



PROJETO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO DE BICAS

140 ANOS DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

UM DIA O TREM PASSOU POR AQUI... E ASSIM NASCEU BICAS!

**Professora Vera Lúcia Martins Rossi
Gestora do Projeto**

**Professora Sônia Maria Pereira Mattos
Secretária Municipal de Educação**

**BICAS
ANO 2019**

Ensinar
É um exercício
de imortalidade.
De alguma forma
continuamos a viver
naqueles cujos olhos
aprenderam a ver o mundo
pela magia da nossa palavra.
O professor, assim, não morre
jamais...

Rubem Alves

SUMÁRIO

1- INTRODUÇÃO	4
2- OBJETIVOS	5
3- JUSTIFICATIVA	6
4- FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	10
5- METODOLOGIA	11
6- CRONOGRAMA.....	13
7-REFERÊNCIA.....	14
8- ANEXOS.....	15

1-INTRODUÇÃO

A História é construída. A consciência da história e a memória são parte de uma construção que se fixam ao longo do tempo e dá identidade a um ser humano. O resgate da memória é envolvido por um sentimento que estimula e alimenta a necessidade do homem saber sobre si, sobre seu passado, sobre seu presente, sobre suas conquistas, sendo então a memória um combustível da história.

A cidade representa, sem dúvida, a maior parte da nossa vida. É evidente que, uma grande parte da nossa existência transcorre nela. A cidade é a fonte da maioria das imagens sedimentadas, em diversos níveis na nossa memória e o patrimônio é responsável pela continuidade histórica de um povo, de sua identidade cultural. Além disso, cria personalidades únicas para cada cidade e favorece a orientação e apreensão do espaço urbano.

Entretanto, a urbanização e a industrialização ao abrir as portas para a expansão do comércio e a remodelação do espaço levam, muitas vezes, ao desaparecimento ou reutilização do patrimônio. A memória acaba por estabelecer um vínculo entre as gerações humanas e o tempo que as acompanha. Esse vínculo se torna afetivo, possibilita que a população passe a se enxergar como sujeitos da história, que possuem assim direitos como também deveres para com a sua localidade.

Através do patrimônio histórico podemos, portanto, conhecer a nossa história e tudo que a envolve. Nele está reunido o conjunto de manifestações que foram desenvolvidas ao longo do tempo e que carrega aspectos simbólicos. Saber a história do povo significa resgatar e preservar a tradição daqueles que contribuíram para que chegássemos ao ponto em que nos encontramos. Trata-se de uma oportunidade única para compreender, inclusive a nossa própria identidade.

2- OBJETIVOS

1- Objetivo geral:

- Conhecer a origem da formação de um povo, significa resgatar e preservar a tradição daqueles que contribuíram para que chegássemos ao ponto em que nos encontramos. Trata-se de uma oportunidade única para compreender, inclusive, a nossa própria identidade.

2- Objetivos específicos:

- Conscientizar sobre a importância do patrimônio histórico, que além de um valor material e estético, conserva em si elementos memoráveis da história de Bicas.
- Resgatar e preservar a tradição daqueles que contribuíram para que chegássemos ao ponto em que nos encontramos.
- Conhecer a longa trajetória do nosso município desde a sua origem, para melhor entendermos o nosso presente.

3- JUSTIFICATIVA

O Projeto, “140 ANOS da ESTAÇÃO FERROVIÁRIA! *Um dia o trem passou por aqui... E assim nasceu BICAS!*” é uma iniciativa da Secretaria Municipal de Educação de Bicas 2017/2020 que comemora, com todos os biquenses, 140 anos desse marco histórico!. Para compreender a grandiosidade dessa comemoração, é mister conhecer a importância desse Patrimônio Histórico na origem de Bicas.

E tudo começou assim ...

“Rápido, os trilhos da estrada de ferro foram se estendendo em território mineiro,

Em cada nova estação, os interesses dos produtores de café se voltiam para ela. Modificavam-se as estruturas do transporte e os caminhos ganhavam novos rumos para facilitar os acessos às estações. A linha de Juiz de Fora, a estação de Serraria, inaugurada em 1874, teve mais sorte e viveu o seu ciclo de grandeza por longos anos.

