UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

Imagens do trabalho: os ferroviários da *Chicago and North Western Railway* nas fotografias do *Office of War Information*, 1942-1943

Pedro Mayer Bortoto

Dissertação apresentada ao Programa
de Pós-Graduação em História Social
do Departamento de História da
Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade de
São Paulo, para a obtenção do título
de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Robert Sean Purdy

v.1

São Paulo
2013

BORTOTO, P. M. Imagens do trabalho: os ferroviários da Chicago and North Western Railway nas fotografias do Office of War Information, 1942-1943. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Mestre em História.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

AGRADECIMENTO

Eu encaro essa dissertação como o fruto de um longo processo de amadurecimento que se iniciou quando da minha entrada na graduação em História na Unicamp em 2004. A lista de agradecimento, nesse sentido, será um pouco longa e reflete todo esse processo de crescimento pessoal e intelectual dos quase dez anos que se passaram. Os primeiros a merecerem o reconhecimento são meus pais, Brigitte e José Benedito Bortoto, e meu irmão Ivan Mayer Bortoto, pelo apoio irrestrito mesmo quando eles (e, em muitos casos, eu mesmo) não entendiam o que eu estava fazendo.

Em seguida, gostaria de agradecer à Profa. Dra. Leila Mezan Algranti. Apesar de não ter trilhado os caminhos da América portuguesa, seus ensinamentos e rigor durante a minha Iniciação Científica foram fundamentais para a minha formação como historiador.

Antes de começar o mestrado, contei com um segundo momento de aprendizagem que me deu clareza sobre o papel do historiador em face de sua disciplina. Agradeço a Fernando Teixeira da Silva, Silvia Hunold Lara, Samuel Fernando de Souza, Andrei Campanini, Gabriel Nascimento e Oliver Dinius pelas discussões e pelo trabalho compartilhado na composição e alimentação do banco de dados sobre os dissídios coletivos do Tribunal Regional do Trabalho, 2^a. Região, no âmbito da bolsa de Treinamento Técnico III provida pela FAPESP para o Centro de Estudos da História Social da Cultura do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas (CECULT-IFCH-UNICAMP). Ainda agradeço especialmente a Fernando Teixeira da Silva e Silvia Hunold Lara por me darem condições de estudar para o processo seletivo de mestrado enquanto era bolsista.

Agradeço ao meu orientador, Sean Purdy, por ter comprado uma ideia muito mal formulada e ter dado estímulos para que eu pudesse desenvolver a presente dissertação. Não posso deixar de mencionar as boas conversas regadas a cervejas.

A CNPq cumpriu papel importante ao financiar por 24 meses essa pesquisa com uma bolsa de mestrado.

Depois de graduado, enfrentei, além do mestrado, outro desafio: a docência de ensino básico. Sem a ajuda de Maria Cristina “Krika” Camargo, Silvia Temporin, Géssica Ferreira, Lúcia, Vinicius, Izabel, Cleonice, Elizabeth Anuncio, Andréia d’Ávila, Juliene Brito, Alessandra Cardelli e tantos outros colegas, diretores, coordenadores e funcionários que tiveram a paciência para aguentar atrasos e ausências. Gostaria de agradecer aos meus alunos

das Escolas Estaduais Professora Ana Rita Godinho Pousa, Vitor Meireles, Professor Djalma Octaviano e do Colégio Renovatus pelos anos de ensino e pela aprendizagem em tornar assuntos complexos e distantes de fácil apreensão para vocês. Espero não ter falhado muito nesse processo.

Uma das minhas ausências mais marcantes foi a viagem de pesquisa aos Estados Unidos. Em Washington e College Park, Maryland, gostaria de agradecer a todos os funcionários da Biblioteca do Congresso e do *National Archives II* que foram muito atenciosos e bastante eficientes no atendimento. Ainda em Washington, eu gostaria de agradecer aos voluntários da *guest house* na qual me hospedei nos 30 dias que passei por lá. Andy, Anita, Wayne, Sheryl e Dirk, além de todos os hóspedes com quem conversei e troquei ideias, tornaram minha estadia aconchegante e bastante educativa especialmente durante o *Thanksgiving*. Em Chicago, devo agradecer enormemente os trabalhadores de todas as seções da *Richard Daley Library* da *University of Illinois at Chicago* que me atenderam exemplarmente e foram extremamente atenciosos, em especial Linda Naru que me deu pleno acesso às dependências da biblioteca. Ainda tenho que agradecer John Gruber pela paciência e conversa sobre ferrovias; e especialmente a John Piersen e todos os membros da *Chicago and North Western Historical Society* que, no arquivo improvisado em uma garagem, auxiliaram-me e me motivaram com contos e histórias sobre a ferrovia, inclusive pagando um jantar para mim (!).

De volta ao Brasil, eu preciso agradecer à banca de qualificação, Cristina Meneguello, Solange Ferraz Lima e Michael Hall pelas indicações e comentários que foram bastante determinantes para o direcionamento dessa dissertação.

Não posso deixar também de agradecer aos meus amigos que ao longo desse processo tornaram a caminhada mais divertida e tranquila. Marcela Santaniello, Walker Batista, Pedro Tinen, Samuel Fernando de Souza, Fernando Teixeira da Silva, Marcelo Mac Cord e tantos outros amigos que faziam a mesa do bar um espaço de relaxamento e descontração. Aos meus sogros, Ricardo Araki e Andrea Cristina Barbero Moreira, também agradeço o apoio demonstrado nesses anos.

Agradeço especialmente Gabriela Granja que teve a paciência de ler, revisar e se interessar pela dissertação e dar-lhe o polimento necessário. Mesmo com toda essa ajuda, os erros que se seguem são todos meus.

Essa dissertação não seria concluída se duas pessoas não tivessem a acompanhado desde o gérmen até a sua forma final. Primeiramente, ao meu grande amigo, Adriano Márcio

Januário, que teve a paciência de ficar ouvindo sobre coisas que ele não conhecia, organizando meus pensamentos, e de me ajudar nas horas mais insólitas com coisas simples como pegar um livro na biblioteca depois das 21h. Com essa dedicatória, sintase devidamente abraçado.

Por fim e mais importante, minha companheira, Ana Cecília Araki, sem cuja luz e profundidade, paciência e severidade, amor e carinho esse texto não teria existido. Por isso, essa dissertação é nossa; e, com essa dedicatória, apenas começo a agradecer tudo o que você fez por mim.

RESUMO

BORTOTO, P. M. **Imagens do trabalho: os ferroviários da Chicago and North Western Railway nas fotografias do Office of War Information, 1942-1943**. 2013. 598 f. 2 volumes. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

Com o objetivo de explorar outras formas de aproximar a história dos trabalhadores, essa dissertação tem por escopo analisar um conjunto de 724 fotografias acerca da rotina da *Chicago and North Western Railway* e entender as formas possíveis de um discurso fotográfico acerca do trabalho e dos trabalhadores das estradas de ferro. Essas fotografias foram produzidas pelo fotógrafo Jack Delano sob a direção de Roy Emerson Stryker que, à época, encontrava-se na direção da divisão de fotografia do *Office of War Information*. Mais precisamente, as imagens fazem parte da trajetória do que ficou mais conhecido como *Historical Section* do *Farm Security Administration*, um grupo de fotógrafos conhecidos por retratar a situação do mundo rural após a Grande Depressão. Por conta disso, como modo de se aproximar às fotografias para analisá-las, foi preciso realizar uma reflexão acerca de seus elementos constitutivos, a saber: a história dos ferroviários, da divisão de fotografia e o problema de encarar a fotografia como um documento histórico. Feito isso, caracterizam-se as fotografias como vestígio em que as trajetórias de fotógrafo e da divisão, premidos por pressões políticas internas à estrutura estatal estadunidense, e as dos ferroviários marcadas por várias tensões entre padrões e trabalhadores se cruzavam. Com isso em vista, partiu-se para uma análise por meio de banco de dados para compreender como esse discurso estava constituído nas imagens. A partir de uma análise quantitativa somada a uma aproximação detida das narrativas fotográficas presentes na coleção de fotografias, percebeu-se que ela se apoiou em um discurso de harmonia entre trabalhadores e companhia ferroviária em favor de uma visão de equilíbrio social e que se adequasse às expectativas liberais em relação ao esforço de guerra. Mesmo com imagens que poderiam trazer ruídos para essa visão, a força de certa mitografia que entendia o trabalho como fonte da ordem social apontava, de fato, para um discurso de dominação em que a lógica capitalista aparece imposta sobre os trabalhadores por meio do discurso fotográfico.

Palavras-chave: Trabalho; Ferroviários; Segunda Guerra Mundial; EUA; Fotografia.

ABSTRACT

BORTOTO, P. M. **Images of work: Chicago and North Western Railway's Workers in the Photographies of the Office of War Information, 1942-1943.** 2013. 598 f. 2 volumes. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

Having as an objective to explore other ways to approach the worker's history, this dissertation has as scope analyze a collection of 724 photographs on the routine of the Chicago and North Western Railway and understand the contents of a photographic discourse about railroad work and labor. These photographs were produced by photographer Jack Delano under direction of Roy Emerson Stryker, the head of the Office of War Information's Division of Photography. More precisely, the pictures are part of what is mostly known as the Farm Security Administration's Historical Section, group of photographers acknowledged for picturing the situation of the rural America after the effect of the Great Depression. For that matter, as means to establish an analytic procedure, it was necessary to reflect on the photographs' constitutive elements, as: the history of railroad workers, the history of the division of photography and the question of understand photography as a historical record. As a result, the photographs were characterized as vestiges in which the trajectories of the photographer and the division, pressed by the politics inside the American state, and the trajectories of the railroad companies and workers, marked by various tensions, met. With this in view, it was established an analysis of the photographs through a database so it could be understood how the discourse was constituted in these pictures. From a quantitative analysis coupled with a detained approach to the photographic narratives found in the photographic collection, it was understood that the pictures relied on a discourse of harmony between workers and the railway in favor of a vision of social balance that suited the liberals' expectations towards the war effort. Even though some images have the potency to challenge such view, the power of the mythography that understood labor as a source of social order pointed, in fact, to a discourse of domination in which the logic of capital was imposed on workers by means of photographic discourse.

Keywords: Workers; Railroads; World War II; United States; Photography.

LISTA DE IMAGENS

	<i>Título</i>	<i>Página</i>
Figura 1.1	Jack Delano, Chicago, Illinois. <i>Icing a refrigerator car in the Chicago and Northwestern Railroad yards.</i> Dezembro de 1942	21
Figura 2.1	Jack Delano. <i>Santa Fe R.R. yards, Argentine, Kansas. Argentine yard is at Kansas City, Kansas.</i> Março de 1943. Color.	91
Figura 2.2	Jack Delano. <i>Night view of part of Santa Fe R.R. yard, Kansas City, Kansas.</i> Março de 1943. Color.	91
Figura 2.3	Jack Delano. <i>Night view of part of the South Water street freight terminal of the Illinois Central R.R., Chicago, Ill.</i> Maio de 1943. Color.	92
Figura 2.4	Jack Delano. <i>Illinois Central R.R., freight cars in South Water Street freight terminal, Chicago, Ill.</i> Abril de 1943. Color.	92
Figura 2.5	Jack Delano. <i>Joseph Klesken washing up after a day's work at the rip tracks at Proviso yards of the C & NW RR., Chicago, Ill.</i> Abril de 1943. Color.	102
Figura 2.6	Jack Delano. <i>John Sabados washing up after a day's work at the rip tracks at Proviso yard of C & NW RR., Chicago, Ill.</i> Abril de 1943. Color.	103
Figura 2.7	Jack Delano. Chicago, Illinois. Workmen at the Proviso yard of the Chicago and Northwestern Railroad taking the suburban train for home. Maio de 1943. Preto e branco.	106
Figura 2.8	Jack Delano. [Untitled]. [1943?]. Preto e branco.	108
Figura 2.9	Jack Delano. Melrose Park (near Chicago), Ill, C&NWRR. William London has been a railroad worker 25 years - now working at the roundhouse at the Proviso yards. Dezembro de 1942. Color.	110
Figura 3.1	Jack Delano, Untitled. [Dezembro de 1942?]. Preto e	116

branco.

Figura 3.2	Jack Delano, Chicago, Illinois. Foreman handing out paychecks on Saturday at a Chicago and Northwestern Railroad yard. Dezembro de 1942. Preto e branco	118
Figura 3.3	Irene Delano, Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by Jack Delano in the winter of 1942-4	135
Figura 3.4	Irene Delano, Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by Jack Delano in the winter of 1942-4	136
Figura 3.5	Irene Delano, Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by Jack Delano in the winter of 1942-4	137
Figura 3.6	Irene Delano, Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by Jack Delano in the winter of 1942-4	138
Figura 3.7	Irene Delano, Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by Jack Delano in the winter of 1942-4	139
Figura 3.8	Irene Delano, Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by	140

Jack Delano in the winter of 1942-4

Figura 3.9	Irene Delano, Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by Jack Delano in the winter of 1942-4	141
Figura 3.10	Jack Delano, Freight train operations on the Chicago and Northwestern Railroad between Chicago and Clinton, Iowa... Janeiro de 1943. Preto e branco.	145
Figura 3.11	Detalhe Figura 3-15.	151
Figura 3.12	Detalhe Figura 3-16.	151
Figura 3.13	Jack Delano, Chicago, Illinois. Frank Williams, working on the car repair tracks at an Illinois Central Railroad yard. Mr. Williams came to Chicago from Pocahontas, Mississippi. He has eight children, two of whom are in the United States Army. Novembro de 1942. Preto e branco.	152
Figura 3.14	Jack Delano, Kansas City, Missouri. Mildred Williams, one of several women freight handlers employed at the Atchison, Topeka, and Santa Fe freight depot. Março de 1943. Preto e branco	153
Figura 3.15	Chicago Sunday Bee, Monthly Picture Section, maio de 1943, p. 10, Microfilm Section, Richard Daley Library, Univerisity of Illinois at Chicago.	154
Figura 3.16	Chicago Sunday Bee, Monthly Picture Section, maio de 1943, p. 11, Microfilm Section, Richard Daley Library, Univerisity of Illinois at Chicago.	155
Figura 3.17	Capa da edição de junho de 1942 de Timely Topics. (Reprodução colorida)	164
Figura 3.18	Detalhe da edição de maio de 1939 do Timely Topics (ACNHS).	165
Figura 3.19	Detalhe da edição de setembro de 1939 do Timely Topics	165

	(ACNHS).	
Figura 3.20	Detalhe da edição de novembro de 1940 do Timely Topics (ACNHS).	166
Figura 3.21	Detalhe da edição de maio de 1940 do Timely Topics (ACNHS).	166
Figura 3.22	Detalhe da edição de julho de 1941 do Timely Topics (ACNHS).	166
Figura 3.23	Detalhe da edição de setembro de 1940 do Timely Topics (ACNHS).	168
Figura 3.24	Detalhe da edição de maio de 1944 do Timely Topics (ACNHS).	170
Figura 3.25	Detalhe da edição de março de 1944 do Timely Topics (ACNHS).	171
Figura 3.26	Detalhe da edição de dezembro de 1942 do Timely Topics (ACNHS).	172
Figura 3.27	Detalhe da edição de outubro de 1943 do Timely Topics (ACNHS).	173
Figura 3.28	Jack Delano, Mike Evans, a welder, at the rip tracks at Proviso yard of the C & NW RR, Chicago, Ill. Abril de 1943. Color.	176
Figura 3.29	J. Howard Miller, We Can Do It! Color	178
Figura 3.30	Norman Rockwell, Rosie the Riveter. Color.	179
Figura 3.31	Página 4 da edição de março de 1943 de Timely Topics (ACNHS)	180
Figura 3.32	Detalhe figura 3-31.	182
Figura 3.33	Detalhe figura 3-31.	182
Figura 3.34	Detalhe figura 3-31.	182
Figura 3.35	Detalhe figura 3-31.	183
Figura 3.36	Detalhe figura 3-31.	183
Figura 3.37	Detalhe figura 3-31.	184
Figura 3.38	Fotógrafo desconhecido, [Sem título]. [1943?] (ACNHS)	184
Figura 3.39	Alfred T. Palmer. Woman working on an airplane motor	186

	at North American Aviation, Inc., plant in Calif. Junho de 1942. Color.	
Figura 3.40	Alfred T. Palmer. A young woman employee of North American Aviation, Incorporated, working over the landing gear mechanism of a P-51 fighter plane, Inglewood, Calif. The mechanism resembles a small cannon. Outubro de 1942. Color.	187
Figura 3.41	Alfred T. Palmer. Metal parts are placed on masonite by this woman employee before they slide under the multi-ton hydropress, North American Aviation, Inc., Inglewood, Calif. Outubro de 1942. Color.	187
Figura 3.42	Alfred T. Palmer. Two assembly line workers at the Long Beach, Calif., plant of Douglas Aircraft Company enjoy a well-earned lunch period, Long Beach, Calif. Nacelle parts of a heavy bomber form the background. Outubro de 1942. Color.	188
Figura 3.43	Alfred T. Palmer. Women workers install fixtures and assemblies to a tail fuselage section of a B-17F bomber at the Douglas Aircraft Company, Long Beach, Calif... Outubro de 1942. Color.	189
Figura 3.44	Alfred T. Palmer. Operating a hand drill at Vultee-Nashville, woman is working on a "Vengeance" dive bomber, Tennessee. Fevereiro de 1943. Color.	189
Figura 3.45	Alfred T. Palmer. Production. Airplane manufacture, general. Instrument panels--the "brains" of a modern combat ship--are mounted ready to install in the airplane by this woman employee at the Inglewood, California, plant of North American Aviation, Incorporated... Outubro de 1942. Preto e branco.	190

LISTA DE SIGLAS

ACNHS	Archives of the Chicago and North Western Railway Historical Society, Berwyn, Illinois
C&NW-NIU	Chicago and North Western Railway Historical Society Records, Regional Collections, Regional History Center, Founders Memorial Library, Northern Illinois University, DeKalb, Ill.
FsaOwi-IF-LoC	FSA-OWI Image File, Prints and Photographs Division, Library of Congress
FsaOwi-PP-LoC	Microfilmes de FSA-OWI Textual Records, Prints and Photographs Division, Biblioteca do Congresso
JD-MS-LoC	Jack Delano papers, Manuscript Reading Room, Biblioteca do Congresso
ODT-NARA	Record Group 219, Office of Defense Transportation, National Archives II at College Park, MD, National Archives and Record Administration
OWI-NARA	Record Group 208, Office of War Information, National Archives II at College Park, MD, National Archives and Record Administration
RES-PP-LoC	Microfilmes de Roy Emerson Stryker Papers, Prints and Photographs Division, Biblioteca do Congresso

SUMÁRIO

AGRADECIMENTO	iii
RESUMO	vi
ABSTRACT	vii
LISTA DE IMAGENS	viii
LISTA DE SIGLAS	xiii
SUMÁRIO.....	xiv
INTRODUÇÃO.....	1
1 – PERSPECTIVAS: TRAJETÓRIAS HISTÓRICAS E ENQUADRAMENTOS	18
1.1 – Ferrovias e ferroviários nos Estados Unidos, c.1820-1945	20
1.2 – Burocracia e ideologia: a Divisão de Fotografia da <i>Office of War Information</i>	42
1.3 – Fotografia como documento histórico.....	59
2 – ANÁLISE ICÔNICA E ICONOGRÁFICA: BANCO DE DADOS E AS CARACTERÍSTICAS GERAIS DAS FOTOGRAFIAS SOBRE A <i>CHICAGO AND NORTH WESTERN RAILWAY</i>	67
2.1 – Linhas gerais.....	68
2.2 – Descritores	73
2.3 – Eixos de análise	82
2.4 – Resultados.....	86
3 – NARRATIVAS FOTOGRÁFICAS E OS LIMITES DO DISCURSO	117
3.1 – Narrativas fotográficas	121
3.2 – Os ferroviários nas fotografias de Jack Delano	148
3.3 – O discurso patronal	164
3.4 – As <i>wipes</i> e os limites dos discursos	180
3.5 – As imagens do trabalho	196

4 – CONSIDERAÇÕES FINAIS	202
4.1 – Conclusão precária	202
4.2 – Trabalho como fenômeno histórico.....	203
BIBLIOGRAFIA	209
Fontes primárias	209
Fontes secundárias.....	214

INTRODUÇÃO

Os pesquisadores ligados à história do trabalho vêm recentemente avaliando e problematizando os antigos paradigmas de pesquisa, em busca de uma renovação desses estudos. Partindo especialmente de questões estruturantes da área, as principais críticas apontam para um limite das pesquisas de escopo articulado a partir do Estado-Nação, apontando para um horizonte em que as classes trabalhadoras estavam conectadas regional e internacionalmente. Em compasso com as manifestações populares recentes que atravessaram (e ainda atravessam) os países do Norte, assim como os ditos países em desenvolvimento, as novas propostas tendem a mostrar que internacionalização não é sinônimo de globalização. Redes de informação, ou pelo menos de relações e de perspectivas menos restritas, tão vastas antes do aparecimento da internet, já existiam e permitiam aos trabalhadores, apesar de lutarem por seus direitos em seus países, olharem para as experiências de outros grupos em busca de inspiração e de modelos críticos.¹

Esses questionamentos, por sua vez, também permitem questionar outros paradigmas comuns à área, como a predominância da análise de documentos escritos sobre outras formas de registro. Recentemente, a fotografia vem se tornando cada vez mais um dos objetos que está sendo introduzido nessa ampliação de escopo e de questionamento, chegando a estar presente em grandes eventos internacionais da área.² Assim como questões relativas às relações dos trabalhadores com outros grupos sociais e o Estado, as fotografias podem se apresentar como o meio pelo qual se pode tentar entender como o trabalho e as dinâmicas da relação entre trabalhadores, patrões e o Estado influenciam em outras formas de registro humano. Nesse sentido, as fotografias, mais do que resultados de um intelecto artístico privilegiado ou de acmes de uma dada mentalidade, são entendidas como elementos do “fazer (-se)” dos trabalhadores, em que discursos e práticas fotográficos constituem uma arena de

---

¹ Marcel van der Linden, *Workers of the World. Essays toward a Global Labor History*, Leiden: Brill, 2008 (Studies in Global Social History, vol. 1)

² Ver, por exemplo, as mesas da ESSCH, que tinham a fotografia por objeto ou, pelo menos, nas quais havia comunicações usando essa mesma prática ora como objeto de análise, ora como documento histórico. <http://www2.iisg.nl/esshc/programme.asp?selyear=12&find=photograph>

debate e de espaço para ação que plasmam os sujeitos e as coletividades, além das percepções sobre si mesmo e dos demais membros do mesmo ou outros grupos.³

Para realizar essa perspectiva, esta dissertação se propõe a pensar sobre a história dos trabalhadores ferroviários a partir de fotografias que registraram o cotidiano da *Chicago and North Western Railway*, entre finais de 1942 e abril de 1943. A coletânea compõe uma coleção de 724 fotografias em preto e branco e em cor, que registraram por alguns meses os trabalhos de montagem e desmontagem de comboios, de reparo de vagões, da rotunda e do galpão em *Proviso Yard*, um pátio de manobras a Oeste de Chicago; os reparos de locomotivas na oficina da *40th Street* em Chicago; o cotidiano da viagem entre a cidade de Chicago e Clinton, Iowa.⁴ A noção de cotidiano ou, mais precisamente, de rotina constituiu-se como a chave explicativa para compreender a coleção de fotografia, visto que ela tentou congrega o registro da companhia, dos processos de trabalho e do dia a dia dos trabalhadores. De fato, ao se atentar para as narrativas fotográficas propostas no **Anexo A**, a construção dessa rotina não se deu apenas em uma ou outra imagem exemplar; ela se encontra presente em toda a extensão da coleção, permeando os negativos particulares, as pequenas e grandes narrativas internas e a totalidade das fotografias.

Essas imagens fazem parte, por sua vez, de outros dois conjuntos fotográficos. Primeiramente, elas foram realizadas por Jack Delano, então fotógrafo ligado à *Division of Photography* do *Office of War Information* (OWI). Elas compõem uma coleção extensa de mais de um milhar de fotografias sobre algumas ferrovias estadunidenses que Delano acompanhou e fotografou entre novembro de 1942 e maio de 1943. Elas estabelecem um amplo panorama das companhias e de seus trabalhadores, mostrando o trabalho, a vida familiar, as relações de coleguismo que percorriam a rotina e o dia a dia dos mesmos. Porém, devido ao número muito amplo de imagens, optou-se por selecionar as fotografias da *Chicago and North Western*, por ser a primeira que Delano visitou quando iniciou esse trabalho, servindo de guia geral para análises futuras das outras coleções.

Segundo, a escolha de Jack Delano, além da centralidade da coleção, se deu por conta de sua relação com a *Division of Photography*, o último nome do que ficaria mais conhecido como *Historical Section* do *Farm Security Administration*. Atualmente, o arquivo fotográfico resultante desse grupo de fotógrafos se encontra guardado na *Prints and Photographs Division* da Biblioteca do Congresso estadunidense e conta com mais de cem mil negativos

---

³ Para o paradigma do fazer-se da classe trabalhadora, ver o clássico E. P. Thompson, *A formação da classe operária inglesa*. Tradução de Denise Bottman. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002-2004. 3v.

⁴ Uma seleção ampla delas pode ser encontrada no volume em anexo da dissertação. Ver “Anexo A” do volume 2 desta dissertação, pp. 4-231. Para a lista de todas as fotografias analisadas, ver “Anexo B” do vol. 2, pp. 232-352.

arquivados e aproximadamente setenta mil positivos fotográficos, que registraram por aproximadamente oito anos, entre 1935 e 1943, a vida e o cotidiano das populações rurais e urbanas dos Estados Unidos.⁵ Antes de prosseguir, e para entender melhor em que medida a noção de *rotina* é central para compreender essa coleção fotográfica, é preciso localizar essas fotografias em relação a seus produtores, a saber, o fotógrafo e a divisão de fotografia da qual ele fez parte.

Jack Delano (1914-1997), nome artístico de Jacob Ovcharov, nasceu nas proximidades de Kiev em 1914 e, em 1922, emigrou com sua família para os Estados Unidos, fugindo da guerra civil que começara em 1920. Apesar de seus pais serem profissionais liberais no que hoje seria a Ucrânia, seu pai, professor de russo, conseguiu apenas trabalhar como carpinteiro e sua mãe não conseguia exercer a profissão de dentista, devido ao fato de as autoridades estadunidenses não reconhecerem a sua formação, o que levou a família Ovcharov a ter uma vida com grandes restrições financeiras. Durante a infância, Delano, principalmente devido à educação de seus pais, interessou-se por artes e, após sair do colégio, decidiu cursar a *Pennsylvania Academy of Fine Arts*. Na faculdade, além de conhecer sua esposa, Irene (Esser) Delano, e de ganhar o nome artístico, realizou as primeiras experiências com fotografia, após ganhar uma bolsa para passar três meses estudando arte em Paris. Após se graduar e realizar uma bem sucedida exposição fotográfica sobre mineiros da Pensilvânia em 1938, mudou-se para Nova York em 1939, com a intenção de viver do trabalho de fotógrafo.

Enquanto o jovem Ovcharov cursava o colégio e a faculdade, os Estados Unidos passaram por períodos de euforia e de crise. Desde o fim da Primeira Guerra Mundial, o país vivia uma onda de otimismo liberal ao ponto de se acreditar que havia chegado uma nova era de prosperidade e atividade irrestrita do mercado. A crise de 1929, seguida pela eleição de Franklin Roosevelt em 1932, marcou uma virada neste espírito e o início de um novo momento na história do país.⁶ Com a implantação do *New Deal* e do esforço de guerra para combater o Eixo na Segunda Guerra Mundial, o Estado americano se tornou um dos principais agentes econômicos ao regular a economia, além de atuar para afastar os perigos de regimes totalitários estrangeiros.

A reorganização do Estado liberal para o liberal-regulador passou por três momentos: os dois primeiros momentos do *New Deal* — primeiramente voltado para o controle de

---

⁵ Todas as referências biográficas do fotógrafo nessa seção foram extraídas de Jack Delano, *Photographic Memories*. Washington, DC; London: Smithsonian Institute, 1997.

⁶ Para a empolgação da “Nova Era”, ver Ronald Edsforth. *The New Deal: America’s response to the Great Depression*. Malden, Massachusetts; Oxford, England: Blackwell Publishers, 2000, pp. 11-34 e David M. Kennedy. *Freedom from Fear: the American people in depression and war, 1929-1945*. Nova Iorque; Oxford: Oxford University Press, 1999, pp. 10-42.

produção e para a reorganização do sistema financeiro, depois, após a recessão do inverno de 1936, para a ampliação do consumo e de políticas sociais — e, por fim, a implantação do esforço de guerra que, ao eliminar as agências dos dois primeiros mandatos de Roosevelt, orientou a produção para a indústria militar, para o racionamento de bens de consumo e para o controle de salários e preços para combater a inflação.⁷ O Estado americano, ao atuar de forma a conter as seguidas crises por meio da gestão de agências entre os anos de 1933 e 1945, estabeleceu uma nova relação com sua sociedade.⁸

Além de ações de caráter regulatório ou de assistência social, essas estas organizações muitas vezes apresentavam em suas estruturas escritórios (*bureaus*) ou seções (*sections*) responsáveis por documentar e divulgar suas ações e fazer publicidade para o Estado.⁹ Os fotógrafos que trabalharam para a *Resettlement Agency* (RA, posteriormente renomeada *Farm Security Administration* — FSA) de 1935 a 1942 e para o *Office of War Information* (OWI) são considerados os principais expoentes desta prática de registro que hoje é geralmente associada ao gênero fotográfico de documentação social ou documentário.¹⁰ Esse grupo foi liderado por Roy Emerson Stryker (1893-1975), natural de Colorado, que acreditava na capacidade do uso público da fotografia para acrescentar aos esforços do *New Deal*.¹¹

---

⁷ Para uma introdução ao *New Deal*, ver Ronald Edsforth, *op. cit.* Para uma introdução à sociedade americana durante a Segunda Guerra Mundial, ver John W. Jeffries. *Wartime America: the World War II Home Front*. Chicago: Ivan R. Dee, 1996.

⁸ Para uma avaliação desta relação realizada no próprio período, ver Frederick Pollock. “State Capitalism: Its Possibilities and Limitations”, *Studies in Philosophy and Social Science*, IX, No. 3, 1941, pp. 200-225.

⁹ Para as agências no *New Deal*, ver Pete Daniel et al. *Official Images: New Deal Photography*. Washington, DC; London: Smithsonian Institution, 1987. Para a propaganda de guerra, ver William L. Bird, Jr; Harry R. Rubenstein. *Design of Victory: World War II Posters on the American Home Front*. Nova York: Princeton Architectural Press, 1998.

¹⁰ Para um exemplo desta perspectiva, ver Antônio R. de Oliveira Jr. A luz do social nas imagens: fragmentos teóricos na fotografia de documentação social. *Anais do Museu Histórico Nacional*, Rio de Janeiro, Volume 32, pp. 56-58, 2000. Essa perspectiva tem por pressuposto a primeira grande sistematização da história da fotografia realizada em finais da década de 1930 pelo diretor da seção fotográfica do *Museum of Modern Art* de Nova York, Beaumont Newhall. Nas inúmeras edições de seu livro *History of Photography*, Newhall classificou esse grupo como o expoente e definidor desse gênero fotográfico que ganharia outras expressões ao longo da segunda metade do século XX. Essa perspectiva, que parte de uma proposta de “história da arte fotográfica” enumerando sujeitos, “escolas” e técnicas específicas que deram realidade a esse uso da fotografia, não será seguida de perto, visto a perspectiva que orientou a pesquisa. No caso dessa fotografia documental, a característica que permite estabelecer a unidade estilística em oposição ao tempo e espaço, posto ser um categoria associada a fotógrafos como Lewis Hine, Walker Evans, Robert Frank e Sebastião Salgado, é a atenção crítica para com os indivíduos e sociedades. Esse problema do gênero apresenta-se como uma questão que escapa ao escopo da dissertação; contudo, quando for necessário avaliar, os pressupostos que orientam essa compreensão da fotografia serão problematizados. Para a obra de Newhall, ver do próprio *Historia de la fotografia* Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

¹¹ O grupo de fotógrafos recebeu os seguintes nomes ao longo da sua existência: *Historical Section* da *Information Division* do RA (1935-1937); manteve o mesmo nome durante o FSA (1937-1942); uma das unidades do *Bureau of Publications and Graphics* do *Office of War Information* (1942-1943); e, por fim, *Division of Photography* do *News Bureau* ainda no OWI (1943). Para propósitos de facilidade, já que, independentemente do nome, o funcionamento do grupo de fotógrafos pouco se alterou ao longo de sua existência, ela será referida, a partir de agora, como **divisão de fotografia**. Para uma apreciação geral da

Inicialmente, o propósito era “preparar e finalizar relatórios feitos por uma bateria de economistas, sociólogos, estatísticos, fotógrafos e outros especialistas”.¹² Contudo, Stryker acreditava que as imagens deveriam ter um alcance mais amplo que apenas ilustrar relatórios; apostando na qualidade e na criatividade de seus fotógrafos, dava-lhes liberdade para executarem as encomendas com o objetivo de enriquecer o arquivo da divisão de fotografia.

Assim, ao focar a população rural entre os anos de 1935 a 1942, Stryker almejava realizar um “arquivo fotográfico enciclopédico” do campo. Ele não definiu claramente o que entendia por este termo, mas, ao avaliar a produção na década de 1970, apontou “o grande respeito” que os fotógrafos tinham para com os seres humanos. Essa deferência daria à coleção uma “estranha continuidade” que ia além das paisagens rurais, pequenas e grandes cidades e “as estradas entre elas”. No fundo, “há honestidade [nas fotografias], compaixão e um cuidado natural com a dignidade individual”. Como o próprio Stryker apontou, “Havia um força de inspiração unificadora, um grande intelecto trabalhando. Ele se chamava *New Deal* e nós tínhamos orgulhoso de fazer parte dele”; era nada menos que “um sentimento de que as coisas estavam sendo remendadas, de que grandes erros estavam sendo corrigidos, de que não havia problema grande o suficiente que impedisse [os políticos em Washington] de fazer uso do bom senso e trabalhar arduamente”.¹³ Para Stryker, coordenar o trabalho dos fotógrafos durante a existência no RA e no FSA significava auxiliar o país a sair da Depressão; era atuar, à sua própria maneira, dentro da estrutura do Estado americano.

Entretanto, apesar da presença de Roy Stryker ao longo de toda a vida da seção, o número de fotógrafos não foi constante. Iniciou-se com apenas três — Arthur Rothstein, Carl Mydans e Walker Evans — e chegou a ter pouco mais de uma dezena entre 1938 e 1942. Vários fotógrafos consagrados passaram pelo RA/FSA-OWI. Além do próprio Evans, pode-se destacar o trabalho de Dorothea Lange, que na década de 1930 registrou a seca no *Dust Bowl* (Sudoeste americano) e os trabalhadores migrantes das culturas da Califórnia, principalmente as colheitas de ervilhas — a cobertura destas rendeu a foto mais famosa e, possivelmente, a mais reproduzida do FSA, *Migrant Mother* (1937).¹⁴ É preciso, ainda, dar destaque a Ben

---

trajetória da divisão, ver F. Jack Hurley. *Portrait of a Decade: Roy Stryker and the Development of Documentary Photography in the Thirties*. Nova York: DaCapo, 1977; Beverly Brannan; Carl Fleischhauer, “Introduction”, *Documenting America: 1935-1943*. Berkeley; Los Angeles; London: University of Califórnia Press, 1988, pp. 1-13.

¹² Carl Fleischhauer; Beverly W. Brannan (orgs.). “Introduction”, *op. cit.*, p. 3. Todas as obras em inglês citadas tem tradução realizada por mim. Caso contrário, será indicado em nota.

¹³ Roy Emerson Stryker; Nancy Wood. *In This Proud Land: America, 1935-1943 As Seen in the FSA Photographs*. Boston, MA: New York Graphic Society, 1973, pp. 7 e 9.

¹⁴ Imagem disponível em <http://www.loc.gov/pictures/item/fsa1998021539/PP/> (consultado em 22 de outubro de 2010, às 16h). Para Dorothea Lange, ver Brannan; Fleischhauer, *op. cit.*, pp. 114-127 e 160-173.

Shahn, pintor que, apesar de não ser fotógrafo profissional, atuou no início da divisão e cujas várias fotos foram vinculadas ou se transformaram em quadros realizados por ele mesmo.¹⁵ Pode-se também destacar o trabalho de Gordon Parks — contratado em 1942 —, um dos primeiros fotógrafos negros a ganhar notoriedade, principalmente após o ensaio sobre uma faxineira negra da Casa Branca.¹⁶ De fato, todos os fotógrafos que passaram pela divisão de fotografia ficaram conhecidos ou por essa passagem ou por trabalhos posteriores.¹⁷ Jack Delano não foi diferente.

Delano ficara sabendo das fotografias do FSA em Nova York, principalmente por meio das revistas ilustradas. Com a ascensão dos fotógrafos da divisão no mundo das artes, com a exposição de Walker Evans no MoMA em 1939, Delano se identificou com a aproximação da fotografia da divisão, percebendo que, mesmo intuitivamente, ele tivera a mesma preocupação ao fotografar os mineiros da Pensilvânia. Com esse interesse, ele decidiu enviar algumas fotos para Stryker e tentar trabalhar na divisão. Após uma negativa inicial e um ano fazendo trabalhos pontuais, Delano foi chamado por Stryker para trabalhar no FSA em 1940, para substituir Arthur Rothstein, que havia deixado a divisão para trabalhar na revista *LOOK*. Delano e Stryker, a partir desse momento, se tornariam grandes amigos por compartilharem basicamente a mesma visão sobre o mundo: a ideia de que a fotografia cumpre um papel de registrar e de estimular a sociedade de modo a ajudá-la a se tornar melhor.

Entre os trabalhos mais conhecidos de Delano para o FSA, podem-se destacar dois. O primeiro trabalho são as imagens realizadas no Greene County, no Estado da Geórgia, que retratava a condição do trabalhador rural da região. Esse trabalho serviu de apoio para a ilustração do livro do sociólogo Arthur Raper, *Tenants of the Almighty* (1943).¹⁸ O segundo e mais significativo trabalho de Delano foram as imagens realizadas em Porto Rico em 1942. As fotografias da ilha caribenha ganharam muita repercussão no período de resgate da obra de Delano no final da década de 1980 e início da década de 1990. Foi justamente esse trabalho que deu início à relação estreita que o fotógrafo teve com a ilha caribenha e sua população.¹⁹

---

¹⁵ Brannan; Fleischhauer, *op. cit.*, pp. 76-89.

¹⁶ Brannan; Fleischhauer, *op. cit.*, pp. 226-239.

¹⁷ Para as trajetórias dos fotógrafos após o FSA/OWI, ver Penelope Dixon. *Photographers of the Farm Security Administration: An Annotated Bibliography, 1930-1980*. Nova Iorque: Garland Publishing, 1983.

¹⁸ Para uma avaliação recente desse trabalho, ver Scott Leslie Matthews, “Jack Delano in Greene County, Georgia: The Romantic Realism of Farm Security Administration Photography at the End of the New Deal Era”, *“Up Against the World As It Is”: Documentary Expression in the South, 1925-1965*. PhD. Thesis, 2008, pp. 151-218.

¹⁹ Após deixar o exército, Delano retornou a Porto Rico. Lá estabeleceu residência permanente e atuou em várias áreas diferentes. Após a morte da esposa, em 1982, Delano foi diminuindo as atividades, devido à idade. Em

O *New Deal*, contudo, sofreu desde o início grande resistência por parte de republicanos conservadores e democratas sulistas, que o entendiam como uma guinada do Estado americano em direção ao socialismo ou, pelo menos, à restrição do livre mercado. Agências como o RA/FSA sofreram desde sua criação constantes derrotas políticas e impedimentos para o desenvolvimento completo de seus projetos.²⁰ No caso da seção de fotografia, não foi diferente: sob as acusações de propaganda comunista, principalmente a partir da eleição do conservador 78º Congresso em 1942, o orçamento da seção sofreu reduções de forma sistemática. Além disto, o FSA como um todo também sofreu pressões e cortes até que em setembro do mesmo ano a agência foi desligada. Stryker, ainda acreditando na necessidade da atuação dos seus fotógrafos durante o esforço de guerra, encontrou abrigo no *Office of War Information* (OWI). Essa mudança, além de dar sobrevida à seção, também trouxe novas perspectivas para a atuação da divisão de fotografia.²¹ Segundo o historiador James T. Sparrow, a transferência implicava também uma mudança de foco: em vez da crítica à Depressão, tratava-se de construir um espaço público para a formulação do espírito de união nacional contra o nazifacismo.²²

A agência de informação, mais precisamente, foi o resultado de um longo processo de discussão e de estabelecimento de agências efêmeras acerca do problema da informação de guerra. Com as ameaças nazista e japonesa se tornando realidade em finais da década de 1930, o Estado estadunidense começou a se preparar para uma eventual emergência (invasão militar). O marco inicial desse processo é o mês de março de 1941, quando Roosevelt conseguiu a aprovação do *Lend-Lease Act*, uma lei que estabelecia mecanismos de ajuda financeira e industrial à Inglaterra, em face de uma tentativa de invasão das ilhas britânicas. Essa lei foi acompanhada pelo processo de centralização da administração estatal e por um aumento gradativo e intensivo da regulação estatal na economia, voltando-a aos poucos para a produção de armamentos e de outros produtos militares. Com o ataque a Pearl Harbor, em 7 de dezembro de 1941, e a declaração de guerra dos Estados Unidos ao Japão dois dias depois,

---

1996, ele recebeu uma exposição retrospectiva do seu trabalho realizado pelo Smithsonian e no ano seguinte faleceu, aos 83 anos.

²⁰ Ver John Morton Blum. "Congress and the Politics of Comfort", *V Was for Victory: Politics and American Culture during World War II*. San Diego; New York; London: Harcourt Brace, 1976, pp. 221-254. Ronald Edsforth, "The End of New Deal", *obra citada*, pp. 255-284. David M. Kennedy, *op. cit.*, pp. 339-41, 349-350 e *passim*.

²¹ Ver carta de Stryker para Delano, 8 de abril de 1941, *apud* Brannan; Fleischhauer, *op. cit.*, p. 5.

²² James T. Sparrow, *Warfare State: World War II Americans and the Age of Big Government*, Oxford: Oxford University Press, 2011, pp. 35-6.

esse processo de ampliação da presença do Estado na economia foi intensificado, visando à derrota do Japão e, após a declaração de guerra da Alemanha contra os EUA, dos nazistas.²³

O esforço de guerra foi marcado, além da ampliação da presença do Estado no dia a dia do cidadão estadunidense, por um processo que congregou duas vertentes aparentemente opostas: de um lado, a construção de um consenso político ao redor daquilo que constituiria o propriamente estadunidense; de outro, a intensificação de um dissenso político que atravessara os anos de *New Deal* e encontraria sua forma mais acabada em finais da guerra e no período de reconversão para a economia civil no primeiro governo Truman. Como apontou James T. Sparrow, após a Segunda Guerra Mundial, não houve revoltas contra o sistema de imposto de renda estabelecido para financiar a guerra, nem oposição ao alistamento obrigatório e muito menos manifestações a favor da renovação do isolacionismo. De fato, a expansão do Estado como agente regulador pautado na defesa do liberalismo e do nacionalismo, excluindo a esquerda e um internacionalismo amplo, deu ao país o contorno nacional a que o federalismo, especialmente sulista, havia resistido após o fim da Reconstrução.²⁴

Esse consenso, porém, nasceu dentro de uma longa tensão entre reformistas *new-dealers* e conservadores que, com a ampliação do Estado, foram absorvidos pela estrutura estatal e, cada um a sua maneira, tentaram impor a sua agenda política a partir da pedra angular que foi a nova ordem política interna e externa dos Estados Unidos. Com o fim do reformismo e a partir de uma política de consenso dentro do dissenso — dentro de cuja estrutura, para garantir a viabilidade da economia de guerra, liberais e conservadores ocuparam diversos cargos —, o Estado estadunidense se tornou igualmente uma grande arena de debate acerca da interpretação dos rumos dos EUA e da proposição de caminhos que o país deveria seguir.²⁵ O consenso em si não bastou; o que ocorreu ao longo da Segunda Guerra Mundial foi uma disputa para saber que grupo e perspectiva seriam os vitoriosos na arena política estadunidense antes e depois da guerra.

Um dos focos centrais dessa tensão entre os vários projetos encontrava-se no direcionamento de uma política de informação que, por conta da expansão do Estado e do esforço de guerra, encontrava-se igualmente burocratizada. Em suma, havia três grandes

---

²³ Harold G. Vatter, *The U.S. Economy in World War II*, Nova York: Columbia University Press, 1985 e Paul A. C. Koistinen, *Arsenal of World War II: The Political Economy of American Warfare, 1940-1945*. Lawrence, Kansas: University Press of Kansas, 2004.

²⁴ James T. Sparrow, *obra citada*, pp. 3-15.

