

## PARQUE DOS FERROVIÁRIOS DE ARAGUARI (MG): DO PROJETO DA PAISAGEM AO USO PÚBLICO

Recebido em: 28/03/2024

Aprovado em: 03/05/2024

Licença: 

*Lucas Martins de Oliveira*<sup>1</sup>

Universidade de São Paulo (USP)

São Paulo – SP – Brasil

<https://orcid.org/0000-0002-6698-0828>

*Reinaldo Tadeu Boscolo Pacheco*<sup>2</sup>

Universidade de São Paulo (USP)

São Paulo – SP – Brasil

<https://orcid.org/0000-0003-2578-801X>

**RESUMO:** A pesquisa investigou o processo de criação e gestão do Parque dos Ferroviários, localizado na cidade de Araguari-MG, analisando tal objeto sob olhar interrelacional do lazer e turismo, paisagismo, arquitetura e urbanismo. Analisou-se as transformações vivenciadas pelo espaço, bem como o processo de projeto para a reabilitação como parque urbano contemporâneo em área histórica protegida, esclarecendo o transcurso de elaboração do projeto da paisagem e de planejamento da gestão visando a plena adequação do espaço ao uso público cotidiano e turístico. Assentou-se no pressuposto de que o olhar sobre o restauro arquitetônico e ao reuso das edificações, apenas, não promoverá uma adequada apropriação social do lugar, sendo necessário uma análise da contribuição crítica dos estudos de lazer para que o Parque dos Ferroviários aflore sua potencialidade de significados.

**PALAVRAS-CHAVE:** Ferrovia. Paisagem. Parque.

### PARQUE DOS FERROVIÁRIOS, ARAGUARI (MG): LANDSCAPE DESIGN AND PUBLIC USE

**ABSTRACT:** The research investigated the process of creation and management of Parque dos Ferroviários, located in the city of Araguari-MG (Brazil), analyzing this object from the interrelational perspective of leisure, tourism, landscape, architecture and urbanism. The transformations experienced by the space were analyzed, as well as

<sup>1</sup> Doutor em Arquitetura e Urbanismo. Pesquisador da Escola de Artes, Ciência e Humanidades – Universidade de São Paulo. Grupo de Pesquisa TerCor - Territorialidades e Corporeidades em Lazer e Turismo.

<sup>2</sup> Doutor em Educação pela Universidade de São Paulo (USP). Professor da Escola de Artes, Ciência e Humanidades da Universidade de São Paulo. Grupo de Pesquisa TerCor - Territorialidades e Corporeidades em Lazer e Turismo.

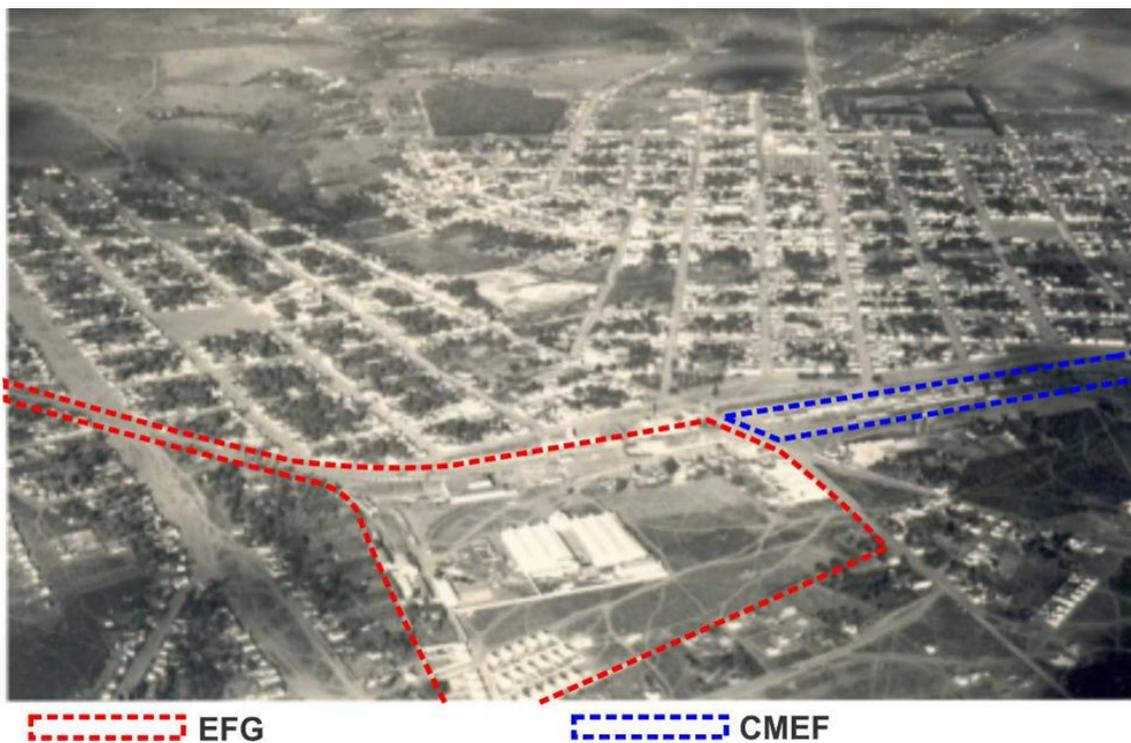
the rehabilitation process as a historic contemporary urban park in a protected area, clarifying the development of the landscape project and management planning aimed at fully adapting the space to everyday public and tourist use. It was based on the assumption that looking at the architectural restoration and reuse of buildings alone will not promote an adequate social appropriation of the place, requiring an analysis of the critical contribution of leisure and tourism studies, so that the Parque dos Ferroviários emerges its potential for meanings.

