UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
CURSO DE TURISMO

JAYNARA LAMBERT ARCHANJO

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM BICAS/MG:

a paisagem e o silenciamento de memórias na perspectiva da memória local

Juiz de Fora

2026

JAYNARA LAMBERT ARCHANJO

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM BICAS/MG:

a paisagem e o silenciamento de memórias na perspectiva da memória local

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Turismo da Universidade Federal de Juiz de Fora como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel.

Orientador: Prof. Dr. Edwaldo Sérgio dos Anjos Junior

Juiz de Fora

2026

Agradecimentos

Agradeço primeiramente a Deus, por ter me permitido chegar até aqui. Somente ele sabe o quanto essa caminhada foi difícil. Agradeço a minha família, que me ajudou do jeito que puderam e entendiam. Agradeço pela oportunidade de estar concluindo o ensino superior. Sei que muitos deles não puderam nem ao menos terminar o fundamental. Agradeço também, todo amor e carinho que pude receber dos meus bichinhos de estimação, que, mesmo quando estressada e atarefada, sempre estiveram presentes. Eu amo vocês!

Agradeço pela minha amiga de faculdade e companhia de jornada nesses anos, Jaíne. Obrigada por me fazer rir e esperar nossos ônibus juntas. Irei sentir muito a sua falta, dupla sertaneja

E, por fim, a Universidade Federal de Juiz de Fora, que foi primordial na minha formação. Eu formei, demorou, mas consegui. Finalmente!

“Ainda estou confuso, só que agora é diferente, tô tão tranquilo e tão contente…”

Trem da História
Rubinho do Vale

Lá vai o trem da história tocando a todo vapor
Cumprindo com seu papel de um menestrel sonhador
Apita e solta fumaça pelas montanhas gerais
Vivendo só de pirraça do meio das capitais
Unindo trilhos urbanos com outros trilhos rurais
Vem lá de Jequitinhonha, quem sabe do Rio Doce
E toda noite ele sonha, se trem de carga ele fosse
Levava em cada vagão, viola, surdo e pandeiro
Parava em toda estação, chamava o povo inteiro
Pode subir coração que esse trem é brasileiro
Vamos embora gente, olha o apito do trem
Vamos seguir a história com a canção brasileira
Para que nossa memória não se acabe em poeira
E no peito bate um coração aflito
Feito um tambor de folia descompassado e bonito
Perdido pelas estradas destino deste pais
Olha o menino sem nada sonhando em ser feliz
E a multidão destoada sem rumo e sem ter raiz
E nessa hora sou eu, um folião congadeiro
Violeiro, cavaleiro, andante, um trovador
Um marujo canoeiro, tropeiro lá do além
Da janela deste trem vou cantando meu amor
Para que o ano que vem não haja fome nem dor
Para que no ano que vem haja mais verde e mais flor

RESUMO
A presente pesquisa trata-se de um estudo que investiga o legado do patrimônio ferroviário e a memória na cidade de Bicas/MG, analisando como a presença e a posterior desativação da ferrovia moldaram a paisagem urbana e persistem no imaginário social, bem como na memória coletiva e individual de sua população. Essa pesquisa tem como objetivo geral compreender as maneiras pelas quais a população apreende esse patrimônio no centro da cidade. A fundamentação teórica baseia-se nos conceitos de paisagem e produção do espaço de Milton Santos e Augustin Berque, a paisagem sonora de R. Murray Schafer, e nos estudos sobre memória coletiva e lugares de memória de Maurice Halbwachs, Michael Pollak e Pierre Nora. Metodologicamente, a pesquisa adotou uma abordagem qualitativa por meio de um estudo de caso, utilizando pesquisas de opinião com dez moradores do entorno do complexo ferroviário. O material foi analisado através da técnica de análise de conteúdo proposta por Bardin. Por fim, a pesquisa revelou que a ferrovia foi o agente central na produção do espaço e na organização do tempo cotidiano, sendo o apito das oficinas uma marca sonora resiliente que ainda dita o ritmo da memória local. A desativação da malha ferroviária gerou um sentimento de luto coletivo e percepção de retrocesso, evidenciando o valor afetivo das estruturas remanescentes como lugares de memória. Por fim, o trabalho sugere ações de valorização baseadas nas respostas dos respondentes, como a criação de maquetes, recursos audiovisuais e a preservação urgente das estruturas remanescentes da oficina e estação, visando um turismo mais inclusivo e interpretativo, que guarda e mantém viva as memórias daqueles que um dia vivenciaram a era ferroviária da cidade.
Palavras-chave: Ferrovia; Paisagem; Memória coletiva; Patrimônio; Bicas/MG.

ABSTRACT
This research investigates the legacy of railway heritage and memory in the city of Bicas/MG, analyzing how the presence and subsequent decommissioning of the railway shaped the urban landscape and persist in the social imaginary, as well as in the collective and individual memory of its population. The general objective of this study is to understand the ways in which the population perceives this heritage in the city center. The theoretical framework is based on the concepts of landscape and production of space by Milton Santos and Augustin Berque, the soundscape by R. Murray Schafer, and the studies on collective memory and places of memory by Maurice Halbwachs, Michael Pollak, and Pierre Nora. Methodologically, the research adopted a qualitative approach through a case study, utilizing opinion surveys with ten residents living near the railway complex. The material was analyzed using the content analysis technique proposed by Bardin. Finally, the research revealed that the railway was the central agent in the production of space and the organization of daily time, with the workshop whistle being a resilient soundmark that still dictates the rhythm of local memory. The decommissioning of the railway network generated a sense of collective mourning and a perception of decline, highlighting the affective value of the remaining structures as places of memory. Lastly, the study suggests enhancement actions based on the interviewees' responses, such as the creation of scale models, audiovisual resources,and the urgent preservation of the workshop remnants and station, aiming for a more inclusive and interpretive tourism that guards and keeps alive the memories of those who once experienced the city's railway era.
Keywords: Railway; Landscape; Collective memory; Heritage; Bicas/MG.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1. Figura 1: Trecho do Jornal o Malho 12
Figura 2. Museu Ferroviário de Bicas.....15
Figura 3. Resquícios da ferrovia de Bicas……...16
Figura 4. Imagem da delimitação da área de estudo……... 27

LISTA DE QUADROS

Quadro 5. Categorias de análise e núcleos de sentido da pesquisa de opinião……31
Quadro 6. Categorias de análise e núcleos de sentido da pesquisa de opinião……35
Quadro 7. Categorias de análise e núcleos de sentido da pesquisa de opinião……37
Quadro 8: Compilação das Propostas de Valorização e Manutenção da Memória (Voz dos Moradores).....41

1. INTRODUÇÃO

O presente Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) trata-se de um estudo que investiga o legado do patrimônio ferroviário e a memória na cidade de Bicas/MG, analisando como a presença e a posterior desativação da ferrovia moldaram a paisagem urbana e persistem no imaginário social, bem como na memória coletiva e individual de sua população. Essa pesquisa tem como objetivo geral compreender as maneiras pelas quais a população apreende esse patrimônio no centro da cidade. Para alcançar este propósito, o trabalho estabelece os seguintes objetivos específicos: 1- levantar os bens culturais ligados à Ferrovia no centro de Bicas, procurando compreender que usos e valores lhe foram atribuídos nos processos de tombamento; 2- discutir as transformações urbanas e paisagísticas no entorno do patrimônio ferroviário, a fim de compreender como as ausências e ressignificações moldam a paisagem atual e o imaginário social; 3- propor, a partir das memórias coletadas, um modelo de interpretação do patrimônio que contribua para a valorização local e um turismo mais inclusivo e significativo. Para isso, a escolha do título deste trabalho reflete a essência da investigação aqui proposta. O termo silenciamento foi adotado para enfatizar que o apagamento da história ferroviária não é um processo natural de esquecimento, mas sim uma consequência da desativação da malha e da subsequente negligência com os suportes materiais da memória. Ao focar na paisagem e na memória local, busca-se contrastar a presença física e estática da estação com as narrativas dos moradores que responderam a pesquisa de opinião. Assim, o título delimita o objetivo central da pesquisa: dar voz àqueles que vivenciaram a era ferroviária, rompendo com o silenciamento imposto pelo tempo e pelo abandono das estruturas que outrora ditaram o ritmo de progresso da cidade de Bicas.

A ferrovia não foi apenas um meio de transporte no século XIX; ela se consolidou como o principal agente de transformação econômica e social da Primeira Revolução Industrial, redefinindo o tempo e o espaço nas cidades onde se instalava. (Monastirsky, 2022) No Brasil, e, especificamente em Minas Gerais, o trem simbolizou o progresso, multiplicando o poder de transporte de mercadorias e, crucialmente, reorganizando a vida urbana em torno de suas estações e oficinas. Este trabalho parte dessa premissa para centrar-se no estudo de caso de Bicas,

uma cidade da Zona da Mata mineira, cuja identidade e ocupação espacial estão intrinsecamente ligadas ao complexo ferroviário.

No século XIX, o desenvolvimento de novas tecnologias de transporte impulsionou grandes transformações globais. Uma das inovações mais significativas foi o transporte ferroviário, inicialmente desenvolvido nas minas europeias para o transporte de carvão. O marco inicial dessa tecnologia ocorreu em 1804, com a primeira locomotiva a vapor, a *New Castle*, no País de Gales, utilizada predominantemente para movimentar cargas pesadas.

Entretanto, o período ferroviário propriamente dito foi inaugurado entre 1825 e 1830, conforme aponta Hobsbawm (1996), com a histórica locomotiva Rocket, de George Stephenson, e a inauguração da estrada de ferro Liverpool-Manchester. A partir desse momento, houve uma rápida evolução para modelos de locomotivas mais eficientes, movidas a vapor, que passaram a puxar vagões destinados a transportar tanto carga quanto passageiros, consolidando a ferrovia como o principal agente de transformação econômica e social da Primeira Revolução Industrial.

> [A] imensa indústria [de extração de carvão mineral], embora provavelmente não se expandindo de forma suficientemente rápida rumo a uma industrialização realmente maciça em escala moderna, era grande o bastante para estimular a invenção básica que iria transformar as indústrias de bens de capital: a ferrovia.[1]

Apesar de a primeira ferrovia nos Estados Unidos ter sido construída em 1827, foi somente entre o fim da década de 1840 e meados de 1870 que houve uma grande expansão da malha ferroviária pelo mundo. Essa expansão tinha um caráter de marco econômico e global, pois, como afirma Hobsbawm, as ferrovias construídas na África, Ásia, Austrália e, principalmente, na América Latina, eram, do ponto de vista econômico, “um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual esses bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo” (Hobsbawm, 1996, p.91).

Essa função econômica se sobrepunha a um forte valor simbólico, uma vez que, para o autor Hobsbawm, o trem “era o próprio símbolo do triunfo do homem sobre a tecnologia” (Hobsbawm, 1996, p.61). No Brasil oitocentista, a chegada da ferrovia causou grande impacto e expectativas na população, tendo em vista que anteriormente a existência da ferrovia no país, as mercadorias eram transportadas

---

[1] HOBSBAWM, Eric. **A Era das Revoluções (1789-1848)**. 9ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p. 60.

de forma precária em estradas de terras pelos tropeiros, na qual utilizavam o lombo de animais, como mulas e burros. Dessa forma, “o trem de ferro substitui os muares, os carros de boi e os cavalos nas longas viagens, multiplicando o poder de transporte de mercadorias.” (Souza, 2009, p. 27-28). A malha ferroviária no Brasil desencadeou mudanças profundas em vários aspectos da sociedade.

Já em terras mineiras, a ferrovia foi citada pelo Presidente da Província em 1870 como um grande acontecimento precursor de uma grande revolução econômica e social. No entanto, o impacto da ferrovia ia muito além da função econômica. O trem chegava às cidades redesenhando a paisagem urbana, criando bairros, e, sobretudo, modificando a percepção temporal. O horário do trem se sobrepôs à hora local, solar e relativa, ditada pela igreja[2]. Esse novo ritmo, baseado na precisão industrial, não apenas reorganizou a vida cotidiana, mas também produziu novos espaços e hierarquias sociais no entorno das estações e oficinas, fazendo com que a ferrovia fizesse, de certa forma, parte da vida dos moradores, principalmente dos que viviam ao seu redor.

O presente trabalho busca resgatar a perspectiva da população que reside no entorno do patrimônio ferroviário (local onde ficava a oficina e a antiga estação), cujas percepções estão muitas vezes silenciadas (Pollak, 1989). Posto isso, este trabalho busca responder à seguinte pergunta-problema: "De que formas a população de Bicas compreende a presença do patrimônio ferroviário na paisagem da cidade?” Entre outras finalidades, busca identificar as maneiras pelas quais a população apreende esse patrimônio no centro da cidade e analisar o impacto do silenciamento dessas memórias após a desativação da malha ferroviária. Sendo assim, a pesquisa se justifica pela necessidade de compreender o valor afetivo e simbólico das estruturas remanescentes para aqueles que as vivenciam, considerando que a ferrovia moldou a memória coletiva e o ritmo cotidiano da cidade. Ressalta-se que a afinidade com a temática e a escolha do objeto de estudo originam-se de uma experiência prévia da autora na produção de um documentário sobre a cidade[3], que abordou a relevância do trem e contou com o relato de ex-ferroviário, despertando o interesse científico em aprofundar a investigação sobre o silenciamento dessa parte da história de Bicas. A investigação abrange, portanto,

---

[2] MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e Despedidas – Ferrovias e Ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009, p. 20.