²⁵ Alan Brinkley, *The End of Reform: New Deal Liberalism in Recession and War*. Nova York: Vintage Books, 1995; Barry D. Karl, “Managing War Again”, *The Uneasy State. The United States from 1915 to 1945*. Chicago: University of Chicago Press, 1985, pp. 205-223.

vertentes: a militar, em que a informação seria controlada ao extremo, inclusive negando acesso privado às informações; a jornalística/empresarial, que acreditava que a lógica periodista de divulgação diária e irrestrita das informações deveria dar o toque da divulgação; e a liberal, que acreditava em uma visão pedagógica das informações, aliando o periodismo com campanhas de conscientização da população e de defesa dos valores estadunidenses para a fomentação de paz social. Com os militares optando por construir uma política própria de informação, as visões periodista e liberal entrariam em conflito direto. A forma de solucionar o impasse foi a criação do *Office of War Information*, tentando congrega as duas perspectivas em uma única agência.²⁶

A OWI foi uma agência de informação criada em julho de 1942, visando estabelecer um órgão centralizado de informação sobre a guerra e de inteligência civil e militar. Ela tinha três grandes objetivos: (1) centralizar e organizar todos os órgãos de informação domésticos, filtrando as informações vindas dos *fronts*; (2) organizar as campanhas internas de racionamento de alimentos e combustíveis, além de elevar a moral para o esforço; e (3) estabelecer meios de divulgação de propaganda pró-aliada no Pacífico e na Europa. A agência era composta de dois grandes segmentos, o “Ramo Doméstico” (*Domestic Branch*) e o “Ramo Internacional” (*Overseas Branch*). Cada ramo realizou trajetórias bem distintas: enquanto o internacional, apesar de um começo conflituoso com as principais lideranças das forças armadas e dos serviços de inteligência, atuou de forma relevante na ocupação de estações de rádio e na divulgação de informações para as resistências europeias, o ramo doméstico, responsável pelas campanhas e pela formatação das informações para os periódicos, sofreu desde sua criação ataques e tentativas de restrições por parte do 78º Congresso. A diferença também foi marcada pelo tempo de atuação de cada um dos ramos: enquanto o doméstico foi praticamente desativado em setembro de 1943, após cortes de gastos realizados em julho do mesmo ano, o internacional atuou até o fim da guerra e foi desativado apenas no início de 1946 pelo presidente Truman.²⁷

A divisão de fotografia foi transferida para o ramo doméstico da agência em outubro de 1942 e alocada primeiramente sob a responsabilidade de Milton Eisenhower e Gardner Cowles Jr., amigos de Stryker com quem ele já havia trabalhado. Havia ainda antigos

---

²⁶ Alan Winkler. *The Politics of Propaganda: the Office of War Information, 1942-1945*. New Haven, CT; London: Yale University Press, 1978, pp. 8-37.

²⁷ Para uma visão geral da história do OWI, ver Alan Winkler, *obra citada*.

apoiadores da divisão, como Archibald McLeish.²⁸ Não foi uma recepção fácil, já que Stryker ficara alinhado com os indivíduos ligados a uma visão mais liberal, sofrendo resistência por parte dos associados a uma visão mais periodista. A partir de março de 1943, um conjunto de mudanças fez com que os antigos liberais saíssem do OWI, debilitando o posicionamento da divisão. Duas baixas foram importantes: MacLeish deixou o OWI, retornando para a direção da Biblioteca do Congresso, e Eisenhower foi para a Europa tentar coordenar, a partir de Londres, o ramo internacional. Stryker ficou sob a direção de um burocrata que era ligado aos periodistas. Este novo posicionamento levou a conflitos internos no ramo e começou a cercear a atuação da divisão. Com o corte de gastos definido em julho de 1943, os fotógrafos foram sendo dispensados um a um até que, em setembro do mesmo ano, Stryker pediu demissão do cargo por não conseguir mais dar continuidade à divisão da forma como ele gostaria.

Desde a década de 1970, essa passagem do FSA para o OWI foi encarada pela historiografia como resultado de dois processos não necessariamente excludentes: de um lado, o fim da potência reformista *new-dealer* que teria sufocado iniciativas como a da divisão de fotografia; de outro, uma virada pragmática de Stryker que, vendo a mudança da direção dos ventos políticos, optou por abandonar o projeto particular em favor da manutenção da existência da divisão. Nesse sentido, a crítica social havia sido descartada em favor de fotografias que, segundo o fotógrafo do FSA-OWI John Vachon, haviam se tornado como as da União Soviética.²⁹ Em vez do olhar esmerado para o campo, o momento era de valorização dos Estados Unidos como país industrial que ganhava contorno no esforço de guerra.

Contudo, do ponto de vista de Delano, apesar da crônica restrição orçamentária, a transferência para o OWI não afetou diretamente o trabalho dos fotógrafos e nem do laboratório fotográfico da divisão. Ele reclamara que, por conta da virada para os assuntos de defesa e de cobertura de grandes eventos, ele ficou encarregado de cobrir visitas de delegados e políticos e o cotidiano de um pintor. A visão ainda da busca pela *Americana* — expressão em inglês que se refere ao que constituía o próprio e específico do estadunidense —, mas naquele momento pautado ainda na busca do genuíno nas pessoas e na sociedade mobilizada para a guerra, ainda segundo Delano, não havia se perdido.³⁰ Nesse sentido, não teria

---

²⁸ Sobre Eisenhower, ver Brannan; Fleischhauer, *op. cit.*, p. 6. Sobre McLeish, ver Alan Trachtenberg. *Reading American Photographs. Images as History: Mathew Brady to Walker Evans*. Nova York: Hill and Wang, 1989, pp. 253-254.

²⁹ John Vachon, "Tribute to a Man, an Era, an Art," *Harpers*, September 1973, 96-99.

³⁰ Jack Delano, *obra citada*, p. 87.

ocorrido uma perda de liberdade tão grande quanto a afirmação de Vachon sugere, mas uma readequação da perspectiva da divisão que, em face de novos tempos, tentou se adequar a eles.

O último trabalho de Delano para a divisão pode ser entendido justamente como um vestígio dessa mudança. Delano, com apoio das companhias ferroviárias e da sua entidade patronal, *Association of American Railroads*, acompanhou de dezembro de 1942 até março de 1943 as principais ferrovias dos Estados de Illinois, Indiana, Wisconsin e Minnesota. Além disto, ele também entre Chicago e San Bernardino (próximo de Los Angeles) realizada pela *Atchison, Topeka e Santa Fe Railroad*. Destas rodovias, a que ele acompanhou por mais tempo foi a *Chicago and Northwestern Railway*, principalmente a linha de transporte de cargas entre Chicago e Clinton, Iowa, do início de seu trabalho nas ferrovias até janeiro de 1943.³¹ Novamente, ao se olhar as fotografias que estão presentes no **Anexo A**, é possível apreender a preocupação com o aspecto humano nas ferrovias, mesmo que o foco, em determinados momentos, recaia sobre espaços e máquinas.

A coleção de fotografias dos ferroviários, nesse sentido, foi fruto de uma complicada situação política. Delano, como membro da divisão e mesmo não expressando claramente as dificuldades, tentou produzir um discurso que se adequasse às expectativas da divisão de fotografia e da visão liberal acerca da sociedade estadunidense. Ambas as perspectivas buscavam construir um consenso em que a realização do esforço de guerra só seria possível na medida em que houvesse harmonia social na sociedade mobilizada e na do pós-guerra. Essa perspectiva harmonizadora via valores e moral ecoava, de fato, a tensão social que atravessava o país. Greves, piquetes, disputas sindicais e conflitos internos aos próprios trabalhadores em todas as categorias marcaram a vida dos trabalhadores durante a Segunda Guerra Mundial. A questão é, portanto, entender como esses registros fotográficos se relacionavam com as tensões próprias da época em que foram produzidos e como se adequavam e respondiam as demandas sociais e políticas que condicionaram a sua produção. Especialmente, é preciso saber por que os sindicatos e trabalhadores, assim como os políticos, compuseram ativamente o quadro político, social e cultural do período.

---

³¹ Essas imagens, diferentemente das realizadas com auspícios do FSA, não receberam destaque imediato de acadêmicos. As ações ainda são de caráter de resgate da memória associada a essa produção e não foi possível localizar nenhuma tentativa de sistematização da mesma para além desse resgate. Podem-se destacar duas iniciativas. O livro *The Iron Horse at War* (Berkeley, CA: Howell-North Books, 1977) de James E. Valle. Mais recentemente, há a iniciativa do Center for Railroad Photography and Art, sediado na cidade Madison, Wisconsin; o trabalho começou em 2009 e já apresenta alguns resultados. Ver <http://railphoto-art.org/galleries/delano.html>. Acesso em 13 de nov. 2010, às 11h 15min.

Com a passagem do “esforço de emergência” para o esforço de guerra após o ataque a Pearl Harbor, a expansão de indústrias voltadas exclusivamente para a produção bélica e para a conversão da indústria civil nessa direção levou a um aumento considerável da oferta de trabalho estadunidense, incorporando afrodescendentes e mulheres à mão-de-obra do período. Temendo novas ondas de inflação, como as vistas durante os piores anos da Depressão, o governo federal estabeleceu uma política de controle e de congelamento de preços e salários. Aliadas a isso, para evitar grandes interrupções no fluxo industrial, as duas maiores centrais sindicais, *American Federation of Labor* (AFL) e *Congress of Industrial Organization* (CIO) articularam com o governo federal uma política de contenção de greves que pretendia ser respeitada ao longo de todo o conflito.³²

Em pouco tempo, porém, as tensões entre trabalhadores e patrões, que atravessaram toda a década de 1930, recomeçaram, sendo que trabalhadores buscavam lutar contra quase duas décadas de salários congelados e melhoria das condições de trabalho, já que entre 1929 e 1941 o crescimento débil do período impediu uma ampliação significativa do poder de compra dos trabalhadores. Além disso, a inclusão de minorias e de mulheres em setores produtivos antes controlados por homens brancos levou à agitação popular em que negros e movimentos aliados buscavam garantir o acesso desses trabalhadores aos postos de trabalho, enquanto sindicatos brancos tentavam conter o acesso das minorias ao chão de fábrica.³³ No caso das ferrovias, como será visto no primeiro capítulo, as duas situações ocorreram. Conflagração de greves por motivos econômicos e/ou raciais, associada ao medo de uma investida comunista ou nazifascista via agitação popular, seria um dos elementos decisivos para que os liberais de todos os espectros tivessem por objetivo o estabelecimento de um discurso de unidade e harmonia que tentasse apresentar uma alternativa pacífica às tensões internas e à guerra que corria na Europa e no Pacífico.³⁴

Nesse sentido, ao retornar à leitura organizada a partir da noção de rotina, é possível perceber que, concomitantemente a essa lógica, fotografias implicam ordem, ritmo de trabalho constante e sem interrupção, etc., ou seja, dão vazão em algum grau à expectativa

---

³² Brinkley, *obra citada*, pp. 209-212. Para a AFL durante a guerra, ver Andrew E. Kersten, *Labor's Home Front: The American Federation of Labor during World War II*. Nova York; Londres: New York University Press, 2006. Para a CIO, ver Nelson Lichtenstein, *Labor's war at home: The CIO in World War II*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.

³³ George Lipsitz, *Rainbow at midnight: Labor and Culture in the 1940s*. Urbana; Chicago: Illinois University Press, 1994, pp. 19-95 e Nelson Lichtenstein, *State of the Union: A Century of American Labor*. Princeton; Oxford: Princeton University Press, 2002, pp. 54-97.

³⁴ Alan Brinkley, *obra citada*, pp. 209-264 e “World War II and American Liberalism”, in: Lewis A. Erenberg e Susan E. Hirsch (eds.), *The American Culture: Society and Consciousness during World War II*. Chicago: University of Chicago Press, 1996, pp. 313-330.

liberal do período. Porém, ao mesmo tempo, essas fotografias se apresentam como uma forma de se olhar diferenciadamente para os próprios trabalhadores, já que esse discurso foi estabelecido a partir da própria rotina desses ferroviários e de suas condições específicas de trabalho e sobrevivência. É possível ver ferroviários nas mais diversas condições de higiene (sujeira) e trabalho e em situações (espaços para almoço improvisados na oficina de locomotivas) que, em uma fotografia propagandística laudatória, não seriam nem indicados. Assim, para entender essa coleção fotográfica, é preciso compreender em que medida a tensão entre a proposta de leitura da produção de um discurso próximo ao liberal e as próprias formas de trabalho cotidiano dos ferroviários acontecem. Como será visto mais adiante, ao se aproximar o discurso patronal e de outros fotógrafos, essa tensão ficará mais evidente. Mais precisamente, a riqueza das fotografias de Delano se dá justamente por tentar conciliar a visão dos patrões com a dos trabalhadores e com a própria divisão de fotografia e produzir um registro que fosse, mesmo que às vezes sem sucesso, a confluência da visão liberal com as qualidades próprias da vida dos ferroviários.

Como dito acima, a coleção das 724 fotografias sobre a *Chicago and North Western Railway* será o objeto para se compreender essa questão. Para compô-la, levantei as imagens no site da própria Biblioteca do Congresso e busquei as fotografias que faziam referência à companhia, totalizando 606 fotografias.³⁵ Enquanto realizava as buscas, consegui encontrar no mesmo banco de imagens as chamadas fotografias *killed* (“mortas”). Depois do trabalho de campo do fotógrafo, ele enviava as fotografias para a divisão, acompanhadas de uma lista de legendas propondo quais seriam arquivadas no arquivo principal e quais seriam descartadas e arquivadas em um conjunto à parte.³⁶ Através de um trabalho de comparação icônica, identifiquei pouco mais do que 120 fotografias que também poderiam ser sobre a *Chicago and North Western*. Após pesquisa na própria Biblioteca do Congresso nos fundos de Delano e da divisão, encontrei as listas de fotografias contendo seus números de entrada e as legendas sugeridas. Ao final do processo, 118 fotografias foram identificadas.

A princípio, esse segundo grupo de fotografias seria tratado como um conjunto à parte e integrado à coleção. Ou seja, após a análise geral, os motivos de descarte seriam avaliados.

---

³⁵ A busca foi realizada usando vários termos de busca distintos nos sites <http://www.loc.gov/pictures/collection/fsa/> e <http://www.loc.gov/pictures/collection/fsac/>.

³⁶ As fotografias *killed* são uma nota curiosa na história da divisão de fotografia, já que o hábito inicial de Stryker de destruí-las ou perfurá-las teria causado a ira em alguns fotógrafos, especialmente Dorothea Lange e Walker Evan. Depois das reclamações, Stryker estabeleceu um procedimento em que ele e o fotógrafo faziam a seleção via correio e este recebia pelo menos uma cópia de cada imagem. Em geral, a bibliografia sobre a divisão comenta a sua existência, mas não foi encontrado até o momento da finalização desta dissertação quem houvesse problematizado essas fotografias e o seu processo de seleção. Para uma avaliação geral acerca dessas fotografias, ver “Appendix” in: Brannan e Fleischhauer, *obra citada*, pp. 338-340.

Contudo, ainda na pesquisa dos arquivos, encontrei uma exposição realizada em 1944 com curadoria compartilhada entre a Biblioteca do Congresso e a *Association of American Railroads*, a associação patronal ferroviária, que se utilizou de uma fotografia *killed* para compor a exposição.³⁷ Essa situação mudou a perspectiva inicial, apontando que durante a própria guerra e, após o fim da divisão e a transferência de seu arquivo para a Biblioteca do Congresso em finais de 1943, todas as fotografias ficaram disponíveis para o uso. Assim, mesmo que tivesse ocorrido uma seleção, logo depois de feito, todas as fotografias já estavam disponíveis para uso e circulação. Nesse sentido, as 118 imagens foram introduzidas e analisadas em conjunto com as outras fotografias. Por fim, como a inclusão delas implica o trabalho sem edição do fotógrafo, optou-se por tentar entender primeiramente as estratégias de registro, deixando para o futuro uma análise mais atenta dos possíveis motivos de seleção e de edição.

Outra questão a ser considerada em relação à coleção é a presença dos negativos coloridos. Após os consecutivos retornos às fotografias e à análise, foi possível perceber que não houve, por parte de Delano, uma estratégia específica para o uso de cor. Como Sally Stein avaliou, a cor era usada mais por conta da disponibilidade dos negativos devido à distribuição da Kodak que queria testar os resultados da então recém-desenvolvida película *kodachrome*.³⁸ Exceto para um grupo de trabalhadoras, as limpadoras de locomotivas de Clinton, Iowa, que apresentam bastantes registros coloridos, as demais ocupações e setores da ferrovia têm aproximadamente o mesmo número de registros em cor. Mesmo que eles não pudessem ser aproveitados durante o período — as prensas fotográficas coloridas só seriam desenvolvidas alguns anos depois —, é possível perceber que os negativos coloridos cumpriam a mesma função e apresentam as mesmas características que as películas pretas-e-brancas.

***

As fotografias dos ferroviários da *Chicago and North Western Railway* de Jack Delano se inserem em uma tradição de fotografia focada na situação social e ao lado de figuras consideradas essenciais no mundo da fotografia. Essa proximidade levou a historiografia sobre Delano e os fotógrafos da divisão a tratá-los como artista que, como filtros de seu tempo

---

³⁷ Ver carta de Robert C. Smith, de 31 de agosto de 1944, requisitando uma lista de cópias de imagens (pasta US Railroads Exhibits (1944-1945), caixa 3, Exhibits Office papers, Library of Congress papers, Manuscript Reading Room, Library of Congress, Washington DC). A imagem *killed* é <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsa.8d23304> (consultado 26 de agosto de 2013, às 21h 30min).

³⁸ Sally Stein, “FSA Color: The Forgotten Document”, *Modern Photography*, Janeiro de 1979, pp. 90-99, 162-4 e 166.

e ligados a valores tipicamente estadunidenses, registraram com sua genialidade as situações coletivas e os grupos sociais por eles acompanhados. Portanto, para entender como a imagem do trabalhador ferroviário foi estabelecida na intersecção entre as motivações de Delano, o papel dos trabalhadores e da estrutura da indústria ferroviária durante o esforço de guerra, é preciso descolar o eixo dessa narrativa, que foca a interpretação das fotografias a partir da história da divisão, em favor de um que compreenda a fotografia como o resultado da intersecção dos fatores que deram base para a sua existência.

Nesse sentido, o primeiro capítulo buscará analisar as questões de fundo das imagens, ou seja, quais os elementos históricos que definem os seus conteúdos e estruturas imagéticas. Primeiramente, as fotografias serão posicionadas perante a história das ferrovias e dos trabalhadores ferroviários estadunidenses para localizar em que medida elas se relacionam com a importância desse setor para a economia e para a sociedade estadunidense da época. Além disso, serão avaliados, a partir da historiografia principal sobre a história da divisão, os paradigmas que guiaram a análise das fotografias ligadas à divisão de fotografia. Com isso, pretende-se propor sugestivamente uma leitura da divisão que não a encare como o resultado de mentes brilhantes ou artistas empunhando câmeras, mas como um departamento burocrático que, ao registrar os ferroviários, estava tentando se adequar às disputas internas da estrutura estatal estadunidense, ao mesmo tempo em que produzia um discurso para essa mesma estrutura e para a sociedade. Por fim, colocadas as fotografias em perspectiva, será proposto qual paradigma teórico orientará as análises fotográficas, ou seja, como as características da fotografia serão encaradas na medida em que elas são meios para constituir conhecimento histórico.

No segundo capítulo, será apresentado o método de análise das fotografias. Entendidas como um conjunto, elas foram analisadas via banco de dados e a partir da classificação da fotografia por meio do uso de descritores — termos constituídos a partir das próprias qualidades das fotografias. No capítulo, há a exposição da história e da função dos descritores do ponto de vista historiográfico; em seguida, há a explicação das categorias; e, por fim, a exposição dos resultados do banco. Assim, a partir da própria documentação imagética e escrita, foi possível estabelecer os próprios eixos de leitura das fotografias, compondo um quadro complexo do modo como os ferroviários são apresentados nessas fotografias. Como será visto, existia uma tendência a criar imagens em que não houvesse tensões visuais muito marcantes e que os trabalhadores fossem vistos como elementos constitutivos das paisagens e situações de trabalho.

Essa característica será central para compreender o terceiro capítulo, em que os resultados gerais do banco de dados servirão de guia para compreender as particularidades das narrativas internas à coleção e em que medida essa relação entre a tendência geral da coleção e as narrativas estabelecem o discurso acerca do trabalhador ferroviário. Essa aproximação aponta para uma visão fordista acerca do trabalhador, em que este é visto como integrado ao processo de trabalho e se equaliza a ele. Contudo, essa tendência não é dominadora. A mesma análise pretende mostrar que existe a tensão entre esse discurso de integração e as características próprias dos trabalhadores. Para mostrar essas tensões entre integração e situação particular, serão aproximados das fotografias discursos patronais, de membros de agências reguladoras e de outros fotógrafos para compreender que os discursos ao redor do trabalhador ferroviário eram bastante diversos e apontavam mais para visões próprias do papel do trabalhador na guerra do que para um discurso de união nacional.

Por fim, nas considerações finais, será avaliado brevemente em que medida a análise dessas fotografias pode contribuir para uma compreensão ampla da categoria de trabalho e das formas que essa categoria pode adquirir nas sociedades. A partir dos resultados das análises, será possível perceber que essas fotografias fazem parte da estrutura de dominação do capital, em que as atividades humanas, incluindo a fotografia, foram voltadas para a construção de um discurso que posicione e reforce o posicionamento do trabalhador como um membro integrante do processo de trabalho e como um sujeito que só é socialmente e, por extensão, imageticamente interessante na medida em que ele é um trabalhador. Nessa esfera, as fotografias se apresentam como meios de compreender outras formas de dominação, que vão além do relógio e do supervisor, dominando o trabalhador a partir de sua imagem.

1 – PERSPECTIVAS: TRAJETÓRIAS HISTÓRICAS E ENQUADRAMENTOS

Como ponto de partida em direção à análise da coleção fotográfica e objeto deste capítulo, é preciso localizá-la do ponto de vista de sua produção e da sua relação com o produtor e o assunto da imagem fotográfica. Essa primeira aproximação será feita em três tempos: primeiro, uma apresentação geral sobre a *Chicago and North Western Railway* (C&NW) e sobre os trabalhadores ferroviários em geral; segundo, uma breve avaliação da trajetória de Jack Delano e da divisão de fotografia do FSA-OWI, já apresentados na **Introdução**; terceiro, apresentar o enquadramento teórico estabelecido para a análise das fotografias.

No primeiro ponto, pretende-se apresentar de forma breve e ampla a situação da ferrovia e dos ferroviários estadunidenses, tendo em vista entender os motivos que levaram Delano e a divisão a acompanhar os trabalhos das ferrovias, da C&NW e dos ferroviários durante o esforço de guerra doméstico estadunidense. As estradas de ferro cumpriram um papel central durante o processo de formação do país e, especialmente, durante a Segunda Guerra Mundial, sendo a *Chicago and North Western* uma das principais transportadoras de passageiros e de carga civil e militar durante a guerra. Além disso, os trabalhadores ferroviários eram uma das principais categorias organizadas entre meados do século XIX e meados do século XX, marcados, de um lado, pela intensa participação política e social e, de outro, pelo alto nível de segregação e estratificação interna da própria categoria.

No caso do segundo ponto, o foco recairá sobre as interpretações mais marcantes sobre a divisão. Elas se apoiam em dois pilares. Primeiro, em uma divisão cronológica, em que se valorizaram os períodos iniciais do grupo de fotógrafos enquanto ele estava ligado a *Resettlement Agency* (1935-1937) e a *Farm Security Administration* (1937-1942) e, em oposição, considerou-se o período final durante o *Office of War Information* (1942-1943) como um período de menor importância. Segundo, e complementarmente, essa divisão cronológica pautou-se também por uma distinção estilística. O período auge teria sido aquele em que os fotógrafos operaram de acordo com a perspectiva documentária, com matizes críticas para com a sociedade

estadunidense, enquanto o período final foi marcado pelo abandono da crítica em favor de uma visão de valorização dos Estados Unidos a partir de uma perspectiva dita propagandística.

Como exposto anteriormente, o trabalho do FSA-OWI foi encarado desde seu surgimento até mais recentemente como um dos expoentes da chamada “fotografia documentária”, cujo conteúdo central é um olhar crítico para sociedade.¹ Na base dessa classificação, além da afirmação das características que dariam contorno ao gênero, existe uma oposição à imagem que seria acrítica ou, no limite, ingênua. Mas, como já apontado anteriormente, essa oposição se apresenta problemática, tendo em vista os discursos e as próprias imagens produzidas na época. Mais do que monólitos, a avaliação dessas categorias pode ser um meio para compreender de forma mais precisa a forma de atuação da divisão e o que isso indicaria do ponto de vista da produção de imagens acerca de trabalhadores ferroviários.

A análise dessa oposição, por sua vez, pode se constituir como um veio próprio de pesquisa e de análise.² Como o foco da dissertação é a análise da leitura imagética dos trabalhadores ferroviários perpetrada por Delano por meio da divisão, essa discussão será apenas subsidiária ao objetivo do capítulo. Como dito anteriormente, a coleção objeto da dissertação ainda não recebeu um tratamento histórico mais atencioso; isso se deve à percepção de que as imagens sobre os ferroviários de Delano tratavam-se de fotografias sem senso crítico e que apenas exaltavam as companhias ferroviárias, cumprindo meramente uma função de propaganda.³ Especificamente, será argumentado que a diferenciação entre documentário e propaganda mascarou a complexidade da trajetória da divisão e que, tendo em vista a coleção de fotografias em questão, é por meio da sua compreensão como agente burocrático e ideológico, isto é, como um grupo de indivíduos que a partir da estrutura estatal propunha uma leitura da sociedade americana alinhada em certo grau com um projeto político, que se constituem os meios pelo qual as fotografias sobre os ferroviários podem ser compreendidas como um documento sobre essa categoria de trabalhadores.

---

¹ Ver Introdução, pp. 2-9, especialmente nota 10 acerca de Beaumont Newhall.

² Ver, por exemplo, Alexandre Curtis Alvarenga, *O mundo todo nos detalhes do cotidiano: aspectos teóricos da gênese e da significação na fotografia documentária*. Dissertação de Mestrado. Campinas: IA-Unicamp, 1994.

³ Para essa perspectiva, ver Beverly Brannan e Carl Fleischhauer, “Jack Delano, Union Station”, *Documenting America: 1935-1943*. Berkeley; Los Angeles; London: University of California Press, 1988, pp. 277-278.

Feito esse caminho, o modo como as fotografias foram encaradas ao longo desta dissertação será apresentada, concluindo o capítulo. Essa trajetória foi escolhida tendo em vista que a compreensão da imagem fotográfica como fenômeno histórico só poderia ser proposta na medida em que se tem clara a sua condição de existência. Dessa forma, a fotografia não está sendo encarada como um elemento definido por condições determinadas e estáveis que se manifestam historicamente como propuseram as filosofias da e sobre a fotografia. Pelo contrário, as condições históricas de surgimento e de desenvolvimento das formas fotográficas — posto que não há uma única técnica — em uma dada sociedade, lugar e tempo é que deram e dão sentido para os modos como a fotografia se apropria de uma determinada realidade e, por sua vez, como essa apropriação é significada para esta ou outra sociedade. É com esse corolário que é possível caminhar em direção a uma análise social e histórica das fotografias de Delano.

1.1 – Ferrovias e ferroviários nos Estados Unidos, c.1820-1945

Barthes identificaria essa primeira aproximação para com a imagem de *studium*, a saber, uma análise preliminar dos elementos icônicos e circunstanciais da imagem; para o historiador, pode-se tomar essa aproximação como a crítica interna de Bloch.⁴ Idealmente, seria interessante percorrer todas as 724 fotografias da coleção; mas, devido à amplitude numérica, o esforço torna-se homérico e demasiadamente penoso para o leitor. A título de praticidade, convido-o para uma vista breve ao apêndice imagético que traz uma parte da coleção; contudo, se ainda for demorado, podemos partir da fotografia abaixo (figura 1.1).

Apesar do contraste da luz artificial com as sombras e da composição em triângulos — cada trabalhador, inclusive a sombra de um deles no canto inferior direito, sendo um ângulo das formas geométricas —, que atrai a atenção do espectador e nos faz perder alguns segundos explorando a superfície da imagem, momentaneamente vamos nos ater aos elementos icônicos (os elementos específicos) da imagem. Em poucas palavras, podem-se identificar, com apoio da legenda, três trabalhadores de um galpão da C&NW abastecendo um vagão com gelo, utilizando uma espécie de plataforma acoplada a um elevador que carrega para cima os grandes cubos. Ainda deixando de

---

⁴ Roland Barthes, *A câmera clara*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984, pp. 45-6; Marc Bloch, *Apologia da história ou o ofício do historiador*. Tradução de André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

lado a questão da composição, a cena aparenta ser banal e pouco interessante para ser registrada.

Figura 1.1: Jack Delano, *Chicago, Illinois. Icing a refrigerator car in the Chicago and Northwestern Railroad yards.* Dezembro de 1942. Preto e branco. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsa.8d11090>, consultado 20 de julho de 2013 às 21h 30 min

Contundo, quando se volta para a história das ferrovias nos Estados Unidos e, mais especificamente, para o seu papel no esforço de guerra, essa imagem, em conjunto com as demais que a acompanham, aponta para o registro de parte fundamental da história da indústria do transporte estadunidense. De fato, as estradas de ferro foram o principal meio pelo qual indivíduos e cargas circularam dentro dos EUA, entre os finais do século XIX e o final da década de 1940. A importância não recaía apenas sobre as companhias; os trabalhadores ferroviários também foram parte importante da história política e social do país. Jack Delano e seu chefe, Roy Emerson Stryker, compreendiam essa importância e tentaram deixar isso registrado por meio das mais de setecentas

fotografias que, assim como a imagem acima, tentaram registrar o dia a dia e a rotina desses trabalhadores e da *Chicago and North Western Railway*. As ferrovias e seus trabalhadores, de fato, têm uma história intimamente ligada com o desenvolvimento do país.

A história da ferrovia nos Estados Unidos começou no início do século XIX, quando a então jovem república buscava desenvolver meios de conectar o litoral com a porção mais interior do país, estabelecendo rotas seguras de transporte e incentivando a sua ocupação. Como alternativa ao sistema de canais navegáveis que foram construídos entre 1790 e 1820, as ferrovias estadunidenses começaram a surgir especialmente ao redor de grandes centros urbanos do Norte (Nova York, Filadélfia, Boston). Segundo um dos historiadores mais proeminentes das ferrovias, em 1840, “[o] sistema ferroviário estadunidense era uma rede fina e quebradiça, distribuída ao longo da costa atlântica a partir de Portsmouth, New Hampshire até [os estados das] Carolinas [do Sul e do Norte]” era o resultado da pouca interação entre as estradas de ferro, especialmente devido às variadas bitolas e os limites tecnológicos para a ampliação das linhas. A única semelhança entre as companhias foi a rápida introdução e disseminação do uso de locomotivas a vapor como força motriz dos comboios, em oposição ao uso de força animal comum nos canais.⁵

Com a descoberta de ouro na Califórnia, em finais da década de 1840, a já agressiva expansão para o Oeste foi intensificada e as ferrovias cumpriram parte significativa nesse processo. No período entre as décadas de 1850 e 1860, a expansão ferroviária mudou do eixo Norte-Sul da costa atlântica para a expansão em direção ao Oeste, especialmente com a política de doação de terras (*Land Grants*), que dava às companhias ferroviárias plenos poderes na posse e no uso de largas porções de terras que cortavam o país.⁶ Antes dessa expansão mais acelerada, o vale do rio Ohio e as regiões às margens leste do rio Mississippi já estavam bem servidos de ferrovias; porém, a partir de finais da década de 1840, com a primeira ponte sobre este rio, a expansão para o Meio-Oeste (Illinois, Michigan, Minnesota, Wisconsin, Iowa) se intensificou. Significativamente, a cidade de Chicago foi fundada em 1848 a partir de

---

⁵ Para uma história concisa das ferrovias nos Estados Unidos ver John F. Stover, *American Railroads*. Segunda edição. Chicago; Londres: University of Chicago Press, 1997. Para as informações específicas, ver p. 20-5. Original: “[the] American railroad system was a thin, broken network stretching along the Atlantic coast from Portsmouth, New Hampshire to the Carolinas”

⁶ Para as questões jurídicas acerca dessas doações nesse período, ver James W. Ely Jr., *Railroads and American Law*. Lawrence, Kansas: University Press of Kansas, 2001, pp. 35-9.

uma pequena estação ferroviária da *Galena and Chicago Union Railroad* que seria incorporada à *Chicago and North Western Railway* em 1865.⁷

Mais precisamente, Chicago se tornaria o primeiro e principal terminal ferroviário dos Estados Unidos. Às vésperas da Guerra Civil (1861-5), a cidade já era servida por mais de uma dezena de ferrovias e contava com um sistema de transferência entre os terminais de carga. Outro elemento que tornava a cidade atrativa para empresas de transporte ferroviário era a posição central de Chicago. A cidade se localizava entre as grandes áreas rurais da planície a Oeste do rio Mississippi (Iowa, Missouri), os estados madeireiros de Michigan e Wisconsin, e as rotas fluviais pelos canais da região e pelos Grandes Lagos faziam-na o centro onde todas as mercadorias convergiam, eram consumidas, processadas e redistribuídas por todo o país. Chegavam à cidade, por meio de ferrovias, madeira, grãos, leite e outros produtos que eram recondicionados ou industrializados e enviados para os mercados das cidades estadunidenses. No caso da *Galena and Chicago Union Railroad*, ela transportava nesse período quase 2500 km de madeira diariamente.⁸

A larga expansão no Norte e no Meio-Oeste estadunidenses durante o *antebellum* não encontrava estrada de ferro similar nas regiões sulistas. O ritmo de expansão, apesar de presente, não fora o mesmo que o das companhias ianques e muito da tecnologia mais avançada do período, especialmente a bitola padrão de aproximadamente 1,5 metros (4' 8,5''), não havia sido adotada de forma sistemática no Sul.⁹ Além disso, as ferrovias sulistas apresentavam três problemas. Primeiro, elas não constituíam sistemas integrados, sendo caracterizadas principalmente por pequenas estradas estaduais em que circulavam pequenas quantidades de passageiros e de carga. Segundo, elas dependiam da tecnologia desenvolvida no norte do país, o que levava as companhias sulistas a comprar material de segunda mão.¹⁰ Terceiro, por conta do pouco interesse desses estados pelas ferrovias, as estradas eram muito frágeis e construídas de forma pouco segura..¹¹

Essa diferença seria sentida mais sensivelmente durante a Guerra Civil. Os Estados Confederados, mantendo a mesma posição para com as suas ferrovias, não investiria de forma consistente para melhorá-las. A ausência de uma política clara para

---

⁷ Stover, *obra citada*, pp. 35-6.

⁸ Dominic A. Pacyga, *Chicago: a biography*. Chicago; Londres: University of Chicago Press, 2009, pp. 27-9.

⁹ John F. Stover, *obra citada*, pp. 43-4.

¹⁰ Stover *obra citada*, pp. 51; James W. Ely Jr., *obra citada*, pp. 43-4.

¹¹ Stover, *obra citada*, pp. 51-2.

as estradas de ferro também resultaria na manutenção do uso de material e de máquinas de segunda mão do Norte, o que fez com que muitos trabalhadores vindos da União abandonassem as ferrovias sulistas para combater os próprios patrões. Dessa forma, a já ineficiente e frágil rede ferroviária confederada seria alvo fácil para os exércitos nortistas. No final do conflito, quase que a totalidade das estradas de ferro do Sul encontrava-se em estado bastante precário e inoperante por conta da guerra.¹²

A partir de 1865 até finais do século XIX, as estradas de ferro estadunidenses iriam se expandir de forma mais intensa e finalmente cobririam toda a parcela continental do país. A expansão se daria em dois eixos, um em direção ao Sul e outro, a Oeste. No Sul, devido à Reconstrução — a intervenção política e econômica dos Estados nortistas sobre os antigos Confederados —, a rede antes precária seria integrada ao Norte tanto em termos tecnológicos e quanto econômicos. Do ponto de vista da técnica, a padronização da bitola e o uso dos trilhos de aço seriam dois elementos centrais do recondicionamento da rede ferroviária sulista.¹³ Na questão econômica, os banqueiros nortistas, já proprietários das ferrovias do Norte, foram os principais investidores da renovação da rede sulista com apoio do governo federal e, até meados da década de 1870, dos governos estaduais locais, iniciando o processo de concentração de capitais que caracterizaria as ferrovias em vários momentos de crise até a década de 1970.¹⁴

Alguns anos antes, começara a expansão para o Oeste que, com o fim da guerra, se tornou um fenômeno concomitante à Reconstrução. Igualmente realizada com dinheiro de banqueiros do Nordeste e do Meio-Oeste apoiados pelo governo federal, a corrida pela ferrovia transcontinental levaria a um dispêndio de capital e uso amplo, forçado e agressivo de mão-de-obra prisional e de minorias negra, latina, nativo-americana e chinesa para constituir uma conexão viável entre os dois litorais. A chegada ao litoral do Pacífico ocorreu em várias etapas a partir de 1868 até o começo do século XX.

Ao longo da travessia da última fronteira continental estadunidense — as montanhas e florestas do Noroeste e o grande deserto que ocupa quase a totalidade do Sudoeste do país —, dois processos marcantes se desenvolveram. Primeiramente, uma consequência da expansão, a finalização da ocupação territorial por meio da

---

¹² Stover, *obra citada*, pp. 58-9; Ely Jr., *obra citada*, pp. 48-9.

¹³ Stover, *obra citada*, p. 43.

¹⁴ Ely Jr., *obra citada*, pp. 66-9.

diversificação de produção de grãos, gado e outras atividades agrícolas que ocuparam as regiões entre a margem Oeste do Mississippi e a Costa do Pacífico e que se serviam das companhias para distribuir os produtos por todo o país. Segundo, as ferrovias adquiriram dimensão continental e se tornaram a primeira grande indústria estadunidense, altamente capitalizada e intimamente ligada aos bancos e ao nascente mercado financeiro dos Estados Unidos, especialmente devido às doações de terras (*Land Grants*) e à exploração e especulação dos proprietários das estradas sobre essas propriedades.¹⁵

Foi durante essa época de expansão e de consolidação das ferrovias que a *Chicago and North Western* iniciou-se e se consolidou. Como dito anteriormente, Chicago nasceu ao redor de uma pequena estação da *Galena & Chiago Union* (G&CU), a primeira ferrovia da cidade. Assim como as primeiras ferrovias e canais fluviais do começo do século XIX, quando o território de Illinois fora incorporado à União, em 1818, o estabelecimento de vias de acesso para integrar as regiões do 21º Estado começou a ser planejado e construído. Várias alternativas surgiram ao longo dessas primeiras décadas, mas em 1840 as lideranças estaduais decidiram apostar nas ferrovias para fazê-lo. A companhia que ficara responsabilizada pelo norte do Estado foi a G&CU.¹⁶

Após um começo conturbado e sem o dinheiro necessário para começar a construção, um empresário do Estado de Nova York, William B. Ogden, conseguiu arrecadar o capital necessário e, em 1848, a pedra fundamental foi estabelecida, iniciando a expansão para o Noroeste de Illinois. A estrada não seria construída até a cidade de Galena, chegando apenas aos limites do condado de Jo Daviess (região mais Noroeste do Estado). Entre o início da construção e a incorporação pelo *Chicago and North Western Railway* (C&NW), a ferrovia se tornou um dos principais transportadores de carga animal entre a região e Chicago. O seu auge ocorrera durante a década de 1850 e 1860, quando as primeiras ferrovias que foram construídas em direção à porção Oeste do país usaram as linhas da G&CU para transportar material de construção e mão-de-obra. Após esse período, a má administração da companhia levou a falência e a incorporação à C&NW.¹⁷

---

¹⁵ Stover, obra citada, pp. 61-95.

¹⁶ H. Roger Grant, *The North Western. A History of the Chicago & North Western Railway System*. DeKalb, Illinois: Northern Illinois University Press, 1996, pp. 3-9.

¹⁷ H. Roger Grant, obra citada, pp. 10-23.

A história da *Chicago and North Western*, mais precisamente, foi marcada, em seus primeiros anos de formação, por um processo de aquisição e fusão de pequenas companhias deficitárias, acompanhado de construção de linhas igualmente beneficiada pelas doações de terras (*Land Grants*). Mais precisamente, a companhia se formou após a aquisição e fusão de duas pequenas ferrovias que ligavam e serviam Chicago e o Estado de Wisconsin em 1859 por um grupo de investidores liderados pelo mesmo William B. Ogden, que havia dado início à Galena pouco mais de dez anos antes. A partir desse pequeno núcleo até finais da década de 1870, a companhia expandiu sua atuação sobre os Estados de Michigan (especialmente na península superior), Wisconsin, Minnesota, além de adquirir a própria G&CU e outras pequenas ferrovias que serviam o Norte de Illinois e o Estado de Iowa, levando a C&NW a participar da corrida em direção às conexões para o Oeste estadunidense com a *Northern Pacific*, a *Central Pacific* e a *Union Pacific*. Das várias rotas estabelecidas, a principal seria a linha entre Chicago e Omaha, Nebraska e a conexão direta com a *Union Pacific*.¹⁸ Antes da década de 1910, além das regiões já servidas pela C&NW, os Estados da Dakota do Norte e do Sul, Colorado e Wyoming também foram alcançados pela companhia por meio da mesma política de expansão pautada na compra de ferrovias menores e expansão de linhas.¹⁹

Esse processo de rápida expansão ferroviária sobre o país encontrou dois grandes freios: as crises de 1873 e de 1893. É marcante notar que as duas crises estão intimamente ligadas com as ferrovias não apenas no que diz respeito aos efeitos que elas tiveram sobre as estradas de ferro, mas devido às causas dessa crise. Ambas foram crises bancárias resultantes da falta de liquidez por conta dos valores artificiais das ações das ferrovias que, durante esse período, eram atravessadas por administrações corruptas, fraudulentas e inescrupulosas. Dois elementos marcantes da administração das ferrovias levaram a essas crises: de um lado, o uso pouco parcimonioso do dinheiro dos acionistas na expansão das linhas e no investimento com tecnologia; de outro, devido ao alto grau de competição, as tarifas muito abaixo do preço de custo das companhias. Esses dois elementos, combinados em um período de arrefecimento

---

¹⁸ *Ibidem*, pp. 25-37.

¹⁹ *Ibidem*, pp. 43-67.

econômico mundial, levaram ao estouro dessas duas crises que atingiram com força a indústria ferroviária estadunidense.²⁰

Três grandes reações emergiram dessas crises, a saber: o populismo, o movimento progressista e a organização dos trabalhadores ferroviários. O movimento populista foi uma reação popular e política de resistência às ferrovias e outros elementos considerados demasiadamente modernos e ameaçadores da ordem rural que reinavam no interior dos Estados Unidos. Em um misto de evangelismo apocalíptico e reação política ao *laissez-faire* que emanava dos centros de poder político e econômico, o populismo foi caracterizado, de um lado, pelo ataque de grupos populares contra máquinas e dependências das ferrovias e, de outro lado, pelo estabelecimento das primeiras regulações das atividades ferroviárias em nível estadual, por meio da atuação dos *Grangers* (“granjeiros”, representantes estaduais ligados aos populistas).²¹

O movimento progressista pode ser considerado, em parte, um continuador das políticas populistas, mas com uma plataforma mais voltada para reformas amplas de caráter político e social nos Estados Unidos.²² No caso das ferrovias, a Era Progressiva foi o marco inicial do estabelecimento e da formação das instituições federais de regulamentação, especialmente a *Interstate Commerce Commission* (ICC).²³ Fundado em 1887, por meio do ato de mesmo nome, o ICC inicialmente não tinha tanta competência de ação quanto às legislações estaduais propostas pelo *Grangers*. Contudo, com a chegada à presidência por Theodore Roosevelt, em 1901, houve um processo de ampliação das capacidades da comissão, tornando-a a reguladora da construção e da ampliação de linhas férreas, de mudanças de taxas de transporte e da instância final relativa a fusões, vendas e reestruturações de companhias ferroviárias.²⁴ Essa estrutura, em conjunto com as legislações estaduais, se manteria mais ou menos intacta até finais da década de 1960, quando o processo de desregulamentação das ferrovias teria início.

---

²⁰ Osvaldo Coggiola, *As grandes depressões (1873-1896 e 1929-1939)*. São Paulo: Alameda, 2009. Para a situação política e econômica das ferrovias no mesmo período, ver Stover, *obra citada*, pp. 96-110.

²¹ Para uma caracterização do movimento populista em nível nacional, ver Howard Zinn, *A People's History of the United States, 1492-Present*. Nova York: HarperCollins, 2003, pp. 283-295. Para os efeitos do populismo nas ferrovias, ver Stover, *obra citada*, pp. 112-121. Para o efeito dos *Grangers* em geral, ver Ely Jr., *obra citada*, pp. 80-90; e para a *Chicago and North Western*, ver H. Roger Grant, *obra citada*, pp. 37-9.

²² O progressivismo agregou desde posições reformistas até grupos ligados à esquerda. Para um breve panorama do movimento, ver Sean Purdy, “A era progressista”, in: Leandro Karnal, Luiz Estevam Fernandes, Marcus Vinicius de Moraes e Sean Purdy, *História dos Estados Unidos: das origens ao século XXI*. São Paulo: Contexto, 2007, pp. 175-195.

²³ Ely Jr., *obra citada* pp. 93-6.

²⁴ *Ibidem*, pp. 225-239

Os trabalhadores, por sua vez, se tornaram sujeitos mais ativos na história da ferrovia justamente a partir de suas reações às crises de 1873 e 1893, especialmente devido à agitação política e às greves que marcaram o período. Uma das primeiras grandes greves estadunidenses foi justamente a dos ferroviários, em 1877, liderada pelas chamadas irmandades ferroviárias (*Railroad Brotherhoods*) contra cortes salariais e péssimas condições de trabalho por conta da crise iniciada quatro anos antes.²⁵ De fato, essas irmandades haviam começado a se organizar durante a Guerra Civil e tinham por objetivo principal o estabelecimento de sociedade de ajuda mútua. Entretanto, não eram todos os trabalhadores que tinham acesso a elas; as irmandades eram extremamente segregacionistas, negando acesso a afrodescendentes e a outras minorias, além de compartilharem de um discurso de constituição da masculinidade via o trabalho ferroviário e a vida fraterna entre os “bons e confiáveis homens brancos”.²⁶ Com os cortes nos pagamentos e a crise das ferrovias, elas iniciaram a participação mais ativa, conservadora e preconceituosa na construção das relações trabalhistas em que o modelo de sindicalismo por ofício seria a forma mais comum de organização.

A exceção seria o *American Railway Union*, liderado por Eugene V. Debs na década de 1890, um sindicato industrial com viés de esquerda que liderou a primeira greve nacional do país em 1894 pelos trabalhadores das oficinas dos vagões *Pullman* de Chicago.²⁷ Debs colocaria em cheque o posicionamento de macheza — de que o trabalho dito edificante das ferrovias é que tornava o sujeito apto para ser parte integrante e membro da ferrovia — que as irmandades haviam adotado desde sua criação e após a greve de 1877, levando a um momentâneo desarranjo das entidades profissionais e a tensões entre si mesmas e entre os sindicatos e as companhias.²⁸ A solução encontrada pelas irmandades foi adotar o modelo de “democracia industrial” proposta pela então nascente *American Federation of Labor* (AFL), pautada na construção de uma agenda ampla e coordenada entre gerência e trabalhadores para a

---

²⁵ Para a narrativa clássica da greve, ver Walter Licht, *Working for the Railroad: the Organization of Work in the Nineteenth Century*. Princeton: Princeton Univ. Press, 1983.