**KEYWORDS:** Railroad. Landscape. Park.

## **Introdução**

O Parque dos Ferroviários, objeto que centraliza a pesquisa, foi criado pela lei municipal nº 6.426/2021 (ARAGUARI, 2021), sobre a área ferroviária operacional da antiga Estrada de Ferro de Goyaz - EFG (posteriormente encampada à Rede Ferroviária Federal S.A. e concedida a iniciativa privada em 1996), na cidade de Araguari-MG. O sítio foi construído a partir do ano de 1906, na continuidade linear da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (onde Araguari era ponta de linha), objetivando conectar Minas Gerais à Goiás, a primeira ligação ferroviária entre o sudeste e o centro-oeste do Brasil. O espaço é composto por edifícios de diferentes tipologias e estilos arquitetônicos, arramentos, áreas de manobras e ramais ferroviários, distribuídos por 124.000 m<sup>2</sup>, aproximadamente. A figura 1 mostra o pátio ferroviário da EFG em pleno uso em 1944 (ao lado do pátio da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF, demolido) e a figura 2 apresenta o pátio setenta e oito anos depois, no ano de 2022.

**Figura 1:** Pátios ferroviários da EFG e CMEF no ano de 1944 em Araguari



Fonte: Prefeitura Municipal de Araguari. Elaboração: autor (2022)

**Figura 2:** Inserção urbana do Parque dos Ferroviários em Araguari



Fonte: Prefeitura Municipal de Araguari (2022)

O objetivo geral da pesquisa foi desenvolver uma investigação acerca do processo de criação e gestão do Parque dos Ferroviários, buscando analisar os conceitos norteadores de sua implantação, as possíveis fragilidades das ações do Plano de Reabilitação (FAEC, 2022) elaborado pelo poder público, bem como as possibilidades de contribuição e inter-relações advindas do lazer enquanto ciência.

Foram trabalhados os seguintes objetivos específicos:

1. Investigar o processo de configuração e patrimonialização do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Antiga Estrada de Ferro de Goyaz, especialmente sobre os valores de seus espaços livres, ainda pouco estudados.
2. Analisar criticamente o transcurso de criação do Parque dos Ferroviários, o plano de reabilitação de uso dos espaços, o projeto paisagístico-urbanístico, bem como as ações já realizadas e iniciativas planejadas.
3. Contribuir para a construção de uma crítica que subsidie ações de intervenção urbana e gestão sobre pátios ferroviários patrimonializados que considerem a inserção de conceitos e práticas de planejamento para uma adequada reabilitação e apropriação social.

Para isso, estruturou-se o trabalho em três partes, sendo a primeira de caráter teórico e a demais as análises dos casos. A pesquisa teórica buscou traçar as inter-relações entre os campos da arquitetura e urbanismo, paisagismo, lazer e turismo. Esta parte envolveu o levantamento bibliográfico em livros, dissertações, teses e artigos científicos. Na segunda parte, baseou-se na elaboração de um banco de dados sobre o Parque dos Ferroviários através de fontes documentais primárias, como acervos de projetos sobre a área, documentos já publicados, registros fotográficos em solo e sobrevoos, legislação, atos dos poderes públicos e diálogo com os gestores, visto que a

pesquisa ocorreu *pari-passu* às ações de projeto e planejamento da gestão do Parque, entre 2021 e 2023. A terceira parte buscou realizar uma análise comparativa e sintética entre o Parque dos Ferroviários e dois parques internacionais do tipo, escolhidos devido a temática ferroviária ser o elemento conceitual norteador. As pesquisas levaram ao encontro de: McCormick-Stillman Railroad Park (Scottsdale, EUA) e Magyar Vasúttörténeti Park (Budapeste, Hungria).

A área do Parque dos Ferroviários de Araguari foi originalmente construída para cumprir uma função essencialmente funcional (figura 3), porém, todo o espaço entrou em obsolescência a partir de sua desativação nos anos 1980. O conjunto urbano foi tombado como patrimônio histórico-cultural do município em 1989, inserido ao período de valorização da arquitetura ferroviária industrial nacional, a partir daí intitulado “Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Antiga Estrada de Ferro de Goyaz”, enfatizando a relevância de seu conjunto e a relação com o espaço exterior. O tombamento pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais ocorreu em 2008 (IEPHA, 2008).

**Figura 3:** Situação da ocupação do sistema ferroviário da EFG



**Fonte:** Imagem extraída do *Software Google Earth* em 08 ago.2023.

Sabe-se que a partir da segunda metade do século XX o interior brasileiro vivenciou um rápido processo de urbanização, causado pela expansão dos setores agropecuário, comercial e industrial e pela modernização das infraestruturas de transporte e comunicação. Nas cidades, esta nova configuração econômica refletiu na necessidade de uma reorganização espacial das atividades de comércio e serviços, redefinindo funções e significados de equipamentos e espaços urbanos antes essenciais

ao seu funcionamento. Áreas significativas, antes economicamente produtivas, tornaram-se ociosas, *terrain vagues* (SOLÀ-MORALES, 2002) em meio ao espaço urbano consolidado, gerando incompreensão e até mesmo rejeição por parte da sociedade. Podem-se citar como exemplos indústrias, armazéns, áreas portuárias, pátios ferroviários e linhas férreas desativadas. O planejamento urbano das cidades brasileiras, que abertamente privilegia o interesse do capital em detrimento ao público, não acompanhou estas transformações e praticamente se omitiu em buscar soluções que devolvessem a função social a estes espaços.

A temática ferroviária é um campo de desenvolvimento do patrimônio cultural em evolução no Brasil, visto que no país, em 2023, existiam 36<sup>3</sup> espaços museológicos com este tema. Já pátios ferroviários reabilitados como espaços urbanos de lazer e cultura são raros, com destaque para o caso de Piracicaba-SP e Campo Grande-MS (em que pese suas diferenças escalares).

Assim, as áreas desativadas do sistema ferroviário em Araguari são exemplos desta situação. São áreas carregadas de valor histórico-cultural, exemplares arquitetônicos significativos, maquinários relevantes, amplo espaço livre público e, devido à sua posição central privilegiada e influência no espaço urbano, potencializam a realização de uma intervenção urbana transformadora.

