

A análise do discurso sobre as mulheres na coleção de fotografias do Museu do Trem

Cinara Isolde Koch Lewinski*

Introdução

O projeto para a organização da exposição “Lugar de mulher é onde ela quiser” surgiu após uma pesquisa exaustiva para a dissertação sobre a intencionalidade da constituição do acervo ferroviário gaúcho no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul¹ e, a partir disso, refletiu-se a respeito de como os museus podem servir de instrumento e objeto de poder, onde é apresentado o que deve ser lembrado e o que deve ser esquecido. Ao observar o acervo fotográfico do Museu do Trem, concluiu-se que a proposta da instituição era expor um Estado empreendedor e responsável pelo desenvolvimento econômico e tecnológico que sobreveio por intermédio da ferrovia; porém, o discurso utilizado pela RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) no museu se sobrepôs à história de vários sujeitos históricos, como a das ferroviárias. Durante a pesquisa, constatou-se que as mulheres normalmente eram retratadas nas fotografias da ferrovia em atividades de ações sociais, educativas, culturais e de lazer, o que faz concluir que a sua representação dentro da empresa refletia os padrões vigentes da sociedade.

Com a intenção de incluí-las como protagonistas na pesquisa histórica da instituição, elaborou-se um projeto com a utilização da metodologia da história oral para gerar fontes testemunhais que pudessem reconstruir a trajetória profissional das ferroviárias e, com isso, organizar a exposição de curta duração “Lugar de mulher é onde ela quiser” – para, deste modo, dar visibilidade às mulheres que participaram como profissionais na RFFSA no Museu do Trem de São Leopoldo.

* Graduada e mestre em História pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos). Historiógrafa do Museu do Trem de São Leopoldo. E-mail: cinarakoch@gmail.com.

1 Ver Lewinski (2017).

Sendo assim, tais atividades revelaram os dispositivos institucionais que, em uma sociedade, têm por finalidade enquadrar a memória e, por isso, o projeto buscou reivindicar a importância das mulheres na história da ferrovia. Fundamentalmente, isso significou “[...] lutar contra padrões consolidados por comparações nunca estabelecidas, por pontos de vista jamais expressos como tais” (Scott, 1998, p.78), ou seja, procurou desconstruir a história oficializada pela perspectiva predominantemente masculina, trazendo diferentes aspectos sobre o passado através da seleção do que é relevante ser lembrado pelas mulheres.

O Museu do Trem de São Leopoldo

Durante a época em que a ferrovia ainda era uma empresa pública, foi inaugurado o Museu do Trem de São Leopoldo, no dia 26 de novembro de 1976, por meio de um convênio entre a RFFSA e o Museu Histórico Visconde de São Leopoldo. O Museu ficou alojado na Estação Ferroviária de São Leopoldo, ainda em funcionamento, e em 1980, quando o prédio deixou de ter essa função, permaneceu unicamente como sede do Museu.

Dois anos mais tarde, a RFFSA, por intervenção do *Preserve/fe*,² inicia um longo processo de restauro no Museu do Trem, a fim de recuperar a arquitetura, já bastante modificada, visando restabelecê-la a seus moldes originais para abrigar o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul (Cardoso; Zamin, 2002). Aqui, é relevante ressaltar a importância de conhecer a trajetória da instituição na década de oitenta, pois foi nesse período que se organizou a maior parte do seu acervo documental, bibliográfico, tridimensional e fotográfico, sendo que o conteúdo deste último foi o trampolim para o início do projeto que se descreve neste artigo.

Sendo assim, a constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul foi analisada em vários aspectos, inclusive quanto às novas narrativas que apareceram a partir dos objetos selecionados pelos agentes do *Preserve/fe*. Nesse processo, foi averiguado que, basicamente, era um projeto com o objetivo de preservar a história dos modais, e tinha como proposta conhecer o material histórico do Ministério do Transporte, reuni-lo em local adequado, preservá-lo e restaurá-lo com o escopo de documentar sua evolução tecnológica. Mais

2 Como Matos (2015), perseguiu-se a mesma estratégia usando o termo ‘*Preserve/fe*’ sempre que citado o programa, que teve origem em 1980 pelo Ministério dos Transportes, mas, a partir de 1986, deixou de ser ministerial e passou a ser nomeado como *Preserfe*, atuando unicamente na preservação do patrimônio ferroviário através da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA).

tarde, o projeto transformou-se em programa, e procurou preservar a memória do desenvolvimento de todos os meios de transportes no Brasil, através da salvaguarda de bens avaliados como históricos e representativos de cada modal. Contudo, o programa foi possível e levado adiante unicamente com o meio de transporte ferroviário, uma vez que o material para a preservação ainda estava disponível, e dentre os quais alguns ainda faziam parte de bens ativos operacionais da estrada de ferro.