O embarque do café, antes feito em Serraria, num armazém à beira da rodovia que passava pelo lado fluminense do Paraibuna, passou a ser feito pelo lado mineiro, assim que os trilhos chegaram a esta localidade. A estação da pequena Serraria evoluiu como centro convergente dos interesses dos cafeicultores da Mata mineira, dos sertões fluminenses do Paraibuna e do vale do Rio Preto. Pelos precários caminhos da região, ali chegavam as caravanas, tropas de cargas, cavaleiros e as pequenas viaturas com viajantes que dependiam do trem.

A falta de melhores estradas no coração da Mata mineira, onde contrastava seus precários caminhos, os trilhos da ferrovia e o leito macadamizado da União & Indústria, foi inspiração para um grupo de pioneiros ver correndo entre os cafezais dos sertões do Cágado, o trem da redenção. A ideia abraçada pelo fazendeiro e desembargador Pedro Alcântara de Cerqueira Leite, pelo engenheiro Pedro Betim Paes Leme e pelo comendador Francisco Ferreira Assis Fonseca, espalhou-se rápido pelos sertões da Mata como autêntico rastilho de pólvora. Muitos adeptos da ferrovia surgiram e, pouco tempos depois, fazendeiros e empresários do governo se reuniram numa assembleia realizada na estação de Serraria e ali

fundaram a Companhia de Estrada de Ferro União Mineira. Daquela estação partiria um ramal de bitola métrica que, passando próximo de Mar de Espanha, seguiria rumo a São João Nepomuceno para chegar, numa segunda etapa, a Rio Pomba. Isto aconteceu em 20 de março de 1876. Quatro meses depois foi iniciada a construção do primeiro trecho de 48 quilômetros entre Serraria e a localidade de Espírito Santo do Mar de Espanha (Guarará), confiado à empreiteira Medeiros Pinto & Cia do Rio de Janeiro.

A aristocracia rural via, nos trilhos e nos vagões a certeza de um transporte revolucionário, seguro e mais rápido. A maioria dos fazendeiros compreendeu a importância da ferrovia para o transporte do café e o fácil acesso à corte. As adesões cresceram e as facilidades se sucederam inclusive na liberação da faixa de terreno para o leito da estrada, construção das estações e das casas de turmas de conservação.

A Lei provincial mineira nº 2224, de 13 de junho de 1876, autorizou, à residência da província, conceder o privilégio aos cidadãos Francisco Ferreira de Assis Fonseca e ao engenheiro Pedro Betim Paes Leme para a construção de uma estrada de ferro de Serraria até a povoação do Espírito Santo de Mar de Espanha. Em virtude desta Lei, o contrato de construção foi assinado no mesmo dia e no dia 13 de maio de 1879, foram inaugurados os primeiros 19 quilômetros e as estações de Silveira Lobo e Sossego.

A construção do primeiro trecho durou, precisamente, três anos, mesmo vencendo duas difíceis serras numa época em que não existiam tratores e outros equipamentos além dos enxadões, picaretas, enxadas, pás, esteiras de couro de boi e dinamite para explodir as pedreiras. Acresce-se à importância dessa obra o fato de não ter sido permitido o braço escravo conforme recomendação do Imperador Pedro II.

No relatório do engenheiro Pedro Betim Paes Leme apresentado na assembleia geral dos acionistas, realizada no dia 31 de janeiro de 1878, está bem claro o procedimento da diretoria da ferrovia que tinha pressa na conclusão do primeiro trecho. Curiosa é a ausência de qualquer referência a Bicas e Pequeri, o que consolida a tese de que essas localidades ainda não existiam até aquela data. O precioso texto se referia aos sertões do Espírito Santo (Guarará), Rio Pardo (Argirita), São João Nepomuceno, Mar de Espanha, Santana do Deserto e Sarandira).

Comparando o texto do relatório do engenheiro Pedro Betim Paes Leme, de 31 de janeiro de 1868, que assim transcrevemos é, curiosa a ausência de qualquer referência a Bicas e Pequeri:

“(…) Já se acham designados os lugares das estações, trata-se agora de organizar os respectivos projetos para se por em hasta pública as suas construções. Tudo será feito a tempo de maneira a não haver atraso na obra. A estação terminal desta primeira seção, cujas obras já se acham adjudicadas, não pode ser colocada mesmo no arraial do Espírito Santo, como era de nossa primeira intenção e mais ardente desejo. As dificuldades deste primeiro traçado por um lado e as condições de um mais fácil prolongamento para São João, a que tínhamos de atender, por outro demoveram-nos do primeiro intento, obrigando a designar para esta estação o lugar denominado Taboas a cerca de dois quilômetros do Arraial do Espírito Santo”.