Repensar o significado destas áreas na contemporaneidade é uma oportunidade para se avaliar a maneira pela qual a cidade é construída, permitindo analisar as práticas atuais de planejamento e gestão da paisagem e apresentar propostas que se contrapõe ao modo vigente de planejar a cidade. Assim, traçando estratégias embasadas para o seu desenvolvimento pleno futuro.

---

<sup>3</sup> Levantamento realizado no *site* do IBRAM – Instituto Brasileiro de Museus. Disponível em: <https://antigo.museus.gov.br/guia-dos-museus-brasileiros/> Acesso em: 13 dez. 2023.

Panzini (2013, p. 657) afirma que, em anos recentes, um dos aspectos mais inovadores da cultura urbanística e paisagística foi a busca por possibilidades de reintrodução de elementos naturais nos aglomerados urbanos, e comenta que “a presença de infraestrutura rodoviária ou ferroviária, desativada ou não, favorece a realização de parques lineares que, penetrando no ambiente urbano, formam corredores verdes”. Identificar nas estruturas ferroviárias a possibilidade de qualificação paisagística é uma das características do período atual colocada também por Macedo (2012, p. 12), que insere tal possibilidade dentro da pluralidade de atributos formais e funcionais identificados nas ações paisagísticas efetuadas no período contemporâneo.

Assim, torna-se relevante aproximar os campos científicos da Arquitetura e Urbanismo e Lazer e Turismo, buscando aprimorar os processos de planejamento, projeto e gestão da paisagem e a adequação dos espaços para uma plena promoção do lazer e do turismo. Ainda, evidenciar a importância de se olhar para a gestão do patrimônio urbano e paisagístico visando a inclusão social, a cidadania e o engajamento comunitário e participativo. Isto é, olhando o objeto por meio do lazer crítico, que corresponde à possibilidade de desenvolvimento pessoal e social, de percepção e reflexão sobre as pessoas e as realidades nas quais estão inseridas. Por conseguinte, demonstrando a importância da elaboração de programas de uso público para parques urbanos patrimonializados que ampliem as conexões com as comunidades diretamente envolvidas, aumentando as possibilidades de apropriação social.

## **Desenvolvimento**

O lazer é um fenômeno social complexo, contraditório, capaz de ao mesmo tempo proporcionar aos sujeitos momentos de vivências sociais enriquecedoras do

ponto de vista educativo ou com tendências à reprodução do socialmente estabelecido. Essa dialética é facilmente observada na dinâmica de utilização dos espaços públicos no Brasil (PACHECO; RAIMUNDO, 2014). O lazer não é residual nem supérfluo, porque faz parte dos elementos constitutivos e definidores de determinado modo de vida. Podemos falar de direito ao lazer na cidade de nosso tempo, no sentido de que ela própria, para além das opções de lazer que possa abrigar e oferecer a seus moradores, é em si mesma um grande equipamento de lazer e, não obstante seus problemas e desigualdades, é objeto de disputas e controvérsias (MAGNANI, 2015).

O alargamento das discussões sobre lazer ocorre em consequência das aceleradas mudanças sociais por que passa o Brasil. Em que pese as discussões a respeito do aumento do tempo livre e da diminuição da jornada de trabalho, que pouco avançam, podemos citar o aumento da expectativa de vida (77 anos, sendo as pessoas idosas cada vez mais ativas) e o aumento da diversificação da população urbana (gerando novas formas de sociabilidade), como fatores que embasam esta ampliação do Lazer enquanto ciência.

Vimos nos anos 2020, especialmente pós-pandemia, que a sociedade vem buscando melhores experiências de lazer e de turismo (MAGALHÃES, 2021). Movimento que pode ser explicado por uma série de fatores, com destaque para uma exaustão de estímulos de comunicação de massa que envolveram os indivíduos. Além desta questão psíquica, o crescimento dos problemas de saúde cardiovasculares, sedentarismo, obesidade, entre outros, fizeram com que o andar a pé (caminhadas), correr ou nadar, sejam nos dias atuais prescrições médicas. Tornar este movimento uma força social positiva e democrática para o lazer é um grande desafio.

Pode-se dizer que democratizar o lazer implica democratizar o espaço urbano. E se o assunto for colocado em termos de vida diária, do cotidiano das pessoas, não há como fugir do fato: o espaço para o lazer é o espaço urbano. No entanto, concorda-se com Marcellino, que coloca que, “em nome da economia e da funcionalidade, muito se tem enfiado a paisagem urbana” (MARCELLINO, 2012, p. 27). A gratificação pela contemplação de espaços urbanos constitui estímulo à sensibilidade. Essa análise aproxima o conceito de lazer ao de paisagem (sob o ponto de vista do paisagismo), pois percorrer a cidade pode ser desgastante ou, pelo contrário, revelar-se uma experiência altamente informativa e agradável para os sentidos. Faz sentido então, entender a paisagem como “resultado formal dos processos sociais e naturais sobre um determinado recorte do espaço, este entendido como uma totalidade, como o lugar da vida das diferentes comunidades” diz Macedo (2012, p. 54).

Mas, para Rolnik (2000), nos dias atuais, quando o lazer é reduzido ao consumo de mercadorias de prazer, mercadorias culturais, mercadorias turísticas, não é possível imaginá-lo como vivência simples. Já que a cidade se transformou, em geral, em um lugar inóspito, sem qualquer possibilidade de prazer, ao invés de um lugar onde as pessoas se sintam inseridas na harmonia de uma comunidade urbana, situação que se agrava ainda mais porque não se vive o lazer de forma abrangente, como uma ideia de prazer percorrendo o cotidiano.

Para melhorar o espaço público, há a necessidade de uma política anti-exclusiva, o que significa organizar a heterogeneidade, não fugir dela. Significa organizar, defender e fomentar a convivência entre pessoas diferentes, diminuindo a segregação e atuando com solidariedade. Ainda, é necessário pensar o lazer encarnado na cidade,

estreitando a relação de uns com os outros, ou seja, um lazer identificado com a dimensão pública da cidade (ROLNIK, 2000).

