIGO, 2013, p. 103). Os deslocamentos são literalmente, experiências.

Sem as viagens ou os intercâmbios, talvez não fosse possível relatar a vida e a cultura do outro e dificilmente teríamos a oportunidade de interpretar os significados de existências [...], e imagem espontânea de territórios visitados. Para nós, viajar é sinônimo de conhecimento, um caminhar que nos faz sentir valiosos diante das infinitas possibilidades de ser um eterno turista aprendiz. (SANTOS, 2021, [s/p]).

Segundo Barretto (2009), na atualidade, turismo e migrações têm motivações semelhantes e ocasionam efeitos semelhantes nas sociedades a que se dirigem:

[...] seja para uma visita temporária, seja para residir permanentemente. Do ponto de vista das motivações constituem deslocamentos simbólicos, nos quais está presente, em alguns casos, o desejo de evasão (do quotidiano, no caso dos turistas e de questões estruturais da história de vida da pessoa no caso dos imigrantes) e, em outros, o desejo de auto-realização. (BARRETTO, 2009, p. 8).

Portanto, na área do turismo, pode-se afirmar a partir do artigo de Barretto (2009) que a viagem se trata de um fenômeno que incluem deslocamento no espaço, mudança de lugar de residência e muitas vezes, obedecem ao desejo de evasão.

Para Carneiro (2001), existem basicamente dois tipos de viagem: as voluntárias e as forçadas, as migrações se enquadram na categoria viagens forçadas que podem ser em consequências de guerras, catástrofes, epidemias e crises econômicas que provoca um deslocamento de populações. O autor ainda apresenta que os primeiros viajantes eram povos de culturas nômades, palavra que significa originalmente em grego “pastar” (*nomas*), denota atividade pastoril típica desses povos que se deslocavam não possuíam casas e viviam em tendas.

O autor ainda mostra que na Europa antes da época moderna os deslocamentos eram raros e de extensão limitada e ressalta que antes da revolução industrial o mundo era essencialmente agrário as populações se mantinham fixadas a terra. Com o fim do feudalismo e o desenvolvimento do capitalismo o direito de ir e vir de romper a servidão à gleba libertou o trabalhador para a condição de mão de obra desterritorializados, Carneiro (2001, p.230) ainda indica que trabalhadores imigrantes, viagens forçadas, refugiados, migrações econômicas: todos esses fenômenos são características do capitalismo.

Por meio de aproximações conceituais ao se estudar as movimentações / deslocamentos humanos sobre o espaço materialmente dado e socialmente construído, nesse sentido o conceito de viagem e o conceito de turismo se mesclam, porém são processos com conteúdo distintos. Para Figueiredo (2014, p. 285) o turismo seria uma forma particular de viagem, uma viagem que pressupõe o lazer, da experiência do retorno, e da viagem-pacote: a mercadoria turismo (MACCANNELL, 2003; FIGUEIREDO & RUSCHMANN, 2004; FIGUEIREDO, 2010).

Mediante essa distinção de viagem adquire a categoria turismo (viagem mercadoria) após a revolução industrial, industrialização e com o desenvolvimento capitalista pode-se perceber uma distinção destes conceitos pelo viés da mercadoria do valor uso e valor troca desenvolvido por Marx (2020) ao discorrer sobre as mercadorias onde para o autor as mercadorias vem ao mundo sob a forma de valores de uso e apresentam duplicidade, os objetos de uso portadores de valor, se tornam mercadorias apenas por serem produtos do trabalho, privado exercidos independentemente uns dos outros. Para o autor o valor de uso das coisas se realiza

para o homem sem troca, portanto, na relação direta entre coisas e homem, mas seu valor, ao contrário, realiza apenas na troca, isto é, num processo social.

Lefebvre (1999, p.144) apresenta que o *valor de uso*, ainda “se vê oprimido pelas representações urbanísticas, incitações e movimentações que lhe são fornecidas abundantemente. Sua prática desapareceu, ele caiu no silêncio e na passividade”. Ainda segundo o autor (*idem*, 1986, p. 06) “a cidade e a vida urbana dependem do *valor de uso*, e o *valor de troca* é a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si mesma”.

E notado que a construção dessas noções se dá sobre bases capitalistas que se desenvolve e marcam a vida cotidiana e a forma como as relações de desenrolam, de forma que o significado e sentido do mundo se codifica dentro desta chave de interpretação.

Pela perspectiva da modernidade partindo de meados do século XIX o turismo nasce em um ambiente no qual o mundo estava envolto em grandes transformações, o desenvolvimento da técnica, o científico e o capitalismo industrial foram determinantes para o desenvolvimento da viagem que verificamos como turismo hoje. Podemos afirmar que foi com o desenvolvimento do capitalismo e sua forma de reorganização a vida e as coisas por meio do surgimento de uma classe para além da burguesia, o proletário, que se altera a estrutura existente e impera uma nova interpretação da divisão do tempo de maneira dual surge o tempo de trabalho e o tempo livre.

Não obstante Pereira (2004), aponta que o turismo se torna “indústria” e possibilita a geração de riquezas e que foi com a globalização e a introdução de novas tecnologias que a vida humana melhorou, a expectativa de vida aumentou. É por meio da invenção do automóvel, do avião e das novas tecnologias que as distâncias diminuíram e esse processo de “diminuição do mundo” contribuiu para o desenvolvimento do turismo.

E à industrialização e ao desenvolvimento dos transportes, nomeadamente do caminho de ferro, que se deve a intensificação dos fluxos de pessoas, que começaram efetivamente a viajar muito mais a partir do século XIX. Às trocas mercantis juntou-se o interesse por intercâmbios culturais, uma espécie de “inquietação geográfica” talvez menos intrigada com os limites físicos da superfície terrestre, que moveram gerações de navegadores, por exemplo, e mais atraída pelas formas de ocupação do espaço, pelos hábitos e costumes, enfim, pela diversidade da paisagem humana (OLIVEIRA,2021, p.106).

É notado que o sistema capitalista busca a produção e reprodução do capital, e altera todas as escalas da vida humana na busca desta reprodução, torna dual o

tempo, tempo de trabalho e tempo livre (de lazer) o turismo é a forma que o capital se reproduz no tempo de lazer tornando o ócio, o descanso, mercadoria dotada de valor de troca passível de ser consumível.

Nesse sentido Pereira (2004) indica “produto turístico é composto pela junção de várias prestações de serviços, e como prestação de serviços, tendo como matéria-prima básica o fator humano, ou seja, nos recursos humanos” (PEREIRA,2004, p.83).

Nesse contexto, é importante salientar as palavras de Mendonça, Wolter e Marques (2021, p.46), indicando que para analisar as representações sobre viagens turísticas faz-se necessário que seja conhecidos três componentes essenciais: conteúdo, estrutura interna e núcleo central. Ainda segundo os autores o primeiro passo refere-se à coleta do conteúdo da representação, em seguida o conteúdo deve ser organizado em sistemas de categorias como se fosse um esqueleto da representação logo após agrupado de acordo com as suas relações hierárquicas colocando em evidência os elementos centrais.

Ainda segundo Mendonça, Wolter e Marques (2021, p.46) é essencial situar a representação e captar as ligações entre a representação social e o conjunto de fatores psicológicos cognitivos e sociais que os determinaram.

No que tange as representações estas se vinculam ao espírito do tempo, e aos discursos vigentes da época trazendo para nosso recorte espacial e objeto de estudo a cidade de Anápolis (GO) observasse que o ideário de modernidade que permeia a história da cidade e sua identidade, pela perspectiva da viagem a cidade se modificou e modernizou por meio das viagens comerciais e relações que esta adquiriu com outras localidades tanto regionais como globais, tais relações se tornaram parte da vida cotidiana da cidade sendo possível averiguar a presença desses vínculos nas mídias sociais e arquivos de jornais desde o início do século XX.

Tais representações e relatos de viagens e viajantes são mais do que informações úteis para projetos de dominação e motivadores de interesse são também elementos e fenômenos de transculturação, uma transfiguração pelo relato em prol de um projeto, onde há a interação entre culturas produzindo assim processos assimilatórios mútuos e fecundos como já apontava Carneiro (2001).

Anápolis por meio de sua logística, localização geográfica, do ímpeto mudancista e os ideais modernos que estão impregnados de sua essência apresenta ligações globais desde seu início e verificamos que essa cidade nunca foi um exemplo simples e comum de cidade tradicional do interior de Goiás.

1.2 DO ANTIGO POUSO DOS TROPEIROS A VIAGEM DE DONA ANA: UMA HISTÓRIA A REVISITAR

Esta seção se justifica pela relevância que tem para o estudo das viagens e viajantes que chegaram e partiram de Anápolis, pois apresenta os fatos históricos da sua origem que está relacionada aos deslocamentos de sujeitos pelo cerrado goiano. Anápolis, se encontra no centro do estado de Goiás, localização que muito contribuiu e contribui para seu desenvolvimento econômico, principalmente o caráter logístico que colaborou para o crescimento econômico que ocorreu no Estado de Goiás entre os séculos XVII e XIX.

Marcada pelo rápido desenvolvimento e narrativas que visam o progresso a cidade se transformou rapidamente e criou-se relações e dinâmicas que relacionam a cidade com outros lugares. De acordo com Ramos (2013), a descrição mais antiga deste sítio foi feita por Auguste Saint'Hilaire, naturalista e viajante francês que estudava a variedade da vegetação:

[...] nos diferentes tipos de solo da Província de Goiás. Saint'Hilaire relata que em 1819 chegou a uma casa de fazenda em péssimo estado de conservação, mas que encontrou nela para repousar um quarto amplo e muito limpo. A fazenda situava-se às margens do Rio das Antas e, além de plantações, gado, possuía também um engenho de cana. Outros escritores como o Marechal Raimundo José da Cunha Matos em 1840 e Francis Castelnau em 1844, nos falam da Fazenda das Antas, encravada no Rio das Antas, onde hoje se ergue a nossa cidade. Entre as famílias que habitavam o lugar destacavam os Paes Lemes e os Rodrigues. (RAMOS, 2013, p. 1).

O naturalista e viajante Auguste de Saint-Hilaire quando esteve na Província de Goiás, no século XIX, faz alguns relatos da sua viagem, sublinhando que quando passou por essa região era uma das que, ainda, mais contava com o maior número de índios. O autor sublinha que à época da sua “viagem só havia em toda a província um professor de gramática em Meia-Ponte, outro em Vila Boa e um mestre-escola em cada um dos principais arraiais” (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 177).

Entre tantos relatos de viagem, Saint-Hilaire (1975), destaca que o goiano daquela época não era hospitaleiro, pois não tinha nenhuma cordialidade, que as riquezas exploradas não foram suficientes para melhorar a educação regional. Para o autor os colonos goianos mantinham:

[...] o silêncio da ignorância. Têm um ar de indolência e uma tendência à futilidade que os tornam facilmente reconhecíveis. [...] Em Goiás indicavam-

me displicentemente um miserável abrigo e, à exceção daqueles a quem eu era recomendado, ninguém jamais me ofereceu a menor coisa. Apesar de tudo o que foi dito acima, não se deve concluir que esses homens sejam desprovidos de inteligência. Encontram-se em Vila Boa artesãos extraordinariamente hábeis. (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 187).

Nessa experiência de viagem o autor sublinha que “apesar dos defeitos que deve a circunstâncias deploráveis e a uma administração corrupta, o povo de Goiás me pareceu de boa índole e de maneiras cordatas” (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 188). Saint-Hilaire (1975, p. 188), ainda destaca que não havia “assaltos aos viajantes nas estradas, e infinitas vezes minha bagagem ficou rodeada de gente de toda classe sem que eu jamais desse falta de um objeto, por menor que fosse”.

Nas considerações finais de seu texto sobre a viagem pela Província de Goiás Auguste de Saint-Hilaire arrazoou:

Quanto a mim, se vier a saber que meus fracos apelos foram ouvidos, que alguns dos conselhos que dou aqui timidamente produziram frutos, jamais lamentarei ter passado perdido nos sertões, em meio a privações sempre renovadas, longe da minha família e da minha pátria, os mais belos dias da minha existência. Não lastimarei a perda da minha saúde, pois poderei dizer: paguei a dívida da hospitalidade, e minha passagem pela terra não foi inútil. (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 189-190).

Nesse entremeio, é preciso trazer as palavras de Oliveira (2018) onde a pesquisadora do TECCER esclarece que o imaginário da decadência tão propalado sobre Goiás no século XIX, atribuído prioritariamente aos relatos preconceituosos dos viajantes europeus, não é verdade, pois a pesquisadora demonstra em seu texto “a evidência de que essa ideia de decadência não foi uma criação desses viajantes, pois ela já estava presente na mentalidade e nos discursos dos próprios moradores na época de sua passagem por Goiás, como foi demonstrado” (OLIVEIRA, 2018, p. 322).

De acordo com Oliveira (2018), ao mesmo modo, no que se refere aos presidentes da província, são conhecidos em seus relatórios, os discursos ressaltando preferencialmente os seus aspectos negativos. A explicação para tanta reclamação e negatividade por parte dos administradores talvez se explique pelo fato de que, ao desfilar esse rosário de problemas e deficiências da província:

[...] visavam chamar a atenção do poder central por auxílio ou mesmo para justificar a parca arrecadação da província e a conseqüente falta de investimentos em infraestrutura. Podemos afirmar que o século XIX representou, sem dúvida, o século do esgotamento das minas da Província de Goiás, do modo como eram exploradas, com técnicas rudimentares, mas nem por isso, pode ser visto como o século da decadência de Goiás. Pois, ao mesmo tempo em que as minas se esgotavam, outras atividades iam se firmando nesse território, como a pecuária, cujo produto não carecia

necessariamente de meios de transportes ou boas estradas. (OLIVEIRA, 2018, p. 322).

Diante dos fatos apresentados por Oliveira (2018), compreendem-se os motivos para a propagação de tanta negatividade quanto à situação da província de Goiás, por parte de todos os viajantes europeus, mas principalmente de Saint-Hilaire, uma das referências teóricas desta pesquisa. Assim, nesse contexto, para além da formação da cidade de Anápolis e já abordando aspectos das percepções de viajantes como Saint-Hilaire, Pires (2001) afirma que os viajantes estrangeiros do século XIX foram alvos de uma hospitalidade espontânea.

Naquele tempo não se pode dizer que toda hospitalidade se baseava em interesses materiais, políticos ou mesmo no desejo de ver aumentado seu prestígio. “No caso dos viajantes estrangeiros parece que havia um certo orgulho em recebê-los, ou por serem homens de ciência, ou talvez por serem simplesmente estrangeiros (PIRES, 2001, p. 132). Nas leituras realizadas para esta dissertação, é possível observar a partir das nossas escolhas teóricas que não existe uma mesma opinião sobre a hospitalidade dos brasileiros.

Outro ponto a ser destacado é que segundo Pires (2001), as cartas de apresentação, recomendação ou portarias de autoridades ajudavam os viajantes a se hospedarem nas cidades, ao passo que no campo quase nunca era requisitada. “Quando de sua estada na cidade de São Paulo, Saint-Hilaire apresentou ao capitão-geral uma carta de recomendação do governador de Goiás. Foi bem recebido e, a partir daí, praticamente se franqueou seu acesso à elite local” (PIRES, 2001, p. 134). Vale ressaltar que apesar do olhar crítico Saint-Hilaire para os povos do cerrado goiano, sua estada para além da margem direita do Rio Paranaíba lhe gerou novas oportunidades na faixa litorânea do país.

Pelos relatos dos viajantes estrangeiros, “infere-se que a hospitalidade se dava, de bom grado aos superiores e aos iguais na escala social. Isso fazia com que as pessoas de certa condição sempre encontrassem abrigo, ainda que desconhecidas dos donos da casa”. (PIRES, 2001, p. 137). Compreende-se que as formas de receber os viajantes em Goiás no século XIX eram gratuitas, no entanto, pouco investigado pelos estudiosos do Cerrado.

Dentre as diversas viagens que ocorrem pelas regiões goianas a de Ana das Dores Almeida merece ser observada nesta seção, principalmente na perspectiva de que existe um quadro amplo de análise sobre os viajantes que trafegaram pelo

cerrado, não apenas os estrangeiros/homens, mas a presença feminina que também marca o tempo das viagens em lugares que existiam apenas a hospitalidade simples de um povo, mas necessária.

Dessa forma, a tese de Luz (2009, p. 177), coloca à “motivação religiosa que influenciou na decisão de Ana das Dores Almeida, dona de uma comitiva em passagem pelo local, de construir uma capela em retribuição a uma graça atribuída à Sant’Ana”. Assim, “ao redor da capela edificada em 1871, estabeleceu-se o povoado de Santana das Antas que se transformou em freguesia no ano de 1873, depois, na vila com mesmo nome em 1887 e, por fim, na cidade de Anápolis em 1907” (LUZ, 2009, p. 178).

Outro relato digno de nota nesta seção da pesquisa que corrobora com a narrativa de Luz (2009) é de Ramos (2013):

Das inúmeras tropas que aqui passaram uma foi especial e por um fato inusitado transformou o destino da terra que no passado foi habitada por índios. No ano de 1870 Dona Ana das Dores Ramos, viúva do Capitão Gomes Pereira Ramos, de Meia Ponte, empreendeu viagem de tropa de burros de Jaraguá, onde morava, com destino a Bonfim, hoje Silvânia. Em uma das bagagens ela levava entre objetos pessoais uma imagem de Sant’Ana, de quem era devota e da qual não se separava. (RAMOS, 2013, p. 1).

Segundo Ramos (2013), Dona Ana hospedou-se na fazenda do Senhor Joaquim Rodrigues dos Santos, que era pouso de tropas. Depois de pernoitar no lugar começaram os preparativos para seguir viagem. Ninguém, além de Dona Ana, sabia que uma imagem de Sant’Ana também fazia parte da comitiva. Ao reunirem as parselhas de burros que formavam a tropa, os tropeiros deram pela falta de um deles. Após longa e exaustiva busca encontraram o animal deitado com a carga que transportava.

Em vão foi o esforço dos sujeitos na época para fazer o burro levantar-se. Então, conta o texto de Ramos (2013) que aquelas pessoas resolveram tirar a carga do seu lombo, porém grande foi o espanto de todos, ela pesava tanto que nenhum deles conseguia retirá-la. Estranhando o fato, mandaram buscar Dona Ana das Dores, que veio ao local acompanhada do Sr. Joaquim e sua família. Ao abrir a bagagem:

[...] e ver a imagem de Sant’Ana, ela lembrou da sua promessa de edificar uma igreja para a Santa de sua devoção, que ainda não havia cumprido pela dificuldade de encontrar o lugar. Seguida por todos os presentes Dona Ana ajoelhou-se e em voz alta renovou a promessa feita. No mesmo instante a carga voltou ao seu peso normal, foi retirada e o animal se levantou. Muito emocionado com o acontecido e como Dona Ana, interpretando o milagre presenciado como o desejo da Santa de aqui permanecer, o Sr. Joaquim

doou terras a ela para que sua Igreja fosse construída. Ainda em 1870 aqui chegou Gomes de Sousa Ramos, filho de Dona Ana, que construiu a Capela prometida por sua mãe. No dia 03 de novembro de 1871 ela foi benta pelo Padre Francisco Inácio da Luz, vindo de Pirenópolis, que foi seu primeiro Capelão. No mesmo dia a Capela recebeu da piedosa senhora a sua tão querida imagem de Sant'Ana. No mesmo lugar do milagre onde foi construída a primeira Capela, hoje está a Matriz de Sant'Ana que abriga a milagrosa imagem, de onde nossa padroeira está abençoando a cidade e o povo de Anápolis – Cidade de Ana. Cidade de Sant'Ana. (RAMOS, 2013, p. 1-2).

A literatura de Ramos (2013) mostra que a viagem de Dona Ana das Dores possui “[...] uma história. Essa história antecede e transcende as próprias obras e os atos realizados” (TRIGO, 2013, p. 9). Dessa forma, Trigo (2013, p. 139) escreve que as “viagens são, literalmente, experiências, porém podem ficar aquém do sentido e do significado de uma experiência mais profunda. Para nos atingir no cerne, é preciso que algo seja épico”.

Portanto, a região onde surgiu a cidade de Anápolis era antiga passagem de tropeiros, um lugar para pernoitar e seguir “viagem para os grandes centros de exploração de ouro como: cidade de Meia ponte (hoje Pirenópolis) ao norte, Bonfim (hoje Silvânia) a Leste e Vila Boa (hoje Goiás), a oeste, que era a capital da Província de Goiás” (RAMOS, 2013, p. 1).

Esses deslocamentos foram um dos ímpetus da concepção urbana de Anápolis, os tropeiros que por ali passavam se instalavam nessas localidades e conseqüentemente geravam trocas de mercadorias favoráveis aos comércios. Outro fator relevante fora a construção da Capela em honra a Sant'Ana por Gomes de Sousa Ramos em 1871. Esse fato potencializa o adensamento populacional nesse local, como descreve Polonial (2007, p.18) “[...] em 1871 existiam apenas sete casas, no ano seguinte esse número foi para 20 moradias, com uma população estimada em 120 pessoas só no povoado”.

É interessante notar que antes do marco inicial ser concebido, a Capela destinada à Sant'Ana, já existia habitantes nessa região. Há relatos de viajantes nesse local que o caracterizam como um lugar simples, presença de água e terras férteis, e para alguns como Saint Hilaire em 1819, viajante e botânico europeu, quando se aloja em uma das fazendas existentes, caracterizando-a em “péssimo estado, mas da qual dependia um rancho muito limpo e bastante grande” (SAINT-HILAIRE, 1937, p.191).

Dessa forma, em meados do século XIX, em torno das paradas ou pousos, às margens de rios e córregos, surgiram “edificações comerciais e moradias que, depois, transformaram-se em povoados e cidades, como no caso de Anápolis, onde o córrego

das Antas é uma referência ao longo do processo de formação da cidade” (LUZ, 2009, p. 177). (Figura 4).

Figura 4. Anápolis nas primeiras décadas do Século XX.



Fonte: Atelier Zenith – “Anápolis Através da Fotografia”, 1934/ Arquivo Jairo Alves Leite. Organização: Autor, 2023.

Nesse contexto de compreensão dos viajantes na história de goianos e anapolinos, Luz (2009) aponta que historicamente, a cidade de Anápolis se destaca no contexto regional pelo dinamismo econômico que apresenta e por sua localização estratégica. Sua origem remonta o final do século XIX e está relacionada a duas explicações ou justificativas que se complementam:

Uma delas corresponde à presença de condições naturais favoráveis no local onde se desenvolveu o sítio urbano de Anápolis: um relevo de ondulações suaves, perfazendo 54 % de seu território e com 43% de áreas planas; um clima tropical com temperaturas amenizadas pela altitude de, aproximadamente, 1.017 metros acima do nível do mar; e, uma vegetação original composta por mata ciliar e cerrado. (LUZ, 2009, p. 176, 177).

Figura 5: Praça Sant'Ana em 1888.



Fonte: ALVEZ, 2013, p. 71.

De acordo com Luz (2009) essas características naturais e geográfica influenciaram na escolha do local para o pouso das comitivas que realizavam o transporte de mercadorias entre os antigos núcleos mineradores goianos (Jaraguá, Pirenópolis, Corumbá, Pilar etc.) com os centros econômicos do país situados na região Sudeste do Brasil.

É notado que a consolidação da cidade de Anápolis se dá por meio de passagens de tropeiros rumo a Meia Ponte em busca do ouro em meados de 1870. Por isso, Luz (2009) ressalta que a mineração foi um dos principais impulsos para a formação dos núcleos urbanos em Goiás, ocasionando fluxos migratórios provenientes sobretudo do Sudeste e Nordeste.

A partir dessas viagens, dos viajantes, dos tempos pretéritos de chegadas e partidas não se pode desconsiderar neste trabalho investigativo a cronologia histórica de Chiarotti (2010), a primeira denominação do lugar onde está o recorte espacial desta pesquisa de mestrado se dá como Fazenda à Povoado de Santana das Antas (1819-1873); Freguesia de Santana das Antas (1873-1887); Vila de Santana das Antas (1887-1907); e, por fim, Anápolis (1907).

Nesse ínterim, é importante pontuar que no tocante ao processo evolutivo de Anápolis, Luz (2009) destaca como sendo o primeiro período o final do século XIX e as três primeiras décadas do século XX (1870-1935); o segundo a chegada da ferrovia (1935-1960) e por fim, o terceiro, a partir de 1960, obtendo como marco a construção de Brasília, permeando os dias atuais.

