



# **A mão-de-obra negra nas ferrovias brasileiras: a construção da exposição virtual do Museu Ferroviário de Juiz de Fora através do projeto de extensão Ações Educativas da Universidade Federal de Juiz de Fora**

*Black labor in Brazilian railways: the construction of the virtual exhibition of the Juiz de Fora Railway Museum through the UFJF Educational Actions extension project*

**Mariana Rodrigues da Costa Neves**

Departamento de Turismo, Universidade Federal de

Juiz de Fora, Juiz de Fora, MG, Brasil

[mariana.costaneves@gmail.com](mailto:mariana.costaneves@gmail.com)

<http://lattes.cnpq.br/8849547297770737>

orcid: <https://orcid.org/0000-0002-9980-7335>

**Isabela Nocelli de Freitas Silva**

Departamento de Turismo, Universidade Federal de

Juiz de Fora, Juiz de Fora, MG, Brasil

[isabelanocellidefreitas@outlook.com](mailto:isabelanocellidefreitas@outlook.com)

**Yasmin Ludigerio Moravia**

Departamento de Turismo, Universidade Federal de

Juiz de Fora, Juiz de Fora, MG, Brasil

[yasminlud27@gmail.com](mailto:yasminlud27@gmail.com)

**RESUMO:** O presente artigo tem como propósito relatar a elaboração da Exposição Virtual intitulada "Negros nas ferrovias do Brasil – Uma história quase nunca contada", desenvolvida como parte da comemoração do 17º aniversário do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Este evento teve como principal objetivo redefinir a abordagem das exposições do Museu, que anteriormente ocorriam de maneira presencial, mas que, devido à pandemia do Covid-19, passaram a ser realizadas de forma virtual. A exposição foi concebida por meio de uma colaboração entre o Museu e o Projeto de Extensão "Ações Educativas no Museu Ferroviário", vinculado ao Departamento de Turismo da UFJF. Seu propósito central foi instigar uma análise sócio-histórica acerca da contribuição dos trabalhadores negros nas construções ferroviárias brasileiras, uma parcela frequentemente negligenciada pela história. Para tanto, a exposição adotou uma abordagem visual baseada em pesquisa bibliográfica e iconográfica relacionada aos séculos XIX e XX, época de notável crescimento das construções ferroviárias no Brasil, o que resultou em transformações nas dinâmicas e relações de trabalho no setor. contra a mulher.

**PALAVRAS-CHAVE:** Museu Ferroviário; Exposição; Turismo Cultural; Extensão Universitária.



**ABSTRACT:** The purpose of this article is to report the preparation of the Virtual Exhibition entitled "Blacks on the Brazilian railways - A story almost never told", developed as part of the celebration of the 17th anniversary of the Railway Museum of Juiz de Fora. The main objective of this event was to redefine the approach to the Museum's exhibitions, which previously took place in person, but which, due to the Covid-19 Pandemic, began to be held online. The exhibition was conceived through a collaboration between the Museum and the Extension Project "Educational Actions at the Railway Museum", linked to the UFJF Department of Tourism. Its central purpose was to instigate a socio-historical analysis of the contribution of black workers in Brazilian railway construction, a portion often neglected by history. To this end, the exhibition adopted a visual approach based on bibliographical and iconographic research related to the 19th and 20th centuries, a time of notable growth in railway construction in Brazil, which resulted in transformations in the dynamics and labor relations in the sector.

**KEYWORDS:** Railway Museum; Exposure; Cultural Tourism; University Extension.

## Introdução

As Américas, tanto a de colonização anglo-saxônica como a de colonização francesa ou holandesa e a de colonização ibérica – espanhola e portuguesa – foram cenário do maior movimento de imigração forçada de que a história é testemunha. E esta imigração originada da África foi em tal intensidade numérica que ainda hoje não se firmou o número exato de africanos transferidos para o chamado Novo Mundo. Nesse processo de imigração dirigida se inclui o Brasil, que a partir do século XVI começou a receber negros importados da África como escravizados (DIÉGUES JUNIOR, 1997).

A partir do ano de 1534, concomitantemente ao processo de colonização que culminou na divisão do território brasileiro em capitanias, observou-se uma notável intensificação do comércio de indivíduos de ascendência africana. Esse fenômeno conduziu ao desenvolvimento contínuo da presença africana no Brasil. À medida que a ocupação territorial por parte da população humana prosseguia em sua expansão, o contingente populacional negro igualmente se disseminava, irradiando-se de maneira abrangente por toda a extensão do país.