Essa alteração de orientação também acarretou mudanças estruturais no programa governamental. Em 1986, o Preserve/fe deixou de ser ministerial e passou a ser administrado pela RFFSA, que, seguindo as bases das diretrizes constituídas no programa inicial, desenvolveu o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), tomando a responsabilidade pela manutenção e orientação dos trabalhos referentes à preservação na empresa. Com esse desígnio, o Preserve/fe engajou-se em divulgar a história e edificar uma cultura da preservação ferroviária, propiciando assim a ressignificação de objetos que representavam modernidade e evolução quando estavam em uso décadas atrás, para compor as exposições e as reservas técnicas das instituições estabelecidas pelo programa governamental.



Figura 1 – Antiga estação de São Leopoldo reconstruída pelo Preserve/fe (Arquivo do Museu do Trem de São Leopoldo – RS).

Os centros de preservação da história ferroviária estabelecidos representavam o discurso articulado pela própria empresa sobre a ferrovia federal, o que leva a ter em conta os regulamentos e exigências que advêm das próprias formas nas quais são dadas a ler (Chartier, 1990) as informações disponibilizadas em seus acervos. Deste modo, é imprescindível perceber que a constituição de uma narra-

tiva histórica a partir da formação de acervos não tem nada de natural; contudo, é uma das diversas atividades que desempenha a função social na sociedade em que se vive, de selecionar o que deve ser lembrado e o que precisa ser esquecido. Conseqüentemente, os museus e arquivos cumprem um papel fundamental para a sociedade na reconstrução do passado (Araújo; Santos, 2007) e, conforme Michelin (2008), são uma das várias maneiras de fixar a memória e preservá-la. No entanto, do mesmo modo que recordações são lembradas, em contrapartida, outras são esquecidas. A seleção é estabelecida através de critérios de acordo com a finalidade que lhe é pertinente e, portanto, têm por desígnio enquadrar a memória, pois nesses espaços “[...] a memória depende de um modelo e o que não cabe nele é diluído no grande oceano do esquecimento” (Theodoro, 1998, p.6).

Nessa atribuição de valores aos vestígios apreendidos pelo homem ou cunhados por ele, estabelece-se também uma noção de patrimônio pela simples razão de que são conferidos a objetos significados e funções onde são constituídas diversas representações. Então, o processo de musealização dos materiais históricos da ferrovia tinha um caráter seletivo e político carregado de subjetividades, vinculado a valores que se produzia dentro dos limites conceituais e das conjunturas vigentes (Fonseca, 2005). Sendo assim, os objetos históricos transferidos, as peças recolhidas ou doadas pelos ferroviários e conservadas em depósitos ou escritórios, ao serem incorporadas ao acervo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul no Museu do Trem, perderam os vínculos com seus contextos de origem e passaram a ser vestígios portadores de informação. Todavia, o museu não apenas edifica significações em torno do objeto, mas também reforça os sentidos já previamente existentes antes do material ser colocado na instituição (Possamai, 2001). Por esse motivo, as instituições museológicas são lugares profícuos para pesquisa, pois possuem vestígios que permitem averiguar versões da história que ainda não foram estudadas:

Os arquivos, artefatos e relatos do passado têm sido utilizados como provas de um passado que foi deliberadamente esquecido pelas versões oficiais da história. Procura-se lembrar tudo aquilo que foi deliberadamente colocado no limbo da história. A lembrança, contudo, está vinculada àqueles que têm o poder, pois são eles que decidem quais narrativas deverão ser lembradas, preservadas e divulgadas. (Araújo; Santos, 2007, p.99).

Então, perseguindo as ideias de Chartier (1990), que abordou a necessidade de analisar os discursos com observação atenta e indispensável nos relacionamentos das narrativas proferidas com a posição de quem os utiliza, reconstituiu-se parte do processo de musealização que originou o acervo fotográfico do Museu do Trem, que abrigou o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio

Grande do Sul. A partir daí, percebeu-se no acervo fotográfico (8000 fotografias, aproximadamente) a quase inexistência de imagens de mulheres exercendo a sua profissão dentro da ferrovia; em contrapartida, encontrou-se fotografias delas em ocasiões em que estavam ocorrendo ações sociais, educativas, culturais e de lazer promovidas pela RFFSA.