1.3 ANÁPOLIS DOS SUJEITOS QUE CHEGARAM E FICARAM: UMA CIDADE CONSTRUÍDA PELOS CHEGANTES

A relevância dos chegantes para cidade de Anápolis (Figura 6), compreendam nesta subseção desta dissertação esses sujeitos como migrantes e imigrantes, se dá pelo fato de que através deles podemos apontar o lugar de estudo como um espaço idas e vindas e daqueles que viajaram para permanecer. Assim, compreendem-se que é preciso trazer o olhar científico para esses diferentes cidadãos, das mais variadas regiões do Brasil e estrangeiro que ajudaram a construir a hoje cidade de Anápolis, um espaço urbano de porte médio¹.

Figura 6. Cidade de Anápolis, centro urbano médio, localizado entre Goiânia e Brasília.



Fonte: Prefeitura de Anápolis, 2023.

¹ Deus (2004) indica que o que define uma cidade média é sua função, seu grau de polarização, seus equipamentos de serviços e de lazer e o papel que sua estrutura urbana exerce na região recebendo e emitindo externalidades, ou seja, a cidade média nada mais é que uma cidade com uma população acima da média regional, que exerce uma influência em uma determinada sub-região.

Investigar a história desses chegantes nos possibilita entender como eles contribuem para os aspectos econômicos, sociais, ambientais e culturais do lugar. Existe uma profunda relação desses sujeitos com o chamado desenvolvimento da cidade. No entanto, é preciso afirmar que isto não é uma peculiaridade de Anápolis, já que diversos núcleos urbanos por todo o cerrado e outras regiões do Brasil receberam pessoas que chegaram e ficaram nos lugares.

Nesse contexto, apropriando das palavras de Maalouf (2005) pode-se afirmar que as migrações sempre deixam marcas naqueles que se propõem a deixar um país ou sua região de origem, às vezes é uma viagem longa e difícil. A apreensão dos processos migratórios e imigratórios:

[...] implica que esses movimentos populacionais ocorrem de duas formas: a primeira, pode ser verificada por meio da concepção de emigração e na visão do migrante a partir do seu local de origem; a segunda, diz respeito a imigração e das expectativas do migrante em relação ao seu lugar de destino” (SANTOS; PELEGRINI, 2020, p. 145).

Nesse entremeio, é importante sublinhar que “a história da humanidade é feita de uma longa sucessão de migrações: movimentos populacionais que no decorrer do tempo, sob as mais diferentes formas e impulsionados pelos mais variados motivos levaram populações inteiras ou parciais a se movimentarem [...]”. (AMORIM, 2008, p. 162). Portanto, Amorim (2008, p. 169), arrazoa “que ao migrar as pessoas não se despem de seu passado já que carregam consigo sua identidade”. E esse passado também passou a fazer parte da cidade de Anápolis.

Nesse viés, um fator preponderante ocorreu em meados do século XVIII. Isto é, com a dificuldade de obtenção de mão escrava negreira, agricultores brasileiros, encontrava-se em crise, por volta de 1850 com a extinção do tráfico negreiro e abolição em vários países da América ficava cada vez mais complicado a obtenção de mão de obra de trabalhadores escravos aponta Vargas (2015) e a aprovação da Lei do Ventre Livre de 1871 juntamente com a Lei Áurea de 1888 foi um dos fatores que motivaram o aumento de fluxo de imigrantes estrangeiros para o país.

A imigração de estrangeiros para o Brasil teve maior registro após a vinda da família real portuguesa para o Brasil em 1808, no entanto, somente após a abolição da escravatura, período que coincidiu a massificação do transporte, é que se intensifica a vinda de trabalhadores. Estima-se que, entre 1880 e 1930, 4,5 milhões de pessoas vindas da Europa e dos Estados Unidos (FRANÇA, 1973 *apud* VARGAS, 2015, p.39).

Vargas (2015, p.39) ainda apresenta que diversos imigrantes se encaminharam para o Brasil havendo uma concentração de alemães, poloneses, portugueses, espanhóis e italianos nas regiões sul e sudeste e um direcionamento de japoneses, sírios libaneses para a região centro-oeste.

Para Anápolis encaminharam se predominantemente três nacionalidades de imigrantes: italianos, japoneses e libaneses. os italianos fixaram-se na colônia de São João, os japoneses na colônia agrícola conhecida como Cerrado e os libaneses para o núcleo urbano de Anápolis. com o desenvolvimento dessas três colônias, desde o início do século XX, o município de Anápolis teria seu território reduzido em mais da metade da área emancipada em 1907. A colônia de São João foi emancipada em 1958 com o nome de Nova Veneza e a do cerrado em 1948 com o nome de Nerópolis (VARGAS, 2015, p.40).

Ainda em Vargas (2015) o autor apresenta que os primeiros registros da imigração de libaneses em Anápolis datam da década de 1910, apresentando também que os migrantes de origem árabe instalaram se nas cidades da região da estrada de ferro por conta da expectativa de desenvolvimento e de seu potencial econômico.

Miguel João Alves, transferiu-se de Catalão para Anápolis em 1913 fundou uma casa comercial, sendo o primeiro elemento de nacionalidade Síria a fixar-se na cidade. Logo iniciou-se a formação da colônia sírio-libanesa cujos membros, em números sempre crescentes, contribuíram decisivamente para a expansão comercial de Anápolis (FRANÇA,1973, p.648 *apud* VARGAS, 2015, p.41).

Por meio destes registros pode-se sugerir a hipótese de que a cidade de Anápolis desde sua concepção e de seus primeiros registros suas dinâmicas se relacionavam com o desejo de mudancista e o movimento que se fizeram presentes junto com as viagens. Dessa forma, é possível afirmar que a modernidade se faz presente em diferentes temporalidades dessa cidade, ou seja, “a modernidade não só rompe com as condições históricas precedentes, mas é caracterizada por um contínuo processo de rupturas e fragmentações internas” (D’ABADIA; ALMEIDA, 2009 p.69).

Portanto, sem a pretensão que esta seção possa ser conclusiva, mas de fato uma possibilidade de ampliar a discussão sobre os viajantes que passaram ou aportaram nas paisagens anapolinas, torna-se necessário ainda ressaltar que a história de uma cidade construída a várias mãos por meio de vários agentes e condições e condicionantes sociais são capazes de transformar e modificar a realidade existente de acordo com os discursos vigente, que reverberam através do tempo.

No primeiro período quando se deu a construção da cidade se evidencia o rápido crescimento populacional, gerando assim mais fluxos e desenvolvimento

econômico. Nesse início a cidade se destacava ainda pela sua rusticidade, “o traçado da cidade acompanhava as curvas de nível e se afastava do córrego, expandindo-se para as encostas laterais” (VARGAS, 2015, p.35).

Os aspectos gerais da cidade traduziam a rusticidade dos meios de vida e o isolamento regional imposto pelas distâncias, pela pobreza dos meios e vias de transporte. As construções despretensiosas, todas as casas com paredes de adobes e esteios de madeira. A cobertura era de telhas de bica, de estilo colonial. Na periferia eram comuns os ranchos com paredes de taquara trançada, entremeadas de barro, cobertos de sapé. A ausência de serviços urbanos era completa. (FRANÇA, 1973, p. 648).

Destaca-se também nesse período o fluxo intenso de imigrantes nesse território, que segundo França (1973) desde 1910 surge a expectativa da construção da linha férrea em Anápolis ocasionando muitos dessas migrações. Além dos vários incentivos e discursos governamentais de adensamento. Os migrantes contribuíram significativamente na produção do espaço em Anápolis, principalmente no meio comercial.

Na década de 1920 o comércio em geral apresentava-se dominado pelos árabes em um sistema quase de monopólio. As lojas diversificaram-se atendendo ao comércio varejista e atacadista, contribuindo para que a função urbana se tornasse comercial. Quando na década de 1930, o transporte ganhou velocidade com a chegada dos trilhos, o comércio estabelecido há duas décadas obteve assim, um natural expansão. (VARGAS, 2015, p.43).

De acordo com Magalinski e Magalinski (1983), em Anápolis, antes de 1933 já havia famílias espanholas, e nesse século chegaram também Poloneses, Sírios, Libaneses, Japoneses, Italianos, Ingleses e outros. Todos esses povos contribuíram para a atual formação do núcleo urbano, deixando suas contribuições na arquitetura, gastronomia, saúde e cultura em geral.

Neste sentido, Silva (2014) e Cabral (2020), esclarecem que na formação da paisagem de Anápolis ressalta-se também a contribuição estrangeira. Entre tantos nomes importantes, pode-se destacar a vinda da atriz Joan Lowell (Figura 7), que escreveu um livro aparentemente autobiográfico, *The promised land* (A terra prometida, ou, A terra da promessa), que serviu para afirmar a boa fama da cidade e do estado de forma geral no exterior. Depois dela, também outros astros do cinema americano permaneceram algum tempo em Anápolis, para descanso de férias e para investir em terras e imóveis. “Lowell chegou ao Brasil em novembro de 1935 [...], morou por um período em Anápolis e mudou para Brasília na década de 1960” (SILVA, 2014, p. 101); (CABRAL, 2020, p. 28), onde morreu, em 1967.

Além dos baixos preços das terras oferecidos por Lowell e do seu poder de persuasão, a facilidade de se chegar a Anápolis:

[...] nas décadas de 1940 e 1950 facilitavam e motivavam esses indivíduos a visitarem o Planalto Central. Anápolis, desde 1943 contava com voos semanais feitos pela Empresa de Transporte Aeroviários do Brasil, que fazia a rota Miami/Rio de Janeiro e Anápolis, e, posteriormente, passou a contar com a rota Chicago/Rio de Janeiro que também passava por Anápolis. Assim, era possível conhecer o sertão goiano sem precisar enfrentar uma longa viagem de trem ou passar por estradas esburacadas. (SILVA, 2014, p. 106).

Figura 7. Joan Lowell, que nasceu no dia 23 de novembro de 1902, na cidade de Berkeley, Califórnia, USA.



Fonte: Instituto Jan Magalinski. Material cedido por Jairo Alves Leite, 2021.

Durante os trabalhos de campo (2022), em conversas informais com os trabalhadores do Museu Histórico foi informado que a atriz norte americana foi uma viajante desde criança, pois viveu com seu pai no navio, o Minnie A. Caine. Lowell atraiu para a região de Anápolis outras atrizes do norte da América: Janet Gaynor, vencedora do Oscar de 1929, e Mary Martin. Durante as visitas foi informado também que outros sujeitos que marcaram a história de Anápolis foram os frades norte-americanos que assumiram a gestão da Paróquia Santana em 1944.

Nesse cenário de imigrantes e migrantes, um edifício que merece destaque dos vestígios dessa paisagem histórica é o atual Museu Histórico “Alderico Borges de Carvalho” (Figura 8) que abrigou a casa do Coronel José da Silva Batista em 1907 e posteriormente sediou o Colégio Paroquial Dom Bosco e em 1940 a casa de Cônego Trindade (SILVA, 2010, p. 34) que hoje é fonte de arquivos que utilizaremos no decorrer da pesquisa, que será relatado com mais profundidade teórica no próximo capítulo.

“No contexto histórico, o município passa a ter uma identidade política própria na primeira década do século XX, a partir de sua emancipação política de Pirenópolis em 1907” (COELHO; LUZ, 2018, p. 3). O trabalho referenciado mostra que Anápolis, cidade não turística, originou a partir de um dos principais destinos turístico goiano na atualidade.

Tal cidade goiana possui uma “porção do espaço geográfico cuja produção está sendo determinada por uma participação mais significativa das atividades e relações turísticas” (SANTOS, 2013, p. 47). Turistas e viajantes com destino a Pirenópolis continuam trafegando pelas rodovias que cortam o município.

Figura 8. Museu Histórico “Alderico Borges de Carvalho”, na região central da cidade.



Fonte: Autor, 2022.

Nesse sentido, é a partir de um olhar atento para esse cenário de história das viagens em diferentes tempos pela paisagem anapolina, que este trabalho apresenta “a cidade se refazendo e renovando sempre”, trazendo novas reflexões “relativas à relação da sociedade com a história de Anápolis” (VALVA; SILVA, 2018, p. 24-25), um pensar em relação aos acontecimentos e para compreender a viagem como um evento na história do lugar.

Para Bandeira (2013, p. 444), toda cidade é “reflexo de seu tempo, convívio harmonioso ou não entre passado e futuro, que guarda marcas históricas na sua paisagem”. Nesse contexto temporal, a cidade reserva espaços para olhar a si mesma e estudar as diferentes possibilidades e relações com os sujeitos que viajam e retornam ou aqueles que chegam para ficar.

Nesse entremeio, “toda cidade faz-se produto da história, do vir a ser universal que a constitui enquanto obra de arte, coletiva ou particularmente”. (COSTA; STEINKE, 2013, p. 165). Cada vez mais, é premente a necessidade de aprofundar estudos que relacionem a história das cidades às viagens e aos sujeitos viajantes, sendo relevante pensar esses espaços como capazes de favorecer a formação cultural a partir das trocas com outros territórios.

Segundo Valva e Silva (2018, p. 19), “é a partir da necessidade incessante de progresso e modernização que as cidades se entregam a transformações”. De forma geral, da fase inicial aos dias de hoje, é possível destacar que as viagens sempre fizeram parte do cotidiano e progresso de Anápolis. Assim, as viagens e os viajantes devem ser percebidos por meio dos seus significados históricos.

De acordo com Trigo (2013), a viagem, portanto, é mais que geográfica, é um caminho. A viagem precisa ter um destino físico, o deslocamento por um itinerário espacial, determinado ou determinável. Caminhos, reflexões, decisões e escolhas, destinos e conhecimento são os componentes da viagem humana. A viagem propicia uma experiência única, porque, mesmo que se volte a um lugar no espaço, a gente o faz em um período diferente, e isso altera cenários, pessoas, situações, tendências e estilos de vida.

2 VIAGENS E VIAJANTES DE ANÁPOLIS DO SÉCULO XX: RECORTES DOS JORNAIS DA ÉPOCA

Neste segundo capítulo, a investigação busca compreender como a mídia, principalmente os jornais (Figura 10) no século XX, conseguiu colocar as imagens das viagens como um evento, tornando-a um referencial para quem chegava e partia de Anápolis, além de constituir uma importante memória. Desse modo, neste capítulo da dissertação tem como ponto de partida os arquivos do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho, como mostra a figura 9.

Figura 9. As Viagens nas Páginas do Jornal O Anápolis: mídia de um tempo



Fonte: Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho. Organização: Autor, 2022.

Nesse contexto, esta investigação se pautou na catalogação de uma série de matérias de jornais, buscando as temáticas viagens e viajantes de Anápolis, para compreender os reflexos desse tempo na mídia impressa anapolina, com destaques para as matérias produzidas no século XX. O olhar criterioso sobre essas páginas facilitou a análise dos discursos criados e reproduzidos por eles. Assim, a

representação que a viagem ganhou nos jornais do século passado contribuiu para que o momento tivesse a conotação de um grande evento.

Entretanto, é fundamental esclarecer que este segundo capítulo não traz uma reflexão sobre o jornalismo turístico, uma temática que tem ganhado força na academia nessas primeiras décadas do século XXI, isto é, “o jornalismo turístico é resultado de uma tendência do jornalismo à segmentação, a qual, por sua vez, surge como uma demanda de adaptação às normas mercadológicas nas quais a imprensa se vê imersa na contemporaneidade”. (CORRÊA, 2009, p. 98). Trata-se de um campo:

[...] de pesquisa ainda pouco explorado no Brasil. Observação esta que embasamos no fato de que a maioria dos estudos nacionais dedicados especificamente ao jornalismo turístico e/ou à comunicação turística encontrados para realizarmos a presente revisão teórica, procede de nosso incipiente século XXI. (CORRÊA, 2009, p. 98).

Nesse contexto, faz-se necessário esclarecer que de acordo com Nielsen (2002), somente a partir de 1950 que publicações especializadas em turismo começam aparecer na mídia impressa. Destarte, as reflexões propostas nesta seção sobre os relatos de viagens e viajantes no segmento jornalístico impresso anapolino, estão associadas ao século XX. Assim, é preciso destacar que nesse período não existia um suplemento do jornal sobre as viagens, esses relatos e divulgações/anúncios aparecem em meio as outras informações. Dessa forma, não podemos afirmar que existia um jornalismo de viagens ou turísticos.

Entretanto, os resultados apresentados neste segundo capítulo mostram que as viagens tomam dimensões expressivas na mídia impressa Anapolina (Figura 10) e dessa maneira a atividade turística também começa a sobressair a partir das propagandas encontradas no século XX. Nota-se uma nova lógica comercial no espaço urbano investigado. A atividade turística a partir das viagens passa a ganhar notoriedade no lugar.

Nesse contexto, compreende-se a partir das palavras de Cobra (2001) e Cruz (2008), que uma mensagem turística pode ser transmitida de forma impessoal, a comunicação propagada pela mídia como jornais, revistas e mala direta. Portanto, a interface entre turismo e jornalismo se dá quando os fatos relacionados à atividade turística (destinações, equipamentos, transportes e até entretenimento) viram notícias ou reportagens.

Segundo Erbolato (1981), as matérias de jornais visam incentivar o leitor a viajar e, por isso, abordam temas ilimitados: roteiros de viagens, hotéis, passagens,

novidades das companhias de aviação (inauguração de rotas). Temáticas que ainda serão apresentadas neste capítulo do trabalho. Os jornais apresentados não chegam a utilizar imagens sedutoras das viagens, transportes e hotéis, mas a partir de breves relatos mostra a nova realidade cultural que se apresenta para os cidadãos anapolinos.

Figura 10. A mídia da época e a divulgação da Pensão Anápolis, texto comercial que reflete os interesses dos viajantes daquele período.

1.506\$704		
9.109\$710		
10.616\$414		
10.391\$486		
Costo 224\$928		
224\$928		
11.999\$500		
12.224\$428		
12.222\$740		
1\$688		
1\$688		
4.029\$730		
4.0031\$418		
4.018\$157		
13\$261		
13\$261		
4.002\$286		
4.015\$547		
4.009\$559		
5\$988		
5\$988		
2.212\$009		
2.217\$997		
5.169\$722		
4.48\$275		
48\$275		
9.079\$994		
9.128\$268		
8.713\$631		
414\$630		
S MESES DE		
DE 1933.		

PENSÃO ANNAPOLIS

(ANTIGO ANNAPOLIS — HOTEL)

A mais popular da localidade. Situada no centro da cidade.

Nesta pensão os snrs. hospedes são tratados com toda familiaridade. A direcção da casa está affecta á familia do proprietario, que não mede sacrificios para satisfazer da melhor forma os seus clientes.

MESA FARTA e variada.

Acomodações especiaes ás familias de tratamento.

O proprietario

TOSIAS NAZARENO DE CAMARGO

Annapolis, — Goyaz

Beneficio	4.624\$178
temente	12.471\$594
preferiu em 29 de jan.	11.084\$463
anno, perante a commissão q	
vinha de ser eleita, pró Pyreno-	
polis, cuja peca lemos, com sa-	
tisficação e confôrto	5.753\$229
Soma	7.140\$360
Despesa	6.203\$840

VIANNOPOLIS —

ELIXIR DE NOG

Empregado com successo as molestias provenientes e impurezas de sangue:

Fonte: Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho. Organização: Autor, 2022.

2.1 O DESEJO DO DESLOCAMENTO COMO EXPERIÊNCIA CULTURAL: REFLEXÃO TEÓRICA NECESSÁRIA

Ao se observar as diferentes representações juntamente com a dimensão da experiência cultural e o desejo de deslocar dos sujeitos dentro do território e como isso contribuiu e contribui para orientação do estilo e do modo de vida dos indivíduos que se relacionam com este processo, cada uma destas inseridas em um contexto socioespacial e imbuídas de intencionalidades e discursos que norteiam a apreensão dos signos que se apresentam no meio social e orientam a vida cotidiana.

A vida em movimento, o desejo de transformar, a descoberta, desperta a atenção do homem. O poeta inglês do século XVIII John Clare em um trecho de seu poema “Eu sou” (*I am*) nos traz a seguinte frase que expressa esse anseio pelo novo no qual diz que “Anseio por cenas em que homem nunca trilhou” (*I long for scenes where man hath never trout*), tal trecho representa o anseio pelo novo, a busca pela descoberta, logo pelo movimento e pela transformação.

Neste contexto, este trabalho se desdobra sobre a perspectiva da viagem, da andança que o homem se presta a realizar. O homem desde os primórdios se locomóvel no território, por diversos motivos, climáticos, políticos, o desejo pelo novo dentre outros, porém neste estudo abordaremos a perspectiva da viagem como desejo voluntário de se deslocar e permanecer, narraremos aqui a história dos viajantes (*chegantes, passantes e ficantes*), tal desejo que está envolto por intencionalidades.

Dito isso ao desenvolvermos a ideia da intencionalidade utilizamos Santos (2020) como suporte onde o autor aponta que a intencionalidade é o traço fundamental do vivido e apresenta que a ação de ter uma ideia e ter uma ideia de algo; toda afirmação é afirmação de algo: todo desejo é desejo de algo, nesse sentido vemos o homem como sujeito que pratica a ação do desejo, ainda com apoio do autor a intencionalidade transforma a distinção, a separação, a contradição, em uma insuperável tensão entre o objeto e o sujeito, tal noção de intencionalidade contribui para apreensão do processo de produção e de produção das coisas.

Neste contexto de desejo, intenção e movimento inserisse o sujeito viajante como aquele que executa a ação do movimento e do representar, é sob o olhar dele que se apreende e se relata a ação empreendida. Entretanto a ação requer o ato e o palco, neste estudo teremos o ato viajar com objeto que se manifesta *no* e *com* o

território, no lugar, nesse sentido reconhecemos assim como Abreu (2020) que o lugar é, ao mesmo tempo em cada momento histórico, o ponto de inserção de processos sociais que se desenvolvem em diversas escalas.

Alguns destes processos são puramente singulares e podem ser explicados no nível das realidades locais. Outros, entretanto só podem ser compreendidos se ampliados à escala de análise para níveis hierarquicamente superiores sejam eles a região o estado ou mesmo planeta (ABREU, Mauricio.2020. p.33).

Por meio de aproximações conceituais ao se estudar as movimentações / deslocamentos humanos sobre o espaço materialmente dado e socialmente construído, nesse sentido o conceito de viagem e o conceito de turismo se mesclam, porém são processos com conteúdo distintos. Segundo Figueiredo (2014, p. 285) essas categorias se apresentam de forma diferente e por dois aspectos:

[...] porque a caracterização ontológica da viagem pressupõe o deslocamento espacial e temporal dos homens, porém tal significado deve ser ampliado ou reduzido para a percepção de um deslocamento espaço-temporal do homem, que tem como origem o local de sua residência para um local de não-residência ou ainda de futura residência. Pensando assim o conceito de viagem ultrapassa o simples deslocamento espacial, se tornando um deslocamento entre o mesmo e o diferente (FIGUEIREDO, 2014, p. 285).

Não obstante ainda com apoio de Figueiredo (2014, p. 285) o turismo seria uma forma particular de viagem, uma viagem que pressupõe o lazer, da experiência do retorno, e da viagem-pacote: a mercadoria turismo (MACCANNELL, 2003; FIGUEIREDO & RUSCHMANN, 2004; FIGUEIREDO, 2010).

Partindo dessa premissa, observa-se que tanto a viagem como o turismo requerem a movimentação e o deslocamento humano seja espacialmente ou de forma simbólica com aporte da literatura, relatos, vídeos, cinema, mídias sociais impressas e digitais que se fazem presente na contemporaneidade. Almeida (2014) apresenta duas categorias de viajantes ao analisar o filme *Meia-noite em Paris* de Wood Allen (2011) onde apresenta o espectador-viajante que realiza uma viagem simbólica pela percepção do que lhe é apresentado pela narrativa do olhar do outro, que seria o personagem-viajante aquele que executa a viagem e a registra.

Nesse cenário, pode-se fazer certa aproximação da dimensão do campo de estudo que busca compreender a viagem e o turismo, pois tais campos se apresentam de forma transdisciplinar, pois abarca o plano tangível do real concreto que se manifesta espacialmente, e o plano simbólico que se dá por meio das percepções e significâncias que os sujeitos atribuem a determinados contextos.

Essas movimentações humanas sobre o espaço possuem intencionalidades, e as relações que são construídas ao longo do caminho são relações de poder onde o jogo de interesse se faz presente, onde o ímpeto pelo movimentar e avançar são desejos intrínsecos ao homem. Dito isso, Lévi-Strauss (1993) já apontava que todo progresso não é necessário nem contínuo muito menos linear e que nas sociedades humanas, operam forças que trabalham simultaneamente em direções opostas: uma tende a manter, acentuar as diversidades e particularidades enquanto outras agem no sentido da convergência e do assemelhamento. Dessa forma, observa-se que o desenvolvimento caminha com os processos sociais e que toda história é cumulativa, com diferenças de graus de menor ou maior complexidade.