Dada a condição do escravizado, o negro estava no Brasil para o exercício de uma atividade, fosse de natureza econômica, fosse de natureza doméstica. Daí sua expansão, pelo território brasileiro, ter sido sempre na dependência das exigências de cada momento histórico que o Brasil vivia. De acordo com Diégues Junior:

Podemos distinguir cinco grandes centros de entrada do sujeito negro. São eles: Bahia, com expansão posterior para Sergipe; Pernambuco, de onde se faz

a irradiação para o Rio Grande do Norte, Paraíba e Alagoas; Maranhão e Pará, no extremo norte; Rio de Janeiro, de onde se foi irradiado a princípio para Minas, e depois para São Paulo, sobretudo acompanhando a exploração cafeeira; e Minas Gerais, para onde os escravos eram atraídos pela mineração. (1997, p. 11)

A atividade econômica, nesse contexto, emergiu como o principal atrativo para a utilização do trabalho escravo. Inicialmente, essa demanda concentrou-se na produção de cana-de-açúcar e, subsequentemente, expandiu-se para outras formas de exploração agrícola, como a cultura do café, algodão e tabaco. Além disso, as necessidades domésticas também passaram a requisitar a força de trabalho escrava, abrangendo uma ampla gama de funções que incluíam tanto as atividades relacionadas à Casa Grande quanto às exigências urbanas.

Na segunda metade do século XIX, após a proibição do tráfico de escravos em 1850 e a abolição da escravidão em 1888, a presença da mão de obra negra continuou a desempenhar um papel significativo no panorama socioeconômico do Brasil, envolvendo-se em uma variedade de atividades. Muitos indivíduos afro-descendentes migraram das áreas rurais para os emergentes centros urbanos, com o objetivo de buscar novas oportunidades de subsistência. Esse movimento resultou na participação dos negros em novos setores econômicos, com a sua inclusão em atividades diversas. Além disso, não foi incomum observar a inserção dessa população em empregos dentro dos incipientes empreendimentos industriais que começavam a surgir.

Uma das novas frentes de trabalho foram as construções das ferrovias e destaca-se aqui duas perspectivas: o trabalho dos sujeitos negros letrados e formados (qualificados), e os sujeitos negros não formados (não qualificados). Vale ressaltar, contudo, que dada a condição em que vinham para o Brasil – a de escravizado – desde o século XVI até 1850 – com a abolição do tráfico –, não foi fácil para essas populações encontrarem as necessárias vias de ascensão social e econômica que lhes permitissem melhores condições de vida, para si e para seus descendentes. Isso que não exclui, evidentemente, a possibilidade de encontrarmos apoio e emancipação dessas pessoas na história do Brasil. Nesse sentido, descortinamos as exceções encontradas nos registros históricos, bibliográficos, a fim de apresentar a força e a importância da mão de obra negra na história do país, em especial com as construções das ferrovias após a abolição, demonstrando novamente, a sua permanente importância econômica.

Para tal processo e demonstração, elaboramos uma exposição virtual denominada “Negros nas ferrovias do Brasil – Uma história quase nunca contada”

pautada em pesquisas bibliográficas e iconográficas referentes aos séculos XIX e XX, quando houve um significativo crescimento das construções férreas brasileiras, alterando as formas e relações de trabalho vigentes no setor (LAMOUNIER, 2008). De acordo com o Iphan:

A história das ferrovias no Brasil inicia-se em 30 de abril de 1854, com a inauguração, por D. Pedro II, do primeiro trecho de linha, a Estrada de Ferro Petrópolis, ligando Porto Mauá à Fragoso, no Rio de Janeiro, com 14 km de extensão. Mas a chegada da via à Petrópolis, transpondo a Serra do Mar, ocorreu somente em 1886. (2014, online)

Nota-se, contudo, que esse artigo e a exposição virtual não tiveram o objetivo de apresentar soluções para as desigualdades estruturais que permeiam a história do nosso país, mas sim levantar possíveis discussões e análises, para que a invisibilização histórica deste acontecimento não permaneça sendo reproduzida.