[3] Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=c9vz-Ax0ewE

os moradores do entorno do complexo ferroviário central, onde se localizava a oficina e a estação, compreendendo a importância de viabilizar a preservação das identidades e narrativas ligadas à era ferroviária, sob a ótica dos lugares de memória.

Para responder a essa pergunta-problema, a pesquisa está estruturada em 6 capítulos. Após esta introdução (Capítulo 1), o capítulo 2 (Breve contextualização histórica de Bicas e da Ferrovia) que traz uma breve história sobre Bicas e a ferrovia na cidade. Após, o capítulo 3 (A paisagem, produção do espaço e memória coletiva) estabelece o referencial teórico, no qual é subdividido em tópico, sendo ele: 3.1. Memória coletiva e lugares de memória. O Capítulo 4 (metodologia de pesquisa) detalha as estratégias de pesquisa, as pesquisas de opinião, bem como a técnica de análise de conteúdo (Bardin), sendo dividido em dois subtópicos, sendo eles: 4.1. Delineamento da Pesquisa e Revisão Bibliográfica e 4.2. Pesquisas de opinião. Por fim, o Capítulo 5 (Resultados e Discussão) apresenta a análise dos dados coletados, relacionando as memórias dos moradores com os conceitos propostos pelos estudiosos para, assim, responder à pergunta central do estudo e apresentar as considerações finais. E o trabalho finaliza com o capítulo 6: Considerações finais, seguido das referências bibliográficas utilizadas para elaboração deste trabalho.

2. Breve contextualização histórica de Bicas e da Ferrovia

> O apito que cessou fazia parte da vida dos biquenses e até dos guararaenses há cerca de oitenta anos. Ele acordava para o trabalho, liberava para o almoço e depois encerrava as horas das tarefas diárias. Havia também uma particularidade dramática, quando os apitos indicavam chamada para ambulâncias que compunham os “trens-de-socorro”, que geralmente partiam de Bicas para atender acidentes ferroviários e outros tipos. Às vezes, alguns dos socorristas ficavam por lá entre as vítimas.(Jornal O Município, 1995) [4]

A cidade de Bicas, localizada na Zona da Mata mineira tem aproximadamente 14.000 habitantes (IBGE 2022) e uma área de 140km² (IBGE 2024), é conhecida pela pecuária leiteira (IBGE 2023). Historicamente, a sua localização foi o fator determinante para o seu desenvolvimento, visto que é situada no entroncamento que ligava Juiz de Fora aos principais portos do Rio de Janeiro, a cidade consolidou-se como um nó logístico essencial. É importante, porém, ressaltar que

[4] Trecho do jornal “O Município”, descrito por Emil Farhat em especial para “O Município”, disponível no blog “O Trem Expresso”, disponível em: https://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/o-ultimo-apito-das-oficinas-de-bicas-e.html

Bicas e Guarará foram desmembrados de Mar de Espanha devido a essa relevância crescente.

A história de Bicas é marcada pela presença da ferrovia. Por décadas, a estrada de ferro atuou como um fator essencial para o desenvolvimento da região, estabelecendo-se como um verdadeiro eixo de progresso que impulsionou o comércio, gerou empregos e influenciou diretamente a vida social e urbana do município. Essa importância não se limitou ao aspecto econômico, pois a ferrovia não apenas moldou a paisagem física da cidade, mas também influenciou a vida da população e possibilitou a criação de instituições sociais, a exemplo da tradicional escola Liceu Operário, que era uma escola destinada aos filhos dos ferroviários. Desse modo, a presença da malha férrea é um elemento intrínseco à identidade histórica de Bicas, sendo crucial para compreender o seu processo de formação e ocupação espacial. A sua importância, inclusive, é frequentemente atrelada à própria origem da localidade: a decisão de nomear a Estação Ferroviária de "Bicas", em vez de seguir o padrão de nomear pela sede do distrito, foi um marco decisivo para que o então "lugar denominado Taboas" pudesse alavancar seu crescimento e, posteriormente, alcançar a emancipação em 1923 (O Trem Expresso, [s.d.]).

A história de Bicas está intrinsecamente ligada à expansão ferroviária na Zona da Mata mineira, tendo sua origem fundamentada em documentos técnicos do século XIX, como o relatório do engenheiro Pedro Betim Paes Leme, de 1878[5]. O relatório destaca que Bicas ainda não existia como povoado naquela época, uma vez que não figurava entre as localidades mencionadas nos sertões da região. Dessa forma, a conclusão histórica é de que o surgimento da cidade foi uma consequência direta da construção da linha férrea entre 1878 e 1879, sendo este escolhido para representar o ano de fundação do município, coincidindo com a inauguração oficial de sua estação em setembro de 1879. Vale ainda destacar que a Companhia União Mineira, que deu origem a essa linha, havia sido fundada anteriormente, em 20 de março de 1876.[6]

Durante o auge das ferrovias, a Estação de Bicas se consolidou como um centro estratégico, devido a sua localização. Um trecho do relatório cita que a

---

[5] Relatório do engenheiro Pedro Betim Paes Leme disponível em: https://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/primeiro-relatorio-da-estrada-de-ferro.html. Acesso em: 23 jan. 2026

[6] VANNI, Julio Cezar. Os sertões do Rio Cágado. Niterói: Editora Comunità, 2002.

estação terminal não foi construída no local planeado originalmente (Arraial do Espírito Santo) mas em um lugar denominado Taboas. Segundo esse trecho

> As difficuldades d'esse traçado por um lado e as condições de um mais facil prolongamento para S. João, a que tinhamos 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. [7]

A estação de Bicas por sua vez, quando construída possuía uma distinção arquitetônica e funcional em relação às demais estações da linha, como a de Pequeri e de Sossego. Enquanto as outras eram feitas com estruturas de madeira, a de Bicas foi construída em alvenaria e tijolos, demonstrando que a empresa ferroviária já previa uma importância superior e uma permanência definitiva para a localidade. A partir de 1884, a gestão da ferrovia passou para as mãos da Leopoldina Railway, consolidando ainda mais esse papel estratégico.

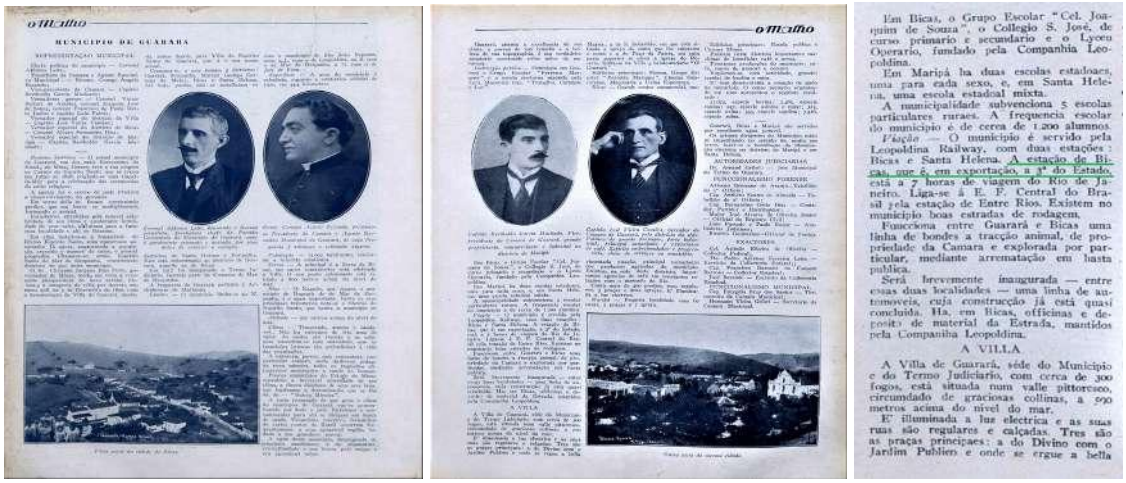
Registros da época, como um trecho de uma publicação da revista carioca *O Malho*[8] de 1922, destacava a Estação como a "3ª do estado de Minas Gerais em exportação" estando há 7 horas do Rio de Janeiro, o que atesta a sua pujança econômica e o intenso fluxo de mercadorias e pessoas que ela gerava, além da sua posição estratégica, o que pode ser visto na figura 1.

---

[7] Trecho retirado do Primeiro relatório apresentado à Assembleia Geral dos Accionistas da Companhia Estrada de Ferro União Mineira em 31 de Janeiro de 1878 pela Directoria da mesma. Disponível em: https://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/primeiro-relatorio-da-estrada-de-ferro.html. Acesso em: 23 jan. 2026

[8] A Revista O Malho foi uma revista ilustrada de sátira política, que circulou no Rio de Janeiro por mais de meio século entre os anos de 1902 e 1954, na qual era publicada semanalmente. O Malho, que contava com colaboradores do calibre de Olavo Bilac e exercia influência direta na política nacional, dedicou espaço para exaltar a pujança de Bicas, o que reforça o papel protagonista da cidade no cenário brasileiro de 1922.

Figura 1: Trecho da revista o Malho



Em Bicas, o Grupo Escolar "Cel. Joaquim de Souza", o Collegio S. José, de curso primario e secundario e o Lyceu Operario, fundado pela Companhia Leopoldina.

Em Maripá ha duas escolas estadoaes, uma para cada sexo, e, em Santa Helena, uma escola estadoal mixta.

A municipalidade subvenciona 5 escolas particulares ruraes. A frequencia escolar do municipio é de cerca de 1.200 alumnos.

Viação — O municipio é servido pela Leopoldina Railway, com duas estações: Bicas e Santa Helena. A estação de Bicas, que é, em exportação, a 1ª do Estado, está a 7 horas de viagem do Rio de Janeiro. Liga-se á E. F. Central do Brasil pela estação de Entre Rios. Existem no municipio boas estradas de rodagem.

Funccciona entre Guarará e Bicas uma linha de bondes a tracção animal, de propriedade da Camara e explorada por particular, mediante arrematação em hasta publica.

Será brevemente inaugurada — entre essas duas localidades — uma linha de automoveis, cuja construcção já está quasi concluida. Ha, em Bicas, officinas e deposito de material da Estrada, mantidos pela Companhia Leopoldina.

A VILLA

A Villa de Guarará, séde do Municipio e do Termo Judiciario, com cerca de 300 fogos, está situada num valle pittoresco, circumdado de graciosas collinas, a 990 metros acima do nivel do mar.

E' illuminada a luz electrica e as suas ruas são regulares e calçadas. Tres são as praças principaes: a do Divino com o Jardim Publico e onde se ergue a bella

Registro histórico da Villa de Bicas na Revista O Malho (1922).

Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira / Revista O Malho (Edição 1052, p. 30, 1922).[9]

A Figura 1, trata-se de um documento histórico iconográfico e fonte primária extraída da Hemeroteca Digital Brasileira, que revela através de sua composição visual a centralidade da ferrovia na organização urbana de Bicas, validando a tese de que a cidade foi moldada pelo trem. A reportagem descreve Bicas como um ponto estratégico servido pela Leopoldina Railway, mencionando a existência de duas estações (Bicas e Santa Helena) e sua ligação com a Estrada de Ferro Central do Brasil pela estação de Entre Rios. As imagens da figura 1 acima, incluem retratos de figuras de destaque da sociedade local e fotografias panorâmicas que mostram a organização urbana da cidade sob a influência do trem. O texto da revista apresenta a ferrovia como precursora de uma "grande revolução econômica e social" na Zona da Mata.

É fundamental destacar que o início da produção do espaço em Bicas está vinculada ao período das grandes fazendas de café da Zona da Mata mineira, cuja economia era sustentada pelo sistema escravista. A ferrovia, ao chegar à região, surge como a resposta técnica e logística necessária para o escoamento dessa produção cafeeira rumo ao porto do Rio de Janeiro.(Neto, 2019) Essa transição do regime agrário-escravista para o sistema ferroviário industrial marca o início de uma nova racionalidade no espaço da cidade, onde o ritmo das fazendas cede lugar ao ritmo dos trilhos, consolidando o que Milton Santos define como a união entre sistemas de objetos e sistemas de ações. Sendo assim, a ferrovia

[9] Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/docreader.aspx?bib=116300&pasta=ano%20192&pesq=Bicas&pagfis=48382. Acesso em 06 jan. de 2026.