Pela perspectiva da viagem, insere-se neste trabalho que a cidade de Anápolis que é uma estrutura complexa se apresenta geograficamente em uma posição privilegiada na qual se mostra como ponto centralizador de chegadas e partidas, é um caminho meio, se localiza entre duas capitais, estadual e a federal, porém remonta sua história desde o século XVIII com a passagem de tropeiros pela região a caminho de Corumbá e Meia Ponte durante o período de extração do ouro.

Parte-se desta imagem da cidade que é lugar de chegada e partida, que se formou através de diversos processos, econômicos, culturais, migratórios, demográficos e históricos, processos estes que tem como maior marca a busca por modernidade onde se faz mais intenso esse desejo de movimento.

Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor — mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. (BERNAN, 1986, p.11).

Observa-se a inquietude dos sujeitos que buscam a transformação, a mudança e que possuem como necessidade natural o movimento, o deslocar. Registros mostram que essa necessidade se apresenta desde os primórdios de nossa existência, que podem ser vistos por meio das viagens, onde transformações de sentido e percepções são construídas, e se manifestam espacialmente.

Essa condição se amplia na contemporaneidade, por meio do método de produção vigente, na atual sociedade capitalista onde o consumo é tido como marca, onde a globalização se faz presente, na velocidade de como se realizam as trocas, as formas que acontecem as apropriações e usos do território, da natureza e do meio urbano, nota-se que tal método de produção e reprodução do capital promove a

transformação de todas as escalas da vida em mercadoria e produto. Almeida (2014) apresenta posicionamentos de Bauman acerca do tema:

Bauman (1999), somos seres inquietos, fadados ao movimento, principalmente por estarmos envolvidos na sociedade de consumo, criadora dos grandes alvos de nosso desejo: os espetáculos-produtos. Ainda seguindo Bauman (1996), ao afirmar que “todas as pessoas podem agora ser andarilhas, de fato ou em sonho” (p. 96), perceber-se a quase obrigatoriedade da mobilidade em que o meio nos insere. Há números crescentes a cada ano, de chegadas e partidas, em todo o globo. Os deslocamentos simbólicos, apesar de imensuráveis, também podem ser analisados como realidade de grandes proporções, tendo o contexto midiático como possibilitador, a exemplo do que faz com as possibilidades de motivações aos deslocamentos espaciais. Mesmo quando fisicamente parados nas poltronas, surfamos pelos canais de televisão ou mergulhamos nas grandes telas dos cinemas, por exemplo. Esse cenário permite a realização de viagens sem que de fato tenhamos nos deslocado fisicamente (ALMEIDA, G. B. 2014, p.375).

Na esteira da modernidade o contraditório se faz presente, se configurando em um território marcado discursos e narrativas, por tensões entre sujeitos e perspectivas, por relações de poder e de movimento que são perceptíveis no espaço, no território e na vida cotidiana. Dentro deste contexto, busca-se observar Anápolis e seus viajantes com suas percepções perpassando pelos discursos de memória, cotidiano e espaços construídos, e a forma como são e foram relatados dando ênfase nas representações e na dicotomia entre desejo e necessidade de movimento e como tais práticas repercutem nos processos que determinam o modo de ser do sujeito e modelam assim seu estilo de vida e modo de ser urbano em Anápolis (GO).

Na medida em que o estudo do movimento, das viagens e das percepções, da paisagem, da formação urbana é construído por meio de narrativas de intencionalidades e desejos que contribuem para configuração de como se dá a produção do espaço legível ao homem, e dessa forma se faz necessário para compreender determinadas contradições e relações presentes na vida em sociedade.

Dessa forma, este estudo buscou no primeiro capítulo, evidenciar elementos e conceitos que norteiam a concepção da ideia de viagem como movimento carregado de intencionalidade do qual a ser relatado sobre determinada perspectiva colaboram para construção de narrativas capazes de influenciar a compreensão dos objetos, construir formas de representações e discursos, como a produção do espaço urbano, a cidade e o modo de ser dos sujeitos (goianidades). A criação de tal discurso é repleta de contradições, resultantes das diferentes relações e práticas sociais, vivências e percepções tidas ao longo dos percursos realizados.

Como elemento privilegiado, destacamos as viagens e seus viajantes que chegaram a Anápolis ou partiram juntamente com seus relatos. E notado que diversos naturalistas escreveram relatos de suas viagens pelo cerrado, uma narrativa que apresenta a visão do outro sobre um lugar até então deslocado e isolado (sertão). Tais processos são capazes de construir narrativas, e de transformar o modo de compreensão dos sujeitos e objetos.

Observasse que tal estudo pode contribuir para compreensão do modo de ser dos sujeitos, ao se observar o que os fazem movimentar, e caminhar rumo a transformação do meio onde vivem e quais discursos e intenções se vinculam neste processo marcado pelo movimento. Fatos esses postos nas mídias impressas de Anápolis no século XX, que serão apresentados na próxima seção deste capítulo.

Assim, não obstante, o estudo pode contribuir para o aprimoramento dos potenciais turísticos e mercadológicos ao se fazer uma análise crítica de seus potenciais de mercado levando em consideração o tempo de trabalho e o tempo de não trabalho dos sujeitos e o desejo de fuga do cotidiano, busca pelo lazer e prazer, por uma pausa na rotina. Por esse caminho seria possível apontar o turismo como o novo “opio” do povo para as sociedades atuais onde o ritmo das trocas e transformações são intensos.

Sendo assim, a análise proposta neste trabalho, se dão também em escalas das questões que se referem ao território, lugar e espaço até as relações que são desenvolvidas sobre ele observando os sujeitos junto com suas narrativas, vontades e intencionalidades.

Partindo da prerrogativa apresentada por Abrahão e Chemin (2009, p.111) que o “intenso fluxo de viagens para os mais diversos lugares constitui algo tão presente no mundo contemporâneo que assume contornos de naturalidade e de rotina”. Ainda em Abrahão e Chemin (2009, p.111), observa-se que nas sociedades humanas é relativamente recente o desenvolvimento “de condições efetivas para a consolidação da prática viagem, tendo em vista que até o século XVII, os seres humanos, em sua maioria, mantinham suas vidas circunscritas a alguns poucos quilômetros de distância em relação às suas moradas”.

Deste modo, observa-se que a vontade, o desejo por transformação e movimento se intensificam, e assume forma de naturalidade. Foi em virtude do desenvolvimento do modo de produção capitalista que o movimentar-se, de forma voluntária se inicia, pois com a ruptura do sistema feudal o sujeito já não se vinculava

a terra, deste modo inicia-se “um processo que promoveu a circulação tanto de sujeitos como de objetos, onde as relações de trocas se intensificaram a ponto que esses deslocamentos assumiram significativa e constituíram-se como hábito cultural e de especial valor social” (ABRAHÃO; CHEMIN, 2009, p.111).

E dentro deste modo de produção a circulação, o movimento e a transformação se fazem presentes e necessárias, para reprodução do capital, que transforma todas as escalas da vida em mercadoria, onde dividiu o tempo em tempo de trabalho e não trabalho, levando os sujeitos a buscarem a fuga do cotidiano por meio da viagem / turismo que se apresenta na contemporaneidade como espaço do lazer, prazer e descanso que é uma atividade / produto que se manifesta no tempo do não trabalho.

Segundo Campos e Moreira (2018); Althusser (2003), “apresenta duas premissas básicas, não há produção sem a reprodução das condições de produção; e toda formação social é resultado de um modo de produção dominante” (ALTHUSSER, 2003, p. 54 *apud* CAMPOS; MOREIRA, 2018, p.133).

Neste contexto, é possível notar as influências sociais, econômicas e políticas, culturais sobre as relações que são desenvolvidas no campo das viagens a dicotomia entre sua finalidade de aventura, descoberta, conhecimento e contato com diferentes sujeitos e culturas onde tal contato pode reduzir preconceitos e desigualdades, por outro lado a viagem também assumir o papel de produto sendo assim uma escala do turismo que diante do capital possui fins mercadológicos, voltando-se para certo estrato social e com a finalidade de fuga do cotidiano, sendo o balsamo do dia a dia.

Deste modo voltando o olhar para os sujeitos observando suas intencionalidades vontades inconscientes ou não, enquanto viajantes e as formas pela qual estes representam, relatam e percebem o espaço, visto que tais relações são capazes de modificar e transformar espaços e discursos. Dito isso, busca-se responder, na próxima seção deste capítulo, à questão de como as representações e vontades dos sujeitos enquanto viajantes, por meio das viagens, da movimentação, do deslocamento humano dentro do território contribuiu e contribui para orientação do estilo/modo de vida e formação do território em Anápolis (GO).

Dentro de um contexto ampliado e contraditório com foco na percepção e relatos de viajantes ao longo do tempo observando suas vontades e visões de mundo e como isso contribuiu para dar significado ou ressignificar espaços, usos e ocupações, juntamente com a necessidade de deslocamento movimentação e

transformação tidas como inerentes ao homem se apresentam de maneira mais expressiva na modernidade.

É possível pensar o homem como alguém que necessita de transformação e movimento com suporte Figueiredo (2014, p.286) pensamos o homem como alguém sedento por outros lugares, e pelo movimento do deslocamento espacial, entre o ir e o vir, mas entende-se que o homem realiza deslocamentos e movimentações não somente no plano espacial e temporal, existem movimentações que caminham no campo simbólico.

[...] é possível perceber que os elementos que fazem parte da viagem e que poderiam ser tratados como exemplos de necessidade inata na verdade são categorias extremamente culturais e particulares e que fazem parte dos processos simbólicos existentes em determinadas culturas e grupos, não sendo possível pensá-las como algo natural. É o caso da busca pela aventura e pelo risco, considerando a aventura como uma ruptura na vida cotidiana, desde a aventura amorosa até a viagem (Simmel, 2002 *apud* Figueiredo, 2014, p.286).

Lévi-Strauss (1984, p.42), apresenta que o homem é um ser biológico e, ao mesmo tempo, um indivíduo social. Ainda em Lévi-Strauss (1993) nota-se que nas sociedades humanas, operam forças que trabalham simultaneamente em direções opostas: uma tende a manter, acentuar as diversidades e particularidades enquanto outras agem no sentido da convergência e do assemelhamento e que todo progresso não é necessário nem contínuo muito menos linear, deste modo observa-se o progresso o movimento, a transformação como questões culturais e inerentes ao homem. Isso posto “a cultura não pode ser considerada nem justaposta, nem superposta à vida, em certo sentido substitui-se à vida, e em outro, utiliza-a e a transforma para realizar uma síntese de nova ordem” (FIGUEIREDO, 2014, p.287).

Desta forma, verifica-se que por meio da linguagem, da capacidade de abstração, da representação, da vontade o homem codifica, percebe e representa suas experiências, assim constrói o meio em que vive, construindo a si mesmo. O método de produção capitalista, a intensidade e velocidade que ocorrem as atuais relações de trocas, não foram capazes de criar o homem universal, pois como aponta Figueiredo (2014, p.288) “aquilo que é constante em todos os homens escapa necessariamente ao domínio dos costumes, das técnicas e das instituições pelas quais seus grupos se diferenciam e se opõem” (LÉVI-STRAUSS, 1969, p.47) caracterizando-se pela espontaneidade.

Por meio de Geertz (1973, p.48) observa-se a dificuldade de traçar um limite entre o que é natural, universal e constante no homem, e o que é convencional, local e variável deste modo apresenta a seguinte definição “o homem pode estar tão envolvido com onde ele está, quem ele é e no que ele acredita, que é inseparável deles” (GEERTZ, 1973, p. 47 *apud* FIGUEIREDO, 2014, p. 289).

Nesse contexto, seria possível afirmar que a viagem é uma necessidade básica do homem, esse ímpeto por movimento e deslocamento, essa busca por conhecimento, por aventura e transformação se relacionam com os processos de formação social e cultural presentes na sociedade. Essa eterna busca e a vontade de mudança são inerentes ao homem.

Não obstante verifica-se que para Schopenhauer (2001) a vontade é o princípio fundamental da natureza, a força cega, incontrolável que move o mundo, essa força se manifesta em toda natureza, mas adquire características específicas nos seres humanos, cuja existência está vinculada a pressão universal da vontade (FERREIRA,2013, p.6).

O mundo é a minha representação. Esta proposição é uma verdade para todos ser pensante, embora só no homem chegue a transformar-se em conhecimento abstrato e refletido. A partir do momento em que é capaz de o levar a este estado, pode dizer-se que nasceu nele o espírito filosófico. Possui então a inteira certeza de não conhecer nem um sol nem uma terra, mas apenas olhos que veem este sol, mãos que tocam esta terra; em uma palavra, ele sabe que o mundo que o cerca existe apenas como representação, na sua relação com um ser que percebe, que é o próprio homem. Se existe uma verdade que se possa afirmar *a priori* é esta, pois ela exprime o modo de toda experiência possível e imaginável, conceito muito mais geral que os de tempo, espaço e casualidade que implicam (SCHOPENHAUER 2001, p. 9).

Deste modo, o que existe é o que se percebe, logo nota-se uma relação indissociável entre sujeito e objeto. Onde o objeto não é oferecido a percepção humana, mas sim criado por ela, logo se o sujeito deixa de existir o objeto desaparecerá em consequência pois ambos se determinam (FERREIRA, 2013, p.7). Isso posto Ferreira (2013) mostra que a vontade se apresenta como força que promove o movimento e a transformação e isso se relaciona aos sujeitos que vivem em constante busca.

[...] o mundo para Schopenhauer é regido pela necessidade em que a vontade atua como uma força cega que dá sentido a toda existência e é incapaz de uma satisfação final. Aspirando com constância novos objetos, a vontade jamais cessa ao atingir o alvo desejado. Com um querer insaciável, ela desperta no homem o sentimento de posse e de domínio, suscitando nele os sentimentos e atitudes mais perversas, lançando-o a uma angústia sem fim (FERREIRA,2013, p.15).

Com apoio de Schopenhauer (2001) que apresenta a vontade como motor da eterna busca e do movimento e fazendo aproximação com nosso objeto viagem poderíamos afirmar que a viagem seria uma metáfora para vida humana. Nesse contexto, ao se observar a viagem como objeto e o viajante como um dos sujeitos deste percurso verifica-se a interdisciplinaridade do campo de estudo da viagem e entende-se que o turismo é um recorte específico que está contido dentro do objeto viagem.

Ao se entender viagem como percurso, caminho meio para um ponto objetivo, que foi desejado e produzido no campo da vontade do sujeito que viaja, observa-se que este possui e produzirá percepções sobre os objetos e sujeitos que encontrará pelo percurso, tais relações produzem trocas e assim transformações do meio espacial e simbólico.

Isso posto, Campos e Moreira (2018, p.131) entende que o deslocamento não apenas espacial e temporal, mas o vê como um ato histórico e ideológico performado por um sujeito que deseja e, portanto, (r) existe. A falta geral desejo / vontade que por conseguinte influi no inconsciente levando o sujeito a se deslocar.

Ainda em Campos e Moreira (2018, p.131) nos trazem reflexões de Freud acerca do inconsciente e as formas que este se manifesta nos sujeitos, e que o inconsciente não é um conceito pronto ou dado, mas que se mostra a partir do sujeito e, portanto, existe quando o sujeito falha, tropeça, e/ou quando tudo aquilo que o sujeito não controla surge, emerge, ricocheteia em sua superfície. Nesse entremeio, observa-se que

Nesse eterno recortar-se e mover-se, o sujeito não se desloca só fisicamente no tempo e no espaço, mas se desloca fisicamente no tempo e no espaço em razão de um processo de deslocamento psíquico, um processo inconsciente que o faz mover-se em direção a algo, mesmo sem saber o quê (CAMPOS; MOREIRA, 2018, p.132 - 133).

Deste modo, nota-se o percurso pode provocar acolhimento ou estranhamento pela natureza híbrida dos objetos, sujeitos e da cultura na qual estes estão inseridos, a viagem é a fuga da rotina, o lançar-se a aventura, o viajante pode assumir o papel de Ulisses é caminhar rumo a descobertas e percebe de maneira individual o caminho pelo qual se passa porém, sua narrativa, seu discurso, a intencionalidade, as trocas realizadas e a forma que representa tal percurso é capaz de influenciar, construir e

modificar a realidade percebida e existente, através de um processo capaz de atribuir significados a determinado território e ressignificar outros.

Como aponta Figueiredo (2004) o pertencimento só tem sentido se há um polo de repulsa, se rejeita alguma coisa ou alguém. Nesse caso identidades são colocadas à prova quando encontram a diversidade. Por uma perspectiva antropológica a afirmação do eu se dá no contraste com os outros.

2.2. VIAGENS E VIAJANTES A PARTIR DOS ARQUIVOS DO MUSEU HISTÓRICO ALDERICO BORGES DE CARVALHO

Esta seção do trabalho se interessa pela análise dos recortes de jornais impressos encontrados no Museu Histórico de Anápolis Alderico Borges de Carvalho, uma viagem pelo movimento e pelas oportunidades de aprendizagens que esse espaço oferece. Esta pesquisa de mestrado, com toda abordagem teórica apresentada, jamais seria produzida sem o suporte do Museu Histórico de Anápolis.

Diante desse fato, necessita num primeiro momento apresentar o lugar. Assim, pode-se iniciar o texto com as palavras de Limiro (2021), afirmando que o Museu Histórico de Anápolis Alderico Borges de Carvalho é a principal fonte de pesquisa documental da cidade e único museu público do município, o Museu Histórico de Anápolis Alderico Borges de Carvalho. O Museu está instalado num casarão de arquitetura tradicional do final do século XIX, que pertenceu a um dos maiores benfeitores de Anápolis, José da Silva Batista (Figura 11). Segundo o coordenador do Museu:

[...] o historiador Jairo Leite, o local possui uma exposição que mescla aspectos da casa e da história local, retratando os pioneiros, o início do arraial, a religiosidade e expondo objetos antigos do cotidiano. Possui ainda a primeira mesa cirúrgica de Anápolis e um rico acervo de fotografias, jornais e outros documentos que retratam a história do município e do estado. Muitos itens do acervo auxiliam na composição de cenários de peças teatrais, documentários e filmes. Diversos pesquisadores utilizam o acervo documental para obter dados históricos da cidade e região. Antes da pandemia, o Museu recebia mais de 500 visitas por mês, entre visitas espontâneas e guiadas. (LIMIRO, 2021, [s/p].).

A casa onde hoje está o museu foi construída no estilo tradicional, no final do século XIX, e ampliada em 1907 por José da Silva Batista. Ele veio para a freguesia de Sant'Ana das Antas em 1882 para exercer a função de professor, possuía alguns conhecimentos básicos de medicina que lhe permitiram ser, também, uma espécie de médico e farmacêutico da população. Na casa, Zeca Batista mantinha um comércio de secos e molhados, que se localizava numa sala na parte da frente, e nos outros cômodos a residência. (LIMIRO, 2021, [s/p].).

Não obstante se verifica que em 1887 a Lei Provincial elevou a Freguesia à categoria de Vila, mas a instalação deu-se, somente, em 1892, onde o José da Silva Batista, o Zeca Batista foi nomeado para ser o presidente da Junta Administrativa, cargo similar ao de Prefeito (BRITO, 2021, [s/p].).

Figura 11: Zeca Batista e família



Fonte: Brito, Claudius. Jornal Contexto. 2021.

De acordo com Limiro (2021), o Coronel Batista residiu juntamente com sua esposa e filhos até sua morte em 7 de dezembro de 1910. Sua esposa dona Francisca Baptista, viveu na casa até o início da década de 1930, quando veio a falecer. Nessa época o imóvel foi vendido e serviu de casa paroquial. Em 1938 instalou-se a ala masculina da Escola Paroquial Dom Bosco. Em 1944 a casa serviu novamente como casa paroquial, desta vez abrigando os frades norte-americanos vindos de Nova York, que permaneceram ali até o término da construção do Convento de Sant'Ana. Posteriormente, a residência foi alugada.

Então, em 1959, o neto de Zeca Batista Alderico Borges de Carvalho comprou a casa do cônego José Trindade, e, com esse ato, resgatava a memória do avô, pois já tinha o desejo de instalar ali um museu que guardasse a memória dos pioneiros e a história de Anápolis. Em 1971 foi firmado um comodato entre:

[...] Alderico Borges e a Prefeitura de Anápolis, cedendo o imóvel para ser a sede do Museu Histórico de Anápolis em um terreno de 411m², bem menor do que na época em que residia o ilustre morador. Através da Portaria 261 de 24 de setembro de 1971, o prefeito Henrique Santillo Instala o Museu Histórico de Anápolis e designa a Comissão Organizadora do Museu, que teve como presidente o professor Jan Magalisnki, e José Teixeira e Tauny

Mendes como membros. Entre 1971 e 1975 foram feitas pesquisas sobre a história de Anápolis e ocorreu muitas doações para o acervo do Museu. Também, em suas dependências foram ministrados cursos de inglês e alemão, ministrados pelo professor Ernest Heeger. A comissão promovia reuniões culturais, organizavam exposições filatélicas e chegaram até a publicar alguns números do Jornal do Museu. (LIMIRO, 2021, [s/p].).

De acordo com Limiro (2021), no dia 26 de julho de 1975, na gestão do prefeito Jamel Cecílio, o Museu foi oficialmente para o público. Em 28 de junho de 1985, Alderico Borges de Carvalho fez a doação definitiva do imóvel à prefeitura, com o fim único de instalação do Museu Histórico de Anápolis. Através de um projeto de Lei do vereador Dário Sardinha, a Câmara aprovou o tombamento de vários prédios históricos da cidade, entre os quais a Estação Ferroviária, na Praça Americano do Brasil, a antiga Prefeitura e Fórum da Praça Bom Jesus, e, claro, o Museu Histórico.

Pela perspectiva jornalística se verifica que os documentos encontrados são fontes onde passíveis de se extrair e se transmitir história tanto por meio dos registros históricos como por meios contemporâneos, segundo matéria do Jornal Contexto (online), Brito (2021) apresenta cronologia de fatos vivenciados na cidade de Anápolis onde apresenta que em 1892 foi eleito, com 68 votos (de um total de 378 eleitores, dos quais, 177 votantes) o primeiro Intendente: Lopo de Souza Ramos e apresenta que a chegada do primeiro imigrante árabe se deu em 1903, conforme os registros históricos, mascate libanês Charrud Spir, conhecido como “Joaquim Turco”.

Ainda tomando como ponto de partida matéria do Jornal Contexto escrito por José Aurélio Mendes em 1 de agosto de 2020 se evidencia que a cidade de Anápolis se apresenta como uma cidade cosmopolita, onde sua identidade é construída a várias mãos árabes, japoneses, italianos, ingleses, americanos etc. A figura do árabe no cenário anapolino se evidenciam na identidade da cidade como já visto o primeiro registro de árabe na cidade é datado de 1903, mas o fluxo de imigração e desembarque árabe nos solos goianos se intensifica na década de 1940 em virtude da promessa de prosperidade e dos discursos vigentes que se apresentavam por meio da estrada de ferro.

Observa se que os árabes adquiriram imóveis junto aos trilhos perto da rua 14 de julho onde foram construídos armazéns com finalidade de se estocar a carga trazida pelos trilhos e revendê-la em toda a região, verificamos aqui que tais decisões influenciaram na imagem da cidade e nas dinâmicas que se desenrolaram a partir daí tanto políticas como econômicas. Para além de aspectos econômicos políticos e

morfológicos os árabes que aqui se fixaram também contribuíram para aspectos culturais como por exemplo na culinária.

Ainda segundo matéria do Jornal Contexto (2020), verifica se a presença dos japoneses na cidade de Anápolis onde se apresenta como a segunda maior colônia Internacional presente na cidade, observa se que chegaram ao Brasil em 1908 a bordo do navio Kamura Sato, logo foram recrutados para trabalhar em lavouras em São Paulo, e vieram para Goiás em 1929, adquirindo terras para trabalhar com agricultura (figura 12).

Figura 12. Japoneses em Anápolis.



Fonte: Jornal Contexto. 2020.