## Metodologia

O artigo adota uma abordagem qualitativa de natureza descritiva-exploratória para estruturar sua análise, visando compreender as dinâmicas relacionadas às temáticas da ferrovia e do trabalho nos séculos XIX e XX. Esse enfoque permitiu a compilação de informações e a síntese delas na elaboração de uma exposição virtual. O propósito subjacente à exposição foi o de proporcionar uma reflexão sócio-histórica acerca da participação de trabalhadores negros(as) nas empreitadas ferroviárias brasileiras, aquela que, por um extenso período, permaneceu à margem da visibilidade histórica. Nesse sentido, apresentou-se uma estrutura visual da exposição pautada em pesquisas bibliográficas e iconográficas referentes aos séculos XIX e XX, quando houve um significativo crescimento das construções férreas brasileiras, alterando as formas e relações de trabalho vigentes no setor. Vale ressaltar que no período analisado as leis abolicionistas foram importantes para a reconfiguração da estrutura laboral do setor férreo brasileiro. Reitera-se que o objetivo deste trabalho é fortalecer discussões e análise para combater a inviabilização histórica deste tema.

## **Contextualização teórica: reflexão sócio-histórica sobre a participação de trabalhadores negros nas construções ferroviárias brasileiras nos séculos XIX e XX**

O processo de construção das estradas de ferro no Brasil está diretamente relacionado com a expansão capitalista brasileira no século XIX, tendo sido um marco representativo na ampliação do mercado, com novas formas de relações de trabalho, possibilitando a circulação de mercadorias e pessoas.

De meados de 1850 a 1890, houve um aceleramento na construção ferroviária no Brasil, coincidindo com a proibição do tráfico internacional de escravos (1850) e com o surgimento de leis abolicionistas no país– Lei Áurea, de 1888, Lei Eusébio de Queiroz, de 1850, Lei do Ventre Livre, de 1871 e Lei dos Sexagenários de 1885. Uma problemática que se estabelecia nesse contexto era a falta de mão-de-obra para as construções das estradas, visto que legalmente era proibido o trabalho dos negros livres. De acordo com Lamounier:

Em 1850, a extinção do tráfico internacional de escravos intensificou a crise de mão-de-obra e o problema de encontrar fontes alternativas de trabalhadores que sustentassem a crescente agricultura de exportação. Em 1852 foram aprovadas medidas efetivas para a construção de ferrovias no nordeste e no sudeste do Brasil. Até 1890, milhares de quilômetros de ferrovias foram construídos no país, especialmente na província de São Paulo. Muitos fazendeiros viam a construção de ferrovias como um meio adicional de contrabalançar os efeitos negativos do fim do tráfico de escravos e de um eventual fim da escravidão. (LAMOUNIER, 2008, p.1)

Nesse período, a expansão da produção de café no sudeste do país gerava uma necessidade urgente para proprietários rurais e autoridades encontrarem alternativas ao sistema de trabalho escravo. As opções principais consistiam na utilização de imigrantes e de cidadãos brasileiros libertos e economicamente desfavorecidos, empregados sob uma variedade de arranjos de trabalho. Havia preocupações quanto às obras de construção, que requeriam uma considerável força de trabalho, o que poderia agravar a demanda e intensificar a concorrência por mão de obra, potencialmente ocasionando um aumento nos salários dos trabalhadores envolvidos na agricultura de exportação.

No terceiro quarto do século, a constituição de empresas organizadas em moldes capitalistas – atuantes em vários setores interligados, como o de transportes e de serviços urbanos, formadas e dirigidas em grande parte sob os auspícios do capital estrangeiro, e contribuindo para a ampliação dos fenômenos de

industrialização e urbanização – é, para muitos autores, indicadora da difusão e ampliação de relações capitalistas laborais no país.

Nesse contexto, a edificação das ferrovias requiritava uma ampla gama de profissionais, abrangendo tanto qualificados quanto semiquualificados: engenheiros, técnicos e trabalhadores com diferentes níveis de habilidades. Trabalhadores qualificados são aqueles que possuem um conjunto específico de competências, treinamento ou conhecimento especializado que lhes permite executar tarefas complexas de maneira autônoma. Por outro lado, trabalhadores semiquualificados possuem um grau intermediário de habilidades e conhecimento, sendo capazes de desempenhar tarefas que exigem alguma formação, mas não necessariamente em níveis avançados. Todavia, a construção de ferrovias demandava principalmente muitos trabalhadores não qualificados (Figura 1). De acordo com Ducker:

Vários estudos têm mostrado que os trabalhadores engajados na construção e manutenção do leito de ferrovias representavam um grande número, em torno de 30% do total. O número absoluto dependia, evidentemente, da extensão da linha e da complexidade das obras. Os trabalhadores na construção precisavam de pouca habilidade além de bater o prego com um martelo [...], era universalmente considerada a mais inferior e árdua forma de trabalho. Até o final do século XIX, as ferramentas principais utilizadas na construção de ferrovias eram as pás, picaretas e pólvora. (DUCKER, 1983, p. 4-5 – tradução nossa)

Figura 1: Vistas da Estrada de Ferro de São Paulo, em 1865.