²⁶ Paul Michel Taillon, *Good, Reliable, White Men: Railroad Brotherhoods, 1865-1917*. Chicago; Urbana: University of Illinois Press, 2009, pp. 39-67.

²⁷ O momento de ruptura de Debs com as irmandades se deu na greve dos trabalhadores das oficinas de vagões *Pullman* de Chicago, em 1894, reprimida violentamente pelo exército e que levou à prisão de Debs e à extinção da *American Railway Union*. Debs seguiria militando pelo Partido Socialista da América (*Socialist Party of America*) se candidatando à presidência entre 1900 e 1920. Sobre a greve, ver David Ray Papke. *The Pullman Case: The Clash of Labor and Capital in Industrial America*. Lawrence, KS: University Press of Kansas, 1999 e Susan Eleanor Hirsch. *After the Strike: A Century of Labor Struggle at Pullman*. Urbana, IL: University of Illinois Press, 2003.

²⁸ Taillon, obra citada, pp. 87-94.

condução das estradas de ferro.²⁹ Essa visão de relação trabalhista minimizava o papel do Estado na condução das negociações e impunha uma agenda mais ampla que iria além da negociação de salários e de condições de trabalho; no caso das ferrovias, o foco dessa plataforma foi o estabelecimento de políticas de segurança para os trabalhadores associada com o reforço da estrutura reguladora do ICC e de mecanismos legais de negociação coletiva de salários.³⁰

A derrota de Debs e a opção das irmandades pela “democracia industrial” deixaram marcas na estrutura da organização classista ferroviária. Elas seriam sensivelmente significativas ao longo do século XX. A primeira é a aproximação política e cultural entre companhias e irmandades, em que os sindicatos incorporariam uma visão bastante conservadora da sociedade estadunidense, a partir do liberalismo social que reinaria entre 1900 e 1920.³¹ Além disso, em vez da constituição de um sindicalismo industrial, isto é, em que todas as categorias de trabalhadores ligados às ferrovias fossem representadas por uma única entidade, a divisão das irmandades em ofícios prevaleceu, mantendo as divisões internas e reforçando a construção dos estereótipos, visto que a noção de masculinidade que se constituiu ao longo do século XIX se confundia com a ocupação. Por conta disso, a categoria dos ferroviários seria dividida em grupos ou, como propôs um antigo ferroviário que se tornara sociólogo, em “castas”, sendo escalonadas em graus entre o propriamente ferroviário (as categorias ligadas às irmandades) e as categorias adjacentes e subalternas.³² Para entender o panorama político e social das ferrovias na primeira metade do século XX, é preciso conhecer essa divisão, já que ela determinaria em algum grau as ações dos indivíduos e grupos dentro da empresa ferroviária estadunidense.

A constituição desses grupos se dava na intersecção entre a importância que cada um tinha para a companhia e o grau de complexidade tecnológica das ocupações. Grosso modo, os trabalhadores eram divididos em quatro grupos que correspondiam cada um a um conjunto específico de ocupações. Inicialmente, havia aqueles funcionários que eram considerados como não tendo ligação com o que é próprio do ferroviário. Segundo W. Fred Cottrell, várias ocupações administrativas, de escritório e de presidência, não eram ferroviárias *per se*, não ocupando um lugar específico em sua

---

²⁹ Para a AFL, ver Andrew E. Kersten, *Labor's Home Front: The American Federation of Labor during World War II*. Nova York; Londres: New York University Press, 2006, pp. 9-18.

³⁰ Taillon, *obra citada*, pp. 95-120.

³¹ *Ibidem*, pp. 121-147.

³² W. Fred Cottrell, *The Railroader*. Stanford, California: Stanford University Press; Londres: H. Milford: Oxford University Press, 1940, p. 21. O termo usado em inglês por Cottrell foi *breed*.

classificação. Vendedores, representantes de várias naturezas, membros do departamento legal e financeiro, etc. seriam apenas atividades complementares para o bom funcionamento das companhias.³³

O primeiro grupo propriamente ferroviário, e também o de mais prestígio, era o operacional (*operating*). Ele consistia nas ocupações que tripulavam e conduziam a locomotiva e o comboio, como maquinistas, fogueiros, condutores, guarda-freio (*brakeman*), despachadores (*dispatchers*, encarregados da coordenação dos trens que chegavam e saíam dos pátios de manobras) e outros responsáveis pela administração das cargas e vagões de passageiros como chefes da mecânica, *trainmasters* (responsáveis pelo cumprimento da tabela de horários), *yardmasters* (supervisores do trabalho de classificação e formação de comboios), superintendentes e a presidência geral que administra todas essas ocupações. Segundo W. Fred Cottrell, membros desse grupo eram os legítimos ferroviários. Eles eram caracterizados pelo espírito de fraternidade próprio de homens verdadeiramente formados pelo trabalho árduo e desafiante que era conduzir um trem. Sua rudeza era devido às condições de trabalho, já que todos eram homens de família e verdadeiros membros das comunidades às quais pertenciam. Esposas e crianças de verdadeiros ferroviários apenas transferiam essa energia, enquanto o homem se encontrava distante. Do ponto de vista da cor da pele, apenas homens brancos tinham essa capacidade. Em termos de carreira, essas ocupações eram das poucas que tinham direito à senioridade (*seniority*), um sistema de progressão de carreira baseada na idade, no tempo de serviço e na suposta demonstração de qualidade moral do trabalhador. Esse sistema de pontos era controlado pelas irmandades em acordo com as companhias. O trabalhador novato geralmente ocupava uma posição de “estudante” ou júnior e era treinado pelo trabalhador mais experiente e, com tempo e experiência — algo em torno de dez anos —, ia ascendendo na carreira.

O segundo grupo era o dos trabalhadores mecânicos. Esse grupo pode ser considerado de nível mediano, já que não tinha o alto prestígio dos operadores e não era mal pago e marginalizado como trabalhadores abaixo dessa categoria. Apesar de não serem considerados “verdadeiramente” ferroviários, já que os ofícios não advinham do manuseio das locomotivas, eles eram importantes porque faziam a manutenção de dois elementos centrais: as locomotivas e os vagões. Essa distinção também marcava a divisão dos trabalhadores. Os responsáveis pelas máquinas a vapor eram genericamente

---

³³ Essas e todas as informações relativas à caracterização das categorias ferroviárias foram retiradas de W. Fred Cottrell, “Technological and Social Grouping of Railroad Employees”, *obra citada*, pp. 12-41.

chamados de trabalhadores da oficina (*shopmen*), sendo em grande parte soldadores, metalúrgicos, *boilermakers*, ferreiros, etc.. O que garantia ainda certa importância desses trabalhadores para as companhias era o alto conhecimento técnico que essas profissões demandavam, e a ligação menos estreita com as companhias, já que havia a possibilidade de trabalhar em outras indústrias. Apesar do predomínio de brancos, é dessa categoria às consideradas mais inferiores que as minorias faziam parte da força de trabalho ferroviária. De fato, não existe um padrão, já que, diferentemente de maquinistas e fogueiros que trabalhavam de uma cidade a outra, os mecânicos eram fixos e sua composição dependia da demografia local. Como não eram tão organizados como os trabalhadores do grupo operacional, eles não tinham a mesma estrutura de ajuda mútua, mas, por meio da divisão ferroviária da AFL, tinham certa representação perante as companhias. Essa diferença entre trabalhadores operacionais e o restante dos trabalhadores ferroviários seria um dos fundamentos da grande greve de 1922, como será visto mais adiante.

Aqueles que se ocupavam da manutenção dos vagões eram chamados de *carmen* (mecânicos de vagões). Eles atuavam em duas frentes: fazendo inspeção mecânica de vagões ao chegar ou ao sair do pátio de manobras; e nas *rip tracks* (redução de *repair tracks*, trilhos de reparo), um conjunto de trilhos a parte da estrutura do pátio, destinado para a manutenção de vagões. No caso da inspeção, eles trabalhavam em conjunto com os trabalhadores operacionais, conferindo se amortecedores ou *hot boxes* — nome dado quando os freios, ao superaquecerem, literalmente ateavam fogo aos depósitos de óleo lubrificante e se tal incêndio não fosse controlado a tempo, o vagão também seria atingido pelas chamas — estavam em condição para seguir viagem. Isso era tão importante que os ferroviários tinham um sinal específico para quando a fumaça começava a despontar: abanar uma das mãos em frente ao nariz indicando “mau cheiro”.³⁴ Caso houvesse necessidade, eles realizavam os reparos no próprio comboio montado e prestes a partir.

Os que trabalhavam nos trilhos de reparos, por sua vez, podiam desde fazer pequenos reparos até reconstruir completamente vagões. Em geral, eram carpinteiros, serralheiros, pintores e outros ofícios considerados menores. Enquanto os inspetores ainda tinham certo prestígio, a linha de corte entre as ocupações medianas e as

---

³⁴ Ver *Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Mid-west and Southwest, made by Jack Delano in the winter of 1942-43*, nº de chamada LC-USW 35-Negative No. 26525-ZA, FsaOwi-IF-LoC. (Reprodução à páginas 137-143)

ocupações consideradas marginais dentro das ferrovias se dava aqui. Considerados de baixa complexidade e com salários baixos, as minorias se tornavam presença mais marcante na composição dessa mão-de-obra. Essa diferenciação se aprofundava no terceiro grupo, os trabalhadores de manutenção de vias (trilhos, postes, sinais e linhas de energia e telégrafo), considerados ocupantes dos mais baixos ofícios das ferrovias. Cottrell W. Fred Cottrell deixou claros os motivos do desprestígio:

Trabalho seccional, isto é, manutenção e reparo de trilhos, é geralmente classificado como o trabalho mais inferior da ferrovia [...] [Seja qual for a] técnica necessária, além da habilidade de fixar um dormente ou martelar um pino precisamente, [ela] se encontra na mente do supervisor seccional, que supervisiona atenciosamente cada ato de sua equipe. Geralmente essa categoria é ocupada por tipos de alguns grupos submarginais — imigrantes, Negros, ou, pelo menos, os trabalhadores menos ambiciosos, menos habilidosos e menos aptos da comunidade local [...] [Esses trabalhadores] não desenvolvem orgulho de ofício nem identificação com a indústria. Eles são meros detritos na corrente do desenvolvimento da indústria.³⁵

Pode-se notar, nessa classificação, que as minorias, especialmente os afrodescendentes, eram consideradas inaptas para ocupar qualquer ofício ferroviário de prestígio. Isso fica mais claro quando, em outro momento, Cottrell discutiu acerca da capacidade das etnias de constituir um espírito de comunidade. Para ele, apenas os grupos euro-descendentes ocidentais chegavam perto dos valores estadunidenses; as demais etnias em geral se adequavam de forma acidental e com pouco sucesso.³⁶ De fato, as classificações trazem à tona uma característica marcante dos trabalhadores ferroviários: o alto grau de segregação interna à própria categoria ferroviária.

A história dos afrodescendentes nas ferrovias é marcada pela sua ampla presença e igual resistência por parte de trabalhadores brancos. No primeiro século das ferrovias (1820-1920), os negros foram decisivos para implantação e operação das ferrovias. Nos primeiros anos de expansão até após a Guerra Civil, o trabalho livre, cativo e prisional afrodescendente fora usado de forma extensa, permitindo estabelecer a equalização quase automática entre trabalhador de construção e manutenção de vias com os afro-

---

³⁵ *Section work, that is, maintenance and repair of tracks, is usually classed as the lowest work on the railroad [...] What technique, beyond the ability to tamp a tie or strike a spike squarely, is involved, lies in the mind of the section foreman, who supervises minutely every act of his gang. Usually this category is filled with submarginal groups of some kind — immigrants, Negroes, or the least ambitious, skillful, and able worker in the local community. [...] No pride of craft or identification with industry is possible to them. They are mere flotsam on the industrial tide.* W. Fred Cottrell, obra citada, pp. 32-3.

³⁶ W. Fred Cottrell, “General Characteristics of Railroading”, obra citada, pp. 4-11.

americanos. Depois, com a produção e circulação dos vagões-restaurante, a mão-de-obra negra fora utilizada especialmente para servir e cozinhar nesses vagões. Em ambos os casos, as condições de trabalho e os abusos eram marcantes. Apesar dessa situação, a presença negra também era sentida em finais do século XIX em alguns ofícios operacionais, especialmente fogueiros e guarda-freios.

Contudo, como as companhias usavam esses trabalhadores para furar greves e conter os avanços políticos dos trabalhadores brancos, um ressentimento contra os trabalhadores negros foi crescendo ao longo das décadas, impedindo-os de ter acesso às irmandades e realizando greves raciais contra a presença de afrodescendentes nessas posições. Nesse sentido, direitos de senioridade não eram respeitados, como forma de segregar essas ocupações e de bloquear o acesso de negros a posições de maior destaque. Em finais da década de 1910, por conta do controle das irmandades e da anuência das companhias, a maior parte dos trabalhadores negros encontravam-se em defasagem entre o seu nível de senioridade e a posição que ocupavam. Segundo Eric Arnesen, a militância afro-estadunidense, que se desenvolveria a partir da década de 1920 tinha por objetivo atacar e resolver essa longa história de segregação.³⁷

Às vésperas da Primeira Guerra Mundial, o panorama econômico, político e social das ferrovias se encontrava em pleno desenvolvimento e em alta pressão. Companhias no auge de seu rendimento, o Estado e as irmandades buscando afinar os mecanismos de regulação e negociação, os trabalhadores afrodescendentes prestes a se organizar politicamente para lutar por seus direitos. A década de 1910 pode ser considerada o auge da lógica descrita até agora e também o seu fim, já que, até meados da década de 1920, a paisagem política e social das ferrovias tomaria outro rumo.

Esse período entre finais do século XIX e o fim do governo Woodrow Wilson, do ponto de vista empresarial, foi o de maior concentração de capitais — as estradas de ferro estavam, grosso modo, divididas nas mãos de sete grandes proprietários —, levando a uma uniformização técnica e de serviços que ainda não havia sido feita na história das ferrovias. Por conta especialmente desta consequência, as ferrovias alcançaram a maior taxa de circulação até então registrada, sendo 1916 o ano de maior movimento.³⁸ Para a *Chicago and North Western Railway*, esses anos não foram

---

³⁷ Eric Arnesen, *Brotherhoods of Color: Black Railroad Workers and the Struggle for Equality*. Cambridge, Massachussets; Londres: Havard University Press, 2001, pp. 5-41.

³⁸ Stover, *obra citada*, pp. 133-166.

diferentes, sendo marcados inclusive por contínua expansão dos serviços e das linhas e pela formação de uma identidade própria que marcaria o restante de sua história.³⁹

Esse auge não fora acompanhado, porém, de estabilidade nas disputas trabalhistas. O modelo de negociação coletiva que fora estabelecido ainda em finais do século XIX começou a não dar mais conta das demandas dos trabalhadores ferroviários, especialmente no que dizia respeito à sua principal reivindicação: a jornada de oito horas diárias.⁴⁰ A tensão crescente, já que os trabalhadores conseguiram, em 1916, a lei que garantia a jornada e novos instrumentos de negociação coletiva, se tornou explosiva quando os Estados Unidos entraram em guerra contra o Império Alemão, no ano seguinte. A resistência das companhias ferroviárias de participarem voluntariamente no esforço de guerra levou à tomada das estradas de ferro pelo governo federal para garantir o transporte de tropas e material militar por meio do *United States Railroad Administration* (USRA) até 1920.⁴¹

O controle governamental garantiu um conjunto de avanços em termos de direitos e condições de trabalhos para os ferroviários, inclusive com o aparecimento das primeiras ações políticas mais organizadas e efêmeras de afrodescendentes e de algumas políticas pontuais, visando solucionar a segregação.⁴² Um dos principais parceiros do governo federal fora o Departamento de Empregados das Ferrovias (*Railway Employees' Department*, RED) da AFL, que representava os trabalhadores das oficinas e outros que não fossem ligados às irmandades. Todos os avanços de negociação seriam colocados em xeque em 1922, com o início da retomada, pela iniciativa privada, das ferrovias. Nesse ano, estouraria a segunda grande greve nacional ferroviária, dessa vez liderada pelos trabalhadores das oficinas.

Quando os antigos acionistas retomaram o controle completo das companhias, em 1920, por meio de uma lei que criava também uma agência responsável por mediar e arbitrar conflitos trabalhistas — *Railroad Labor Board* (RLB) —, a política salarial e sobre as condições de trabalho imposta pelo governo federal foi considerada muito custosa. Como resposta, os administradores começaram a impor cortes e tentativas de alterar o sistema de trabalho para reduzir o preço da mão-de-obra. Nesse momento, as irmandades e os patrões começaram a acionar a RLB, que não agradou a gregos e

---

³⁹ H. Roger Grant, *obra citada*. Para os anos de prosperidade, ver cap. 5, pp. 83-99; para a identidade da *Chicago and North Western*, ver cap. 6, pp. 101-125.

⁴⁰ Taillon, *obra citada*, pp. 176-203.

⁴¹ Stover, *obra citada*, pp. 167-182.

⁴² Arnesen, *obra citada*, pp. 42-83.

troianos, mas momentaneamente manteve certa tranquilidade entre patrões e trabalhadores. As outras categorias, porém, como eram ligadas à divisão ferroviária da AFL, não eram ouvidas nem participavam dos processos de negociação, devido à posição contrária de Samuel Gompers, fundador e presidente da AFL, à participação estatal nas negociações trabalhistas.⁴³

Essa resistência da AFL, em participar sobre a montagem e operação da RLB, permitiu que os trabalhadores das oficinas e de outras categorias mecânicas ficassem desprotegidos e sofressem mais pressão de corte de gastos e de mudança do sistema de pagamento — de por hora para por peça produzida/consertada. Como os trabalhadores eram majoritariamente imigrantes do leste europeu, além das condições de trabalho bastante precárias, eles sofriam preconceito e castigos psicológicos e físicos. Após o fim da guerra, o RED também foi constantemente atacado e cerceado de suas capacidades, justamente devido à força que esse setor da federação havia adquirido. Com a pressão dos patrões para forçar ainda mais a precarização e sindicatos locais e regionais, que não conseguiam se impor por conta da política da federação de negociação direta com o patronado, os próprios mecânicos das oficinas começaram a se revoltar e a entrar em greve espontaneamente e sem a liderança de um sindicato único (que, em inglês, é denominado *wildcat strike*) e à revelia das lideranças da AFL. A greve, começada em julho de 1922, chegaria até meados de 1923, após as outras categorias entrarem em greve em solidariedade aos trabalhadores da oficina. Após muita violência policial e militar, conflitos nas ferrovias e contratação de fura-greves, os trabalhadores resistiram continuamente às investidas por pouco tempo. O aumento da pressão e o abandono da greve pelas categorias solidárias por meio de acordos levaram ao aumento da violência contra os trabalhadores da oficina e encerrou a greve.⁴⁴

A derrota final da greve também foi a derrota do modelo de negociação coletiva, incorporado pela *Railroad Labor Board*. Ainda em 1922, as irmandades começaram uma campanha junto ao Congresso durante as eleições de meio-termo do mesmo ano para acabar com a RLB e estabelecer uma nova lei que cunhasse outro sistema de negociação coletiva para a indústria ferroviária. O período desse momento até meados da década de 1930 vai ser marcado por uma fase mais política dos sindicatos, em que eles lutariam pelo estabelecimento e fortalecimento da *Railroad Labor Act* (1926), em

---

⁴³ Jon R. Huibregtse, *American Railroad Labor and the Genesis of New Deal, 1919-1935*. Gainesville, Florida: University Press of Florida, 2010, pp. 34-50.

⁴⁴ Para uma narrativa bastante minuciosa da greve de 1922, ver Colin J. Davis, *Power at Odds: The 1922 National Railroad Shopmen's Strike*. Urbana; Chicago: University of Illinois Press, 1997.

face da depressão que começaria a atingir os Estados Unidos a partir de 1929, e pela formação de uma comissão federal para pensões e aposentadorias de trabalhadores ferroviários, que seria formada em 1935, a *Railroad Retirement Board*. Além disso, a antiga tradição de sociedade de ajuda mútua dos sindicatos ferroviários seria reavivada pela breve existência de bancos ligados às irmandades para a realização de empréstimos com baixas taxas para os próprios membros.⁴⁵

De fato, essa virada mais política pode ser entendida também como um resultado ao penúltimo período de crise que atravessaria as ferrovias estadunidenses antes do seu último grande momento durante a mobilização para a Segunda Guerra Mundial. Entre 1930 e 1940, quase todas as grandes companhias haviam entrado em falência por conta do efeito acachapante da Depressão. Após o auge de carga e de pessoas transportadas em 1916, a diversificação dos transportes via caminhões e ônibus na década de 1920 e o desenvolvimento da aviação comercial na década de 1930 levaram a uma queda constante que, com a Grande Depressão, atingiu taxas mínimas de transporte entre 1937 e 1939. Outras formas de transporte mais antigas também começaram a ser reavivadas, retirando das ferrovias cargas que antes eram praticamente transportadas apenas por trilhos, como carvão, via balsas e petróleo via oleodutos, a partir da década de 1940 em diante.⁴⁶

No caso da *Chicago and North Western*, a crise abateu a companhia apenas quando os efeitos da quebra da bolsa de Nova York começaram a fazer efeito, no começo da década de 1930. Entre o fim do controle federal e a década de 1930, mesmo com a gradativa queda do rendimento, houve uma expansão de serviços e de investimentos em infraestrutura. O exemplo mais marcante desse período foi a construção de *Proviso Yard*, um gigantesco pátio de manobras para vagões nos arredores de Chicago, então considerado o maior do mundo. Do ponto de vista do transporte de passageiros, a companhia nesse momento orientou a sua política em direção ao turismo nos Grandes Lagos e nos parques nacionais em Wyoming e nas Dakotas; igualmente, focou os investimentos na conexão de Chicago com o Oeste estadunidense, ampliando e consolidando as ligações com São Francisco, Los Angeles, Denver e Portland. Houve inclusive a diversificação dos serviços com a introdução de linhas de transporte rodoviário da companhia com ônibus próprios.⁴⁷ Apesar dessa

---

⁴⁵ Para essas informações, ver Jon R. Huibregtse, *obra citada*.

⁴⁶ Stover, *obra citada*, pp. 192-198.

⁴⁷ H. Roger Grant, *obra citada*, pp. 127-151

expansão, em 1935, a companhia entrou em falência, adentrando, em 1939, em um processo de reestruturação financeira que seria encerrado, após idas e vindas nos tribunais, durante a II Guerra Mundial.⁴⁸

Nesse momento, os trabalhadores, além da atuação política, partiram para uma posição defensiva em relação aos salários e à manutenção de seus direitos. Com a bancarrota, as companhias tentaram, ao longo dos dois primeiros governos de Franklin Delano Roosevelt (1933-1940), diminuir os custos com os trabalhadores via negociações trabalhistas. As relações entre patrões e empregados, como consequência, continuaram bastante ativas durante esse período. O auge dessa nova tensão se deu em 1938, quando a ameaça de uma greve geral por parte dos trabalhadores contra uma redução salarial levou à formação de uma Comissão de Emergência (*Emergency Board*) por FDR. As Comissões de Emergência eram formadas por membros das companhias, dos sindicatos e da sociedade civil (geralmente professores universitários ligados à área) e tinham por objetivo arbitrar sobre alguma questão que não pudesse ser resolvida via negociação coletiva e que ameaçava a manutenção da ordem. Essas comissões estabeleciam investigações para saber se as reivindicações eram passíveis ou não de serem atendidas. No caso da quase greve de 1938, a comissão foi contra a redução e ameaçou tomar as ferrovias novamente; as companhias, em face da pressão governamental, desistiram da redução.⁴⁹

A Segunda Guerra Mundial acabou por tirar as ferrovias do vermelho e jogá-las novamente no azul de uma forma não vista até então na história das estradas de ferro. Não apenas o transporte de cargas e de pessoas foi retomado significativamente, mas, entre os anos de 1941 e 1944, as estradas de ferro apresentaram os maiores índices de toda a sua história de transporte de indivíduos e de objetos. Essa façanha foi feita com bem menos homens, máquinas e vagões do que havia disponível em 1921.⁵⁰ O responsável por isso fora o longo processo de desenvolvimento de novas tecnologias e de meios de tornar as ferrovias mais eficientes e menos perigosas para o trabalhador e o

---

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 153-169. Em suma, a reestruturação financeira pautou-se, além do já informado, por uma revalorização das propriedades ferroviárias por meio de supervisão pela ICC e da formação de um fundo bancário reservado para manter a companhia capitalizada, mesmo em casos de emergência. Para a intervenção da ICC, ver 1943, *Eighty-Fourth Annual Report of the Chicago and North Western Railway Company for the Year Ended December 31, 1943*. S/l: s/e, maio de 1944, p. 10, ACNHS; para a reestruturação financeira, ver *Eighty-Fifth Annual Report of the Chicago and North Western Railway Company for the Year Ended December 31, 1944*. S/l: s/e, abril de 1945, p. 10, ACNHS.

⁴⁹ P. Harvey Middleton. *Railways and the Organized Labor*. Chicago: Railway Business Association, 1941, pp. 73-81.

⁵⁰ ASSOCIATION of American Railroads, *Railroad Transportation. A Statistical Record, 1921-1955*. Washington: Association of American Railroads; Bureau of Railway Economics, 1956.

para o usuário. Da padronização da bitola, passando por novas tecnologias de frenagem, as ferrovias foram uma das primeiras indústrias a estabelecer políticas de melhoramentos tecnológicos visando à redução do tempo de serviço dos trabalhadores e ao custeio e à operação mais eficientes.⁵¹

Um exemplo claro dessa situação é a própria *Chicago and North Western*. Durante a sua reestruturação, duas diretrizes são claras: primeiro, descartar ou vender instalações e dependências pouco rentáveis; depois, tornar os equipamentos principais mais eficientes. Uma novidade, em meados da década de 1930, a sinalização de trilhos por blocos — uma espécie de frenagem à distância, em que um operador em uma torre controlava os freios dos trilhos ligados ao painel de comando via sistema elétrico — já se encontrava disponível em *Proviso* (ver fotografia **107** do Anexo A). Contudo, isso não afastou ainda a precarização que atingiu a estrutura ferroviária durante quase quinze anos de depressão e déficit, já que as linhas eram abandonadas pela falta de manutenção e pela ausência de condições financeiras de revitalizá-las.⁵²

Dessa vez, diferentemente da Primeira Guerra Mundial, as companhias se alinharam rapidamente ao esforço de emergência e ao de guerra, participando ativamente do planejamento e da organização do transporte de carga e pessoal militar por todo o país. Em vez de tomar as ferrovias, FDR estabeleceu em seu *Office of Emergency Management*, o órgão centralizador da administração do esforço de guerra, o *Office of Defense Transportation* (ODT), responsável por administrar e gerenciar todas as formas de transporte dentro do país. As ferrovias também ficaram sob a administração da agência e, de certo modo, receberam um cadinho ao ter Joseph B. Eastman, uma antiga liderança ferroviária associada ao colegiado patronal *Association of American Railroads*, nomeado como diretor do ODT.⁵³

Para os trabalhadores, a situação pouco mudou. Se o perigo de uma redução de salários fora afastado com o congelamento dos salários e o pacto de não realizar greves fora feito para manter o esforço de guerra doméstico o mais estável possível, a nova pressão que recairia sobre os ferroviários era justamente a da realização de um trabalho bem feito e ágil sem o número suficiente de trabalhadores e com muitas das máquinas e estruturas improvisadas. A redução da milhagem de estradas, ou seja, o número

---

⁵¹ Mark Aldrich. *Death Rode the Rails: American Railroad Accidents and Safety, 1828-1965*. Baltimore, Maryland: John Hopkins University Press, 2006.

⁵² Stover, *obra citada*, pp. 202-5.

⁵³ Sobre Eastman de um ponto de vista bastante laudatório, ver Claude Moore Fuess, *Joseph B. Eastman, Servant of the People*. Nova York: Columbia University Press, 1952.

reduzido de estradas para se circular, levava ao engarrafamento das linhas, já que a maioria delas eram mãos únicas (*single tracked*), em que os dois sentidos precisavam passar pelo mesmo trilho. Raras eram as companhias que tinham duas mãos para a circulação; quando as tinham, elas cobriam apenas parte de divisões e não conseguiam dar conta de todo o fluxo, como a *Chicago and North Western*. Como confessou um condutor para Jack Delano em algum lugar da Califórnia, viagens que deveriam durar em média de 8 a 10 horas (o padrão da jornada) chegavam a 16 horas ou mais, sendo que a maior parte do tempo era de espera para que os trilhos estivessem livres e fosse possível seguir viagem.⁵⁴

Com a intensificação do alistamento a partir de 1942, a falta-de-mão de obra foi sentida sensivelmente. Nesse momento, afrodescendentes e mulheres começaram a ocupar as vagas deixadas pelos trabalhadores que foram lutar nas frentes. De fato, esse não foi um processo particular das ferrovias, atingindo todos os setores da economia.⁵⁵ No caso das mulheres, elas já eram empregadas pelas companhias, mas apenas em trabalhos relativos a escritório, como estenógrafas, secretárias, etc. Aos poucos, as mulheres foram ocupando posições fora do escritório e trabalhando na oficina, na manutenção de locomotivas, na condução de pessoas e cargas e outros trabalhos. Segundo um artigo sem referências, a presença das mulheres nas ferrovias passou de 351 mil antes da guerra para o pico em 1945, 1,42 milhões de trabalhadoras.⁵⁶ A entrada da mão-de-obra feminina sofreu enorme resistência dos sindicatos, que viam nelas uma alternativa de salários baixos e não sindicalizados; dessa forma, os sindicatos não permitiram o acesso das mulheres a ocupações consideradas de muito prestígio, como maquinistas e condutores.⁵⁷ A principal vaga ocupada por elas, devido à visão machista que dominava o período, foi a de limpadoras de locomotivas (*wiper*), geralmente associando a ocupação à natureza maternal e de limpeza que seria a “lide natural” das mulheres.⁵⁸

No caso afro-americano, a sua luta existia para tentar quebrar as barreiras que os restringiam desde a formação das ferrovias. Mais precisamente, apesar de um movimento efêmero durante a Primeira Guerra Mundial, houve uma luta constante com

---

⁵⁴ Delano, General Caption, ATSF, fl. 8.

⁵⁵ Lipsitz, *obra citada*.

⁵⁶ Ver Michelle L. Styer, “Women and Railroads During World War II”, <http://www.rrmuseumpa.org/about/rrpeopleandsociety/women2.shtml>, consultado dia 28 de agosto às 9h 55min.

⁵⁷ Michael Nash, Women and the Pennsylvania Railroad: The World War II Years. *Labor History*, vol. 3, n. 4, 1989, pp. 608-621.

⁵⁸ Ver capítulo 3, pp. 177-193.

avanços e retrocessos entre as décadas de 1920 e 1930. Essas lutas, porém, ocorreram à margem dos grandes movimentos e greves ocorridos durante as primeiras quatro décadas de século XX. Mesmo em períodos de grande agitação, como 1922 e 1938, os sindicatos e os trabalhadores ferroviários não questionaram a divisão racial que atravessava a categoria. Foi preciso que uma longa batalha em várias frentes e por vários grupos fosse travada para que a questão racial chegasse ao centro do debate político e social nas ferrovias e, por extensão, nos Estados Unidos.

Em suma, pode-se resumir o trajeto da seguinte maneira. A primeira alternativa adotada pelos trabalhadores negros foi estabelecer, nas décadas de 1920 e 1930, um sindicalismo militante que associava a busca de garantias e direitos de trabalho com a luta pela causa dos direitos civis, encabeçado pela *Brotherhood of Sleeping Car Porters* (BSCP) — liderado por Asa Philip Randolph, um militante socialista que fora convidado pelos trabalhadores dos vagões-restaurante para ser o seu presidente — e pelo *Joint Council of Dining Car Employees*. Tanto o BSCP como o *Joint Council* buscavam estabelecer os direitos dos afrodescendentes por meio da via sindical, especialmente tentando dobrar a estrutura segregacionista presente nos sindicatos e na *American Federation of Labor*, construindo uma plataforma que foi denominada por Eric Arnesen como “sindicalismo de direitos civis”.⁵⁹

Em paralelo à alternativa via AFL, outras propostas surgiram. Vários grupos de sindicatos compostos apenas por trabalhadores negros foram formados fora da alçada e estrutura das grandes centrais sindicais, já que muitos deles suspeitavam que a AFL ou a *Congress of Industrial Organizations* (CIO) não se empenhavam de fato a combater a segregação. Esses sindicatos independentes, ligados a movimentos pelas lutas de direitos civis mais antigos como o *National Association for the Advancement of Colored People* (NAACP), começaram a estabelecer vitórias mais vistosas do que o BSCP e o *Joint Council*, por não contarem com uma estrutura sindical hostil. Assim, avanços como do sindicato independente dos *red caps* (os transportadores de bagagens das estações ferroviárias) levaram a uma guinada mais independente do BSCP e, especialmente, de Asa Philip Randolph.

Durante a década de 1940 e especialmente durante a Segunda Guerra Mundial, a luta por direitos civis dos trabalhadores negros nas ferrovias tomara duas frentes: uma política e a outra jurídica. A via política seria pautada por um movimento mais amplo, o

---

⁵⁹ Arnesen, *obra citada*, 84-115. As informações dos próximos três parágrafos foram retiradas da mesma obra.

chamado *March on Washington Movement* (Movimento Marcha sobre Washington), que tinha por objetivo fazer uma grande marcha de negros sobre a capital em março de 1941, a não ser que Franklin Delano Roosevelt estabelecesse uma política clara que garantisse o combate à discriminação racial nos locais de trabalho. A ordem executiva que criou a *Fair Employment Practice Committee* (FEPC) no mesmo ano foi a resposta dada pelo presidente para evitar o escalonamento de tensões dentro de um país prestes a entrar em guerra. Desde o seu surgimento, a FEPC foi constantemente cerceada das suas capacidades de investigação, fiscalização e punição, constituindo um primeiro e pouco efetivo passo em direção ao fim da segregação.

Com a debilidade da FEPC de fazer mudanças mais impactantes na segregação, os sindicatos de afro-americanos buscaram, ainda no final da guerra, os tribunais como último recurso de garantir a sua representação laboral. Mais precisamente, havia a pressão constante de que sindicatos de brancos absorvessem as associações negras, uma vez que muitas companhias não reconheciam estes como legítimos representantes, fazendo com que apenas aqueles pudessem barganhar. Essa supressão articulada entre trabalhadores brancos e patrões levou os sindicatos afrodescendentes a lutar por sua existência nas cortes para garantir sua representação e seus direitos adquiridos com a senioridade. Os resultados foram muito desiguais de região para região, porém, conseguiram bloquear essa investida de renovação da segregação até o final da guerra e até o início da década de 1950.

A situação explosiva na qual se encontram as ferrovias mais uma vez foi ganhando corpo e se tornando cada vez mais instável, à medida que a guerra ia atravessando ano a ano. No final de 1943, as tensões cresceram a um ponto que, em dezembro do mesmo ano, FDR, por meio da ODT, estabeleceu a penúltima Comissão de Emergência para as ferrovias e tomou-as até fevereiro de 1944, após estabelecer um acordo que agradasse a trabalhadores e patrões. No final do conflito, em agosto de 1945, a situação das ferrovias ainda era instável, mas encontrava-se em estado morno por conta da intervenção estatal. Com a greve de 1946, a situação tensa novamente levaria a uma greve geral e mais uma Comissão de Emergência, agora sob o presidente Truman, seria formada.⁶⁰ Porém, a partir deste período em diante, as ferrovias entrariam em um longo processo de decadência econômica e política que só seria sanado entre o final da

---

⁶⁰ Ver Harry S. Truman, “The Railroad Strike Emergency (1946)”, in: A. Craig Baird (sel.), *Representative American Speeches: 1945-1946*. Nova York: The H. W. Wilson Company, 1946, pp. 196-201. Agradeço a Larissa Rosa Corrêa por ter me enviado uma cópia informatizada desse documento durante sua passagem pelos Estados Unidos entre 2009 e 2010.

década de 1970 e o início da década de 1980, com a criação das empresas mistas *Amtrak* e *Conrail*.⁶¹

***

Retornando à fotografia que se encontra no início deste item, é possível perceber que essa breve história das ferrovias e dos trabalhadores ferroviários estadunidenses permite estabelecer novas perspectivas para uma leitura da fotografia. A presença de apenas trabalhadores brancos deixa de ser um elemento meramente instigante e passa a ser uma manifestação dessa história, apontando que, para a realização dessa fotografia, a possibilidade de um trabalhador afrodescendente estar presente nela é diminuída com o peso da história que a precede. Mais: a fotografia se torna mais instigante na medida em que questionamentos podem surgir a partir da sua aproximação com essa história. Além de apontar que não há trabalhadores negros, pode-se indagar os motivos dessa ausência.

Ainda que isso pareça o bastante para se iniciar uma análise, não se pode deixar de lado que essa fotografia está depositada em um determinado local, implicando uma história dos indivíduos que operaram a máquina fotográfica, selecionaram a imagem e a arquivaram. Isso significa que não apenas o objeto dela precede-a, mas a estrutura que permitiu que ela existisse também. Sabemos que a fotografia foi feita por Jack Delano para o *Office of War Information*; sabemos também que ela seria uma representante do estilo/tipo/aproximação documentária de fotografia e/ou de uma propaganda para o governo estadunidense. Antes de prosseguir para a análise, ou melhor, para o caminho escolhido para realizar a avaliação das fotografias, é preciso avaliar essa segunda questão de fundo.

1.2 – Burocracia e ideologia: a Divisão de Fotografia da *Office of War Information*

As trajetórias da vida de Delano e da divisão já foram apresentadas na **Introdução**, não sendo necessário expô-las novamente. O que se pretende avaliar neste ponto é em que medida a oposição entre o “modo documentário” e a propaganda permite ou limita uma análise satisfatória do problema da imagem do trabalhador ferroviário na coleção objeto desta dissertação. Como dito anteriormente, essas questões serão tratadas de forma

---

⁶¹ Stover, *obra citada*, pp. 226-244.

subsidiária, propondo-se apenas meio para a construção do paradigma analítico que percorre este e os demais capítulos. O objetivo dessa avaliação é mostrar que, diferentemente da oposição automática entre documentário e propaganda, a coleção fotográfica sobre a *Chicago and North Western Railway* de Jack Delano pode ser analisada a partir de suas próprias qualidades e características. Além disso, as propostas apresentadas esperam somar-se a alguns questionamentos mais recentes acerca da trajetória da divisão fotográfica.

Duas questões serão tratadas nesse ponto. Primeiro, o problema da oposição entre documentário e propaganda como enquadramento interpretativo da trajetória da divisão. Segundo, os pressupostos de análise das imagens. Este será tratado no ponto seguinte do texto, enquanto aquele constitui o objeto deste ponto. Essa separação é artificial na medida em que a interpretação de algum fenômeno pauta-se pelo modo com se analisa o objeto e a análise do objeto se dá tendo por horizonte a constituição de uma explicação. Nesse sentido, para evitar a repetição de obras, apenas os autores centrais para a constituição dos problemas serão citados.

***

É preciso que eu comece com um breve desagravo. A narrativa que inaugura a dissertação, que se articula a partir da vida de Delano e localiza a passagem dele pela divisão como um momento de sua vida, não foi por acaso. Ela busca justamente contar a história por outro ponto de vista que a já classicamente sedimentada narrativa estabelecida por F. Jack Hurley, Hank O'Neal com Bernarda Shahn e Michael Leasy.⁶² As três obras estabelecem a história da divisão de fotografia através de seu diretor, Roy Emerson Stryker.

De fato, trata-se da opção mais imediata, já que Stryker fora um dos poucos sujeitos que participaram ativamente ao longo de toda a existência da divisão e esta é vista como resultado de um projeto particular dele. Outros indivíduos fizeram parte da divisão por quase toda a sua vida, como o fotógrafo John Vachon, mas Stryker sempre aparece como “força da fotografia” que permeia toda a história do grupo.⁶³ Não se quer negar o óbvio propondo que a liderança de Stryker deva ser matizada; pelo contrário, os

---

⁶² Hank O'Neal e Bernarda Shahn, *A Vision Shared: a Classic Portrait of America and Its People, 1935-1943*. Nova York: St. Martin Press, 1976; F. Jack Hurley. *Portrait of a Decade: Roy Stryker and the Development of Documentary Photography in the Thirties*. Nova York: DaCapo, 1977. Michael Lesy, *Long Time Coming: a Photographic Portrait of America, 1935-1943*. Nova York: Norton, 2002.

⁶³ F. Jack Hurley, *obra citada*, pp. 3-16.

depoimentos e textos deixados por fotógrafos ao longo das últimas quatro décadas não deixam dúvida disso.⁶⁴

A questão é que uma segunda característica/qualidade/força acompanha Stryker e se confunde com o próprio sujeito: o problema do documentário. A genealogia da categoria é bastante conhecida: cunhada pelo cineasta escocês John Grierson durante as décadas de 1910 e 1920, a palavra definiria o filme que tentaria dar conta de uma dada sociedade, mostrando a sua complexidade e ao mesmo tempo tornando-a pedagogicamente inteligível — o espectador poderia ser capaz de aprender a partir da imagem e criar uma consciência crítica do mundo. Transportada para os Estados Unidos da década de 1930, a categoria seria tomada pelo pensamento progressista e reformista ao redor do *New Deal*, ganhando cores de denunciismo e de meio pelo qual a crítica da sociedade seria construída. Nesse sentido, ampliou-se o escopo e se aceitou que qualquer forma de imagens circuláveis, cinema e fotografia especialmente, poderia cumprir essa função político-pedagógica.⁶⁵ Nessa toada, os primeiros estudos acerca da divisão e sistematizadores de sua história entenderam Stryker como um dos portadores da categoria no mais legítimo espírito do reformismo do período.

Quase que contemporaneamente, o documentário enquanto categoria ganhou um segundo tratamento que é ao mesmo tempo diverso e complementar. De um ponto de vista mais estruturante, William Stott propôs que a década de 1930 — entendida como o período entre a quebra da bolsa de Nova York em 1929 e a entrada dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial em 1941 — deveria ser chamada de a década da “expressão documentária” (*documentary expression*). A ampliação proposta por Stott foi além do cinema e da fotografia, incluindo literatura, artes plásticas, dança, música, serviço social, jornalismo, rádio e qualquer forma de expressão artística ou midiática. Mais precisamente, a expressão máxima (e final) dessa forma seria o livro *Let Us Now Praise Famous Men*, de James Agee, acompanhado de fotografias por Walker Evans.⁶⁶

Stott apresentou três novidades acerca da categoria para além do que a historiografia sobre a divisão propôs. Primeiro, estabeleceu o documentário para além da proposta de Grierson, constituindo-a como uma espécie de categoria universal extemporânea que se fez presente na década de 1930 e na de 1970, mas que encontrou a

---

⁶⁴ John Vachon, "Tribute to a Man, an Era, an Art," *Harpers*, September 1973, 96-99; Jack Delano, *Photographic Memories*. Washington, DC; London: Smithsonian Institute, 1997.

⁶⁵ A melhor genealogia da categoria se encontra em John Tagg, *The Disciplinary Frame: Photographic Truths and the Capture of Meaning*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 2009 pp. 51-82.

⁶⁶ Para a ampliação, ver William Stott, William Stott. *Documentary Expression and Thirties America*. Chicago; London: The University of Chicago Press, 1986 [1ª ed.: 1973].

sua verdadeira e mais completa expressão durante o chamado *New Deal*.⁶⁷ Além da força pedagógica e política, o documentário foi alçado por Stott ao nível de arte — implicação que vai acompanhar a grande parte dos autores até recentemente. Segundo, o autor deslocou a figura de Stryker para um papel secundário e indicou como grandes sujeitos da fotografia documentária Walker Evans e Dorothea Lange; neste caso, a definição de fotografia documentária seria resultado da conexão e do diálogo entre as mentes brilhantes e discordantes, cuja tensão seria a base da riqueza da fotografia de Evans, Lange e da divisão (como se essa fosse completamente dirigida por Stryker).⁶⁸ Finalmente, ele posicionou como forma contraposta, e que deu fim ao documentário, a propaganda e a mobilização para o esforço de guerra contra o nazifascismo, opondo a visão crítica documentária à acrítica da valoração nacionalista.⁶⁹

Ao percorrer essa primeira historiografia, tudo parece um pouco repetitivo, mas há uma razão de sê-lo. É preciso deixar claros esses pontos, porque a historiografia que se diz “revisionista” dessas primeiras interpretações não abandonaria o paradigma por completo, apenas propondo uma nova interpretação acerca do papel de Stryker e dos grandes fotógrafos em face da época do documentário. O primeiro livro a fazer isso na década de 1980 foi o esforço coletivo de Pete Daniel, Sally Stein, Maren Stange e Mary Foresta, *Official Images*.⁷⁰ O objetivo do livro foi desafiar a noção de que Stryker e os fotógrafos que circularam ao seu redor foram os únicos a fazer fotografia documentária. Aproximando a coleção do FSA-OWI com outros catálogos fotográficos que se encontravam em arquivos da cidade de Washington, a obra tentou matizar o panorama fotográfico do período, mostrando a sua amplitude e complexidade. O documentário e a ausência de algo dito propagandístico se repetem.

O artigo de Maren Stange sobre o FSA, de *Official Images*, é a base para o seu livro que saiu alguns anos depois, que tentou ir além de matização e propôs uma nova leitura história acerca da produção da divisão fotográfica. Em *Symbols of Ideal Life*, Stange expandiu o conceito de documentário para o final do século XIX, mas manteve como ponto final do recorte de separação entre documentário e propaganda o período às vésperas da mobilização para a guerra. O argumento central do livro é que o FSA, diferentemente da historiografia mais positiva, faz parte de uma longa tradição

---

⁶⁷ William Stott, *obra citada*, pp. 5-18.

⁶⁸ *Ibidem*, pp. 211-237.

⁶⁹ *Ibidem*, pp. 235-237.