Assim, abrem-se perspectivas para as contribuições vindas do campo da Arquitetura e Urbanismo (especialmente Paisagismo) sobre o tema do lazer, despertando a atenção para a necessidade de serem consideradas melhores bases fundamentadas teoricamente e que resultem em programas claros para o projeto dos espaços livres públicos. Ainda, busca-se situar o lazer na dimensão que convém a um planejamento que considere as reais variáveis manifestas no dia a dia.

Assenta-se no pressuposto de que o olhar sobre o restauro arquitetônico e ao reuso das edificações do Parque dos Ferroviários, apenas, não promove uma adequada apropriação social do lugar, sendo necessário uma análise da contribuição crítica dos estudos de lazer e turismo para que o Parque manifeste sua potencialidade de significados. Projetos como o do Parque dos Ferroviários são projetos que materializam a imagem das cidades por meio de equipamentos culturais emblemáticos, como estações ferroviárias e grandes oficinas. Edifícios âncoras que cenarizam narrativas temáticas de projeto, nos quais estão incluídos o resgate da memória, a revitalização de seus espaços, a promoção de feiras/eventos, exposições, mesclados com inovações tecnológicas museográficas.

Ações que, como dizem URRY e LARSEN (2021) tratam da conservação de caráter plebeu (ferrovias, indústrias), e não igrejas ou demais edifícios de poder, como usualmente ocorre. O produto da reorganização urbana em casos do tipo em questão, além de atrair novas atividades econômicas em seu entorno, vem explicitando o desejo de conquistar a atividade do turismo como geradora de desenvolvimento econômico de transformação social. Isso faz com que as intervenções urbanas considerem qualquer

edificação de valor histórico e simbólico, como estações ferroviárias e edifícios industriais, candidatas a abrigar novos usos urbanos de cultura, entretenimento, lazer, e, fundamentalmente, consumo (VARGAS; CASTILHO, 2015).

Quando se apresenta o turismo como atividade econômica, deve-se refletir sobre o papel dos sujeitos que protagonizarão este movimento, favorecendo a coesão e o sentido coletivo de inclusão, de valorização da cultura local e do sentimento de pertencimento. Deste modo é necessário pensar que o turismo de base comunitária deverá ser o norteador da atividade econômica, no qual a globalização é pano de fundo, mas não impõe suas regras (IRVING, 2009).

O conjunto arquitetônico da antiga Estrada de Ferro de Goyaz em Araguari, em sua escala urbana, facilmente se distingue na paisagem. Porém seu atrativo turístico evidente ainda recai somente sobre a estação de passageiros em estilo arquitetônico eclético, já restaurada. Silva (2004, p. 45) justifica que “o patrimônio histórico está intimamente ligado à ideia de autenticidade, de legitimidade e herança” e que “quando se trata de patrimônio edificado acrescenta-se o gosto pela obra de arte e a arquitetura antiga”, concluindo que “no Brasil esse gosto recai sobre o estilo eclético do final do século XIX e início do século XX”. Já a valorização da arquitetura industrial no Brasil vem sendo discutida, de fato, nas últimas cinco décadas, podendo afirmar que o tombamento do conjunto pelo IEPHA no ano de 2008 demonstra este processo em âmbito estadual. Entretanto, nenhuma das oficinas do conjunto foi restaurada e a ineficiência do IEPHA para tais obras de restauro é evidente, ainda mais em uma cidade interiorana.

Na cidade contemporânea, a imagem de seu conjunto é parte fundamental para atrair o capital. Sendo assim, as justificativas históricas contribuem para a criação dessa

imagem. Refletir sobre a cidade (aí inserida Araguari com o Parque dos Ferroviários) com base nesse olhar conduz aproximadamente à ideia de parque temático e ao conceito sociológico de “disneyzação”, *disneyfication* (BRYMAN, 2007). “Disneyzação não diz respeito à influência da empresa de entretenimento Disney mas, sim, à difusão dos princípios exemplificados por seus parques temáticos” coloca Bryman (2007, p. 280), quais sejam, o trabalho performático, o *merchandising*, o consumo híbrido, e, o que nos interessa, a **tematização**. Embora a tematização para Bryman (2007, p. 16) trata-se de “revestir as instituições ou objetos com uma narrativa que, essencialmente, não tem relação com a instituição ou objeto ao qual é aplicada”, portanto diferente do Parque dos Ferroviários que tem a atividade ferroviária na sua origem, o **consumo** capitalista coloca-se como essencial para o conceito. “Consumir e, em particular, aumentar a propensão a consumir, é a força motriz da disneyzação” (BRYMAN, 2007, p. 19).

“A tematização proporciona um verniz de significado e simbolismo aos objetos aos quais é aplicada”. “A expectativa é que se tornem mais atraentes e interessantes do que seriam”. “Do ponto de vista do consumidor do ambiente tematizado, a tematização oferece a oportunidade de ser entretido e de experimentar novas sensações” (BRYMAN, 2007, p. 33). No contexto do Parque dos Ferroviários como objeto do turismo cultural, a comercialização de *souvenirs*, a venda de experiências como trenzinho temático, entre inúmeras estratégias de consumo que poderão ser aplicadas, o inserirão no que o autor coloca como “economia do entretenimento”, ou “economia de experiências” (BRYMAN, 2007, p. 35).

Questiona-se que ações de promoção do turismo voltadas para o consumo tendem a transformar o valor dos espaços públicos em valor de troca, superando o valor de uso, de promotor da cidadania. Transformação resultante do afugentamento dos

moradores locais e adensamento do turista capaz de consumir o que se oferece (PADILHA, PACHECO, 2020). Cabe considerar, como Santana (2009), que a paisagem cultural pode ser reproduzida como produtos possíveis de consumo devido ao seu caráter espetacular, exotismo e exclusividade (dentro de cada contexto).