Fonte: Acervo da Biblioteca Mário de Andrade, São Paulo. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/bma/index.php?p=22472>. Acesso: 20 jan. 2020.

Dessa maneira, não necessitando de uma especialização concreta para grande parte da expansão modal brasileira, algumas companhias já empregavam escravos em suas empreitadas após 1850, como foi o caso de Mariano Procópio Lage,<sup>1</sup> que informava em seus relatos: “monta a 804 o número de escravos que se acham atualmente ao serviço da companhia.” (apud BENÉVOLO, 1953, p. 422)

Vale ressaltar, que a historiografia e a documentação fornecem informações esparsas sobre o emprego de trabalhadores escravizados nas obras das estradas de ferro. Contudo, de acordo com Fox (1980, p.21), embora o Brasil seja um país escravista, o termo de concessão (para construções) exigia que fossem empregados trabalhadores livres, e houve medo de que pudesse haver falta de braços. A experiência, no entanto, demonstrou que trabalhadores de um tipo ou outro apareciam sempre que se necessitava. Segundo Souza (2013), esta concepção partilhada pelo

---

<sup>1</sup> Empresário, diretor da Companhia União e Indústria, responsável pela construção da primeira estrada pavimentada do país.

meio empresarial ferroviário e a sociedade escravocrata pode ser observada como uma forma com qual ambos dispunham de vantagens: “os escravos empregados nas obras eram, pelo visto, emprestados pelos seus proprietários, em geral, fazendeiros que se veriam beneficiados com a estrada, e que se empenhavam em sua execução”, o que nos mostra que a relação era mutuamente benéfica. Por conta dos benefícios em relação às estradas de ferro, as companhias, ainda que não pudessem ter escravos, propunham alugá-los.

Semelhante ao que acontecia na Bahia, outros empreendimentos ferroviários pareciam engajar escravos durante a segunda metade do século XIX, havendo evidências da presença de trabalhadores cativos em várias obras de construção e operação de estradas de ferro no Brasil. Ao que tudo indica, além de trabalhadores assalariados nacionais e imigrantes, os recrutadores de estradas de ferro contaram com força de trabalho cativa. Convidar abertamente fazendeiros para alugarem seus escravos, a despeito da legislação imperial proibitiva, parecia ser uma das formas comuns de suprir a necessidade de mão de obra nas estradas de ferro. (SOUZA, 2013, p. 42)

É interessante notar, ainda, um outro ponto, que se associa à identificação entre ferrovia e trabalho assalariado/livre: o emprego de trabalhadores imigrantes pelas companhias ferroviárias. Em geral, a literatura faz uma vinculação direta entre a promoção da imigração estrangeira e a promoção do trabalho livre, excluindo-se assim, nesse contexto, a contratação ou mesmo a utilização da mão de obra negra.