Diante desse acervo fotográfico, um resíduo do passado, uma fonte histórica produzida pela própria empresa e organizada na instituição museológica por ela, pode-se fazer uma reflexão sobre como as ferroviárias eram representadas no acervo iconográfico do Museu do Trem. A partir dessa constatação, se propôs um projeto com o intuito de entender melhor o papel das mulheres na ferrovia – cujo estudo, com embasamento na história cultural e na utilização da metodologia da história oral, buscou expor o protagonismo delas na estrada de ferro gaúcha, que foi camuflado no processo de construção de memória ferroviária e na criação do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul, no Museu do Trem, na década de oitenta. Sendo assim, a história oficializada pelo programa federal negligenciou de alguma forma as memórias coletivas de ferroviárias que não foram contempladas no discurso histórico da instituição.

Então, através de depoimentos, foi possível conhecer a trajetória profissional de algumas ferroviárias e, dessa forma, ir além da narrativa histórica proposta pelo Estado brasileiro. Assim, as entrevistas trouxeram várias interpretações com diferentes olhares sobre o trabalho na estrada de ferro. Desse modo, o projeto que surgiu da preocupação em reconstruir aquilo que não tinha registro histórico acabou originando fontes testemunhais que levaram a conhecer e lembrar o protagonismo das ferroviárias, e deu-lhes um lugar na história da ferrovia.

O projeto da exposição “Lugar de mulher é onde ela quiser”

A pesquisa sobre a representação das ferroviárias em fotografias e fontes testemunhais permitiu que fosse descortinado o discurso proferido pela ferrovia federal e, mais adiante, pelo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul. O acervo iconográfico do museu perpetuou a visão do mundo social e os valores impostos às mulheres pela sociedade na época em que a ferrovia era pública e, dessa maneira, a empresa refletiu “[...] os modos reguladores das práticas discursivas da representação” (Foucault, 1996, p.39). Seguindo essa premissa, o acervo iconográfico apresenta a ferroviária na posição determinada que deveria ocupar, formulando assim determinado tipo de enunciado alinhado com as regras do sistema patriarcal seguido pela RFFSA, que, segundo Foucault (1996, p.39), definiam: “[...] os gestos, os comportamentos, as circunstâncias, e todo o conjunto

de signos que devem acompanhar o discurso; fixa, enfim, a eficácia suposta ou imposta das palavras, seu efeito sobre aqueles aos quais se dirigem, os limites de seu valor de coerção”.



Figura 2 – Escolha da rainha dos ferroviários da VFRGS ³
(Arquivo do Museu do Trem de São Leopoldo – RS).

Dessa forma, as fotografias salvaguardadas no Museu do Trem, consideradas como resíduo do passado, foram utilizadas como fontes históricas, pois “[...] um documento é dado como um documento histórico em função de uma determinada visão de uma época” (Karnal, 2009, p.21). Portanto, o acervo fotográfico evidencia o ponto de vista da sociedade que o produziu e, do mesmo modo, incorporou as relações de poder que existiam por meio da desigualdade entre as mulheres e os homens, que sustentaram o sistema patriarcal durante intensa mudança em sua estrutura social e nas configurações de valores – e, desta maneira, apresenta as representações consolidadas coletivamente.

A diferenciação entre a imagem do masculino e do feminino nas iconografias analisadas foi percebida da seguinte maneira: as mulheres foram registradas em ações sociais, culturais, educativas e de lazer, como se pode ver na figura 2; porém, dificilmente aparecem exercendo suas atividades profissionais. Em contrapartida, a figura masculina foi representada principalmente em seu ambiente de trabalho ou em cursos de capacitação e formaturas. Sendo assim, o acervo

3 O estado do Rio Grande do Sul encampou a estrada de ferro gaúcha em 1920 e criou a Viação Férrea do Rio Grande do Sul até a década de cinquenta, quando o governo federal incorpora a RFFSA.

fotográfico da instituição se aproxima das ideias de Scott (1998), que, segundo Pinsky (2009, p.168), redefine gênero “[...] como conhecimento (o saber) sobre a diferença sexual” e, deste modo, a forma de representar a presença feminina no trabalho também é uma construção social.

Como se pode observar, as fotografias da instituição foram produzidas em um período que o engajamento das mulheres nos locais de trabalho era invisibilizado. Enquanto isso, reforçava-se a visibilidade delas em certas funções ditas como femininas, como nas atividades de cuidado. Cientes dessas atribuições dadas às mulheres nas fotografias da instituição, organizou-se um projeto para torná-las protagonistas e dar-lhes um lugar na narrativa histórica da ferrovia; para que isso acontecesse, a equipe do Museu do Trem preocupou-se em produzir registros por meio de entrevistas feitas nas rodas de memória. Foram acolhidos quatro depoimentos de ferroviárias que exerciam profissões diversas, com o intuito de demonstrar que elas ocupavam vários espaços na estrada de ferro gaúcha, pois as recordações das mulheres ainda não haviam sido abordadas na história da ferrovia divulgada na instituição.