Para além da bibliografia e partindo para registros presentes em noticiários de jornal encontrados no Museu Histórico de Anápolis Alderico Borges de Carvalho, somos capazes de verificar traços da vida cotidiana e das dinâmicas presentes de uma época, e tais jornais já noticiavam como evento social a viagem dentro da vida do anapolino, apresentando em seu quadro jornalístico matérias nas colunas sociais anunciando a presença de “visitantes ilustres” e “hospedes e viajantes” que chegavam a cidade ou estavam de passagem assim como aquelas figuras que saíam em viagem. A matéria jornalística presente no quadro Anápolis – Social da edição do jornal Anápolis – 18 de maio de 1941. nº 281 já anunciava os “Hospedes e viajantes” que se encontravam na cidade, trazendo os dizeres:

Hóspedes e viajantes: *Dr. Jerônimo de Campos Curado Fleury* - De regresso de sua viagem ao Rio passou pela nossa cidade o Dr. Jerônimo de Campos F. Curado, elemento de distinção na sociedade de Corumbá, onde

reside. *Dr. Pedro Coutinho* - Em inpecção aos trabalhos da construção do trecho Annapolis - Campo Limpo, esteve entre nós o Dr. Pedro Coutinho, competente engenheiro chefe da Construção e Novas Obras da E. F. Goyzas. *Dr. Lauro Freire* - Em viagem de experiência com os novos carros bufets da E. F. Goyzas. Pernoitou, quinta-feira, em nossa cidade doutor Lauro Freire operoso engenheiro chefe da locomoção dessa nossa via férrea. *Funcionarios de Goyaz* - Estiveram em nossa cidade os senhores Eugênio Passos, João Gomide, Guilherme Fray e João de Deus, funcionarios graduados da E. F. Goyzas. *João Alves Rabelo* - Encontra se nessa cidade o sr. José Alves Rabelo, activo e competente inspector da Companhia Internacional de Seguros (Annapolis - 18 de maio de 1941. nº 281).

Figura 13. Matérias de jornais quadro sociais

<p>Fazem annos:</p> <p>Amanhã—o dr. João de Faria, competente pharmaceutico e proprietario da acreditada Pharmacia S. João.</p> <p>a 20—o sr. Eduardo Cheab, elemento de distincção em nosso meio social e proprietario da conhecida «Casa Barateira».</p> <p>Aos anniversariantes os parabens do «Annapolis».</p> <p>Hospedes e viajantes</p> <p>Dr. Jeronymo de Campos Curado Fleury</p> <p>De regresso de sua viagem ao Rio passou pela nossa cidade o dr. Jeronymo de Campos F. Curado, elemento de distincção na sociedade de Corumbá, onde reside.</p> <p>Dr. Pedro Coutinho</p> <p>Em inspecção aos trabalhos da construção do trecho Annapolis-Campos Limpo, esteve entre nós o dr. Pedro Coutinho, competente engenheiro chefe da Construção e Novas Obras da E. de F. de Goyaz.</p> <p>Dr. Lauro Freire</p> <p>Em viagem de experiencia com os novos carros bufets da E. de F. de Goyaz pernoitou, quinta feira, em nossa cidade o dr. Lauro Freire, operoso engenheiro chefe da Locomoção dessa nossa via ferrea.</p> <p>Funcionarios da Goyaz</p> <p>Estiveram em nossa cidade os srs. Eugenio Passos, João Gomide, Guilherme Fray e João de Deus, funcionarios graduados da E. de F. de Goyaz.</p>	<p>José Alves Rabelo</p> <p>Encontra-se nesta cidade o sr. José Alves Rabelo, activo e competente inspector da «Companhia Internacional de Seguros».</p> <p>Enlace</p> <p>Wanda Campos—Domingos Viggiano</p> <p>Realisar-se á amanhã, ás 16 horas, na residencia do dr. Luiz de Godoy, o enlace matrimonial da senhorinha Wanda de Pina Campos, elemento de distincção em nosso meio social, com o distincto clinico dr. Domingos Viggiano, residente na capital do Estado.</p> <p>Pela gentileza do convite endereçado a esta redacção o «Annapolis» agradece, antecipando aos distinctos noivos sinceros parabens, os melhores votos de felicidades e uma peregrina lua de mel.</p> <p>CONTRASTE</p> <p>Quando subo a encosta agreste, por ver-te em ansias morrendo, é tão suave a subida, —ó vida da minha vida! — é tão suave a subida, que eu penso que estou descendo! Mas, quando volto, saudoso desse teu olhar infindo, é tão penosa a descida, —ó vida da minha vida! — é tão penosa a descida que eu penso que estou subindo!</p> <p>B. BRAGA</p>
--	---

Fonte: Annapolis - 18 de maio de 1941. nº 281

Dito isso ao se observar a transcrição do quadro jornalístico da (figura 13), se observa que a chegada, a passagem e a partida e o ato viajar representava um evento digno de nota a ser retratado nos noticiários e nos quadros sociais da cidade, isso representava de certa forma a imagem de uma época. Não obstante ao se tratar

de figuras importantes dignas de notas nos quadros sociais dos jornais verificamos matérias apresentadas (figura 14) que traz os dizeres:

No domingo p. p. Anápolis recebeu a visita do Sr. Adolpho Berle, Ex embaixador do governo norte-americano no Brasil. sua excelência que fazia acompanhar de sua esposa e filhas teve como companheiro de viagem o senhor governador com Ivana Bueno. no aeroporto local aguardavam a presença dos ilustres visitantes o exmo. sr. O secretário da justiça e segurança pública, Dr. Nicanor de Faria e Silva, sua esposa, o sr. prefeito municipal e o sr. Presidente da Associação Comercial de pessoas gradadas da melhor sociedade Anapolina. Depois dirigir a visita ao Goyabane, dirigiram-se ao Convento dos Revmos. Frades Franciscanos, onde se demoraram em animada palestra e em seguida à residência do dr. James Fanstone na qual foram alvos de cordial acolhimento tendo o casal Fanstone lhes oferecido um chá. Após percorrer em várias ruas da cidade, dirigiram-se novamente ao aeroporto de onde partiram em avião especialmente cedido pelo Ministro da Aeronáutica para a Colônia Agrícola Nacional. Falando com a cordialidade que lhe é peculiar ao enviado especial desta folha, o sr. Adolpho Berle mostrou-se admirado com o progresso de Anápolis que conheceu há cerca de três anos. S. Excia. Que não esconde a sua grande amizade pelo brasileiro e o interesse que se tem pelo engrandecimento do Brasil, deixou transparecer claramente que tem grande simpatia por Goyas e disse-nos que sua pátria tem enviado esforços no sentido de canalizar grande número de agricultores principalmente para as terras goianas que serão dentro em breve o celeiro do país (O Anápolis – 1 de julho de 1948. nº 793).

Figura 14. Matérias de jornais quadro sociais



Fonte: O Anápolis – 1 de julho de 1948. nº 793.

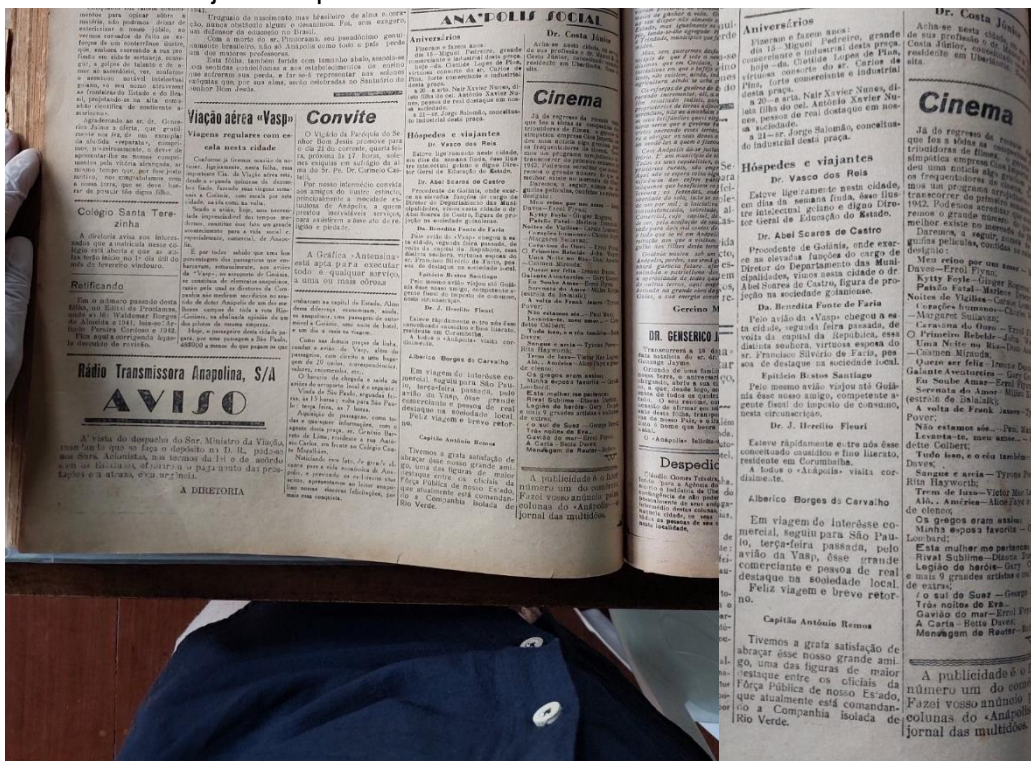
Tais reportagens reafirmam a ideia presente nessa pesquisa onde verificamos a viagem como elemento capaz de representar um elemento de formação de identidade e do modo de ser de uma sociedade que se fazia presente no meio social, onde se verifica sua importância por meio dos registros em quadros jornalísticos, ressaltamos assim que a imagem construída da cidade de Anápolis, como local

cosmopolita que se vinculava com outras culturas, lugares e regiões, sempre esteve inserida dentro de uma dinâmica de modernidade e transformação.

A ideia presente na figura 14 é recorrente na figura 15 onde notamos a presença da divulgação da viagem como evento social digno de nota e isso se repete em diversas reportagens de jornais das décadas do século XX encontrados nos registros do museu. Para além da viagem como fator social e de seus viajantes ilustres evidenciados neste material jornalístico encontrado o marketing da viagem aérea, da hospedagem da hotelaria e a divulgação de pensões para estadia, juntamente com a apresentação da abertura de novas linhas e ligações aéreas que se desenvolviam ao longo do tempo ressaltando assim a forte relação da cidade de Anápolis com a ideia de modernidade na dinâmica da globalização que se apresentava por meio de vínculos que a cidade tida como do interior (Anápolis) se relacionava com outras cidades e capitais brasileiras e até mesmo com outras cidades do mundo.

Dito isso se evidencia claramente que se apresentam de forma recorrente e demonstra pungência da aviação dentro desse contexto, e se apresenta como setor desenvolvido dentro do cenário econômico da época demonstrando assim importância tanto para a cidade como para o estado de Goiás como verificamos nas figuras 16 e 17 e adquirindo aspectos de escalas internacionais verificadas na figura 18.

Figura 15. Matérias de jornais quadro sociais



Fonte: Anápolis – 18 de janeiro de 1942. nº 333

Figura 16. O marketing aéreo

...mesmo, devem imediatamente... mãos, dos recursos que a LEI facult... a) Ivan Fagundes, Gerente dos Labs... lândia.

circulo de amizade... Dia 24 - D. Oriandina Tavares

...dentos nesta cidade... Dia 26 - A srta. Flórida Inocente... Teles, estudante do Ginásio Sta... Clara, de Campinas, Goiânia... Dia 26 - D. Carolina Damasceno... consorte do sr. Ibrahim Gonçalves... Damasceno, pessoas muito estima... das nesta cidade... Dia 26 - O galante Jorge Salomão... Filho, primogênito do casal Jorge... Salomão - d. Aparecida Salomão, a... qui residente... Estiveram e estão na cidade: - O sr. João Diniz, conhecido re... presentante comercial, viado de A... raguari e que nos deu o prazer da... sua visita... - O sr. Nancey de Almeida, oficial... do Reg. Civil de Nerópolis... - O padre José Belotti, de Jara... guá e que realizou várias pregações... religiosas nesta cidade... - O dr. Cruz Marjui, candidato a... prefeito de Nerópolis, no pleito de... abril próximo... - O sr. José Antônio Abrão, co... merciante em Rialma... - Para Inhumas viajou a srta. A... ndeu Assmar, da sociedade local... **NOIVADO** - Com a srta. Hilma de Paula Ro... driguez contratou casamento, o sr... Alexandrino José de Oliveira, am... bos da melhor sociedade de Neró... polis... **CASAMENTO** - Realiza-se sábado, dia 26, nesta

LUCROS Excedentes

As supras mágoas da publicidade na Rádio Caraiá de Anápolis. Com um único bom anúncio as suas rendas multiplicam-se. Com uma publicidade sistemática atingem cifras incalculáveis. Anuncie na Caraiá e a sua renda multiplicará. Rádio Caraiá de Anápolis, a Voz do Coração do Brasil.

duas linhas VASP

A sua VASP procurando atender as aspirações da população de Anápolis, que sempre a distinguiu com sua honrosa preferência, intensificou seu tráfego para melhor atender as necessidades da região que vem servindo, como pioneira que é no Estado de Goiás.

LIGANDO ANÁPOLIS AO RIO E S. PAULO

DE ANÁPOLIS:
Terças, quintas e sábados às 6,45 hs.
Uberlândia, Uberaba e São Paulo.

Quartas, sextos e domingos
Morrinhos, Araguari, Uberaba e Rio.
(direto)

PARA SEGURANÇA DOS QUE PARTEM E TRANQUILIDADE DOS QUE FICAM PREFERIAM A SUA VASP!

Agência desta Cidade - Rua Desembargador Jaime, 68

Ag. Fettesini Vasp-29

Fonte: Anápolis – 24 de fevereiro de 1949. nº 859.

Figura 17. O marketing aéreo

O ANÁPOLIS

ANO XIV | Quinta-feira, 6 de novembro de 1948 | NÚMERO 828

RAPIDEZ - CONFORTO - SEGURANÇA - REGULARIDADE - DOS AVIÕES DA VASP -

transportam diariamente centenas de passageiros

Os possantes "Douglas" da linha São Paulo-Goiânia, oferecem o transporte ideal para suas viagens de recreio ou negócios. Horário: segundas, quartas e sextas-feiras - partidas de São Paulo às 10 horas, com escalas em Uberlândia, Uberlândia, Anápolis e Goiânia. As terças, quintas e sábados - partidas de Goiânia para São Paulo, às 6:30 horas, com as mesmas escalas.

VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S. A.

AGÊNCIA EM SÃO PAULO: RUA LÍBERO BADALÓ, 89 - TELEFONE: 3 4124. - EM ANÁPOLIS: RUA DESEMBARGADOR JAIME 1

LIGAÇÃO AÉREA COM RIBEIRÃO PRETO

Fazem ano... Dia 30 - Otamilo C... fillado de... 25 de e de... desta cidade... Dia 4 de... nica, Ilha... Campos, a... Dia 5 - O... breiro, res... Bulhões, co... Dia 5 - A... sociedade d... Dia 5 - O... tucionário... rulos... Dia 5 - O... residente... Dia 6 - O... pessoa mu... nico... Dia 6 - O... mestre de... colg Nacion... Dia 6 - O... Costa, habi... sidente... Dia 6 - A... ta cidade... Dia 6 - O... Assis, banca... DEPUTADO... Dia 29 - O... passagem de... Jopuado I... que, ultimam... em ampliar... dando-lhes p... nro estudo... A todos o... Hospedes e... - Para An... ar 218, de... do sr. Flá... rida Roriz... E. Roriz...

Fonte: Anápolis – 06 de novembro de 1949. nº 828

Figura 18. O marketing aéreo



Fonte: O Anápolis – 10 de março de 1957.

Tendo isso em vista é notado a presença da viagem como evento social a ser reportado e divulgado, é interessante ressaltar que tais reportagens já se faziam presentes nas primeiras décadas do século XX e ilustravam os quadros jornalísticos, a cidade de Anápolis categorizada hoje como uma cidade média de raízes tradicionais já apresentava conexões que à vinculavam com dinâmicas regionais, nacionais e até mesmo internacionais, seria correto indicar que seria em virtude destas relações com o externo que a cidade já tenha sido considerada a *Manchester goiana*.

Não obstante verifica-se um papel pungente da propaganda, dos anúncios tanto do viés de hotelaria e hospedagem como também o do transporte de pessoas, ferrovia que chegou a cidade na década de 1930 foi elemento determinante para a configuração e consolidação das dinâmicas presentes hoje na cidade e tal assunto é amplamente estudado por diversos pesquisadores, assim como o papel rodoviário se apresentou como elemento integrador do território por meio de políticas engendradas em prol do desenvolvimento e da maior integração nacional, também foram determinantes para as configurações aqui existente. Para além do eixo ferroviário e rodoviário, por meio de pesquisas feitas em arquivos jornalísticos é notada a presença do modal aeroviário como elemento que possibilitou diversas relações com demais

localidades, a realização do turismo já era fonte para o *marketing* nos assuntos dos jornais anapolinos da época.

A forte presença do *marketing aéreo comercial* nos quadros jornalísticos e a abertura de novas ligações e linhas aéreas pode ser reflexo da força econômica e de movimentação financeira que o setor gerava já nas décadas iniciais do século XX. Além das relações que a cidade tomava com outras localidades e outras regiões nacionais, as viagens anunciadas em jornais possuíam diversas características e escalas como é o caso da figura 19 que anunciava excursão a cidade de Formosa com texto de divulgação de como características turísticas ao dizer “ir a Formosa e não visitar Lagoa feia é o mesmo que estar em Roma e não ver o papa”, a matéria já apresenta indicação de roteiro para o destino escolhido.

Figura 19. Matéria de jornal década de 1930.



Fonte: Annapolis. 27 de outubro de 1935. nº.30.

2.3 A FERROVIA E O AEROPORTO DE ANÁPOLIS – UMA SÍNTESE SOBRE ESSE TEMPO DE MUDANÇAS

As seções anteriores, a partir da investigação realizada nos arquivos do Museu Histórico de Anápolis Alderico Borges de Carvalho, destacou as inúmeras representações relacionadas ao transporte aéreo e as viagens na cidade de Anápolis do século XX. Palavras-chave importantes aparecem nas figuras apresentadas: Vasp – ligando Anápolis ao Rio e São Paulo, Araguari, Excursão, Chicago pela Real, Viação Aérea São Paulo, Aerovias Brasil, Transporte Aéreo, Hospedes e Viajantes, entre outras.

Dessa forma, esta seção pretende apresentar duas referências de partidas e chegadas na cidade de Anápolis, a antiga Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente e o Aeroporto Municipal, espaço que deixou sua contribuição nas viagens do século passado, retratando a imagem viajante do lugar. Nesse quadro, aparentemente dominado pelas viagens aéreas, como mostram as mídias impressas da época, o transporte ferroviário também se fez respeitado pelos sujeitos viajantes. Percebendo esse cenário, esta parte do trabalho parte da reflexão sobre a linha férrea.

Segundo Oliveira e Nogueira Silva (2016, p.360) “é notado que a economia goiana no início do século XX estava diretamente relacionada ao desenvolvimento econômico do Sudeste, centro dinâmico da economia nacional. Com o crescimento urbano-industrial cada vez mais acelerado dessa região, Goiás foi se convertendo em zona exportadora de gado e outros produtos agrícolas de suprimento básico para o Sudeste”.

Ainda segundo as autoras a inserção da economia goiana na economia nacional teve suas bases lançadas com a instalação da linha férrea, a qual adentrou o território goiano e permitiu o deslocamento de mercadorias de maneira mais rápida e eficiente. É importante lembrar que a chegada da ferrovia à Goiás está relacionada e inserida em um contexto histórico marcado pela defesa da modernização do Estado e imersa em um ideal integrador do território nacional, o conceito de modernidade se fez presente nos discursos realizados em defesa da instalação da ferrovia.

Nesse contexto Oliveira e Nogueira Silva (2016, p.361) arrazoam que “para dar lugar ao novo, para se tornar moderno, é necessário romper com o velho, em favor do progresso” e ainda ressaltam assim como Berman que “ ser moderno é encontrar-se

em um ambiente que promete a aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor - mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, e tudo o que somos” (BERMAN, 1986, p.11 *apud* OLIVERIA e NOGUEIRA SILVA, 2016, p.361).

A história marca que a instalação dos trilhos da estrada de ferro ocorreu de forma lenta irregular, onde nota-se que os trabalhos eram constantemente interrompidos, ou por falta de recursos financeiros ou em decorrência de interferências políticas, é somente em 1935 que os trilhos chegaram à Anápolis (Figura 20). Oliveira e Nogueira Silva (2016, p.362) apresentam que a década de 1930 representou um marco para a história anapolina, na medida em que o processo de interiorização do Brasil engendrado por políticas presentes no governo de Getúlio Vargas, traria para a região de Goiás transformações em sua estrutura econômica.

Figura 20. Estação Ferroviária de Anápolis. O destino dos trilhos, partindo de Araguari/MG foi o setor Central, onde atualmente estão localizadas a Praça Americano do Brasil e o Terminal



Urbano.

Fonte: Oliveira e Nogueira Silva, 2016, p.361.

Como já apresentado nos capítulos anteriores a origem da cidade de Anápolis está associada aos viajantes que por aqui passaram e percorreram o interior do país, no “dia 7 de setembro de 1935 foi inaugurada em Anápolis a Estação Ferroviária

Prefeito José Fernandes Valente, mas até a chegada dos trilhos na cidade, uma série de estações ferroviárias foi se estabelecendo no território goiano, entre elas: Goiandira, Ipameri, Roncador, Pires do Rio, Vianópolis e Leopoldo de Bulhões” (OLIVERIA e NOGUEIRA SILVA, 2016, p.362).

É notado que a década de 1930 é marcada por alterações estruturantes para o estado de Goiás pois nela se alteram as dinâmicas até então existentes, em virtude de um ideal de modernidade e de integração nacional do território, para além da estrada de ferro e ainda neste contexto de modernidade e integração nacional por meio das políticas engendradas no Estado Novo se observa o papel da aviação que se apresenta como ferramenta capaz de promover este ideal.

Atualmente, a Estação Prefeito José Fernandes Valente (figura 21) é um patrimônio histórico da cidade tombado pela lei nº 1824 de 1991 que foi restaurada nos últimos anos e está sendo adaptada para abrigar permanentemente o Museu Ferroviário e o Centro de Cultura. A Estação Ferroviária foi construída no estilo Art Déco, em alvenaria de tijolos cerâmicos, esquadrias de madeira e piso de cimento queimado e ladrilhos hidráulicos decorativos. O lugar é um dos atrativos turísticos da cidade, porém, faltam investimentos para que o uso turístico, cultural e de lazer se façam presentes nesse espaço.

Figura 21. Estação Ferroviária de Anápolis. Ao fundo Terminal Urbano.



Fonte: Autor, 2022.

Nesse entremeio, aportamos em Porto (2004), na obra o “*O Transporte aéreo nos projetos de integração nacional no Centro-Oeste e Norte do Brasil*” revelando que em decorrência da crise de 1929 que abalou a economia do mundo capitalista, implicou a diminuição do consumo de muitos produtos, em especial os provenientes dos países da periferia capitalista, como era o caso do café brasileiro o principal produto de exportação à época, o que fez com que a elite brasileira procurasse uma solução para o arrefecimento de sua própria economia, que até então era voltada às exportações, dito isso sem o mercado externo para absorver sua produção precisou voltar-se para o mercado interno que devido a anterior adoção da política de exportações, não havia se expandido de forma a suportar os requisitos da economia de mercado projetada para acumulação de bens (FAUSTO, 1983, p.89 apud PORTO, 2004, p.13).

Porto (2004, p.20) ainda apresenta que Borges (2000) indica que Goiás nos quadros da economia nacional na década de 1930, constituía-se de grandes latifundiários cuja atividade econômica era centrada na exportação de produtos agropecuários para São Paulo. É no contexto de interiorização que se nota a relação do transporte aéreo com o governo central através de uma política de dominação que possibilitou a marcha para o Oeste por meio da aviação pois “para interiorizar era preciso implantar rede de transportes e comunicações que permitissem chegar ao Sertão e a tecnologia oferecia os recursos para tal empreitada (BORGES, 2000, p. 18 apud PORTO, 2004, p.23).

E dentre os meios de transportes o aéreo possuía algumas vantagens que indicavam a sua utilização: saltava distâncias sem necessitar de construção e manutenção de caros leitos próprios à sua circulação; era mais rápido permitindo o contato do interior com o poder central em questão de horas ao invés de dias ou semanas, conforme as condições de trânsito das estradas; sendo o que se apresentava de mais avançado em termos de tecnologia fazia boa propaganda do poder da nascente indústria e, evidentemente, possibilitava o governo central exercer sua autoridade através do contato regular de seus funcionários com os donos dos poderes regionais e locais do interior (PORTO, 2004, p.23).

O autor ainda ressalta que é importante compreender como funcionava a aviação brasileira antes de conhecer a sua atuação no interior do país, devido às peculiaridades que a diferenciavam dos demais meios de transporte e ainda apresenta o papel do aviador “aventureiro que é o elemento humano que se caracterizava pelo movimento constante, está sempre em busca de algo que de motivação de vida, não se fixa em nenhum local, a não ser pelo tempo suficiente para se recuperar e se

reorganizar, e daí segue adiante buscando vencer desafios, como foram os bandeirantes e se aventuraram pelo interior em busca de riquezas” (LIMA FILHO, 2001,p.140 apud PORTO, 2004, p.25).