⁷⁰ Pete Daniel et al. *Official Images: New Deal Photography*. Washington, DC; London: Smithsonian Institute, 1987.

fotográfica reformista estadunidense iniciada em finais do século XIX. Segundo Stange, os grandes fotógrafos identificados como realizadores de uma visão documentária — Jacob Riis, Lewis Hine e os fotógrafos do FSA — não conseguiram dar conta da realidade que eles tentavam registrar, porque, ao tentar fazê-lo, eles mais impuseram a sua visão de mundo sobre seus objetos do que de fato construíram uma visão crítica. Nesse sentido, em vez de produzirem fotografias para uma crítica social, eles reproduziram as respectivas ideologias em forma imagética.⁷¹ No caso da divisão de fotografia, tratar-se-ia de uma visão progressista antiquada que Stryker teria adquirido de seu mentor, Rexford Tugwell, levando as fotografias a registrarem o campo de forma bucólica e a resultarem em certa condescendência para com os trabalhadores rurais. A capacidade crítica de Stryker seria limitada ao ponto de, com o fim da divisão, ele conseguir se adequar acriticamente ao emprego de chefe de divisão de propaganda e relações públicas da *Standard Oil* durante as décadas de 1940 e 1950.⁷² A existência do documentário, porém, não é questionada em nenhum momento da obra.

Contemporaneamente a Stange, duas críticas fortes, mas de agressividades distintas, também surgiram. A mais ácida foi a de James Curtis, em um conjunto de artigos reunidos sob o título *Mind's Eyes, Mind's Truth*. O argumento de Curtis é bem simples: o documentário não passaria de uma prática de provocação sentimentalista que jogava com a condescendência para com a população rural e com imagem fortes fabricadas para mobilizar a população urbana. Stryker e os fotógrafos, “grandes” como Walker Evans e Dorothea Lange ou “menores” como Russel Lee e Arthur Rothstein, produziam um discurso de que eles fotografavam a realidade como viam, mas que de fato a manipulavam para alcançar os objetivos políticos mais imediatos: sobreviver contra uma estrutura estatal e política hostil por meio da mobilização da opinião pública.⁷³ Essa é a crítica que menos prosperou na historiografia, dada a sua agressividade; mas é interessante notar que nem a mais forte das críticas descartou a noção de documentário.

A força da categoria pode ser vista no último autor que fecha o período “de revisão”, James Guimond. No caso desse autor, o documentário retornou a ser apenas relativo à década de 1930 e, mais restritivo, não é significativo para toda a história da

---

⁷¹ Maren Stange. *Symbols of Ideal Life: Social Documentary Photography in America, 1890-1950*. Nova Iorque; Port Chester; Melbourne; Sydney: Combridge University Press, 1989.

⁷² Maren Stange, *obra citada*, pp. 89-148.

⁷³ James Curtis, *Mind's Eyes, Mind's Truth: FSA Photography Reconsidered*. Philadelphia: Temple University Press, 1989.

divisão. Apenas as fotografias dos tempos difíceis (*hard times*) do mundo rural estadunidense de fato engendrariam a visão crítica do período, especialmente devido à participação no grupo de supostos grandes sujeitos como Walker Evans, Dorothea Lange e Carl Mydans. Já em 1940, essa força teria se perdido com a orientação para o esforço de emergência e, especialmente, com a montagem da exposição *Road to Victory* (1942), pautada pela valorização dos Estados Unidos frente ao nazifascismo. No caso de Guimond, o documentário seria essa potência crítica específica de um momento da divisão que contava com essas figuras consideradas de grande capacidade artística e intelectual.⁷⁴

Durante a década de 1990 até recentemente, essas definições de documentário, salvo exceções, não foram postas à prova ou avaliadas por outra perspectiva. Em geral, a historiografia estadunidense, especialmente a ligada ao *American Studies*, partiu dessa constituição da categoria para interpretar as coleções em particular e também para propor análises do ponto de vista de gênero ou da história religiosa.⁷⁵ A versão mais complexa e que partiu do *Cultural Turn* e *Linguistic Turn* é a obra de John Tagg, que compreendeu o documentário como uma espécie de enquadramento discursivo em que a dimensão que constituía a significação das imagens é externa às fotografias e mais diz respeito à ordem social e política do que à prática fotográfica em si.⁷⁶

Avaliações mais detidas e posicionamentos mais críticos que surgiram no período justamente problematizam essa identificação automática entre Stryker e as várias facetas que o documentário adquiriu nos últimos quarenta anos. Análises de Jeanie Cooper-Carson e Jacqueline Ellis sobre coleções fotográficas específicas realizadas sob o OWI apontaram para uma riqueza das fotografias que ultrapassa a identificação automática entre documentário, mundo rural e arte.⁷⁷ A própria circulação

---

⁷⁴ James Guimond. *American Photography and the American Dream*. Chapel Hill; London: University of North Carolina Press, pp. 112-134.

⁷⁵ Uma amostra: Andrea Fischer. *Let Us Now Praise Famous Women: Women Photographers for the U.S. Government 1935 to 1944*. London; New York: Pandora Books, 1987; Paula Rabinowitz, *Voyeurism and Class Consciousness: James Agee and Walker Evans, "Let Us Now Praise Famous Men"*. *Cultural Critique*, No. 21, pp. 143-170, Primavera 1992; Mary Murphy, *Picture/Story: Representing Gender in Montana Farm Security Administration Photographs*. *Frontiers: A Journal of Women Studies*, Vol. 22, No. 3, Women's West, pp. 93- 115, 2001; Brent Mitchell. *Capturing the Ordinary: Russell Lee in Southeastern Louisiana*. M.A. Dissertation. Louisiana State University, 2004; Linda Gordon, Dorothea Lange: The Photographer as Agricultural Sociologist. *The Journal of American History*, Vol. 93, N. 3, pp. 698-727, Dezembro 2006; Colleen McDannell, Religious History and Visual Culture. *Journal of American History*, Vol. 94, N. 1, pp. 112-121, Junho 2007.

⁷⁶ John Tagg. *The Burden of Representation: Essays on Photographies and Histories*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 1993 e *The disciplinary frame...*, obra citada.

⁷⁷ Jacqueline Ellis, Revolutionary Spaces: Photographs of Working-Class Women by Esther Bubley 1940-1943. *Feminist Review*, No. 53, Speaking Out: Researching and Representing Women, pp. 74-94,

das fotografias, como apontou Carla Finnegan, indicou como os discursos de apropriação das imagens fotográficas plasmaram-nas em situações bastante distintas.⁷⁸ Mais: não apenas Stryker atuava também como uma espécie de representante artístico dos fotógrafos fazendo contatos e orientando a produção da divisão, a aproximação do mundo das artes com o FSA foi resultado de uma campanha ativa para garantir um nicho de circulação e legitimação das fotografias.⁷⁹ Complementarmente, Nicholas Natanson apontou como a estrutura estatal poderia influenciar nos rumos da divisão e que a “visão crítica e artística” também era acompanhada de uma dimensão mais “burocrática” como cobertura das atividades das agências.⁸⁰ John Raeburn, mais recentemente, apontou a falta de um olhar mais crítico sobre a história da divisão e propôs que um dos caminhos para fazê-lo é avaliar a dimensão burocrática da divisão que a entendesse como “inserida na tensão marcada pelas complexas negociações acerca da legitimidade, da autoridade e da autonomia sempre exigidas pela vida institucional”.⁸¹

Essa proposta se torna mais atraente na medida em que, como apontou Bartholomew Sparrow, o burocrata em geral se percebe como proprietário de seu cargo, assim como Stryker e a bibliografia acerca da divisão o perceberam. Nesse sentido, como membro da estrutura estatal, as atuações da divisão e de seu diretor estariam mais ligadas ao processo de construção do Estado (*state-building*) em que as vontades individuais, as perspectivas políticas e as restrições orçamentárias e legais estabelecem o escopo de ação dos burocratas.⁸² Para entender como as fotografias eram legitimadas do ponto vista político, é preciso entender como essa estrutura e o alinhamento da divisão com a visão liberal da guerra implicavam o modo de atuação do fotógrafo.

Para se chegar à possibilidade dessa crítica burocrática, é preciso, antes, avaliar em que momento a visão mais geral sobre a divisão é estabelecida. A forma pela qual as fotografias do FSA-OWI foram recebidas ao longo das últimas cinco décadas é

Verão 1996; Jeanie Cooper-Carson. *Interpreting National Identity in Time of War: competing views in US Office of War Information (OWI) Photography, 1940-1945*. PhD Thesis. Boston University, 1995

⁷⁸ Cara A. Finnegan. *Picturing Poverty: print culture and FSA photography*. Washington, DC; London: Smithsonian Books, 2003.

⁷⁹ John Raeburn. *A Staggering Revolution: A Cultural History of Thirties Photography*. Urbana, IL: Univeristy of Illinois Press, 2006. Para o FSA, ver capítulos 9 e 10.

⁸⁰ Nicholas Natanson, “FSA Photography: Administrative Contexts, Quantitative Measures”, *The black image in the New Deal: the politics of FSA photography*. Knoxville, TN: University of Tennessee Press, 1992, pp. 49-84.

⁸¹ Original: “[...] grappled with the complex negotiations about legitimacy, authority, and autonomy that institutional life always demands”. Raeburn, obra citada, p. 145.

⁸² Bartholomew H. Sparrow. *From the Outside In: World War II and the American State*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1996, pp. 12-20.

resultado da construção da memória sobre a divisão a partir da década de 1960. Ela pode ser identificada na primeira grande retomada das fotografias com a exposição *The Bitter Years* no *Museum of Modern Art* (MoMA) de Nova York em 1962, seguida nos próximos cinco anos pelas entrevistas conduzidas por Richard Doud para os *Archives of American Arts* (atualmente no acervo do *Smithsonian Institute*) e finalizada com a obra de Stryker e Wood, *In This Proud Land*.⁸³ Assim como apontaram Finnegan e Raeburn, o discurso artístico construído nas décadas de 1930 e 1940 prevaleceu nessa retomada.⁸⁴ Nessas três iniciativas, a confusão entre Stryker e documentário, a suposta força crítica e reveladora foi apontada e a própria força artística das fotografias foi estabelecida e reforçada. Um exemplo claro disso é a distinção entre fotojornalismo e documentário proposta por Stryker — aquele é o olhar substantivo e ativo, que vê as coisas como dadas, e este o adjetivo, que percebe a partir de um olhar mais crítico as finezas da malha social — foi estabelecida durante este período.⁸⁵ Nessa primeira sistematização da memória da divisão, a passagem pelo *Office of War Information* (OWI) ou é rapidamente citada (no caso de *In This Proud Land* e nas entrevistas de Doud) ou é ignorada (como no caso da exposição).⁸⁶

Contudo, uma análise mais atenta dessa documentação aponta para algumas fraturas nessa proposta. A mais marcante é um comentário de Stryker quando perguntado por Doud sobre a passagem do FSA para o OWI. Ele afirmou que, apesar da inimizade e resistência que marcaram o último ano de existência da divisão de fotografia, a transferência fora um passo “lógico [...] e [que] não havia nada peculiar em relação a isso”.⁸⁷ Essa afirmação pode ser uma pista para se entender a dimensão propriamente burocrática da qual falou Raeburn. Afinal, se a transferência fora algo esperado, foi no desenrolar entre a chegada da divisão e a saída de Stryker do OWI que se constituiu a

---

⁸³ As entrevistas realizadas por Richard Doud estão todas disponíveis no site do Archives of American Art do Smithsonian Institute, <http://www.aaa.si.edu/> (acessado às 15h 20min do dia 8 de novembro de 2010), e foram feitas com Stryker, fotógrafos e antigos membros da divisão; Roy Emerson Stryker e Nancy Wood. *In This Proud Land: America, 1935-1943 As Seen in the FSA Photographs*. Boston, MA: New York Graphic Society, 1973.

⁸⁴ Finnegan, *obra citada*, pp. 120-167; Raeburn, *obra citada*.

⁸⁵ Stryker e Wood, *obra citada*, p. 8. A citação completa é: “(...) I think the best way to put it is that the newspaper pictures are nouns and the verbs; our kind of photography is the adjective and adverb. The newspaper picture is a single frame; ours a subjective viewed in series. The newspaper picture is dramatic, all subject and action. Ours shows what’s in back of action. It is a broader statement—frequently a mood, an accent, but more frequently a sketch and not infrequently a story”.

⁸⁶ Stryker e Wood, *obra citada*, p. 16-7; Interview with Roy Stryker, June 13, 1964, *Oral history interview with Roy Emerson Stryker, 1963-1965, Archives of American Art, Smithsonian Institution*, http://www.aaa.si.edu/collections/interviews/oral-history-interview-roy-emerson-stryker-12480#june_13_1964_session, consultado às 10h do dia 25 de janeiro de 2012

⁸⁷ Original: “logical [...] and there was nothing peculiar about it”. Interview with Roy Stryker, June 13, 1964, *Oral history interview with Roy Emerson Stryker, 1963-1965...*, *obra citada*.

opção de considerar esse um período menor. Além disso — e este é o ponto principal ao qual quero chegar —, a forma de trabalhar da divisão não foi inicialmente afetada, já que, diferentemente de ser guiada por um ideal inquebrantável, Stryker e os fotógrafos se adequaram às várias ondas políticas que atravessaram Washington naqueles anos de instabilidade econômica e política. Para entender isso, é necessário voltar-se para esse período final de forma mais atenta.

Assim como em 1937, a divisão de fotografia (então chamada de Seção Histórica (*Historical Section*) do *Resettlement Agency* (RA) quase fora extinta se não fosse a ação política do diretor do então recém-criado *Farm Security Administration* (FSA), nos primeiros meses de 1942, assim que Stryker fora avisado que o FSA seria encerrado, uma busca por uma alternativa que mantivesse a ativa começou. A alternativa encontrada inicialmente foi um contrato fixo de prestação de serviços para o OWI, que desde a fundação em junho de 1942 já utilizava os serviços fotográficos da divisão.⁸⁸

O acordo parecia correr bem até que, devido à existência de três serviços fotográficos ocorrendo ao mesmo tempo para o OWI — a divisão, a *Still Photo Section* (SPS) do próprio OWI e o uso do laboratório do *Federal Works Agency* (FWA) — fez com que o assistente da direção, Milton Eisenhower, propusesse a unificação dos trabalhos em uma única seção, a *Division of Photography*. Depois de muita negociação, a divisão de Stryker foi transferida para o OWI, absorvendo a SPS. Esse processo não ocorreu sem resistência: os membros do SPS, em geral ligados à imprensa estadunidense, não aceitaram a sua extinção, opondo-se principalmente ao tipo de fotografia que os fotógrafos ligados ao já encerrado FSA faziam.

De fato, a relação de Stryker com a imprensa sempre foi muito tensa desde o surgimento da Seção Histórica do RA. Grandes veículos como a revista *Life* consideravam as fotografias da divisão como depressivas e contrárias ao espírito de tentativa de emendar a Grande Depressão.⁸⁹ Muitos congressistas conservadores consideravam as fotografias marcadas por uma visão socialista que apenas ameaçava a estabilidade do país.⁹⁰ Outro agravante era o boato de que, em uma visita de um embaixador nazista ao FSA, Stryker teria dado imagens negativas que eram usadas na

---

⁸⁸ Carta de Elmer Davis, diretor do OWI, para C. B. Baldwin, diretor do FSA, de 07 de julho de 1942, pasta “*Division of Photography*”, caixa 4, *Records of the Director*, OWI-NARA.

⁸⁹ Interview with Roy Stryker, June 13, 1964, *Oral history interview with Roy Emerson Stryker, 1963-1965...*, obra citada, Jeannie Cooper-Carson, obra citada, pp. 16-7 e Finnegan, obra citada, 195-7.

⁹⁰ Finnegan, obra citada, pp. 33-5 e 51-3.

imprensa alemã para atacar os Estados Unidos.⁹¹ Como dito anteriormente, essas tensões, além de terem sido pedras no caminho da divisão, ilustram a falta de consenso político que caracterizou o *New Deal*.

O esforço de guerra não mudou esse panorama de tensões políticas. Mais precisamente, ele o polarizou e lhe deu os contornos que resultariam na formação do consenso político que marcaria os primeiros anos de Guerra Fria. Com o início do esforço de emergência em 1940, dois grandes grupos pouco homogêneos se formaram. De um lado, os antigos reformadores *new dealers*, que viram o esforço de guerra como uma oportunidade de tentar impor uma agenda positiva que ampliasse direitos civis e a participação do Estado na vida do cidadão.⁹² De outro lado, as lideranças empresariais que viram na guerra e na expansão do Estado sobre a economia a oportunidade de construir uma agenda baseada na noção de livre empresa (*free enterprise*).⁹³ Quando esse panorama político começou a se desenhar, Stryker foi muito pragmático, afirmando:

É muito importante [...] que participemos das atividades de defesa do modo como a situação está mudando agora, e particularmente do jeito que as coisas acontecem por essa cidade [Washington], nós talvez tenhamos que dar muito mais atenção para a defesa do que estamos dando agora. Claro, há várias etapas de defesa e uma grande variedade de coisas a fazer, e eu estou determinado a não nos enxergarmos liquidados porque escolhemos a opção errada.⁹⁴

Essa afirmação foi considerada apenas como uma jogada pragmática de Stryker, mas também indica a necessidade de se fazer relevante perante a mudança da maré política.

---

⁹¹ O boato girava em torno do fato de Stryker ter recebido, em algum momento em 1941, um representante da Alemanha nazista em seu escritório. Segundo Stryker, ele teria mostrado apenas fotografias positivas do país, tendo em vista o crescente desgaste das relações entre o Nazismo e os Estados Unidos. Contudo, durante a guerra, fotografias do FSA que mostravam as péssimas condições do campo estadunidense circularam dentro da Europa por meio de publicações alemãs. Essa situação serviu de base para criticar Stryker e a divisão de fotografia, especialmente acusando-os de propositalmente divulgarem uma visão negativa do país. Quem explora esse boato é Jeanie Cooper-Carson, *obra citada*, pp. 165-170.

⁹² Alan Brinkley, *The End of Reform: New Deal Liberalism in Recession and War*. Nova York: Vintage Books, 1995 e “World War II and American Liberalism”, in: Lewis A. Erenberg e Susan E. Hirsch (eds.), *The American Culture: Society and Consciousness during World War II*. Chicago: University of Chicago Press, 1996, pp. 313-330.

⁹³ Wendy Wall, *Inventing the “American Way”: the Politics of Consensus from the New Deal to the Civil Rights Movement*. Oxford: Oxford University Press, 2008, pp. 132-159.

⁹⁴ Original: *It is very important [...] that we keep our fingers in defense activities the way the whole world is moving now, and particularly the way things happen around this town, we may have to give much more to defense than we are now doing. Of course, there are various phases of defense and a great variety of things to be done, and I am determined that we are not going to find ourselves liquidated because we got on the wrong wagon.* Carta de Stryker para Delano (1941-04-08), Pasta “Correspondência (1941-1942)”, Caixa 2, JD-MS-LoC

O tempo da crítica à situação rural havia acabado.⁹⁵ Ele acabou escolhendo uma posição que em certo grau o mantinha ainda ligado com a antiga visão reformista da educação dos estadunidenses sobre os Estados Unidos, mas que se adequasse aos novos tempos. Ele entendeu que, para continuar trabalhando, a divisão deveria se voltar para o problema que começou a se tornar central para os Estados Unidos. Em carta, dez meses antes de entrar para o OWI, Stryker escreveu a um professor de uma escola de fotografia do Mississippi, respondendo-lhe sobre a função da divisão em face da guerra:

Nossa função atual é usar a capacidade de ampliação de consciência do povo estadunidense que a câmera [fotográfica] tem e voltá-la para a terra pela qual eles estão lutando. Não houve até agora um momento tão oportuno na história desse país em que o povo estadunidense estivesse tão preparado para voltar seus olhos para si mesmos e para sua própria terra. Com o passar do tempo, ter varandas para se sentar começará a se tornar cada vez mais importante para todos nós; que ainda existem as esquinas das pequenas cidades estadunidense onde nós podemos conversar e defender nossas opiniões. A câmera tem também uma tremenda responsabilidade em educar um setor do país sobre as particularidades de outro setor.⁹⁶

Sob essa nova justificativa, Stryker articulou a forma como os fotógrafos e a divisão trabalhavam aquele momento da história estadunidense. A perspectiva do registro do propriamente americano que havia sido a base para a justificativa da divisão ainda estava presente, mas agora a guerra, e não mais a Depressão, se apresentava como horizonte de união nacional.

Como foi visto na **Introdução**, essa busca por uma união nacional pautou a política e a sociedade estadunidenses, produzindo tanto valores nacionais antes não completamente desenvolvidos como o aumento da tensão política e da disputa sobre quem teria a vanguarda na condução desse modelo no pós-guerra. Além das disputas acerca da liderança política e econômica, o controle das informações também foi elemento central dessa tensão. No caso do OWI, o que ocorre em sua formação foi a

---

⁹⁵ Carta de Stryker a Lee (1942-01-26) e Carta de Stryker a Rothstein (1942-02-11), rolo 3, RES-PP-LoC.

⁹⁶ Original: *Our present job is to get the camera used as a means of increasing the consciousness of the American people for the land they are fighting for. There has probably never been a time in the history of this country when the American people were so ready to turn their eyes upon themselves and their own land. It is going to become increasingly important to all of us that we have front porches on which to sit; that there are still street corners in America's small towns where we can talk and even defend our opinions. The camera has a tremendous responsibility too in educating one section of the country to the ways of another section.* Carta de Stryker a Martz (General Manager, Aurora School of Photo-Engraving, Mississippi) (1942-01-15), rolo 1, FsaOwi-PP-LoC.

convergência temporária de antigos reformistas e membros da imprensa mais liberal em busca da formação de uma política unificada de informação.

A história que precede a agência de informação é marcada por disputas entre setores civis e militares da difusão de informações em que se gladiaram três perspectivas: o exército pretendia estabelecer um controle estreito das informações das frentes de batalha para garantir que a moral estivesse alta no país, os grupos *new dealers* queriam aproveitar a oportunidade para ampliar a consciência do país sobre si mesmo e criar condições políticas para aprofundar as reformas, e a imprensa queria livre acesso a todos os níveis do governo para estabelecer uma ampla cobertura da guerra. As disputas resultaram em algumas agências efêmeras que não conseguiram se sustentar por falta de força política. Enquanto exército estabeleceu suas próprias agências de informação, o *Office of War Information* foi a solução encontrada para satisfazer *new dealers* e a imprensa. Ao designar o jornalista socialista Elmer Davis como diretor, Roosevelt estabeleceu uma agência com duas funções: conscientizar e informar a população estadunidense sobre o esforço de guerra; e estabelecer campanhas nas frentes para facilitar a penetração do exército em território inimigo.⁹⁷

Esse arranjo garantiu que antigos apoiadores e admiradores da divisão de Stryker, como o próprio Elmer Davis, Milton Eisenhower, Archibald McLeish, Robert Sherwood e Gardner Cowles Jr. ocupassem as principais diretorias. Assim como Stryker, eles também acreditavam na função educativa, mobilizadora e transformadora do esforço de guerra doméstico. Davis afirmou em 1942 que a função do OWI era apontar “[as] coisas em que nós [os estadunidenses] acreditamos e as quais cremos que constituem a única ideologia em que homens livres e de boas intenções poderão se apoiar”.⁹⁸ McLeish, por sua vez, afirmou: “Um conhecimento total sobre as razões de nossa luta, associado com a certeza de que poderemos alcançar nossos objetivos, pode ser uma medida positiva para se ganhar a guerra. E isto, eu acredito, é a chave para a unidade na luta desta guerra — o tom para a nossa ofensiva ideológica”.⁹⁹ Ao retornar à resposta de Stryker ao professor da escola de arte, a proximidade entre a carta e os

---

⁹⁷ Para uma descrição mais ampla da estrutura do OWI, ver **Introdução**, pp. 8-10.

⁹⁸ Original: “the things we stand for and believe in constitute the one ideology that men of freedom and good will can turn to”. Elmer Davis *apud* Alan Winkler, *The Politics of Propaganda: the Office of War Information, 1942-1945*. New Haven, CT; London: Yale University Press, 1978, p. 155.

⁹⁹ Original: “A full knowledge of what we are fighting for, coupled with assurance that we can win our goals, can be a positive measure in winning the war. And this, I submit, is the key to unity in fighting this war—the keynote to our ideological offensive”. Archibald McLeish *apud* John Morton Blum, *V Was for Victory: Politics and American Culture during World War II*. San Diego; New York; London: Harcourt Brace, 1976, p. 29.

discursos de Davis e McLeish pode ser um indicativo do que constituiu o passo lógico da mudança da divisão de fotografia do FSA para o OWI.

Um dos elementos da “ofensiva ideológica” passava pela constituição do conceito de propaganda, ou seja, como se caracterizariam as ideias e práticas de como articular esse espírito nacional e impedir que influências externas pudessem atrapalhar o esforço de guerra. Como Brett Gary mostrou, a definição de uma política clara de propaganda foi um dos motivos que levaram esses liberais a ficarem literalmente nervosos para constituir um paradigma que fosse ao mesmo tempo ofensivo e defensivo. Temendo que a experiência de propaganda centralizada da Primeira Guerra Mundial por George Creel no *Committee on Public Information* (CPI) — considerado unilateral e com efeitos mais negativos que positivos — fosse repetida, intelectuais, juízes, políticos e cientistas sociais de toda sorte tentaram estabelecer um modelo de propaganda que evitasse as crises sociais e políticas que atravessaram a Grande Guerra nos Estados Unidos. Em suma, duas grandes propostas do papel do Estado perante a propaganda rivalizariam durante as décadas de 1920 e 1930: de um lado, o otimismo democrático de John Dewey, que acreditava na capacidade de a opinião pública discernir informações confiáveis de falsas; de outro, a incerteza de Walter Lippmann, que apostava na atuação de burocratas esclarecidos que mediariam a relação do público com as informações.¹⁰⁰

Como se pode ver, a propaganda estava longe de ser a força homogênea que Stott caracterizava. De fato, os debates a partir do aparecimento da ameaça nazista, em meados da década de 1930, levariam a uma mobilização para entender a propaganda e para tentar defini-la. Nesse momento, estudiosos como Harold Lasswell e outros cientistas sociais tentavam estabelecer as bases científicas do efeito da propaganda via apoio financeiro da *Rockefeller Foundation*. O Departamento de Justiça e os tribunais estabeleciam jurisprudência para literalmente calar os grupos radicais de direita e esquerda dentro dos Estados Unidos. No que toca mais diretamente a dissertação, Archibald McLeish, enquanto bibliotecário do Congresso (o mesmo que diretor da Biblioteca do Congresso) e membro do *Office of Facts and Figures* (a agência predecessora do OWI) e do próprio OWI, propusera uma visão de propaganda pautada na noção de que apenas um discurso franco e livre a partir de instituições democráticas como as bibliotecas poderia construir um espaço livre que deixaria as ideias opostas a ele de fora. Nesse sentido, McLeish, e por extensão o OWI, acreditava que o Estado

---

¹⁰⁰ As informações deste e do próximo parágrafo foram retiradas de Brett Gary, *The Nervous Liberals: Propaganda Anxieties from World War I to the Cold War*. Nova York: Columbia University Press, 1999.

deveria ser o agente dessa liberdade e o fomentador do discurso de união que permitiria a livre circulação de ideias.

O papel da divisão de Stryker, nessa lógica, seria o de alimentar visualmente esse espírito de união e de disponibilizar material para que o propagandista pudesse construir a imagem da sociedade livre. Como deixou claro Harold Lasswell, ao visitar o arquivo fotográfico da divisão em algum momento de 1943:

De especial importância, em nossa época, é o uso da fotografia para clarear o significado de uma sociedade livre. Hoje estamos comprometidos com as Quatro Liberdades, mas não podemos nos comprometer a mera retórica apenas. Nós devemos saber o que esses símbolos significam nos detalhes concretos das relações de um homem com outro homem. Com o olho da lente, nós podemos registrar o grau no qual a liberdade é uma realidade operante no foco da atenção de jovens e velhos do nosso mundo. Nós sabemos que uma sociedade livre é caracterizada pela centralidade da dignidade humana como valor principal. Isso significa uma sociedade na qual cada indivíduo participa na fatura de importantes decisões, tem conhecimento suficiente para entender a importância do que ele faz, e recebe um fluxo contínuo de reconhecimento pela contribuição que ele dá ao bem comum. Exatamente o que essas frases significam na vida cotidiana pode ser resolvidas quando estudantes de sociologia, incluindo fotógrafos, trabalham uns com os outros em harmonia e a partir de um projeto comum ao longo prazo.¹⁰¹

Concluindo que,

Tudo isso é de importância vital para a propaganda da democracia. É importante perceber que a propaganda democrática diferencia-se fundamentalmente da propaganda adequada para o autoritarismo. Em uma democracia, é apenas necessário clareza — clareza sobre os objetivos comuns e sobre os meios de alcançá-los. Se nossa democracia é confusa e incerta, isso é resultado de nossa falha em clarear os alvos da política nacional e os meios alternativos para alcançá-los. Por meio do poderoso meio da fotografia, é possível esclarecer o significado das palavras — os referentes dos símbolos. Nós podemos nos salvar de palavras mágicas ao associar proximamente palavras com imagens visuais às quais as palavras se

---

¹⁰¹ Original: *Of special importance in our day is the use of the photographer to clarify the meaning of a free society. Today we are committed to the Four Freedoms, but we cannot commit ourselves to idle rhetoric alone. We must know what these symbols mean in the concrete detail of man's relationship to man. With the eye of the lens we can depict the degree to which freedom is an operating reality at the focus of attention of young and old in our world. We know that a free society is one in which human dignity is the principal value. This means a society in which each individual participates in the making of important decisions, has enough knowledge to realize the significance of what he does, and receives a steady flow of appreciation for the contribution that he makes to the common good. Just what these sentences mean in daily life can be worked out when students of society including photographers work in harmony with one another on a common long-term project.*

referem. Desse modo, nós podemos criar um novo vocabulário para a humanidade — um vocabulário capaz de esclarecer a mente do homem que está em busca de caminhos de compreensão na nova era da máquina.¹⁰²

Assim como durante o *New Deal*, a denúncia fotográfica tinha por objetivo reformar a sociedade estadunidense em crise, a fotografia “propagandística” cumpre a mesma função, só que na construção da imagem de uma sociedade supostamente democrática, que estabelecesse subsídios para a construção de um discurso de união nacional. A divisão no OWI continuaria cumprindo a sua função ideológica, ou seja, estabelecendo um discurso fotográfico sobre a sociedade estadunidense que se constituía a partir de uma leitura da situação geral da sociedade e do objeto e, a partir de um ponto de vista, propondo uma e/ou várias fotografias que serviriam para orientar essa situação e a sociedade. Como definiu precisamente Barbara Fields, essa ideologia fotográfica da divisão constituiu-se como

[...] o vocabulário descritivo da vida cotidiana, necessário para que as pessoas possam conferir um sentido básico à realidade social, vivida e criada por elas a cada dia. É a linguagem da consciência que possibilita a relação específica entre as pessoas. É a interpretação em pensamento das relações sociais através da qual elas constantemente produzem e reproduzem o seu ser coletivo [...]. Deste modo, as ideologias não são ilusões, mas sim reais, tão reais quanto as relações sociais pelas quais elas se mantêm.¹⁰³

---

¹⁰² Original: *All this is of vital importance for the propaganda of democracy. It is important to realize that democratic propaganda differs fundamentally from the propaganda appropriate to despotism. In a democracy all that is needed is clarity -- clarity about common goals and about means of achieving them. If our democracy is confused and uncertain it is because we have failed to clarify the aims of national policy and alternative means of achievement. Through the powerful medium of photography it is possible to clarify the meaning of words -- the referents of symbols. We can save ourselves from word-magic by associating words very closely with visual images of what the words refer to. In this way we can fashion a new vocabulary for mankind -- a vocabulary capable of clarifying the mind of man in his search for the paths of understanding in the new age of the machine.* As duas citações se encontram em Harold Lasswell, *The Photographer and the Focus of Attention* [1943?], rolo 7, RES-PP-LoC.

As *Quatro Liberdades* referidas na citação é o nome dado para o mote da terceira administração de Franklin Delano Roosevelt declarado em seu discurso inaugural em 6 de janeiro de 1941. Tendo em perspectiva o início de um gradual envolvimento dos Estados Unidos no conflito europeu, FDR declarou que, em caso da necessidade de defesa dos Estados Unidos e da democracia, o país deveria ter por horizonte quatro liberdades: liberdade de expressão (*freedom of speech*), liberdade de culto (*freedom of worship*), viver em condições mínimas (*freedom from want*) e viver sem medo (*freedom from fear*). Considerada a base da malsucedida proposta de Estado de bem-estar rooseveltano, essa divisa discursiva pautou os desenvolvimentos das políticas e ação dos sujeitos em relação à compreensão do papel da sociedade estadunidense no esforço de guerra. Para uma discussão sobre a sua função no esforço de guerra, ver James T. Sparrow, *Warfare State: World War II Americans and the Age of Big Government*, Oxford: Oxford University Press, 2011, pp. 43-6.

¹⁰³ Original: “[...] *the descriptive vocabulary of day-to-day existence, through which people make rough sense of the social reality that they live and create from day to day. It is the language of consciousness that suits the particular way in which people deal with their fellows. It is the interpretation in thought of*

Esse vocabulário, por sua vez, não se constitui como algo fechado e universal, já que

A característica histórica [...] da ideologia [...] é uma consequência da descoberta de que não há [...] um ponto de vista universal humano do qual se julgam as alienações impostas pela história [humana]; há apenas pontos de vista humanos particulares, correspondendo a formas sociais que se estabelecem a partir da relação entre condições materiais e tentativas (mais ou menos) conscientes de organizar as “forças produtivas”. A dialética entre sujeito e consciência é resolvida na história [...]. Os “atores” são indivíduos e grupos cujas circunstâncias em mudança são espelhadas em vários modos de pensamento.¹⁰⁴

As fotografias da divisão eram, portanto, um desses “modos de pensar”. A imagem fotográfica, por ser o resultado de uma máquina que projeta e organiza raios luminosos sobre uma superfície fotossensível, estabelece uma perspectiva de percepção sobre o mundo que foi naturalizado pela “ilusão especular”. Nesse sentido, quando se olha para uma foto, se veem mais as escolhas e as opções de retrato de algo do que a coisa registrada.¹⁰⁵

Dessa forma é que se chega à dimensão burocrática da divisão. Na medida em que a divisão estabelecia um tipo específico de vocabulário acerca da sociedade estadunidense — já que as fotografias, mesmo que feitas sob encomenda, em geral seguiam a diretriz de capturar a “enciclopédia visual dos Estados Unidos” visionada por Stryker —, ela tinha que se equilibrar tanto entre as pressões da estrutural estatal e as intenções próprias de fotógrafos, entidades e pessoas que haviam feito as encomendas, as próprias condições técnicas de trabalho, etc. No caso das fotografias de Delano que compõem o objeto central da dissertação, elas tinham que atender a anseios do próprio fotógrafo, de Stryker, da *Association of American Railroads* (a entidade patronal que

---

the social relations through which the constantly create and re-create their collective being [...]. As such, ideologies are not delusions but real, as real as the social relations for which they stand. Barbara Fields, *Slavery, Race and Ideology in the United States of America*, *New Left Review*, n. 181 (May/June 1990), p. 110. Tradução extraída de Celia Maria Marinho de Azevedo. *Abolicionismo: Estados Unidos e Brasil, uma história comparada (século XIX)*. São Paulo: Annablume, 2003, p. 23, n. 22.

¹⁰⁴ Original: “The historical character [...] of ideology [...] is a consequence of the discovery that there is not [...] a single universal standpoint from which to judge the alienations imposed by history; there are only particular human standpoints, corresponding to forms of society which arise from the interplay of material conditions and (more or less) conscious attempts to organize the “productive forces”. The dialectic of being and consciousness is worked out in history [...]. The “actors” are individuals and groups whose changing circumstances are mirrored in varying modes of thoughts”. George Lichtheim, *The Concept of Ideology, History and Theory*, vol. 4, n. 2, 1965, pp. 176. Tradução minha.

¹⁰⁵ Arlindo Machado, *A ilusão especular: introdução à fotografia*. Brasília; São Paulo: FUNARTE: Brasiliense, 1984.

dera apoio a Delano) e as próprias expectativas da construção dessa sociedade dita democrática que, como foi apontado no item anterior, exercia uma agressiva segregação racial do trabalho ferroviário. Nesse sentido, a ausência de afro-americanos na **figura 1.1** e na coleção inteira da *Chicago and North Western* não é um acaso.

***

As condições para uma transferência segura do FSA para o OWI, mesmo que atravessada com certa turbulência, estavam presentes no final de 1942. A divisão e Stryker encontrariam superiores que poderiam garantir o ritmo de trabalho característico do grupo. O próprio Delano confessou que não sentira diferença significativa entre o FSA e o OWI. De fato, a tarefa (*assignment*) sobre as ferrovias que Jack Delano fotografou foi uma das últimas realizadas ainda nesse ritmo de normalidade. A partir de 1943, porém, houve um processo rápido de tomada da estrutura do OWI por parte dos indivíduos ligados à grande imprensa, levando à saída dos membros reformistas um a um, até que Stryker se viu isolado e sem apoio político.

Em paralelo, dois problemas. De um lado, o Congresso começou um ataque ao OWI e a Elmer Davis, que deixou a agência depois de negociação do Orçamento para o ano fiscal de 1944, sem dinheiro para manter as suas atividades domésticas. De outro lado, os fotógrafos foram um a um convocados para o exército e, com os cortes no orçamento, não foram substituídos. Trabalhando apenas como operador de laboratório fotográfico, Stryker decidiu deixar o OWI em outubro de 1943 para trabalhar por pouco mais de uma década para a *Standard Oil*, até se aposentar. A sua última contenda enquanto burocrata foi garantir a proteção do arquivo fotográfico resultante dos oito anos de trabalho, transferindo-o para a Biblioteca do Congresso, para ficar sob a proteção de um de seus admiradores, Archibald McLeish. Após a transferência para o Ramo Internacional do OWI, em 1944, as fotografias foram transferidas para a Biblioteca e lá permaneceram até hoje.¹⁰⁶

Entre 1942 e o primeiro semestre de 1943, a divisão manteve a sua forma de atuação ideológica e burocrática, tentando constituir uma visão acerca da sociedade estadunidense por meio da fotografia. No caso da dissertação, a análise de como a figura do trabalhador ferroviário foi estabelecida por meio da fotografia não poderia se pautar

---

¹⁰⁶ Ver *Oral history interview with Jack and Irene Delano, 1965 June 12, Archives of American Art, Smithsonian Institution*, <http://www.aaa.si.edu/collections/interviews/oral-history-interview-jack-and-irene-delano-13026> (consultado 27 de outubro de 2010 às 10h).

apenas pela identificação de uma suposta leitura que identificasse as qualidades propagandísticas das fotos. Este e o item anterior tiveram por objetivo mostrar que as nuances sociais e políticas que permeiam a produção das fotografias são mais complexas do que apenas a identidade com um espírito de época generalizante. Dado conta das duas condições centrais que se cruzam nas imagens fotográficas em questão, agora é preciso avaliar como fazer com que elas apareçam na análise de forma a não perdê-las de vista.

1.3 – Fotografia como documento histórico

Antes de prosseguir, acredito que é interessante reforçar o que foi feito até o momento. A apresentação da história das ferrovias e dos ferroviários, seguida da proposição de uma leitura acerca do último ano de existência da divisão de fotografia, teve por objetivo enquadrar as condições de criação da fotografia. Como Susan Sontag apontou, na história da percepção das fotografias, as suas condições históricas tendem a ser subsumidas em face da força que o *páthos* da própria imagem — o efeito que se deseja causar com ela — ganha sobre as próprias condições de existência. A fotografia (e as imagens técnicas, por extensão), por se tornar a norma pela qual se percebe o mundo e por constituir-se a partir de um objeto supostamente neutro (a câmera), modifica e desloca a realidade da vida vivida para o efeito de comoção causado nos sujeitos pelas imagens. As fotografias se tornaram, dessa forma, fontes de beleza, mas não de verdade — aqui entendida como equalização entre vida e sociedade. Enquadrar a imagem foi a forma encontrada para mostrar que o *páthos* da fotografia dos carregadores não é resultado apenas de uma efeito estéticos resultante da operação do aparelho, mas é permeado pelo estado histórico do objeto retratado (o trabalho ferroviário) e por um conjunto de escolhas políticas da divisão incorporadas por Delano.¹⁰⁷

A questão que encerra o capítulo, portanto, é a de ordem metódica, a saber: como fazer com que a análise da fotografia apresente essa dimensão histórica e esse

---

¹⁰⁷ Susan Sontag, *Sobre fotografia*. Tradução de Rubens Figueiredo. São Paulo: Companhia das Letras, 2010 [1ª ed.: 1977]; para essas questões, ver capítulo 4, “Visão heroica”. É possível, inclusive, questionar até que ponto a própria imagem consegue carregar esse *pathós* de forma constante, já que a possibilidade de apropriações e mudanças nas fotografias não se encerra no negativo. Como apontou Phillipe Dubois, a *pós-produção* da imagem — sua ampliação, retoques de negativo (ou positivo informatizado), modos de exposição, etc. — permite construir inúmeras variações técnicas e de significações com o mesmo negativo. Ver Philippe Dubois, *O ato fotográfico e outros ensaios*. Tradução Marina Appenzeller. Campinas, SP: Papirus, 1993, pp. 84-6.

cruzamento entre fotógrafo, divisão e trabalho ferroviário. Para determiná-lo, porém, é preciso dar um passo atrás e indicar como a fotografia, enquanto um fenômeno histórico, está sendo entendida. Para fazê-lo, primeiramente a historiografia estadunidense será avaliada brevemente para, em seguida e a partir de sua caracterização, aproximar autores que possam estabelecer uma perspectiva de modo a construir um paradigma amplo e que dê conta da complexidade da imagem fotográfica.

***

A característica mais marcante da historiografia estadunidense sobre o tema é, em geral, não apresentar grandes discussões metodológicas acerca do problema da imagem. Exceto a tendência da *Visual Culture*,¹⁰⁸ que numa toada pós-moderna não diferencia discussão metodológico-teórica da análise, os estudos ligados ao *American Studies* e a uma história da fotografia clássica não apresentam grandes questionamentos acerca do problema do que constituiria uma imagem fotográfica.¹⁰⁹ O motivo para isso é o entendimento dos fotógrafos, e de Stryker em alguns momentos, como *artistas* que capturaram a essência estadunidense, a sua excepcionalidade. A historiografia, a partir de categorias como o documentário, assumiu essa perspectiva como estruturante das análises produzidas, partindo de um entendimento geral sobre o papel do artista na sociedade. Nesse sentido, existe um pressuposto geral que guiou as análises e que pode ser encontrado de forma mais clara na obra de Alan Trachtenberg, *Reading American Photographs*.¹¹⁰

Trachtenber foi muito claro em descrever que tipo de artista seriam esses fotógrafos. Ele afirmou:

Meu argumento por todo [o livro] é que as fotografias estadunidenses não são meros registros, mas *construções*; que a história que elas mostram é inseparável da história que elas *encenam*: a história de fotógrafos laçando mão de seu meio para entender a sua sociedade. É também uma história de fotógrafos buscando definir a si mesmos, criar um papel para *a fotografia como uma arte estadunidense*. Como

---

¹⁰⁸ Além das obras de John Tagg já citadas, ver as obras de W. T. J. Mitchell e Nicholas Mirzoeff.

¹⁰⁹ Para o *American Studies*, ver Michael Kammen, *Photography and the Discipline of American Studies*, *American Art*, vol. 21, n. 3, 2007, pp. 13-8. A historiografia “clássica” da fotografia foi iniciada por Beaumont Newhall e partiu de paradigmas comuns à história da arte para produzir as suas análises, estabelecendo linhas de pesquisa por todos os Estados Unidos; para uma avaliação dessa história e dos paradigmas dessa perspectiva, ver Douglas R. Nickel, *History of Photography: State of Research*, *The Art Bulletin*, vol. 83, n. 3, 2001, pp. 548-558.

¹¹⁰ Alan Trachtenberg, *Reading American Photographs. Images as History: Mathew Brady to Walker Evans*. Nova Iorque: Hill and Wang, 1989.

a câmera pode ser usada para *comentário social e interpretação cultural*? Consistindo de imagens em vez de palavras, a fotografia define seus próprios limites na *interpretação*, requisitando que os fotógrafos inventem novas formas de apresentação, de colaboração entre imagem e texto, entre artista e audiência.¹¹¹

Percebe-se nessa citação uma sequência de conceitos que apresentam concomitantemente uma definição da imagem e o modo de sua compreensão. Seguimo-la de perto.

O primeiro conceito que surge é a definição de fotografia como “construção”. Esse conceito aparece em oposição à “*simple depiction*” (algo como “simples ato de retratar”), ou seja, as imagens não são casuais e são resultado do trabalho do intelecto do fotógrafo sobre o seu material. O artista/fotógrafo é definido, por conseguinte, como agente ativo e totalmente consciente de seu produto — a imagem fotográfica. Associadas a essa definição, as fotografias, por sua vez, mostram a história que elas encenam (*enact*) — nosso segundo conceito. O que aparece nas fotografias é história passada por meio de uma reflexão do sujeito (artista/fotógrafo) sobre o seu próprio tempo que é passado, por sua vez, ao espectador da imagem. Há duas histórias em cada fotografia: a dos próprios Estados Unidos e a da visão do fotógrafo sobre o país. Aqui, repisa-se a centralidade do sujeito sobre a imagem, apontando que o produto é o cruzamento entre a história de vida do artista com a da história que ele retrata. Desse modo, o terceiro conceito grifado se apresenta como consequência lógica dessa articulação: como se trata de fotógrafos americanos, as fotografias só podem remeter à história enquanto arte americana (*American art*). A experiência nacional é central na análise, já que, como aponta o autor ao cabo do estudo, “[...] a história representada nas fotografias estadunidenses pertence ao contínuo diálogo e disputa acerca do futuro dos Estados Unidos. É a história da participação dos fotógrafos na fatura dos Estados Unidos, o esclarecimento de seus padrões culturais, a articulação de suas contradições sociais e políticas”.¹¹²

---

¹¹¹ Original: *My argument throughout [the book] is that American photographs are not simple depictions but constructions, that the history they show is inseparable from the history they enact: a history of photographers employing their medium to make sense of their society. It is also a history of photographers seeking to define themselves, to create a role for photography as an American art. How might the camera be used for social commentary and cultural interpretation? Consisting of images rather than words, photography places its own constraints on interpretation, requiring that photographers invent new forms of presentation, of collaboration between image and text, between artist and audience.* Trachtenberg, obra citada, p. xvi. Grifos meus.