Mas é preciso superar o paradoxo que se produz entre proteger espaços-saberes por meio de sua preservação absoluta (resguardá-los intactos para o futuro), conservá-los abrindo-os para seu uso como recreação das novas formas de turismo de massa (democratizar seu consumo) ou conservá-los para seu uso como recreação por parte do turismo minoritário e capaz de pagar altas quantias (protegido para o desfrute das elites socioeconômicas). Ou seja é preciso determinar a priori qual será a forma de apropriação e por quem será feita em cada ecossistema considerado (SANTANA, 2009, p. 125).

O Parque dos Ferroviários, ao entendermos que sua temática seja a história ferroviária, oferece uma nova modalidade para solucionar seu espaço considerado degradado. Todavia, ressalta-se que essa alternativa, especialmente quando se relaciona ao espaço público ou ao patrimônio edificado, pode ampliar as possibilidades de exclusão social, não corresponder as expectativas de apropriação de todas as faixas etárias, alterar a imagem do lugar, e acabar por agilizar o seu desgaste (CASTILHO, 2010). No caso em questão, o que define a contemporaneidade do espaço é o patrimônio ferroviário industrial, gerado em função da ferrovia, inovação tecnológica do século XIX. A ferrovia foi o elemento caracterizador do espaço, que, entretanto, não depende mais dela e de seu grupo econômico.

A criação do Parque dos Ferroviários é resultado de uma estratégia para a continuidade do espaço, agora como patrimônio urbano, porém sem “um processo de sacralização” (URRY; LARSEN, 2021, p. 40). Ao encontrar sua atual vocação, o planejamento do lazer e do turismo se colocam como estruturais para sua sobrevivência. Daí decorre a importância de se considerar o patrimônio paisagístico, que nada mais é do que um patrimônio cultural, muito além de um patrimônio “natural” (DIAS, 2014).

O olhar de projeto deve se direcionar, assim, para as potencialidades de reabilitação ambiental dos espaços exteriores, para o ar livre. Os espaços “vazios” existentes entre as edificações (cheios), originalmente pátios de manobras de trem, são, na verdade, os espaços que garantem o entendimento de todo o conjunto como um parque urbano.

## **Resultados Obtidos**

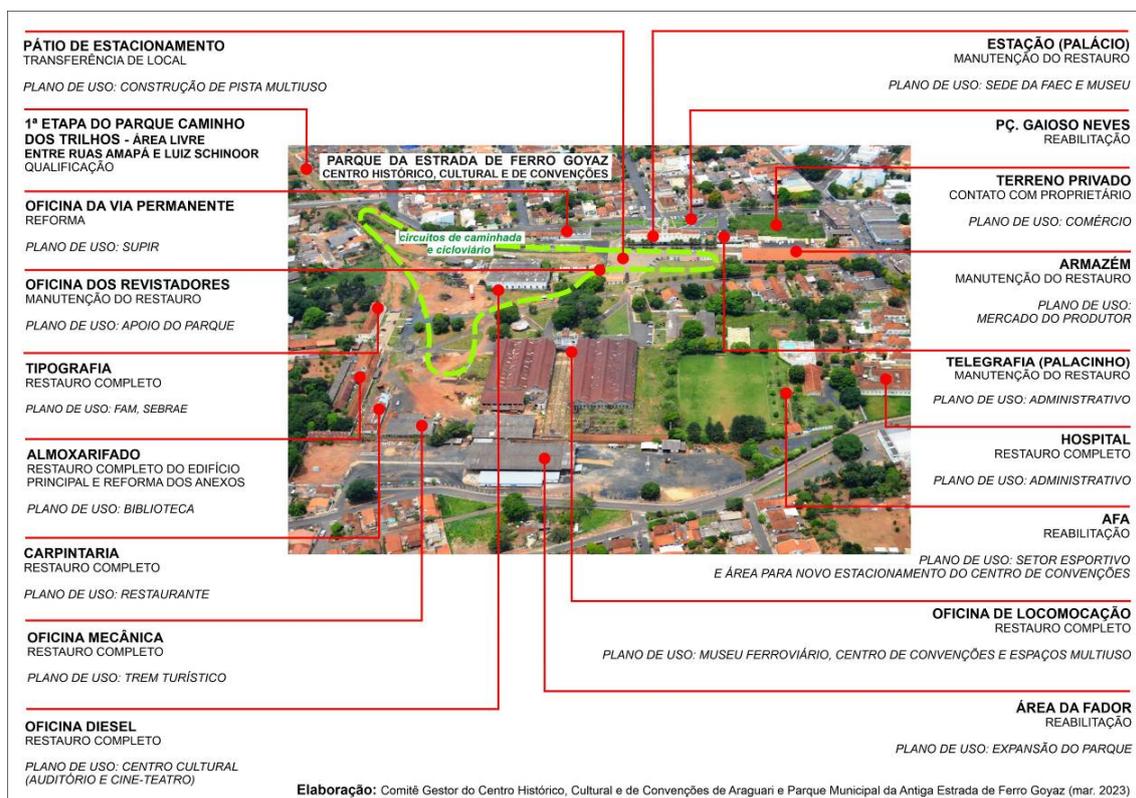
Desde o processo de tombamento, a requalificação urbana da área esbarrava no desinteresse da gestão pública que, apesar de reconhecê-las enquanto áreas especiais tombadas, agia de forma letárgica e descoordenada. Após ações localizadas de restauro de alguns edifícios (estação, armazém e oficina dos revistadores) somente em 2021 foi elaborado um plano de reabilitação (FAEC, 2022), a configuração legal da área em parque urbano e o desenvolvimento do projeto urbanístico e paisagístico. O termo “reabilitação” foi usado amparado pela definição de Castriota (2007), que o define como um modelo de intervenção que parte da compreensão da realidade sobre a qual se quer atuar, no qual:

as políticas de patrimônio não se limitam mais a apenas formular estratégias de controle para as áreas a serem conservadas, mas passam a traçar estratégias amplas para o seu desenvolvimento, que partem exatamente de seu caráter de áreas conservadas (CASTRIOTA, 2007, p. 22).