Essa relevância resultou na implantação de um complexo ferroviário completo, que incluía não apenas a Estação, mas também uma bem equipada Oficina de Manutenção de Locomotivas e Vagões, que foi a responsável pela Bicas dinâmica de hoje. A oficina contava com operários belgas, franceses e italianos, já que o país era carente de recursos humanos qualificados. A Leopoldina Railway foi um modelo de oficina, chegando a abrigar mais de 250 operários, dos quais muitos marcaram sua história como verdadeiros mestres em seus ofícios, realizando a manutenção e reparação de locomotivas e vagões, o que exigia conhecimentos profundos de caldeiraria, ajustagem, fundição e ferraria. (Vanni, 2002)

Além da oficina, houve a criação de instituições como o Liceu Operário e o SENAI, voltados para a capacitação dos ferroviários e de seus familiares. Essas estruturas moldaram definitivamente a paisagem e a vida social da cidade, criando um legado que perdura até hoje.

No entanto, a trajetória de Bicas é intrinsecamente ligada ao município de Guarará, do qual foi distrito até 1923. Guarará teve seu surgimento em meados do século XVIII, ligada ao declínio do ciclo do ouro em Villa Rica (atual Ouro Preto). A região onde hoje se situa Guarará localizava-se na chamada "Área Proibida", uma zona de mata fechada onde a Coroa Portuguesa impedia a circulação para evitar o contrabando de ouro. Com o esgotamento das minas, a Coroa começou a liberar o acesso para estimular novas atividades econômicas, levando mineiros e novos moradores migrarem para lá e estabelecerem pequenas propriedades de subsistência.

Marcado pela agricultura de café e açúcar, o povoado consolidou seu centro a partir da doação de terras para a construção de uma capela dedicada ao Divino Espírito Santo. Devido à robusta economia cafeeira, a construção da Estrada de Ferro União Mineira na década de 1870 impulsionou o crescimento de Guarará, que se tornou Villa do Guarará em 1890.

A despeito da potência e da consolidação histórica de Guarará, a ferrovia acabou por redefinir a hierarquia regional. A Estação de Bicas, localizada em um antigo povoado, se tornou um polo que atraiu o complexo ferroviário e, consequentemente, a pujança econômica. A Estrada de Ferro local que ligava Guarará a Bicas, construída em 1892 foi marcada por irregularidades administrativas e cancelada em poucos meses. Buscando soluções para não se perder o investimento na construção da ferrovia em janeiro de 1899,

> começou a funcionar a Ferrocarril Guararense, utilizando a mesma malha ferroviária da antiga E. F. Guararense, agora com vagonetes adaptados para tração animal transportando passageiros e pequenas cargas. Este modelo de transporte funcionou até 1923, encerrando definitivamente o transporte sobre trilhos entre as localidades, tendo os trilhos retirados no ano seguinte e o antigo leito transformado em estrada de rodagem. [10]

Enquanto isso, a Estação de Bicas se firmava como centro estratégico. Essa dinâmica desigual de forças, onde a Estação superou a sede do distrito, foi decisiva para que Bicas, que era antes o "lugar denominado Taboas", alcançasse sua emancipação em 1923. Contudo, com o declínio da malha ferroviária nas décadas seguintes, e o desmantelamento de grande parte dos elementos materiais do complexo ferroviário, como a retirada dos trilhos (leito) e a demolição dos galpões das oficinas, na década de 1990, a paisagem urbana de Bicas sofreu uma profunda transformação. Apesar da ausência do trem e do silêncio que se instalou, a ferrovia e seus remanescentes, a Estação, hoje Museu, e a área da Oficina, persistem no imaginário social da população. Estes bens, funcionam como suportes de memória, carregados de histórias que, no entendimento da população local, fazem da antiga Estação uma das "mais importantes e tradicionais edificações" da cidade. Essa desativação desencadeou uma profunda transformação na paisagem urbana e social, levando a cidade a uma situação de estagnação e à "procura de uma nova vocação".

O Museu Ferroviário Biquense, inaugurado em 2010, instalado na antiga estação de trem, funciona como o principal agente guardião da materialidade que resistiu ao silenciamento. O memorial ferroviário é um espaço de interpretação onde a estação é vista como o "marco zero" da identidade local. O acervo que hoje compõem esse espaço é composto por objetos doados por moradores, ex funcionários da oficina ferroviária e familiares de pessoas que tiveram algum vínculo ou possuem memórias sobre o trem, contando com cerca de mais de 300 peças[11], desde objetos de trabalho (lanternas, telégrafos, ferramentas de manutenção pesada das oficinas), mobiliário original e uma vasta coleção fotográfica. Essas fotos são fundamentais, pois registram o fluxo de passageiros na plataforma e o trabalho braçal dentro das oficinas, permitindo que o visitante visualize a "pujança" mencionada nos registros de 1922. O museu também guarda documentos e

---

[10]Trecho retirado do blog o Trem Expresso, disponível em: https://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/historia-da-estrada-de-ferro-guararense.html

[11] Dado informado pela pessoa responsável pelo museu ferroviário, retirado da pesquisa de opinião realizada *in loco,* na data de novembro de 2025.

depoimentos de ex-ferroviários que narram o cotidiano do Liceu Operário e do SENAI, reforçando que a estação era o centro de uma engrenagem social completa.

Para a instituição e para os moradores que o frequentam, a estação é vista como um monumento que resiste à degradação física (como os problemas no telhado) e ao esquecimento, servindo de suporte para que as gerações mais novas compreendam que Bicas não foi apenas uma passagem, mas um polo produtor de tecnologia e mão de obra especializada.

Figura 2: Museu Ferroviário de Bicas



Composição de duas fotografias do interior do Memorial do Ferroviário Biquense, instalado na antiga estação.
Fonte: Blog O Trem Expresso[12]

Apesar do desmantelamento das estruturas, a presença da ferrovia persiste no imaginário social da população, sendo alimentada pela memória dos moradores, ex-ferroviários e pelos poucos elementos físicos que restaram. A cidade optou por manter resquícios da oficina e a própria Estação Ferroviária, que foi tombada pelo município em 2007, segundo o Inventário de Proteção do Patrimônio Cultural da Prefeitura de Bicas publicado no ano de 2025[13], onde hoje funciona a rodoviária, o museu ferroviário e uma loja de artesanato. O acervo do museu é composto por uma diversidade de objetos que narram o cotidiano da era ferroviária, incluindo mobiliários originais, ferramentas de manutenção, documentos oficiais, fotografias, itens escolares e uma maquete que reproduz as estruturas do complexo. Além do mobiliário técnico, o museu abriga painéis fotográficos e pinturas murais que retratam a movimentação histórica das plataformas. Sendo assim, a ressignificação do espaço da estação como museu é o que garante, atualmente, que o patrimônio físico não seja apenas um prédio vazio, mas um 'lugar de memória' ativo para a

[12] Disponível em: https://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/estacao-bicas-predio-da-estacao.html. Acesso em 03 jan. de 2026.
[13]Disponível em: https://www.bicas.mg.gov.br/arquivo/download/111209/categoria/10032/listagem_completa_do_patrimonio_protegido_ate_2024 . Acesso em 24 jan. 2026

comunidade. Além das peças instaladas no museu, a cidade possui alguns elementos que marcaram a era ferroviária, os quais estão alocados em algumas partes da cidade. Na figura 3: Resquícios da ferrovia de Bicas, podemos ver à esquerda, um martelo pilão mecânico de grande porte, remanescente do maquinário das antigas oficinas de manutenção e à direita, um vagão do tipo prancha (plataforma) estacionado em um gramado.

Figura 3: Resquícios da ferrovia de Bicas



Fotografias de elementos da materialidade ferroviária preservados em área aberta.
Fonte: Elaboração Própria

Na medida em que são chancelados como bens de interesse histórico e cultural, esses bens tornam-se lugares de memória (Nora, 1992), cumprindo funções simbólicas, materiais e, principalmente, funcionais, servindo como suportes para a rememoração de fatos relevantes para a cidade. Portanto, carreiam consigo toda uma simbologia que lhes garante certo status, na medida em que o próprio tombamento assinala bens relevantes para a identidade cultural. Materiais pela sua materialidade, logo, passam a se fazer presentes na paisagem local, sendo, portanto, percebidos como pontos na paisagem. Funcionais pois guardariam uma posição de servirem como suportes para a rememoração de fatos tidos como relevantes para a cidade de Bicas.

No entanto, embora esses lugares sejam difundidos como pontos de interesse turístico, nota-se que a ênfase costuma recair na perspectiva isolada do bem cultural, sendo frequentemente enquadrados em planos fechados, o que mitiga a compreensão de sua relação com o entorno, as residências e os próprios moradores.

3. A paisagem, produção do espaço e memória coletiva

Este capítulo visa fundamentar o conceito de paisagem sob uma perspectiva geográfica que transcende a visão meramente estética ou visual da paisagem. O objetivo é entender a paisagem como um registro material e imaterial que reflete as relações sociais e o processo de produção do espaço. Utiliza-se a obra de Milton Santos para diferenciar paisagem de espaço geográfico e de Augustin Berque para compreender a pluralidade e a subjetividade do termo, defendendo que o seu significado se constrói na integração entre o sujeito e o lugar, indo além do que se vê. Além disso, será estudado a memória coletiva e os lugares de memória trazendo conceitos dos autores Halbwachs, Pollak e Nora.

Antes de refletir sobre a paisagem, algumas notas sobre a construção do espaço. A compreensão da paisagem como um registro de formas e significados deve ser complementada pelo entendimento do processo que as cria: a produção do espaço. É necessário, contudo, diferenciar a paisagem do espaço geográfico. Para Milton Santos (1978) ambos indicam uma mesma realidade, mas em diferentes níveis de entendimento. No livro Por uma Geografia Nova, Santos aborda o conceito de Espaço Geográfico como um conjunto central composto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente. O espaço é uma estrutura composta por relações sociais que se manifestam através de processos e funções, e ele é um verdadeiro “campo de forças cuja formação é desigual”. O autor afirma que esta desigualdade é a razão pela qual “a evolução espacial não se apresenta de igual forma em todos os lugares” (Santos, 1978, p. 122).

É por essa lógica que Santos diferenciou a paisagem do espaço geográfico. O espaço geográfico é dinâmico e contínuo, sendo a totalidade das relações sociais e econômicas em ação. A paisagem, por sua vez, é o que é visível e perceptível, o registro material do processo. Ou seja, "se o espaço geográfico é movimento, porque é totalização, a paisagem é totalidade, porque é um momento do movimento" (Santos, 2002,p.92).

A compreensão da paisagem como um registro de formas e significados deve ser complementada pelo entendimento do processo que as cria: a produção do espaço. A ferrovia, no caso de Bicas, foi o principal agente na produção do espaço urbano local[14]. Sua chegada introduziu uma nova racionalidade técnica e social que ditou a lógica de expansão urbana como a criação de bairros e hierarquias sociais no entorno da estação e da oficina e consolidou a formação desigual que levou Bicas a se emancipar de Guarará e alcançar a pujança econômica.

A Paisagem é um termo geográfico que se relaciona diretamente com o espaço e tudo aquilo que o compõe. O primeiro termo para designar paisagem no mundo ocidental, segundo Maximiliano (2004), foi a palavra alemã *Landschaft*, que traduzida para o português significa panorama. Essa origem etimológica reforça a ideia de que o conceito nasceu da observação do espaço geográfico e das fisionomias que compõem o campo visual.

Essa concepção, mais amplamente disseminada no senso comum e nas definições de dicionário, tende a reduzir a paisagem a algo puramente visual ou estético, ou seja, aquilo que se abrange ao alcance da vista e é reduzido a uma fotografia ou representação artística. O aspecto visual da paisagem, contudo, é importante para outras disciplinas além da Geografia, conforme trazido por autores como Milton Santos. Para a Arquitetura, por exemplo, o visual é utilizado para análises estéticas, já para a Ecologia, é usado para entender a distribuição das formas naturais.

No entanto, para a análise geográfica e social do espaço, essa visão é insuficiente. A verdadeira análise da paisagem deve incluir as funções, as relações sociais e a história que não se vê. Santos (2014) afirma que a paisagem é heterogênea, imbuída de formas naturais e artificiais, exigindo que o pesquisador vá para além do campo visual para capturar o seu significado total.

Apesar de reconhecer que a paisagem pode ser definida como o domínio do visível, o que nossa visão alcança , Santos expande essa definição ao afirmar que ela "não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons etc.".

> Tudo aquilo que nós vemos, o que nossa visão alcança, é a paisagem. Esta pode ser definida como o domínio do visível. Aquilo que a vista abarca. Não é formada apenas de volumes, mas também de cores movimentos, odores, sons etc. (Santos, 2014, p. 67)

---

[14] VANNI, Julio Cezar. Os sertões do Rio Cágado. Niterói: Editora Comunità, 2002.

A partir da percepção da paisagem, pode-se entender as relações sociais no espaço, a formação e a atuação de uma determinada população em um território. A paisagem é um documento aberto sobre a sociedade que a construiu. A paisagem de Bicas se moldou através da hierarquia social da época, da organização do trabalho e da formação de ferroviários.

O valor real do patrimônio que moldou a paisagem está na sua imaterialidade, sendo carregada de significados, sentimentos, memória e o imaginário dos sujeitos do espaço. É sob essa perspectiva que pode-se entender que o olhar de cada sujeito sobre a paisagem é singular e único, mas suas concepções particulares se tornam coletivas quando compartilhadas entre outros sujeitos. Isso reforça a ideia de Halbwachs (2013) sobre a memória coletiva.