¹¹² Original: *[...] the history represented in American photographs belongs to a continuing dialogue and struggle over the future of America. It is a history of participation by photographers in the making of*

Aqui se tem a definição do papel do fotógrafo em relação à sociedade americana. Ele seria o artista que, por meio do ponto de vista diferenciado — por se tratar de alguém que teria acesso à natureza da sociedade americana — e de suas noções sociais e políticas, estabelece quadros interpretativos dessa realidade ou, como o próprio Trachtenberg propôs acima, imagem que encenam a realidade social para a própria sociedade.¹¹³ A pergunta do autor, atrelando o uso da câmera a comentário social e a interpretação cultural, é o sinal claro de fechamento dessa perspectiva. A técnica serve ao fotógrafo Walker Evans nos Estados Unidos da década de 1930 assim como, por exemplo, a pintura acadêmica no século XIX serve a Charles Willson Peale para que este pudesse compor o seu autorretrato.¹¹⁴ De fato, ao estabelecer que o problema da fotografia nos EUA seria tributário da história do papel das imagens na história americana, Trachtenberg equaliza fotografia e pintura, o que reforça ainda mais a subordinação da técnica ao fotógrafo.¹¹⁵

Além disso, ocorre outra equalização: a de imagens e de textos. Como o trecho em questão aponta, já que a fotografia depende exclusivamente de um imaginário (aqui, com sentido de conjunto de imagens textuais e/ou visuais), trata-se de um modo de interpretação do mundo, sendo que o fotográfico dialoga necessariamente com textos escritos para que seu sentido completo possa ser enunciado. O fotógrafo, desse modo, é equacionado aos grandes escritores, sendo que imagens e textos cumpririam o mesmo papel de meios de exposição de posicionamentos culturais e sociais. Para se chegar à fotografia, seria preciso apenas “interpretá-la”, já que, em se tratando de produto do intelecto do artista, basta apenas compreender as ideias que guiaram a produção da fotografia para poder determinar os significados que eram visados.

Como foi visto nos dois itens anteriores, porém, não é possível dizer que a fotografia que inaugura o capítulo e as outras setecentas e poucas que a acompanham sejam apenas o resultado de uma mente brilhante. Há muitas variantes históricas em jogo para que um sujeito conseguisse estabelecer por si só um discurso claro, linear e sem ruídos de um grupo social. Nesse sentido, análises que se pautam pela perspectiva

---

America, the illumination of its cultural patterns, the articulation of its social and political contradictions. Ibidem, p. 290.

¹¹³ *Ibidem*, pp. 9-10.

¹¹⁴ *Ibidem*, pp. 6-12.

¹¹⁵ *Ibidem*, pp. 3-6.

semiológica igualmente se tornam extremamente problemáticas, já que elas partem de elementos igualmente universalizantes e psicológicos.¹¹⁶

Outro problema é que essa estratégia, do ponto de vista historiográfico e antropológico, geralmente encara a fotografia como uma espécie de cebola, sendo as películas de significação retiradas em favor da busca do significado profundo, artístico ou relativo a uma mentalidade, por trás dessa aparência. Essa forma de análise subsume a imagem fotográfica em direção à totalidade histórica, hipostasiando a aparência fotográfica à concretude do conhecimento histórico. O limite dessa proposta é justamente o problema da *aparência fotográfica*. O conceito, partindo principalmente de uma influência fenomenológica cara a Kossoy, significa que a aparência se oporia diametralmente a essência — no caso, o conhecimento histórico. Isso implica a presença, na imagem fotográfica, de certo grau de uma suposta falsa consciência que é afastada por meio da aproximação de outros documentos, notadamente escritos. Como a noção de ideologia proposta não implica uma tensão entre verdadeiro e falso, mas entre visões distintas e conflitantes de uma mesma sociedade, um caminho fenomenológico apresenta-se como limitante para entender essa dimensão conflituosa do registro fotográfico.¹¹⁷

Para dar conta da pergunta que permeia esta dissertação, é preciso pensar a fotografia de uma forma mais ampla e que dê conta de fazê-la transparecer não a estabilidade de uma excepcionalidade ou de uma estrutura, mas as tensões sociais e políticas que marcaram a sua produção. Georges Didi-Huberman apresentou um primeiro elemento para o estabelecimento da compreensão mais ampla da fotografia. Nem um puro exercício estético nem um mero registro sem profundidade de um dado evento, as fotografias são *vestígios*, objetos parciais que conjugam em sua constituição elementos do objeto, do operador e das capacidades técnicas que permitiram a produção da imagem fotográfica. Nesse sentido, as fotos não são puras expressões psicológicas nem meros reprodutores de referentes externos, constituindo-se como ponto de partida e base para a produção de conhecimento histórico como qualquer outro documento. Elas são elementos constitutivos e produtos das relações sociais, sendo que a sua forma de

---

¹¹⁶ Roland Barthes, *A câmera clara*. Tradução de Julio Castanon Guimarães. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984; Dubois, *obra citada*; Jean-Marie Schaeffer, *A imagem precária: sobre o dispositivo fotográfico*. Tradução: Eleonora Bottmann (colaboração de Denise Bottmann). Campinas: Papirus, 1996.

¹¹⁷ Boris Kossoy, *Fotografia e História*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001, *Realidades e ficções na trama fotográfica*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2002 e *Os tempos da fotografia*. São Paulo, Ateliê Editorial, 2007; Etienne Samain (org.), *O fotográfico*. São Paulo: HUCITEC: CNPq, 1998.

percepção depende não apenas dos elementos de produção como também de apropriação e circulação.¹¹⁸

Essa proposta implica uma grande ampliação das potencialidades analíticas da fotografia. Nesse sentido, em vez de recorrer a uma subárea específica em que se procure dar um tratamento específico para a fonte imagética, a proposta de história visual de Ulpiano Bezerra de Meneses apresenta-se como uma alternativa que consiga dar conta dessa complexidade. De fato, um dos méritos da proposta de Meneses é apostar na relação estreita entre imanência documental e avaliação histórica, sendo esta a grande guia que mostra a amplitude que a reconstrução pautada em imagens pode alcançar. Mais precisamente, os pressupostos acerca da imagem não são mais postos no ponto de partida e se tornam elementos próprios da avaliação histórica. Além disso, as fotografias não são vistas como elementos fixados no tempo-espço do plano imagético ou puro signo, mas materialidades com potenciais de comunicação e de transformação das relações sociais. A análise, portanto, deve visar como as características próprias da imagem estabelecem um diálogo com o tempo de sua produção, com sua potencialidade de circulação e com sua relação com os discursos verbais e visuais de seu tempo.¹¹⁹

A partir dessa perspectiva, ao retornar à fotografia que inicia o capítulo e a amostra das mais de setecentas fotos da coleção no Anexo A, é possível perceber que as fotografias que compõem a imagem dos trabalhadores ferroviários vão mais além de uma visão artística sobre a categoria ou de adequação à categoria de documentário ou de propaganda. Aproximando as trajetórias dos ferroviários e da própria divisão, o quadro fica ainda mais complexo e igualmente instigante para compreender a que posições políticas e situações sociais essas fotografias estariam relacionadas. Além disso, como a perspectiva ideológico-burocrática da divisão, essas fotografias cumpriam o papel de responder a certas demandas e expectativas sociais que remeteriam a certa noção de sociedade democrática que se tentava estabelecer. Mais do que construir uma visualidade acerca do trabalhador ferroviário, essas fotografias são uma forma de perceber como certos anseios reformadores se adequavam ao jogo político estadunidense da mobilização para a guerra. Assim, as possibilidades de registro

---

¹¹⁸ Georges Didi-Huberman, *Images malgré tout*. Paris: Ed. Minuit, 2003

¹¹⁹ Ulpiano T. Bezerra de Meneses, A fotografia como documento. Robert Capa e o miliciano abatido na Espanha: sugestões para um estudo histórico. *Tempo - Revista do Departamento de História da UFF*, Niterói, v. 7, n.14, p. 131-142, 2003 e Fontes visuais, cultura visual, História visual. Balanço provisório, propostas cautelares. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 23, n.45, p. 11-36, 2003, especialmente pp. 28-31.

fotográfico e as formas que elas de fato adquiriram nas imagens é resultado desse complexo jogo.

Entender as fotografias dessa forma, porém, não garante ainda o modo como essas elas serão encaradas. Trajetórias que estão presentes e correndo em paralelo às imagens cumprem o papel de localizá-las e de apontar a riqueza que elas carregam, mas ainda não definem como as fotografias foram produzidas e quais linhas gerais guiaram a sua produção. De fato, isso só poderia ser feito após o estabelecimento das perspectivas históricas, sociais e políticas que correm sobre o plano das imagens e por entre as várias fotografias. Feito esse passo, agora é preciso apresentar como as estratégias utilizadas para a análise de um conjunto tão grande de fotografias aconteceram. Até agora se apontou que tanto no particular quanto no coletivo, as fotografias apresentam as mesmas tendências de representação fotográfica dos trabalhadores. A questão central que orientou a pesquisa foi justamente conseguir dar contorno claro a essa qualidade, sendo necessário utilizar estratégias distintas e complementares para realizar a análise. O primeiro exercício, o da quantidade e das linhas gerais, é o objeto do próximo capítulo.

2 – ANÁLISE ICÔNICA E ICONOGRÁFICA: BANCO DE DADOS E AS CARACTERÍSTICAS GERAIS DAS FOTOGRAFIAS SOBRE A *CHICAGO AND NORTH WESTERN RAILWAY*

Para se constituir o banco de dados que servirá de base para a análise, foi preciso buscar alternativas diferentes que as optadas pela historiografia estadunidense. Em suma, como foi indicado no capítulo anterior, duas características são marcantes nessa historiografia, do ponto de vista metodológico: primeiro, a predominância do conceito de documentário sobre as análises; segundo, a definição da atuação do fotógrafo como um artista que tinha controle completo sobre a imagem. Nessa perspectiva, os fotógrafos cumpriam a função de dar forma imagética, por meio de sua sensibilidade artística particular, às diretrizes propostas por seu diretor, Roy Emerson Stryker. Essas proposições levaram à tendência de ver em fotografias pontuais a concatenação da vontade de Stryker com a qualidade artística do fotógrafo. Visto que a imagem não está sendo entendida apenas como resultado do intelecto do fotógrafo, mas o resultado da intersecção entre fotógrafos, objeto fotografado e as respectivas situações históricas de cada uma das partes do processo de formação das fotografias, é preciso estabelecer um meio de extrair essas tensões das imagens.

Para uma análise que consiga apresentar tais tensões, é preciso que ela parta das próprias imanências presentes nas fotografias. O meio que escolhi para tentar mostrar essas questões foi o estabelecimento de um banco de dados que tentasse ler as fotografias em suas dimensões icônicas (o que aparece no plano da imagem) e iconográficas (como os elementos aparecem no plano da imagem). Para se constituir esse banco, foi preciso entender e buscar nas próprias imagens e na documentação complementar as tendências gerais das fotografias e as estratégias específicas de registro das atividades dos ferroviários. Afinal, se essas imagens são constituídas de tensões e de elementos que tentem cada um a seu modo pacificá-las e/ou realçá-las, os possíveis indícios para se entender esse procedimento se encontram nas próprias fotografias.

Assim, o capítulo se desenvolve em quatro etapas. Primeiro, apresentar a qualidade geral da coleção e de sua linha geral, seguidas de uma breve avaliação do recurso que auxiliou no estabelecimento do banco de dados — os descritores ou termos-

chave que sistematizam os elementos da imagem. Segundo, apresentar os descritores do banco e suas características gerais. Terceiro, o eixo de leitura que organizou a interpretação do banco. Quarto, os resultados do banco e o que eles implicam.

2.1 – Linhas gerais

Jack Delano, lembrando a sua passagem por Chicago e pelas ferrovias, reproduziu em sua autobiografia uma lista que ele compôs enquanto viajava na *Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad* (AT&SF) entre os estados de Kansas e Missouri, em março de 1943. Nessa lista, ele indicava as coisas que ele não conseguia fotografar:

A quente escuridão do vagão de frenagem // A constante vibração do trem // Dois homens sentados na escuridão da cúpula olhando através das janelas // O passar de luzes de sinais // Fazendas solitárias // Torres de intersecção isoladas, // A lua encantadora com uma estrela solitária acima dela // O vagaroso ir e vir do balançar do freio do vagão a frente do nosso // Nenhum vento. // A fumaça escura em uma única linha // A fumaça se torna uma linha prateada // Um trem está se aproximando de nós! // O ofusco da lantern dianteira // Com um WHOOSH de trovão ela passa rapidamente por nós. // O guarda-freio desce da cúpula e o assiste passar // Duas luzes vermelhas e uma branca passa por nós // A branca acena para cima e para baixo // Nós respondemos // Então de volta a monotonia // Eu jogo um cigarro pela janela // Ele sai rodopiando na corrente, espalhando faíscas freneticamente como se fosse fogos de artifício // A escuridão novamente.¹

Como se pode ver pela lista, ela narrou, a partir do ponto de vista de alguém em um vagão de frenagem (*caboose*), um episódio no qual, em uma viagem ferroviária noturna, um trem para em um escape lateral para que outro trem cruze a mesma linha no sentido contrário. No meio tempo, o *brakeman* do trem onde se encontra o narrador saiu para ver o outro trem passar e cumprimentar o colega com um sinal. Por fim, o primeiro trem retomava o movimento enquanto Delano terminava de fumar um cigarro.

---

¹ Original: *The warm darkness of the caboose // The constant throbbing of the train // Two men sitting in darkness of cupola looking out windows // The passing of signal lights // Lonely looking farmhouses // Isolated interlocking towers, // The crazy moon in the sky with one lone star above it // The lazy rocking to and fro of the brake wheel on the car ahead of us // No wind. // The dark smoke in one long line // The smoke becomes silver-lined // A train is approaching us! // The glare of the headlight // With a WHOOSH of thunder it flies by us. // The brakeman gets down from the cupola and watches it go by // Two red lights and a white one passes us // The white one waves up and down. // We answer // Then back again to the drone // I throw a cigarette out of the window // It whirls off in the backwash scattering sparks wildly like fireworks // The blackness again.* Jack Delano, *Photographic Memories*. Washington: Smithsonian, 1996, p. 93.

A narrativa foi construída a partir de sensações diversas: algumas de caráter visual, como quando o trem passa por um sinaleiro e os sinais trocados entre os *brakemen*; um auditivo, especialmente a onomatopeia do deslocamento de ar causado pelo segundo trem; ou também a sensação de movimento passada, por exemplo, no segundo item da lista. Os motivos para a impossibilidade fotográfica do registro parecem claros: primeiro, a falta de luz necessária, uma vez que a narrativa pontual foi enquadrada por dois momentos de escuridão que podem remeter a uma narrativa cinematográfica e todas as fontes de luz não são intensas o suficiente para fotografar; segundo, Delano descreveu elementos que escapam às imagens em geral, pois dependem de outros sentidos além da visão para serem percebidos; terceiro, existe a dimensão prática que requeria montar essa cena e elaborar um plano de como realizar as imagens que comporiam essa narrativa.

Esse exercício lúdico resgatado por Delano diz muito sobre como ele encarava o seu papel como fotógrafo. O elemento narrativo é central não apenas no ofício de Delano, mas foi trabalhado em geral por quase todos os fotógrafos que passaram pela divisão de fotografia.² O que se destaca na narrativa acima — e que reverbera por toda a coleção de fotografias sobre os ferroviários da *Chicago and North Western Railway* — é a tentativa de fazer interagir os elementos presentes na narrativa em um vetor geral, mas que ao mesmo tempo cada uma das imagens sustenta por si mesma aquilo que elas mostram. Excetuando-se os dois momentos de escuridão, percebe-se claramente esta estratégia na lista: é possível imaginar uma cena de um trem cruzando outro em sentido oposto sem que necessariamente essa cena faça parte de uma narrativa; tal cena, integrada à narrativa, ganha a qualidade de acrescentar um olhar esmerado à percepção o que seria trabalhar em uma estrada de ferro.

Este é o ponto central da narrativa: ela foi montada, conscientemente ou não, tendo como eixo central o aceno entre o trem parado e o que passava. Depois que os indícios de que outro trem passaria — a fumaça que muda do negro para o prateado —, a atenção de Delano se voltou ao trabalhador e com ele permaneceu até que este houvesse realizado o habitual aceno de cordialidade. Aqui há o indício de uma atenção especial para com o trabalhador. Não se trata de um olhar condescendente nem algo que o valorize especificamente a partir de alguma qualidade; é um olhar que se prendeu ao

---

² Sobre a qualidade narrativa das imagens, ver Lawrence W. Levine, “The Historian and the Icon: Photography and the History of the American People in the 1930s and 1940s”, in: Beverly W. Brannan; Carl Fleischhauer, *Documenting America, 1935-1943*. Berkeley: University of California, 1988, p. 16-7 e 30.

ato específico e nele se ateve. Isso é claro quando o trem começa a se mover e todos os elementos se integram ao movimento e à falta de luz, finalizando a narrativa no rodopiar do cigarro que Delano havia jogado pela janela. É uma forma específica de olhar para o trabalhador, na qual a sua figura aparece, em momentos, integrada ao espaço e às atividades de trabalho e, em outros, não. Seja em um momento ou outro, o trabalhador não aparece integrado à companhia como se seu lugar natural fosse esse, isto é, o trabalhador sempre aparece como trabalhador.³ Desse modo, todas as imagens apresentam visões sobre o trabalho ferroviário, mesmo que esteja indicada ou não na legenda da imagem. Mais uma vez, se o leitor voltar ao anexo fotográfico, ele poderá identificar essa tendência, de paisagens em que a fumaça cobre o plano da imagem informando que os trens funcionam de forma contínua, passando pelas imagens de trabalhadores em suas ocupações até os retratos em que as ferramentas de trabalho ajudam a definir os sujeitos.

A questão, portanto, é entender como a figura do trabalhador é construída nessa amplitude e variedade de vistas. Como alternativa, voltei-me para uma obra que apresentou uma proposta que aliava uma leitura quantitativa por meio de um banco de dados que dava embasamento para a análise de uma coleção ampla de fotografias. Esta obra é *Fotografia e cidade*, de Solange Ferraz Lima e Vânia Carneiro de Carvalho.⁴ As autoras partiram de uma ferramenta específica para formular o seu banco de dados: os *descritores*. Eles podem ser definidos brevemente como uma lista fechada de nomes que são estabelecidos com o propósito de servir como ferramenta analítica para avaliar um determinado problema histórico; não se trata de uma lista fechada, mas de um recurso metodológico que trabalha fotografias ou outras imagens de forma quantitativa,

---

³ Existe uma exceção a essa lógica na produção fotográfica de Delano sobre os ferroviários. Enquanto acompanhava a *Indiana Harbor Belt Railroad*, ele acabou se aproximando de Daniel Sinise, um *conductor* da companhia. A amizade resultou em um lote de fotografias no qual Delano registrou o dia a dia do trabalho e da rotina doméstica da família Sinise, na qual a esposa trabalhava como enfermeira voluntária, um de seus filhos estava no exército e os outros dois estudando e participando dos programas civis de mobilização. Ver <http://www.loc.gov/pictures/collection/coll/item/2004673815/>, consultado às 18h 40min de 07 de fevereiro de 2013.

De acordo com o link da Biblioteca do Congresso, o nome da família está grafado *Senise*. Contudo, de acordo com John Gruber, que atualmente faz pesquisa intensiva por meio do *Center for Railroad Photography and Art* para localizar os indivíduos retratados nas fotografias de Delano, este se enganou e grafou o nome incorretamente quando escreveu as legendas. Depois de muita pesquisa, Gruber conseguiu localizar o filho mais velho de Daniel, Jack Sinise, e lhe foi revelada a grafia errada. Informação coletada em conversa informal com John Gruber, Chicago, 20 de novembro de 2011.

⁴ Solange Ferraz Lima e Vânia Carneiro de Carvalho. *Fotografia e Cidade: da razão urbana à lógica de consumo: álbuns de São Paulo (1887-1954)*. Campinas: Mercados de Letras, 1997. Outra obra capital para o tratamento de fotografias com descritores pode ser encontrada em Ana Maria Mauad, *Poses e Flagrantes: ensaios sobre fotografias e histórias*. Niterói, RJ: EdUFF, 2008.

ou seja, que verte, em números, características, elementos e tendências gerais da coleção documental.

Os descritores não tiveram a sua formulação original inserida em uma problemática historiográfica; de fato, eles foram apresentados, em finais da década de 1980, como alternativa e proposta para a reavaliação do papel dos conhecimentos relativos à organização de arquivos, bibliotecas e museus e para a ampliação de suas funções e de seus objetos, passando além de depositários de documentos escritos para a salvaguarda de fotos, filmes, etc. Complementarmente, com a retomada da democracia no Brasil, esses espaços começavam a ser pensados como acessíveis para o público em geral, trazendo à tona a necessidade de meios que permitissem que o pesquisador e o curioso tivessem igual condição de acessar a mesma documentação. Como resposta a essas mudanças, o grupo TEMMA propôs a introdução de uma perspectiva que visava encontrar um método científico de classificar esses novos documentos de modo a cumprir essas expectativas. No caso das fotografias, a proposta pioneira partiu de Johanna Smit.⁵ Em suma, a proposta de Smit, apoiada no pensamento de Roland Barthes do início da década de 1960 sobre a retórica da imagem fotográfica, girou em torno do problema de como definir precisamente os elementos presentes na imagem e de como listá-los de forma satisfatória. Focando nos elementos temporais (autoria, localização temporal e geográfica, etc.) e na dimensão icônica da imagem (o que aparece na fotografia), a problemática se orientou em direção ao melhor modo de dar tratamento verbal ao que se enxergava numa fotografia. Por conta desse embasamento teórico, outro elemento marcante da primeira proposta é pensar a classificação da fotografia de modo a dar conta de seu conteúdo e de sua forma (ou melhor, das suas características estruturais).

A partir dessa proposta, algumas instituições adotaram estratégias específicas para estabelecer as suas listas de descritores. Recentemente, pesquisas foram realizadas para avaliar os sucessos e os limites das políticas de aplicação face às coleções específicas e ao aprofundamento intelectual das ideias que guiaram as primeiras propostas.⁶ Um elemento central nessas avaliações foi o constante repisar do problema

---

⁵ ANÁLISE documentária: a análise da síntese. Coautoria de Johanna Smit, Anna Maria Marques Cintra. Brasília, DF: IBICT, 1987. Para a proposta específica para imagem, ver Johanna Smit, “A análise da imagem: um primeiro plano”, *obra citada*, pp. 101-113.

⁶ Johanna Smit, A representação da imagem. *INFORMARE*, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 2, pp. 28-36, jul./dez. 1996; Cássia Denise Gonçalves, *A análise do documento fotográfico e sua representação documentária*. Dissertação de mestrado. São Paulo: ECA-USP, 2000; Miriam Paula Manini, *Análise documentária de fotografias: um referencial de leitura de imagens fotográficas para fins documentários*.

da definição da fotografia. Ao trazer para a discussão autores como Phillipe Dubois, Jean-Marie Sheffer e outros que compartilham da perspectiva indiciária, muito da discussão girou em torno de como trazer essa dimensão do índice para a classificação. Este foco, de fato, ainda não se posicionou além da proposta inicial de Smit, mas reforçou que essa forma de problematizar a imagem permite introduzir problemas amplos sobre a natureza da imagem fotográfica e modos de lidar com ela. Assim, o alerta de não se tomar essa visão marcada pela biblioteconomia, apontado por Lima e Carvalho em meados da década de 1990, ainda é pertinente, visto que o descritor historiográfico pretende ir além da classificação em si mesma e propõe a problematização do documento fotográfico.⁷

Não apenas o alerta, mas o livro de Lima e Carvalho apresentou uma forma de trabalhar historicamente com os descritores. Apoiando-se em autores de diversas áreas, as autoras produziram sua lista de classificadores tendo por perspectiva a apropriação fotográfica do espaço urbano a partir do desenvolvimento do capitalismo na cidade de São Paulo.⁸ Por conta disso, uma vez que o objeto difere do da atual pesquisa, não se trata de uma ferramenta que possa ser tomada como universal — como as próprias autoras alertaram —, servindo mais como ponto de partida para a formulação de outros bancos.⁹ No caso desta dissertação, como o foco é a figura do trabalhador, foi preciso avaliar os usos das propostas feitas pelas autoras e estabelecer uma nova lista com novos descritores, ou pelo menos adaptando alguns casos às necessidades da pesquisa.

Para o estabelecimento dos descritores abaixo indicados, consultou-se um grande conjunto de obras que contribuíssem para o estabelecimento de propostas de leituras amplas e baseadas em críticas históricas e estruturais das imagens.¹⁰ Dessa

---

Tese de doutorado. São Paulo: ECA-USP, 2002; Luciana Amaral, *A importância do tratamento intelectual das fotografias visando à recuperação da imagem*. Dissertação de mestrado. São Paulo: ECA-USP, 2009.

⁷ Solange Ferraz Lima e Vânia Carneiro de Carvalho, *obra citada*, p. 30.

⁸ *Ibidem*, pp. 30-2 e 60 (nota 1).

⁹ *Ibidem*, p. 29.

¹⁰ Ansel Adams, *The Negative*. Nova York: Little, Brown, 1981 (The Ansel Adams Photography Series 2); Victor Burgin, *Thinking Photography*. Londres: MacMillan, 1982; Roland Barthes, *A câmera clara*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984; Arlindo Machado, *A ilusão especular: introdução à fotografia*. Brasília; São Paulo: FUNARTE: Brasiliense, 1984; Vilém Flusser, *A filosofia da caixa preta: ensaios para uma futura filosofia da fotografia*. São Paulo: HUCITEC, 1985; Phillipe Dubois, *O ato fotográfico e outros ensaios*. Campinas: Papirus, 1993; Walter Benjamin, “Pequena História da Fotografia”, *Magia e técnica, arte e política*. São Paulo: Brasiliense, 1994, pp. 91-108; Jean-Marie Schaeffer, *A imagem precária: sobre o dispositivo fotográfico*. Campinas: Papirus, 1996; Solange Ferraz Lima e Vânia Carneiro de Carvalho, *op. cit.*; John Willats. *Art and representation: new principles in the analysis of pictures*. Princeton: Princeton Univ. Press, c1997; Etienne Samain (org.), *O fotográfico*. São Paulo: HUCITEC: CNPq, 1998; Boris Kossoy, *Fotografia e História*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001, *Realidades e ficções na trama fotográfica*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2002 e *Os tempos da fotografia*.

forma, não se seguiu uma proposta específica; mas estabeleceu-se o conjunto de noções a partir da leitura crítica das imagens. A diretriz geral que orientou a composição da lista de descritores foi a figura do trabalhador e sua disposição no plano da imagem e no espaço constituído nesse plano. A relação entre sujeitos, máquinas e estruturas no plano da imagem está sendo entendida como trabalho, isto é, como processo pelo qual indivíduos são sujeitados a relações objetivas e subjetivas específicas que levam à exploração dessa relação na produção de lucro. Nesse sentido, todos os modos em que os trabalhadores aparecem, em algum grau, se constituem como um registro possível da dinâmica dos processos de trabalho e dos sujeitos engajados a eles.

O caminho escolhido foi estabelecer o banco de dados em um software livre — PICASA, produzido pelo Google — que permitisse classificar as fotografias de modo a dar conta de sua complexidade enquanto uma imagem técnica em que vários vetores históricos em termos técnicos, sociais e históricos se cruzam. Para estabelecer o banco, baseou-se no sistema de *tags* (etiquetas) do software para classificar as fotografias de acordo com diretrizes gerais da pesquisa. Os descritores estarão marcados em negrito ao longo do texto e serão divididos em subgrupos de acordo com a sua função em relação às fotografias. Eles estão divididos em dois grandes grupos: os cinco primeiros subgrupos são de caráter icônico; os demais, técnico-composicional. Para a lista completa, ver o **Anexo C** no segundo volume desta dissertação.

2.2 – Descritores

Área

O primeiro eixo de classificação estabelecido para a leitura das fotografias foi a identificação das áreas percorridas por Delano enquanto ele cobria o dia a dia da rotina das ocupações ferroviárias. Cada um desses grandes espaços que articularam várias

---

São Paulo, Ateliê Editorial, 2007; Annateresa Fabris (org), *Fotografia: usos e funções no século XIX*. São Paulo: Edusp, 1998; Rudolf Arnheim. *Arte & percepção visual: uma psicologia da visão criadora*. Nova versão. São Paulo: Pioneira: Thomson Learning, 2001 e *Intuição e intelecto na arte*. 2. ed. São Paulo, SP: Martins Fontes, 2004; Rosalind Krauss, *O fotográfico*. Barcelo: Gustavo Gili, 2002; Justo Villafañe e Norberto Minguez-Arranz. *Principios de teoria general de la imagen*. Madrid: Pirámide, c2002; Ulpiano T. Bezerra de Menezes, A fotografia como documento—Robert Capa e o miliciano abatido na Espanha: sugestões para um estudo histórico. *Tempo*, Rio de Janeiro, n. 14, pp. 131-151, Jan.-Jun. 2003 e Fontes visuais, cultura visual, História visual. Balanço provisório, propostas cautelares. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 23, n. 45, pp. 11-36, 2003; Susan Sontag, *Sobre fotografia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004; Justo Villafañe, *Introducción a la teoria de la imagen*. Madrid: Pirámide, 2006; Donis A. Dondis. *Sintaxe da linguagem visual*. 3. ed. São Paulo, SP: Martins Fontes, 2007; Ana Maria Mauad, *Poses e Flagrantes: ensaios sobre fotografias e histórias*. Niterói, RJ: EdUFF, 2008

ocupações distintas serviu de modo a agregar os elementos icônicos, ou seja, o que aparece nas fotografias, visando não estabelecer uma lista muito profusa e extensa. Ainda nessa mesma lógica, outro elemento das próprias imagens que sustentou essa iniciativa é a própria monotonia icônica, já que as paisagens ferroviárias de **Proviso** são irremediavelmente povoadas por locomotivas, vagões, postes e outros aparelhos luminosos, trabalhadores, etc.; enquanto a **Oficina** apresenta sempre locomotivas em construção ou em reforma e suas peças, certas ferramentas, etc.

No caso das outras duas áreas distintas, elas estabelecem eixos narrativos específicos ou complementares. No caso da área **Clinton**, ela articula as fotografias que permitem compreender a narrativa fotográfica da primeira parada da divisão (*division stop*) em direção a Omaha, Nebraska. Não se trata de uma área especificamente, mas várias que foram articuladas em uma narrativa. A última área, **Fora do serviço**, é a articulação das imagens dos trabalhadores em seus momentos de folga entre um serviço e outro. Novamente, não é um espaço específico, mas que cumpriu a função de sistematizar a ocorrência desse tipo de imagem e um modo de tentar contrastá-las com as demais imagens relativas à realização das tarefas. Assim, essas categorias podem se cruzar, como no caso, por exemplo, da viagem a Clinton, na qual o trem parte de *Proviso*; a imagem que registra esse momento recebeu os dois descritores.

No caso das imagens em que não foi possível identificar a área específica, elas foram classificadas como **indefinida**.

Espaços

Este conjunto de descritores continua a mesma lógica dos critérios anteriores, apenas realizando uma classificação mais específica. Novamente, devido à qualidade bastante repetitiva dos elementos das cenas, a classificação do espaço dá conta dos elementos icônicos em geral. Lembrando que o foco é a figura do trabalhador, a classificação do espaço cumpre a função de localizá-lo em termos de quais objetos foram mais associados aos trabalhadores de cada ocupação representada. Alguns exemplos: os trilhos, locomotivas e vagões da **praça de manobra**; as paredes curvadas de uma **roundhouse** (rotunda); neons e postes de uma **rua**; etc.

Categoria

Esse e os próximos dois grupos se referem especificamente aos trabalhadores do ponto de vista de sua classificação enquanto tal, ou seja, quais os grupos aos quais pertencem,

a quantidade de trabalhadores que aparecem nas imagens e as ocupações específicas indicadas nas legendas ou passíveis de identificação.

Este primeiro subgrupo, *categoria*, faz referência às divisões internas ao movimento dos trabalhadores ferroviário, não apenas dividido em ocupações, mas em grupos de acordo com a sua posição hierárquica e de prestígio. Essa divisão foi pautada na proposta do ferroviário/sociólogo W. Fred Cottrell, exposta no capítulo anterior, que parte do pressuposto de uma divisão técnica e de prestígio dos trabalhadores. Como avaliado naquele momento, essa divisão também carrega consigo os preconceitos internos à própria categoria e, ao utilizá-la, pretende-se saber se Delano reproduziu essa lógica em suas fotografias.

Nesse sentido, têm-se de um lado os *trainmen* (os que trabalham na locomotiva) e os *operating* (os responsáveis pela condução, desmonte e reorganização dos comboios nas praças de manobras) e, do outro, os serviços de oficina, manutenção e telegrafia – considerados de estirpe inferior ao primeiro grupo. Desse modo, estabeleceram-se os seguintes descritores: **administrativo**, para telegrafistas e outros gerentes que foram retratados; **carmen**, os mecânicos responsáveis pela manutenção de vagões nas *repair tracks*; **maintenance of way**, os responsáveis pela manutenção de trilhos; **mecânicos** da oficina; **operating**, indicando os *brakemen* e *switchmen* que trabalham na praça de manobras; **serviços**, para os trabalhadores que aparecem servindo os ferroviários, já que eles estão integrados à narrativa fotográfica; e, finalmente, **trainmen** para os operadores dos trens.

Quantidade de trabalhadores

O objetivo por trás da contagem do número de trabalhadores que aparecem por imagem é problematizar em que medida Delano e a seleção de imagens pretenderam estabelecer uma narrativa centrada apenas no registro atomizado ou articulado das ocupações, ou também se o trabalhador como agente autônomo e individual é percebido em contraste ou como complemento das vistas mais amplas que abarcam a atuação coletiva. A contagem restringiu-se de um a quatro; no caso de cinco ou mais trabalhadores identificáveis, adotou-se a marcação de um sinal de soma ao lado do número cinco.

Ocupação

A lista de ocupações foi levantada a partir das legendas propostas para as imagens. Como não há indicação precisa da ocupação retratada em todas as imagens, esse

levantamento, além ajudar a identificar as ocupações específicas retratadas, permite rastrear o peso de certas ocupações na formação da narrativa geral e se houve enfoques específicos – se houve ou narrativas específicas de certas ocupações atreladas à narrativa geral ou os trabalhadores foram registrados sem uma linha clara e pautada em uma possível aleatoriedade de escolhas.

Formato

Agora, adentraremos no que foi identificado como subgrupos técnico-composicionais. A primeira característica classificada foi o formato do negativo. A divisão trabalhou ao longo de sua existência com inúmeros formatos, das miniaturas (135 mm) a grandes formatos (20x25 cm).¹¹ No caso de Delano, ele usou dois tipos de negativos: um médio formato retangular (aprox. 8x6 cm); e outro quadrado (aprox. 6x6 cm). Esses dois formatos foram classificados, respectivamente, pelas letras **D** e **E**. Por conta dessa classificação já presente nas fotografias – inclusive sobre os negativos que portam o número de entrada e a indicação do formato –, utilizou-se essas letras para classificar o formato.

Orientação

No caso dos negativos retangulares, além do próprio formato, é preciso levar em conta a orientação em que a imagem foi realizada. No caso, há apenas duas alternativas: **horizontal** e **vertical**. Esse é um recurso importante no que diz respeito à fotografia, já que o modo como o plano da imagem se apresenta orientado implica o modo como os elementos retratados são harmonizados. Em relação aos negativos quadrados, as estratégias de composição são diferentes do que as utilizadas para as imagens retangulares, não cabendo avaliar essa dimensão.

Ponto de vista

Este conjunto de descritores classifica a posição da câmera e, devido a próprios relatos do Delano, do fotógrafo em relação aos objetos retratados.¹² No caso desses

---

¹¹ Um exemplo de cada: 135 mm, <http://www.loc.gov/pictures/item/fsa1997017104/PP/>; 8" x 10", <http://www.loc.gov/pictures/collection/fsa/item/fsa1998020973/PP/>.

¹² Delano relatou as dificuldades de registrar as duas pontas de um mesmo trem em breves paradas para reabastecimento e checagem do comboio, especialmente no clima frio e escorregadio do norte de Illinois no inverno, que o levou a cair mais de uma vez no chão. A partir dessas narrativas, é possível perceber que Delano não usava qualquer forma de controle remoto da câmera (um disparador ligado a um cabo,

descritores, apoiei-me na proposta de Solange Ferraz Lima e Vânia Carneiro de Carvalho, já que ela conseguia dar conta dos casos da coleção de Delano.¹³ Desse modo, quatro categorias foram utilizadas: **câmera alta**, na qual o fotógrafo se encontra em plano superior ao plano geral da imagem geralmente apontando a câmera para baixo; **ascensional**, em casos em que a câmera se encontra perpendicular ou em nível pouco abaixo do objeto retratado e o fotógrafo inclinou a câmera para cima; **central**, no caso em que a câmera se encontra perpendicular ao plano sobre o qual o objeto está localizado; **descensional**, nos momentos em que a câmera está perpendicular ou pouco acima do plano do objeto retrato e o fotógrafo a inclina para baixo.

Temporalidade

Como se pode supor por esse subgrupo, está se classificando o período no qual a fotografia foi produzida: **diurno**, **noturno** ou **período indefinido**. No caso do trabalho ferroviário, essa informação não serve apenas para se avaliar a natureza da luz empregada; ela cumpre também o papel de localizar, do ponto de vista da senioridade (*seniority*), quais trabalhadores são mais antigos na companhia. Em teoria, quanto mais tempo de serviço e mais pontos de senioridade, o trabalhador ganhava o direito de trabalhar em turnos plenamente diurnos e estáveis. A temporalidade, no caso do trabalho ferroviário, implica também a lógica de trabalho e de direitos adquiridos pelos trabalhadores.

Fonte de luz e a sua direção

Por extensão do subgrupo anterior, a sistematização do uso da luz é central para compreender o trabalho do fotógrafo. O fato de indicar que a imagem é diurna não implica que apenas a luz natural foi utilizada para se formar a imagem. Cantos escuros de uma oficina, por exemplo, não poderiam ser alcançados sem um bulbo de flash. Nesse sentido, classificou-se a natureza da luz em três categorias: **natural**, **artificial** e, nos casos em que não foi possível realizar a identificação, **incerta**.

Delimitada a sua natureza, a luz, por conta de sua qualidade retilínea, deixa marcas de sua direção sobre o plano da imagem. Complementarmente, ela pode se tornar um vetor de leitura da fotografia. Iluminar pontualmente ou de forma homogênea

---

por exemplo), fazendo com que tivesse que estar sempre próximo da câmera quando da operação do obturador. Ver Carta de Jack Delano a Roy E. Stryker, 13/01/1943, rolo 3, RES-PP-LoC.

¹³ Solange Ferraz Lima e Vânia Carneiro de Carvalho, *obra citada*, p. 51.

é uma opção estética e também resultado das opções ideológicas, já que a escuridão pode ocultar tanto quanto realizar um recorte em um determinado plano. No caso da luz solar ou do trabalho com flashes que podem inundar um cômodo uniformemente, designou-se para essas imagens a qualidade de luz **difusa**. Para os casos em que a luz natural ou artificial estabelece eixos claros de sentido, elas serão classificadas, tendo como ponto de partida a fonte de luz, pelos seguintes termos: **atrás** da câmera, **direita**, **esquerda** e **oposta** à câmera.

Elemento estruturante

Se desde Panofsky se coloca a perspectiva linear renascentista como um dos fundamentos da fotografia, também se critica essa noção ao se perceber que os modos de ver estão mais ligados às percepções gerais do que se entende por ver e olhar e pelo papel das imagens nas sociedades.¹⁴ A suposta naturalidade — a ilusão especular — dessa proposta esbarra na própria pluralidade de usos que o conjunto câmera-lentes pode ser operado.¹⁵ Por conta disso, a formação da imagem fotográfica pode ser entendida como a orientação de raios lineares sobre um plano, mas essa ordenação nem sempre obedece a um padrão linear, já que a composição dos espaços e o posicionamento variam muito se for usada uma lente telegráfica, que tendem a juntar objetos distribuídos ao longo de uma distância em um mesmo plano, ou uma grande-angular, que faz justamente o oposto.

Além disso, quando se olha para uma imagem fotográfica, os elementos nela presentes se articulam não apenas pelas linhas de forças estabelecidas por meio da projeção, mas também por meio das relações de força entre esses elementos. Certos elementos são centrais a ponto de organizarem para o olhar os demais elementos da imagem. Essas forças não são sem propósito: essa é uma das dimensões sobre as quais o fotógrafo tem maior acesso, já que cabe a ele escolher qual lente e câmera serão utilizadas e quais as relações possíveis entre os objetos serão estabelecidas. Para classificar essas questões, optou-se por articular os elementos estruturais em dois eixos: as *linhas de força* e os *elementos*. Os eixos não são concomitantes nem excludentes; há casos de imagem com apenas um dos grupos ou com os dois. Além desses dois grupos,

---

¹⁴ Erwin Panofsky. *A perspectiva como forma simbólica*. Lisboa: Ed.70, 1999; Svetlana Alpers. *The art of describing: Dutch art in the seventeenth century*. Chicago: University of Chicago Press, 1984.

¹⁵ Arlindo Machado, *obra citada*.

outro elemento é a **linha do horizonte** que é um elemento da natureza usado como recurso de composição, geralmente como separador das partes que compõe a imagem.

Para o primeiro grupo, designaram-se os seguintes descritores: **ortogonalidade**, quando as linhas de projeção estão perpendiculares ao plano da imagem e não formam tensões específicas no espaço da imagem; **transversalidade**, quando as linhas de projeção estão inclinadas em relação ao plano da imagem e correm com certa angulação que permite estabelecer relações de distância entre os elementos da fotografia; e, por fim, **perspectiva**, quando as linhas de força da imagem tendem a ir a um mesmo ponto em algum lugar do plano da imagem formando o efeito de espaço contínuo e em direção ao horizonte.

O segundo grupo refere-se aos elementos centrais que hierarquizam, sobre as linhas de força, os elementos. De forma mais direta, são as figuras ou elementos que dominam a imagem e, por conta desse domínio, orientam a leitura do espectador. Para classificar esses elementos, eles foram classificados de acordo com a sua quantidade; assim: **centralidade**, quando um elemento domina a imagem; **bicentralidade**, quando dois elementos tencionam sobre o plano da imagem; **tricentralidade**, quando três tencionam; e, por fim, **pluricentralidade**, quando mais de três elementos dominam a composição da imagem.

Arranjo

Sobre as linhas de força e a partir de como os elementos da imagem foram dispostos, estabelece-se um arranjo entre esses elementos, ou seja, há a possibilidade de que eles apresentem certa padronização na sua distribuição. Essa padronização não é matematicamente aferível, mas implica uma ordem de leitura complementar ao estabelecimento de relevâncias entre os objetos, como indicado no item anterior. A princípio, as linhas da estrada férrea parecem restritivas do ponto de vista dessas possibilidades, mas como a câmera na mão de um fotógrafo tem a possibilidade de transformar os espaços e reorganizá-los, percebe-se por parte de Delano a tentativa de encontrar formas específicas de dar conta de registrar essa rotina ferroviária sem se prender à orientação imposta pela estrada de ferro.¹⁶ Assim, com este e os outros dois

---

¹⁶ Sobre a transformação do espaço, é marcante a análise de Walter Benjamin sobre a transformação da percepção do espaço urbano que o uso da fotografia operou, sendo Atget o seu expoente. Ver, Walter Benjamin, “Pequena história da fotografia”, *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. São Paulo: Brasiliense, 1985, pp. 100-2. Do ponto de vista historiográfico, ver Solange Ferraz Lima e Vânia Carneiro de Carvalho, *obra citada*.

subgrupos acima, pretendeu-se entender como os espaços nos quais as atividades da *Chicago and North Western Railway Company* foram constituídas e em que medida elas auxiliaram na construção de um discurso visual acerca do ferroviário.

Mais precisamente, o arranjo é a classificação da relação final entre linhas de força e articulação dos elementos da imagem, resultando na organização da percepção geral da imagem por parte do espectador. Sendo assim, estabeleceram-se os seguintes descritores: **cadência**, nos casos em que existe certa repetição de elementos ao longo de uma linha de força; **destaque**, quando há uma figura humana que prevalece na imagem; **discreto**, nos casos em que linhas de força e poucos elementos estão organizados sem que haja tensão específica entre os componentes da imagem; **enquadramento**, quando uma estrutura ou objeto é utilizado para delimitar o espaço retratado; **prevalência**, no caso de quando uma máquina domina a imagem; **profusão**, em casos em que, sobre as linhas de força da imagem, os elementos aparecem dispostos sem necessariamente segui-las; **sobreposição**, nos casos em que os elementos estão posicionados de modo a estabelecer, por meio do seu contato na imagem, os limites entre os próprios elementos e a estabelecer o efeito de profundidade.

Efeitos

Este subgrupo final tem por objetivo classificar três tipos de efeitos: recursos composicionais específicos, ou seja, de escolhas da disposição dos elementos ou da operação da câmera que estabelecem relações específicas no plano da imagem; efeitos causados no plano da imagem devido às características gerais da imagem, isto é, a interação entre os elementos classificados por meio dos descritores apresentados em todos os subgrupos acima e como eles estabelecem uma tendência específica na leitura; por fim, a qualificação do trabalho e do trabalhador na sua relação com as máquinas e as atividades realizadas. Se até o momento, os elementos estavam sendo analisados separadamente, é neste grupo que eles são articulados e enxergados de forma a entender o resultado final da imagem. Para descrevê-los, os dois grupos serão abordados separadamente.