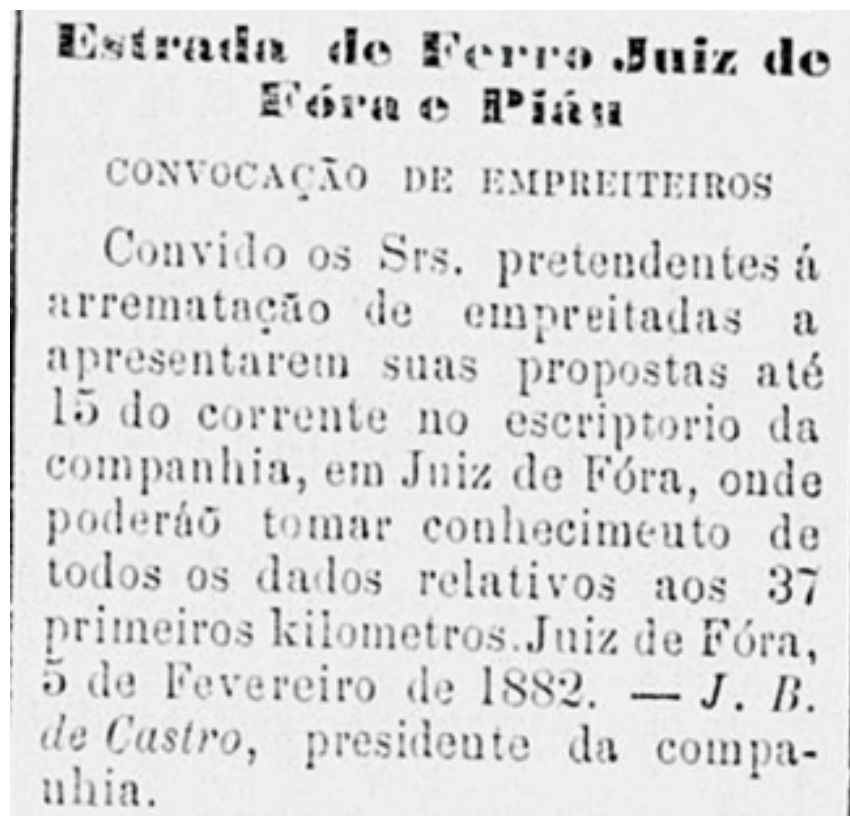
A maior parte dos empreiteiros que vieram para o Brasil trouxe um corpo de trabalhadores estrangeiros de sua confiança para dar início e assegurar a continuidade dos trabalhos no começo da construção. Isso se deu principalmente nas décadas iniciais das obras de construção, sobretudo diante do desconhecimento por parte dos empreiteiros das condições locais. Com isso, os empreiteiros conseguiam garantir um suprimento inicial de trabalhadores e o apoio de uma equipe confiável (Lamounier, 2008, p.12). Isso gerou uma associação das construções férreas ao trabalho especializado e à mão de obra migrante – todavia, esta não era a única.

Ressalta-se, contudo, que não há registros oficiais sobre a contratação de trabalho escravo (ou de aluguel) na ferrovia. Essa ausência de registros é justificada pelo fato de que os negros escravos não eram alugados diretamente pelas companhias, mas sim por empreiteiras de menor porte (LAMOUNIER, 2008). O que podemos notar é que havia um esforço por parte dessas empresas e do poder público vigente em manter-se, ainda que apenas na aparência, o incentivo do trabalho migrante branco, livre e assalariado, numa representatividade de modernidade



Imperial. Mas havia algumas convocações para empreitadas, como ocorreram em Juiz de Fora no ano de 1882, como observado na Figura 2.

Figura 2: Convocação para a construção dos primeiros trechos da ferrovia Juiz de Fora – Piau, mais tarde Leopoldina, responsável pela estação onde está o Museu Ferroviário. Jornal O Pharol de 1882.



Fonte: Acervo Virtual da Biblioteca Nacional. Disponível em: < <https://www.bn.gov.br/explore/acervos>>. Acesso: jun. de 2020.

De acordo com Souza (2013), algumas ferrovias tiveram o trabalho escravo em suas histórias, a saber: Recife-São Francisco (RSFR), empreendimento da Bahia-São Francisco Railway (BSFR), Estrada de Ferro Dom Pedro II, Estrada de Ferro Leopoldina e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

É importante destacar que algumas empreitadas, como a E. F. D. Pedro II, recrutavam, ao longo das construções de suas linhas, escravizados e trabalhadores brasileiros negros, que eram vistos como mais eficazes por serem considerados “mão de obra barata”, e ao mesmo tempo por serem facilmente coibidos, diferentemente de outros trabalhadores, como os imigrantes europeus que trabalhavam nas lavouras. Esse procedimento foi repetido em diversas companhias responsáveis pela construção de trechos de ferrovias pelo Brasil, como ressalta Souza:

O relatório de um engenheiro-chefe, em 1860, nos informa acerca das dificuldades para disciplinar e fixar os trabalhadores importados e relata o emprego de “homens resistentes ao trabalho, mas que, no entanto, seriam instruídos”. Os empreiteiros da D. Pedro II recrutavam, localmente, trabalhadores, “filhos do país e negros, que depressa se habilitam para um trabalho eficaz, e serão sempre mais fáceis de dirigir do que os mineiros importados da Europa ou dos Estados Unidos...” (SOUZA, 2013, p. 45-46).

Nota-se, dessa forma, que o trabalhador negro(a) era percebido como uma forma distinta de mão de obra, sendo considerado mais resistente para lidar com tarefas laboriosas e manuais. De acordo com Souza (2013), essa convocação involuntária de pessoas negras fazia parte de uma estratégia promovida pela elite senhorial durante o século XIX dentro do contexto escravocrata brasileiro. Tal abordagem é caracterizada como uma prática de coerção e repressão direcionada à chamada “vadiagem”, visando monitorar e fiscalizar tanto os negros já libertos quanto as comunidades vulneráveis.