O plano de reabilitação (figura 4) publicado pela Fundação Aragarina de Educação e Cultura – FAEC, orienta, especialmente, os novos usos a serem inseridos nos projetos de restauro das edificações, quais sejam: usos administrativos da própria Prefeitura, abrigando secretarias ou repartições; usos culturais, com galerias, auditório, teatro, museu e uso de eventos, sedes locais de organizações da sociedade civil e espaços estrategicamente determinados para concessão de lanchonetes e restaurantes. Embora oriente as reabilitações para uso institucional, o plano não foi elaborado de

maneira participativa, muito menos as propostas foram construídas em bases colaborativas, perdendo a chance de gerar um maior envolvimento comunitário, naquele momento.

**Figura 4:** Plano de Uso proposto para o Parque dos Ferroviários



Fonte: FAEC (2022)

O projeto paisagístico (figura 5) buscou promover a interligação externa entre as edificações, utilizando dos caminhos existentes e propondo novos, gerando um circuito de caminhada e um circuito cicloviário que percorrem toda a área, valorizando a integração do conjunto, permeados por novas árvores originárias dos biomas Cerrado e Mata Atlântica. Acrescenta-se ao programa um parque infantil com o tema ferroviária (figura 6), e equipamentos esportivos. As ferrovias existentes (ramais) foram preservadas no projeto e consistem no elemento norteador da paisagem do Parque (figura 7).



**Figura 6:** Representação do projeto para o parque infantil do Parque dos Ferroviários, com destaque para o brinquedo “tubo” em forma de trem e o mini-palco em forma de vagão de carga



Fonte: FAEC (2022)

**Figura 7:** Exemplos de ramais que percorrem o Parque e adentram às oficinas, nesta imagem a antiga Oficina Diesel



Foto: autores (2023)

Vê-se que o poder público caminhou sob o ponto de vista da implantação do Parque, mas ainda não apresentou um planejamento quanto as ações de animação socioambiental (PACHECO e RAIMUNDO, 2014) e de gestão e promoção do lazer e turismo. Tal conceito de animação socioambiental entende que a animação sociocultural deve abarcar ações de interpretação ambiental em parques urbanos, podendo ser estratégias renovadoras do lazer nestes espaços.

Ações pontuais de educação patrimonial vem sendo feitas desde o segundo semestre de 2023, como *walking tours* (figura 8), visitas guiadas com esquete teatral que percorrem a área do parque, a serem agendadas pelos interessados (escolas e organizações da sociedade civil). Duas apresentações públicas do projeto já foram realizadas, uma na Casa da Cultura e outra na Câmara Municipal, sanando dúvidas específicas, porem sem de fato gerar um envolvimento participativo na construção do projeto e do plano de uso público, como a elaboração de oficinas, por exemplo.

**Figura 8:** Visitas guiadas de estudantes à antiga Oficina de Locomoção do Parque dos Ferroviários visando a educação patrimonial



**Foto:** autor (2023)

Em outubro de 2023 foi firmado um convênio entre a FAEC e o Instituto de História da UFU – Universidade Federal de Uberlândia, visando a elaboração de serviços técnicos, dentre os quais o desenvolvimento de materiais e ações de educação patrimonial e a elaboração do plano museológico do Parque, buscando considerar todo o bem como um museu a céu aberto, não concentrando o planejamento nos espaços museais edificados.

Analisando o projeto do Parque dos Ferroviários e as formas e estratégias de gestão comparativamente com os casos internacionais McCormick-Stillman Railroad Park e o Magyar Vasúttörténeti Park podemos tecer as considerações a seguir. O primeiro, McCormick-Stillman Railroad Park (Scottsdale-EUA), foi criado em 1975,

como o maior parque de diversões estadunidense com a temática ferroviária. Trata-se de um parque privado, com equipamentos comuns à um parque, como pistas de caminhada, áreas para piquenique, trilhas, brinquedos infantis, também dotado de museu ferroviário, com coleção de locomotivas a vapor, vagões antigos, entre outros maquinários, e de circuitos de passeios de trens miniatura ambientados no “Velho Oeste” (figuras 9 e 10), portanto artificial e “disneyficado”. Trata-se de um espaço norteado pelo lazer e turismo capitalista, cujo lazer e o turismo são totalmente planejados como uma experiência de consumo.

Quanto ao planejamento das atividades de lazer, além dos passeios de trem e visita às exposições, o Parque oferece programas para escolas ou grupos que fornecem informações guiadas sobre a história ferroviária e a importância da conservação do patrimônio, além da realização de festivais anuais, com exposições temáticas e eventos musicais/culturais, como as temáticas de verão, militares veteranos, *halloween* e Natal, por exemplo.

Figura 9: mapa turístico do McCormick-Stillman Railroad Park, EUA



Fonte: MRP (2023)