Os aviadores, pela natureza intrínseca da sua profissão, tinham uma visão mais larga das necessidades nacionais, de suas possibilidades e, sobretudo, aquele sentimento bandeirante desbravador de selvas e sertões, a impulsioná-los incitantemente para unirem todo o Brasil numa rede gigantesca de rotas aéreas, dada a premente necessidade de ser fortalecida a unidade política do país... levariam às povoações isoladas dos sertões a certeza de que o Governo Federal procurava ajudá-los, vindo ao seu encontro, reafirmando laços de autoridade que o tempo e a distância haviam enfraquecido” (RODRIGUES, 1987, p. 12 apud PORTO, 2004, p.26).

Porto (2004, p. 26 - 27) ainda apresenta que a aviação brasileira possuía duas vertentes, uma comercial e outra militar, contudo, aviação comercial desde seu início em 1927 se encontrava em mãos estrangeiras, e padecia de poucos recursos do governo, tinha sua formação promovida por uma missão do exército francês contratada para tal fim. O autor ainda arrazoar que tal circunstância contribuiu para moldar o pensamento dos militares brasileiros, onde no setor aeronáutico o conceito de Poder aéreo como Poder Nacional adivinha de influências do general italiano Giulio Douhet, que previa a subordinação de todos os meios aéreos de um país há um comando militar unificado incluindo aviação civil.

Ademais dando um salto na questão da estruturação do transporte aéreo brasileiro e voltando nosso olhar para o contexto goiano, Porto (2004, p.64), apresenta que:

[...] a mudança da capital de Goiás para uma cidade nova deveria, na intenção de seus idealizadores, significar um marco simbólico muito forte, uma vez que expressaria o rompimento com o arcaísmo representado pelas oligarquias da velha capital. Para tanto, era necessário que essa cidade nova fosse a expressão da modernidade no meio do sertão, um divisor de águas que marcaria o Goiás de antes e o de depois (PORTO, 2004, p.64).

Porto (2004, p.64) amplia sua discussão sobre o papel da capital Goiânia como o berço do primeiro aeroporto comercial do interior brasileiro pois a nova capital estadual era símbolo irradiador de uma mentalidade que acreditava ser progressista e modernizadora no Estado. Não obstante se verifica que a nova capital traz em si um ideal de modernidade artificial criado, não resultante de um processo de formação cultural, que almeja o novo e a mudança de forma natural, pois está se insere em um contexto de cidade novas planejadas a partir de projetos e discursos, diferentemente do que verificamos na cidade de Anápolis que tem esse ideal de modernidade como

marca, que assumiu ao longo de processos históricos, culturais e políticos, o desejo por modernidade se apresenta intrínseco a cidade de Anápolis em decorrência do seu processo de formação e por meio dos viajantes que aqui chegaram.

Dito isso, chega-se ao aeroporto de Anápolis, mais precisamente aos trabalhos de campo (2022/2023) realizados no Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho e no Instituto Jan Magalinski. Nesses contatos informais foi ressaltada uma informação significativa para esta dissertação, o papel do Correio Aéreo Nacional (CAN), que foi o serviço postal militar Brasileiro iniciado em 12 de junho de 1931, com o objetivo de integrar diversas regiões do país, possuindo relevante papel social, atuando também na integração entre os países da América do Sul.

O avião do Correio Aéreo Nacional foi o primeiro a pousar na cidade Anápolis, no dia 02 de dezembro de 1931, evento que atraiu muitos moradores. Outro fato relevante é que no final do ano de 1939 foi inaugurada a Escola de Aviação Civil de Anápolis. Já em 1940, no dia 18 de maio, foi eleita a primeira diretoria do Aero Clube de Anápolis (Figura 22), constituída por, Genserio Gonzaga Jayme Diretor Presidente; João Luiz de Oliveira Vice Diretor Presidente; Antônio Cardoso Diretor Administrativo; Gisberto Ferraresi Vice Diretor Administrativo; Francisco Valloz Diretor Técnico; Jonas Duarte, Ítalo Naghettini e José Elias Isaac, Conselheiros Fiscais, figuras marcantes do cenário anapolino à época.

Ainda segundo depoimentos colhidos no campo (2023), foi dito que dos alunos matriculados na primeira turma a maioria desistiu. Apenas 7 chegaram ao fim do curso, quando no dia 15 de abril de 1941 receberam os seus brevês. No dia 08 de junho de 1942, o primeiro avião norte americano a serviço da Aerovias Brasil, que havia chegado ao Brasil em maio daquele ano, regressa aos Estados Unidos com destino a Miami - via Anápolis e Manaus. Nessa época os aviões que decolavam do Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, em direção aos Estados Unidos, seguiam para Anápolis-GO, onde tinha necessidade de ser reabastecido.

Do aeroporto de Anápolis (Figuras 23 e 24) a direção era Carolina no Maranhão, ou se houvesse disponibilidade de combustível, continuava para Belém, onde chegaria ao final da tarde, localidade em que os quatro tripulantes e os 21 passageiros (caso estivesse com todos os assentos ocupados) pernoitariam. No segundo dia de viagem, após o café da manhã, nova decolagem, desta vez para Paramaribo e Port of Spain, antes de pousar em Ciudad Trujillo, para o segundo pernoite da empreitada. Somente no terceiro dia é que seria vencida a derradeira

etapa até Miami. Naquelas viagens a aeronave dispunha de um comissário de voo a bordo, o qual, juntamente com o comandante, copiloto e radioperador.

Figura 22. Aeroporto de Anápolis no início dos anos de 1940, em destaque o hangar e aviões do Aeroclub de Anápolis, ao fundo a casa que em 18 de abril de 1956 o recém-empossado Presidente Juscelino Kubstchek assinou a mensagem ao Congresso Nacional solicitando.



Fonte: Acervo do Instituto Jan Magaliski.

Figura 23. A ex-atriz norte-americana Joan Lowell Bowen em 1942 com a tripulação da Aerovias Brasil, com o avião Lockheed 14H2 Super Electra com a matrícula PP-AVB.



Fonte: Acervo do Instituto Jan Magaliski.

Figura 24. Anápolis na rota de Miami, foto no aeroporto de Anápolis do Douglas DC-03 PP-AVJ da Aerovias Brasil no início dos anos de 1940.



Fonte: Fotos do acervo do Museu dos Frades Franciscano no Coração do Brasil – MUFRAN e Instituto Jan Magaliski.

Em 1945 a Aerovias Brasil contava com uma frota de 15 DC-3 que operavam na linha tronco Rio de Janeiro via Anápolis para diversas cidades do Brasil (Figura 25). A cidade do interior se apresentava mais presente nas conexões do que a nova capital Goiânia, com linhas Rio – Anápolis – Rio, cinco vezes por semana e São Paulo – Anápolis – São Paulo duas vezes por semana.

Atualmente, o aeroporto municipal fica na Avenida Francisco Valois, próximo ao trevo da saída sul da cidade e a cerca de 6 km do centro. No lugar existe a Casa Jk, local onde o Presidente Juscelino Kubitschek, em 1956, assinou a ordem de construção de Brasília. Existe um projeto para restaurar a Casa JK (Figura 26) e transformá-la em memorial, aberto à visitação pública, uma parceria entre o Governo de Goiás e o Instituto de Patrimônio Histórico e Cultural Professor Jan Magalinski. Segundo o Jornal DM Anápolis² (2023, s/p):

Na noite do dia 11 de fevereiro de 2023 uma cerimônia realizada às margens da pista do Aeroporto de Anápolis, foi apresentado um projeto de restauração, contratado pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Cultural Professor Jan Magalinski. No final de 2022 a Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (Goinfra), responsável pela área onde está a Casa JK, autorizou o instituto a promover a restauração, reestruturação e manutenção da Casa

² JORNAL DM ANÁPOLIS. **Projeto busca devolver a Casa JK à sociedade.** Anápolis, 20 fev. 2023. Disponível em: <https://www.dmanapolis.com.br/noticia/54639/projeto-busca-devolver-a-casa-jk-a-sociedade>. Acesso em: 16 mar. 2023.

JK, por meio de um Acordo de Cooperação. Segundo o presidente do Instituto Jan Magalinsk, o historiador Jairo Alves Leite, para executar o projeto de restauração a entidade conta com o apoio de parceiros. O desejo, disse, é que a Casa JK seja aberta à visitação pública a partir do dia 18 de abril, no aniversário da assinatura do ato que permitiu a instalação da capital federal em Brasília. O arquiteto Flávio Aleixo, diretor do escritório de arquitetura FAAU, é o responsável pela elaboração do projeto de revitalização.

Figura 25. Propaganda da Aerovias Brasil na revista O Cruzeiro 1946 evidenciando “Linhas em Tráfego”.

LINHAS EM TRÁFEGO:

Rio - S. Paulo - Rio	3 vezes por dia	P. Alegre - S. Paulo - Rio	3 vezes por semana
Rio - S. Paulo - Curitiba	Diário	S. Paulo - Anápolis - S. Paulo	2 vezes por semana
Rio - B. Horizonte - Rio	Diário	S. Paulo - Uberaba - S. Paulo	2 vezes por semana
S. Paulo - B. Horizonte - S. Paulo	Diário	S. Paulo - Goiânia - S. Paulo	2 vezes por semana
Curitiba - S. Paulo - Rio	Diário	Rio - Uberaba - Rio	2 vezes por semana
Rio - Anápolis - Rio	5 vezes por semana	S. Paulo - Belém - S. Paulo	Semanal
Rio - P. Alegre - Rio (Direto)	4 vezes por semana	S. Paulo - Carolina - S. Paulo	Semanal
Rio - Belém - Rio	4 vezes por semana	S. Paulo - Porto Nacional - S. Paulo	Semanal
Rio - Carolina - Rio	4 vezes por semana	Rio - Poços de Caldas - Rio	Semanal
Rio - S. Paulo - P. Alegre	3 vezes por semana	Rio - Porto Nacional - Rio	Semanal

E EM BREVE: **AEROVIAS BRASIL** lançará em suas linhas aéreas as mais possantes e modernas DOUGLAS quadri-motores.

Fonte: Acervo Museu Alderico Borges.

Figura 26. Casa JK, local onde o Presidente Juscelino Kubitschek, em 1956, assinou a ordem de construção de Brasília



Fonte: Autor, 2023.

Segundo o Jornal DM de Anápolis (2023), a Casa JK foi tombada há 22 anos pelo Patrimônio Histórico Municipal, por meio da Lei nº 2.732, de 29 de maio de 2001.

Outra lei, de nº 2952, de 28 de abril de 2003, reafirmou o tombamento e estabeleceu que, naquele prédio, seria sediado o Museu JK. O espaço midiático relata também que o prédio, há anos sem manutenção, localizado em área anexa às instalações do Aeroporto Civil de Anápolis, é um dos mais expressivos símbolos nacionais da história de fundação de Brasília.

3 ANÁPOLIS DO SÉCULO XXI: UMA CIDADE EM MOVIMENTO, SEUS VIAJANTES E O TURISMO

Neste último capítulo, pretende-se compreender a dimensão que o deslocamento humano, adquire territorialmente e suas intencionalidades no contexto da Anápolis contemporânea, apresentando como o *marketing* frente a atividade viajar já se fazia presente nas primeiras décadas da cidade e demonstrando que a dimensão geográfica e importância da localização de Anápolis, que se faz caminho meio para diversos destinos turísticos de Goiás e sua importância frente ao eixo pois se encontra entre duas capitais Goiânia e Brasília apresentando assim os caminhos contemporâneos: rodovias, ferrovia, os aeroportos e sua importância para os contemporâneos viajantes de Anápolis e como isso orienta o seu modo de ser, não um renomado destino turístico, mas uma cidade com seus viajantes contemporâneos.

Neste último capítulo tem-se como objetivo apresentar os caminhos contemporâneos: rodovias, ferrovia, os aeroportos de Goiânia e Brasília, a importância desses para os viajantes contemporâneos de Anápolis. Na atualidade, o recorte espacial de investigação é conhecido por inúmeros atrativos de lazer e turismo, por exemplo, no *TripAdvisor*³, uma das principais plataformas *on-line* de turismo no século XXI destaca alguns lugares para se visitar na cidade: Parque Ambiental Ipiranga, Praça Bom Jesus, Catedral Senhor Bom Jesus da Lapa, Ginásio Internacional Newton de Faria, Morro do Capuava, Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho, Teatro Municipal, Base Aérea, Museu de Artes Plásticas, Praça Americano do Brasil, Ana e Brasil Park Shopping, Igreja São Francisco de Assis, entre outros.

O *TripAdvisor* e *Booking* são plataformas que influenciam no comportamento dos consumidores/viajantes e nas estratégias de vendas de uma empresa ligada ao setor de turismo, no entanto, ter informações divulgadas nesses canais não caracteriza um lugar como turístico. Essas plataformas são exemplos de mídias sociais, ou seja, portais que utilizam tecnologia, permitindo a exposição de avaliações por meio de classificação, no caso do *TripAdvisor* por estrelas (de 1 a 5) e comentários, já para a *Booking* com notas (de 1 a 10) e possibilidade de texto descritivo opcional.

³ Disponível em: https://www.tripadvisor.com.br/Attractions-g1916194-Activities-Anapolis_State_of_Goias.html. Consulta realizada em 15 de março de 2023.

Nesse contexto, torna-se relevante destacar outros locais e eventos que atraem visitas a Anápolis, residentes e visitantes. Entre esses estão: Centro de Convenções, Park JK, Estação Ferroviária de Anápolis Prefeito José Fernandes Valente, Museu Casa de JK no aeroporto da cidade, Planetário Digital, Comércio Gastronômico, Feiras e eventos religiosos. Os eventos como Comepe (Congresso de Mocidades Evangélicas Pentecostais), Umada (União de Mocidade da Assembleia de Deus em Anápolis) e Vida Nova Fest (igreja Vida Nova), promovidos anualmente durante o carnaval, já se tornaram tradicionais na cidade e grandes fomentadores do turismo religioso. A igreja católica também promove o tradicional Festival para Jesus.

Durantes as conversas informais, *in loco* (TRABALHO DE CAMPO, 2022/2023), foi salientado por diferentes gestores públicos, ligados ao turismo em Anápolis, que o turismo religioso é um grande potencial a ser explorado adequadamente, uma vez que se comparado com o carnaval tradicional com todos os seus contratempos como violência, excesso de consumo de álcool entre outros, afirmação dos entrevistados informalmente. Para os entrevistados, os eventos religiosos que ocorrem em Anápolis juntos têm um grande potencial a ser desenvolvido, o que não acontece até o presente momento.

Foi informado que esses eventos servem mais de 10 mil refeições diárias, sendo que nesse período a maioria dos restaurantes da cidade permanecem fechados. Temos ainda a questão das hospedagem onde os fiéis que participam desses eventos acabam instalados em alojamentos das próprias instituições ou improvisados em escolas, por exemplo. Sendo que a rede hoteleira poderia apresentar pacotes diferenciados pelos perfis como idade, religião, poder aquisitivo, com toda certeza nossos hotéis não ficariam ociosos nesse período. Entretanto, esse diálogo entre os organizadores de eventos e os proprietários dos estabelecimentos sejam restaurantes ou hotéis não ocorre. Lembrando que está seria uma atribuição do Órgão de Turismo Oficial do Município. (TRABALHO DE CAMPO, 2022/2023).

De acordo com Santos (2015), as viagens nacionais e internacionais motivadas pela fé religiosa vêm se consolidando como um segmento do mercado turístico, isto é, o turismo religioso. Esse tipo de turismo constitui como fenômeno multifacetado. Ele é, ao mesmo tempo, religioso, econômico, político, psicológico. Nesse contexto, os eventos religiosos que ocorrem em Anápolis representam uma possibilidade e oportunidade para a secretaria responsável pelo turismo no município elaborar

roteiros turísticos religiosos que atendam esses visitantes, construindo nesse espaço uma outra lógica de visitação, talvez a sua principal marca ou produto turístico.

Outro segmento que atrai muitos visitantes/viajantes a cidade é o turismo de negócios. Nesse sentido, Beni (1997) sublinha que o turismo empresarial ou de negócios é o deslocamento de:

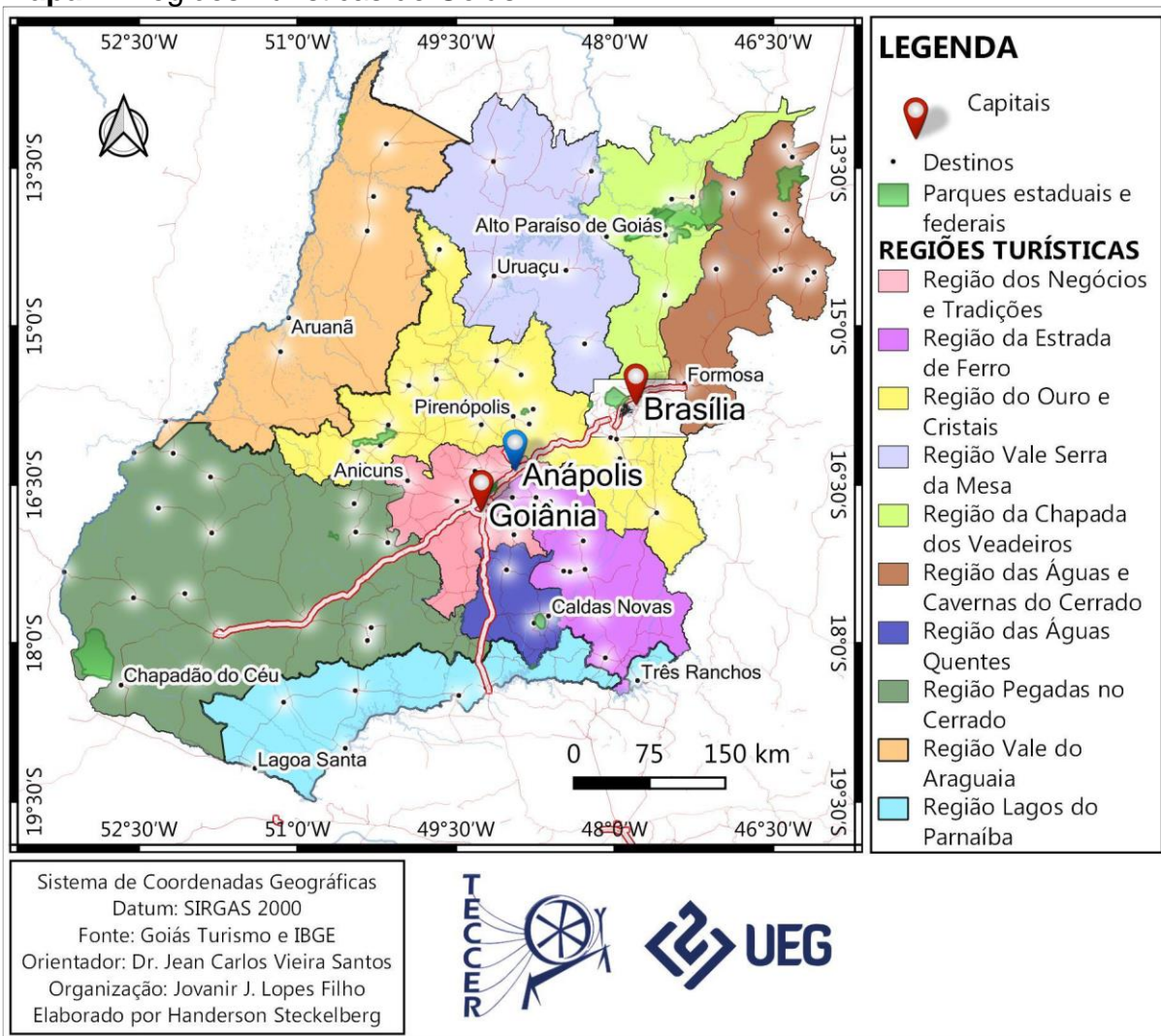
[...] executivos e homens de negócios, portanto, turistas potenciais, que afluem aos grandes centros empresariais e cosmopolitas a fim de efetuarem transações e atividades profissionais, comerciais e industriais, empregando seu tempo livre no consumo de recreação e entretenimento típicos desses grandes centros, incluindo-se também a frequência a restaurantes com gastronomia típica e internacional (BENI, 1997, p. 382).

No recorte espacial investigado existem grandes e pequenas empresas dos setores alimentícios e farmacêutico, e outras que estão localizadas por diferentes regiões da cidade e no Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) criado em 1976. Esses segmentos têm motivado a discussão e a importância do turismo de negócios nessa importante cidade média do estado de Goiás.

Nessa perspectiva, o Governo de Goiás (2022)⁴, por meio da Goiás Turismo, divulgou em março de 2022, um novo Mapa do Turismo, que passou a contar com 92 municípios, distribuídos em 10 regiões turísticas (Vale do Araguaia, Ouro e Cristais, Chapada dos Veadeiros, Negócios e Tradições, Pegadas no Cerrado, Estrada de Ferro, Lagos do Paranaíba, Águas e Cavernas do Cerrado, Vale da Serra da Mesa e Águas Quentes). (Mapa 2).

⁴ GOVERNO DE GOIÁS. **Novo Mapa do Turismo passa a contar com 92 municípios**, 29 mar. 2022. Disponível em: <https://www.goias.gov.br/servico/39-turismo/127004-governo-de-goi%C3%A1s-divulga-novo-mapa-do-turismo,-que-passa-a-contar-com-92-munic%C3%ADpios.html>. esse em: 16 mar. 2023.

Mapa 2: Regiões Turísticas de Goiás



Fonte: Autor, 2023.

Anápolis, juntamente com as cidades de Anicuns, Bela Vista de Goiás, Goiânia, Hidrolândia, Nerópolis, Nova Veneza, Trindade, fazem parte da Região Turística dos Negócios e Tradições. (GOVERNO DE GOIÁS, 2022), o que reforça o potencial da cidade para o turismo de negócios e eventos religiosos, mostrando que os viajantes continuam chegando ao território anapolino. Entre os critérios estabelecidos pelo Ministério do Turismo para compor o Mapa estão:

[...] a comprovação da existência do órgão ou entidade responsável pelo setor; destinar dotação para o turismo na lei orçamentária anual; possuir Conselho Municipal de Turismo ativo e comprovar a existência de uma Instância de Governança Regional. Os dados enviados pelos municípios foram validados pela Goiás Turismo e homologados pelo Mtur. O Mapa do Turismo Brasileiro é o instrumento de gestão que orienta a atuação dos governos federal e estadual no desenvolvimento de políticas públicas. Ele define o recorte territorial que deve ser trabalhado prioritariamente a partir de critérios obrigatórios. Além disso, apresenta os municípios, organizados em

regiões turísticas, que integram a política nacional de turismo no País. (GOVERNO DE GOIÁS, 2022, s/p.).

Durante os trabalhos de campo (2022/2023), em conversas informais com os gestores públicos anapolinos, envolvidos com a atividade turística na cidade, foi dito que as ações políticas para o fortalecimento do turismo em Anápolis são muito tímidas ou até mesmo inexistentes. Uma vez que a administração municipal não vê o turismo como uma atividade econômica importante capaz de gerar empregos e renda de forma rápida e mais barata até do que em outras atividades econômicas.

Nesse contexto, foi possível compreender que o município não conta sequer com um Órgão Oficial de Turismo, como uma Secretaria por exemplo. Dessa forma eventos que poderiam ser estimulados ocorrem por sua força natural sem um direcionamento técnico e sem apoio político. No caso dos eventos religiosos ainda acontece o patrocínio de estruturas para sua realização, mas sem que isso possa ser considerado uma ação planejada por parte da administração. A que se ressaltar o empenho do Conselho Municipal de Turismo pelo fortalecimento do turismo local, entretanto esse colegiado não possui a força política necessária para pôr em prática suas ideias. Permanecendo apenas como órgão figurativo. (TRABALHO DE CAMPO, 2022/2023).

Durantes essas conversas informais (TRABALHO DE CAMPO, 2022/2023) foi afirmado que a Goiás Turismo independentemente de questões políticas possui um corpo técnico capaz de dar o suporte adequado para a criação de políticas públicas capazes de estimular a atividade turística em nossa cidade. Sobre o benefício para Anápolis estar entre Goiânia e Brasília, foi posto que essa é uma potencialidade ainda não explorada exatamente por falta da consolidação de uma política pública municipal que compreenda a importância do turismo como atividade econômica.