É fundamental ressaltar os privilégios concedidos aos imigrantes brancos europeus que chegaram ao Brasil nesse período. A cor da pele também desempenha um papel crucial aqui, pois no século XIX emergiu uma corrente eugenista no país. No tocante à mão de obra negra, é importante considerar que essa população ainda vivia sob os resquícios da herança da escravidão, o que a relegou a condições de vida insalubres, sendo vista como uma mão de obra de baixo custo (SOUZA, 2013).

É importante destacar, contudo, que o passado escravagista ferroviário não exclui os processos desenvolvimentistas, industriais e tecnológicos da época, mas amplia os debates históricos, sociais e culturais brasileiros e, principalmente, nos permite ampliar as discussões sobre seus papéis dentro da manutenção do racismo brasileiro.

O que fica no imaginário social é que as empresas ferroviárias contribuíram para o desenvolvimento do país, com a difusão do trabalho livre, assalariado e branco; sendo assim, não importava em sua história o trabalho negro e

escravizado. Esse imaginário nos conduz para os enlaces da invisibilização da comunidade negra no país e da sua importância para diversos períodos históricos econômicos nacionais.

**Análise de dados e resultados: o projeto Ações Educativas e a construção da exposição virtual “Negros nas ferrovias do Brasil – Uma história quase nunca contada”, durante o período da pandemia do Covid-19**

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora está instalado na sede da antiga Estrada de Ferro Leopoldina e foi inaugurado em agosto de 2003, depois de um processo de revitalização e modernização da edificação, coordenado pela Prefeitura de Juiz de Fora em conjunto com a Fundação Cultural Alfredo Ferreira Laje (Funalfa) e pela Rede Ferroviária Federal S.A.

O Museu é administrado atualmente pela Prefeitura de Juiz de Fora, através do convênio 08/2005, celebrado entre a extinta RFFSA e a Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage. O prédio é utilizado em caráter exclusivamente cultural, educacional e turístico, e seu acervo e edificação são tombados pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico (IEPHA), e pelo município de Juiz de Fora.

O acervo do Museu Ferroviário, disposto de forma didática em vitrines, painéis e ambientes cenográficos, é constituído por 400 peças, incluindo mobiliário, instrumentos de trabalho e de comunicação, livros técnicos, fotografias, equipamentos científicos, louças, miniaturas. Na área externa possui duas locomotivas a vapor originais. Este patrimônio cultural aborda as origens e a evolução da ferrovia, bem como seu impacto nos aspectos sociais e econômicos brasileiros a partir do século XIX. Vale ressaltar que as peças são dispostas em cinco salas temáticas, denominadas: História da Ferrovia, Agência de Estação, Sinalização e Via Permanente, Escritórios Ferroviários e Material Rodante, Aspectos Tecnológicos.

Além de um rico acervo histórico, o Museu Ferroviário oferece para a comunidade a Estação Arte, composta por dois espaços privilegiados – Anfiteatro e Sala de Multimeios – com o propósito de atender a demanda de grupos que necessitam de um local para produção artística, lazer e entretenimento cultural. Nessa Estação Arte acontecem oficinas de dança e yoga, o projeto Cinema na Estação e encontros culturais, que completam a programação do Museu Ferroviário. O anfiteatro dispõe de auditório com 75 lugares.

A Pandemia do Covid-19 alterou de forma significativa as formas de assimilação e acesso aos bens culturais e novas formas de atuação também precisaram

ser repensadas e alteradas, com a intenção de permitir o acesso à cultura (IBRAM, 2020).

A partir de pesquisas exploratórias sobre a história do museu, seu acervo museológico e arquitetônico, foram desenvolvidas ações educativas voltadas para a reflexão crítica da realidade social (CADERNO DE DIRETRIZES MUSEOLÓGICAS, 2006). Dessa forma, ações foram elaboradas a partir de conteúdos que versassem sobre a importância da ferrovia no desenvolvimento da cidade de Juiz de Fora e o reconhecimento do Museu Ferroviário enquanto referência essencial à memória afetiva das pessoas.