Figura 3 – Roda de memória com mulheres ferroviárias
(Foto: Israel Miranda).

Na primeira roda de memória, foi convidada Dorilde Begnini,⁴ ferroviária, hoje aposentada, que exercia a função de escriturária na sede da RFFSA em Porto Alegre e desempenhava a tarefa de orientar os funcionários que estavam em via de se aposentar. Com essa ocupação, teve acesso à matrícula de todos os funcionários e, por conta disso, pode constatar e afirmar em sua entrevista que as mulheres estavam inseridas na ferrovia desde o seu início. A escuta de sua fala fez surgir o universo feminino da ferrovia, pouco explorado pela historiografia, e comprovou que o nosso acervo fotográfico “[...] resume a imagem que uma sociedade majoritária ou o Estado desejam passar e impor” (Pollak, 1989, p.8). Assim, as fotografias produzidas e a posterior organização do acervo foram permeadas pelo enquadramento da memória. Assim sendo, o desafio da equipe do Museu do Trem era de desconstruir a imagem da hegemonia masculina em locais de trabalho na empresa ferroviária, uma das características presentes em nosso acervo fotográfico e, de certa forma, também fazer uma correção do que foi negligenciado em decorrência de uma visão incompleta. Portanto, começou-se a investigação para procurar a resposta da seguinte questão: onde estão estas mulheres?

No relato de Antônia Mara Vieira Loguércio,⁵ advogada da RFFSA, ferroviária aposentada, descobriu-se que as mulheres ocupavam quase todos os espaços na ferrovia:

No jurídico, por exemplo, os cargos eram ocupados por 50% homens e 50% mulheres. O problema todo se encontra na falta de registro do trabalho das mulheres, sempre na parte burocrática. A ausência das mulheres não era na produção, tanto é que tinha médica, advogada, administradora, o pessoal da informática. Os únicos cargos que [elas] não ocupavam eram de engenheiro e maquinista. (Antônia Mara Vieira Loguércio, 2018).

A entrevista de Loguércio traz à tona a sua interpretação sobre a forma como as ferroviárias eram invisibilizadas na empresa. Assim, para explicar a falta de registros sobre as vivências das trabalhadoras no discurso histórico da ferrovia, buscou-se o comentário de Scott (1998), autora que chama a atenção para o aspecto unificador da experiência, quando a identidade de classe se torna um fenômeno que domina outros tipos de diversidade. Já Pinsky (2009, p.161) alega a ausência das mulheres nas narrativas históricas porque “o feminino foi visto como reportado necessariamente ao masculino nas práticas concretas e simbólicas, em

4 Casada, possuía o 2º grau (equivalente ao ensino médio) e não era filha de ferroviários. Foi admitida por meio de concurso pela RFFSA, em 1976, como escriturária e se aposentou na empresa.

5 Separada, possuía o ensino superior em Direito, filha de ferroviário. Foi admitida por meio de concurso pela RFFSA, em 1985, como advogada, e se aposentou na empresa.

relações de poder, conflito ou complementaridade, dentro de contextos históricos específicos”. Então, percebeu-se que, além de buscá-las como sujeitos históricos na narrativa, também era necessário desconstruir a pretensa homogeneização no discurso. Esse processo foi possível a partir do momento em que o projeto trouxe novas perspectivas para a história da ferrovia na instituição museológica, a partir da trajetória profissional das ferroviárias, que até então não haviam sido incluídas. Dentre vários aspectos, ainda não pesquisados, que surgiram nos relatos, um deles chamou a atenção durante as entrevistas:

[...] não tinha mesmo tendo essa quantidade de mulheres, a gente tentou criar uma creche, [...] foi feito um pavilhão e tudo mais, aí depois em seguida entrou um, foi utilizado para outra coisa. Porque no nosso país era... fundamental que tivesse, que tinha toda aquela história na CLT, de que a creche tinha que ser no local de trabalho [...]. mas ali [prédio que a princípio seria destinado para a creche] já não tinha mais nenhum trem, então não tinha motivo nenhum pra não ser feito uma creche no local de trabalho, com um monte de mulher que tinha, né. Acabava que as mulheres eram obrigadas a desmamar quando terminasse a licença maternidade, que era até antes, antes era três meses, depois da constituição [de 1988], ficou quatro. (Antônia Mara Vieira Loguércio, 2018).