Já entre os recursos de composição, foram identificados os seguintes: **close**, quando se capturava o busto ou apenas o rosto do trabalhador; **contraste tonal**, nos casos em que a luz muito direcionada estabelece pontos muito claros em oposição a tons escuros predominantes; **fragmentação**, no caso de seleção por meio do uso dos limites da imagem das partes do corpo do trabalhador; **inversão**, em casos em que, devido à

posição da câmera, a proporção natural entre elementos é alterada; **longa exposição**, quando o obturador fica aberto por um tempo indeterminado e formou, no plano da imagem, linhas advindas do deslocamento de pontos de luz em frente à câmera; **rotação de eixo**, quando a câmera foi inclinada e a sua base se encontrava em ângulo ao plano do chão para posicionar os elementos no plano da imagem.

O segundo grupo de descritores procurou dar conta de entender em que medida os elementos e o espaço da imagem tencionam de modo a estabelecer uma ordem de leitura da imagem. Nesse caso, um par de descritores foi utilizado: indicou-se que a imagem tinha **aguçamento** quando as linhas de leitura corriam na diagonal da imagem, sendo que as estradas férreas, máquinas e outras marcas de indicação de profundidade estabeleciam tensão entre elementos espacialmente distantes; a fotografia que foi marcada como tendo **nivelamento** é a que apresenta característica oposta à anterior: suas linhas de leitura tendem a se concentrar no centro da imagem e a estabelecer uma leitura na horizontal e sobre o eixo central da fotografia, sendo que os elementos tendem a ser organizados de forma harmoniosa sobre esse plano. Houve casos em que essas duas tendências de leitura estavam presentes em uma fotografia; para esses casos, indicaram-se os dois descritores. Além desses casos, há dois específicos: quando a imagem ficou “chapada” por conta de algum ajuste da câmera que não privilegiou o estabelecimento de profundidade ou por conta de pouco contraste, classificaram-se as fotografias como apresentando **platitude**; nos casos em que um elemento tenciona em relação aos elementos registrados, notadamente a fumaça, formando formas conflitantes com o restante da imagem, indicou-se que havia **tensão**.

O terceiro tipo de efeito, o especificamente relativo ao trabalho, é, de fato, composto por três descritores. Esse grupo de efeitos é um dos eixos sobre o qual a análise das imagens será constituída, porque é nesses descritores que se encontram a união dos elementos e a sua classificação do ponto de vista do problema da dissertação. A fotografia, apesar de fragmentada na classificação, não é percebida por meio dessa forma. O olho tende a enxergar a imagem como um todo; é o retorno à imagem que a fragmenta.¹⁷ Desse modo, é preciso encontrar um ponto de união que permita classificar o fenômeno de forma mais concisa, retornando ao primeiro olhar e permitindo problematizar essas fotografias historicamente.

---

¹⁷ Justo Villafañe, *obra citada*.

O passo seguinte foi dar tratamento quantitativo a essa questão. Dois descritores classificam a posição do trabalhador perante seu objeto (máquina, ferramenta, etc.) e um deles qualifica o modo de retrato do trabalho; eles foram estabelecidos por meio de uma análise atenta da coleção de fotografia. Os descritores **contraposição** e **integração** têm por objetivo qualificar como os trabalhadores aparecem: o primeiro classifica os trabalhadores retratados em poses em que as máquinas aparecem apenas complementando a cena; o segundo classifica as imagens em que os ferroviários, mecânicos e outras categorias aparecem transformando ou guiando os trens pelas estradas, pátios de manobra, oficina, etc. Complementarmente à **integração**, estabeleceu-se o classificador **foco** para classificar uma estratégia de composição de Delano, na qual havia o recorte espacial bastante estrito que focava no registro das atividades de trabalho e sua descrição visual e, por conta da legenda, verbal.

2.3 – Eixos de análise

Apresentados os descritores, é preciso agora estabelecer eixos de leitura. Como indicado logo acima, eles têm por base e objetavam compreender como o trabalho ferroviário foi registrado. Para contemporizar os resultados, decidiu-se seguir a estratégia de Solange Ferraz Lima e Vânia Carneiro de Carvalho e classificar as fotografias de acordo com padrões gerais que permitem classificar a coleção.¹⁸ Os temas selecionados e tomados como padrões não se baseiam em qualquer discussão específica acerca do problema do tema na fotografia; especificamente, baseou-se, a partir da própria coleção fotográfica, no modo em que os trabalhadores aparecem nas fotografias e na dimensão espacial articulada a essa característica, ou seja, a relação do trabalhador com o espaço. Três padrões foram estabelecidos seguindo esse critério, em que, pode-se dizer, ocorre uma progressão em termos de aproximação entre fotógrafo e fotografado — o trabalhador, no caso — em que este, de um dos elementos componente da imagem, tornar-se o único componente da imagem.

Outro elemento determinante para o estabelecimento desses padrões é a proposta inicial de trabalho fotográfico, redigida por Roy Emerson Stryker e enviada ao exército em novembro de 1942. Devido à supervisão do exército sobre as atividades de registro das atividades de guerra, todas as propostas de cobertura de áreas de interesse militar

---

¹⁸ Solange Ferraz Lima e Vânia Carneiro de Carvalho, *op. cit.*, pp. 57-60.

precisavam passar pelo crivo das autoridades do Departamento de Guerra. Diferentemente de antes da guerra, quando Stryker poderia compor planos fotográficos com mais intenções do que objetos específicos, os acertos para que Delano pudesse fotografar as ferrovias ocorreram ao longo do mês de outubro de 1942 e, em novembro do mesmo ano, Stryker começou a enviar os pedidos para aprovação dos planos de trabalho (*assignment*). Ao que indica a documentação, o pedido, um projeto que se arrastava desde março de 1942, quando a ideia de cobrir os meios de transporte foi apresentada numa carta de Stryker ao próprio Delano, foi o primeiro enviado ao exército.¹⁹ Intitulado “*An Outline for a Photographic Story on Rail Transportation in the Chicago Terminal District*”, o documento apresentava uma proposta bastante abrangente de cobertura do transporte ferroviário por todos os Estados Unidos.²⁰

Após a introdução indicando a importância de Chicago para o transporte ferroviário, encerrou-se o preâmbulo com a pergunta: “como a carga era transportada?” (*How the freight [was] handled?*). Para respondê-la, Stryker elaborou uma estratégia dividida em dois momentos: primeiro, o acompanhamento de um pátio de manobras em que se sugere o da *Chicago and North Western Railway*; depois, uma viagem de uma carga de Chicago até a San Bernardino, Califórnia, por meio da *Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad*; por fim, uma proposta de viagem que atravessaria todo o país por meio das principais ferrovias, focando nas particularidades técnicas, geográficas e históricas de cada companhia. A primeira característica que se percebe são os recortes geográficos. Para cada assunto, elaborou-se uma lista que dividia as atividades a serem acompanhadas por área: no caso do pátio de manobras, os setores entre a decomposição e recomposição dos comboios; na viagem, as paradas indicadas pelas cidades em que o trem pararia. Aqui, deixemos de lado a viagem com a AT&SF e o plano audacioso de cobrir o país inteiro, que escapam ao escopo da dissertação, e foquemos na proposta para o pátio de manobras.

Em seguida e tomando o pátio de manobras de *Proviso* como referência, indicou-se o que seria fotografado em cada área. Especificamente, percebe-se a atenção a dois elementos: ao movimento das máquinas e as funções realizadas pelos trabalhadores. Por exemplo, sobre o que seria fotografado nos *hump and classification yards*:

---

¹⁹ Carta de Stryker a Delano, 27/03/1942, pasta 6 “Correspondence, 1941-1942”, caixa 2, JD-MS-LoC.

²⁰ Memorando de Stryker ao tenente Fred Driver, 06/11/1942, pasta “Clearances, Army 1942-1943”, rolo 1, FsaOwi-PP-LoC.

O trem é empurrado por cima do morro pela locomotiva de manobra. Cada vagão é desengatado no topo do morro e, enquanto ele desce em direção à praça de manobras, ele é checado pelo supervisor da locomotiva, pesado pelo mestre-de-pesos, autorizado e enviado para o trilho correto pelo operador do retardador. Cada carro é enviado ao seu trilho de classificação correto, onde ele é engatado no seu trem.²¹

Com essa descrição, é possível perceber qual a atenção específica que se pretendia dar: retratar as atividades de trabalho e o movimento do trem como uma sequência narrativa contínua em que trens e trabalhadores compusessem uma narrativa geral.

Por fim, ao cabo da lista sobre o pátio de manobras, há uma indicação: “Ao longo da cobertura, sem dúvida, será contada a história do trabalhador ferroviário, seu emprego, seus amigos, sua família, sua contribuição para o esforço de guerra”.²² Articulado à separação geográfica e à atenção para com as atividades desenvolvidas no pátio de manobras, propôs-se registrar entrementes o dia a dia do ferroviário e o seu papel na economia de guerra. Esse último foco, já de início, exclui uma possibilidade: o registro de práticas que poderiam ser consideradas prejudiciais ao esforço de guerra. É por conta da realização em imagem dessas diretrizes que se percebe como a dimensão ideológica da divisão circulava internamente ao estado estadunidense. Como o capítulo anterior apontou, não houve do ponto de vista de Stryker e de Delano uma ruptura entre o momento do *New Deal* e o do esforço de guerra. Houve apenas uma mudança de foco que foi recebida de forma pragmática e programática pela divisão, ou seja: de um lado, a necessidade de manutenção da divisão e dos empregos de Stryker e dos fotógrafos que levou à saída da divisão do FSA para o OWI; de outro, o alinhamento ao discurso da harmonia que emanava de liberais como MacLeish e inclinados à esquerda como Elmer Davis.

Ao retornar às fotografias no **Anexo A**, é possível perceber que a proposta de acompanhamento redigida por Stryker foi cumprida por Delano. Há imagens que focam o registro dos lugares visitados pelo fotógrafo; outras que focam as atividades dos trabalhadores e elementos específicos do dia a dia dos ferroviários; por fim, mais especificamente, há retratos variados que permitem dar rostos específicos a essas

---

²¹ Original: *The train is pushed over the hump by a switch engine. Each car is unhooked at the top of hump and as it rolls down the classification tracks, it is checked by engine foreman, weighed by weighmaster, allowed and sent to proper track by the retarder operator. Each car is sent to its proper classification track where it hooks on to its train.* Memorando de Stryker ao tenente Fred Driver..., fl. 2.

²² Original: *Throughout the coverage, of course, would be the story of the railroad worker, his job, his friends, his family, his contribution to the war effort.* Memorando de Stryker ao tenente Fred Driver..., fl. 2.

atividades. Para conseguir dar conta da ideologia que permeou produção, seleção e classificação dessas imagens, é preciso entender como em cada caso Delano e a divisão articularam a relação entre o trabalhador e a máquina. Para isso, nada melhor do que seguir a própria imanência presente nas imagens e confirmada pela documentação levantada.

O primeiro padrão foi denominado de *paisagem*. O sentido atribuído à palavra é lato na medida em que não se refere apenas a áreas de vegetação virgem ou pouca presença humana, cobertura ampla de áreas urbanas, etc. Por “paisagem”, estão sendo entendidas áreas amplas em que há o predomínio da presença de máquinas sobre a de indivíduos, uma vez que, devido à extensão dos comboios, a cobertura do movimento de máquinas depende da necessidade de planos que deem conta de registrar essas máquinas em sua extensão. Igualmente, essas fotografias amplas delimitam o “espaço” do trabalho, ou seja, onde aconteciam as atividades registradas. Assim, fotografias gerais da oficina, por exemplo, também são consideradas paisagens, já que as locomotivas enfileiradas prevalecem sobre os sujeitos e, ao mesmo tempo, delimitam o que era a oficina.

O segundo padrão, *trabalho*, é aquele cuja característica é a atenção ao registro de processos de trabalho. Do ponto de vista do critério de classificação, são nessas imagens que se tem a presença conjunta de trabalhador e máquina, mas com atenção maior às figuras humanas do que em relação às máquinas. Nesse grupo, encontram-se *switchmen* operando as alavancas, soldadores fazendo manutenção das locomotivas na oficina, *conductors* revendo as notas e listas enquanto se deslocavam de Chicago para Clinton, estado de Iowa, trabalhadores do *hump* enquanto desmontavam e reorganizavam comboios, responsáveis pela carga e descarga nos galpões, etc. Essa lógica vai ao encontro da pergunta que dá nome ao segundo capítulo do livro de Marcel van der Linden, “por que trabalho livre assalariado?”. No caso, Linden mostrou que o trabalho assalariado não foi resultado de uma necessidade estrutural do capitalismo, mas de um processo histórico produzido a partir das relações das várias classes sociais em determinados lugares e que levou à prevalência dessa forma de relação de trabalho sobre outras formas compulsórias.²³ No caso desta dissertação, o porquê não é posicionado na dicotomia livre ou escravo nem como dúvida; a questão é entender as expectativas sobre o tipo de trabalho livre assalariado e compreender as estratégias para

---

²³ Marcel van der Linden, “Why ‘free’ wage labor?” *Workers of the World. Essays toward a Global Labor History*, Leiden: Brill, 2008, pp. 39-61 (Studies in Global Social History, vol. 1).

fazê-lo, tendo em vista que essa realidade estava submetida a perspectivas políticas e culturais sobre como se entendia o papel do trabalhador ferroviário no esforço de guerra.

O terceiro e último padrão é o *retrato*. Como o próprio nome indica, são retratos de trabalhadores em suas várias formas, do corpo todo até o *close*. A prática de produzir imagens que focam apenas em indivíduos é muito antiga e se faz presente do período antigo até a contemporaneidade;²⁴ os retratos fotográficos, por sua vez, foram realizados desde o surgimento das primeiras técnicas (daguerreotipia, colódio úmido, etc.) e, ao longo de sua história, vários indivíduos os realizaram das mais variadas formas e pelo uso de inúmeras técnicas.²⁵ A máquina ou se encontra apenas em plano secundário ou não aparece na imagem. É nesse grupo em que os rostos, às vezes pouco identificáveis em momentos de realização das ocupações, aparecem e dão identidade visual aos trabalhadores da companhia. A noção de retrato aqui vai ser entendida não apenas como a imagem que é focada em apenas um indivíduo, mas a imagem que é centrada no registro bastante aproximado de um ou mais indivíduos.

2.4 – Resultados

Se Delano não conseguiu transformar a cena que abre este capítulo em fotografia, ele conseguiu transformar em imagem, por meio da divisão de fotografia do OWI, outras tantas narrativas que trazem o mesmo espírito que agrega o registro da rotina e a atenção aos detalhes. Como já foi proposto, não se trata, porém, de um olhar ingênuo, mas sim de um que se pautou a partir de certas perspectivas ideológicas que aparecem na documentação e nas próprias fotografias. A questão agora é tentar, por meio da análise geral da coleção, entender como essas perspectivas aparecem nas imagens.

Resumindo. Para poder trazer à tona essas narrativas em sua extensão e em suas implicações, optou-se por analisar as fotografias por meio de um banco de dados que pudesse dar vazão à riqueza da coleção ao mesmo tempo em que dá acesso à sua lógica interna de produção, seleção e arquivamento. Esse banco foi construído a partir de uma lista de descritores estabelecidos por meio de uma análise atenta das fotografias

---

²⁴Verbete “Retrato”, *Enciclopédia Itaú Cultural de artes visuais*, http://www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopedia_ic/index.cfm?fuseaction=termos_texto&cd_verbete=364, consultado dia 03 de fevereiro de 2013 às 18h 25min.

²⁵ Ver Shannon Thomas Perich, *The changing face of portrait photography: from daguerreotype to digital*. Washington: Smithsonian, 2011.

e a consulta a um material de apoio geral acerca das questões icônicas e formais das imagens (fotográficas ou não). Esses descritores serão, por sua vez, analisados por meio de padrões fotográficos que servirão de eixos articuladores dos resultados bem como elementos centrais que definem e organizam a própria coleção fotográfica em questão. Feito isso, agora é preciso avaliar os resultados desse banco. A seguir seguem os resultados do banco.

Antes de dar início à análise, uma nota preliminar. Os resultados finais do banco de dados se encontram no **Anexo C** e estão tabelados em dois eixos: total de ocorrências de cada descritor a partir da soma de todas as fotografias; e as ocorrências dos descritores em cada padrão. No caso das análises abaixo, os números e porcentagem levantados, exceto quando indicado o contrário, dizem respeito às ocorrências relativas a cada padrão e ao respectivo percentual. O apontamento dos dois valores visa evitar que o leitor recorra constantemente à tabela de resultados, mantendo a leitura mais dinâmica. Os números em negrito marcam as referências às fotografias do **Anexo A**. Caso ocorra a necessidade, as referências à tabela serão feitas por meio de nota.

O primeiro padrão definido para realizar a análise geral da coleção foi denominado *paisagem* (284 ou 39% da coleção total). Lembrando que esse e os demais padrões foram calcados sobre a proposta de projeto fotográfico apresentado ao exército por Delano, esse seria o primeiro passo em direção ao trabalhador, isto é, nesse padrão foram identificadas as fotografias que tentam dar conta do espaço de trabalho e, por extensão, das locomotivas e máquinas de grande porte que povoavam os ambientes ferroviários.

De fato, ao sistematizar esse padrão, encontraram-se dois tipos de paisagens: um, que corresponde à expectativa geral de apresentar o ambiente de trabalho para o pátio de manobras e para a oficina; outro, em que se tem a produção de vistas e paisagens possíveis a partir de um vagão de frenagem (*caboose*) na viagem entre Chicago e Clinton. Esses dois grupos de paisagens, apesar de diferentes em estratégia de composição e articulação dos elementos retratados, apresentam uma visão rotineira sobre o trabalho ferroviário. Mais precisamente, trata-se um olhar que atentou para, no primeiro caso de paisagem, a dinâmica geral dos processos de trabalho e, no segundo, as vistas que os próprios trabalhadores teriam ao viajarem no vagão. O fator determinante para essa qualidade pode ser extraído das estratégias composicionais para cada caso.

As paisagens gerais que apresentam *Proviso yard* e a oficina cobrem aproximadamente 86% de todas as paisagens (respectivamente 211 e 35 fotografias, totalizando 246). Por conta desse peso na coleção, a maior parte dos resultados gerais desse padrão diz respeito às paisagens desses dois ambientes visitados por Delano. Mesmo dentro dos espaços específicos de *Proviso*, houve preferência pelo pátio de manobras. Essa preferência é significativa porque indica que Delano, a princípio, seguira o plano inicial enviado ao exército.

Dentre as paisagens relativas a *Proviso*, 156 (54% das paisagens e 73% relativas a *Proviso*) são sobre o pátio de manobras, enquanto que as demais são, decrescentemente: 23 sobre a rotunda, 21 para o galpão e 9 para os trilhos de reparo de vagões (respectivamente 8%, 7% e 3% das paisagens; e 11%, 10% e 4% das relativas a *Proviso*). De fato, as paisagens referentes ao pátio de manobra são bastante variadas em termos de estratégias de composição e usos de recursos técnicos como cor e posição de câmera (por exemplo, **1-31**). Os demais grupos são, em geral, bastante repetitivos: no caso da rotunda, das 23 fotografias, 14 delas apresentam o mesmo ponto de vista, a mesma amplitude tonal e outras características que as tornam quase idênticas (ver **309-311**).

Como os espaços retratados são amplos, mesmo no caso da oficina, a principal opção de posicionamento da câmera era ou em pontos altos (131 imagens ou 46%) ou a câmera perpendicular ao chão (113 fotografias ou 39%). Complementarmente à posição da câmera, Delano optou por utilizar lentes com distância focal que permitisse um ângulo de abertura amplo o suficiente para capturar essas grandes áreas. Como ele trabalhava com uma *Speed Graphic* com negativos retangulares de 8 x 6 cm e um Rolleiflex com negativos quadrados de 6 x 6 cm, aquela câmera foi usada com mais frequência (212 vezes ou 74%). No caso das paisagens retangulares, Delano preferiu a orientação horizontal, com três quartos das ocorrências (157) e o restante em posição vertical (55 ocorrências).

Apesar da predominância do negativo na horizontal, é preciso destacar o recurso da vertical, já que, no caso das fotos de Delano, elas ajudam a acentuar a característica longilínea das estradas de ferro, mesmo em casos em que a câmera estava perpendicular ao chão (ver, por exemplo, **1, 2, 163, 168 e 309**). No caso das fotografias quadradas, elas foram usadas em dois momentos: para o interior da oficina; e, como dito acima, na viagem entre Chicago e Clinton. Se neste caso há um trabalho próprio; naquele, há a realização das mesmas estratégias com o diferencial de articular as linhas que

compunham o espaço fechado e dar-lhes certa profundidade (209-214). Isso é reforçado, como se pode ver, pela leve inclinação para baixo da câmera, trazendo ao limite superior da imagem os planos mais distantes da câmera.

Essa inclinação é importante porque é responsável pela articulação dos elementos estruturantes das fotografias. Como as linhas tendem a correr sobre o plano longitudinalmente em inclinações variadas e/ou em direção a um elemento organizador, predomina a transversalidade (128 fotografias ou 45%) e a perspectiva (77 ou 27%). Por conta disto, não existe uma forma de articulação icônica própria, especialmente por conta da força das linhas férreas. Isso não significa, porém, que a contiguidade (72 ou 25%) seja uma forma central de organização do espaço: como há a aproximação dos planos mais distantes, eventualmente ocorre um efeito ou de achatamento das linhas ou, quando a câmera está perpendicular ao chão, dos planos; ele ocorre quando as curvas não excluídas pelo enquadramento articulam diversos planos consecutivos. Assim, centralidade (79 ou 28%), linha do horizonte (78 ou 27%), bicentralidade (33 ou 12%), tricentralidade (6 ou 2%) e pluricentralidade (2 ou 0,7%) são elementos secundários na estruturação das paisagens não apenas no caso de *Proviso* e da oficina, mas desse padrão como um todo.

Como transversalidade e perspectiva estão intimamente ligadas às linhas, dois modos de arranjo dos elementos icônicos predominam: cadência (107 ou 37,6%) e profusão (108 ou 38%). A diferença entre as duas formas é tênue, mas determinante: enquanto a cadência implica a sequencialidade dos elementos pelos planos da imagem, a profusão aponta para uma falta de ordem específica nos elementos distribuídos ao longo das linhas de força. Isso é significativo porque esses números indicam que, por mais que os trilhos sejam limitadores do ponto de vista da organização do espaço, há a tensão entre organizar os elementos a partir desta limitação ou buscar alternativas, especialmente com a câmera perpendicular ao chão, em que os elementos são apresentados de formas diversas. Essa tensão é reforçada pelos retratos de ambientes fechados que, em certos casos, mesmo em espaços planos e lineares, por conta do ritmo próprio da rotina nesses ambientes, permite vistas ora cadenciadas ora profusas (para cadência, ver, por exemplo, 139, 159, 180, 188, 203, 311, 420; para profusão, ver 3-6, 10, 31, 37, 121, 208, 438).

Apesar dessa tendência geral da coleção, Delano produziu imagens sobre os espaços utilizando duas formas de arranjo que podem ser consideradas opostas à cadência e à profusão. No caso das sobreposições (31 fotografias ou 11%), ela é

resultado principalmente da ortogonalidade, ou seja, de quando as lentes e a câmera projetam as linhas de força perpendicularmente ao plano do negativo. Isso não significa que toda projeção ortogonal (47 ou 16,5% das paisagens) produza um arranjo de sobreposição, já que a articulação dos elementos icônicos pode estabelecer outras linhas de força que as da projeção. Contudo, é notável que, em alguns casos, ocorre essa relação, fazendo com que o espaço seja estabelecido pelas linhas de forças engendradas por meio do contraste tonal dos limites icônicos dos elementos da imagem e a profundidade foi construída a partir destas tensões e pelo foco (por exemplo, **10, 38, 48-50, 60, 69, 158, 198, 308, 312, 317, 351**) — inclusive, em casos extremos em que a ortogonalidade é muito forte e o contraste é baixo, há platitude ou, em gíria fotográfica, a imagem fica chapada (18 ou 6%).

Outra estratégia, agora de caráter icônico, que completa as formas opostas à tendência geral, é o uso da prevalência (22 ou 7% das paisagens). Há duas formas em que essa prevalência ocorre nas paisagens: primeiramente, fotos externas de dependências físicas da ferrovia como a rotunda, equipamentos de reabastecimento de água e carvão, etc. (**308 e 328**); segundo, e mais importante, é a centralidade de locomotivas e vagões na composição das cenas. Devido à extensão das composições, trens estão sendo entendidos como espaços de trabalho, já que inúmeras ocupações podem ser realizadas nos comboios e na operação destes. Além disto, há ainda outro diálogo com a história da fotografia de ferrovia, especialmente com os desenvolvimentos históricos dessa forma de fotografar após o primeiro terço do século XX: a centralidade das máquinas e de estratégias que reforçam essa qualidade vai ao encontro da fotografia praticada nas revistas especializadas que surgiam ao longo da década de 1940.²⁶ Mas justamente por não ter tomado essa perspectiva como organizadora de seu trabalho, essa maneira de enxergar a ferrovia aparece de forma secundária.

---

²⁶ Essa tendência de trato focado nas máquinas pode ser encontrada nas publicações especializadas em trens. Em geral, devido à tendência do fanático por ferrovias geralmente focar a sua atenção para com as locomotivas e vagões, todo o discurso produzido por essas revistas geralmente foca os elementos técnicos das estradas de ferro, deixando os indivíduos em segundo plano. Ver, por exemplo, John Gruber e Brain Solomon, *Railway Photography*. Iola, WI: Krause Publication, 2003.

Um exemplo claro disso é a *Trains magazine* que, desde o início da década de 1940 até hoje, acompanha as ferrovias nessa toada. Em minha possessão, há todos os número do ano de 1943 da revista e essa tendência da atenção para com máquinas e estruturas é dominante. Delano estava ciente dessa perspectiva, já que com ele havia uma cópia de outubro de 1942 da revista (ver pasta 6 “Railroad – Miscellaneous”, caixa 6, JD-MS-LoC). Não foi possível identificar quem poderia ter dado a revista a Delano, mas a sua presença em seu material indica que ele estava em certo nível ciente do tipo de fotografia sobre ferrovias que se fazia na época.

O resultado final na imagem, o seu efeito, é a tensão entre aguçamento e nivelamento (respectivamente: 106 ou 37%; e 86 ou 30%), isto é, entre fotografias que tendem a reforçar uma continuidade espacial acentuada pelos trilhos ou pelas linhas retas dos espaços que correm sobre ou ao longo do plano de forma a acentuar a profundidade de plano (por exemplo, **14-16, 84, 85, 120, 141, 172, 316**) e linhas menos angulosas que correm, ainda que longitudinalmente, até (ou a partir) de elementos centrais no plano da imagem (por exemplo, **4, 12, 30, 31, 55, 60, 72, 114, 121, 370**). Esses dois tipos de percepção do espaço permitem estabelecer a dimensão rotineira que enquadra o discurso fotográfico de Delano e da divisão: ambas apresentam *Proviso*, a oficina, a rotunda e outras dependências da ferrovia como espaços contínuos e sem impedimentos à visão e de forma ampla e ocasionalmente focando em uma determinada máquina, dependência ou elemento estrutural da estrada de ferro. O espaço da ferrovia se apresenta como um em que atividades ocorrem sem parar e indivíduos vão e voltam cumprindo as suas obrigações. Essa tensão é marcante ao ponto de, em 29 fotografias (10%), ocorrer visualmente entre estas duas tendências espaciais (**17, 21, 26, 27, 29, 143, 145, 159, 162, 182, 442**). Esse elemento da rotina é reforçado especialmente pela fumaça das locomotivas que cortam ou povoam as cenas, chegando, em alguns casos, e ser um elemento de literal tensão entre o sentido dos trilhos e elementos icônicos (37 ou 13%). Complementarmente, dois elementos repisam essa dimensão: a luz natural; e o modo como o trabalhador aparece nas fotografias.

A luz natural predomina nas paisagens: são 278 (97%) diurnas e em apenas duas delas são usadas conjuntamente a luz natural e a artificial; nas restantes apenas luz natural (277 fotografias). Como a maior parte das fotografias é de situações que ocorrem em ambientes externos, a maior parte (254 ou 89%) das fotos tem luz difusa; as demais modalidades são resultado ou de uso de apenas uma fonte de luz artificial ou de quando a luz natural foi capturada banhando ambientes por meio de janelas e/ou portas (para a luz artificial, ver **10, 167, 168, 359, 435 e 437**; para a luz natural direcionada, ver **140, 158, 202, 204, 208, 309, 312, 417**). A luz, de fato, é condição *sine qua non* da fotografia, então é de esperar que a grande maioria das fotografias, especialmente as paisagens, fosse tirada durante o dia. Porém, dadas algumas paisagens noturnas feitas por Delano em outras companhias (figuras 2.1 a 2.4) e na própria C&NW (**10, 167 e 168**), havia meios de explorar alternativas para produzir vistas sobre as ferrovias que ele visitou.

Figura 2.1: Jack Delano. *Santa Fe R.R. yards, Argentine, Kansas. Argentine yard is at Kansas City, Kansas.* Março de 1943. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a34713>, consultado dia 07 de setembro de 2013 às 10h 30min.

Figura 2.2: Jack Delano. *Night view of part of Santa Fe R.R. yard, Kansas City, Kansas.* Março de 1943. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a34717>, consultado dia 07 de setembro de 2013 às 10h 30min.

Figura 2.3: Jack Delano. *Night view of part of the South Water street freight terminal of the Illinois Central R.R., Chicago, Ill.* Maio de 1943. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a34788>, consultado dia 07 de setembro de 2013 às 10h 30min.

Figura 2.4: Jack Delano. *Illinois Central R.R., freight cars in South Water Street freight terminal, Chicago, Ill.* Abril de 1943. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a34791>, consultado dia 07 de setembro de 2013 às 10h 30min.

Como o objetivo de Delano não era apenas encontrar meios diferenciados de tratar visualmente de um assunto, mas produzir um discurso fotográfico acerca do trabalho ferroviário do ponto de vista do Estado, ele produzia as imagens com essa perspectiva em mente. Assim, ao fotografar preferivelmente de dia — os outros dois padrões também apresentam maior parte de fotografias diurnas —, reforça-se a regularidade. É preciso levar em conta que Delano teria dificuldades de logística e de trabalho para poder cumprir tal expectativa, já que havia limitações orçamentárias e de tempo;²⁷ mas, se houvesse a tentativa e os meios de encarar os espaços da companhia e, como será visto adiante, o trabalho ferroviário de forma mais equilibrada, um maior número de fotos noturnas seria um indicativo disso.

Os trabalhadores, por conta das opções de composição, em geral aparecem como pontos ou pequenas extensões espalhadas ao longo do plano da imagem. Em 80 fotografias (28%), há a presença de um ou de vários trabalhadores. As maiores ocorrências são de apenas um (29) ou mais de cinco (21) trabalhadores e, das 39 em que foi possível identificar a categoria, 27 são de operadores do pátio de manobra; as demais categorias representadas são mecânicos (9), reparadores de vagão (2) e *trainmen* (1). A identificação da ocupação dos trabalhadores é frágil ao ponto de permitir a distinção, claramente ou por meio de legenda, de apenas três casos: dois *switchmen* e um guarda-freio (34, 72, 170). Novamente, cai-se na questão da rotina: a presença (mesmo que mínima) do trabalhador, associada aos elementos dinamizadores da fotografia como seu aguçamento e/ou as fumaças das locomotivas, implica um olhar que tentou capturar esse ritmo de um ponto de vista (em certos casos, literalmente) privilegiado e amplo que percebe essas áreas de forma integrada, mostrando a complexidade e as relações das várias atividades que ocorrem nas dependências da companhia. Nesse sentido, é possível identificar nas fotografias de Delano uma preocupação na forma como os ambientes são ocupados pelas máquinas e indivíduos, não apenas o espaço em si e sua plasticidade.

A paisagem também tem uma segunda (e mais reduzida) dimensão na coleção. Nesse padrão, Delano explorou também as vistas possíveis das paisagens atravessadas pelos trens na viagem entre Chicago e Clinton, Estado de Iowa. A coleção das vistas é pequena, contando com 37 fotografias. A maior parte delas é de vistas da paisagem do

---

²⁷ Para essa questão, ver *Oral history interview with Jack and Irene Delano, 1965 June 12, Archives of American Art, Smithsonian Institution*, <http://www.aaa.si.edu/collections/interviews/oral-history-interview-jack-and-irene-delano-13026> (consultado 27 de outubro de 2010 às 10h)

caminho tiradas de dentro do vagão de frenagem (**329-331, 344-355, 366-369, 412-416, 418, 431, 438-443**), enquanto que três são vistas do interior do vagão de frenagem (*caboose*) e uma é uma paisagem do pátio de manobras de Clinton (respectivamente, **359, 437 e 370**). Em geral, elas não se distanciam muito do ponto de vista formal em relação às imagens do padrão, diferindo no formato — quase todas foram feitas com a Rolleiflex (32). Elas passam a ideia de que Delano tentara registrar o que os trabalhadores viam quando sentados enquanto o trem seguia seu caminho.

No caso dessa coleção, houve uma articulação do espaço a uma diferente dimensão da rotina do trabalhador: em vez dos espaços que ele ocupa, como a ocupação molda o modo como o espaço ao redor é percebido pelo trabalhador. Isso não significa que a fotografia faça isso, já que o aparelho lente-câmera não tem as mesmas características físico-químicas do olho.²⁸ Mas, ao posicionar o espectador nesta posição, as fotografias permitem inferir essa relação e esta modificação que é naturalizada pela recepção da fotografia como a transferência das qualidades do referente para o plano da imagem. O que reforça essa impressão é o jogo com as duas formas centrais de estruturação das imagens, a ortogonalidade (4), a perspectiva (16) e transversalidade (4). Apesar de opostas, elas trazem à imagem efeitos e ilusões da visão. Esses efeitos são geralmente trabalhados com elementos da paisagem e do vagão, engendrando o efeito de se estar olhando sempre de uma posição interna ao vagão.

No caso da ortogonalidade, ao focar em um elemento distante ou longínquo, o olho desfoca as demais informações ao redor desse elemento e dos dispostos em outros planos (ver, por exemplo, **350-352**). No caso da transversalidade, elas aparecem por conta das linhas de forças formadas pelos trilhos (ver, por exemplo, **439 e 443**). A perspectiva linear, por sua vez, é identificável nas linhas transversais que cruzam o plano em direção ao ponto de fuga em algum ponto do centro do plano da imagem. Desse modo, esse expediente histórico do tratamento das linhas de ferro está intimamente ligado à história das imagens e também à da fotografia ferroviária.²⁹

O uso desse recurso reforça a dimensão do deslocamento, já que o efeito de infinito causado por esse recurso remete à ideia de transporte e de ida/chegada a um ponto que está fora do campo de visão do olho nu. No caso, não é o olhar do passageiro nem a máquina que domina o plano da imagem: ao fotografar do vagão de frenagem, a

---

²⁸ Justo Villafañe e Norberto Minguez-Arranz. *Principios de teoria general de la imagen*. Madrid: Pirámide, c2002.

²⁹ John Gruber e Brain Solomon, *obra citada* e Anne M. Lynde, *Railroad vision: Photography, Travel and Perception*. Los Angeles: The Paul J. Getty Museum, 2003, pp. 37-77.

extensão lógica que se faz é que aquelas seriam as vista que os ferroviários atravessam em seu trabalho. Como a linha férrea faz com que o trem faça o mesmo percurso na ida e na volta, retratá-la do modo que Delano fez era tenta mostrar os elementos naturais e humanos (casas, estruturas, pessoas) que faziam parte da rotina dos *trainmen*. Assim, mais do que apenas mostrar a vista rotineira de forma externa ao ritmo da companhia de ferro, o fotógrafo encontrou uma maneira de mostrá-la de “dentro”, isto é, emulando um possível olhar do ferroviário.

O segundo padrão, *trabalho*, é o maior da coleção (330 fotografias ou 45% do total) e o mais complexo e diversificado dos três. Em geral, cada ocupação e tarefa apresentam uma estratégia específica de registro. Aproximando as várias ocupações e fotografias, porém, foi possível identificar tendências gerais de como Delano tratou o trabalho dos ferroviários que ele acompanhou. Destarte, o seguinte percurso será seguido para avaliar esse padrão: primeiramente, os resultados gerais serão apresentados; em seguida, esses resultados serão aproximados das fotos das ocupações específicas, apontando como elas aparecem nas imagens e como influenciam na produção do discurso acerca desses trabalhadores.

Um primeiro elemento a ser analisado é o formato utilizado por Delano. Dos dois disponíveis, ele utilizou exatamente um terço de negativos quadrados (120 fotos) e dois terços de negativos retangulares (210). Apesar de dois formatos utilizados, não são encontradas características específicas no manuseio de cada tipo de negativo; precisamente, Delano parece ter explorado com os dois tipos de negativos os mesmos modos de se aproximar e registrar das ocupações que ele acompanhou. Como os exemplos que se seguirão apontam, há visões amplas e mais aproximadas dos trabalhadores, pontos de vista e outros recursos de composição aparecem aqui e acolá em todos os negativos, independentemente do formato e da orientação.

Nos negativos orientados horizontal ou verticalmente (respectivamente, 132 e 78), as estratégias de composição são bastante próximas entre si e destes negativos com os de formato quadrado. O que parece ser um elemento distintivo é mais a opção de organização icônica, em que, em geral, elementos com extensão vertical mais marcante (pessoas ou máquinas) foram trabalhados em negativos verticais (por exemplo, **104, 137, 193, 244, 406**), enquanto que extensões horizontais foram trabalhadas em negativos horizontais e quadrados (para as horizontais, por exemplo, **33, 44, 74, 81, 130, 136, 184**; para as quadradas, ver **62-67, 271-274**). Há exceções, como no caso da

viagem entre Chicago e Clinton (**337, 356, 389, 401, 446-448, 450**), que indicam outra dimensão das opções do formato. Mais do que estética, existe uma dimensão prática nas escolhas, em que as possibilidades físicas e de tempo que limitavam as escolhas de Delano: o trem estava ou em movimento ou prestes a partir e, ao que tudo indica, fazendo com que ele privilegiasse o uso da câmera Rolleiflex (médio formato quadrado).³⁰

No quesito ponto de vista, Delano preferiu utilizar a câmera (ou se posicionar), na maior parte dos casos, no chão. De todas as fotografias do padrão, 316 foram tiradas dessa posição, sendo: 196 com a câmera em posição central (59%) (por exemplo, **40, 75, 98, 131, 157, 178, 191, 249, 255**); 80 com a câmera inclinada para cima (ascensional, 24%) (por exemplo, **149, 160, 192, 250, 286**); e 44 com o aparelho com inclinação para o chão (descensional, 13%) (**73, 74, 103, 185, 235, 246, 388**). Apenas 10 fotografias foram tiradas com a câmera alta (**129, 265, 285, 371, 372 e 374**). Esse resultado não é surpreendente. Por conta do propósito de Delano na divisão, que era tornar acessível trabalho ferroviário a qualquer um que desejasse usar as fotografias, essas três posições produzem imagens em que não ocorrem distorções óticas consideradas estranhas ao olhar, mesmo em casos extremos como angulações acentuadas para cima (**250-252, 286, 293 e 298**). Não apenas o ângulo é responsável pela distorção: as lentes usadas tinham por distância focal valores entre 50 e 80 mm, considerados, pela naturalização da perspectiva fotográfica na visão histórica na década de 1940 até hoje, “normais”.³¹

Em relação à luz, a grande maioria das fotografias é diurna (223 ou 67,5%). O segundo maior grupo, nesse caso, são as de temporalidade indefinida (78 ou 27%). Como será visto no próximo capítulo, isso se dá por conta de, em alguns casos, as fotografias focarem apenas o ato de trabalho em si, não permitindo indicar por elementos do ambiente (janelas, portas, etc.) uma possível temporalidade (por exemplo, **98, 216, 220, 240, 293, 425**). No caso dessas fotos sem um turno identificável, há uma segunda dimensão que atravessa a coleção: a noção de que a fotografia desloca o seu objeto e lhe confere certa atemporalidade. Essa falta de referência temporal remete ao tempo da fábrica em que apenas um elemento externo como o apito da fábrica lembra o trabalhador de cessar a atividade. Estas fotografias dão forma imagética a certa tendência de absorção, porque ela vê o ato de trabalho ensimesmado e como algo que

---

³⁰ Essas informações estão em Carta de Delano a Stryker (1943-01-13), rolo 3, RES-PP-LoC.

³¹ Arlindo Machado, *obra citada*, pp. 134-144.

basta por si só. No caso das imagens noturnas (29), a mesma posição sobre as paisagens: são poucas comparadas ao ritmo constante das ferrovias, mesmo tomando em conta limitações técnicas; as imagens de trabalho não apresentam qualquer característica específica em relação às diurnas, a não ser pelo contraste acentuado (a ser tratado adiante).

A predominância de fotos de dia, porém, não significa que a luz natural foi a principal fonte de iluminação. Ela o foi, mas por pouco: 182 fotografias (55%) foram feitas com luz natural e 148 (45%) com a artificial. Isso se justifica, principalmente, pelo fato de a maior parte das fotografias retratarem os mecânicos (117 ou 35%) (ver fotografias **199-307**). Mesmo que as janelas no alto da oficina de locomotivas pudessem indicar que estivesse de dia, as condições de iluminação interna não eram necessariamente ideais para fotografar. Há também casos de externas, com céu aberto, que foram feitas com luz artificial (**57, 58, 76, 102**). Em se tratando de *flashes* e luzes artificiais, Delano era conhecido pelo seu uso, usando-as proficuamente em várias de suas séries.³²

No caso dessas fotos sobre o trabalho ferroviário, a luz artificial cumpre duas funções: primeira, a mais comum e já indicada, era compensar pontos e situações de pouca luz; segundo, utilizar as luzes próprias do ambiente de trabalho como as lâmpadas utilizadas na oficina, as faíscas que saem do uso de uma solda, e o movimento (após a longa exposição do negativo) de trens e lanternas de trabalhadores (**68, 156, 157, 164, 165, 226-228, 231, 240, 242**). No caso do segundo grupo, o fotógrafo acabou por deixar registrados não os atos dos trabalhadores, mas os rastros de luz deixados por eles, rastros que não são vistos a olho nu e que podem ser capturados pelo aparelho fotográfico. Há algo de exclusivo do trabalhador, já que não é algo como o passar de um trem; é a marca de braços, mãos, corpos e pedaços de aço deslocados sobre um espaço por meio da ação de indivíduos que davam movimento aos trens ou faziam a sua manutenção. Aqui, como na vista do vagão de frenagem, ao não aparecerem como que posando ou posicionados de modo a parecer que o movimento fora congelado pelo obturador, há essa marca do trabalhador que permite vê-lo como um agente mais autônomo e mais particularizado (especialmente no caso do soldador) do trabalho a partir do rastro do movimento sobre o plano da imagem.

---

³² Ele era um entusiasta e inclusive chegou a propor a Stryker um sistema de acoplamento de lâmpadas de flash às câmeras. Ver, por exemplo, carta de Jack Delano a Roy Stryker de 28 de julho de 1941, rolo 3, RES-PP-LoC.

O uso da luz foi um dos recursos mais utilizados por Delano tanto em relação a sua natureza quanto o modo como ela iluminava o ambiente a ser registrado. Apesar da prevalência de luz difusa (194 ou 59%), há a exploração de várias formas de iluminação: com luz projetada por trás da câmera (42 ou 13%) (exemplos: **166, 216, 303, 341**), vinda da esquerda (41 ou 12%) (**98, 129, 196, 224, 393**), oposta (30 ou 9%) (**229, 245, 339**) e à direita da câmera (**88, 104, 137, 151, 248, 263**). Todas essas formas, exceto a oposta à câmera, são usadas para inundar o ambiente desigualmente, engendrando linhas de leitura sobre o plano da imagem e acentuando o contraste; no caso das luzes difusa e oposta à câmera, esses recursos inundam igualmente o ambiente. Nesse quesito, há novamente a tensão entre isolamento e integração: no primeiro caso, a luz serve como elemento isolador que aponta para o espectador o que ele deve ver; no segundo caso, como tudo está iluminado — e, em geral, com os tons de cinza muito próximos — o trabalhador aparece integrado no processo que ele estava executando no momento da captura da imagem, em que o contraste tonal intenso (46 ou 14%) engendra o efeito da luz que o trabalhador tem à sua disponibilidade no ato de trabalho (exemplos: **40, 68, 75, 104, 245, 250, 296, 343, 452**). Dessa forma, até a luz constitui um meio pelo qual se estabelece a tensão entre integração do trabalhador ao processo de trabalho ou a atenção particular para com o ferroviário.

Nesses primeiros elementos analisados, é notável a tendência para um olhar que, independentemente do formato do negativo, focaliza o registro na visão integrada do trabalhador com ambiente e processo de trabalho. Essa tendência é reforçada pelos dois elementos estruturantes principais: centralidade (270 ou 82%) e transversalidade (212 ou 64%). Em outros termos: há, em geral, um ou mais trabalhadores no centro ou em primeiro plano da imagem e o restante do espaço constitui-se de elementos dispostos ao longo de linhas transversais mais ou menos inclinadas no plano (alguns exemplos: **33, 40, 58, 64, 73, 131, 149, 176, 193, 230, 247, 258, 279, 319, 362, 377, 396, 449**); mesmo as outras formas de centralidade icônica (bicentralidade, tricentralidade e pluricentralidade) têm a mesma lógica (**44, 136, 197, 232, 321, 374**). No caso da transversalidade, ela aparece também em uma de suas formas específicas, a perspectiva (27 ou 8%) (**101, 334, 356, 424**). O modo como essa integração aparece de forma mais intensa é nos casos em que a ortogonalidade é identificável (66 ou 20%) (**82, 130, 148, 220, 239, 268, 379**): trabalhador, espaço e máquina parecem estar no mesmo plano e/ou intimamente ligados ao ponto de apenas no contato visual entre os vários elementos é que se produzem os limites um do outro.