Nessa perspectiva, o projeto de extensão Ações Educativas no Museu Ferroviário de Juiz de Fora, do Departamento de Turismo da Universidade Federal de Juiz de Fora, conjuntamente com Museu Ferroviário de Juiz de Fora, desenvolveu novas abordagens educativas, utilizando como base as Mídias Sociais. Foram realizados dois eventos com diversas ações educativas, ressignificadas para o espaço virtual: O Aniversário do Museu e a Primavera dos Museus (Instituto Brasileiro de Museus).

Figura 3: Ações Educativas desenvolvidas durante a Pandemia do Covid-19 em 2020.



Fonte: Acervo do Projeto, 2020.

Para o 17º. aniversário do Museu Ferroviário, foram desenvolvidas diversas ações educativas, entre elas a Exposição Virtual, que teve como tema: “Negros na Ferrovia: uma história quase nunca contada” (Figura 4). Essa exposição perpassou pela inventariação de recursos iconográficos e bibliográficos das construções férreas brasileiras nos séculos XIX e XX, e teve como objetivo proporcionar uma reflexão sócio-histórica sobre a participação de trabalhadores negros(as) nas construções férreas brasileiras, participação que por um longo período histórico permaneceu invisibilizada.

Figura 4: Capa da Exposição Virtual.



Fonte: Acervo do Projeto, 2020.

Para a construção da exposição foi necessário dividi-la em três etapas: Inventariação, Processo Criativo e Exposição. A Inventariação passou pela curadoria do material histórico que já existia no Museu, mas que necessitava de complementação bibliográfica. Nesse sentido, foi necessária uma busca sistemática junto a pesquisas publicados no meio acadêmico que versassem sobre a temática, o que nos levou a uma imersão de conteúdo com os bolsistas do projeto, acarretando uma interlocução com as obras do IPHAN (2021), Lamounier (2008, 2018), Diégues Junior (1997) e Souza (2013).

Posteriormente, com a conclusão da pesquisa bibliográfica, tornou-se imperativo realizar a curadoria da exposição artística. Este processo criativo se tornou fundamental, uma vez que uma exposição virtual requer abordagens visuais e

sensoriais inovadoras para atrair o público. Nesse contexto, foram empregadas bricolagens elaboradas a partir de imagens provenientes de Bancos de Imagens, registros presentes no acervo da Brasileira Fotográfica e registros do acervo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

As imagens foram postas em uma composição organizada com o intuito de retratar cada trecho encontrado na exposição, sobrepondo texturas, camadas e distintas tonalidades de acordo com a temática. Cada arte foi desenvolvida a partir de cada contexto. Além disso, também desenvolvemos pequenos recortes de composição imagética para compor o fundo de texto onde a história seria contada.

Na terceira etapa, para a Exposição, optamos pelo Google SlideShare, onde as imagens de fundo foram colocadas juntamente com os textos informativos, e a cada ala, uma colagem foi selecionada com uma introdução em forma de alegoria e abertura da sessão.

## Considerações finais

As ações educativas desenvolvidas no Museu Ferroviário buscaram sensibilizar, através de iniciativas pedagógicas, as pessoas que residem no município de Juiz de Fora sobre o interesse na preservação da memória ferroviária e do patrimônio material e imaterial a ela associada. Utilizou-se de diferentes recursos educacionais e metodológicos, buscando-se uma aproximação entre o juiz-forano e o seu patrimônio ferroviário.

As ações visaram estimular a participação popular através da informação e a efetiva apropriação deste patrimônio, democratizando a cultura e o conhecimento atrelados a este espaço museológico. Assim, tornou-se possível colocar em evidência as contribuições dos partícipes da história ferroviária de Juiz de Fora para a manutenção da memória e dos bens culturais associados à ferrovia.

Ao basear as ações educativas na interação com a sociedade, almejou-se construir uma relação transformadora entre universidade e comunidade, fazendo com que o museu seja um espaço no qual as pessoas não somente se apropriem, mas também se sintam representadas. Ou seja, pretendeu-se dinamizar as atividades oferecidas pelo museu, incrementando e melhorando os serviços oferecidos para a população, sem que haja nenhum risco de prejuízo ou perda de elementos fundamentais que caracterizam este bem cultural.

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora, enquanto lugar de memória (NORA, 1993), é um excelente espaço para construir juntamente com a comunidade a



compreensão do seu patrimônio, que extrapola a dimensão construída, e preza pelos saberes e fazeres populares, ressaltado nas histórias, relatos, hábitos e na maneira de ser parte da história ferroviária brasileira.