Berque (1998, p. 87) explica que a paisagem é plurimodal (passiva-ativa-potencial etc.) e rejeita a visão de que a paisagem é um mero objeto a ser visto e o sujeito um mero observador. Para o autor, o sujeito e a paisagem se unem e estão integrados formando um conjunto unitário. Eles não existem um sem o outro. Partindo dessa compreensão, o valor da estação ferroviária, e a paisagem material, só existe porque os moradores a experienciam, a lembram e a carregam de significado. A paisagem só é paisagem através da percepção humana, e a identidade do morador (o sujeito observador) é, em parte, construída por sua relação com essa paisagem. Um morador de Bicas que vivenciou a ferrovia só pode ser compreendido em sua totalidade se considerarmos sua relação com a Estação.

> De fato, o que está em causa não é somente a visão, mas todos os sentidos; não somente a percepção, mas todos os modos de relação do indivíduo com o mundo; enfim, não é somente o indivíduo, mas tudo aquilo pelo qual a sociedade o condiciona e o supera, isto é, ela situa os indivíduos no seio de uma cultura, dando com isso um sentido à sua relação com o mundo (sentido que, naturalmente, nunca é exatamente o mesmo para cada indivíduo). (Berque, 1998b, p. 87).

A chegada da ferrovia em Bicas desencadeou grandes transformações socioespaciais, foi o motor de uma revolução que redefiniu o tempo e espaço da cidade. A ferrovia por muitos anos foi símbolo de progresso e modernização, visto isso, a linha férrea teve grande impacto na transformação da paisagem ao seu redor, reescrevendo e remodelando a ocupação do espaço onde teve um importante papel no desenvolvimento e na transformação da paisagem. Nesse sentido, Borges (2011) destaca que o primeiro sistema de transporte moderno foi a ferrovia, explorado como

um instrumento para o processo de expansão econômica, permitindo diminuir o espaço e encurtando o tempo entre diferentes regiões. Sendo assim, as cidades que antes foram contempladas pelo trem, se beneficiaram pela inovação, agilidade e modernidade, gerando novos bairros, ruas e aglomerados e, em alguns casos, resultando na decadência de centros urbanos distantes de seu alcance.

A paisagem pode ser compreendida como uma das formas de expressão da relação entre homem e meio, onde os objetos, os seres e as coisas estão carregados de sentidos, história e cultura. Para Berque (2016), a paisagem é abordada além de um atributo visual e estético, pois ela seria carregada de valor e significados que são atribuídos por cada pessoa que possua uma ligação com dado local. Sendo assim, o autor ressalta que a paisagem carrega consigo sentimentos, podendo causar todo tipo de emoção nas pessoas. Para Berque a paisagem não é apenas uma imagem fixa, mas um emaranhado de ações e sentimentos, ela surge do resultado da interação do indivíduo com o espaço físico. Cada pessoa tem um "encontro" diferente com a Estação de Bicas, e a forma como a paisagem é percebida é subjetiva, dependendo da história, da memória e da emoção de cada um.

A paisagem, por ser uma “construção” cultural, carrega um conjunto de significados, deixando de lado a ideia de somente existir fisicamente. Ela carrega símbolos, feitos, lembranças que a sociedade atribui a ela. A estação de Bicas não apenas existe em sua materialidade, mas seu valor está naquilo que ela representa socialmente para a cidade: o “triunfo da tecnologia", o “eixo de progresso”. Essa representação é construída e perpetuada através de manifestações culturais, como músicas, festas, celebrações. A paisagem passa por valores estéticos e sentimentais, assim como se constrói visualmente, não resumindo somente a isso, mas dialoga diretamente com a imaginação, o que dialoga com a síntese de Halbwachs.

A paisagem além de sua carga técnica, pode ser analisada e compreendida por seu caráter simbólico. Se por um lado a ferrovia pode ser lida como um 'sistema de objetos' que produziu o espaço urbano e ditou o ritmo da cidade, por outro, ela se consolida como uma paisagem cultural carregada de significados invisíveis. Conforme pontua Cosgrove (1998), a paisagem é o resultado de uma intervenção humana que gera transformações muitas vezes imperceptíveis aos olhos técnicos, mas fundamentais para a cultura local.

> Todas paisagens possuem significados simbólicos porque são o produto de apropriação e transformação do meio ambiente pelo homem. O simbolismo é mais facilmente apreendido nas paisagens mais elaboradas - a cidade, o parque e o jardim e através da representação da paisagem na pintura, poesia e outras artes (Cosgrove, 1998. p. 108).

A paisagem está em constante mudança, “ao mesmo tempo em que carrega as marcas do passado, isto é, ela congrega, em um suporte espacial, ao mesmo tempo sua constituinte, um conjunto de presenças, sejam elas antropomórficas ou não.” Ela é um mosaico de tudo que foi construído e transformado ali ao longo do tempo. A paisagem é o que vemos e usamos como espaço e por trás dessa camada existem ainda as relações sociais e histórias que são criadas pela interação entre a paisagem e as pessoas que transitam nela, ocasionando em transformações. De acordo com Milton Santos (1997), a paisagem não é fixa e está em constante transformação:

> A paisagem nada tem de fixo, de imóvel. Cada vez que a sociedade passa por um processo de mudança, a economia, as relações sociais e políticas também mudam, em ritmos e intensidades variados. A mesma coisa acontece em relação ao espaço e à paisagem que se transforma para se adaptar às novas necessidades da sociedade. (Santos, 1997, p. 37)

A paisagem não pára no tempo, é como um espelho da sociedade, à medida que a sociedade vai se transformando e criando novas maneiras de viver e habitar esses espaços, seja em sua economia, nas suas relações e na sua política, a paisagem também muda. Ela se adapta para acomodar as novas formas de viver das pessoas. A ferrovia foi ao longo dos anos se desfazendo e a paisagem acompanhou essa mudança. Se uma cidade parar de usar o trem, a paisagem da ferrovia se transforma para atender a outras funções ou, se não houver novas necessidades, ela entra em degradação e abandono, como o caso de estudo deste trabalho, a ferrovia que integrava a cidade de Bicas.

É nesse cenário de expansão da paisagem, que vai além da figura materializada da ferrovia, o trem, que surge também o conceito de paisagem sonora. No que tange à dimensão imaterial da paisagem, surgem outros elementos que ganham foco além do que se vê: os sons, os cheiros, os movimentos, assim como os símbolos e significados presentes na paisagem. Em decorrência dessa ampliação do conceito, é fundamental incorporar a discussão sobre a paisagem sonora (*Soundscape*), conceito desenvolvido pelo compositor e pesquisador canadense R. Murray Schafer na década de 1970.

Segundo Schafer (2001), criador do termo, a paisagem sonora pode ser definida como sendo uma forma de entender como as relações humanas acontecem, considerando os sons vivenciados nos locais em que se inserem. A identidade de um lugar e de seus habitantes é refletida através da paisagem sonora, que é carregada de significados e traduz o que a cidade “diz”. Para Schafer, o som não é apenas ruído de fundo, mas um vetor de identidade e um forte gatilho de memória, que influencia a percepção do espaço tanto quanto os elementos visuais.

> A paisagem sonora é o resultado da soma de todos os sons de determinado espaço. O termo é uma tradução da expressão sound scape, criada por Murray Schafer na década de 1960, quando iniciou os estudos do som no meio ambiente e tem sido adotado nos países de língua latina. Como os espaços diferem entre si, cada paisagem sonora é singular e soa de modo peculiar. Ela é dinâmica e está em constante mutação, devido a uma série de fatores: estações do ano, hora do dia ou da noite, clima, presença ou ausência de máquinas, eletrodomésticos, pessoas, animais, vento, chuva..., exemplos que podem se suceder ao infinito (Fonterrada, 2022, p. 12).

O silêncio que se instalou após o declínio da ferrovia, na década de 1990, é, por si só, uma marca sonora que carrega a memória da ruptura e do vácuo econômico na cidade. Ao buscar as lembranças dos moradores sobre o que eles ouviam, bem como suas articulações presentes com o bem cultural e hoje já não ouvem mais, a pesquisa acessa a imaterialidade da paisagem e sua multiplicidade de significados.

3.1. Memória coletiva e lugares de memória

> A memória recolhe os incontáveis fenômenos de nossa existência em um todo unitário; não fosse a força unificadora da memória, nossa consciência se estilhaçaria em tantos fragmentos quantos os segundos já vividos (Hering, 1920)

A palavra memória tem sua origem na Grécia Antiga, sendo derivada da palavra *mnemis*, que significa “aquele que lembra”. A memória, em um sentido primário, refere-se à capacidade de um conjunto de funções psíquicas que possibilitam conservar e evocar certas informações, experiências ou conhecimentos adquiridos “graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas” (Le Goff, 2003, p. 419). Segundo Chauí:

> Os antigos gregos consideravam a memória uma identidade sobrenatural ou divina: era a deusa Mnemosyne, mãe das Musas, que protege as Artes e a História. A deusa Memória dava aos poetas e adivinhos o poder de voltar ao passado e de lembrá-lo para a coletividade. (Chauí, 2000, p. 159).

A etimologia da palavra memória não é única nem estática, e as suas raízes em diferentes línguas ou momentos históricos carregam significados distintos. A memória não é um conceito exclusivo da História ou da Sociologia, mas carrega em si a multidisciplinaridade de pertencer a outras áreas. No entanto, ela se destaca na literatura que traz a noção de memória como um dispositivo que preserva a lembrança. Nesse sentido, como afirma Pollak (1989), a memória constitui o oposto do esquecimento, sendo um campo de disputa onde se define o que deve ser lembrado e o que deve ser silenciado.

Entretanto, para as ciências humanas e sociais, a memória não é um fenômeno individual e psicológico, mas um fenômeno que carrega coletividade, como aponta Maurice Halbwachs em seus estudos. Halbwachs (2013), pioneiro no estudo do tema, revolucionou essa compreensão ao demonstrar que a memória é intrinsecamente social, sendo construída e mantida dentro de quadros sociais de memória. Para o autor, o indivíduo só consegue lembrar de fatos e experiências na medida em que estes são compartilhados e reconhecidos pelos grupos sociais dos quais ele faz parte: família, profissão e comunidade. Portanto, a memória pessoal é sempre uma memória coletiva, dependente das referências e das narrativas do grupo, ou seja, a constituição da memória de um indivíduo é resultado da combinação das memórias que recebe dos diferentes grupos dos quais está inserido, sendo consequentemente influenciado por eles. Nessa ótica, o indivíduo participa de dois tipos de memória, a individual e a coletiva, uma vez que as lembranças permanecem coletivas e nos são lembradas por outros pois utiliza-se palavras, conceitos e valores que se aprende com a sociedade para dar sentido a essa lembrança, visto que “isso acontece porque jamais estamos sós” (Halbwachs, 2013, p. 30).

Segundo o autor, os indivíduos tendem a viver em grupos, organizando-se em sociedade, o que possibilita a formação de laços de convivência, afinidades e recordações compartilhadas. Sendo assim, essa construção de vivências contribui para o fortalecimento de uma identidade coletiva, baseada na ideia de que a memória não é construída de forma isolada. Ela deixa de ser apenas um atributo pessoal e passa a ser compreendida como uma construção social, marcada pelas experiências compartilhadas e pelas referências comuns entre os membros de um mesmo grupo, permitindo que determinados eventos, lugares ou símbolos permanecem vivos na identidade das pessoas, mesmo diante de transformações

físicas ou do esquecimento institucional, o que Halbwachs denomina de memória coletiva.

Halbwachs argumenta que mesmo que um lugar tenha passado por transformações físicas e que a história oficial se esqueça de certos fatos, ainda assim as pessoas são capazes de manterem vivas as lembranças e os significados ligados àquele lugar ou acontecimento, isso se chama memória coletiva. Ao afirmar que ‘cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva’, o autor evidencia que as lembranças pessoais são influenciadas pelos valores, símbolos e histórias que são compartilhadas com o grupo em que se convive e se faz parte, o que, por sua vez, reforça o sentimento de pertencimento individual e coletivo. Segundo Halbwachs (2013):

> Não basta reconstituir pedaço por pedaço a imagem de um acontecimento passado para obter uma lembrança. É preciso que esta reconstituição funcione a partir de dados ou de noções comuns que estejam em nosso espírito e também no dos outros, porque elas estão sempre passando destes para aqueles e vice-versa, o que será possível se somente tiverem feito e continuarem fazendo parte de uma mesma sociedade, de um mesmo grupo. (Halbwachs, 2013, p. 39)

Para que a lembrança faça sentido, ela precisa estar conectada a experiências compartilhadas por outras pessoas, pois como aponta Halbwachs recordar de algo não se resume a reunir fragmentos de memórias individuais.