Nesse sentido, podemos afirmar que o Centro de Convenções de Anápolis é um marco para o crescimento da atividade turística da cidade, especialmente por estarmos próximos às duas capitais, onde além da localização geográfica estratégica temos ainda dois grandes aeroportos. Portanto temos as condições ideais para a realização de eventos de grande porte em Anápolis, mesmo que a estrutura de bares, restaurantes, hotéis e transporte ainda não estejam plenamente desenvolvidos de forma que possa aproveitar a proximidade com as capitais para suprir essa carência. (TRABALHO DE CAMPO, 2022/2023).

No contexto analisado, Santos (2013, p. 39), arrazoa que a regionalização do turismo é, “um agrupamento de municípios com características turísticas semelhantes que segue uma rota de ligação entre municípios potencialmente turísticos e relativamente próximos entre si, configurando-se um espaço turístico”. O lugar turístico:

[...] apropriado pelas políticas de turismo corresponde àquela porção do espaço geográfico cuja produção está sendo determinada por uma participação mais significativa das atividades e relações turísticas. Os meios de hospedagens e as infraestruturas de lazer são objetos característicos de lugares turísticos, cabendo ressaltar, no entanto, que eles não são suficientes para definir a presença da atividade de uso exclusivo do turismo. (SANTOS, 2013, p. 41).

Assim, é preciso trazer outras reflexões acerca do recorte espacial investigativo desta dissertação, buscando compreender os novos caminhos de viajantes e chegantes a Anápolis, pois o texto apresentado neste início de capítulo mostra que outras lógicas e políticas públicas existem nessas primeiras décadas do século XXI, e diante desse cenário, faz-se necessário discutir as suas contradições e os elementos que estão postos nessa paisagem de estudo, um desafio para a presente investigação.

3.1 ANÁPOLIS HOJE: OS NOVOS CAMINHOS DE VIAJANTES E CHEGANTES

Para Silva e Valva (2020) em Goiás a primeira metade do século XX pode ser entendida como um marco na corrida rumo à modernização capitalista, início do processo de transformação do estado que era até então caracterizado pela ocupação rural e tinha como atividade produtiva a agropecuária – pecuária extensiva e agricultura de subsistência. No período considerado, a ocupação e apropriação do território goiano foram frutos de ações planejadas e com interesses e funções políticas e econômicas bastante definidas, que encontravam o devido respaldo na Marcha para Oeste – política econômica do governo Vargas, anunciada em 1937.

Nesse contexto, a paisagem do cerrado foi se alterando, a agropecuária de subsistência foi dando lugar às grandes plantações e as cidades se tornaram o lócus central da vida social, econômica, política e cultural. O que se observa, portanto, é a modernização e a industrialização funcionando como motor para a urbanização, processo em que o espaço rural se transforma em espaço urbano, marcado pelo crescimento populacional e territorial das cidades (SILVA; VALVA, 2020).

Diante desse cenário Silva e Valva (2020, p. 226), sublinham que “Anápolis, cidade favorecida pela localização geográfica estratégica no espaço regional goiano, carrega desde o seu surgimento, no final do século XIX, condições favoráveis ao desenvolvimento”. Além disso, ao observar o processo de formação e crescimento de Anápolis nota-se que ela ocupou importantes funções no contexto do estado:

[...] fazendo com que se diferenciasse no conjunto de municípios goiano e redefinisse sua paisagem e organização social, econômica, política e cultural. [...] Nesse sentido, a partir de uma síntese do ponto de vista do desenvolvimento e da modernização, podemos destacar diversos eventos relevantes no processo de transformações e influências que Anápolis sofreu diante do cenário em que se inseria, tanto em âmbito estadual como nacional: a implantação da ferrovia, estabelecendo a abertura da fase progressista, com inauguração datada na cidade em 1935; a transferência e construção das capitais estadual e federal; em âmbito goiano tal fato teve a pedra fundamental lançada em 1933 por Pedro Ludovico Teixeira, e Brasília teve sua inauguração em 1960; a instalação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) em 1976, intensificando a sua característica comercial e industrial. (SILVA; VALVA, 2020, p. 226-228).

Vale lembrar também “a implantação da base aérea (1972) e mais recentemente da inauguração do Porto Seco (1999), que reforçam mais uma vez a localização privilegiada de Anápolis na dinâmica regional e nacional” (SILVA; VALVA,

2020, p. 228). Os fatos citados por Silva e Valva (2020) foram essenciais para a inserção da cidade no eixo conhecido como Goiânia-Anápolis-Brasília, foi importante também para receber investimentos em rodovias e ferroviárias, tornando-se um importante caminho de viajantes nos séculos XX e XXI. Esses investimentos foram essenciais para o surgimento do turismo de negócios e eventos e com essas lógicas novos visitantes chegaram à cidade goiana.

Nesse entremeio, é preciso destacar os elementos modernizadores de interesse para este estudo, ou seja, aqueles de maior impacto para as chegadas e partidas de pessoas. De acordo com Luz (2009, p. 186), “a cidade de Anápolis que se encontra posicionada de forma estratégica no entroncamento das rodovias BR 060, BR 153 e BR 414, consolidou se na função de entreposto e base logística regional”. Entre as rodovias estaduais que ocupam o território anapolino estão as GOs 330, 560, 222 e 437 (mapa 3). A abertura de rodovias para:

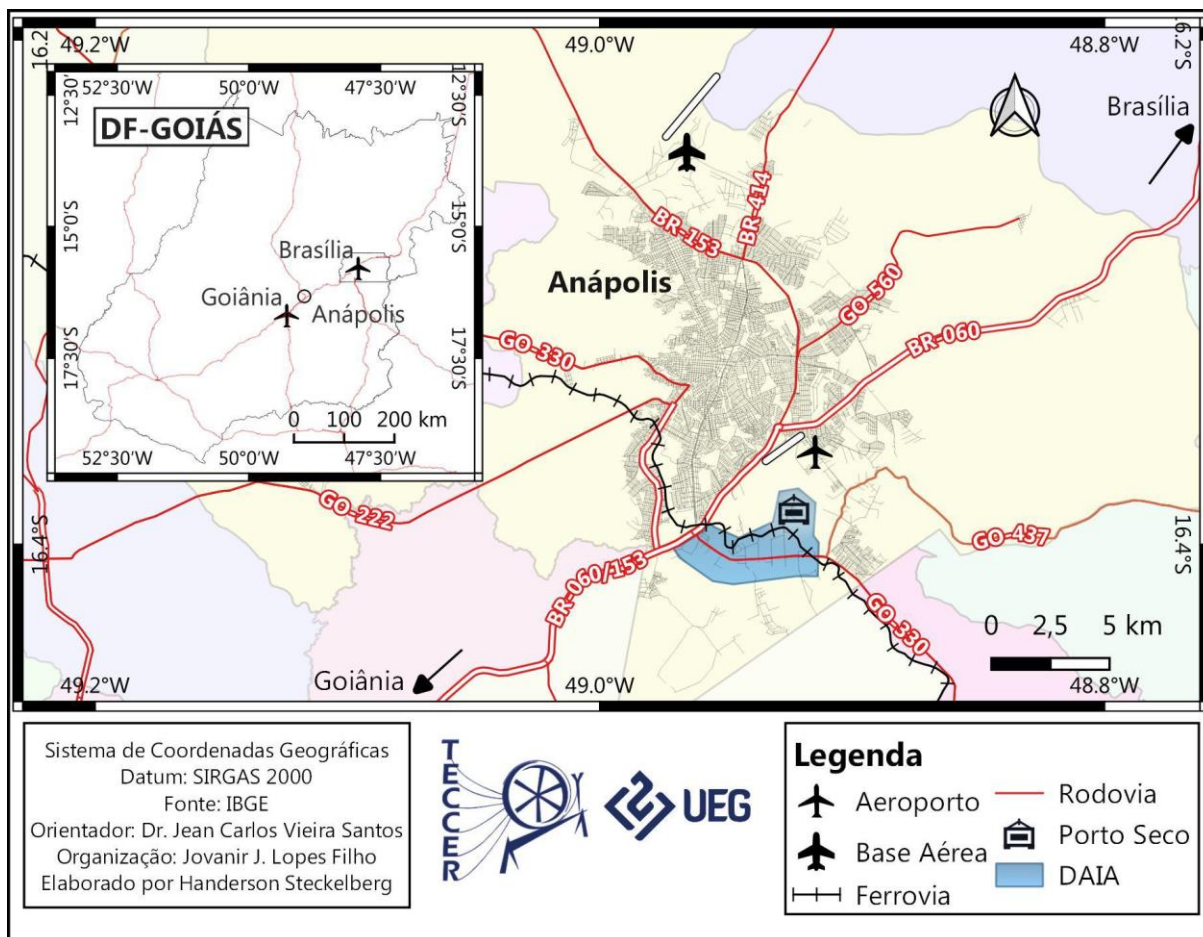
[...] ligar a nova capital às diferentes partes do país foi uma iniciativa que alavancou a economia regional, uma vez que essas rodovias atravessam o território goiano, o que o beneficia de forma direta e indireta. [...] a rodovia Belém-Brasília, a BR 153, cujo traçado constitui uma coluna ou dorsal ao longo da qual surgiram dezenas de cidades em Goiás e Tocantins, também, outras cidades viram suas economias renovadas com a passagem da mesma. [...] O caso das rodovias representa uma parcela, importante das alterações que ocorreram no território goiano, pois, além da ampliação das redes técnicas, a região atraiu fluxos migratórios de todo o país. (LUZ, 2009, p. 188).

A rodovia GO 330 é a principal via de ligação de Anápolis com o destino turístico termal Caldas Novas, cidade em que as “atividades ligadas à cadeia produtiva do turismo, principalmente as que se associam à hotelaria, reproduzem as contradições do mundo de vida capitalista, pois materializam relações espaciais e de poder em lugares diversos” (SANTOS; SOUSA; CRUZ, 2020, P. 271). Anápolis é uma das rotas para turistas que se deslocam de automóveis e ônibus das regiões Norte e Nordeste do Brasil e Norte de Goiás para essa cidade turística e polo emissor de viajantes para a região das águas quentes (Caldas Novas – Rio Quente).

Outra importante conexão rodoviária do recorte espacial investigado é a BR 414, pois faz de Anápolis uma referência no caminho para Pirenópolis, cidade histórica, destino turístico renomado do estado de Goiás, e também com a região do Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros. Turistas das regiões Sul e Sudeste do país e Sul de Goiás ao deslocarem para essa paisagem turística tem como opção de rota as rodovias que passam pelo município investigado. As BRs 060 e BR 153 são

elos importantes com as regiões metropolitanas de Brasília e Goiânia, e principalmente, com os aeroportos Santa Genoveva na capital do estado e o Internacional de Brasília.

Mapa 3: Posição estratégica de Anápolis.



Fonte: Autor, 2023.

Nesse sentido, Silva, Sobrinho e Fortes (2015) destacam que o Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek tem uma importância fundamental desde a sua implantação nos anos 1960, enquanto elo de integração e para o desenvolvimento da região Centro-Oeste, até os dias atuais como eixo de conexões domésticas e internacionais. Esse aeroporto “funciona como ponto de convergência dos fluxos entre um conjunto de cidades origem-destino em rota para o destino turístico final. O que o consolida como um hub de elevada importância na rede de transportes para o turismo. (SILVA; SOBRINHO; FORTES, 2015, p. 311). Brasília, assim como Goiânia, são portas de entrada e suporte para outras regiões:

[...] turísticas do Centro-Oeste, tais como: o Pantanal de Mato Grosso, a Chapada dos Guimarães em Mato Grosso, a Chapada dos Veadeiros e o Parque Nacional das Emas em Goiás e as cidades históricas de Goiás, Luziânia, Formosa, entre outras. E como eixo dinâmico principal formado pelos municípios às margens da BR060, que faz a ligação entre Brasília e Goiânia, destaca-se perante aos demais, no segmento de turismo de negócios, compras e lazer. (SILVA; SOBRINHO; FORTES, 2015, p. 314).

Anápolis é uma das cidades que está no eixo (BR 060) definido pelos autores como dinâmico, o que a coloca como núcleo urbano participante no acesso a outras regiões brasileiras. Portanto, é possível compreender que “a consolidação do aeroporto enquanto produto e estrutura espacial se dá quando as relações entre os sistemas e subsistemas estão estabelecidas, com efeitos sobre o território e na qualidade de vida da população e dos passageiros. (SILVA; SOBRINHO; FORTES, 2015, p. 314).

Nessa reflexão sobre viagens e viajantes, um cenário que merece destaque é o Terminal Rodoviário Josias Moreira Braga (Figura 28), lugar que mantém sua posição de destaque para chegadas, partidas ou para quem simplesmente está de passagem. Esse espaço foi criado em 1987, e está localizado na Avenida Brasil Norte no bairro Cidade Jardim. Como destacado anteriormente, favorecida pela localização geográfica estratégica no espaço regional goiano e brasileiro, o Terminal Rodoviário se mantém como uma referência para viajantes, embora se encontre em condições precárias de uso, faltam segurança, sinalização turística, centro de atendimento e informação turística e investimentos nas estruturas de alimentação, banheiros e estacionamentos.

Figura 27. Terminal Rodoviário Josias Moreira Braga – Criado em 1987.



Fonte: Portal 6/Prefeitura de Anápolis, 2022.

A agência de turismo é outra representação contemporânea que está associada a figura do viajante. De acordo com Pereira (2004, p. 87), no Brasil a legislação em vigor, ditada pela EMBRATUR “na Lei. 6.505 de 15/12/1975 e no Decreto 84.934 de 21/07/1980, assinado pelo então presidente da República, General João Figueiredo regulamenta as atividades das Agências de Viagens, estabelecendo as seguintes categorias: “Agências de Viagens; e Agências de Viagens e Turismo”. Ambas são sociedades com o mesmo objetivo mercadológico.

Segundo Pereira (2004), em Anápolis grande parte delas são agências de viagens e turismo perfazendo um total de 75%, ou seja, podem operar em qualquer parte do mundo e o restante de 25%, dentro do Brasil e América do Sul. Em 2004, a autora explica que observou a existência um número razoável de Agências de Viagens na cidade, apesar do número de agências cadastradas na EMBRATUR E ABAV ser de apenas 12 agências. Em 2023, observamos apenas uma Agência de Viagens, localizada na rua Sebastião Marinho, cadastrada na ABAV (Associação das Agências

Brasileiras de Viagens⁵). Não foi realizado busca no site da EMBRATUR (Instituto Brasileiro de Turismo). Durante os trabalhos de campo (2022/2023) observou-se, também, que as Agências de Turismo estão localizadas em sua maioria na região central da cidade e nos shoppings.

Dessa forma, ainda se faz necessárias as palavras de Silva e Valva (2020, p. 233), destacando que “as novas dinâmicas adquiridas fizeram e ainda fazem com que a cidade se transforme dia a dia”. As autoras lembram que o Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho, a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente e a Casa JK, lugares destacados nesta dissertação, são marcos representantes da história de Anápolis.

Na medida em que a cultura do viajar se instala nos centros urbanos “criam-se demandas direcionadas a atender essa necessidade de utilização do tempo livre com atividades de turismo e lazer” (SILVA, SOBRINHO; FORTES, 2015, p. 309-310). Os investimentos e a consolidação das redes estruturantes de transportes rodoviário e aéreo em Anápolis e nas suas proximidades foram fundamentais para a permanência das idas e vindas/viagens de sujeitos nas primeiras décadas do século XXI, fazendo a cidade goiana um entreposto/caminho indutor para desenvolvimento da atividade turística regional. Na sequência deste capítulo, desenvolve-se a análise dos contextos das mídias sociais e os contemporâneos viajantes de Anápolis.

⁵ ABAV. **Encontre um Agente**, 17 mar. 2023. Disponível em: http://www.abav.com.br/encontre_agente.aspx. acesso em: 17 mar. 2023.

3.2 A VIAGEM-EVENTO: viajantes, movimento e exposição na mídia

Antes de discorrer sobre a viagem como um evento em Anápolis, é fundamental sublinhar a partir das palavras de Silva, Castro e Pinto (2020, p. 249), que “os eventos podem divulgar, por meio de programações, a cultura de um lugar”, e esses dão maior visibilidade turística as cidades, destinos e rotas. Nesse contexto, a partir de Marujo (2014), pode-se compreender a viagem como um evento turístico, especialmente, aqueles eventos que envolvem a identidade cultural de um povo e são centrais à cultura de uma sociedade.

Por outro lado, eventos turísticos culturais podem ser vistos como:

[...] “autênticos e únicos” [...] e, por isso, eles despertam no turista o desejo de vivenciar uma cultura diferente da sua. Sublinhe-se que o desenvolvimento de eventos na área do turismo é uma realidade incontestável e evidente em todo o mundo. Eles são um forte atributo para identificar um destino, melhorar a imagem do lugar, combater a sazonalidade ou para captar turistas. (MARUJO, 2015, p. 36).

Assim, é possível compreender os eventos turísticos como um tempo de festa, de celebração do deslocamento um fenômeno pertencente à sociedade humana, que também se fazem presentes nos arquivos históricos do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho atual, refletindo as condições da existência humana e suas aspirações.

Dessa forma, é preciso esclarecer que neste trabalho compreende-se a viagem-evento como uma estratégia de promoção dentro do marketing, que tem em sua finalidade a satisfação das necessidades dos viajantes e o processo social de demanda de desejos. Portanto, as viagens-eventos são todos os acontecimentos previamente planejados. Nesse contexto, a divulgação midiática cria oportunidades de novas viagens, um canal de informação que expressa fatos e costumes diferenciados. (CARNEIRO; FONTES, 1997).

Nesse sentido ao longo da história do turismo pode-se conceber o *Grand Tour* como um grande evento. Nessa perspectiva, Cunha (2012) arrazoa que a evolução das viagens que deram origem ao turismo moderno, desde o seu início no século XVII até finais do século XX, podem caracterizar-se, quanto à orientação geográfica dos fluxos turísticos, por dois grandes tipos de movimentos organizados em função das motivações dominantes dos viajantes: um marcadamente individualista e itinerante, e

outro constituído por famílias e/ou pequenos grupos que se dirigiam para locais precisos para aí desfrutarem de benefícios que os locais de residência ofereciam.

O primeiro, que podemos designar por nomadismo turístico, começa com as viagens dos ingleses ao Continente (Europeu), para satisfação da curiosidade e complemento da “educação durante um longo período (chegavam a demorar três anos!) em que visitam, principalmente, a França, a Suíça e Itália. Era o *Grand Tour* que se impôs no Reino Unido durante todo o século XVIII” (CUNHA, 2012, p.65). Esse *Grand Tour* se prolongou para outros países da Europa em meados do século XIX.

Cabe ressaltar ainda o segundo movimento, que designado de sedentarismo que:

[...] desenvolve-se no século XIX com as deslocções de pessoas para as estâncias balneares e terapêuticas (banhos de mar e termas), montanhas e zonas de clima temperado, em busca do repouso, da cura para os seus padecimentos, da vida mundana, de um ambiente tonificante ou simplesmente para gozar dos encantos da natureza. É o movimento que, por conduzir à permanência em locais bem determinados, dá origem aos primeiros destinos turísticos caracterizados pela existência, no seu espaço territorial, de atrativos que respondem a motivações pessoais. (CUNHA, 2012, p.66).

Já em finais do século XX nasce um terceiro movimento determinado pela procura de produtos bem identificados escolhidos, fundamentalmente, pela sua capacidade de resposta a necessidades concretas e em função das possibilidades que oferecem na obtenção da máxima “satisfação pessoal: golfe, aventura, turismo de saúde, cruzeiros, cultura, desportos de inverno, city breaks etc. É o movimento que, na atualidade, dá maior consistência aos destinos turísticos e constitui o paradigma do desenvolvimento turístico designado por ‘pós-fordista’”. (CUNHA, 2012, p.66).

Os grandes tipos de movimentos organizados sublinhados por Cunha (2012) são eventos que promoveram as viagens e seus viajantes dentro do chamado turismo moderno. De maneira geral, apesar do dito nomadismo de Cunha (2012), pode-se compreender as viagens como o *Grand Tour* como uma construção planejada dentro do turismo, um evento para a elite europeia, especialmente para ingleses.

Dessa forma, a viagem como evento registra “o prazer pelas viagens e compartilhamento de experiências viajeiras [...]” (ALMEIDA, 2020, p. 169). Assim, ao se respaldar em Almeida (2020), este trabalho de mestrado demonstra que as viagens relatadas nos jornais impressos de Anápolis do século XX (Figura 28), são capazes

de provocar o deslumbramento no leitor, fazendo dos viajantes pessoas importantes para a sociedade.

Portanto, a viagem, que esteve presente na história de Anápolis, desde sua origem tornou-se uma fonte inesgotável de vínculos com essa paisagem. Como já vimos, no capítulo anterior, em diferentes épocas de ocupação do território anapolino os sujeitos viajantes sempre se fizeram presentes. Tudo isso aponta, principalmente a partir do século XX, para a viagem como um evento que vai além das relações econômicas, e fica clara a relação com os aspectos culturais e de bem-estar. Portanto, notamos que o ato de viajar ditou um ritmo de vida nessa cidade e o bendito progresso promoveu os deslocamentos. Em vários anúncios a imagem do avião ganha destaque.

Figura 28. Estratégia de promoção, marketing do Lord Hotel de São Paulo. Sinônimo de modernidade na hospitalidade nas páginas do Jornal O Anápolis. “A qual a modernidade se fundamenta na noção de desenvolvimento (D’ABADIA; ALMEIDA, 2009, p. 70).

berculoso do Mercado

veve ante-ontem em nossa cidade o sr. dr. Antonio Anápolis, diretor do Posto de Saúde de Anápolis, que se identificou da ida para Mido mendigo tuberculoso estacionava à porta do adão.

Quando aquela autoridade iria, uma pessoa caridosa cidade, levada por louro espírito de amor ao próximo, forneceu ao miserável e dinheiro, roupas e tudo de que necessitava para a sua terra de origem, momento em que o Posto

de Saúde providenciava a sua remoção para Goiânia, onde já estivera internado.

Dess’arte, fica sanada a grande lacuna que motivou duas notas desta folha, cuja preocupação sempre foi a de defender os nossos foros de cidade dinâmica e civilizada e zelar pelo bom nome de nosso povo.

CLIMAX DA HOSPITALIDADE



**LORD HOTEL
SÃO PAULO**

Diária Solteiro - 200,00
Diária Casal - 300,00
Com Café da Manhã

End. Telegr. "LordHotel" — Tel. : 52-6111

se construir em nossa cidade uma casa de saúde para atender somente crianças, partiu de um grupo de 4 médicos progressistas, que pretendem desde já pôr mãos à obra, organizando para tanto uma sociedade anônima.

Esses médicos, que são os drs. Gibráhyi Miguel, Paulo Rosa, José Elias Isaac e William Barbosa, segundo nos declararam, tudo farão para que sua idéia seja coroada de pleno êxito.

O hospital pediátrico — vamos assim chamá-lo — cuja construção e instalação está prevista em 7 milhões de cruzeiros, será o único no gênero em todo o interior brasileiro, aparelhado com o que há de mais moderno no campo da pediatria.

Para a consecução desse arrojado plano, aqueles ilustres facultativos já estão tratando de organizar uma sociedade anônima que será formada com ações de Cr\$ 2.000,00 cada uma. Estão sendo estudados os estatutos que regerão a sociedade, o capital inicial, bem como a forma de pagamento das ações.

Desnecessário se torna termos aqui qualquer comentário em torno dessa idéia grandiosa, em boa hora concebida

"Cidade Planalmira"

CONV

MISSA DE

A família de Joaquim Pires e amigos para assistirem que fará celebrar no dia 16 do Matriz de Sant’Ana, pela alma

Por mais êsse ato de caridade.

SO UNIVERSO LTDA.

LIS, BERÇO DE BRASÍLIA, pela passa

Fonte: Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho. Organização: Autor, 2022.

Nos dias atuais ainda verificamos a importância da viagem dentro do cenário cultural anapolino pois a prefeitura de Anápolis por meio da Secretaria municipal de Integração Social, Esporte e Cultura em parceria com a Galeria de artes Antônio Sibasolly organizou mostra “Acervo viajante - Fotografia e vídeo na Coleção de Arte Contemporânea do Mapa (Museu de Artes Plásticas de Anápolis) (2022) (figura 29) onde é apresentado um conjunto de trabalhos que busca estabelecer conexões entre a produção das cinco regiões do Brasil.

Figura 29. Acervo Viajante – fotografia do Banner de divulgação da Exposição.



Fonte: Autor, visita realizada em 2022.