As grandes dificuldades da Serra das Bicas, que temos que descer para chegar a São João se multiplicariam, se não se tornassem insuperáveis com a escolha de outro ponto.

O Eng. Pedro Betim Paes Leme resolveu então construir a estação no lugar denominado Taboas, decidindo ele também nominá-la “Bicas”, devido a sua proximidade da Serra das Bicas e onde havia um rancho coberto de biqueiras de palmito, de propriedade de Joaquim José Teixeira, mais tarde vendida para Antônio Gonçalves de Souza Jr. Muito conhecido na época como Antônio das Bicas.

Outra prova do valor histórico e cultural da Estação Ferroviária e da própria ferrovia para Bicas é o trecho do Diário de Dom Pedro II, vol. 25, de 27 de abril de 1881, (2ª folha) ,copiado de José Carlos Barroso – Cessão Marcus Granado). *Dom Pedro II* andou na União Mineira passando por *Bicas*, em 1881:

*“(…) 5 ½ Acordei. Vou ler. Saio às 7h. Caminho conhecido até Serraria. Cheguei às 8 ¾ a Juiz de Fora. A cidade tem aumentado muito. Bela avenida com bonitas casas que devem arborizar. Almocei numa destas que é do Barão de Cataguazes. Partida do trem às 11h 10'. Nada de novo até Serraria. Aí entramos no trem da estrada de ferro da União Mineira. Percorremos 84km até o arraial - vila ainda não instalada de S. João de Nepomuceno. A estrada para subir parte da serra do Macuco tem 2 ziguezagues com plataformas. Tem 7 estações pequenas porém bem construídas conforme a aparência. **Vista muito bela assim como mata viçosa de Bicas para diante.** Descobre-se amplo vale fechado por altas montanhas, e perto de S. João avista-se a alta serra do descoberto de contorno original. Grande número de quilômetros a começar da Serraria passa a estrada por fazendas de café muito bem plantadas e algumas com casas feitas com bom gosto. Há interrupção de terras tão boas para voltarem estas. Vim conversando com o engenheiro Betim cuja direção inteligente e ativa revela-se no modo porque a estrada foi construída e tendo trilhos de aço, e com o desembargador Pedro de Alcântara Cerqueira Leite a cuja influência se deve sobretudo a estrada que é de bitola de um metro. (...)”*

No livro *Resumo Histórico da Leopoldina Railway Company Limited*, o engenheiro Edmundo Siqueira conta que a ordem das inaugurações das estações foi a seguinte; Sossego e Silveira

Lobo, no dia 13 de maio de 1879; São Pedro do Pequeri, dia 7 de julho e Bicas ,dia 9 de setembro do mesmo ano.

“Comparando o texto do relatório do engenheiro Pedro Betim Paes Leme, 31 de janeiro de 1868, sem qualquer referência `a existência de Bicas e de Pequeri, e as datas de inauguração das respectivas estações citadas por Edmundo Siqueira, é fácil deduzirmos que estas duas localidades tenham mesmo surgido entre 1878 e 1879, em consequência da construção da ferrovia, registros anteriores às datas *in susum*, estamos convencidos de que seria justo e perfeito estas cidades , oficializarem 1879 como o ano de fundação como povoados.”

Antes de 1879, quando as linhas chegaram a Bicas, em setembro, o transporte regional era todo feito por meio de tropas, sem condições para carga mais pesada, como exigiria o citado trecho. Vê-se daí como a Ferrovia era importante. Foi ela que permitiu a criação do distrito de São José de Bicas., o antigo arraial , das Taboas, um simples pouso de tropeiros, e a consequente instalação das OFICINAS, que deram corpo ao trabalho estável, de tal sorte que o distrito suplantou o seu município de então e o próprio “ Córrego do Meio”, o atual Maripá de Minas, matriz geradora de Guarará e de Bicas.