Nas recordações de Loguércio, percebeu-se o seu protagonismo como mulher, em busca dos direitos assegurados pela constituição de 1988 e, deste modo, revelou-se a presença das ferroviárias agindo no mundo social, descrevendo suas lutas e táticas informais, reivindicando no seu cotidiano de trabalho os seus direitos e organizando formas de resistência à dominação masculina. Além disso, evidenciou-se no relato a atuação da ferroviária como sujeito histórico, ou seja, a sua aptidão de luta e de participação nas mudanças das condições sociais de trabalho. Assim, a entrevistada se apresentou como uma trabalhadora da RFFSA que desmistifica a imagem das mulheres passivas e submissas e, em compensação, trouxe à tona um universo feminino que demonstra a capacidade de tomar decisões e de questionar através de ações práticas as incoerências da sociedade. Além de ter lembrado as suas experiências, Loguércio também trouxe as memórias de fatos que não vivenciou,⁶ mas que, do mesmo modo, ressaltaram a atuação das mulheres, como, por exemplo, nas greves dos ferroviários que resultaram em mudanças para os trabalhadores da estrada de ferro:

6 Halbwachs (2006) descreve como sendo “quadros sociais” as referências espaço-temporais dos grupos que recordam algo e, dessa maneira, permitem uma lembrança distinta do curso contínuo de suas experiências.

[...] Bom, daí tinha essa história, por exemplo, os piquetes pro pessoal não trabalhar eram piquetes onde normalmente as mulheres participavam, as mulheres dos ferroviários, a família fazia o piquete, aí teve esse episódio [...], o carrinho, vocês sabem o que é o carrinho da diretoria, né? Eram automóveis que andavam nos trilhos, o carrinho da diretoria veio e um dos grevistas, dos piqueteiros, botou a bandeira do Brasil pra eles não passarem no trilho, e eles passaram por cima. A mulher do guarda chaves deitou no trilho na hora, aí, é claro, eles não passaram, até porque tinha piquete dos dois lados. (Antônia Mara Vieira Loguércio, 2018).

[...] então tinham esses, essa participação muito [...], por quê? Porque as vantagens dos ferroviários ganhavam, beneficiava a família inteira, não era só de condições de trabalho. Por exemplo, todos os ferroviários, durante todo o ano, tinham pra ele, pra mulher e para os filhos [...] direito a setenta e cinco por cento de desconto na passagem de trem, e durante as férias dele era totalmente isento de pagamento de passagem. Então, meu pai e minha mãe, por exemplo, já tiveram quatro filhos, em um ou dois anos foram de Bagé ao Rio de Janeiro em um trem [...], na cabine do carro leito, com os quatro filhos, coisa que seria impensável, inimaginável se a gente tivesse que pagar qualquer meio de transporte, então esses direitos por exemplo. (Antônia Mara Vieira Loguércio, 2018).

Então, a entrevistada tornou visível o protagonismo das ferroviárias em momentos diversos da história da estrada de ferro, que determinaram fatos que ocorreram e que, anteriormente, eram relatados como ações individuais e estruturadas como sendo de sujeitos universais. Neste episódio em especial, percebe-se que os trilhos, ao serem ocupados pelos “piqueteiros” nas greves, se transformavam em espaço familiar, e evidencia a consciência militante das mulheres, de sua participação ativa e fundamental no processo pela busca de direitos. Assim, a partir das vivências de Loguércio, pode-se demonstrar que o acervo fotográfico do Museu do Trem apresenta ações coletivas marcadamente masculinas, omitindo assim vários eventos que só estão sendo reconstruídos através da história oral.⁷ Deste modo, a narrativa histórica da ferrovia passou a considerar vários pontos de vista em perío-

7 Através das entrevistas, consegue-se perceber fatos não registrados que abordam várias questões, não somente as de gênero e, por isso, corrobora-se com Bosi (2003, p.180) que “nenhum pensamento revolucionário nos fornece a descrição concreta dos sofrimentos dos trabalhadores a não ser que eles mesmos tomem a palavra”.

dos diversos, como o de Arlete O. de Souza:⁸

Depois a gente tinha um programa maior, quando nós ganhamos nosso vagão de combate a incêndio [...]. Teve uma vez que nós ficamos cinco meses em um trecho. Percorri todo o RS e cada estação. Onde tinha um núcleo maior, eu parava para ministrar esse treinamento de combate ao incêndio. E ele, inclusive, era extensivo à comunidade. Podia ser outras pessoas da comunidade que podiam participar desse treinamento. Então, a gente chegava na estação, de manhã se fazia um treinamento teórico como eles tinham que fazer. À tarde eles montavam uma fogueira enorme, e aí iam esticar as mangueiras, e aí eles apagavam o fogo. (Arlete O. de Souza, 2018).