Para Michael Pollak (1989), o contexto social e cultural influencia na formação da memória, onde a memória não é apenas algo que o grupo compartilha, mas é moldada por esse ambiente. Pollak enfatiza a ideia de que a memória não é aleatória; ela só se forma e é aceita se caber nos “quadros” (referências, valores, linguagem, espaço) que o grupo social fornece. Por exemplo, em Bicas, a lembrança da Estação só se mantém porque o quadro social (o grupo de ex-ferroviários ou vizinhos) ainda existe e valoriza a história ferroviária. Sendo assim, a memória é preservada porque tem uma função social no presente: fortalecer os laços de pertencimento. No fim, o ato de lembrar em grupo é um ato de preservação da identidade.

Os conceitos de Halbwachs e Pollak convergem com o conceito de "lugares de memória" proposto por Pierre Nora, onde no clássico texto "Entre memória e história – a problemática dos lugares", ele afirma que “os lugares de memória são, antes de tudo, restos. A forma extrema onde subsiste uma consciência comemorativa numa história que a chama, porque ela a ignora". (Nora, p.12, 1993).

Desse modo, os bens patrimoniais se tornam âncoras simbólicas, materiais e funcionais, materializando o passado e tornando o estoque de lembranças acessível para o presente.

Nora (1993), em seus estudos, argumenta que parte da sociedade contemporânea deixou de valorizar aspectos da memória coletiva, transitando para uma cultura imediatista, na qual o passado é frequentemente desvalorizado e se torna descartável. Esse fato se deu pelo crescimento das sociedades que desencadeou na aceleração da história e de uma sociedade mais crítica, onde tudo acontece rápido demais transformando o passado em um “objeto” distante, quase sem importância para o agora. Esse processo acarreta o risco de perda de referências históricas cruciais para a identidade dos grupos sociais. Sendo assim existe um paradoxo onde a memória deixa de ser algo natural, espontânea e se torna um objeto a ser estudado e cultivado.

Durante a década de 1970, aconteceu um descontentamento pós industrialização pois havia uma crise que traduzia a sociedade moderna como uma sociedade altamente historicizada, o que acarretou em uma crítica da modernidade, visto que essa modernidade trazia o passado como um livro de exemplos onde o passado é visto como algo que deve ser superado ou deixado para trás. Esse novo modelo de sociedade prezava pela inovação e pelo reino do novo (Koselleck, p.111).

Nora, no entanto, argumenta que o ser humano e a sociedade não conseguem viver sem um passado e que quando a memória espontânea morre, surge uma necessidade latente de resgatar esse passado, onde essa busca pode se manifestar na construção de arquivos, museus, monumentos, e no tombamento de prédios, que podem ser traduzidos como “lugares de memória”. Por isso, o passado está perto, porque ele não está morto. O passado não é apenas algo que aconteceu, mas ele continua vivo através de seus resquícios e principalmente através do seu significado e valor para as pessoas. "A verdadeira percepção do passado consistia em considerar que ele não era verdadeiramente passado" (Nora, p.18, 1993)

Nora mostra que existem duas abordagens que fundamentam o passado: a memória que está ligada à vivência, ao emocional e ao vivido e a história, que se associa ao racional e ao crítico. A memória acontece entre as pessoas, nos grupos sociais em que se pertence, por ser um fenômeno vivo e coletivo. Ela carrega sentimentos, crenças, símbolos e elementos que remetem a vivências significativas, existindo assim somente enquanto for vivida e transmitida. A história, por sua vez,

difere de memória, ela parte da proposição de compreensão do passado de forma mais crítica se baseando em provas e documentos. É um estudo do que já não existe, buscando explicar as causas e consequências dos acontecimentos. Nesse sentido, Nora argumenta que a história nunca é absoluta, ela está sempre sendo revisada, questionada e atualizada conforme novas descobertas e novas evidências surgem.

> [...] A memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta a dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações [...]. (Nora, 1993, p. 9)

Para Nora, os lugares de memória são por sua vez um misto entre a história e a memória, pois há-se a necessidade de identificar uma origem que liga a memória ao passado, visto que o passado, embora radicalmente outro, precisa ser trazido à volta. A memória se enraíza no concreto, no espaço, na imagem, no objeto enquanto a história, por sua vez, se concentra em continuidades temporais, evoluções e nas relações das coisas. Sendo assim, para Nora a memória é o absoluto e a história o relativo. A memória para Pierre Nora é vida, carregada por grupos vivos que sentem, transformam e a passam adiante, está sempre mudando e se transformando, vivendo em uma dialética entre a lembrança e o esquecimento. Em contraste com a memória viva, tem-se a história, que por sua vez é o oposto. A história é a reconstrução problemática do passado, visto que ela exige um distanciamento, criando uma narrativa que vai além dos grupos específicos, focando em ser laica e que abrange todos os grupos.

Em síntese, este capítulo estabeleceu a base conceitual para a análise do patrimônio ferroviário de Bicas. A ferrovia é vista como o agente principal na produção do espaço, deixando um legado material e imaterial que se manifesta na paisagem estudada por Santos e Berque. Esta paisagem não é apenas visual, mas carregada de sentidos, exigindo a inclusão da dimensão acústica através da paisagem sonora, onde Schafer traz suas considerações. A permanência do significado desse patrimônio no tempo é assegurada pela memória coletiva (Halbwachs, Pollak), que encontra nas estruturas remanescentes da Estação e da oficina seus lugares de memória, proposto por Nora.

Tecidas essas observações, passa-se ao capítulo 4 (Metodologia de Pesquisa), onde serão detalhadas as estratégias de coleta e análise para capturar

as percepções dos moradores e relacioná-las a essas categorias conceituais já estabelecidas através dos autores citados e estudados neste trabalho.

4. METODOLOGIA DE PESQUISA

O presente trabalho, de caráter exploratório, parte de uma metodologia eminentemente qualitativa, especialmente de natureza bibliográfica e documental, fazendo uso ainda de uma pesquisa de opinião. O objetivo é aprofundar a compreensão da relação entre a comunidade e o patrimônio.

4.1. Delineamento da Pesquisa e Revisão Bibliográfica

A pesquisa adota o Estudo de Caso (Patrimônio Ferroviário de Bicas/MG[15]), que se debruça sobre os olhares dos moradores inseridos na área central, compreendida pelas ruas dos Operários, Augusto Rossi e Aura Aliana Pereira Lamha. A justificativa para essa escolha é que esses sujeitos fazem parte da paisagem urbana ligada à estação e aos resquícios da oficina, cujos olhares e memórias estão frequentemente interditados na difusão turística (Pollak, 1989).

Figura 4: Imagem da delimitação da área de estudo



Fonte: Elaboração própria via Google Earth

A base teórica é sustentada por uma revisão bibliográfica narrativa sobre os eixos temáticos: memória, paisagem e patrimônio anteriormente abordados no item referencial teórico. Foram consultados trabalhos específicos sobre o tema, como: A preservação do patrimônio cultural como instrumento de preservação da memória:

[15]Listagem completa do patrimônio acautelado e protegido no município. Disponível em: https://www.bicas.mg.gov.br/arquivo/download/111209/categoria/10032/listagem_completa_do_patrimonio_protegido_ate_2024. Acesso em: 24 jan. 2026

140 anos da Estação Ferroviária de Bicas, MG (Rossi, 2019) e Requalificação do Parque Municipal dos Ferroviários de Bicas - MG (Machado, [s.d.]). A pesquisa documental contou com a consulta a fontes primárias por meio da Hemeroteca Digital Brasileira, mantida pela Fundação Biblioteca Nacional. Essa etapa foi fundamental para o resgate de registros históricos, como a publicação da revista *O Malho* de 1922, que permitiram contextualizar a relevância econômica de Bicas no cenário ferroviário nacional da época.

4.2. Pesquisas de opinião

O estudo contou com a feitura de pesquisas de opinião, que é um instrumento de coleta de dados que combina perguntas pré-definidas com flexibilidade para a exploração de temas. A pesquisa de opinião foi de caráter opinativo e realizada *in loco*, em um trabalho de campo onde os participantes foram abordados em suas casas. Para a amostragem utilizou-se a técnica de amostragem não-probabilística por conveniência, visando indivíduos com moradia no perímetro de estudo (Rua dos Operários, Augusto Rossi e Aura Aliana Pereira Lamha). A coleta foi realizada até que se observasse a saturação das respostas, isto é, quando os depoimentos tendem a se repetir, garantindo a profundidade e variedade das memórias.

Foram elaboradas nove perguntas, que direcionam para a percepção e vivência dos respondentes com a paisagem ferroviária e a memória que guardam sobre a ferrovia de Bicas. As pesquisas de opinião foram realizadas entre o final do mês de novembro e até metade do mês de dezembro. No total foram entrevistados 10 moradores ao entorno do local de pesquisa, entre eles ex-ferroviários, filhos e netos de ex-ferroviários e pessoas que viviam no entorno da ferrovia sem vínculo com a oficina ou ferrovia como mecanismo de trabalho ou estudo.

O material prático, composto pelas pesquisas de opinião, foi analisado por meio da análise de conteúdo, uma técnica de interpretação de dados qualitativos que busca identificar padrões, categorias e significados, tal como proposta por Bardin (2016).

O processo analítico foi sistematizado em três etapas, onde primeiramente foi realizada uma leitura flutuante do material transcrito para contato inicial, passando para a exploração do material que se aprofundou para identificação de trechos relevantes e padrões de respostas e por fim o tratamento dos resultados no qual

buscou-se a categorização dos dados em subitens de análise, que serão estabelecidos a partir do referencial teórico do trabalho.

As categorias de análise que nortearam as pesquisas de opinião foram: 1- relação do morador com a estação ferroviária que hoje é a rodoviária da cidade e seu entorno; 2- valores que o conjunto ferroviário possui para estes moradores; 3- usos cotidianos em relação ao entorno da estação; 4- percepções de aspectos da paisagem do entorno (incluindo a paisagem sonora).

Para a realização da pesquisa de opinião, foi realizado um trabalho de campo, onde tive que abordar pessoas em suas casas ao redor do local de estudo. Considerando a natureza exploratória da pesquisa, que se concentra na coleta de dados primários de opinião e memória através de pesquisas de opinião, o projeto se enquadra em um levantamento que não requer submissão ao Comitê de Ética em Pesquisa (CEP), de acordo com a classificação da Resolução 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde. É importante explicitar que, durante a realização das pesquisas de opinião, de caráter opinativo, os respondentes não foram identificados e não passaram por situações de risco, constrangimento ou danos. A abordagem priorizou o diálogo informal e voluntário, garantindo que as histórias contadas sobre a memória ferroviária fossem coletadas de forma ética, resultando em propostas de interpretação e manutenção da memória que serão apresentadas como devolutivas aos moradores.

No entanto, o estudo garantiu o rigor ético em todas as etapas da coleta de dados. Para assegurar o respeito e a proteção dos participantes, foram adotadas algumas medidas preventivas onde os todos os participantes foram informados detalhadamente sobre os objetivos da pesquisa e a forma como os dados seriam utilizados, garantindo sua participação voluntária. As informações e depoimentos coletados foram utilizados exclusivamente para os fins acadêmicos deste Trabalho de Conclusão de Curso.

Além do mais, a realização do trabalho de campo impôs alguns desafios iniciais, especialmente na abordagem dos respondentes em suas residências e comércios no entorno do local de estudo. A etapa de campo revelou desafios inerentes à pesquisa qualitativa em comunidades de pequeno porte, como a cidade de Bicas. Observou-se em alguns casos, uma esquiva inicial por parte dos moradores quanto à finalidade da abordagem, por se tratar de uma cidade pequena

e muitas pessoas, principalmente pessoas mais velhas não estarem abertas a pesquisas de opinião.

Além disso, a transformação da área central do estudo deste trabalho em um polo predominantemente comercial reduziu o número de residentes que vivenciaram o auge do período ferroviário, limitando quantitativamente a amostragem. No entanto, a limitação foi suprida pela profundidade das narrativas geradas na pesquisa pelos “informantes-chave” que aceitaram participar, garantindo a densidade necessária para a análise das categorias propostas. No geral, os que aceitaram participar da pesquisa, a fizeram de bom grado e sentiram prazer em compartilhar suas histórias sobre a ferrovia, que em sua maioria eram de boas lembranças e nostalgia, permitindo a análise aprofundada das categorias de paisagem, memória e identidade propostas neste estudo.

Inicialmente, a abordagem direta encontrou resistência, resultando em cerca de 5 a 7 recusas por parte de moradores que se mostravam desconfiados ou alegavam não ter conhecimento sobre o tema ou não terem vivenciado a fase da ferrovia na cidade. Diante disso, a estratégia de abordagem foi adaptada para um diálogo mais informal, o que permitiu estabelecer um vínculo de confiança com os 10 moradores selecionados. A pesquisa teve uma duração média de 10 minutos, tempo necessário para que os sujeitos pudessem relatar sobre suas memórias e seus anseios acerca da ferrovia.

5. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados e discussões aqui apresentados derivam da triangulação entre a revisão bibliográfica e documental em fontes primárias na Hemeroteca Digital Brasileira e as narrativas coletadas nas pesquisas de opinião com dez moradores do entorno do antigo complexo ferroviário de Bicas/MG. Como resultado, as análises buscam revelar a subjetividade da paisagem e os significados atribuídos ao patrimônio sob a perspectiva desses moradores entrevistados, sintetizados na nuvem de palavras acima, a qual sistematiza os termos mais recorrentes e com carga afetiva identificados nos depoimentos. Fundamentado nos conceitos de produção do espaço, paisagem sonora, lugar de memória e silenciamento, este capítulo discute como o trauma da desativação ferroviária na década de 1990 reconfigurou a identidade local. Dessa forma, demonstra como o antigo complexo da

oficina e a estação foram transformados em suportes de resistência contra o esquecimento institucional, consolidando-se como lugares de memória para os biquenses.

Para aprofundar a compreensão dos significados atribuídos pelos respondentes, foi realizada a categorização dos relatos conforme a técnica de Bardin (2016). O Quadro 5 apresenta a síntese desses resultados, relacionando as respostas dos moradores respondentes aos conceitos teóricos de paisagem sonora, produção do espaço, lugares de memória e proposta de valorização. Conforme demonstrado no quadro abaixo, as narrativas dos moradores convergem para três eixos principais de análise, que serão detalhados a seguir.

Quadro 5: Categorias de análise e núcleos de sentido da pesquisa de opinião

Categoria de análise	Núcleos de sentido (O que eles mais falaram)	Citação chave (alguns exemplos)	Conceito teórico relacionado
Paisagem sonora	O apito como marcador do tempo; o silêncio após a desativação; o choro coletivo.	"Todos de mãos dadas no último apito... a cidade inteira chorava." (R01)	*Soundmaker* (Marca Sonora) - R. Murray Schafer
Produção do espaço	A ferrovia como motor da cidade; Bicas como 3ª maior estação; o Liceu e o SENAI.	"Bicas era totalmente dependente da estrada de ferro." (R02); *A Oficina, o SENAI e o Liceu eram geradores de muitos empregos, com salários acima da média (R03);*	Produção do Espaço - Milton Santos
Lugar de memória	A estação como patrimônio afetivo; o museu como resistência; A ressignificação da antiga ferrovia;	"A Estação é uma das mais importantes e tradicionais edificações." (R03)	Lugares de Memória - Pierre Nora

Propostas de valorização	Desejo por filmes, maquetes e tecnologia; necessidade de atrair jovens.	"Seria legal um filme... para poder atingir um público maior." (R04)	Interpretação do patrimônio / turismo inclusivo

Fonte: Elaboração própria

Posto isto, a partir da análise dos dados sintetizados no quadro 5 acima, percebe-se que as memórias dos moradores não são apenas registros visuais, mas experiências sensoriais e afetivas que dão sentido ao patrimônio. A partir dessa compreensão geral das categorias, as seções seguintes detalham cada um desses eixos, iniciando pelo impacto da ferrovia na organização do cotidiano biquense.

5.1. A produção do espaço e o impacto no cotidiano

A ferrovia em Bicas não foi apenas um meio de transporte, mas o agente central na produção do espaço urbano, visto que ela moldou a cidade e a conduziu ao crescimento e desenvolvimento devido à linha férrea, tornando um polo onde o trem ditava o ritmo da vida social (Vanni, 2002). O respondente 02 afirma que *"Bicas era totalmente dependente da estrada de ferro"*, sendo este o maior setor empregatício da região. A relação dos moradores com a estação ferroviária de Bicas reflete o que Milton Santos define como a indissociabilidade entre sistemas de objetos e sistemas de ações, onde o espaço geográfico é inseparável e constituído pela interação contínua entre a materialidade do mundo e as práticas humanas. A ferrovia não foi apenas uma estrutura física, mas o agente que redesenhou a paisagem urbana e criou novas hierarquias sociais no entorno. O respondente 01 comenta que *“...Bicas cresceu e desenvolveu, e se emancipou de Guarará devido à ferrovia."*. Além disso, a região do entorno da ferrovia era de grande movimento, como comentou o respondente 04 com as seguintes palavras: *“O movimento era muito grande de negócios, sabe? De gente fazendo negócio e tudo. Era um mundo diferente.”*

Essa efervescência no entorno da ferrovia é ratificada pelo respondente 02, que descreve o cenário ferroviário da cidade como:

> (...) *efusiante. Principalmente 11 horas, quando terminava o expediente das oficinas e era o intervalo também de almoço do Senai e do Liceu. Olha, a quantidade de bicicleta ali na Rua dos Operários e na Coronel Souza, a*

> *gente não tinha como atravessar. A cidade vivia a ferrovia. Bicas era totalmente dependente da estrada de ferro. Era um maior setor empregatício. Sabe? E quando o trem aproximava, chegando ao momento, muitas pessoas nem iam viajar, mas iam à estação para saber quem estava desembarcando, quem estava embarcando, se o trem estava cheio, se havia atraso. Ah, o povo assim, participava muito, muito, muito, muito."*

O respondente 04 dá continuidade ao que foi relatado pelo respondente 02, quando diz:

"Eu sei que o movimento era muito grande, né? (...) Muita gente passando...ali onde é a rodoviária hoje. Mais ou menos a lembrança que eu tenho (...)."

Conforme pode ser observado na Figura 1 na página 12, que mostra o trecho da revista O Malho, de 1922 destaca que a Estação de Bicas ocupava a posição de terceira maior do estado de Minas Gerais em volume de exportação. Este dado não apenas comprova a relevância econômica da cidade na década de 1920, mas também justifica a robusta infraestrutura ferroviária instalada no município, que incluía as grandes oficinas de manutenção.

> *Então, eu lembro que tem o último apito do, da oficina, todos os funcionários que ainda trabalhavam lá, o meu irmão mais velho, meu irmão mais velho fez Senai, fez liceu, do liceu foi pro Senai, do Senai foi pra Guarnieri, da Guarnieri veio pra Leopoldina. (Respondente 01)*

Além disso, a trajetória familiar mencionada pelo respondente (Liceu, Senai, Leopoldina) confirma a tese de Milton Santos sobre a produção do espaço, onde a ferrovia criou um sistema de ações que moldou a vida das famílias por gerações, remodelando a paisagem e criando novos significados para o espaço.

> *A Oficina, o SENAI e o Liceu eram geradores de muitos empregos, com salários acima da média se comparado aos demais empregos da cidade. Sem dúvida a cidade sofreu um impacto muito grande. (Respondente 03)*

Além da percepção sobre a produção do espaço, a pesquisa contou com perguntas que levaram os respondentes comentaram a respeito da organização do tempo e do cotidiano ao redor do local de pesquisa. A organização do cotidiano da cidade, conforme relatado pelos respondentes, demonstra a fusão entre os conceitos de tempo e técnica em Milton Santos (1997) e de paisagem sonora em Schafer (2001).

> *(...) e a cidade era movimentada. Ou seja, entrava 7, 7 horas, a cidade era toda movimentada, aí parava o trânsito. 11 horas, quando apitava, transitava tudo na cidade de novo, meio-dia era a volta, e 4 horas é, apitava e saía, até hoje apita 4 horas, né? (Respondente 01)*

> *Ah, mas assim, a antiga estação em Bicas, então, como não era muito distante, eu estava lá todos os dias à 1 hora que passava o Expresso que*

> *vinha do Rio para Ponte Nova, e às 3 horas que passava o outro Expresso que vinha de Ponte Nova para o Rio. Ah, eu acompanhava os trens. Gostava imensamente, sabe? (...) Toda vez que de madrugada a locomotiva dava três silvos, três apitos, significava que era socorro. Então o trem socorro ficava estacionado na terceira linha, era composto de um guindaste, de um vagão dormitório, de um vagão refeitório e de um vagão, de um guindaste, né? Então esse trem socorro ia até o local do sinistro. Ah, então a gente acordava sobressaltado com aqueles três silvos contínuos. Era o sinal do socorro. (Respondente 02)*

Ao descreverem que 'a cidade era toda movimentada' nos horários de entrada e saída das oficinas, os moradores revelam como o ritmo da ferrovia se sobrepunha ao ritmo natural da cidade. O apito, nesse contexto, deixa de ser apenas um ruído para se tornar, na visão de Schafer (2001), uma marca sonora (*sound mark*) fundamental, que possuía o status de organizar a vida comunitária, ditando o início e o fim da vida cotidiana na cidade. Sendo assim, a cidade e principalmente o entorno da ferrovia era moldado pelo trem. E até hoje ainda se ouve o apito que os respondentes falaram, o que revela uma persistência desse apito no tempo presente, demonstrando a resiliência de uma paisagem sonora que se recusa a ser silenciada, mesmo após a desativação da ferrovia na cidade.

A recorrência do termo 'apito' nos relatos dos respondentes demonstra que para o biquense, o apito não era um ruído aleatório, mas um som comunitário que conferia identidade e segurança. Segundo Murray Schafer (2001), quando uma marca sonora desaparece, a comunidade perde um ponto de referência essencial, o que justifica o sentimento de luto sonoro identificado nesta pesquisa.

5.3. Lugares de memória: sentimento de luto e a memória coletiva

Com o encerramento da ferrovia na década de 1990, a cidade passou por uma grande ruptura na sua identidade local e o fim das oficinas trouxe o encerramento de uma atividade econômica forte para a cidade. Segundo Pollak (1989) memórias marcantes de rupturas sociais definem o que o grupo escolhe lembrar ou silenciar. Nas pesquisas de opinião, essa desativação é descrita com um forte sentimento de luto pelos respondentes quando dizem que:

> *Ah, foi um, um, um, um momento muito triste, né? Porque ela empregava várias pessoas, e a cidade era movimentada. (…) todos eles de mãos dadas, no último apito da oficina. Diz que a cidade inteira chorava, o comércio chorava, não só pelo que ia perder, como pela, pela emoção do momento, entendeu? Todos os funcionários de mãos dadas, eles deram o último apito a fechar. Nossa, muito emocionante. (Respondente 01)*

Ao se analisar o trecho da pesquisa do respondente 01, percebe-se que o apito não era apenas um barulho; era o "maestro" da cidade. No momento em que os funcionários dão o "último apito", eles estão decretando o fim de uma era. A fala do respondente 01 ilustra o que Schafer (2001) traz em seus estudos ilustrando a força da *sound maker* (marca sonora) de Bicas. O choro da cidade ao som do último apito demonstra que a identidade sonora e a identidade social da população eram um só.

O relato do choro coletivo e do gesto de mãos dadas dos operários mostra um ritual de despedida que marca a transição da 'Bicas ferroviária' para a 'Bicas do silêncio'. Como aponta Halbwachs, a memória se apoia em grupos sociais; quando o grupo de operários se desfaz, a cidade perde seu ponto de apoio.

Quadro 6: Categorias de análise e núcleos de sentido da pesquisa de opinião

Categoria de análise	Núcleos de sentido	Citações Chave	Análise Teórica
Luto e perda afetiva	A desativação comparada à morte de um familiar; sentimento de tristeza generalizada.	"É como se fosse perder uma pessoa da família. A cidade de Bicas entrou num luto." (R02) "Ah, houve tristeza, né? Todo mundo ficou triste, uai..." (R08)	Conecta-se ao conceito de Memória Coletiva (Halbwachs), onde a perda de um símbolo do grupo gera um trauma compartilhado.
Percepção de retrocesso	A ideia de que o fim do trem paralisou a cidade; crítica ao "progresso" rodoviário.	"Acabou com Bicas. Muita tristeza e retrocesso." (R05) "O que chamaram de progresso foi,	Demonstra o silenciamento (Pollak): a história oficial impõe o progresso, mas a memória local sente a perda.

		na verdade, um retrocesso imenso." (R09)	
Impacto econômico e social	Referência aos salários dos ferroviários como motor da cidade; perda de empregos qualificados.	"Bicas cresceu prosperou virou referência e viveu muitos anos com salário de ferroviários." (R06) "Perdemos os melhores empregos e os salários que movimentavam a economia." (R09)	Reforça a ideia de que a ferrovia era a identidade da cidade, não apenas um meio de transporte comum.
Apagamento do patrimônio	Revolta contra a demolição de galpões e retirada dos trilhos; crítica aos governantes.	"Até que teve um que demoliu os grandes galpões apagando de vez nossa história." (R06) "Na hora que sumiram com o trem de lá... limparam tudo..." (R08)	Refere-se à destruição física do Lugar de Memória (Pierre Nora), dificultando a transmissão da história.

Fonte: Elaboração própria

A desativação da malha ferroviária em Bicas é narrada pelos moradores não como uma mudança logística, mas também como um evento traumático de luto coletivo, como demonstrou o respondente 02. Conforme apontado por Halbwachs, a

memória coletiva necessita de suportes materiais; quando o trem para de circular, a estrutura familiar e social da cidade se desestabiliza, gerando o sentimento de perda de um ente querido relatado pelos respondentes.