Nesse evento, os trabalhos apresentados provocam reflexão sobre a íntima relação existente entre a fotografia e o vídeo no qual as miscigenações e mediações possíveis hoje no universo das duas mídias conduzem as novas formulações e experiências geradora de uma multiplicidade de diálogos, as obras apresentadas instigam o olhar do fruidor a caminhar por alguns dos desdobramentos possíveis

presentes na fotografia o debate em questão da exposição se relaciona com a dissertação pois o representar e o apresentar por meio da andança da viagem do deslocar, territorialmente de maneira material e simbolicamente por meio de diálogos e representações traz ao palco o debate de como o se apresenta e se representar as experiências de viagem e o diálogo com o outro, podem influenciar os espectadores, leitores e moradores em seus diversos hábitos e modos de enxergarem o mundo que se apresenta.

Na obra “O Mar do Outro lado (Figura 30) da artista Polliana Dalla apresenta fotografias onde se visualiza cenas por meio da perspectiva de um cubo acrílico, este cubo é fotografado em diversos cenários e se insere em diversos contextos, sendo possível ser lido de diferentes formas assim como o viajante que se desloca sobre o espaço que lança sua visão sobre o local que visita mas também o espaço lança uma visão sobre o viajante que chega e se insere nesse novo espaço, configurando assim uma relação de troca.

Figura 30. O Mar do Outro Lado. 2013 – 2014. Fotografia de Polliana Dalla. Acervo Mapa.

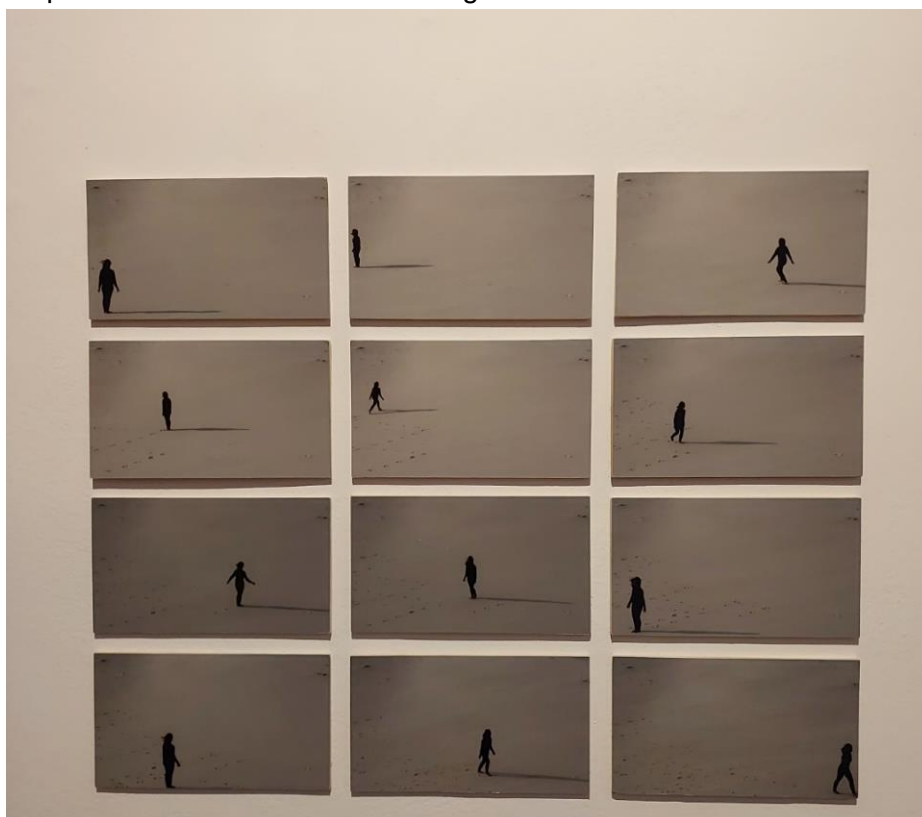


Fonte: do Autor. Visita a Exposição Acervo Viajante. 2022.

Dentro da mesma exposição verificamos a presença da obra “Apelos de horizontes” da artista Noara Quitanda (figura 32) onde é apresentado fotografias (12 fotografias nas dimensões 23x15cm sobre a madeira), onde visualizamos um sujeito genérico perdido dentro de um espaço genérico mas verificamos a presença da escala da dimensão espacial e do tempo o contexto da obra de certa forma o sujeito da obra está perdido e busca algo que se encontra em algum Horizonte assim como os sujeitos que se dispõe a se deslocar os diversos viajantes que se apresentam e transforma o espaço no qual se encontram.

Por meio dessas representações se verifica que o representar das viagens não se dá apenas no âmbito da literatura é do relato apenas escrito, mas se pode discutir os deslocamentos por meio de representações artísticas, fotográficas de vídeo divulgada por meio de diversas mídias presentes na contemporaneidade, através de exposições artísticas e das mídias sociais. Nesse sentido, o evento compartilha a importância contemporânea do ato de deslocar para a sociedade Anapolina, trazendo outro olhar, outras possibilidades, diferente das representações investigadas a partir dos jornais/arquivos do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho.

Figura 31. Apelos de Horizontes. 2014. Fotografia sobre Madeira de Noara Quintana.



Fonte: do Autor. Visita a Exposição Acervo Viajante. 2022.

Esse movimento realizado no Museu de Artes Plásticas de Anápolis, mostra também o potencial do lugar para a realização de eventos acerca da temática viagem, pois esta dissertação mostra uma história que ainda necessita ser apresentada aos cidadãos anapolinos e aqueles que visitam essa paisagem. O material presente no Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho corre risco de apagamento, o que deixará uma lacuna na memória da cidade e daqueles que de alguma forma contribuíram para a existência e possibilidades de novas experiências além dos seus limites municipais. Infelizmente, parece que as incertezas são muitas, pois não existem projetos de preservação desse rico acervo pelo poder público e iniciativa privada.

3.3 AS MÍDIAS SOCIAIS E AS VIAGENS DO SÉCULO XXI

No campo teórico marcado pelo avanço da técnica, pela multiplicidade de discurso por meio da velocidade das trocas realizadas com “a redução das distâncias geográficas” e da necessidade de contato e deslocamento, o homem reinventou a vida, sacralizou novos lugares, banalizou outros. Nesse sentido o virtual ganha espaço, invade a esfera da vida cotidiana cria necessidades, muitas vezes fictícias, estratificando os indivíduos. Assim, nas primeiras décadas do século XXI as imagens e comentários de viajantes ganham o virtual, através do *Facebook*, *Instagram*, *TripAdvisor*, *Booking*, *blogs* e outros. Realidade encontrada em Anápolis ou em qualquer outra parte do mundo.

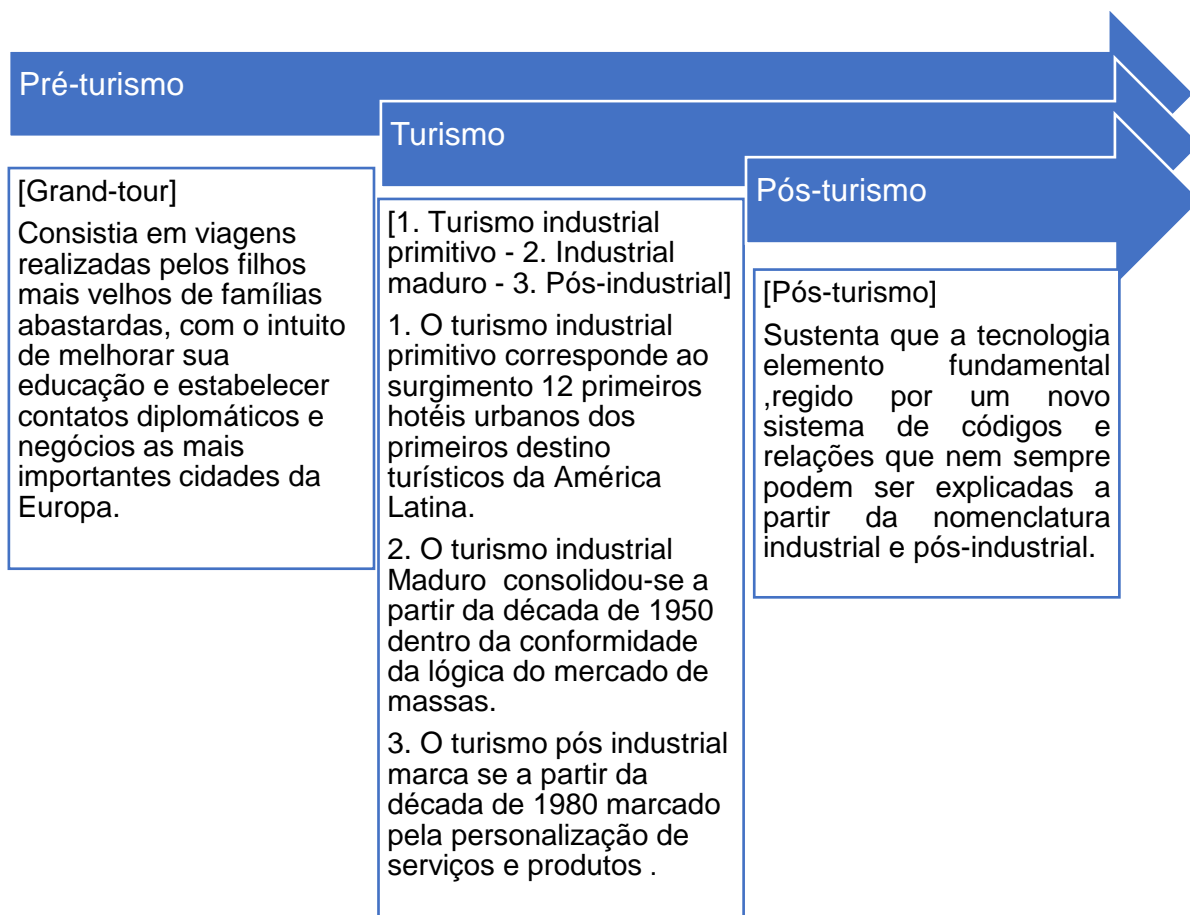
Nesse prisma, Tauffer e Ferreira (2019) ao abordar a temática realidade virtual no turismo buscando compreender a relação humana frente às interfaces tecnológicas na realidade virtual no turismo, essa é percebida como entretenimento. Ainda segundo as autoras os estudos turísticos encontram características de movimento e deslocamento, permanência e prazer e o advento da internet, os avanços tecnológicos, (re)configuraram o fazer turístico, promovendo novas formas de deslocamento, permanência de prazer a partir do uso tecnológico. Mudanças sociais, econômicas e culturais foram e são contributivas para os estudos turísticos.

Ainda segundo as autoras se observa que o turismo evoluiu com a técnica por meio da Primeira Revolução Industrial ocorrida no início do século XVIII, surge novos processos de manufatura, que possibilitou o surgimento do turismo como conhecemos, com as transformações ocorridas na Segunda Revolução Industrial por meio do aperfeiçoamento do transporte e o advento das ferrovias, que marcou novamente a história do turismo, por promover maior facilidade, comodidade e velocidade para transportar viajantes e mercadorias, já no século XX o período entre guerras interrompe o fluxo turístico, mas por meio da Terceira Revolução Industrial caracterizada pela junção do conhecimento científico com a produção industrial impulsionou o desenvolvimento de semicondutores, da computação, da internet. (TAUFER; FERREIRA, 2019).

Tauffer e Ferreira (2019) ainda apontam que segundo Klaus Schwab (2016) economista alemão fundador do Fórum Mundial de Economia que estamos no início da Quarta Revolução Industrial, marcada pelo virtual, digital equipamentos mais

poderosos e acessíveis juntamente com a inteligência artificial e aprendizagem automática. Na figura 32, observa de maneira sistemática por meio de diagrama a evolução do turismo frente a evolução da técnica segundo Molina (2003).

Figura 32. Diagrama desenvolvimento do turismo



Fonte: Elaborada pelo autor com base em Molina, 2003 apud Taufer e Ferreira, 2019, p.913.

Nesse sentido observamos que a tecnologia altera os espaços, lugares, regiões, paisagens e possibilita novas dinâmicas dentro do contexto turístico, pois traz consigo algumas características que Taufer e Ferreira (2019) arrazoam:

[...] não necessidade de deslocamento físico de seu local de residência; não necessidade de contato com a comunidade local; possibilidade de contato com cenários naturais readaptados pela tecnologia, entre outras. Embora essas características não estejam relacionadas à Realidade Virtual, pode-se estendê-las para tal (TAUFER; FERREIRA, 2019, p.913) ao viajarmos de outra forma, já não habitamos, com efeito, da mesma maneira. [...] Deslocamo-nos sem mover um dedo [...]. Dissolvendo as antigas fronteiras, o mudo virtual da comunicação conquista novas terras: junta-se às deslocções e, frequentemente, substitui-as (MICHAEL,1994, p.12 apud TAUFER; FERREIRA, 2019, p.913).

Nesse sentido a incorporação de novas tecnologias digitais na sociedade causa transformações profundas no mercado em todas as escalas, comportamento do consumidor, concorrência, canais mídias, plataformas, recursos barreiras de entrada, modelos de negócios entre outros (MARTHA GABRIEL, 2018 *apud* TAUFER; FERREIRA, 2019, p. 914). Ademais as autoras afirmam que o termo Realidade Virtual já faz parte do vocabulário cotidiano e buscam maior aproximação para elucidação do termo virtual e com apoio de Lévi (1996) explicam que comumente entende-se o virtual como oposição ao real e arrazoa que esta não seria a melhor caracterização, visto que o virtual não pertence a ordem da ilusão, mais sim, seria uma oposição ao atual, pois este se configura como potência, “a virtualização é um dos principais vetores da criação de realidade” (LÉVY, 1996, p.18 *apud* TAUFER; FERREIRA, 2019, p. 915).

Taufer e Ferreira (2019), ainda apresentam duas características do virtual segundo Lévy:

[...] o *desprendimento do aqui e agora* e o *efeito Moebius*. Em relação à primeira característica, o fato de não estar presente não impede a existência; para exemplificar, cita uma comunidade virtual que “vive sem lugar de referência estável: em toda parte onde se encontrem seus membros móveis... ou em parte alguma” (p.20). Para ele, “quando uma pessoa, uma coletividade, um ato, uma informação se virtualizam, eles se tornam ‘não’ presentes, se desterritorializam” (p.21). Em relação ao segundo, o efeito Moebius, Levy diz corresponder “à passagem do interior ao exterior e do exterior ao interior” (p.24). Lugares e tempos se misturam, as fronteiras não são mais nítidas (LÉVY, 1998 *apud* TAUFER; FERREIRA, 2019, p. 915). “a palavra ‘virtual’ pode ser entendida em ao menos três sentidos: o primeiro, técnico, ligado à informática, um segundo corrente e um terceiro filosófico” (p. 47). Tratando-se do sentido técnico, a virtualidade na informática é um espaço que pode ser acessado através de dispositivos que proporcionem o elo do real com o virtual, por meio da Internet. Uma vez nesse campo virtual, o sujeito ou o turista poderá se conectar com inovações decorridas da evolução da tecnologia da informação (LÉVY, 2000 *apud* TAUFER; FERREIRA, 2019, p. 916).

Nesse sentido é possível observar a relação homem/tecnologias que (re)configuram as relações humanas na contemporaneidade e não obstante se percebe a mediação das demandas do turismo com seus diversos mecanismos e os variados pacotes de experiências disponíveis. Moraes (2019), destaca o movimento e o deslocamento espacial como cerne do turismo, todavia, as narrativas imagens que fazem a mediação entre lugares e o turista coparticipam da produção deste espaço – físico, cultural econômico e de ação social (MIOSSEC,1977; Framke,2002; MORAES, 2019, p.894).

O intercâmbio de informações de conteúdo simbólico – que produzem sentido, significados e experiências no âmbito do espaço ampliado dos *media* – é cada vez mais intenso na contemporaneidade, principalmente considerando, em detrimento da interação face a face, a propagação dos contextos de comunicação mediada (HJARVARD, 2013 *apud* MORAES, 2019, p.895).

Nunca houve uma época que conheceu uma explosão semelhante de experiências mediadas. Grande parte de nossa vivência e conhecimento do mundo passa pela mediação dos grandes meios de comunicação (BUONANNO, 2004 *apud* MORAES, 2019, p.895).

Dito isso Debord (2017, p.136), apresenta que a sociedade que suprime a distância geográfica recolhe interiormente distância como a separação espetacular e ainda apresenta que:

O subproduto da circulação das mercadorias, o turismo, a circulação humana considerada como consumo, resume-se fundamentalmente no lazer de ir ver o que se tornou banal. o planejamento econômico da frequência de lugares diferentes já é em si a garantia de sua equivalência. a mesma modernização que retirou da viagem o tempo, lhe retirou também a realidade do espaço (DEBORD,2017, p.136).

O efeito da mídia de massas tem modificado a maneira como as pessoas interagem, isso contribui para com que se altere a vida cotidiana “recursos disponíveis para ampliar nossas geografias imaginárias, pluralizar nossos mundos simbólicos de vida, familiarizar nos com o outro e o distante, construir sentidos de lugares imaginário” (BUONANNO, 2004, p.346 *apud* MORAES, 2019, p.896).

Moraes (2019), ressalta e podemos perceber que no “pós-turismo” não é preciso deixar sua casa para ver muitos dos objetos típicos do olhar do turista, graças à televisão e ao vídeo aos novos meios de comunicação todo tipo de lugar pode ser complementado, comparado, contextualizado e novamente contemplado, pois é possível que alguém se imagine realmente lá, ver de fato o pôr do sol a cadeia de montanhas, conhecer o cardápio do restaurante dentre outras vivências experiências que o virtual possibilita. Deste modo visualizamos que existe uma transformação da experiência pessoais turísticas mediadas pela tecnologia e mídias sociais, diferente da realidade encontrada nas mídias do século XX, ou seja, nos jornais do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho.

Não obstante Moraes (2019), ainda arrazoa que é necessário ressaltar que a vivência turística vai além da dimensão mediada imagética contemplativa, e que assim como Wainberg (2003), esta experiência requer a “necessidade do testemunho”, do registro, pois as tecnologias de comunicação e informação aproximam, mas não

provocam encontro, a interação face a face, que só os deslocamentos espaciais, a experiência cultural concreta pode oferecer, afirma Rodrigues (1994).

Nesse sentido observamos o papel do registro fotográfico dentro do contexto viagem e da mídiatização do turismo uma espécie de ver e ser visto, onde registrar e divulgar tal registro é tão importante quanto a própria viagem. Nesse contexto, Cavalcanti (2011), em seu artigo “Fotografia: viajar, ver e ser visto na internet”, expõe um pouco da realidade do papel do registro fotográfico dentro do contexto turístico, apresentando algumas definições e o papel da fotografia dentro do registro histórico. Falar em fotografia é falar de imagem, e esta imagem é o registro visual de um fragmento do mundo exterior, conjunto dos elementos icônicos que compõem o conteúdo do seu respectivo suporte, estas imagens são superfícies que pretendem representar algo (KOSSOY, 2001 *apud* CAVALCANTI, 2011, p.132).

Toda imagem fotográfica tem sua origem no desejo de um fotógrafo, ainda que haja uma motivação secundária (comercial, publicitária, política etc.), de congelar determinado momento, dado e lugar, transformando-o em algo palpável. “O homem, o tema e a técnica específica (está por mais avançada que seja) são em essência os componentes fundamentais de todos os processos destinados à produção de imagens de qualquer espécie” (KOSSOY, 2001, p.36 *apud* CAVALCANTI, 2011, p.132).

A autora indica que Sontag (2004, p.14), apresenta que “fotografar é apropriar-se da coisa fotografada. significa pôr a si mesmo em determinada relação com o mundo e as fotos são, de fato experiência capturada”.

Cavalcanti (2011), ainda ressalta o papel da fotografia turística onde apresenta aqui fazer turismo ou desfrutar de uma experiência turística e algo que traz em si uma experiência de prazer, e o ato fotográfico por parte do turista e seu resultado, a fotografia, assume áreas de prova factual de uma viagem e suas intenções, assim como os significados, representações e emoções associadas a ela. A fotografia é uma forma de transcrever a realidade de registrar o ocorrido na atualidade é a prova de que o viajante esteve lá ou que determinado fato aconteceu, dentre as várias formas que o turista tem de congelar seu momento de prazer a viagem para o tempo futuro a fotografia postada nas mídias sociais tem sido a preferida.

Assim como Urry (2001, p.187) evidenciamos que “as imagens fotográficas organizam nossas expectativas ou nossos devaneios sobre os lugares que podemos contemplar” e o divulgar cria demanda, e na atualidade o ato viajar não se extingue com o retorno do viajante ao local de origem, mas se estende por meio das redes

sociais com o ato de postar e expor o que foi vivenciado, experimentado, vivido em tal viagem por meio dos registros realizados fotografias vídeos etc.

A internet tem permitido que o consumidor (turista) crie vínculos com o produto de consumo (produto turístico), tornando-se parte da paisagem, à medida em que é tão importante ser visto quanto ver. O turista em a oportunidade de declarar suas opiniões, publicar suas impressões – e imagens – acerca do produto que consumiram, e esta avaliação é até considerada mais confiável por seus pares do que a informação oficial vinda do empresário do turismo ou do destino turístico (CAVALCANTI, 2011, p.139).

Cavalcanti (2011), Ainda apresenta que as imagens publicadas na internet são atualmente como os antigos registros em algo de família capazes de alimentar a memória e construir a identidade ainda que ela seja por muitas vezes uma máscara de representações, e ainda ressalta que para o homem do século XXI que vive obcecado pela própria imagem imerso nas mídias sociais, que se transforma um imenso depósito de imagens e recortes de registros e experiências vivência das que podem ser acessadas através de um clique.

Nesse contexto, é possível afirmar que o contemporâneo viajante que chega, parte ou apenas trafega pelas rodovias que cruzam o município de Anápolis são partes desse mundo virtual, diferentemente do que foi apontado no segundo capítulo desta dissertação, da realidade encontrada no Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho. Os sujeitos viajantes atuais, a rede hoteleira da cidade, as agências de turismo, setores de alimentação, entretenimento e cultura são presenças constantes no *Facebook*, *Instagram*, *TripAdvisor*, *Booking*, *blogs* e outros.

O “Blog Viajar Faz Bem⁶”, traz uma matéria sobre Anápolis, trazendo uma narrativa que a região Centro-Oeste do Brasil tem muitos destinos incríveis e pouco explorados, que a cidade de Anápolis é um deles. Esse espaço virtual traz como ponto a ser visitado, o Centro Cultural Joana Dark, o Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho, os Parques da Cidade, a Catedral Bom Jesus da Lapa, o Ginásio Internacional Newton de Faria e o Teatro Municipal. Traz informações para o viajante, para que esse possa vivenciar sua experiência. As mídias contemporâneas fortalecem as parcerias entre viajantes e os lugares desejados pelo consumismo turístico.

Para confirmar a credibilidade do blog consultado, o viajante para verificar se esse está cadastrado na Rede Brasileira de Blogs de Viagens ou na Associação

⁶ BLOG VIAJAR FAZ BEM. **Anápolis: saiba quando viajar e o que fazer nessa cidade**, 18 mar. 2023. Disponível em: <https://blog.viajarfazbem.com/anapolis/> acesso em: 18 mar. 2023.

Brasileira de Blogs de Viagem (ABBV). Atualmente, as viagens se concretizam para além do mundo real, mostrando que os movimentos são vários e que os destinos turísticos também são tecnológicos. No turismo, os ambientes virtuais podem ser considerados espaços educativos e de criação de situações fecundas e colaborativas para a aprendizagem de viajantes. Isso é possível a partir de espaços que trabalham com ética, respeito a informação e não se aportam em desinformações sobre lugares turísticos, provocando um processo de não conhecimento aos viajantes, afugentando esses dos destinos de viagens.

Esta última seção da dissertação mostrou que na Anápolis das primeiras décadas do século XXI, a cidade permanece em movimento, no real e virtual, que seus viajantes permanecem chegando e partindo, e que a atividade turística existe no lugar, que o potencial turístico está presente, mas por falta de políticas públicas organizadas para o turismo, essa realidade ainda não atende as demandas da sociedade local e exógena e, assim, não podendo ser definida como um destino turístico consolidado.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho propôs realizar uma reflexão a partir da segunda metade do século XIX e principalmente a partir do início do século XX. Destacando que Goiás era uma região relativamente desconhecida do Brasil, mas isso mudou com a chegada de viajantes e exploradores à região. Anápolis, localizada no coração de Goiás, era uma parada importante para aqueles que viajavam pelo interior do país.

Entre os primeiros viajantes a chegar a Anápolis, estavam os naturalistas e exploradores europeus, em busca de novas espécies de plantas e animais para estudar e coletar. Eles se espantaram com a beleza e a diversidade da região, e muitos deixaram suas marcas registrando suas descobertas em livros e artigos como foi possível observar nas seções iniciais.