Por isso que, quando o chefe não quis me mandar para o curso porque era mulher, eu briguei, porque as atribuições aqui são de supervisor de segurança. Não diz que mulher não pode. Não diz que mulher não vai fazer isso. Aí as atribuições é para todos nós. Eu tinha o direito de ir para o Curso como todos. (Arlete O. de Souza, 2018).

Eu vivia competindo com os homens. Ser melhor que eles. Que eu tinha uma competição com o pai. Eu tava tentando mostrar para o meu pai que eu era melhor, tão boa ou melhor que ele. (Arlete O. de Souza, 2018).



Figura 4 – Vagão de combate ao incêndio
(Arquivo pessoal de Dona Arlete Oliveira de Souza).

8 Divorciada, possuía grau superior, filha de ferroviário. Foi admitida pela RFFSA por meio de concurso, em 1979, como supervisora de segurança, e se aposentou na empresa.

Neste relato pode-se perceber que, embora continuasse para a grande maioria das mulheres a alocação preferencial em atividades administrativas na RF-FSA, também havia incursões bem-sucedidas – porém com muita luta – de mulheres em cargos ditos masculinos, como de supervisora de segurança e agente de estação. Então, a entrevista de Arlete Souza, como das outras ferroviárias, desvelou a influência das relações sociais que são incorporadas na elaboração do discurso, tanto em documentos como nas instituições e relações hierárquicas (Pinsky, 2009). Além disso, foi possível conferir historicidade a essas experiências,⁹ que apresentaram possibilidades de interpretar significados culturais que serviram “[...] como instrumento teórico-metodológico para o entendimento de como gênero significa relações de poder e de como é tomado como referência para cristalizar identidades” (Pinsky, 2009, p.171). Assim, também ficou evidente na entrevista de Maria Clara Inês Chiesa,¹⁰ a única agente de estação da região onde trabalhava, que não era comum ter mulheres exercendo a sua função e, em diversas situações, a maioria cumpria a tarefa auxiliando o marido:

Eu só conheci a Clélia do Casca, mas vi ela uma vez só, mas ela trabalhava acompanhada do marido, que eu saiba, com o Cabral. Ela não trabalhava sozinha e lá era um posto telefônico só, não era uma estação, que eu saiba só era eu. (Maria Clara Inês Chiesa, 2018).

A entrevistada demonstrou que a mulher pode exercer qualquer tarefa, mesmo as atividades que foram condicionadas a serem feitas somente por homens, além de evidenciar o processo de cristalização de identidades e a luta para combatê-lo. Portanto, Chiesa, como todas as ferroviárias entrevistadas, explanou em seu testemunho sobre o protagonismo das mulheres na empresa, e desvendou um olhar feminino sobre o trabalho na estrada de ferro gaúcha:

A ferrovia te prende. Eu costumo dizer que todo o ferroviário é apaixonado pela ferrovia. Aqueles que já foram, aqueles que estão. A ferrovia é uma coisa que te prende, que te dá no coração. E aí tu nunca mais consegue deixar de ser ferroviário. (Arlete O. de Souza, 2018).

[...] realmente, minha mãe foi pro hospital da cidade pra eu nascer, mas

9 “Experiência é sempre e imediatamente algo já interpretado e algo que precisa de interpretação” (Scott, 1998, p.324).

10 Casada, possui 2º grau e não era filha de ferroviários. Admitida por meio de concurso, em 1986, como agente de estação pela RFFSA, e se aposentou na empresa.

já morava na estação ferroviária, eu sou a quarta filha, e eles já moravam na estação ferroviária, então por isso que eu digo que eu nasci na beira do trilho, fui acalentada durante todo tempo, até os meus 10 anos, morando na estação, que balançava a cada passagem de trem, era uma estação de concreto e tudo, mas realmente tremia, né, e a gente já era absolutamente acostumada a isso [...]. (Antônia Mara Vieira Loguércio, 2018).