Quadro 7: Categorias de análise e núcleos de sentido da pesquisa de opinião

Categoria Temática	Sentimentos Comuns	Trechos das Falas (Recortes)
O Trauma do Fim (Luto)	Comparação com a perda de familiares; tristeza coletiva; comoção geral.	"Senti assim muito... como se fosse perder uma pessoa da família." (R02) "Todo mundo ficou triste, uai..." (R08)
Retrocesso Econômico	Perda da prosperidade; fim dos salários que movimentavam a cidade; sensação de declínio.	"Bicas cresceu... e viveu muitos anos com salário de ferroviários." (R06) "O que chamaram de progresso foi, na verdade, um retrocesso imenso." (R09)
O Apagamento Material	Crítica à demolição de galpões e retirada dos trilhos; extermínio da história física.	"Demoliu os grandes galpões apagando de vez nossa história." (R06) "Sumiram com o trem de lá... limparam tudo..." (R08)
Resistência e Impotência	Tentativas de luta (abaixo-assinado) frustradas pelo argumento do "déficit".	"Eram muitos artigos no jornal... abaixo-assinado... mas nada conseguiu comover o governo." (R02)

Fonte: Elaboração própria

As respostas apresentadas no Quadro 7 mostram que a desativação da ferrovia em Bicas não foi um evento puramente administrativo, mas um trauma social. O termo luto, recorrente nas falas dos Respondentes 02 e 09, confirma a

teoria de Halbwachs (2013) sobre a memória coletiva onde o autor diz que a destruição dos suportes materiais da memória, os trilhos e galpões, desestabiliza a identidade do grupo. Além disso, a fala do Respondente 06 sobre o apagamento da história ilustra o processo de silenciamento discutido por Pollak (1989), onde a memória oficial do progresso rodoviário ignora a dor e o sentimento de retrocesso da comunidade local. O apagamento físico de elementos do complexo ferroviário, exemplifica o que Michael Pollak (1989) descreve como 'silenciamento'. Ao negligenciar a manutenção e permanência da oficina ferroviária da cidade, o poder público e as instituições promovem um esquecimento forçado da história ferroviária. No entanto, as histórias coletadas na pesquisa de opinião mostram que a memória subterrânea dos moradores resiste a esse topocídio, mantendo o valor simbólico do local vivo mesmo diante da degradação material desses espaços.

> *Olha, quando a ferrovia foi desativada, foi muito triste. Eu senti muito. Eu sonhava várias vezes, sabe, que aquilo um dia ia voltar, e era, era lamentável. (...) A cidade de Bicas entrou num luto, foi uma comoção assim geral. Eram muitos artigos no jornal do município, era abaixo-assinado, era muito movimento, mas nada conseguiu comover, né, o governo federal para a reativação. Alegavam que era muito deficitária, né, e que o transporte de rodoviário abocanhou, praticamente, os passageiros das ferrovias. Então, que por ser muito deficitário, tinha que, eh, extinguir, né, exterminar. (Respondente 02)*

> *Pena. Tivemos governantes que não ligaram para história cada matou a única história importante de nossa cidade (...) Bicas cresceu prosperou virou referência e viveu muitos anos com salário de ferroviários. (Respondente 06)*

Esse sentimento de luto compartilhado pelos respondentes, só existe porque a memória da ferrovia é compartilhada pela comunidade, sendo assim a percepção da ferrovia como um elemento central da identidade da cidade confirma a tese de Halbwachs (2013), de que a memória individual é, na realidade, um ponto de vista sobre a memória coletiva e que mesmo que um lugar tenha passado por transformações físicas as pessoas são capazes de manterem vivas as lembranças e os significados ligados àquele lugar ou acontecimento, isso se chama memória coletiva.

Ao afirmar que a memória não é um arquivo isolado dentro da nossa cabeça, Halbwachs explica que embora as pessoas tenham as suas próprias lembranças, elas só existem porque os sujeitos estão inseridos em quadros sociais (família, profissão, cidade), como é o caso de Bicas, mais precisamente da ferrovia. Os

relatos dos respondentes confirmam a tese defendida pelo autor quando argumentam que:

> *Lembro, por exemplo, a primeira vez que eu consegui entrar dentro da oficina, porque não podia. Era proibido. E, mas um dia, por um descuido do guarda, lá eu consegui entrar. Então, aquilo para mim representou uma maravilha, principalmente ver o girador de locomotiva, eu não conhecia. A locomotiva entrava tipo numa ponte rolante, ali ela girava, e cada locomotiva ia para uma linha diferente. Eu não conhecia. Então, foi assim, muito marcante. Sabe? (Respondente 02)*

> *Anos após o fim da ferrovia, em 2019, ano em que a Estação completou 140 anos, propôs à prefeitura uma reforma naquele prédio histórico que necessitava de uma ampla restauração. Uma grande obra foi realizada, período em que visitei todas as escolas do município contando a história da ferrovia e de nossa Estação para todos os alunos. Fechando com chave de ouro, o desfile de 7 de setembro foi um Desfile Temático onde, baseados na história que contei, cada escola apresentou uma fase destes 140 anos de história. Foi um dos momentos mais emocionantes de minha vida, uma belíssima comemoração! (Respondente 03)*

O relato do respondente 03 demonstra que a valorização do patrimônio ferroviário em Bicas depende de ações de educação patrimonial. O desfile temático de 7 de setembro que ele relata funcionou como uma ativação da memória coletiva, transformando o registro histórico em uma experiência compartilhada por novas gerações e reforçando o conceito de 'Lugar de Memória' de Pierre Nora. A reforma do prédio, acompanhada pelo desfile, permitiu que a comunidade se reapropriasse do espaço, retirando-o, ainda que momentaneamente, da condição de abandono e estagnação, como mencionado pelo respondente.

Somado a isso, o respondente se coloca como um agente ativo na manutenção da memória da ferrovia, quando se mostra interessado em visitar escolas, dando continuidade a identidade biquense, garantindo que o ritmo dos trilhos não seja totalmente esquecido pelos jovens. Michael Pollak fala sobre pessoas que se sentem responsáveis por guardar memórias que a história oficial tenta apagar. O respondente 03 parece ser essa figura.

“A chegada do trem pagador era o maior evento. Os ferroviários recebiam em dinheiro e comemoravam no botequinho (...).” (Respondente 05)

> *Tenho como lembrança uma viagem de trem até Miguel Pereira, com minha avó quando era criança, a única vez que andei de trem. Foi uma experiência muito especial. As paradas nas estações de outras cidades trazia curiosidade e alegria. (Respondente 07)*

> *Lembro quando eu era pequeno, que minha mãe me levou para Aparecida do Norte, eu tinha oito anos... aí eu cheguei na estação... debaixo de chuva, minha mãe me carregando no braço, debaixo de chuva. (Respondente 08)*

Sendo assim, as lembranças pessoais dos respondentes, seja de cunho pessoal ou de contexto comunitário na estação, fundem-se em um quadro social comum, onde o indivíduo só recorda de tais experiências por estarem inseridas no contexto da comunidade ferroviária de Bicas.

Quando os respondentes fazem a comparação do fim da ferrovia com a de ‘perder uma pessoa da família’, reforça a ideia que Berque (2004) traz em seus estudos sobre a integração entre o sujeito e o lugar: a paisagem ferroviária era parte constituinte do próprio ser biquense. Sendo assim, esse valor afetivo com a ferrovia transforma as estruturas físicas, como a oficina, a própria estação em lugares de memória, conforme definido por Pierre Nora (1993). A antiga estação e a área onde era a oficina funcionam como suportes materiais para essa consciência comemorativa. No entanto, os respondentes demonstram preocupação com o "abandono" institucional quando comentam que a estação precisa de manutenção e que hoje se encontra em um estado precário. Isso se confirma no que os respondentes 01 e 02 dizem que:

> *(...) tá precisando de uma restauração geral. O telhado, até todas as portas e janelas são do período de 1879 que o inglês chegou aqui e fez, quer dizer, as janelas já estão, entendeu? (...) Com o tempo, enferruja, as telhas soltam, tá com cada buraco desse tamanho, entendeu? Então, tá pondo em risco o acervo que tem lá em cima, além dos painéis que o, que o artista que fez o painel morreu, tem uns, uns quatro meses.” (Respondente 01)*

> *(...) inclusive carece de atenção, pois seu telhado está em situação precária, colocando em risco o Museu e os demais serviços que lá funcionam. Em dias de chuva, as pessoas que visitam o museu e a loja de artesanato logo percebem a dimensão do problema e comentam. (Respondente 02)*

Para além da necessidade de manutenção no patrimônio da cidade, os respondentes contribuíram com sugestões de como a memória ferroviária deve-se manter viva. Fica para a reflexão os seguintes relatos disponibilizados no quadro abaixo, separados por eixos de ação e núcleos de sentido. Os núcleos de sentido são voltados para a Educação e Difusão (R08 e R10) e para a Tecnologia (R02 e R04) demonstram um desejo coletivo de romper o silenciamento institucional por meio de novas linguagens, como filmes, documentários e áudios, que possam recriar a paisagem perdida com o fim da ferrovia na cidade.

Quadro 8: Compilação das Propostas de Valorização e Manutenção da Memória (Voz dos Moradores)

Eixo de ação	Detalhamento do relato	Respondente	Núcleos de sentido
Tecnologia Sonora	Então, podia ter, por exemplo, um áudio lá no, no museu, que funciona exatamente no prédio da estação, não é? Então, tem um acervo lá interessante, e um áudio contando exatamente a importância da ferrovia.”	R02	Uso da tecnologia; Urgência física; Risco ao acervo; Abandono institucional.
Homenagem e Preservação	(...) preservar aquele prédio histórico se faz extremamente necessário e urgente. Será a maior homenagem que a história da ferrovia e os ferroviários que ainda estão conosco irá receber.	R03	Urgência física; Risco ao acervo; Abandono institucional; Reconhecimento social; Identidade do "Herói Ferroviário".
Cinema e Audiovisual	Olha... para poder atingir um público maior assim... quem sabe um filme? Um filme de uma época daquela... eu sei que é meio difícil, mas as pessoas conseguem tantas coisas... Então seria legal um filme.	R04	Uso da tecnologia; Alcance de público; Modernização da narrativa; Combate ao silêncio.
Reconhecimento Social	Homenageando os antigos ferroviários e os grandes profissionais da antiga oficina da Leopoldina e Rede Ferroviária. A estação tem que ser preservada porque é o que restou da história desses heróis ferroviários. Homens guerreiros, lutadores e heróis de um tempo que não volta mais. (...)	R05	Reconhecimento social; Identidade do "Herói Ferroviário"; Urgência física; Risco ao acervo; Abandono institucional.
Visualização Histórica	“(...) Minha opinião pra contar a história faça uma grande maquete e tentando refazer o nosso centro.”	R06	Visualização da paisagem apagada (Topocídio).
Educação e Memória	É, fazer um documentário sobre a ferrovia, para lembrar, né, do tempo, né, das coisas que era bom, né? E nas escolas falar sobre a linha de trem, como que era antigamente a cidade.	R08	Educação e Difusão Patrimonial; Alcance de público;

			Relevância para jovens; Continuidade histórica; Uso da tecnologia.
História Oral Viva	Preservando o pouco que restou com urgência! Precisamos de um museu que realmente conte quem foram esses heróis ferroviários, porque as lembranças estão se perdendo com o tempo. Sei que já existe o museu ali na estação, mas poderiam colocar também as histórias das pessoas que viveram a época, seria muito interessante ouvir as histórias dessas pessoas, principalmente ferroviários, enquanto ainda se pode ter essas histórias contadas por eles, sabe?	R09	Reconhecimento social; Identidade do "Herói Ferroviário"; Urgência biológica; Valor do testemunho vivo.
Tecnologia na Escola	Através da educação e da tecnologia. Quem sabe um filme ou um documentário que conta como a ferrovia ajudou o mundo a evoluir? Levar isso para as escolas é fundamental para que os jovens entendam o sistema que existia aqui. Acho que talvez isso no meu ver.	R10	Educação e Difusão Patrimonial; Alcance de público; Modernização da narrativa; Relevância para jovens; Continuidade histórica; Uso da tecnologia.

Fonte: Elaboração própria

O respondente 04 apela para a criação de um filme que conte a história da ferrovia na cidade, demonstrando a demanda da comunidade por linguagens interpretativas mais dinâmicas e tecnológicas. Em contrapartida, a fala evidencia um sentimento de distanciamento entre o desejo da população (o audiovisual) e a viabilidade de execução ('é meio difícil'). Cabe ao planejamento turístico converter esse anseio em projetos viáveis, como documentários de curta metragem ou pequenos vídeos para redes sociais, que possuem grande visibilidade, que democratizam o acesso à história de Bicas.

Embora os trilhos tenham sido retirados, a malha ferroviária permanece 'estendida' na memória dos biquenses. Sendo assim, a partir das respostas da comunidade, este estudo propõe um modelo de interpretação baseado no uso de

tecnologias sensoriais e educacionais que resgatem a identidade ferroviária biquense, resgatando as memórias coletivas e individuais da população.