A extensão visual dessa lógica é a percepção de que os elementos das fotografias estão arranjados principalmente por meio da sobreposição (174 ou 53%). Isso ocorre porque o grau de inclinação das linhas é pequeno face à quantidade de informações que essas imagens de trabalho apresentam, e os ângulos utilizados por Delano acabam fazendo com que ocorra essa distribuição dos elementos icônicos. O caso extremo dessa articulação é o arranjo de destaque (11 ou 3%) (**67, 91, 173, 183, 248, 401, 446-448**), em que a figura do trabalhador ocupa a maior parte do plano da imagem. No caso das fotografias em que há muitos elementos, o arranjo em sobreposição é desfeito pela tendência de profusão (71 ou 21%), não havendo uma ordem específica da disposição dos elementos (**36, 88, 216, 229, 278, 371, 380**). O meio termo entre esses dois arranjos se deu por meio da disposição discreta (41 ou 12%), em que poucos elementos são trabalhados sobre os terços do plano da fotografia (**87, 160, 303, 406**).

Os arranjos apontam, ao se apresentarem como tentativas de organizar os elementos do trabalho ferroviário no plano da imagem, para a tensão entre o fotógrafo e o trabalho dos ferroviários. Há casos em que Delano conseguiu impor, a partir da realidade dada, uma ordem como quando há sobreposição e arranjo discreto; em outros momentos, porém, a situação se impôs sobre o fotógrafo, dando, especialmente nas imagens da oficina, certa liberdade aos indivíduos dispostos no plano da imagem. Essa tensão presente entre o controle de Delano sobre a imagem e a imposição de uma ordem a partir das situações de trabalho dadas é o meio para compreender em que grau os ferroviários conseguem ser um elemento determinante na constituição do espaço da imagem. Por consequência, ele provavelmente dava aos trabalhadores, mesmo que sem consciência, já que provavelmente os ferroviários não participavam ativamente no processo de composição, a possibilidade de deixar as suas particularidades marcadas nas fotografias.

Nesse sentido, Delano, em algum grau, se deixava levar pelas situações de trabalho e se adaptava a elas como, por exemplo, nos enquadramentos caóticos do trabalho coletivo dos mecânicos sobre uma única locomotiva (ver, especialmente, **263-298**). A necessidade de registrar isso de certa distância para que os trabalhadores aparecessem levou à composição da imagem em que eles aparecem como um bloco unificado. Esse bloco foi formado porque os trabalhadores, ao fazer os reparos nas locomotivas, atuavam todos ao mesmo tempo, sobrepondo-se uns aos outros. Ao não fazer isso, Delano privilegiou a lógica própria do trabalho ferroviário em favor de certa fidelidade, e não a uma imagem demasiadamente controlada; mesmo nas tentativas de

organizar essa espontaneidade por meio dos terços ou do destaque da figura do trabalhador.

No polo oposto a essa tensão, há três formas de arranjo que conseguem organizar o trabalho por meio da ordem imposta pelas máquinas e pelas linhas de ferro. A cadência (17 fotografias ou 5%), o enquadramento (13 ou 4%) e a prevalência (5 ou 1,5%) são as formas em que essa lógica aparece nas fotografias. A cadência aparece de duas maneiras: pela ordem imposta pelos trilhos ou outros elementos próprios da ferrovia (**129, 136, 175, 334**) ou pela disposição ordenada dos trabalhadores ao longo do plano da imagem (**314, 315, 388, 395, 407**). Nessa forma de cadência, forma-se a noção de ordem e de repetição. Os elementos organizados, icônica e espacialmente, remetem a uma ideia de continuidade espacial e temática, aderindo à leitura da figura do trabalhador essa leitura e a percepção de que o que se mostra é feito daquela forma todos os dias e faz parte do dia a dia do ferroviário.

Outras formas de arranjo reforçam essa tendência de integração entre trabalhador e máquina, remetendo à ideia de rotina. No caso do enquadramento, é uma estrutura ferroviária que delimita o espaço em que o trabalho ocorria; ora o vagão de frenagem ora o vagão de carga, eles é que definem o que está acontecendo e como o trabalho aparece para o espectador, enquadrando-o em sua estrutura e tornando-se parte da estrutura (**131, 134, 135, 338-343, 356-358, 436**). A prevalência, por fim, é quando o trabalhador aparece trabalhando sobre a máquina e esta acaba por dominar o plano da imagem; no caso, essa forma de arranjo reproduz a lógica esperada de processos de trabalho: a transformação e manutenção da máquina, o objeto do trabalho, pelo ferroviário, o operador/transformador (**161, 184, 256**).

Essas estratégias de arranjo resultam em tendências muito acentuadas de certos efeitos sobre outros. Por conta da tensão, a grande maioria das fotografias (265 ou 80%) retrata o trabalhador integrado às ocupações; dentre estas, 221 (67%) enquadram em sua área total apenas os elementos necessários para se registrar os processos de trabalho, fragmentando o trabalhador; e, em 125 (38%) casos, a aproximação é tanta que a imagem do trabalhador foi fragmentada em favor do registro do processo de trabalho. De fato, esses números apenas confirmam as tendências gerais que o conjunto de fotografias sobre os trabalhadores apresentou ao longo da análise.

Por conta desse olhar focado, em apenas 99 fotografias (30%) foi possível identificar alguma tensão de ordem espacial, sendo 59 (18%) tendendo ao aguçamento (**54, 81, 156, 175, 334, 338**), 32 (9%) ao nivelamento (**44, 133, 314, 380**) e 8 (2%) na

tensão entre aguçamento e nivelamento (**174, 184, 304-307**). Do ponto de vista da integração entre trabalhadores e máquinas, apenas em 46 fotos (14%) os dois aparecem de modo que não implica a atuação destes sobre aquelas (ver **318 e 319**). Outras formas de efeito, como inversão de proporções, longa exposição, rotação de eixo e trabalho de tensão com a fumaça ou outro elemento, não chegam a contabilizar meia dúzia cada, reforçando a tendência de integração do trabalhador às máquinas e aos processos de trabalho.

Essa tendência é igualmente reforçada com o número de trabalhadores que aparecem nas fotografias. Por conta principalmente da proximidade da câmera dos trabalhadores, a grande maioria (152 ou 46,5%) apresenta apenas um ferroviário. A mesma lógica, porém com uma distância maior entre câmera e os trabalhadores — compensada em alguns casos provavelmente pela lente, visto que o enquadramento em geral respeita as dimensões dos corpos dos trabalhadores —, também é encontrada nas fotografias com dois (86 ou 27%) ou três (41 ou 12%) ferroviários.

De fato, mesmo para as fotografias com quatro (15 ou 4,5%) e com cinco ou mais (33 ou 10%) trabalhadores é possível estender essa lógica; porém, nelas há pouco mais do que uma dezena de fotos que retratam ou momentos de descanso, ou intervalo entre um trabalho e outro ou refeições (**110, 196, 197, 232-237, 239, 388, 392-405, 407, 425**). A princípio, essas imagens também compõem momentos de trabalho, mas elas apresentam elementos que escapam ao discurso do foco apenas no processo produtivo. Além disso, como pode ser visto em algumas fotografias, características de improviso ou de condições de trabalho questionáveis são apresentadas no descanso amontoado dos *switchmen*, na higiene dos *carmen* depois de um dia de trabalho (figuras 2.5 e 2.6) e no almoço improvisado dos mecânicos, entre as locomotivas (**232-237**). Aqui se apresenta um dos primeiros elementos que podem servir de fratura para entender os limites do discurso fotográfico produzido por Delano. Mesmo que compartilhando de características formais com as outras imagens, há elementos que apontam para uma situação precária dos trabalhadores. Isso ficará mais claro quando outras fotografias e outra documentação forem aproximadas das imagens no próximo capítulo. Momentaneamente, apenas a indicação dessa questão consegue ser extraída do banco.

Figura 2.5: Jack Delano. *Joseph Klesken washing up after a day's work at the rip tracks at Proviso yards of the C & NW RR., Chicago, Ill.* Abril de 1943. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a34671>, consultado dia 07 de setembro de 2013 às 12h.

Figura 2.6: Jack Delano. *John Sabados washing up after a day's work at the rip tracks at Proviso yard of C & NW RR., Chicago, Ill.* Abril de 1943. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a34670>, consultado dia 07 de setembro de 2013 às 12h.

Com as linhas gerais estabelecidas, agora se pode passar para a análise das categorias de trabalhadores especificamente. Assim como com as paisagens, os trabalhadores de *Proviso yard* e da oficina foram os mais retratados com, respectivamente, 160 (48%) e 102 (31%) fotografias. No primeiro caso, a maior parte das fotografias (95) retrata os trabalhadores atuando diretamente no pátio de manobras; para os demais espaços há os seguintes números: 22 no galpão, 20 nos trilhos de reparos e o mesmo número para a rotunda, oito para o vestiário dos trabalhadores, seis para escritórios, quatro para o *hump office* (o escritório que coordenava a desmontagem de comboios). O foco é evidentemente nos trabalhadores da categoria *operating*, a segunda mais emblemática — atrás apenas dos *trainmen*. Mas eles não foram os mais retratados: enquanto guarda-freios, *switchmen* e outros somam 102 fotografias, os mecânicos foram representados 117 vezes. Isso ocorre porque os mecânicos trabalhavam na oficina e na rotunda, em que manutenções menores e paliativas eram realizadas antes de tirar a locomotiva de circulação.

Aqui, Delano acabou por inverter, em parte, a lógica da diferenciação das categorias apresentada por W. Fred Cottrell no **Capítulo I**, já que, ao somar as fotos de *operating* e *trainmen*, tem-se 183 imagens, estabelecendo uma maioria absoluta. Essa tensão mostra um pouco a lógica da divisão de trabalho interna às companhias ferroviárias: enquanto havia categorias especializadas e que atuavam em determinados locais, outras podiam estar presentes em diferentes áreas e situações. De fato, a tensão entre prestígio das categorias e os trabalhadores que se sentiam subvalorizados foi estopim de algumas situações conflituosas na história do trabalho ferroviário.³³ Como indicado anteriormente, não há qualquer sinal de tensão no local de trabalho nas fotos de Delano; mas as fotografias apontam, por não privilegiar as ocupações consideradas mais importantes, a pluralidade das ocupações e situações de trabalho que existiam em uma companhia ferroviária.

No caso dos *trainmen*, eles aparecem tanto em *Proviso* como na viagem entre Chicago e Clinton. Inclusive, quando a coleção é analisada dessa perspectiva, há pontos de contato entre as duas coleções, já que a narrativa da viagem inicia-se com preparativos da tripulação no pátio de manobras e em seus escritórios (316-327) e se encerra com o condutor descendo em uma estação de passageiros próxima a *Proviso* (444-455). De específico no acompanhamento desta categoria há as fotos do vagão de

---

³³ Ver capítulo 1, pp. 29-32.

frenagem que tentam passar a rotina do condutor e do guarda-freio traseiro (*rear brakeman*) e as fotografias do tempo de descanso entre a viagem de ida e de volta. No total, essas fotografias somam 37 (11%) — no vagão de frenagem (13), no trajeto (13), na pensão ou na lanchonete ou na pista de boliche (7), na sala de recreação (2) e na rua (2) — e estão ligadas diretamente à construção da rotina de trabalho já analisada anteriormente.³⁴ Do ponto de vista formal, é interessante marcar o trabalho que Delano fez de articular, nas fotos tiradas de dentro do vagão de frenagem, a porta com a perspectiva engendrada pelo enquadramento dos trilhos com a própria porta (**338-343, 356-358, 414, 416-418, 435, 436**). Devido ao contraste tonal acentuado entre o interior do vagão e a luz natural externa, cria-se a sensação de conexão entre o trabalhador e o ambiente, ao mesmo tempo em que se dá o efeito de tentar reproduzir o olhar do guarda-freio, que estaria no interior do vagão observando o colega de trabalho e a paisagem.

Outras três categorias foram acompanhadas por Delano na cobertura da *Chicago and North Western*. Os *carmen* são o quarto maior grupo registrado, somando 25 fotografias (7,5%). Essa categoria é a junção de ocupações que conseguissem reparar e construir vagões; carpinteiros, pintores, mecânicos e outras ocupações relativas a essas áreas trabalhavam nos trilhos de reparo (*repair tracks*). Assim como as categorias anteriores, eles foram registrados com praticamente as mesmas estratégias composicionais que reforçam a rotina. Há um diferencial: três fotografias que registraram um reparo de última hora em um freio de um vagão pouco antes de o trem partir. Nessas quatro imagens há a presença de três categorias: três *carmen*, um inspetor de vagões (*car inspector*) que é da categoria operacional (*operating*) e um condutor (muito provavelmente) do trem do qual o vagão fazia parte (**176-178**).

Há outras três fotografias em que categorias diversas aparecem juntas: duas são operadores do pátio conversando com membros da tripulação de trens (**179**); outra é o fim do expediente, em que vários trabalhadores se dirigiam para os trens suburbanos (figura 2.7). Enquanto nos encontros entre *trainmen* e trabalhadores do pátio não há diferença sensível do ponto de vista da hierarquia das ocupações, nas outras cinco fotografias houve o registro de momentos em que categorias distintas e com prestígios distintos. No caso, a exceção confirma a regra: Delano atentou, enquanto fotografava a

---

³⁴ Deve-se marcar que em três fotografias (**390, 392 e 395**), há a presença de mulheres que trabalhavam para os ferroviários, a saber, a dona da pensão, a dona da pista de boliche e duas garçonetes do refeitório da ferrovia em Clinton.

C&NW, mais às ocupações e aos processos específicos de trabalho do que a uma visão mais integrada e ampla dos processos. De um lado, há mais um indicativo de uma atenção especial para com o trabalhador; de outro, esse olhar fragmenta a percepção do trabalho e dos trabalhadores, deslocando-os de situações mais específicas e determinadas como, por exemplo, o reparo de última hora de um freio.

Antes de seguir para outros grupos de descritores, é preciso comentar as últimas duas categorias representadas. Ambas apresentam apenas dois registros cada. As duas fotos de trabalhadores administrativos são integradas à narrativa da viagem entre Chicago e Clinton: em uma tem-se o condutor pegando os papéis com um empregado do escritório (*clerk*) na saída para Clinton; na outra, o mesmo condutor retira os papéis do trem da viagem de retorno informando o que voltaria no trem (321 e 322). Não há qualquer atenção específica sobre esses trabalhadores a não ser para compor a cena deste elemento corriqueiro da rotina do condutor. De fato, exceto essas duas imagens e dois retratos de dois gerentes de *Proviso*, não há outros registros de membros dos setores administrativos.

Figura 2.7: Jack Delano. *Chicago, Illinois. Workmen at the Proviso yard of the Chicago and Northwestern Railroad taking the suburban train for home.* Maio de 1943. Preto e branco. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsa.8d29276>, consultado dia 07 de setembro de 2013 às 12h.

O último grupo de trabalhadores retratados são os responsáveis pela manutenção de trilhos (*maintenance of way*). Essa era a categoria menos prestigiada das ferrovias, como foi visto no primeiro capítulo da dissertação. Delano, ao retratar esses trabalhadores em *Proviso*, acabou optando por um olhar distante com que, por conta do baixo contraste nas duas fotografias, quase não é possível identificar os trabalhadores; eles parecem mais uma mancha do que um grupo de indivíduos (103 e figura 2.8). Outro elemento significativo é o fato de ambas as fotografias serem *killed* e estarem deslocadas do arquivo principal sobre a companhia. Nesse sentido, é significativo perceber que elas foram inicialmente excluídas da coleção; e, se fossem tomadas apenas as fotos identificadas com legenda, não haveria fotos desses trabalhadores na coleção.

Em se tratando das ocupações específicas, identificadas nas legendas ou passíveis de identificação visual, as mais retratadas foram os guarda-freios (30), condutores (24), maquinistas (20), *switchmen* (19), *wipes* (13) e soldadores (10). Além desses, foram retratados inspetores de vagão (*car inspector*) (8), conferidores de vagões (*car checker*) (6), mestre de linhas (*yardmaster*) (6), supervisor (*foreman*) (3), fiscal de trem (*train clerk*) (3), conferidor (*checker*) (2), ajudante do *hump* (*hump helper*) (2) e telégrafo (2). Por fim, com apenas uma fotografia cada, registrou-se agente assistente (*assistente agent*), carpinteiro, operador de guindaste, fogueiro, membro da tripulação da locomotiva (*headman*),³⁵ chefe do *hump* (*hump master*), trabalhador do *hump* (*hump worker*), operador de retardadores (*retarder operator*),³⁶ operador de sinais (*towerman*),³⁷ ajudante de soldador (*welder helper*) e o balconista do pátio (*yard clerk*).

---

³⁵ No caso, muito provavelmente o condutor da locomotiva.

³⁶ O operador de retardadores era o indivíduo responsável por operar à distância os freios mecânicos que reduziam a velocidade dos vagões à medida que eles desciam o *hump*. Essa foi uma das primeiras tecnologias a facilitar o trabalho dos guarda-freios que antes tinham que pular sobre os vagões em movimento e freá-los com as próprias mãos.

³⁷ O *towerman* tinha esse nome porque controlava as “torres” — o modo como os ferroviários estadunidenses chamavam os postes de sinalização. Além disso, ele ficava em uma torre avaliando quais linhas estavam em condições para viagem.

Figura 2.8: Jack Delano. *[Untitled]*. [1943?]. Preto e branco. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsa.8d11108>, consultado dia 07 de setembro de 2013 às 12h.

No caso das ocupações mais retratadas, as imagens não apresentam características significativas que escapem das tendências gerais da coleção, uma vez que essas profissões aparecem representadas com várias poses diferentes. Porém, especialmente no caso das profissões com poucas imagens, Delano optou por estabelecer imagens “icônicas”, isto é, fotografias que dessem conta de registrar de forma generalizante a atuação desses trabalhadores. Isso fica claro em algumas fotos, por exemplo, do inspetor de vagões, do conferidor de vagões, do operador de sinais e de outros (66-7, 132, 90-1, 422, 424). Essas imagens, muito provavelmente posadas, trabalham com a dimensão generalizante da fotografia, a sua capacidade de deslocar indivíduos, coisas e situações no tempo e no espaço, dando-lhes contornos de estabilidade e de continuidade — algo como “isto é o que um mestre de linhas faz” (98, 106, 173). Em suma, aliada à construção da imagem de modo a não dar vazão a tensões internas entre os elementos estruturais e icônicos, as fotografias de Delano estabeleceram imagens que tentam dar um tratamento geral do trabalho ferroviário ao

mesmo tempo em que, ao tentar dar conta do ritmo próprio das ocupações, deixam registradas dinâmicas e elementos próprios dos ferroviários.

O último padrão a ser analisado é o *retrato*. O de menor número de fotografias (107), as fotografias associadas a esse padrão parecem cumprir duas funções: primeira e percebida mais imediatamente, dar identidade facial para os trabalhadores; segunda e complementar, as fotografias ajudam a indicar as características indumentárias e de objetos associados aos ferroviários.

Isso fica claro se a análise partir dos efeitos da imagem: em 78 fotografias (73%) há a fragmentação do corpo do trabalhador, ou seja, a atenção a determinadas partes do corpo de modo a destacar algumas características, como as roupas de inverno de um *switchman*, as ferramentas de mecânicos na oficina e na rotunda, hábitos de fumo de trabalhadores distintos. O recurso extremo desse recorte aparece em *closes* (5 ou 4,6%), em que os rostos sujos de graxa cumprem essas duas funções ao mesmo tempo (260-262). De fato, a sujeira é um elemento recorrente nos retratos, variando de alguns sinais ao acobertamento do trabalhador pela graxa.

Nesse caso, aliás, há, especialmente na figura abaixo de William London, uma tensão entre a sujeira e as expressões faciais do trabalhador. As cinzas e a graxa não são acompanhadas de um sorriso caloroso e uma posição ativa: os olhos cansados e o cigarro branco recostado no canto esquerdo da boca remetem mais a um longo e cansativo dia de trabalho do que o empenho para que o esforço de guerra não se esmoreça. Assim como a fotografia de London, outras (no total 34 ou 32%) também lançam do mesmo recurso de posar o trabalhador em contraposição ao ambiente de trabalho (exemplos: 108, 111, 112, 147, 153, 186, 190, 217, 219, 221, 223, 382). Mas há também retratos em que os trabalhadores posam para a câmera como se trabalhassem (27 ou 25%) (exemplos: 47, 50, 90, 99, 106, 194). Aliás, três de todas essas fotografias jogam justamente com a construção do espaço com maquinário da companhia e a pose usando as ferramentas.

Figura 2.9: Jack Delano. *Melrose Park (near Chicago), Ill, C&NWRR. William London has been a railroad worker 25 years - now working at the roundhouse at the Proviso yards.* Dezembro de 1942. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a34672>, consultado dia 30 de julho de 2013 às 14h

A outra metade dos retratos constitui-se de poses de trabalhadores de frente para a câmera (**138, 195, 225, 269, 270, 275, 276, 277, 283, 289, 290, 302, 313**). Nesses e nos casos acima avaliados, as estratégias de composição apresentam tendências compartilhadas. Entre as escolhas de negativos, 37 (34,5%) são quadrados e 70 (65,5%), retangulares; destes, 45 são posicionados na vertical e 25 na horizontal. O ponto de vista é da câmera perpendicular ao chão (50 ou 47%) com casos de anglo ascensional (40 ou 37%) e alguns descensionais (17 ou 16%). O grau de inclinação da câmera nesses dois casos não é muito acentuado, reforçando a ilusão de se estar olhando de forma sincera para os ferroviários. Consequentemente, como na maior parte das fotografias, os trabalhadores ocupam o plano da imagem, o arranjo predominante é o destaque (59 ou 55%). Essa forma de arranjo impõe a figura do trabalhador sobre o plano da fotografia, não havendo outro elemento estruturante que tencione com a figura humana. Neste sentido, não há elementos estruturais marcantes que possam articular o trabalhador a um determinado espaço ou relação icônica, havendo atenção quase que integral ao ferroviário e aos objetos que o cercam.

A outra opção usada, às vezes em concomitância com a anterior, é a sobreposição (40 ou 37%); e há também poucos casos de arranjo discreto (9 ou 8%). Mesmo com essas estratégias diferentes, a centralidade é o elemento estrutural icônico mais trabalhado (26 ou 24%). Bicentralidade é o seguinte, com 11 ocorrências (10,5%); as demais formas de organização icônica não passam de quatro ocorrências (tricentralidade, três ocorrências; pluricentralidade, uma ocorrência). Do ponto de vista da projeção, quando é possível identificá-la, há 19 ocorrências de ortogonalidade (18%) e 13 de transversalidade (12%). Apesar dessas diferenças formais, do ponto de vista geral da imagem, estas pouco se distinguem dos retratos em que o destaque é o arranjo organizador. Por extensão, nas fotos em que é possível perceber o trabalho com o espaço, ele tende ao nivelamento (10 ou 9%). Isso se deve à transversalidade ser bastante sutil e a projeção perpendicular ao plano apenas agregar dentro da área do foco o que em outros casos ficaria fora. Dessa forma, os retratos, por serem trabalhados a partir dessas características, tendem a ser formalmente muito próximos.

O efeito que aponta para um trabalho diferenciado com o retrato são as ocorrências em que existe um contraste tonal acentuado: 18 (17%) (**409-411 e 426-428**). Mesmo não chegando a um quarto das ocorrências, ainda é significativo porque demonstra por parte de Delano, mesmo em um padrão enrijecido, tentativas de trabalhar a luz de forma distinta. No caso, em negativos em preto e branco e em coloridos, como

usando luz natural e/ou artificial, há o jogo de fazer o rosto do ferroviário ser destacado pela iluminação localizada ou que não banha por igual o ambiente. Diferentemente dos outros padrões, os retratos são em sua maior parte produzidos com luz artificial: 62 ocorrências (58%) contra 45 de luz natural. Mesmo assim, a maior parte das fotografias tem iluminação difusa (44 ou 41%), seguida por luz vinda detrás da câmera (29 ou 27%), à esquerda (18 ou 17%), à direita (14 ou 13%) e oposta à câmera (2 ou 2%).

Essa tendência de trabalho de iluminação se deve ao fato de a maior parte dos retratos acontecer em lugares fechado e com pouca iluminação, como a rotunda (26), oficina (15), vestiário (11), vagão de frenagem (9), dependências como hotéis e lanchonetes (7). O resultado da articulação desses elementos relativos à iluminação é que, apesar de a maior parte das fotografias serem diurnas (56 ou 52%) — identificadas, em alguns casos por conta de indícios como a cor do céu na janela ou a semelhança com outras fotografias —, o segundo maior grupo é de temporalidade indefinida (43 ou 40%); especialmente por conta do caráter fragmentário dessas fotografias, a proximidade entre os trabalhadores e o primeiro plano da imagem fecha o enquadramento de modo a não permitir que elementos da natureza apareçam na imagem e possam indicar a temporalidade, remetendo diretamente ao deslocamento temporal da rotina.

O elemento que fecha a atenção mais detida para com o trabalhador de modo a fazer uma espécie de coleção de faces que definem os ferroviários por meio de certas fenotípicas é a legenda. Construída de forma a identificar a ocupação do trabalhador e, em alguns casos, o nome dele, Delano e a divisão trabalharam em direção dessa lógica generalizante. Ao identificar um soldador (*a welder*), um trabalhador da rotunda (*roundhouse worker*), etc., estabelece-se essa tendência de leitura e reforça-se verbalmente o que se identificou em termos de estratégias de composição.

Como o espaço não é um elemento determinante na composição desses retratos, não é preciso se ater à análise de sua composição, uma vez que essas categorias, do ponto de vista do retrato, servem mais para indicar em quais locais eles foram tirados.³⁸ Do ponto de vista das categorias, a mais retratada foi a *operating* com 37 fotos (34%), seguida dos mecânicos (26 ou 24%), *trainmen* (24 ou 22%), *carmen* (14 ou 13%) e administrativos (2 ou 2%). Além disso, há quatro imagens (4%) em que não foi possível identificar exatamente qual a categoria retratada. No caso dessa categoria — assim

---

³⁸ Apesar disso, os retratos foram classificados neste eixo também. Para os resultados, ver **Anexo C**, vol. 2 desta dissertação, pp. 353-8.

como ao longo de toda a coleção —, Delano e a divisão mostram uma atenção equilibrada entre as três categorias principais que ele acompanhou, integrando, na maior parte das vezes, o trabalhador a suas práticas de trabalho.

Para fazê-lo, Delano fez com que os trabalhadores posassem para a câmera. Essa característica fica clara quando se analisam as quatro ocupações mais retratadas: *switchman* (12), *brakeman* (10), soldador (10) e as *wipes* (8). Alguns exemplos são: o *switchman* na beira do trilho esperando o trem (47, 51), o *brakeman* no vagão de frenagem fumando o seu cachimbo enquanto espera a próxima parada ou ter que ir à porta traseira dar algum sinal (360, 361) e uma *wipe* operando uma plataforma giratória (383). Contudo, há momentos em que os trabalhadores posam para câmera ora de forma “espontânea” (195, 238, 241, 243) ora aparecem posicionados de modo que a câmera os capture em fotos com poses mais estáticas e que tem a qualidade de capturar o rosto do indivíduo como no caso dos *closes*. Na lógica do plano proposto por Stryker e executado por Delano, esses retratos cumprem a função de dar materialidade ao olhar aproximado tanto ao processo de trabalho como à atenção para com os indivíduos que realizam as ocupações, finalizando o procedimento da paisagem geral para as particularidades dos sujeitos.

***

Após a análise geral dos resultados do banco de dados, é possível identificar algumas tendências gerais na coleção fotográfica. Primeiramente, independente do padrão temático, houve a tentativa de criação de fotografias que fossem formalmente equilibradas ou, pelo menos, que não estabelecessem tensões fortes no plano da imagem. A grande predominância de fotografias que apresentam sobreposição, por exemplo, implica essa tendência na medida em que os contornos dos objetos presentes nas fotografias se constituem nos limites de uns nos outros. Por consequência, e segundo, é possível identificar um olhar que percebe o trabalhador como completamente integrado ao processo de trabalho, mesmo havendo poucas fotografias que desafiam essa característica. Os trabalhadores aparecem trabalhando ou em momentos de descanso do trabalho, constituindo um discurso em que predominam as atividades da rotina sobre os sujeitos. A última e terceira tendência é a presença, ao sobressair essa visão do processo de trabalho, de uma visão fragmentada dos trabalhadores, individualizados ou em pequenos grupos, que não constitui um discurso que os entendesse como agente coletivo.

Essas tendências gerais indicam para uma percepção do trabalho e do trabalhador como algo pacificado e sem distúrbios de qualquer natureza. Mais precisamente, elas indicam que predominou sobre os sujeitos a percepção de que eles faziam parte da companhia ferroviária e que esta estava representada por meio de seus trabalhadores. Essa equalização entre trabalhador, trabalho e companhia ferroviária é base para se entender qual discurso as fotografias de Delano estabeleceram sobre os ferroviários — e o ponto de partida para o próximo capítulo.

3 – NARRATIVAS FOTOGRÁFICAS E OS LIMITES DO DISCURSO

Os resultados obtidos a partir da análise dos descritores permitiram estabelecer linhas gerais de leitura das fotografias, especialmente no que diz respeito à figura do trabalhador nelas. Retornando às fotografias, pode-se perceber que a identificação entre trabalhador e processo de trabalho ou, pelo menos, a estabilidade dos elementos no plano da imagem é a grande tendência geral das imagens. O problema agora é entender o que isso implica na construção do discurso acerca do trabalhador ferroviário. Como uma primeira aproximação, pode-se observar a imagem abaixo.

Figura 3.1: Jack Delano, *Untitled*. [Dezembro de 1942?]. Preto e branco. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsa.8d11087>, consultado dia 29 de julho de 2013 às 22h 30min.

A imagem acima tem uma particularidade. De todas as 724 fotografias da coleção, ela foi a única classificada como de área indefinida, ou seja, não foi possível

identificar a que setor do *Proviso Yard* da *Chicago and North Western Railway* (C&NW) se referiria esse retrato. Na fotografia em questão, pode-se identificar uma situação que é comum ao trabalho ferroviário e a muitas formas de emprego: o recebimento do salário, em que pesa o sorriso dos dois trabalhadores postados no primeiro plano da fotografia.

Ao tentar integrar essa imagem a qualquer uma das narrativas identificadas, ela caberia muito bem em qualquer uma delas: em todas as rotinas destacadas em *Proviso*, na oficina de locomotivas e na viagem entre Chicago e Clinton, poderiam ocorrer momentos em que os trabalhadores recebiam o seu salário, já que, como aponta a imagem, ele era pago por meio de um contracheque. A primeira razão por trás dessa situação é o fato de ela ser uma imagem *killed* (morta), isto é, aquela que não recebia legenda e era arquivada à parte da coleção disponível para circulação. Mesmo anexada ao arquivo morto, ela poderia ser identificada por meio da localização de elementos icônicos ou indivíduos que teriam aparecido em outras imagens. O problema é que ela não tem um elemento que dê segurança para realizar essa identificação.

Um elemento mais próximo é a pia sobre a qual se recosta o trabalhador que se encontra no canto esquerdo do primeiro plano, mas, mesmo assim, é uma peça de louça muito genérica para servir de referência. Outro, a roupa suja de tinta do trabalhador ao centro, pode indicar que são trabalhadores dos trilhos de reparos (*rip tracks*), responsáveis pela manutenção de vagões, mas sujeira em um ambiente de trabalho marcado pela intempérie do clima não permite relacionar situações específicas à sujeira do uniforme. Mesmo a sua identificação como fotografia sobre a *Chicago and North Western* não era garantida. Apenas quando foi possível consultar as listas de legendas é que foi possível identificá-la como parte da coleção da C&NW. Contudo, qualquer tentativa de localização parece demasiadamente frágil para garantir a identificação. Mesmo que seja uma imagem similar devidamente identificada como o pagamento a trabalhadores de *Proviso*, é possível perceber que sem a legenda e em face das outras imagens, mesmo conseguindo identificar os rostos dos trabalhadores em outras imagens, seria difícil encontrar a área da qual essa foto poderia fazer parte (ver figura 3.2).

No caso da fotografia sem identificação, essa qualidade, apesar de parecer um limite, aponta para a característica geral que define o trabalho de Jack Delano ao fotografar essa estrada de ferro. Assim como a fotografia parece fazer parte de uma narrativa, ela em si também apresenta elementos bastante significativos para

compreender o trabalho de um ferroviário. Existe uma tensão entre as narrativas que organizam a coleção e as imagens específicas que apontam para elementos que ora coadunam ora entram em contradição com as leituras propostas pelas séries fotográficas, sendo que ela é identificável tanto em análises mais detidas das imagens como no banco de dados.

Figura 3.2: Jack Delano, *Chicago, Illinois. Foreman handing out paychecks on Saturday at a Chicago and Northwestern Railroad yard.* Dezembro de 1942. Preto e branco. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsa.8d11180>, consultado dia 29 de julho de 2013 às 21h 30min.

Como visto no capítulo anterior, as fotografias em geral tendem a construir uma visão que buscava deixar os elementos no plano da imagem em situação equilibrada. Do ponto de vista icônico, não há registro de situações de contestação da ordem como greves, protesto e nem acidentes. Do ponto de vista iconográfico, as análises indicam que os recursos de composição utilizados nas imagens apontam para uma tentativa de enquadramentos e de arranjos que podem ser considerados harmoniosos ou, pelo menos, que estabeleceram tensões que não colocariam em jogo a harmonia pretendida. Mesmo em situações em que o fotógrafo se dobrou à situação, como no caso da oficina, houve a busca pelo registro mais claro de uma atividade ou ofício. No caso da fotografia que

inaugura o capítulo, os recursos orientados para o equilíbrio estão presentes, especialmente o enquadramento em terços dos trabalhadores.

Ainda assim, essa fotografia em si parece não representar algo de excepcional em relação ao trabalho ferroviário. Se colocada próxima às outras fotografias sobre os trabalhadores de todos os setores, ela pode muito bem compor em conjunto às demais. Não existe, por mais que nossos olhos e gostos tendem a buscá-la, uma hierarquia entre as fotografias. A capacidade de ressonância dessa imagem perante as demais implica uma estratégia de registro e, consequentemente, uma forma de discurso que entende o trabalhador ferroviário por o que não é o mais icônico nem o mais trivial. É possível identificar que foi no trabalho extensivo dessas “histórias” (como chamava Stryker) que se tentou constituir uma leitura sobre o trabalho ferroviário que se apoiou em dois elementos, que correm em paralelo por toda a coleção.

A questão central para essa construção se deu por conta da identificação entre trabalhador e processo de trabalho, que implica duas qualidades complementares. De um lado, o estabelecimento de uma noção de rotina em que o trabalho ferroviário é visto como integrado aos processos de trabalho e ao ritmo de funcionamento da companhia ferroviária, em que paira sobre as imagens uma espécie de repetitividade continua por conta do duplo deslocamento realizado pela fotografia. Ao não identificar propriamente uma situação e/ou trabalhadores específicos, as fotos produzem o efeito de que as coisas e as situações mostradas aconteciam de apenas uma maneira. De outro lado, há a reprodução icônica dos estereótipos sociais e culturais ligados ao trabalhador ferroviário, em que o trabalhador branco e leal à companhia domina a coleção e não há qualquer menção a negros ou às tensões trabalhistas entre trabalhadores e companhia ferroviária durante toda a Segunda Guerra Mundial. A presença dessas duas dimensões permite descrever o que há de propriamente ideológico nas fotografias acerca do ferroviário. Rotina e estereótipo foram o meio pelo qual Delano e, por extensão, a divisão produziram imagens que foram ao encontro das expectativas sociais e políticas no que dizia respeito ao discurso de união nacional.

Contudo, por conta da qualidade extensiva e de sua narratividade, é possível perceber pontos de limite desse discurso. De fato, essa tensão é o elemento mais rico da coleção, já que, próxima de outras propostas fotográficas contemporâneas, a dimensão ideológica em certo grau fechava possibilidades de leituras como as que as fotografias de Delano permitem. O que deixa entrever essa tensão é, apesar da caracterização que tende à rotina e à estereotipagem, há outros elementos que vão de encontro ao discurso

de união nacional, como, por exemplo, rostos, roupas e elementos que vão se tornando mais claros à medida que o olhar se detém sobre as fotografias. Ao cabo da análise, é possível perceber que Delano conseguiu estabelecer um quadro bastante rico e complexo do trabalho ferroviário e de parte da vida desses trabalhadores.

Para reconstruir esse quadro complexo, os seguintes passos serão tomados. Primeiramente serão apresentadas as três principais narrativas presentes na coleção, a saber, as atividades em *Proviso Yard*, o trabalho na oficina de locomotivas e a viagem de carga entre Chicago e Clinton, e como elas estabelecem essa dimensão de rotina. Nesse primeiro ponto, também será mostrada a aproximação do discurso estatal com o apresentado nas fotografias. Segundo, sobre as características gerais dos trabalhadores ferroviários registrados por Delano, serão analisadas em que medida elas dialogam com as visões acerca dos ferroviários que partiam dos próprios trabalhadores e do Estado, ou seja, dos elementos que possivelmente influenciaram Delano na produção das imagens. Após esses dois passos, é possível estabelecer as características gerais e particulares dos trabalhadores ferroviários presentes nas fotografias, dando subsídios para se entender os pontos de contato e de distância com outros discursos presentes no período acerca dos ferroviários. Nesse sentido, como terceiro passo, será analisada a visão patronal sobre os seus trabalhadores. No quarto ponto, será feita a avaliação desse discurso patronal e de outros que se assemelhem ao de Delano. Assim, por fim, se pretende fazer o fechamento e entender a posição das fotografias de Delano na Segunda Guerra Mundial e em que medida elas constituem uma imagem do trabalho ferroviário.

3.1 – Narrativas fotográficas

O primeiro elemento marcante das fotografias é a predominância do registro de *Proviso Yard* sobre todas as outras áreas fotografadas por Delano (1-256, 260-262, 308-325). Do total de imagens, 386 (53%) registram momentos específicos do dia a dia do pátio de manobras. Dentre as atividades registradas, pode-se destacar a predominância da praça de manobra — composta pelos trilhos de entrada e saída de trens, além da *hump yard* — com 272 fotografias (70% do total relativo a *Proviso* e 37,5% do total de fotografias). Em seguida, foram registradas a rotunda com 60 (15%, 8%) fotografias, o galpão de carga e descarga com 46 (12%, 6%), os trilhos de reparos de vagões (*repair tracks*) com 43 (11%, 5%), o vestiário dos trabalhadores com 19 (4,5%, 3%), os escritórios com 10

(2,5%, 1%), e o *hump office* e a estação de passageiros com 6 (1,5%, 0,8%) cada. Com esses números, é possível perceber que a proposta de projeto enviada ao exército em novembro de 1942, mesmo que ainda sugestiva, foi seguida de forma atenta.¹

Outro elemento marcante é a narrativa fragmentária que marca o acompanhamento das atividades de *Proviso*. Não existe nas fotografias um elemento visual nem textual que as articule em alguma forma de leitura contínua e sequencial das fotografias. Desse ponto de vista, é possível perceber mais precisamente pequenos núcleos narrativos de algumas poucas imagens. Esses núcleos formam pequenas unidades por toda a coleção que podem ser aproximadas umas das outras, mas não estabelecem uma narrativa linear precisa e facilmente identificada (como no caso do galpão, fotografias **128-140**). Além disso, outras situações foram apresentadas com poucas fotografias e sem uma articulação narrativa ou característica presente no pátio de manobras (como no caso do mestre de linhas, que apresenta apenas um retrato, **106**).

Alguns motivos podem ser aventados. Primeiro, a forma de atuação de Delano, que seguia a lógica do cumprimento dos prazos e sob a égide das intempéries climáticas, não dando espaço para o fotógrafo fazer planos com muita antecedência ao ato de fotografar. Em algumas ocasiões, Delano levantou o problema entre a vontade de fotografar e o peso dos prazos. Como fotógrafo, ele desejava ter todo o tempo necessário para fazer aquela imagem; mas, como funcionário, ele tinha que cumprir o que lhe era pedido e em tempo hábil, já que as fotografias poderiam estar sendo esperadas para alguma publicação específica ou mesmo demandadas por conta de uma mudança dos ares políticos. Por conta da falta de tempo e de recursos, escolhas eram feitas durante a cobertura das ferrovias que implicam uma seleção do que seria importante e do que não seria.²

Segundo, a forma como as fotografias eram recebidas na divisão: numeradas pela ordem de entrada, as possíveis narrativas eram fragmentadas por conta de não serem organizadas temática ou cronologicamente à medida de sua produção. Isso só ocorria depois que o projeto havia sido encerrado, além do fato de que, na época em que Delano estava em Chicago, estava ocorrendo o (incompleto) processo de reorganização

---

¹ Para o plano, ver **Capítulo 2**, pp. 82-4.

² Essa tensão aparece tanto na entrevista dos Delano com Robert Doud como na autobiografia de Jack Delano. Ver *Oral history interview with Jack and Irene Delano, 1965 June 12, Archives of American Art, Smithsonian Institution*, <http://www.aaa.si.edu/collections/interviews/oral-history-interview-jack-and-irene-delano-13026> (consultado 27 de outubro de 2010 às 10h). Ver também Sally Stein, “FSA Color: The Forgotten Document”, *Modern Photography*, Janeiro de 1979, pp. 90-99, 162-4 e 166.

da coleção.³ Outro fator importante é, novamente, a dimensão burocrática que aparece nessa característica de trabalhar, já que o objetivo era tornar as fotografias disponíveis o mais rápido possível para a circulação. A preocupação de acrescentar material escrito que ajudasse a referenciar e conjecturar as imagens ocorria apenas após o fotógrafo encerrar os trabalhos.

O último elemento textual que poderia realizar essa articulação, a legenda geral (*general caption*), que seria produzida por Delano, não o faz. No caso da narrativa acerca do pátio de manobras e de *Proviso Yard*, identificada como lote 220 da coleção do FSA-OWI,⁴ ela é composta de apenas um ficha que indica os núcleos narrativos internos à coleção como um todo e de um documento conjunto do *Office of War Information* (OWI) com o *Office of Defense Transportation* (ODT).⁵ Se não há uma articulação narrativa nesses documentos escritos, há nesse documento de ODT e de OWI, porém, a indicação do enquadramento discursivo ajuda a ler as fotografias de forma mais precisa.

O *release* conjunto das duas agências divulgava a participação de Otto S. Beyer, diretor do setor de administração da mão de obra ferroviária de ODT, no encontro anual de 1943 da *Brotherhood of Railway and Steamship Clerks*. O sindicato, em conjunto com outros três, compunha o chamado *Big Four*, conjunto de agremiações independentes de qualquer federação ou confederação nacional que eram conhecidas pelo conservadorismo político e pela defesa da segregação racial nas categorias de ferroviários. Como descrito no **capítulo 1**, as décadas de 1930 e 1940 foram marcadas por tensões entre governo, companhias e trabalhadores que renderam um breve período de intervenção estatal sobre as companhias no final de 1943. Antes da intervenção direta, a *Office of Defense Transportation*, agência responsável pela administração dos meios de transportes mobilizados para a guerra, tentou (sem muito sucesso) meios menos radicais, como o diálogo e as declarações públicas, para conter a escala das tensões.

O processo de disputa começara no início de 1940, quando o aumento de demanda explodiu por conta dos primeiros sinais de mobilização para uma possível

---

³ Sobre a reorganização do arquivo, ver Alan Trachtenberg, “From the Image to Story: Reading the File”, in: Beverly Brannan e Carl Fleishhauer, *Documenting America, 1935-1943*. Berkeley: University of California Press, 1988, pp. 43-73.

⁴ Os lotes eram os agrupamentos de negativos que representavam uma narrativa articulada e geralmente eram acompanhados de uma legenda geral (*General caption*) que apresentava informações gerais sobre o objeto retratado. Nem todas as fotografias recebiam lotes como, por exemplo, o caso das *wiper women* de Clinton, estado de Iowa, que será avaliado a seguir.

⁵ “Advance release ODT-239”, Supplementary Reference File 220, rolo 14, FsaOwi-PP-LoC.

emergência. Os trabalhadores, com os salários congelados desde meados da década de 1920, número reduzido de ferroviários e com uma carga de serviço muito maior, começaram a pleitear por melhores salários e a lutar para evitar que os direitos adquiridos ao longo das décadas anteriores não fossem cortados em nome de uma maior flexibilização da mão de obra. Em 1943, a tensão chegava ao seu auge e isso levou ODT a intervir publicamente na questão. A presença de Beyer na reunião anual dos *clerks* foi uma dessas intervenções.

A partir deste ponto de vista, o documento destacou o “[...] trabalho de equipe no qual cada homem, gerência e o Governo Federal cumpre o seu papel” frente ao aumento da demanda.⁶ Após elogiar o público-alvo, Beyer comentou sobre o problema da falta de trabalhadores nas ferrovias. Ele apontou que as mãos-de-obra negra e feminina eram opções que estavam sendo usadas muito timidamente e ele pediu para que os sindicatos auxiliassem as companhias a contratarem mais estes trabalhadores. Por fim, como uma espécie de consolação aos trabalhadores, Beyer informou que a redução de direitos dos trabalhadores ferroviários, apesar dos boatos ao redor da questão, não era prioridade do ODT por não serem significativas para a mobilização de mão de obra.

Apesar de Beyer não estar sendo completamente sincero em relação à redução dos direitos — ele e o diretor da agência, Joseph B. Eastman, eram a favor da redução de direitos dos *trainmen* —, é preciso destacar o discurso de harmonia que emanava do Estado estadunidense e era transmitido por figuras como ele.⁷ É um discurso que se alinhava diretamente com supressão do dissenso em favor de uma união nacional ao redor do esforço de guerra. Não foi possível identificar o que veio primeiro: ou a tentativa do ODT de estabelecer um discurso de união entre ferroviários e patrões e, por extensão, orientou o trabalhador de Delano; ou se, oportunamente, as fotografias de Delano na divisão foram associadas ao discurso produzido pelo ODT. O que é possível atestar é que, uma vez realizadas essas fotografias, elas foram associadas ao discurso proferido por Beyer; e, mais importante ainda, é possível identificar elementos da fala de união nas fotografias.

Esse discurso é percebido na coleção justamente por conta da fragmentação narrativa. Ao compor apenas pequenas narrativas ou apresentar aspectos gerais e

---

⁶ Original: [...] *team-work job in which men, management and the Federal Government each played its part*. “Advance release ODT-239”, *loc. cit.*, fl. 1.