Enfim, apesar das diferentes perspectivas sobre a trajetória profissional na estrada de ferro, todas foram unânimes e admitiram o carinho pela empresa e justificaram esse orgulho de serem ferroviárias por se considerarem parte da “família ferroviária”. A partir desse projeto, alargou-se as pesquisas sobre a ferrovia gaúcha e analisou-se o discurso proferido pela empresa e como essa narrativa ainda se perpetua em alguns momentos nas recordações das entrevistadas. Além disso, o artigo trouxe à tona a discussão sobre a necessidade de se estudar as relações de poder, a produção dos significados, as formas de construção e de legitimação das hierarquias de gênero nos espaços museológicos, pois “os museus lidam com memórias coletivas, ou seja, com representações consolidadas coletivamente.” (Santos; Chagas, 2007, p.12).

Conclusão

O projeto “Lugar de mulher é onde ela quiser”, desenvolvido por meio da metodologia da história oral, registrou a preocupação em representar as mulheres trabalhadoras da RFFSA como agentes da transformação e demonstrou, através da exposição de curta duração organizada no Museu do Trem de São Leopoldo, a capacidade delas de exercerem suas profissões com competência e também como protagonistas na luta por seus direitos e contra as desigualdades de gênero – muitas vezes elaboradas em discursos que julgavam as mulheres inferiores mental e fisicamente em relação aos homens. Além disso, apresentou-se as ferroviárias fora do estereótipo de mulheres submissas e, por isso, buscou-se comprovar que elas estavam incluídas em ações importantes que interferiram nos aspectos sociais e políticos da classe trabalhadora da empresa.

Então, este estudo buscou a perspectiva do universo feminino, distinto, mas não inferior ao mundo masculino dos trabalhadores da estrada de ferro gaúcha. Todas as ferroviárias entrevistadas revelaram seu protagonismo através de sua trajetória profissional, que levou à desconstrução das mulheres submissas e coadjuvantes que, conforme Rago (1995, p.83), são as “[...] imagens tradicionais das mulheres como passivas e incapazes de vida racional e de decisões de peso”.

Trabalhavam em praticamente em todos os espaços, desmistificando a ideia de que mulher tem somente o papel de cuidadora e de não ser um sujeito histórico do contexto social, políticos e econômico.

Sendo assim, esse projeto evidenciou que as instituições museológicas podem e devem desconstruir os valores outorgados ao acervo pelos seus criadores originais, que impõem “[...] a sua concepção do mundo social, os valores que são os seus, e os de seu domínio” (Chartier, 1990, p.17). Ainda, comprovou que é necessário perceber criticamente as narrativas já produzidas, mesmo que manifestem fatos e episódios do passado, pois podem reproduzir dominações e formas de poder existentes na sociedade. Dessa forma, demonstrou o que já se sabe: não há neutralidade nas abordagens que buscam reconstituir o passado a partir dos métodos que levam às formas de controle.

Por fim, a intenção de coletar memórias e experiências ocultadas e silenciadas pela história oficializada do governo federal deu maior visibilidade àquelas que muitas vezes foram representadas em ações sociais, culturais, educativas e de lazer, mas dificilmente apareceram exercendo seu ofício no acervo fotográfico. Além disso, o desígnio de entrelaçar interpretações diversas sobre a trajetória da ferrovia fez emergir várias memórias que estavam fadadas ao esquecimento. Portanto, através do projeto da exposição “Lugar de mulher é onde ela quiser”, a equipe apropriou-se dos relatos da trajetória profissional de quatro mulheres ferroviárias na RFFSA, os quais, embora ligados à subjetividade, possuem elementos que trouxeram novas perspectivas sobre a narrativa histórica da ferrovia.

Referências

ARAÚJO, Maria Paula Nascimento; SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. História, memória e esquecimento: Implicações políticas. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Coimbra, v. 79, p. 95-111, dez. 2007.

ARQUIVO DO MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO – RS. *Fotografias históricas*. [São Leopoldo], 1874-1990. Imagens de uso interno da instituição.

BOSI, Ecléa. *O tempo vivo da memória: ensaios de psicologia social*. 2. ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia. *Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das estações: 1874-1959*. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

CHARTIER, Roger. *A história cultural: entre práticas e representações*. Tradução:

Maria Manuela Galhardo. Lisboa: DIFEL, 1990.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Minc-. Iphan, 2005.

FOUCAULT, Michel. *A ordem do discurso*. Aula inaugural no College de France. Pronunciada em 2 de dezembro de 1970. Tradução: Laura Fraga de Almeida Sampaio. São Paulo: Edições Loyola, 1996.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. Tradução: Laurent León Schaffter. 2ª ed. São Paulo: Centauro, 2006.