Figura 10: passeio no trem em miniatura do McCormick-Stillman Railroad Park

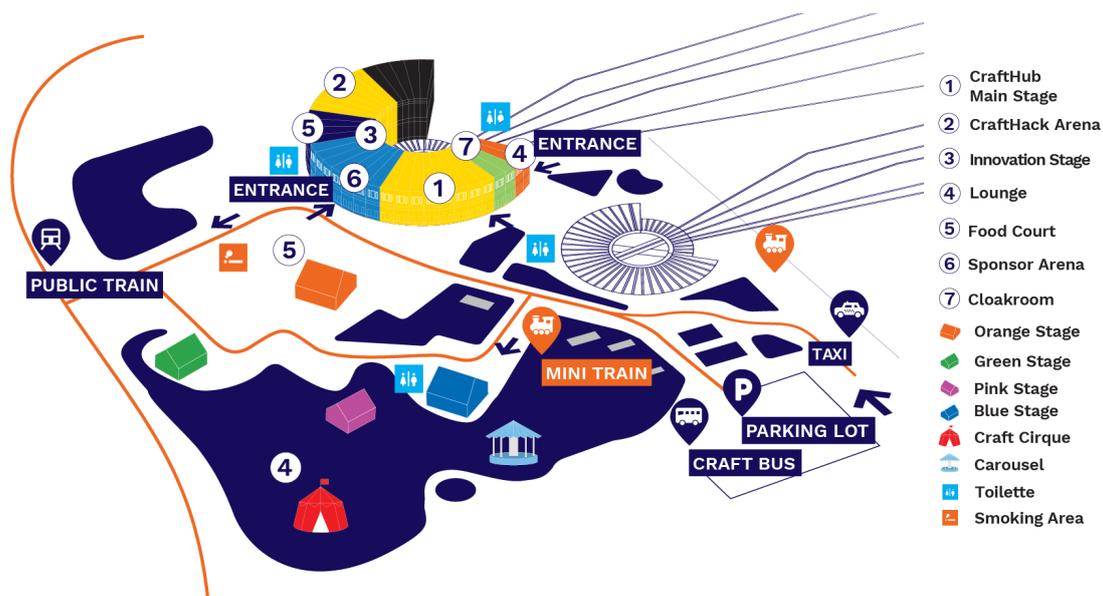


Fonte: MRP (2023)

Já o segundo, Magyar Vasúttörténeti Park, livre tradução para Parque Ferroviário da Hungria, foi inaugurado em 2000, localiza-se em Budapeste e consiste em uma área originalmente ferroviária desativada, composta por pátio de manobras e oficinas, atualmente espaços de eventos e museais, especialmente de locomotivas (figura 11). Apresenta-se como o maior parque urbano com tema ferroviário ao ar livre da Europa, criado para difundir a história ferroviária daquele país. Embora os espaços museais sejam de acesso pago, sua área exterior é de livre acesso público, possibilitando um lazer de múltiplas apropriações. O Parque possui um acervo de locomotivas que ficam expostas em sua rotunda (figura 12), como também vagões e demais equipamentos ferroviários. Também oferece passeio de trem em miniatura.

No planejamento das atividades ressaltam-se os programas educacionais para escolas ou grupos, as oficinas de restauração e manutenção de equipamentos e veículos abertas ao público, a realização de demonstrações periódicas das locomotivas a vapor em funcionamento, eventos para ferroviaristas e os “dias de portas abertas” onde o acesso aos espaços museais é gratuito. As oficinas foram reabilitadas e também podem ser alugadas para a realização de eventos privados.

Figura 11: implantação geral do Magyar Vasúttörténeti Park, Hungria



Fonte: MVP (2023)

Figura 12: exposição de locomotivas na rotunda (ou viradouro) histórica do Magyar Vasúttörténeti Park



Fonte: MVP (2013)

Ambos os Parques são destinos turísticos e de lazer guiados pela temática ferroviária de seus respectivos países. Ambos possuem uma variedade de locomotivas, vagões e demais equipamentos, bem como oferecem o grande atrativo que é o passeio em trem miniatura. Embora compartilhem o objetivo comum de preservar a história ferroviária, há diferenças na origem e na “experiência” oferecida.

A utilização da temática ferroviária nostálgica no caso estadunidense se mostrou como um grande atrator de interesse público, conseqüentemente de lucratividade de um empreendimento privado de lazer. De fato, a carga de nostalgia, de idealização de um passado, é um fator de interesse quando se fala em ferrovias, também no Brasil. No caso húngaro o interesse pela história da tecnologia norteou a implantação de todos os equipamentos, bem como do Parque. Uma estratégia também utilizada no plano do Parque dos Ferroviários foi a utilização das grandes oficinas como espaços locáveis, o que garante a geração de lucro e auxilia na viabilidade econômica do Parque.

Assim, o Parque dos Ferroviários se aproxima do caso húngaro, pela sua origem histórica genuína e não artificializada. O plano de uso das edificações também encontra similaridades, orientado por espaços museais e de eventos, bem como na intenção de preservação da história da técnica e da tecnologia. Se no caso estadunidense o lazer é totalmente engessado e induzido, no Parque dos Ferroviários a sua essência está no uso público (e assim deverá continuar), um bem comum de uso do povo.

### **Considerações Finais**

A pesquisa mostrou que o legado industrial ferroviário é o atual catalizador das transformações no espaço do Parque. Com a sua criação, o poder público busca estratégias para manter a memória local viva, agora valorizado como patrimônio

urbano. Com a descoberta desta nova vocação, o lazer e o turismo se destacam como fundamentais para garantir a sua continuidade, evidenciando o papel do Turismo pois considera-se que uma viagem “traz embutido algum projeto de lazer” (CAMARGO, 2019, p. 11).

A história ferroviária, quando utilizada como base para um parque temático, é uma estratégia que deve ser meticulosamente trabalhada, de modo a contemplar as expectativas atuais da sociedade, que encontre pontos de contato com os interesses cotidianos e imateriais. A preservação das arquiteturas em si não garante o interesse de todos, por mais significativos que sejam os exemplares existentes.

Além de um lazer “desinteressado”, ou seja, aquele sem uma programação prévia, os equipamentos do Parque apresentados no Plano de Uso, quando em plena atividade, exigem um planejamento de atividades sociais (passeios guiados, feiras, comemorações, reuniões associativas), artísticas (oficinas, musicais, dramáticas, literárias, manuais, de dança) e, é claro, atividades de jogos, esportes e ligadas à natureza. Desse modo, centralizando e irradiando as possibilidades de um lazer crítico na cidade.

O projeto Parque dos Ferroviários, diante da sua iminente implantação (espera-se), deve, agora, olhar para tais possibilidades de um lazer que corresponde à possibilidade de desenvolvimento pessoal e social. Entender a importância do lazer na vida contemporânea significa considerá-lo um tempo privilegiado para a vivência de valores que contribuam para mudanças de ordem social.

Medeiros (1971), mais de cinquenta anos atrás, já afirmava que o planejamento do lazer exige soluções imediatas e inadiáveis. Portanto, um planejamento do uso público dotado de ações de animação socioambiental, educação ambiental, plano

museológico, dentre outras ações de gestão participativa, fazem-se necessários para que o Parque dos Ferroviários atinja a sua devida apropriação pública.