Com exceção da estação de Bicas, construída de alvenaria e tijolos aparentemente no melhor estilo inglês, as demais eram de madeira sobre plataforma gorda o que deixava evidente a incerteza da empresa sobre o futuro das mesmas.”

Finalmente, embasada em documentos históricos, posso afirmar, que Bicas deve seu nome ao engenheiro **PEDRO BETIM PAES LEME**, bisneto do bandeirante Fernão Dias Paes Leme.

4- FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A Educação passa por uma crise sem precedentes na História. Os alunos estão indiferentes, não se concentram. Como não têm prazer em aprender, são ansiosos. A mente dos jovens de hoje é diferente dos jovens do passado. Os fenômenos que estão nos bastidores da mente deles e que produzem pensamentos são os mesmos, mas o momento e as pessoas são distintos. A qualidade e a velocidade dos pensamentos mudaram. Os indivíduos são como atores inseridos em um mundo em constante movimento de objetos e populações e com exigência de constante comunicação. Há uma esperança no caos. Precisamos construir a escola dos nossos sonhos.”

O desafio é despertar o interesse desses alunos pelo mundo que rodeia, que é o seu mundo: o lugar em que mora, sua gente, suas histórias, suas lutas e seu passado. Tudo o que passo a passo contribuiu para que, hoje, ele possa usufruir de sua cidade. Nada surgiu pronto. 140 anos se passaram! Gerações e gerações viveram, aqui, sonhando e trabalhando para o engrandecimento de Bicas!

Tomando como referencial o contexto histórico-social é necessário descrever tal trajetória, valorizando o passado e apontando caminhos para um novo pensar e agir frente aos novos desafios apontados na realidade. Para se efetuar uma verdadeira mudança social, a escola, como agente de transformação, tem esse compromisso!

Existe um cenário aberto e grande dentro das salas de aula. O uso da tecnologia pode melhorar as condições de aprendizagem, no entanto, a tecnologia não é a salvadora da educação, ela deve trabalhar em sincronia com professores capazes, que entendam a nova dinâmica da sala de aula para inspirar os alunos a realizar mais. A ideia é que os alunos participem de projetos em que sejam os protagonistas do seu próprio processo de aprendizagem. Cabe ao professor unir os estudantes dentro de um contexto no qual todos possam discutir dentro da sala de aula para poder juntar e despertar o interesse em determinado tema. Os alunos precisam ser mais críticos e questionar por que e para que estão aprendendo determinado assunto.

5- METODOLOGIA

5.1 Planejamento

Nos dias 24 e 25 de outubro de 2019, todas as Escolas municipais apresentarão à comunidade biquense uma Feira Cultura cujo tema, esse ano, são os **140 ANOS da ESTAÇÃO FERROVIÁRIA! Um dia o trem passou por aqui... E assim nasceu Bicas!**

A Estação Ferroviária é o marco inicial da cidade de Bicas, que na época era um arraial chamado Taboas. É importante conhecer e reconhecer a importância desse patrimônio histórico, como preservação da memória do biquense.

A escola, transmissora do saber, é responsável em transmitir aos alunos esse passado histórico que contribuiu de forma primordial para formação de nossa cidade.

Através de atividades variadas, cada escola usará de sua criatividade, de acordo com a faixa etária dos alunos, para mostrar-lhes o valor desse patrimônio histórico, situado no centro da cidade. Despertar neles um olhar reverente a essa construção antiga, porém sólida, que ultrapassou o século servindo de ponto de chegada e de partida à várias gerações.

5.2 Desenvolvimento

a) Descrição do trabalho:

O projeto deve ser desenvolvido e relatado. O relatório do trabalho permite saber o que foi proposto como projeto de estudo. É possível saber quais foram os conteúdos trabalhados, o objetivo geral ou específico, a forma como foi encaminhado e desenvolvido junto com os alunos.

b) Modalidade organizativa:

Caracteriza-se como um projeto de trabalho, com atividades organizadas e sequenciadas para o alcance de objetivos pré-estabelecidos ou se apresentam como um conjunto de atividades

isoladas, transparecendo a ideia de que a aprendizagem de conceitos e procedimentos científicos ocorre a partir de uma experiência ou vivência.

c) Visão da área:

O relato permite reconhecer a visão de ensino e o tratamento dado a informação; a metodologia não se demonstra centrada na transmissão de conhecimentos, com visão dogmática de transferência de informação, tendo o professor como única fonte de informação.

d) Intencionalidade educacional:

-As informações submetidas possibilitam reconhecer qual o propósito educacional do professor; a presença dos conteúdos ou objetivos da área o propósito de ensino ou a expectativa de aprendizagem.