KARNAL, Leandro. A memória evanescente. *In*: PINSKY, Carla Bassanezi;

LUCA, Tânia Regina de. *O historiador e suas fontes*. São Paulo: Contexto, 2009. p. 9-28.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. *Um lugar de memória da estrada de ferro: o centro de preservação da história ferroviária do Rio Grande do Sul – 1980-1990*. 2017. 311 f. Dissertação (Mestrado em História) – Unisinos, São Leopoldo, 2018.

MATOS, Lucina Ferreira. *Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio*. 2015. Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais) – Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2015.

MICHELON, Francisca Ferreira; TAVARES, Francine Silveira. *Fotografia e memória: ensaios*. Pelotas: Editora UFPel, 2008.

PINSKY, Carla Bassanezi. Estudos de Gênero e História Social. *In*: *Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 17, n. 1 (296), p.159-189, jan./abr. 2009.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. Tradução: Dora Rocha Flaksman. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

POSSAMAI, Zita Rosane. *Nos bastidores do museu: patrimônio e passado da cidade de Porto Alegre*. Porto Alegre: EST Edições, 2001.

RAGO, Margareth. As mulheres na historiografia brasileira. *In*: SILVA, Zélia Lopes da. (Org.). *Cultura Histórica em Debate*. São Paulo: UNESP, 1995.

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos; CHAGAS, Mário de Souza. A linguagem de poder dos museus. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário de Souza; SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. (Org.). *Museus, coleções e patrimônios: narrativas polifônicas*. Rio de Janeiro: Garamond, MinC/IPHAN/DEMU, 2007. p.12-19.

SCOTT, Joan W. A Invisibilidade da Experiência. Tradução: Lúcia Haddad. *Projeto História*. São Paulo, v.16, p.297-325, fev. 1998. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/11183/8194>>. Acesso em: 15 out. 2018.

THEODORO, Janice. Memória e esquecimento: nos limites da narrativa. In: ZERON, Carlos A. de M. R. *Revista Tempo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1998, n. 135. p. 61-73.

Fontes orais

BEGNINI, Dorilde [65 anos]. [fev. 2018]. Entrevistadora: Cinara Isolde Koch Lewinski. São Leopoldo, RS. 1 fev. 2018.

CHIESA, Maria Clara Inês [67 anos]. [mar. 2018]. Entrevistadora: Cinara Isolde Koch Lewinski. São Leopoldo, RS. 09 mar. 2018.

LOGUÉRCIO, Antônia Mara Vieira [71 anos]. [mar. 2018]. Entrevistadora: Cinara Isolde Koch Lewinski. São Leopoldo, RS. 2 mar. 2018.

SOUZA, Arlete O. de [66 anos]. [fev. de 2018]. Entrevistadora: Cinara Isolde Koch Lewinski. São Leopoldo, RS. 1 fev. 2018.

Resumo: O artigo apresenta as reflexões sobre o desafio de fazer história nas instituições museológicas, a partir da exposição de curta duração “Lugar de mulher é onde ela quiser”, organizada pela equipe do Museu do Trem no ano de 2018. A atividade surgiu a partir de uma investigação no acervo da instituição, onde constatou-se a quase inexistência de imagens femininas exercendo suas profissões nas fotos oficiais da RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima). A análise dessa experiência, com embasamento teórico na história cultural e a utilização de fontes testemunhais, traz à tona as ponderações sobre a pesquisa, feita por meio da en-

trevista de quatro mulheres e do uso de fotografias de seu acervo pessoal. Sendo assim, a escrita desse trabalho apresentará uma parcela do projeto, que buscou trazer o protagonismo das ferroviárias através da reconstrução de suas trajetórias.

Palavras-chave: Museu do Trem. Acervo fotográfico. Memória. Mulheres ferroviárias.

The analysis of the discourse about women in the photographic collection of the Museu do Trem

Abstract: This article presents thoughts on the challenge of making history in museological institutions, it is based on the short-term exhibition “A Woman’s Place Is Wherever She Wants It To Be”, which was organized by the Museu do Trem team, in 2018. The activity arose from an investigation in the museum’s collection, where it was verified the almost complete non-existence of pictures of women as professionals in the official photographs of RFFSA (Railroad Federal Corporation). The analysis of this experience, with a theoretical basis based on cultural history and in the use of witness’ sources, brings to light some considerations concerning the research conducted through the interview of four women and the use of photographs that are part of their personal collection. Therefore, this text will present a part of the project which aims at bringing attention to women railway workers’ protagonism by recovering their trajectories.

Keywords: Museu do Trem. Photographic collection. Memory. Female railway workers.

Recebido em 31/08/18

Aprovado em 05/03/19