## REFERÊNCIAS

ARAGUARI. **Lei nº 6.426, de 14 de setembro de 2021**. Cria o Centro Histórico, Cultural e de Convenções e Parque Municipal da Antiga Estrada de Ferro Goyaz, dando outras providências. 2021. Araguari: Câmara Municipal, 2021.

BRYMAN, A. **A Disneyzação da Sociedade**. São Paulo: Ideias & Letras, 2007.

CAMARGO, L. O. Hospitalidade, turismo e lazer. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, São Paulo, v. 13, n. 3, p. 1-15, set./dez. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.7784/rbtur.v13i3.1749> Acesso em 13 dez. 2023.

CASTILHO, A. L. H. Turismo em Paranapiacaba: revitalizando a economia e reabilitando a Vila. *In*: PHILIPPI JR., A.; RUSCHMANN, D. M. (Eds.) **Gestão Ambiental e Sustentabilidade no Turismo**. Barueri: Manole, 2010.

CASTRIOTA, L. B. Intervenções sobre o patrimônio urbano: modelos e perspectivas. **Forum Patrimônio**, Belo Horizonte, v. 1, n.1, 2007.

DIAS, R. O patrimônio cultural e o ensino de paisagismo. *In*: ANDRADE, R. (Org.). **Paisagismo(s) no Brasil: um campo hegemônico em debate**. Rio de Janeiro: UFRJ: Rio Books, 2014.

FAEC – FUNDAÇÃO ARAGUARI DE EDUCAÇÃO E CULTURA. **Plano de Reabilitação: Centro Histórico, Cultural e de Convenções Parque Municipal da Antiga Estrada de Ferro Goyaz “Parque dos Ferroviários”**. Araguari: FAEC, 2022.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades**. Rio de Janeiro: 2023. Disponível em: [www.cidades.ibge.gov.br](http://www.cidades.ibge.gov.br) Consultado em: 26 out. 2023.

IBRAM - Instituto Brasileiro de Museus. **Cadastro de Museus**. Brasília: 2023. Disponível em: <https://cadastro.museus.gov.br/> Acesso em: 26 out. 2023

IEPHA - INSTITUTO ESTADUAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS. **Conjunto Paisagístico e Arquitetônico da Antiga Estrada de Ferro Goiás – Araguari**. Processo de Tombamento 2002-2008. Pasta 2: Dossiê Técnico. Belo Horizonte, 2008.

IRVING, M. A. Reinventando a reflexão sobre turismo de base comunitária: inovar é possível? *In*: BARTHOLO, R.; SANZOLO, D. G.; BURSZTYN, I. (Orgs.). **Turismo de Base Comunitária: diversidade de olhares e experiências brasileiras**. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2009.

MACEDO, S. S. **Paisagismo brasileiro na virada do século: 1990-2010**. São Paulo: Edusp; Campinas: Editora da Unicamp, 2012.

MAGALHÃES, F. Os grandes desafios do Turismo no século XXI: da pré à pós-pandemia. **RITUR – Revista Iberoamericana de Turismo**. V. 11, n. 2, 2021. p. 1-4. Disponível em: <https://www.seer.ufal.br/index.php/ritur/article/view/13202> Acesso em: 13 dez. 2023.

MAGNANI, J. G. C. O direito social ao lazer na cidade do nosso tempo. *In*: GOMES, C. L.; ISAYAMA, H. F. (Orgs.). **O direito social ao lazer no Brasil**. Campinas: Autores Associados, 2015. p.17.

MARCELLINO, N. C. **Estudos do lazer: uma introdução**. Campinas: Autores Associados, 2012. p. 14.

MEDEIROS, E. B. **O lazer no planejamento urbano**. Rio de Janeiro: FGV, 1971.

MRP - MCCORMICK-STILLMAN RAILROAD PARK. Disponível em: <https://www.therailroadpark.com/> Acesso em: 26 out. 2023.

MVP - MAGYAR VASÚTTÖRTÉNETI PARK. Disponível em: <https://vasuttortenetipark.hu/> Acesso em: 26 out. 2023.

PACHECO, R. T. B.; RAIMUNDO, S. Parques urbanos e o campo do estudo do lazer: propostas para uma agenda de pesquisa. **Revista Brasileira de Estudos do Lazer**. Belo Horizonte, v. 1, n. 3, 2014. p. 43-66. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/rbel/article/view/462> Acesso em: 29 abr. 2023

PADILHA, M. N.; PACHECO, R. T. B. Espaço público ou espaço de consumo? O caso da Praça Higino da Silveira, um lugar turístico da cidade de Teresópolis/RJ. **Revista Turydes: Turismo e Desarrollo**, n. 28, jun. 2020. Disponível em: <https://www.eumed.net/rev/turydes/28/espaco-publico-consumo.html> Acesso em: 29 abr. 2023

PANZINI, F. **Projetar a natureza: arquitetura da paisagem e dos jardins desde as origens até a época contemporânea**. Tradução de Leticia Andrade. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2013.

ROLNIK, R. O lazer humaniza o espaço urbano. *In*: GARCIA, E. B.; LOBO, F. (Eds.). **Lazer numa sociedade globalizada**. São Paulo: SESC/WRLA, 2000. p. 179-180, 184.

SANTANA, A. **Antropologia do turismo: analogias, encontros e relações**. São Paulo: Aleph, 2009.

SILVA, M. G. L. **Cidades turísticas: identidades e cenários de lazer**. São Paulo: Aleph, 2004.

SOLÀ-MORALES, I. **Territórios**. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

URRY, J; LARSEN, J. **O olhas do turista 3.0**. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2021.

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri: Manole, 2015.

**Endereço dos(as) Autores(as):**

Lucas Martins de Oliveira  
Endereço eletrônico: [lmdeoliveira@gmail.com](mailto:lmdeoliveira@gmail.com)

Reinaldo Tadeu Boscolo Pacheco  
Endereço eletrônico: [repacheco@usp.br](mailto:repacheco@usp.br)