Este capítulo dedica-se à apresentação e à análise dos dados coletados, cumprindo o objetivo central desta pesquisa de compreender a presença do patrimônio ferroviário na paisagem de Bicas a partir dos olhares dos moradores que vivenciaram a “era de ouro” da cidade. Em seguida, os depoimentos dos respondentes são cruzados com o referencial teórico para construir uma leitura complexa da paisagem.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo buscou identificar e compreender como a população de Bicas/MG apreende o patrimônio ferroviário em sua paisagem urbana central. Através da análise de dez pesquisas de opinião fundamentadas na técnica de Bardin (2016), entende-se que o legado da estrada de ferro em Bicas não reside apenas na materialidade de seus prédios, mas na densa camada de significados imateriais que compõem a memória coletiva da cidade, que persiste ainda na memória de cada morador entrevistado.

Dessa forma, com uma temática que é pouco explorada na cidade de Bicas, foi possível identificar experiências, percepções e interações sociais essenciais para a compreensão das diferentes realidades na região de estudo deste trabalho. O estudo demonstrou que a desativação da ferrovia na década de 1990 provocou uma ruptura traumática na identidade local, descrita pelos moradores como um "luto" profundo. As ausências físicas como a retirada dos trilhos e a demolição de galpões onde funcionava a oficina, são preenchidas no imaginário social por presenças sonoras, onde a resiliência do apito das oficinas atua como um elo entre o passado glorioso e o presente de busca por nova vocação econômica.

O atual estudo apresentou resultados bastante significativos no que se refere a relação dos respondentes com esta paisagem da cidade, revelou através da memória individual e coletiva e das diversas experiências afetivas com a ferrovia e a paisagem ferroviária, o sentimento de pertencimento com o próprio território, modo de vida e costumes gerados pela ferrovia. Fica nítido que os respondentes têm uma relação bastante positiva com o todo que compõem a paisagem ferroviária do local de estudo, apesar de alguns respondentes entenderem que a cidade precisava de

evolução e que infelizmente os meios de transporte precisam evoluir. Além disso foi bem pontuado por alguns deles, a importância da preservação da antiga estação, onde hoje funciona o museu ferroviário, a loja de artesanato e a atual rodoviária.

Os resultados alcançados dialogam com a perspectiva de uma paisagem ferroviária inserida na realidade dos moradores ao entorno, tendo como base a existência de uma relação intrínseca entre eles e o objeto estudado, esta relação dialoga com vida coletiva do local, das práticas cotidianas, da memória coletiva e individual. Cumprindo o objetivo de propor modelos de valorização, este trabalho destaca que o turismo em Bicas deve transcender a contemplação estética das fachadas. As sugestões coletadas, como a implementação de recursos sonoros e a criação de maquetes e documentários, apontam para a necessidade de uma interpretação patrimonial que devolva a voz aos sujeitos que construíram a história ferroviária da cidade.

Em suma, o patrimônio ferroviário de Bicas permanece vivo no silêncio dos lugares. Preservar a estação e o que restou da oficina é, antes de tudo, uma ação necessária e urgente para garantir que a memória local continue a ser o motor da evolução e do pertencimento biquense.

7. REFERÊNCIAS

ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos. 2. ed. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Lamparina, 2003. E-book (316 p.). ISBN 978-85-98271-59-0. Disponível em: https://www.reginaabreu.com/site/images/attachments/coletaneas/06-memoria-e-patrimonio_ensaios-contemporaneos.pdf. Acesso em: 10 jul. 2025.

ARÉVALO, Marcia Conceição da Massena. Lugares de memória ou a prática de preservar o invisível através do concreto. Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto [s. d.].

BALDASSO, Jucéli. O imaginário popular sobre a construção da linha férrea em Muçum-RS. 2012. 65 f. Monografia (Licenciatura em História) – Centro Universitário Univates, Lajeado, 2012.

BARDIN, Laurence. Análise de Conteúdo. São Paulo: Edições 70, 2016.

BERQUE, Augustin. Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (orgs.). Paisagem, tempo e cultura. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998b, p.84-91

BIBLIOTECA IBGE. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=33334&view=detalhes. Acesso em: 07 dez. 2025

BIBLIOTECA IBGE. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=35413&view=detalhes. Acesso em: 07 dez. 2025

Bicas 100 Anos - Filme A Emancipação de Bicas. Vídeo. 1h19min54s. Publicado pelo canal Foto Vídeo Palazzo. 07 de set de 2023. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=w4nRPIyz9VM&t=1115s>. Acesso em: 16 de agosto de 2025.

Bicas 100 Anos - Filme O Alvorecer das Taboas & Os Trilhos do Progresso. Vídeo. 34min11s. Publicado pelo canal Foto Vídeo Palazzo. 07 de set de 2023. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=uRcWh7vwI8o&t=1542s>. Acesso em: 16 de agosto de 2025.

CACIANO, Edivânia Rosa. Uma análise da paisagem ferroviária de Juiz de fora (mg) e seu imaginário social. 2023. Disponível em: https://repositorio.ufjf.br/jspui/bitstream/ufjf/17876/1/edivaniarosacaciano.pdf. Acesso em: 27 jun. 2025.

CALISKEVSTZ, Viviane Regina. O Ferroviário como patrimônio cultural intangível. **Terr@Plural**, Ponta Grossa, v.5, n.1, p.121-136, jan./jun. 2011. DOI: 10.5212/TerraPlural.v.511.0009.

CAMPOS, Bruno Nascimento. Tropas de aço: os caminhos de ferro no sul de Minas (1875-1902). 2012. 132 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de São João del-Rei, São João del-Rei, 2012.

CARMO, Mônica Elisque do. Trilhos e Memória: Preservação do Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais. 2014. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável) - Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

CONGRESSO NACIONAL PARA SALVAGUARDA DO PATRIMÔNIO CULTURAL, 2., 2019, Cachoeira do Sul. **Anais do II Congresso Nacional para Salvaguarda do Patrimônio Cultural: Patrimônio cultural e globalização: as problemáticas da preservação do patrimônio cultural no século XXI**. Cachoeira do Sul: UFSM Campus Cachoeira do Sul, 2019. v. 1.

COSGROVE, Denis. **A Geografia está em toda parte**. In: CORRÊA, Roberto Lobato e ROSENDAHL, Zeny (orgs.), Paisagem, Tempo e Cultura. Rio de Janeiro EDUERJ, 1998.

D'AGOSTINI, Fernanda Figueiredo; ABASCAL, Eunice Helena Sguizzardi. A ferrovia como elemento de geração de turismo e patrimônio**. Paranoá: cadernos de arquitetura e urbanismo**, Brasília, n. 19, p. 18-41, 2017. DOI: 10.18830/issn.1679-0944.n19.2017.03.

Documentário - As trilhas deixadas pelo trem. Vídeo. 19min07s. Publicado pelo canal Rojane de Souza, 16 de setembro de 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=K411YnciVUY>. Acesso em: 16 de agosto de 2025.

Documentário: Lá vem o trem - Ferrovia de Bicas MG - UFJF - Patrimônios Culturais e Turismo. Vídeo. 19min47s. 18 de setembro de 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=c9vz-Ax0ewE>. Acesso em: 16 de agosto de 2025.

FABRINO, Raphael; DUARTE, Alice. A ampliação do conceito de Patrimônio Cultural e a Unesco. **Museologia & Interdisciplinaridade**, [S. l.], v. 11, n. 22, p. 254-270, jul./dez. 2022. DOI 10.26512/museologia.v11i22.38565.

FONTERRADA, Marisa Trench de Oliveira. “Escutativa”: o entrelaçamento entre música, paisagem sonora e qualidade de vida. Pista: Periódico Interdisciplinar [Sociedade Tecnologia Ambiente], v. 4, n. 1, p. 6-22, 2022

GOMES, Leandro Eustaquio. Construção holística do patrimônio cultural: história, conceitos e definições. Cadernos NAUI Vol. 8, n. 15, jul-dez 2019

GONÇALVES, Thaís de Almeida. Memória, Patrimônio Ferroviário e Turismo: um estudo de caso da Estação Ferroviária de Bicas, MG, 2016. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2016.

GUARARÁ - História em fotos. Disponível em: https://guararahistoria.blogspot.com/2017/06/a-historia-da-estrada-de-ferro.html. Acesso em: 07 dez. 2025

HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. Tradução de Beatriz Sidou. 2ª ed. São Paulo: Centauro, 2013.

Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em https://memoria.bn.gov.br/hdb/periodico.aspx. Acesso em: 06 jan. 2026

HERING, E. (1920). Memory as a universal function of organized matter. In S. Butler (Ed.), Unconscious memory (pp. 63-86). London: Jonathan Cape

HOBSBAWM, Eric. A Era das Revoluções (1789-1848). 9ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p. 60.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). *Patrimônio Ferroviário de Minas Gerais*. [S. l.], [s. d.]. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Patrimonio_Ferroviario_MG.pdf. Acesso em: 16 ago. 2025.

LANNA, Ana Lucia Duarte. Ferrovias no Brasil: o território e as cidades. **TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, [S. l.], n. 38, p. 18-41, jan. 2019.

LE GOFF, Jacques. Memória. In: História e Memória. Campinas, SP: Ed. UNICAMP, 2003, p. 419-539.

MACHADO, Cristiane Calzavara. Requalificação do Parque Municipal dos Ferroviários de Bicas - MG. [s. d.]. Trabalho Final de Graduação (Curso de Arquitetura e Urbanismo) – UniAcademia, Juiz de Fora, [s. d.].

MACHADO, P. J. de O.; BATELLA, W. B.; CARAMEZ, L. A. S.; JACINTO, M. de S. A Ferrovia como agente do ordenamento territorial urbano e regional de Juiz De Fora/MG (1875-1929). Revista Territorium Terram, *[S. l.]*, v. 8, n. 15, p. 315–333, 2025. Disponível em: http://www.seer.ufsj.edu.br/territorium_terram/article/view/5750. Acesso em: 23 jan. 2026.

MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e Despedidas – Ferrovias e Ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009, p. 20.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. Os usos culturais da cultura. Contribuição para uma abordagem crítica das práticas e políticas culturais. Turismo: espaço, paisagem e cultura. Tradução. São Paulo: Hucitec, 1996. Acesso em: 05 out. 2024.

MURTA, Stela Maris; GOODEY, Brian. **Interpretação do patrimônio para visitantes:** um quadro conceitual, 2002

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. Estação ferroviária: “Lugar-de-memória” das cidades brasileiras. **Revista Espaço e Geografia**, 21 jan. 2022.

NETO, Walter Alves de Paula. Entre Trilhos, Cafezais E Gabinetes: O Processo de expansão da Estrada de Ferro Leopoldina na Zona da Mata Mineira (1870-1879) Juiz de Fora, 2019. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2019. Disponível em: https://www2.ufjf.br/ppghistoria/files/2019/12/2_ppghis_defesa_mestrado_walter-neto_04_dissertacao_vf-email_pdf.pdf. Acesso em: 16 ago. 2025.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História, São Paulo, n.10, dez. 1993, p.7-28. Disponível em: https://revistas.pucsp.br/revph/article/view/12101.

O TREM EXPRESSO. Disponível em: https://otremexpresso.blogspot.com/. Acesso em: 23 jun. 2025.

PERES, Sonia Maria Zanezi. Maurice Halbwachs e a memória coletiva e individual. **Revista Missioneira**, [S. l.], v. 23, n. 2, p. 71-78, jul./dez. 2021. DOI: 10.31512/missioneira.v23i2.693.

POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silêncio. Revista Estudos Históricos, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, 1989.

TOSTES, Beatriz Lopes. **TURISMO & SILENCIAMENTO DE MEMÓRIAS EM JUIZ DE FORA/MG:** um olhar sobre o guia 'Atrativos Turísticos - Edição Patrimônio'. 2024. 110 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2024.

ROSSI, Lucimar. A preservação do Patrimônio Cultural Como Instrumento de Preservação da Memória: 140 anos da Estação Ferroviária de Bicas, MG. 2019. 32 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em História e Cultura do Brasil Contemporâneo) – Faculdade de Educação / CAED, Universidade Federal de Juiz de Fora, Bicas-MG, 2019.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**. Rio de Janeiro: Record, 2002.

____. Milton. Espaço e Método. 5ª ed. São Paulo: EDUSP, 2014.

SCHAFER, M. **A afinação do mundo. São Paulo**: Unesp, 2011a.

SCHAFER, M. **Educação Sonora: 100 exercícios de escuta e criação de sons.** São Paulo: Melhoramentos, 2015.

SCHAFER, M. **O ouvido pensante.** São Paulo: Unesp, 2011b.

SCHAFER, R. Murray. **Vozes da tirania: Templos do silêncio.** Editora UNESP, 2020.

SILVA, Giuslane Francisca da. HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. **Aedos**, Porto Alegre, v. 8, n. 18, p. 247-253, ago. 2016. Disponível em: https://seer.ufrgs.br/aedos/article/view/59252/38241. Acesso em: 15 de jul. de 2025.

SOUZA, Alexandre Jairo Campos de. A formação da vila ferroviária da estrada de ferro Goiás na cidade de Araguari – MG: trabalho e cotidiano cercado pelos muros da ferrovia, 2009. 94 f. Trabalho final de Graduação – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009.

VANNI, Julio Cezar. **Os sertões do Rio Cágado**. Niterói: Editora Comunità, 2002