-Adequação do tempo à natureza e conteúdo de estudo e à faixa- etária;

-Atividades propostas que criem reais condições de aprendizagem dos conteúdos apresentados.

-Estimulam os alunos a refletir, representar e documentar suas experiências e compartilhar suas ideias com outros;

-Integram a aprendizagem de conceitos, procedimentos, atitudes e valores, que preparam as crianças para trabalharem em equipe.

Incluem situações que permitam aos alunos observar, descrever, classificar, levantar hipóteses, questionar, argumentar, interpretar dados, sistematizar, generalizar;

-Favorecem aos alunos vivenciar práticas de observação, troca de informação, investigação, experimentações, pesquisa que os ajude a resolver problemas encontrados ou apresentados;

-Ensinam os alunos a buscar informações em diferentes fontes;

-Organizam o trabalho garantindo pequenas escalas que ajudam os alunos a entender e se aproximar dos conceitos abordados;

6- CRONOGRAMA

SEMANAS/ETAPAS	1^a	2^a	3^a	4^a	5^a	6^a	7^a	8^a
	Sem	Sem	Sem	Sem	Sem	Sem	Sem	Sem
	05/09	12/16	19/23	26/30	02/06	9/13	16/20	23/27
	agosto	agosto	agosto	agosto	setembro	setembro	setembro	setembro
Escolha do tema								
Levantamento bibliográfico								
Coleta de dados								
Análise dos dados								
Organização do roteiro/partes								
Relato do trabalho								
Entrega do Relato								

Considerações:

Esse cronograma é flexível para cada escola, devendo atender ao propósito do projeto que será apresentado nos dias 24 e 25 de outubro de 2019, como culminância dos trabalhos sobre o tema abordado, na II Feira Cultural das Escolas Municipais de Bicas, prevista no calendário escolar.

7-REFERÊNCIA

Vanni, Julio Cezar. **Sertões do Rio Cágado**. Editora Comunitá. 2ªedição.2013.

Farhat, Fued. **Recantos da Mata Mineira**. Editora Lemi Belo Horizonte. 1991.

Siqueira, Edmundo. **Resumo Histórico da Leopoldina Railway Company Ltda**. Gráfica Ed. Carioca. RJ. 1933.

Machado Veiga, Carlos Augusto. **Um olhar para o passado**. Gráfica Ed. Rio Branco Ltda. 2013

Site

<https://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/primeirorelatorio-da-estrada-ferro.html>

Amarildo José Mayrink

8- ANEXOS

8.1 Sugestões de atividades

-Palestra: A importância do patrimônio histórico como instrumento de preservação da memória.

Palestrante: Amarildo Mayrink

-Excursão à Tiradentes (passeio de trem entre São João Del Rei e Tiradentes)

-Música: Trenzinho Caipira de Heitor Villa Lobos

-Mural de fotos antigas da Estação Ferroviária

-Maquete da Estação da Ferroviária

- Visita ao Museu Ferroviário de Bicas

8.2 Documentos históricos

Outra prova do valor histórico e cultural da Estação Ferroviária e da própria ferrovia para Bicas é o **trecho do Diário de Dom Pedro II**, vol. 25, de 27 de abril de 1881(2ª f0lha), copiado de José Carlos Barroso – Cessão Marcus Granado). *Dom Pedro II* andou na União Mineira passando por *Bicas*, em 1881:

*"(...) 5 ½ Acordei. Vou ler. Saio às 7h. Caminho conhecido até Serraria. Cheguei às 8 ¾ a Juiz de Fora. A cidade tem aumentado muito. Bela avenida com bonitas casas que devem arborizar. Almocei numa destas que é do Barão de Cataguazes. Partida do trem às 11h 10'. Nada de novo até Serraria. Aí entramos no trem da estrada de ferro da União Mineira. Percorremos 84km até o arraial - vila ainda não instalada de S. João de Nepomuceno. A estrada para subir parte da serra do Macuco tem 2 ziguezagues com plataformas. Tem 7 estações pequenas porém bem construídas conforme a aparência. **Vista muito bela assim como mato viçoso de Bicas para diante.** Descobre-se amplo vale fechado por altas montanhas, e perto de S. João avista-se a alta serra do descoberto de contorno original. Grande número de quilômetros a começar da Serraria passa a estrada por fazendas de café muito bem plantadas e algumas com casas feitas com bom gosto. Há interrupção de terras tão boas para voltarem estas. Vim conversando com o engenheiro Betim cuja direção inteligente e ativa revela-se no modo porque a estrada foi construída e tendo*

trilhos de aço, e com o desembargador Pedro de Alcântara Cerqueira Leite a cuja influência se deve sobretudo a estrada que é de bitola de um metro. (...)"

Fonte: site *Estações Ferroviárias do Brasil*, de Ralfh Mennucci Giesbrecht

Parte da folha do relatório do Eng. Pedro Betim

Paes Leme discorrendo sobre todas as informações do trabalho por ele realizado até aquela etapa da grandiosa obra. Na página 19, estão registros de uma decisão crucial para o surgimento daquela que seria a cidade de Bicas.

Não existia cidade alguma ali. Ele decidiu então construir a estação no lugar denominado Taboas, devido às melhores condições de trajeto e decidiu ele também nominá-la "BICAS" devido sua proximidade à Serra de Bicas .

(Diretoria. Primeiro Relatório apresentado a E.F. União Mineira em 31 de janeiro de 1878, RJ

Primeiro documento histórico da origem de BICAS !

Já se achão designados os lugares das estações, trata-se agora de organizar os respectivos projectos para se pôr em hasta publica as suas construcções. Tudo será feito em tempo de maneira a não haver atraso de obra.

A estação terminal d'essa primeira secção, cujas obras se achão adjudicadas, não pôde ser collocada mesmo no arraial do Espirito Sancto, como era nossa primeira intenção e mais ardente desejo. As difficuldades d'esse traçado por um lado e as condições de um mais facil prolongamento para S. João, a que tínhamos de attender, por outro demoverão-nos do primeiro intento, obrigando-nos a designar para essa estação o lugar denominado Taboas. A cerca de 2 kilometros do arraial do Espirito Sancto é esse o lugar que mais se presta ao prolongamento da nossa linha, qualquer que seja a direcção que nos aconselhem os estudos, a que estamos procedendo.

As grandes difficuldades da serra das Bicas, que temos de descer para chegar a S. João, se multiplicarião, se não se tornassem insuperaveis com a escolha de outro qualquer ponto.

O escriptorio, cuja construeção resolvestes, acha-se já prompto, devendo breve ser n'elle installado o serviço, que até hoje tem sido feito em casa emprestada pelo Snr. Coronel Rezende.

Transcrição do documento original, acima, datado em 1878.

Já se acham designados os lugares das estações, trata-se agora de organizar os respectivos projetos para se pôr em hasta pública as suas construções. Tudo será feito em tempo e maneira a não haver atraso de obra.