Este trabalho, que tem como objetivo contar uma história tão pouco disseminada, provocou um grande efeito no público do Museu, que em sua maioria desconhecia a temática, seus impactos e desdobramentos nas histórias familiares e comunitárias. Por meio da exposição, foi possível notar um novo público nas redes sociais, que até então não era alcançado pelas atividades presenciais, incluindo o de regiões circunvizinhas à Juiz de Fora, que por sua vez chegaram ao perfil do Museu através da apresentação expositiva. Destacaram-se, também, comentários positivos do público, com desejo em aprofundar-se na temática e nos debates a ela relacionadas, como sobre trabalho escravo, raça e mulheres na ferrovia.

Embora dentro da temática se pudesse explorar ainda mais o tema, o objetivo principal da pesquisa e da exposição certamente foi apresentar uma perspectiva pouco observada até então, evidenciando a invisibilidade do povo negro, e trazendo a percepção de duas vertentes dentro deste trabalho: a mão de obra negra escravizada e a mão de obra negra especializada que em muitos relatos é desaparecida na história da nação.

## REFERÊNCIAS

DIEGUES JUNIOR, Manuel. A África na vida e na cultura do Brasil. Ministério da Cultura. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Brasília, n.25 – Negro brasileiro negro, p. 11-27, 1997.

DUCKER, James H. Men of the steel rails. Workers on the Atchinson, Topeka & Santa Fe Railroad, 1869-1900. Londres e Lincoln: University of Nebraska Press, 1983.

IBRAM. Instituto Brasileiro de Museus. Cartilha: Recomendações aos museus em tempos de Covid-19. 2020.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Artístico e Histórico Nacional. Patrimônio Ferroviário. Online. Brasília, 2014. Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127> > Acesso em: 03 mai. 2021.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Entre a Escravidão e o Trabalho Livre. Escravos e Imigrantes nas Obras de Construção das Ferrovias no Brasil no século XIX. Revista Economia, Brasília (DF), v. 9, n. 4, p. 215-245, dezembro de 2018. Disponível em: [http://anpec.org.br/revista/vol9/vol9n4p215\\_245.pdf](http://anpec.org.br/revista/vol9/vol9n4p215_245.pdf). Acesso em: 20 fev. 2020.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Entre a escravidão e o trabalho livre. Escravos e imigrantes nas obras de construção das ferrovias no Brasil no século XIX. Anpec. Anais, p.1-21, 2008. Disponível em: < <http://www.anpec.org.br/encontro2008/artigos/200807211117010-.pdf> >. Acesso em: jun. 2020.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias, Agricultura e Mão-de-obra no Brasil (1850-1890). Disponível em: [http://www.abphe.org.br/arquivos/maria-lucia-lamounier\\_1.pdf](http://www.abphe.org.br/arquivos/maria-lucia-lamounier_1.pdf). Acesso em: 11 abr. 2020.



NORA, Pierre. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. In: Projeto História, nº 10, dez/1993.

SOUZA, Robério Santos. Se eles são livres ou escravos: escravidão e trabalho livre nos canteiros da estrada de ferro de são francisco. Bahia, 1858-1863. 2013. 231p. (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2013.

BARBOSA, E. B. L., ANJOS, J. J. T. DOS, & SILVA, P. V. B. da. (2020). Irmãos Rebouças no Paraná do século 19 e os intelectuais negros. *Acta Scientiarum. Education*, 42(1), e45603. Disponível em: <https://doi.org/10.4025/actascieduc.v42i1.45603>>. Acesso em: 13 de ago. 2020.

♦ VOL. 13, 2025, ISSN:2318-2326. PUBLICAÇÃO CONTÍNUA.

Todos os textos publicados na Interfaces – Revista de Extensão da UFMG são regidos por licença Creative Commons CC By.

A Interfaces convida pesquisadoras e pesquisadores envolvidos em pesquisas, projetos e ações extensionistas a submeterem artigos e relatos de experiência para os próximos números.

Os textos deverão ser enviados através do nosso endereço na web. No site estão disponíveis as normas para publicação e outras informações sobre o projeto. Vale ressaltar que os autores poderão acompanhar todo o processo de submissão do material enviado através desse site e que o recebimento de submissões possui fluxo contínuo.

[www.ufmg.br/revistainterfaces](http://www.ufmg.br/revistainterfaces)

Contato: [revistainterfaces@proex.ufmg.br](mailto:revistainterfaces@proex.ufmg.br)