No final do século XIX, a região de Anápolis também atraiu muitos imigrantes europeus, que vieram para trabalhar nas fazendas de café e na construção de ferrovias. Esses imigrantes trouxeram sua cultura e hábitos para a região, e sua influência pode ser vista até hoje nas comunidades locais. Mas não foram apenas os europeus que passaram por Anápolis. A região também atraiu comerciantes, aventureiros e viajantes do Brasil e de outros países da América Latina. Alguns vieram em busca de oportunidades de negócios, enquanto outros vieram para explorar a região e descobrir sua história e cultura.

Esses viajantes traziam suas histórias e experiências para compartilhar com a comunidade local, e muitos se apaixonaram pela região e decidiram ficar. Eles contribuíram para a construção de escolas, igrejas e outras instituições importantes na região, e ajudaram a moldar a cultura e a história de Anápolis para as gerações futuras. Hoje, a região de Anápolis é conhecida como uma das mais importantes do estado de Goiás, e sua rica história é celebrada em monumentos e museus na cidade. A passagem dos viajantes pelo século XIX e XX deixou sua marca na região e é uma parte importante da história de Anápolis e de Goiás.

Nesse sentido se destaca o importante papel dos deslocamentos, movimentações, percepções e viagens que ocorreram e ocorrerem no território, suas contribuições frente a configuração da paisagem e da forma urbana, não apenas no sentido morfológico, mas em consonância com os discursos e intencionalidades

vigentes de um lugar em um tempo, que contribuem para configuração de como se dá a produção do espaço legível ao homem.

Dito isso através de um viés interdisciplinar que compete ao tema e é característica do programa de Pós-Graduação em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado (TECCER) foi apresentado algumas das dimensões que envolvem o tema viagem e viajantes, desejos e intencionalidades, a construção de discursos que perpassam pelo confronto do eu com o outro é como tais circunstâncias contribuem para formação e orientação da identidade de um povo, que se encontra em constante processo de significação e ressignificação de uma identidade que se caracteriza pela transformação e movimento.

Por meio de percepções e registros de uma época foi possível apreciar o legado da história que se manifesta em diferentes escalas materiais ou imateriais, desde os recortes jornalísticos, relatos falados, edifícios históricos até mesmo o tecido urbano consolidado apresenta a contemporaneidade seus testemunhos, e relata os processos pelos quais passou.

Não obstante visualiza-se que o movimento, a transformação, o deslocar muitas vezes entendido como evolução ou desenvolvimento, não deve ser apreendido como avanço rumo a locais mais utópicos que superam todos os problemas da realidade atual existente, esta movimentação nos leva a novos lugares no espaço ou no tempo, porém não a lugares entendidos como melhores, os processos analisados frente ao contexto de um espaço-tempo apresentam o espírito de um lugar que se relacionam e guiam os discursos empreendidos.

A luz dos relatos e registros encontrados no Museu Alderico Borges de Almeida encontra-se uma Anápolis cosmopolita por essência, singular em sua história e em seus bens culturais-patrimoniais de apresentam a identidade de um povo através de tudo aqui que foi edificado, relatado ou que se perdeu no tempo nesse sentido até mesmo a perda representa intencionalidade.

A movimentação, a transformação, a posição geográfica, a modernidade fazem parte da história de Anápolis e contribuíram para seu desenvolvimento e a sua formação identitária, que pode ser analisada por diversas lentes, econômica, política, cultural, morfológica, turística, cabe então ao pesquisador o saber ver e ler os objetos construídos ao longo do tempo.

Nesse contexto, esta disserta procurou apresentar também que, atualmente, a cidade de Anápolis é centro de fluxos de mercadorias, pessoas e informações, tendo potencialidade para promover elementos locais como atrativos turísticos o que implica investimento na oferta turística. Ao se observar a construção histórica da cidade levando em conta as suas características de formação e de suas relações como caminho meio que se consolidou ao longo do tempo é possível refletir sobre a sua posição estratégica dentro de um cenário regional que perpetua até a atualidade e se potencializa pela presença de equipamentos como a estação aduaneira do interior (EADI), denominada de Porto Seco, e Distrito Agroindustrial (DAIA), onde está instalado o Polo Farmacêutico de Genéricos que tem se consolidado como o maior da América Latina. É importante ressaltar que a dissertação mostrou que o recorte especial de investigação conta com três rodovias federais e rodovias estaduais.

Outro fator relacionado à localização de Anápolis, que contribuiu para o grande fluxo de pessoa pela região, viajantes, chegantes e passantes, refere-se a sua proximidade à capital do Estado de Goiás, Goiânia, e à capital federal, Brasília, os dois principais eixos urbanos do Centro-Oeste, com destaque também para circulação de capital. Próximo à Anápolis também se situa a cidade de Pirenópolis (GO), que juntamente com Goiânia integra o Projeto Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional do Ministério do Turismo, o que contribuiu com a nossa reflexão sobre o turismo no último capítulo deste trabalho.

De acordo com o Mapa Turístico do Estado de Goiás, apresentado no terceiro capítulo desta dissertação, Anápolis está classificada dentro da Região dos Negócios e Tradições, sublinhando que a cidade apresenta vocação para diferentes atividades turísticas. Desse modo, este trabalho mostrou que essa urbanização é considerada um grande pólo empresarial do estado, e sua vocação industrial propicia um leque de atividades econômicas consideradas como atividades relacionadas ao turismo de negócios.

Além disso, possui um calendário de eventos religiosos realizados especialmente durante o período de carnaval que juntos têm potencial para consolidar nossa cidade como destino também do turismo religioso. Todavia, a movimentação turística ocasionada por conta de suas potencialidades ocorre de forma espontânea, sem que o poder público seja municipal ou mesmo estadual promova ações no sentido de dinamizar essas ações que já ocorrem.

Nesse diapasão verifica-se espaço para fortalecimento e estruturação do turismo como ferramenta de promoção cultural e econômica possibilitando parcerias público-privada por meio de políticas públicas, que visualizem os potenciais reais desta esfera negligenciada, tanto nas escalas de método de leitura do objeto existente, como na gestão e projeto que visem o fomento do segmento.

REFERENCIAS

ABRAHÃO, Cinthia Maria de Sena; CHEMIN, Marcelo. **Viagens: itinerários de sensibilidade e razão**. Turismo & Sociedade, Curitiba, v. 2, n. 2, p. 110-127, outubro de 2009.

ALMEIDA, Lucas Gamonal Barra de. **O Urbano Escrito pelos Personagens-Viajantes: Uma Análise do Filme Meia-Noite em Paris**. Revista Rosa dos Ventos – Turismo e Hospitalidade 6(3) 374-389, jul-set, 2014.

ALMEIDA, Maria Geralda de. **Literatura de viagem: desvelando paisagens sedutoras e territórios fantásticos**. Revista da ANPEGE. v. 16. nº.31, p. 163 – 176. 2020.

ALVES, Daniel Araújo. DE SANT'ANA DAS ANTAS A ANÁPOLIS: A FORMAÇÃO DE UM MUNICÍPIO. In: **Caderno de Pesquisas** – Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”, Ano 4 e 5, nº. 1 e 2. Anápolis, GO, 2013.

AMORIM, W. M. Estratégias de Sobrevivência: famílias de imigrantes italianos em Nova Veneza. **Ateliê Geográfico**, Goiânia-GO, v. 2, n. 3, p.160-178, dez/2008.

BANDEIRA, Milena Berthier. Cidade Turística e seus Imaginários: O Olhar da Imprensa Especializada. **Revista Rosa dos Ventos**, 5(3), p.439-450, jul-set, 2013.

BARBOSA, O. X.; SANTOS, J. C. V. Cafés e Turismo nos Quintais do Centro Histórico da Cidade de Goiás. **Revista Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal**, 41, 70-89, 2022.

BARRETTO, Margarita. Interfaces entre turismo e migrações: uma abordagem epistemológica. **PASOS - Revista de Turismo y Patrimônio Cultural**. Vol. 7, Nº1, págs. 1-11. 2009.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. 1999.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. São Paulo: Senac, 1997.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras. 1986.

CABRAL, Ana Laura Lopes. **COSTURANDO IMAGENS URBANAS EM MOVIMENTO: O AVESSO DO BAIRRO JUNDIAÍ, EM ANÁPOLIS (GO)**. 157 f. Dissertação (Mestrado). UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS Unidade Universitária de Ciências Socioeconômicas e Humanas Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e Humanidades “Territórios e Expressões Culturais no Cerrado” (TECCER), Anápolis, 2020.

CAMPOS, Luciene Jung de; MOREIRA, Maicon Gularte. **Motivação de Viagem: uma problematização a partir dos pressupostos teóricos da análise do discurso pecheutiana**. Revista Turismo em Análise - RTA | ECA-USP | v. 29, n. 1, p. 128-143, jan./abr., 2018.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

CARNEIRO, Henrique Soares. **O múltiplo imaginário das viagens modernas: ciências, literatura e turismo**. História: Questões & Debates. Editora da UFPR. Curitiba. 2001.

CARNEIRO, J. B.; FONTES, N. D. Turismo e eventos: instrumento de promoção e estratégia de marketing. **Revista Turismo Em Análise**, 8(1), 65-74, 1997.
<https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v8i1p65-74>

CAVALCANTI, Anabel S. Fotografia: viajar, ver e ser visto na internet. **Revista Espaço Acadêmico**. Nº117. 2011.

CHIAROTTI, Tiziano Mamede. O município de Anápolis: Elucidações sobre sua emancipação política e historicidade. In: **Caderno de Pesquisas – Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”**, Anápolis, Ano 2, nº 1, junho de 2010. COBRA, Marcos. **Marketing de turismo**. São Paulo: Cobra, 2001.

COELHO, L. F. F.; LUZ, J. S. A fragmentação e dinâmica territorial de Anápolis (GO): resultados preliminares. In: V Congresso de Ensino Pesquisa e Extensão, 2018, Pirenópolis. **Portal de Anais** de Eventos da Universidade Estadual de Goiás, p. 1-10. Anápolis GO: UEG, 2018.

CORRÊA, Raphaela Maciel. **Representações culturais no jornalismo turístico: a mediação da viagem aos relevos da mineiridade**. 221 f, Dissertação (Mestrado em Comunicação e Sociedade) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2009.

CÔRREA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato. Organização do espaço: dimensões, processo, forma e significados. **GEOGRAFIA**, Rio Claro, v. 36, Número Especial, p. 7-16, jan. 2011.

COSTA, Everaldo Batista da; STEINKE, Valdir Adilson. Cidades históricas do estado de Goiás, Brasil: uma agenda de pesquisa. **Ateliê Geográfico** - Goiânia-GO, v. 7, n. 2, p.164-195, ago/2013.

CRUZ, Mário. **Análise dos Processos de Produção e Recepção de Reportagens Turísticas**. 2008. 149f. Dissertação (Mestre) - Turismo e Hotelaria, Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, 2008.

CUNHA, Licínio. **Turismo em Portugal: sucessos e insucessos**. Lisboa: Soares Artes Gráficas/Edições Universitárias Lusófonas, 2012.

CURADO, João Guilherme da Trindade. **Viagem aos 200 Anos dos Relatos de Viajantes Europeus sobre Meia Ponte/GO**. Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science <<http://periodicos.unievangelica.edu.br/fronteiras/>>. v.7, n.1, jan.-abr. 2018, p. 37-57. DOI <http://dx.doi.org/10.21664/2238-8869.2018v7i1.p37-57>. ISSN 2238-8869.

D'ABADIA, Maria Idelma Vieira; ALMEIDA, Maria Geralda. FESTAS RELIGIOSAS E PÓS-MODERNIDADE. **GEONORDESTE**, Ano XX, n. 2, p. 57 – 80, 2009.

DEUS, J. As cidades médias na nova configuração territorial brasileira. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 24, n. 1-2, p. 81-91. Jan./Jun. 2004.

DUTRA E SILVA, Sandro. **No Oeste, a terra e o céu: a expansão da fronteira agrícola no Brasil central**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2017.

ELIADE, Mircea. **O sagrado e o profano** [tradução Rogério Fernandes]. – São Paulo: Martins Fontes, 1992.

ERBOLATO, M. **Jornalismo especializado: emissão de textos no jornalismo impresso**. São Paulo: Atlas, 1981.

Estações Ferroviárias do Brasil. E. F. Goiaz (1935-1965) V. F. Centro Oeste (1965-1975) RFFSA (1975-1976). Disponível em: [Anápolis - Estações Ferroviárias de Goiás \(estacoesferroviarias.com.br\)](http://estacoesferroviarias.com.br). Acesso em: 08/05/2022.

FARIA, Edilamar Rodrigues de Jesus e. **As representações dos vastos sertões da Província de Goiás nos relatos de Auguste Saint-Hilaire e Johann Emanuel Pohl**. Braz. J. Anim. Environ. Res., Curitiba, v. 3, n. 4, p. 2837-2852, out./dez. 2020.

FERREIRA, Angeliana Lauriano. **O conceito de vontade em o Mundo como vontade e representação, de A. Schopenhauer**. Revista Eros. Ano 1. n. 1. p. 5-22. outubro- dezembro 2013.

FIGUEIREDO, Silvio Lima. RUSCHMANN, Doris Van de Meene. **Estudo genealógico das viagens, dos viajantes e dos turistas**. Novos Cadernos NAEA v. 7, n. 1, p. 155-188, jun. 2004, ISSN 1516-648.

FIGUEIREDO, Silvio Lima. **Cultura e natureza: a viagem e o turismo como necessidades humanas**. Revista de Turismo Contemporâneo – RTC, Natal, v. 2, n. 2, p. 283-299, jul./dez. 2014.

FRANÇA, Maria de Sousa. A formação histórica da cidade de Anápolis e a sua área de influência regional. In: **separata dos anais do VII Simpósio Nacional – ANPUH: Belo Horizonte**, 2 a 8 de setembro de 1973.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. – 4. ed – São Paulo: Atlas, 2002.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: São Paulo.2003.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. 2. Reimpr. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2004.

LIMIRO, Vânio. 50 anos preservando a memória de Anápolis: entrevista com o historiador Jairo Leite. Anápolis: **DM Anápolis – O Jornal Diário**, 24 de setembro de 2021. Disponível em: <https://www.dmanapolis.com.br/noticia/10261/50-anos-preservando-a-memoria-de-anapolis> Consulta: 23 de out. 2022.

LUZ, Janes Socorro da. **A (re)produção do espaço de Anápolis/GO: a trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970-2009**. Tese [doutorado]. Instituto de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2009.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martin Fontes, 2011.

MACHADO, Hamilton. **Imagens do comércio anapolino no jornal “o Anápolis” (1930-1960): a construção da manchestergoiana**. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2009.

MAALOUF, J. F. **O Sofrimento de Imigrantes**: um estudo clínico sobre os efeitos do desenraizamento no self. 2005. 297 f. Tese (Doutorado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC), São Paulo - SP, 2005.

MAGALINSKI, Jan; MAGALINSKI, Júlia Maria. Goiás e a Imigração. **Boletim Goiano de Geografia**. V. 13, N. 1-2, p. 57-82, 1983.

MARCONI, Mariana de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. – 5 ed. – São Paulo: Atlas, 2003.

MARUJO, Noémi. Os Eventos Turísticos como Campo de Estudo Acadêmico. **TURyDES –Revista de Turismo y Desarrollo**, Vol. 7, N° 17, pp. 1-11, 2014.

MARUJO, Noemi. Eventos turísticos e satisfação do turista: o caso da Festa do Fim-do-Ano na Ilha da Madeira. **Turismo: Estudos & Práticas (RTEP/UERN)**, Mossoró/RN, vol. 4, n. 2, p. 35-54, jul./dez. 2015.

MENDONÇA, Anderson; WOLTER, Rafael Peclý; MARQUES, Thamiris. **Pensamento social de cariocas e baianos acerca de viagens turísticas na perspectiva das representações sociais**. Revista percursos – NEMO. 2021. Maringá.

MORAES, Lauro Almeida de. Cibercultura e Turismo: Em busca de ethos e perfildos blogs de viagem no Brasil. **Rosa dos Ventos Turismo e Hospitalidade**. 2019.

MUMFORD, L. **A Cidade na História - suas origens, transformações e perspectivas**. 3a ed. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

NIELSEN, Christian. **Turismo e mídia**. São Paulo: Contexto, 2002.

OLIVEIRA, Madalena. **Moçambique na rota do jornalismo de viagens**. In M. L. Martins & R. Silva (Eds.), *Culturas e turismo: Reflexões sobre o património, as artes e a comunicação intercultural* (pp. 105-115). UMinho Editora/Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade. 2021.

OLIVEIRA, Maria de Fátima. Uma Releitura dos Viajantes Europeus: nem tudo era decadência em Goiás do século XIX. **Revista Territórios & Fronteiras**, Cuiabá, vol. 11, n. 1, p. 308-323, jan.-jul., 2018.

OLIVEIRA, Maria de Fátima; NOGUEIRA DA SILVA, Thais. Nos trilhos da ferrovia: a estação ferroviária de Anápolis (GO) como lugar de memória e poder. **FRAGMENTOS DE CULTURA**, Goiânia, v. 26, n. 3, p. 359-370, jul./set. 2016.

PEREIRA, Maria Sueli Pereira. O PERFIL PROFISSIONAL DOS AGENTES DE VIAGENS DE ANÁPOLIS. **Revista Administra-Ação**, n. 1, p. 82-104, 2004.

PESAVENTO, Sandra J. Cidade, Espaço e Tempo: Reflexões sobre a Memória e o Patrimônio Urbano. **Cadernos do LEPAARQ**. Textos de Antropologia, Arqueologia e Patrimônio, Editora da UFPEL, vol. II, n. 4, 2005, p. 09-17.

PESSOA, Fernando. **Lisboa: o que o turista deve ver**. Lisboa: Editor: Livros Horizonte, 2007.

PIRES, Mário Jorge. **Raízes do Turismo no Brasil**. São Paulo: Manole, 2001.

PIRES, Maria do Carmo. **Das Viagens dos Cientistas no Século XIX aos Modernistas: a Mineiridade e o Despertar do Turismo das Cidades Históricas de Minas Gerais, Brasil**. *Revista Rosa dos Ventos – Turismo e Hospitalidade*, 9(III), pp. 405-416, jul-set, 2017.

POLONIAL, Juscelino. **Introdução à História Política de Anápolis (1819-2007)**. Anápolis: Edição do Autor, 2007.

PORTO, Newton Marcos Leone. O transporte aéreo nos projetos de integração nacional no Centro-Oeste e Norte do Brasil: 1930-1960 / Newton Marcos Leone Porto. – [S.l. : s.n.], 2004 (Goiânia : E.V.) 173 p. : il. **Dissertação** (Mestrado) – Universidade Federal de Goiás, 2004.

RAMOS, Eucarice Sousa. História de Anápolis – o começo. **ANAIS DA SEMANA CIENTÍFICA DA FACULDADE CATÓLICA DE ANÁPOLIS**, ano II, nº II. 04 e 05 de junho de 2013. Disponível em: https://catolicadeanapolis.edu.br/anaissic/?page_id=49. Acesso: 17 de setembro de 2022.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem às nascentes do Rio São Francisco e pela província de Goiás**. Trad. Clado Ribeiro de Lessa. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Vol. 2 1937.

SANTOS, Alberto Pereira. TURISMO RELIGIOSO: UMA CONTRIBUIÇÃO DE GEOGRAFIA HUMANA. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 27, p. 1-22, 2015. | doi: [10.12957/geouerj.2015.6160]

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, J. C. V. **Região e Destino Turístico**: Sujeitos sensibilizados na geografia dos lugares. All Print Editora, 2013.

SANTOS, J. C. V. **Antônio José Gaspar Velho, um grande mestre oleiro alentejano**. *Jornal Mundo Lusíada*, s/p., São Bernardo do Campo (SP), 08 set. 2021. Artigos. Disponível em: <https://www.mundolusiada.com.br/artigos/antonio-jose-gaspar-velho-um-grande-mestre-oleiro-alentejano/>. Acesso em: 27 de set. 2022.

SANTOS, J. C. V.; SOUSA, A. C. F.; CRUZ, M. V. M. J. Turismo, negócios e sujeitos em Caldas Novas, Goiás: manifestações, movimentos e perspectivas. **Ateliê Geográfico** - Goiânia-GO, v. 14, n. 3, p. 268 – 282, dez/2020.

SANTOS, J. C. V.; SILVA, João Albino. Arte Popular Criativa e Turismo Cultural na Cidade de Loulé (Algarve/Portugal). **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. São Paulo, v. 10, nº 2, pp. 212-232, maio/ago. 2016.

SANTOS, Rodrigo; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **A PRESERVAÇÃO DE UMA MEMÓRIA: DISCUSSÕES SOBRE O PATRIMÔNIO E A IMIGRAÇÃO NO BRASIL**. *Trilhas da História*, v. 10, n. 19, p. 144-158, ago.-dez., ano 2020.

SCHOPENHAUER, Arthur. **O mundo como vontade e como representação**. Trad. M. F. Sá Correia. Rio de Janeiro: Contrapontos, 2001.

SILVA, Ana Caroline Caixeta; VALVA, Milena d' Ayala. A modernização da cidade de Anápolis (GO) e a repercussão no seu Centro Pioneiro. **Revista Memória em Rede**, Pelotas, v.12, n.22, p. 222-242, Jan/Jun.2020.

SILVA, A. M.; CASTRO, M. C. S.; PINTO, P. M. Eventos Culturais como Atrativo Turístico na Cidade de Belém: o caso do Animazon no Taikai. In. ALVES, K. S. **Diálogos Sociais em Turismo**: elementos hegemônicos & contra hegemônicos. Belo Horizonte: Dialética Editora, 2020. P. 249-262.

SILVA. E. A. M.; SOBRINHO, F. L. A.; FORTES, J. A. A. S. A importância geoestratégica do Aeroporto Internacional de Brasília no desenvolvimento do turismo regional. **Caderno Virtual de Turismo** – Rio de Janeiro, v. 15, n. 3, p.303-316, dez. 2015.

SILVA, José Fábio da. **O progresso como categoria de entendimento histórico: um estudo de caso sobre a modernização da cidade de Anápolis-GO (1930-**

1957). 178 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Goiás, Faculdade de História, 2014.

SOUZA, Fabíula Sevilha de. **Natureza, ocupação territorial e vias de comunicação de Goiás nos relatos de viagens do século XIX**. Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 50-59, jan | jun 2012.

SOUZA, Adicleia Nascimento. Os territórios simbólicos no processo de territorialização e desterritorialização cultural, na perspectiva de Rogério Haesbaert. Jamaxi, **UFAC**, ISSN 2594-5173, v. 3, n. 2, 2019.

TAUFER, Lisele; FERREIRA, Luciane Todeschini. Realidade virtual no turismo: entretenimento ou mudança de paradigma. **Rosa dos Ventos Turismo e Hospitalidade**. 2019.

TEIXEIRA, Maisa França. **As representações espaciais/simbólicas e os sentidos do lugar da festa do boi-à-serra em Santo Antônio de Leverger/MT**. 200 f. : il. Tese (doutorado) - Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Curitiba, 2016.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Viagens e turismo: dos cenários imaginados às realidades disruptivas**. RBTUR, São Paulo, 14 (3), p. 1-13, set./dez. 2020.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godói. **A Viagem – Caminho e Experiência**. São Paulo: Aleph, 2013.

VALVA, Milena d'Áyala; SILVA, Ana Caroline Caixeta. A FRAGILIDADE DA PRESERVAÇÃO EM ANÁPOLIS. **Revista Nós - Cultura, Estética e Linguagens**, v.03, n.02, p. 18 – 35, – agosto / 2018.

VARGAS, Lucas Gabriel Corrêa. **Representações Sociais do Progresso: Uma perspectiva a partir da chegada da estrada de ferro em Anápolis-GO**. Dissertação (Mestrado em Projeto e Cidade) – Faculdade de Artes Visuais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2015.

JORNAL ONLINE

Anápolis – 1819 a 1939, o trabalho difícil dos pioneiros. **Portal Contexto**. Disponível em: <https://portalcontexto.com/anapolis-1819-a-1939-o-trabalho-dificil-dos-pioneiros/>. Acesso em:10/2022.

Fragmentos da história. **Portal Contexto**. Disponível em: <https://portalcontexto.com/fragmentos-da-historia/>. Acesso em:10/2022.

Anápolis, historicamente a cidade mais cosmopolita do Estado de Goiás. Portal Contexto. Disponível em: <https://portalcontexto.com/anapolis-historicamente-a-cidade-mais-cosmopolita-do-estado-de-goias/>. Acesso em:10/2022ANEXOS