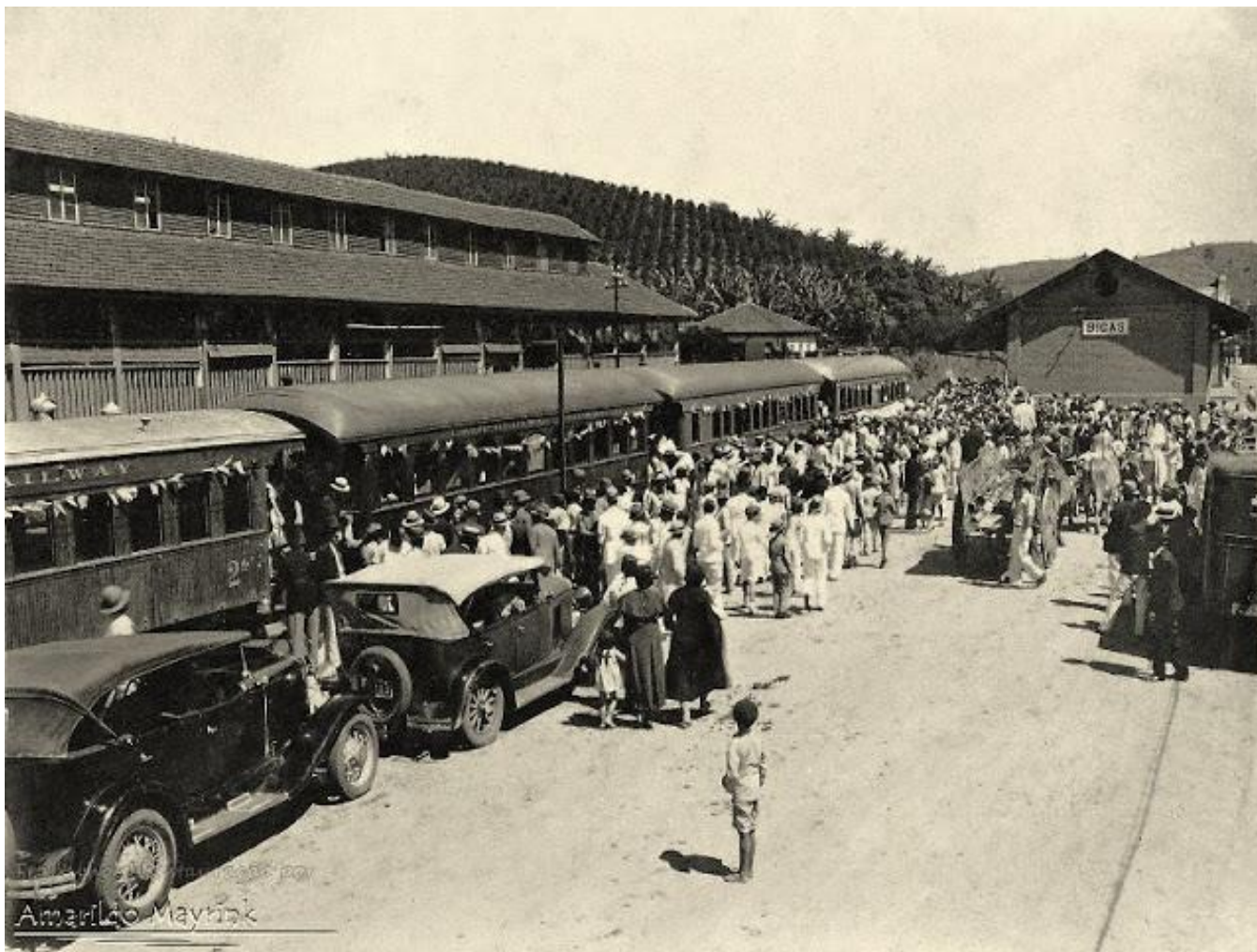
A estação terminal dessa primeira secção, cujas obras se acham adjudiciadas, não pode ser colocada mesmo no arraial do Espírito Santo (Guarará), como era nossa primeira intenção e mais ardente desejo. As dificuldades desse traçado por um lado e as condições de um mais fácil prolongamento para S. João Nepomuceno, a que tínhamos de atender, por outro demoveram- nos do primeiro intento, obrigando-nos a designar para essa estação o lugar denominado TABOAS.

A cerca de 2 quilometros do arraial do Espírito Santo é esse o lugar que mais se presta ao prolongamento da nossa , qualquer que seja a direção que nos aconselhem os estudos a que estamos procedendo.

As grandes dificuldades da serra das Bicas que temos de descer para chegar a S. João, se multiplicariam, se não se tornassem insuperáveis com a escolha de outro qualquer ponto.

O escritório, cuja construção resolvestes, acha-se já pronto, devendo breve ser nele instalado o serviço, que até hoje tem sido feito em casa emprestada pelo Sr. Coronel Rezende.

Fonte: <https://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/primeirorelatorio-da-estrada-de-ferro.html>
Amarildo José Mayrink



Bicas de ontem

Chegada festiva de uma composição na cidade, vendo-se grande movimento no entorno da Estação Ferroviária.



Bicas de hoje

A Estação de Bicas, vendo-se em destaque o “Monumento em homenagem ao Operário Biquense” obra do artista biquense Athaide R. Dutra de Moraes, o “Mestre Athaide”