⁷ Otto S. Beyer, Memorando “The rails face a manpower problem”, pasta Labor (General), caixa 51A, ODT-NARA.

específicos acerca dos trabalhos em *Proviso Yard*, as fotografias remetem a certa tensão entre o evento/momento particular que foi registrado e a noção de que aquela situação se reproduzia constantemente de forma similar e sempre no mesmo lugar. Do ponto de vista do processo de trabalho, das atividades hodiernamente feitas e que não parecem se distinguir, acaba ocorrendo a implicação de uma rotina, ou seja, de que o que foi fotografado era algo que corriqueiramente era feito pelos ferroviários no dia a dia da profissão e a guerra apenas fez aumentar a demanda, sem trazer distúrbios para as relações de trabalho dentro da companhia.

A ideia de rotina é central para compreender a formatação do discurso de harmonia. A rotina pode ser encarada como a naturalização da dinâmica do processo de trabalho na vida do trabalhador, sendo o resultado de um longo processo de adequação das fábricas e dos sujeitos à lógica capitalista de produção. *Fordismo* é o nome que se dá a como essa relação estava estabelecida entre as décadas de 1930 e 1950. Mas o processo de adequação dos trabalhadores a uma rotina tem uma longa história: primeiramente impostas por patrões e supervisores sobre os artesãos e trabalhadores em geral em vias de se tornar proletarizada nos séculos XVII e XVIII, as formas e os modelos de tempo de trabalho e disciplina se alteraram à medida em que o capitalismo industrial foi ganhando seus contornos mais definidos e a ética protestante se tornava o modelo moral da vida do trabalhador. Segundo E. P. Thompson, a proposta de Henry Ford para organização fabril seria, em relação à percepção e à administração do tempo, o exemplo mais acabado da união entre certa moralidade que adequa os trabalhadores às suas expectativas em relação aos comportamentos e demanda estrutural do capitalismo e, como resultado das lutas dos trabalhadores em relação a essa questão, ao controle do espaço e do processo de trabalho.⁸

Entre Ford e o *fordismo*, porém, há certa diferença. O *fordismo* é geralmente definido como o desenvolvimento da racionalização do processo de trabalho cujas características eram: padronizar peças e processos de montagem de produtos para economizar no custo da mão de obra por conta da redução do tempo de produção; intensificação da divisão de trabalho; e ensejo da possibilidade de maior contratação de trabalhadores não qualificados, pressionando para maior padronização e divisão de trabalho. Se as bases desta lógica foram lançadas por Ford, elas foram apropriadas por outras companhias e melhoradas ao longo das primeiras décadas do século XX. Do

---

⁸ E. P. Thompson, "Time, Work-Discipline and Industrial Capitalism", *Customs in Common*. Londres: Penguin, 1993, pp. 352-403. Para a análise sobre Henry Ford, ver pp. 390-4.

ponto de vista da economia, é a partir dessa lógica que o consumo em massa se torna uma dimensão central do capitalismo: como a produção aumenta consideravelmente, ela precisaria ser absorvida no mesmo ritmo em que saía das fábricas para manter o equilíbrio e a manutenção do capitalismo, ou seja, o lucro. O limite da proposta de Ford era justamente uma continuação de seu plano que encontrou barreiras na organização dos trabalhadores: a imposição de um “Novo Homem” que, como Thompson percebeu, não passava da extensão de valores protestantes, de modo a tornar os trabalhadores obedientes e integrados física e mentalmente à lógica fabril. As outras companhias, antes do próprio Ford, optaram pela aceitação da negociação coletiva, construindo o controle do tempo e do espaço de trabalho a partir de um acordo estabelecido sobre a tensão entre intenções patronais e profissionais.⁹

As ferrovias, a princípio, não parecem caber dentro dessa lógica por não compartilharem da lógica fabril — afinal, exceto para as oficinas, as atividades dos ferroviários não se pautam pela produção de um bem específico. Mas, como tudo que é integrado ao sistema capitalista, a lógica de trabalho fabril também fora incorporada pelas outras ocupações e, a partir das tensões específicas de cada categoria, formou-se o processo de equalização das categorias de trabalhadores. Apesar da negação de Warren Susman de um fordismo como elemento cultural estruturante dos Estados Unidos, ele pode ser identificado como elemento político que organiza a percepção do trabalho.¹⁰ A ênfase na rotina e na realização constante e bem feita da montagem e desmontagem de cargas cumpre as expectativas relativas a esse fordismo. A ausência de qualquer interrupção ou elemento de tensão entre trabalhadores e o lugar de trabalho ou algum indivíduo representando a companhia reforça essa perspectiva. Assim, as fotos passam a impressão de que o tempo foi “consumido, negociado, *utilizado*” para cumprir os

---

⁹ Para as informações gerais sobre o fordismo, ver Simon Clarke, “What in the F---’s name is Fordism”, <http://homepages.warwick.ac.uk/~syrbe/pubs/Fordism.pdf> (consultado dia 18 de abril de 2013 às 19h 35min). De fato, em uma busca geral pelo Jstor (jstor.org), não foi encontrado artigo ou indicação de livro que tenha tratado de forma intensa e extensa sobre o conceito de fordismo nos últimos 15 anos. Mesmo a coletânea recente de Huw Benyon e Theo Nichols, *The Fordism Of Ford And Modern Management: Fordism and Post-Fordism* (Londres: Edward Elgar, 2006, 2 vols.) tem o artigo mais recente datado em 2001. Para uma proposta próxima à época que reflete essa visão de mundo, ver Elton Mayo, “The Problems of the Administrator” (1933) in: Warren I. Susman, *Culture and Commitment, 1929-1945*. Nova York: George Braziller, 1973, pp. 302-9.

¹⁰ Warren I. Susman, “Cultural heroes: Ford, Barton, Ruth”, *Culture as History: the Transformation of the American Culture in the Twentieth Century*. Washington: Smithsonian, 2003, pp. 131-141. [Originalmente publicado em Nova York: Pantheon Books, 1973.]

deveres de sua ocupação perante o seu patrão e, do ponto de vista do Estado, a sociedade em geral.¹¹

A questão que se coloca é entender as características gerais da forma como essa rotina foi construída. Como rotina implica certa continuidade ao longo de uma jornada, é preciso entender como ela foi narrada por meio das fotografias. A forma dessa narrativa não é linear; é de conjunto: não existe sequencialidade temporal, mas a formação de blocos narrativos que pressupõe uma integração geral por conta do espaço onde elas se desenvolvem, *Proviso Yard*. De fato, se atentarmos para essas sequências, é possível perceber a tentativa de um registro amplo do objeto retratado por conta da lógica da produção fotográfica da divisão, igualmente burocrática e ideológica.

O que guiava essa lógica era uma tendência catalogadora que marcava o trabalho da divisão. Os objetos, lugares, pessoas e coisas — a dimensão icônica das imagens — deveria ser seguido próximo do que Stryker esperava ver nas fotografias, como fica claro no projeto fotográfico elaborado por ele para guiar Delano. A dimensão iconográfica (o *como* da fotografia) ficava a cargo do fotógrafo, no que diz respeito à composição da imagem e à produção das séries.¹² Essa liberdade estilística do fotógrafo, porém, estava atrelada a uma perspectiva maior, uma dimensão catalogadora que organizaria a coleção para receber qualquer interessado em usar fotografias em qualquer situação. Como recordou Jack Delano, na década de 1960:

[...] O que estávamos fazendo e o que Roy estava fazendo, produzindo fotografias, não havia muita ênfase no... nós estávamos fazendo nada em relação ao uso delas. Nós esperávamos que outras pessoas as usassem e nós providenciariamos o serviço. Um escrito que estivesse fazendo um livro... ah, ok, aqui estão as fotos e use todas. Alguém queria fazer uma exposição, ok, aqui estão as fotos. Mas nunca foi uma iniciativa do FSA, nem o FSA tinha um plano específico para dar uso para essas coisas, exceto em escala limitada por conta das exposições que Ed Rosskam projetara. A proposta de Roy para o uso das fotografias... Ele não tinha planos específicos para como essas fotografias deveriam ser passadas a frente e usadas e disponibilizadas, mas no fundo de sua mente, havia a ideia de que alguém iria fazer algo com essas coisas, e, portanto, nós tínhamos que ter isso, e tínhamos que ter isso, e temos que ter isso e temos que ter isso. Por exemplo, ele até falava em fotografias de latrinas — com um piso, com dois pisos, feitas de tijolos, grandes, de todos os tipos. Bem, essa

---

¹¹ Thompson, *op. cit.*, p. 395. O encadeamento de expressões em inglês é “consumed, marketed, put to use”. Para a tradução, ver E. P. Thompson, “Tempo, disciplina de trabalho e o capitalismo industrial”, *Costumes em comum*. Tradução de Rosaura Eichenberg. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 298.

¹² Ver *Oral history interview with Jack and Irene Delano...*, obra citada e Jack Delano, *Photographic Memories*. Washington: Smithsonian, 1997, pp. 59.

atitude simboliza que tipo de coisas ele estava pensando sobre os vários aspectos do modo como nossa população morava, os tipos de botões — temos que ter fotos de os tipos de sapatos, todo tipo imaginável de ferramentas que as pessoas usavam em seus trabalhos, todo tipo imaginável de vestimentas que as pessoas usam em várias partes do nosso país. Bem, quando ele pensa nesses termos ele está pensando na utilização das fotos. Agora alguém deve... alguém que está pensando em usar as fotos — já na cabeça de Roy as coisas eram catalogadas e organizadas para eles.¹³

Isso fica claro quando se analisa de forma mais próxima, por exemplo, a sequência do *hump* (ver **1-127**). Existe a possibilidade de estabelecimento de uma linearidade nas imagens, por conta de a desmontagem do comboio ser um processo marcado por momentos específicos: o trem leva o comboio até o alto da colina; enquanto isso, um trabalhador solta as travas entre os vagões; em seguida, no topo da colina, cada vagão é liberado e começa a descer enquanto é frenado à distância e sob a supervisão de um *brakeman* que pode intervir manualmente se for o caso; por fim, o vagão é jogado no trilho que contém a locomotiva que seguiria a viagem com aquela carga por meio da operação da alavanca pelo *switchman*.

Porém, do ponto de vista das imagens, dois elementos são determinantes para enfraquecer a frágil linearidade entre as fotografias: primeiro, as várias distâncias do fotógrafo em relação aos objetos e pessoas que compõem o quadro geral, mostrando o

---

¹³ Original: [...] What we were doing and what Roy was doing, producing photographs, there wasn't really much emphasis on . . . we weren't doing anything about using them. We were expecting other people to use them and we would provide the service. A writer who was doing a book . . . well, fine, here are the pictures and use them all. Somebody wanted to do an exhibit, fine, here are the pictures. But it was never FSA's initiative, nor did FSA have a program for getting these things used except on a rather limited scale in some of the exhibits that Ed Rosskam had designed. Roy's outlook on the use of the photographs . . . he didn't have any specific plans about how these pictures ought to be pushed and used and made available, but in the back of his mind was the idea that somebody was going to do something with these things, and therefore we ought to have this, and we ought to have this, and we've got to have this, and we've got to have this. For instance, he would even talk about pictures of privies; we've got to have pictures of all kinds of privies -- two-story privies, one-story privies, brick ones, big ones, all kinds. Well, this attitude is symbolic of the kind of thing he was thinking about in every phase of the way our people lived, the kind of buttons -- we've got to have pictures of all the kinds of shoes, every imaginable kind of tool that people use in their work, every imaginable kind of clothes that people wear in the various parts of our country. Well, when he thinks in those terms he's thinking of utilization of the pictures. Now somebody ought to . . . somebody who is thinking of using the pictures -- already in Roy's mind things were being catalogued and organized for them. Oral history interview with Jack and Irene Delano..., obra citada.

Ed Rosskam foi um fotógrafo emigrado da Alemanha, ao trabalhar com Roy Stryker, acabou se tornando responsável pelo planejamento e montagem de exposições, livros e outras formas de circulação das fotografias. Mesmo não trabalhando integralmente junto ao FSA ou OWI, ele orbitava ao redor da divisão por conta de seu interesse pela coleção e porque sua esposa, Louise Rosskam, era fotógrafa da divisão. Além disso, ele foi responsável pelos primeiros artigos valorizando o trabalho da divisão na imprensa. Ver *Oral history interview with Edwin and Louise Rosskam, 1965 August 3, Archives of American Art, Smithsonian Institution*, <http://www.aaa.si.edu/collections/interviews/oral-history-interview-edwin-and-louise-rosskam-13112>, consultado dia 06 de outubro de 2013 às 14h.

espaço genericamente, as atividades específicas e alguns retratos de trabalhadores; segundo, por conta dessa qualidade, elas não são cronologicamente muito próximas, isto é, não há imagens como em uma sequência que remeteria a uma lógica cinematográfica. Desse modo, a narrativa foi montada por meio de momentos chaves que, deslocados da narrativa, conseguem, na articulação entre imagem e legenda, bastar por si mesmos — por exemplo, os retratos que podem cumprir a função de apresentar o trabalhador genericamente ou dar rosto aos trabalhadores registrados a média e longa distância.

Essas características gerais também são encontradas nas outras áreas registradas por Delano. A segunda maior área registrada foi a oficina da *40th Street* no norte de Chicago, com 202 fotografias (28%) (**201-307**). No caso desse grupo, não há espaços específicos que foram explorados, sendo a cobertura das atividades mecânicas feita de forma similar à de *Proviso*: a articulação ao espaço das atividades profissionais realizadas. Diferentemente do caso de *Proviso*, não há qualquer indicação no projeto de Stryker ou na correspondência entre este e Delano. Provavelmente, algo que foi acertado entre Delano e Stryker por telefone – recurso bastante usado por ambos em suas conversas. Apesar de agrupadas sob o lote 219, não foi localizada qualquer documentação complementar que ajude a compreender outros objetivos, para além da própria verve de registrar, que marcou o trabalho de Delano e Stryker.

A hipótese mais segura é que Frank Koval, diretor do departamento de publicidade da *Chicago and North Western Railway* (C&NW), tenha levado Delano à oficina. Em carta de dezembro de 1942, Koval informou a Harry Frier, gerente do departamento de propaganda da companhia, que “[...] nos últimos meses, eu acompanho o Senhor Jack Delano, fotógrafo do *Office of War Information*, pelas áreas da companhia no território de Chicago onde ele tem tirado fotografias de veículos ferroviários, homens no trabalho e paisagens da praça de manobras”; entre os locais visitados, a “[...] oficina da *Fortieth Street* e a rotunda”.¹⁴ Ao que a documentação deixa transparecer, houve uma boa relação de Delano com os burocratas das ferrovias fotografadas e, no caso da C&NW não foi diferente.¹⁵ Isso permitia a Delano ter acesso

---

¹⁴ Original: [...] for the past month I have accompanied Mr. Jack Delano, photographer for the Office of War Information, about the company's premises in the Chicago territory where he has been making photographs of rolling stocks, men at work and general yard scenes; [...] Fortieth Street shops and roundhouse. Carta de Frank Koval a Harry Frier, 8 de dezembro de 1942, pasta 1 “Koval, personal”, Caixa 14, C&NW-NIU.

¹⁵ Ver, por exemplo, Carta de Frank Koval a Michael Fadell, 3 de março de 1943, pasta 1 “Koval, personal”, Caixa 14, C&NW-NIU. Na carta, Koval chamou Delano de “amigo”.

a locais e a situações aos quais , a princípio, o acesso não lhe seria permitido , como o caso da oficina.

Outro elemento interessante desse conjunto é que não há sinais de censura sobre essas fotografias, já que uma oficina de locomotivas poderia ser considerada como ponto estratégico e de interesse militar. Há a indicação, por parte de Beverly Brannan e Carl Fleischhauer, de um suposto veto ao registro da fachada da *Union Station* de Chicago, ao apontar um documento bastante sugestivo que pode indicar a imposição dessa diretriz;¹⁶ contudo, exceto nesse caso, a censura militar parece não ter atuado de forma mais incisiva. Diferentemente do *Office of Censorship*, que era organizado e dirigido por civis, ao longo da redação da dissertação não foram encontradas referências bibliográficas sólidas acerca da censura militar.¹⁷ A documentação da divisão e de Stryker presente na Biblioteca do Congresso e no *National Archives* não permitiu delinear claramente quais estratégias de seleção e classificação de imagens foram acertadas entre o OWI e o exército sobre essa questão. A documentação leva a entender que, fossem quais fossem as diretrizes estabelecidas pelo exército, a divisão as respeitava por ter participado em sua confecção.¹⁸ Além disso, não foi possível determinar se as imagens censuradas eram apenas *killed* (postas no arquivo morto) ou se eram destruídas.

Um elemento claro da censura são as listas de legenda estabelecidas a quatro mãos por Delano e Stryker. Presentes tanto no fundo documental de Delano como no da divisão, foi possível perceber outro tipo de censura. Em vez de destruir ou descartar negativos, é possível perceber a edição das legendas propostas por Delano para que elas não apresentassem muitas informações sobre o local e sobre a precisão do que estava registrado na fotografia. A edição priorizou a exclusão dos nomes específicos das dependências ferroviárias, ocultando, por exemplo, o nome *Proviso* ou a localização da

---

¹⁶ Brannan e Fleischhauer, *op. cit.*, p. 278.

¹⁷ Para a censura civil, ver Michael S. Sweeney. *Secrets of Victory: The Office of Censorship and The American Press and Radio in World War II*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2001.

¹⁸ Entre finais de outubro e novembro de 1942, Stryker começou a entrar em contato com membros do Departamento da Guerra, do Interior, do FBI e com os seus superiores do *Office of War Information* para estabelecer uma política de liberação de fotografias e trabalhos fotográficos sobre o esforço de guerra. Nas pesquisas realizadas, encontrou-se apenas a documentação referente ao estabelecimento dos contatos para resolver a questão. O silêncio documental pode ser entendido como solução do problema. Ver Memorando de Stryker aos chefes de departamento do OWI [outubro de 1942], pasta “Clearances 1942, 1943”, rolo 1, FsaOwi-PP-LoC e Carta de Gardner Cowles para Micheal W. Strauss, diretor de informação do Departamento do Interior e Carta de Gardner Cowles para M. L. Ramsay, diretor de informação do *Federal Works Agency*, ambas de 03 de novembro de 1942, pasta Division of Photography, Caixa 4, Record of the Director, OWI-NARA.

40th Street quando havia a referência.¹⁹ Atualmente, as legendas se encontram integrais, mas em alguns casos, especialmente as coloridas, a referência correta foi identificada por um terceiro que reconheceu algum indivíduo ou dependência específica.²⁰ Se as legendas editadas ainda fossem usadas, a tendência de ler as fotografias como modos de deslocamento espaço-temporal seria ainda mais reforçada, já que o referente da companhia, por exemplo, não estaria presente.

Esse problema é central para compreender as características desse conjunto de fotografias. Como a coleção foi constituída de forma descontinuada e com limites impostos pela divisão e pelo exército, pode-se estabelecer uma narrativa também fragmentária e não linear, em que reinam dois elementos centrais: as locomotivas e os trabalhadores. Como é possível ver nas fotografias relativas a essa narrativa, tem-se novamente o registro de situações, indivíduos e paisagens pontuais que estabelecem um quadro geral de como era a oficina e de quais eram as atividades em geral lá realizadas. A aparente ausência de censura permitiu que Delano explorasse de forma livre as técnicas e as situações que compunham a manutenção das locomotivas. Ademais, como não houve um elemento que organizou a aproximação de Delano para com o objeto, podem-se perceber várias estratégias composicionais para registrar as atividades dos mecânicos. Uma estratégia foi tentar trabalhar com pontos de vista a partir de ângulos ascendentes ou descendentes bastante agudos (exemplos: **250-253, 267**). Os vários usos da luz natural e artificial são igualmente marcantes, desde inundando as imagens com luz até estabelecendo contrastes acentuados. Isso não significa que Delano não trabalhou esses elementos nos outros conjuntos, mas há uma qualidade mais livre nestas imagens.

A ausência de uma linearidade nas narrativas sobre *Proviso* e sobre a oficina pode ser entendida como uma tentativa de reproduzir a lógica do trabalho ferroviário: apesar de ter o dia dividido em três turnos, isso não significa que pudesse existir uma rotina muito estreita, já que as cargas, os tamanhos dos trens, os horários variavam enormemente – especialmente tendo por referência a demanda sobre os trilhos causada pela economia de guerra. Ao não mostrar ou indicar essa questão, de fato, as narrativas fragmentadas de *Proviso* e da oficina mascaram essa demanda, porque não é possível constituir uma linha cronológica entre as fotografias – apenas distingui-las entre diurnas

---

¹⁹ Ver Jack Delano – December 1942 – Chicago, Ill. Captions for pix nos: 12316-D to 12462-E, pasta 12.316-14.465, rolo 11, FsaOwi-PP-LoC.

²⁰ Ver, por exemplo, notas sobre a fotografia *A young worker at the C & NW RR 40th Street shops*, Chicago, Ill., <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a34599>, consultado dia 29 de setembro de 2013 às 19h.

e noturnas (algo a que retornaremos mais a frente).²¹ Mesmo com a aproximação das fotografias de Delano, essa qualidade ainda é marcante porque não houve, por meio de legendas ou de outros recursos, uma articulação forte entre as situações e atividades retratadas. A rotina que se estabelece, assim como toda forma de repetição, parece deslocada de um dado tempo e dá a aparência de suspensão em que as individualidades e as situações específicas ficaram subsumidas à marcha do processo produtivo continuamente realizado.

Como extensão dessa lógica, é possível perceber, nas fotografias, certa falta de limites entre aquilo que é próprio do trabalhador e o que é específico da companhia: os trabalhadores são registrados como uma força que atua em função do correto funcionamento da companhia e da manutenção do seu ritmo. As próprias estratégias de composição imagética, vistas no capítulo anterior, e a redação de legendas repisam esta dimensão. No caso das legendas, porém, é importante destacar a ausência de nomes e o enfoque na repetição do nome da companhia e, quando registrada uma ocupação em específico, a estrita identificação da profissão retratada. Os retratos cumprem essa função: muitos rostos aparecem sem nome, incorporando certa qualidade de estereótipo, ou seja, de dar uma feição aos trabalhadores que aparecem na maior parte dos momentos voltados para suas ocupações ocultando parcial ou completamente seus rostos. Novamente, os retratos dos mecânicos são exemplares nessa dimensão: veem-se *welders*, *boilermakers*, etc. e nenhum indivíduo especificamente indicado. Esse é o efeito da percepção do trabalho do ponto de vista da rotina: vendo os trabalhadores como integrados ao processo de trabalho e sendo este o definidor dos sujeitos retratados, tem-se a reprodução desse fordismo que era proposto, tendo em vista a necessidade de unidade nacional em face da guerra.²²

Estes dois grupos de fotografias contrastam em parte com as fotografias referentes à viagem num trem de carga entre Chicago e Clinton, Estado de Iowa (316-455). Nesse caso, há um descolamento da relação estreita entre companhia e trabalhadores e há uma aproximação diferenciada para com o trabalhador. De início, é preciso destacar a linearidade narrativa: ao acompanhar de perto a rotina dos membros

---

²¹ Ver Arlindo Machado, *A ilusão especular: introdução à fotografia*. Brasília; São Paulo: FUNARTE: Brasiliense, 1984, pp. 76-90; Phillipe Dubois, *O ato fotográfico e outros ensaios*. Campinas: Papirus, 1993, pp. 177-217.

²² Aqui cabe um agradecimento. Fernando Teixeira da Silva, ao comentar a apresentação de uma comunicação, indicou esta qualidade numa documentação que será analisada abaixo, a circular *Timely Topics* da *Chicago and North Western Railway*. A indicação se tornou, no momento de revisão das ideias desta dissertação, importante para organizar teórica e logicamente o conteúdo apresentado aqui.

da tripulação das locomotivas de números 3014 e 3016 por 24h, Delano estabeleceu um conjunto de fotografias em que os trabalhadores se tornam o elemento organizador desta história. Diferentemente dos casos anteriores, em que os trabalhadores aparecem a partir do processo de trabalho, a narrativa sobre a viagem foca-se especialmente nos trabalhadores e nos seus elementos particulares. Aqui os indivíduos têm nomes, fazem piada, têm hábitos próprios, etc.: há algo mais particular nessas narrativas.

Outro elemento diferencial desta coleção para as demais é que, muito provavelmente, o representante patronal não o acompanhou na viagem. A possibilidade de uma orientação de um burocrata da companhia se reduziu e Delano pode se apoiar mais no seu contato com os trabalhadores para trabalhar. Essa qualidade diferenciada apareceu em uma carta de Jack Delano a Stryker, em janeiro de 1943, logo após concluir essa viagem. A princípio, a viagem entre Chicago e Clinton foi pensada para acompanhar um comboio de gado, mas Delano preferiu registrar a viagem do ponto de vista da tripulação. Neste ponto do trabalho com as ferrovias, ele já estava tentando se enturmar com os trabalhadores para tentar registrar as suas casas e famílias. Logo após a viagem para Clinton, ele foi convidado para acompanhar uma reunião do sindicato local em West Chicago – uma das várias cidades ferroviárias ao redor de Chicago.²³

Pela coleção deixada por Delano, há apenas uma família de ferroviário que ele conseguiu acompanhar: os Sinises.²⁴ Por conta do recorte por companhia, as fotos sobre a família de Daniel Sinise ficaram fora do escopo da dissertação. Porém, é no início de 1943 que há essa mudança na perspectiva de Delano: especialmente a partir da viagem para Califórnia com a *Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad*, em março de 1943, é que as tensões em relação à vida do trabalhador ganham certo protagonismo na forma de organizar e guiar o olhar do fotógrafo.²⁵ No caso da coleção sobre Clinton, podemos entendê-la como um primeiro passo que distanciou Delano da perspectiva patronal e da atenção para com o processo de trabalho e que o levou em direção a um olhar focado principalmente no trabalhador.

---

²³ Ver carta de Delano a Stryker, 13 de janeiro de 1943, rolo 3, RES-PP-LoC.

²⁴ Delano, ao grafar o nome da família cometeu um erro e o escreveu Senise. John Gruber ao tentar contatar as famílias e descendentes dos ferroviários retratados por Delano no projeto descobriu o erro e conseguiu localizar o filho mais velho de Daniel, Jack Sinise; ver <http://www.railroadheritage.org/index.php?P=FullRecord&ResourceId=2352> (consultado dia 11 de novembro de 2012 às 20h).

²⁵ Jack Delano, “General Caption for photographs taken on a trip aboard freight trains of the Santa Fe RR from Chicago to the West Coast”, pasta Supplementary Reference Files 786-791, rolo 16, FsaOwi-PP-LoC.

Outro elemento que traz riqueza para esta coleção são as fotografias em que os ferroviários aparecem conversando na pensão de Clinton, onde passavam a noite antes de retornar a Chicago, jogando cartas no salão recreativo da companhia e se divertindo na pista de boliche. Esses momentos “fora de serviço” complementam a rotina com elementos que são próprios à rotina ferroviária, mas que não são atrelados necessariamente ao processo de trabalho. Mais precisamente, é justamente um dos elementos da rotina do ferroviário relativo a suas relações de amizade e de convivência entre si e com outros indivíduos da comunidade local. Mesmo sendo um conjunto de poucas imagens, 17 no total (389-407), ele amplia a noção de rotina para algo que integra não apenas o ato do trabalho — montar e desmontar comboios, guiar o trem, etc. —, mas coisas mais simples como a ida ao boliche para conversar, o encontro com amigos nos quartos da pensão, o já citado jogo de cartas, e uma conversa na rua entre dois ferroviários. Esses elementos que diferenciam a narrativa sobre a viagem das demais não escapam da lógica da percepção rotineira da vida desses trabalhadores. Linear ou não, é possível perceber a tentativa de enquadrar a companhia e seus trabalhadores por meio de uma lógica fordista que privilegiou a adequação do trabalhador à ordem imposta pelos espaços de trabalho e pelas atividades das ocupações. Mesmo nos momentos de diversão, há certa qualidade inescapável dessa rotina, já que tudo o que é retratado remete em algum grau ao bom funcionamento da companhia; melhor: à devida condução das ocupações ferroviárias.

Esta riqueza se complementa com os desenhos de Irene Delano fez para apoiar a legenda geral sobre este lote de imagens. Ao total são sete páginas com vários desenhos que ilustram os sinais corporais utilizados pelos ferroviários e as situações específicas a que cada um desses movimentos se refere. Há desde os modos de indicar a quantidade das coisas até xingamentos, passando por sinais de distinção de oficiais e outros burocratas de alto escalão da companhia (figuras 3.3 a 3.9). O que foi mais registrado, porém, são os sinais referentes aos processos de montagem e desmontagem de comboios e de manobra dos trens nos pátios e nas viagens. Estas sete páginas, somadas a um mapa das rotas cobertas pela *Chicago and North Western* ao redor de Chicago, em que aparece destacado o caminho percorrido por Delano, compõem a legenda geral dessa viagem presente na documentação da Biblioteca do Congresso.²⁶ Igualmente lacônicas, como a legenda sobre *Proviso*, as referências são bastante circunstanciais e as

---

²⁶ Pasta Supplementary Reference Files 227, rolo 14, FsaOwi-PP-LoC.

relações que se estabeleceram entre fotografias e os elementos da legenda são, em sua maioria, inferências. No caso dos desenhos, é inegável a qualidade complementadora que eles apresentam, já que adicionam à narrativa fotográfica da tripulação das locomotivas de números 3014 e 3016 elementos mais gerais da rotina e as situações provavelmente encontradas ao longo da viagem.

Não é possível saber se Irene foi ao pátio de manobras registrar os sinais ou se ela ouviu descrições de Delano. De qualquer forma, eles apontam para o problema da participação de Irene Delano neste trabalho. Em geral, Irene e Jack Delano são caracterizados como um dos dois casais marcantes que passaram pela divisão. O outro casal foi Jean e Russell Lee, cuja parceria era caracterizada pela divisão entre funções: ele fotografava, ela coletava informações e redigia as legendas; além disso, eventualmente o trabalho de campo era transformado em artigos feitos a quatro mãos em que os textos dela eram ilustrados pelas fotografias dele.²⁷ No caso dos Delano, havia pontos em comum: Irene ficava responsável por coletar as informações, atuar como uma espécie de intermediária entre Delano e os fotografados — ela, às vezes, ficava amolecendo uma pessoa enquanto Jack tirava as fotos de que precisava —, e também ajudava a operar flashes e outros aparelhos fotográficos. Ainda segundo a própria Irene, a sua principal contribuição era criticar os negativos junto com Jack para encontrar melhores formas e estratégias de conseguir as imagens que desejavam. É difícil pormenorizar a participação de Irene no trabalho de Delano. Diferentemente das relações claras de Delano com a divisão e desta com a estrutura do Estado estadunidense em guerra, a dimensão do efeito de Irene sobre as fotografias pode supostamente ser sentida no exercício diário e no desenvolvimento do competente fotógrafo que Jack Delano se tornou.²⁸

No caso da viagem de Clinton, a participação de Irene foi, mesmo que indiretamente, a de coletora de informações. Os desenhos cumprem uma função importante de dar, ao espectador das fotografias, meios de se entender melhor o que os membros da tripulação do trem faziam nos momentos em que precisavam se comunicar, especialmente levando-se em conta que o rádio não havia sido introduzido completamente em todos os equipamentos ferroviários.²⁹ Outro elemento central nesses desenhos é o reforço da centralidade da figura do trabalhador. Os desenhos foram um

---

²⁷ Ver, por exemplo, Jean Lee, “Rush — Perishable”, *Trains*, março de 1942, pp. 12-17.

²⁸ *Oral history interview with Jack and Irene Delano...*, obra citada.

²⁹ Ver “Radio Communication Saves Valuable Time”, *Timely Topics*, Vol. 10, N. 8, Agosto de 1942, ACNHS.

meio de passar para imagens aquilo que a princípio o registro fotográfico direto não conseguiria indicar como, por exemplo, 10 fotografias do condutor posicionado na porta traseira do vagão de frenagem fazendo sinais (**338-343**). Isso não significa que a fotografia não foi utilizada para este propósito: quatro longas exposições presentes na coleção são referentes a sinais luminosos realizados por trabalhadores (**156, 157, 164, 165**). Nesse sentido, os desenhos cumpriam a função de tornar mais acessível, em conjunto com as fotografias, a rotina do trabalhador ferroviário a qualquer possível espectador, reforçando a dimensão catalogadora da divisão e permitindo que as fotos pudessem ser acompanhadas de informação o suficiente para o seu devido uso. Ao fazer isso, eles apresentaram um registro em que o trabalhador é visto nele mesmo, ou seja, sem interferência de elementos do ambiente de trabalho e da rotina, mas ainda assim vistos por meio de um de seus instrumentos de trabalho, os sinais de comunicação.

Figura 3.3: Irene Delano, *Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men.* These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by Jack Delano in the winter of 1942-43, LC-USW35-026529-A, FsaOwi-IF-LoC. (Reprodução colorida)

Figura 3.4: Irene Delano, *Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men.* These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by Jack Delano in the winter of 1942-43, LC-USW35-026530-A, FsaOwi-IF-LoC. (Reprodução colorida)

Figura 3.5: Irene Delano, *Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by Jack Delano in the winter of 1942-43*, LC-USW35-026524-A, FsaOwi-IF-LoC. (Reprodução colorida)

Figura 3.6: Irene Delano, *Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by Jack Delano in the winter of 1942-43, LC-USW35-026525-A, FsaOwi-IF-LoC. (Reprodução colorida)*

Figura 3.7: Irene Delano, *Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men.* These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by Jack Delano in the winter of 1942-43, LC-USW35-026526-A, FsaOwi-IF-LoC. (Reprodução colorida)

Figura 3.8: Irene Delano, Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by Jack Delano in the winter of 1942-43, LC-USW35-026527-A, FsaOwi-IF-LoC. (Reprodução colorida)

Figura 3.9: Irene Delano, *Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men.* These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Midwest and Southwest made by Jack Delano in the winter of 1942-43, LC-USW35-026528-A, FsaOwi-IF-LoC. (Reprodução colorida)

Se os microfilmes da Biblioteca do Congresso e os registros pessoais de Delano não apresentaram documentos escritos que servissem de legenda geral para esta coleção, o livro de James E. Valle, *The Iron Horse at War*, tem um texto feito por Delano que o autor do livro identifica como “registro escrito” (*written account*) da viagem. Não foi possível determinar se este texto foi escrito como legenda e depois se perdeu na documentação ou se foi escrito para o livro (editado na década de 1970). De qualquer maneira, o texto apresenta, de forma bastante enxuta e seca, a narrativa dessas 24 horas: a chegada dos trabalhadores a *Proviso*; os preparos da locomotiva, trem e tripulação antes da partida; uma descrição breve da carga transportada; alguns eventos na ida; a pensão onde os trabalhadores passavam a noite; e a volta. A única referência a questões militares na coleção como um todo, partindo do pressuposto de esse texto ter sido escrito em 1943, aparece neste texto: Delano cita dez vagões contendo “carga governamental” (*government freight*). De resto, essa narrativa e as fotografias ainda construíam a qualidade rotineira que se encontra na coleção sobre *Proviso* e sobre a oficina de locomotivas. É uma rotina um pouco mais marcada pela participação e influência dos trabalhadores, mas ainda assim a série fotográfica foi construída sobre esta regularidade atemporal. É este valor de repetição, que a noção de rotina carrega e que está presente por toda a coleção, que se apresenta como elemento de dominação.³⁰

Se, no caso das narrativas de grandes espaços a fragmentação, foi o recurso utilizado, no caso da viagem entre Chicago e Clinton há certo grau de *abstração*: as fotos, mesmo que retratando especificamente alguns ferroviários, em certo grau remetem à noção de que todos os ferroviários que rotineiramente ocupam estes postos de trabalho fazem as mesmas coisas. Essa forma de abstração, do ponto de vista da dominação capitalista, limita a visão de um possível espectador e não permite, a princípio, que este perceba os trabalhadores para além desta relação de integração à companhia e da necessidade do processo de trabalho. Em conjunto com os deslocamentos e a fragmentação da percepção do espaço e processo de trabalho e do próprio trabalhador, é possível identificar uma segunda dimensão que coaduna com o fordismo.

Essa dimensão pode ser identificada por meio do chamado “mundo administrado”, em que as relações sociais são orientadas para a reprodução da lógica

---

³⁰ James E. Valle, “Jack Delano’s Written Account of His Trip from Chicago to Clinton and Return”, *The Iron Horse at War. The United States Government’s Photodocumentary Project on American Railroad during the Second World War with 272 of its photographs by Jack Delano*. Berkeley: Howell-North Books, 1977, pp. 250-1.

capitalista. Nesse período especificamente, é possível identificá-lo em uma de suas formas, no chamado *capitalismo de Estado*, em que o Estado estadunidense assumiu, mesmo que brevemente, a ponta de lança dessa lógica na medida em que este se tornou o principal mediador das relações sociais e econômicas mobilizadas para guerra.³¹ A divisão, ao voltar-se para a população e tentar encontrar o elemento de união que pudesse existir entre os ferroviários, auxiliou no estabelecimento de um espaço público que pudesse ensejar um discurso de união nacional.³² Desse ponto de vista, a coleção contém elementos marcantes para enxergar esses trabalhadores como integrados ao sistema capitalista por meio do reforço desse fordismo subjacente às fotografias. Esse discurso, por sua vez, era uma resposta consonante com o discurso patronal — como será visto adiante — às tensões sociais e políticas do período entre ferroviários e gerentes que tentava, verbal (o *release* do ODT, por exemplo) e visualmente, engendrar aos olhos de uma possível opinião pública uma unidade nacional.

Ao tentar propor uma forma de mediação entre o trabalho ferroviário e a opinião pública, Delano, Stryker e a divisão realizaram a dimensão burocrática e ideológica de sua atuação. É possível localizar na coleção como um todo um conjunto de escolhas icônicas e composicionais que implicaram, por sua vez, escolhas políticas. Ao buscar imagens que tendessem à ordem, à estabilidade e à clareza, fotógrafo e divisão de fato tentavam ir ao encontro dessa tendência que remetia à perspectiva nacional defendida por liberais como Archibald MacLeish e Elmer Davis. Ambos, cada qual à sua maneira, entendiam que apenas uma sociedade orientada para a defesa das liberdades e para a construção de uma nação sem a presença de elementos nazifascistas seria livre. Ao dar

---

³¹ Ver Frederick Pollock. “State Capitalism: Its Possibilities and Limitations”, *Studies in Philosophy and Social Science*, IX, No. 3, 1941, pp. 200-225; Theodor W. Adorno e Max Horkheimer. *Dialética do esclarecimento: fragmentos filosóficos*. Tradução de Guido Antonio de Almeida. Rio de Janeiro, RJ: Jorge Zahar, 2006. Para a relação entre a proposta de Pollock e a crítica de Adorno e Horkheimer a partir dos desenvolvimentos pós-guerra, ver Adriano Márcio Januário, “Diagnóstico de tempo presente da década de 1940: a *integração total* como tendência”, *Th. W. Adorno e os Potenciais de Resistência no Capitalismo Tardio Industrial*. Dissertação de Mestrado. Campinas: IFCH-UNICAMP, 2013. É preciso marcar que quando Pollock desenvolveu o modelo, ele fora proposto como tipo ideal, ou seja, como proposição intelectual para permitir a problematização do que acontecia na lide da economia pelos Estados fascistas e pelos Estados Unidos. Esse tipo pode ser identificado no período entre 1940 e 1943, em que o Estado estadunidense ampliou a sua participação do ponto de vista de planejamento econômico por meio de agências como o *Office of Emergency Management* e na atuação ampla da *National Labor Relations Board*. Contudo, com a tomada do Congresso pelos Republicanos após a eleição de novembro de 1942, esta atuação ampla foi gradativamente restrita, resultando na formação, já no período pós-guerra, do chamado bem-estar privado (*private welfare*), em que as companhias se responsabilizaram pela administração dos principais elementos de seguridade social (saúde, moradia, etc.) enquanto que ao Estado couberam apenas políticas limitadas do ponto de vista de cobertura a capacidade de auxílio à população mais pobre.

³² James T. Sparrow. *Warfare State: World War II Americans and the Age of Big Government*. Oxford: Oxford University Press, 2011, pp. 35-6.

materialidade a essa visão, Delano e a divisão, de fato, apontavam também para a reafirmação da lógica capitalista que encontrava, naquele momento, o Estado como agente dessa transformação/manutenção. Para essa perspectiva discursiva, o trabalhador, mesmo acompanhado de perto, como na narrativa acerca da viagem entre Chicago e Clinton, aparece como sujeito que reforça a lógica e não a contesta.

Complementarmente, não apenas a adequação discursiva vinda de cima estabelece a dimensão ideológica da divisão. Os fotógrafos, em parte orientados pelas diretrizes e informações de Stryker e em parte respondendo às mudanças sociais que eles testemunhavam no trabalho de campo, adequavam-se às mudanças e produziam fotografias de acordo com o esperado ou trazendo para a divisão novas informações e situações que readequavam a percepção dos Estados Unidos assim como davam munção para Stryker defender o trabalho.³³ Especificamente com Delano, ele mesmo enxergava como dever de seu trabalho trazer à vista o espírito das épocas que ele retratou.³⁴ A coleção não é, portanto, apenas o resultado das diretrizes burocráticas e intelectuais de Stryker e de Delano, sendo resultado também do que o fotógrafo encontrava durante o seu trabalho.

Entretanto, o discurso de harmonia não emanava apenas de Delano, da divisão e de alguns membros da estrutural estatal. Ele pode ser identificado na própria lógica de trabalho registrada por Delano que, especialmente no caso da viagem entre Chicago e Clinton, contou com a participação ativa dos trabalhadores na construção de sua estrutura. Pegando como referência a viagem em questão, pode-se partir de uma das imagens que, apesar de baixa amplitude tonal, apresenta uma ampla riqueza de detalhes (figura 3.10).

---

³³ Cita-se, na historiografia, a prática de Stryker levar para as reuniões orçamentárias do Congresso fotografias exemplares para justificar a manutenção da existência da divisão. Ver, por exemplo, Stu Cohen, *The Likes of Us: America in the Eyes of the Farm Security Administration*. Edited, with a Foreword, by Peter Bacon Hales. Boston: David R. Godine, 2009, p. xvii.

³⁴ Jack Delano, *Photographic Memories*. Washington: Smithsonian, 1997, pp. 58-9.

Figura 3.10: Jack Delano, *Freight train operations on the Chicago and Northwestern Railroad between Chicago and Clinton, Iowa...* Janeiro de 1943. Preto e branco. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsa.8d24433>, consultado dia 29 de julho de 2013 às 20h 30min.

Olhando para a foto acima, o primeiro elemento identificável é a legenda, que apresenta o seguinte texto:

Operação de trens de carga na *Chicago and Northwestern Railroad* [sic] entre Chicago e Clinton, Iowa. Em alguns casos, em trajetos bastante longos e rápidos, viajar no vagão de frenagem pode ser muito solitário e ter nada a fazer a não ser observar a paisagem. A tripulação de um trem que para em estações secundárias fazendo entregas e pegando encomendas o tempo todo mantém-se constantemente ocupada engatando e desengatando vagões. Trajetos como esse até Clinton são muito procuradas, e vão apenas para homens com altas pontuações de senioridade.³⁵

³⁵ Tradução da legenda de Jack Delano, *Freight train operations on the Chicago and Northwestern Railroad between Chicago and Clinton, Iowa. Riding in the caboose can sometimes, on fairly long, fast runs, be very lonely with nothing to do but watch the landscape. The crew of a way-freight making deliveries and pick-ups all the time is kept constantly busy switching cars. Runs such as the one to Clinton are much sought after, and only go to men with the high seniority ratings.* Janeiro de 1943. Preto e branco. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsa.8d24433>, consultado dia 29 de julho de 2013 às 20h 30min

Mais do que a solidão, é interessante notar que Delano estava registrando uma tripulação com senioridade alta que podia trabalhar em uma divisão como a entre Chicago e Clinton. Para alcançar os benefícios de conseguir trabalhar no turno diurno, eram necessárias mais de três décadas de dedicação exclusiva a uma única companhia e ficha empregatícia impecável, além de ser considerado pelo sindicato como um sujeito apto para cumprir as funções às quais o trabalhador seria designado.³⁶ Esses sujeitos, portanto, são uma parcela daqueles que se mantiveram fiéis aos ideais da companhia e dos sindicatos conservadores e a escolha deles, mesmo que tenha sido uma mudança de rumo da ideia inicial de Delano, novamente confirma as noções de rotina e regularidade que foram encontradas por toda a coleção. Mais precisamente, é a presença constante e variada dos ferroviários em todos os padrões fotográficos e por todas as narrativas que garante esta estabilidade e esse sentido de ordem. Agora, é preciso ver quem são esses ferroviários.

3.2 – Os ferroviários nas fotografias de Jack Delano

Na coleção sobre a C&NW, o elemento que mais aparece é o ferroviário. Do total da coleção, 514 fotografias (71%) apresentam trabalhadores. Os modos como eles aparecem, por conta da amplitude de registros, são dos mais variados possíveis e já foi explorado de forma geral no segundo capítulo. Essas estratégias, por sua vez, permitiram estabelecer várias linhas de leitura para esta coleção. Acima, fez-se uma leitura do ponto de vista das narrativas contidas na coleção. Neste ponto, será feita uma análise de quem são esses trabalhadores que aparecem e também os que não aparecem nas fotografias e o que eles podem dizer, de forma geral, sobre a tentativa da construção deste discurso fotográfico acerca da rotina e dos elementos considerados por Delano constitutivos de um “mundo do trabalho ferroviário”.

A primeira característica desses trabalhadores é a idade. Infelizmente, não foi possível ter acesso a dados que permitissem estabelecer um quadro geral sobre as médias das idades e sobre as ocupações dos trabalhadores, mas a aparência dos trabalhadores, salvo algumas exceções, pode indicar idades entre 40 e 60 anos. Um elemento central que permite propor uma média de idade é o turno retratado por Delano.

---

³⁶ Jon R. Huibregtse, *American Railroad Labor and the Genesis of New Deal, 1919-1935*. Gainesville, Florida: University Press of Florida, 2010, pp. 12-3.

Das fotografias, 559 (77%) foram tiradas durante o dia. Isso significa que a idade dos trabalhadores e o período do dia estão diretamente ligados à questão da senioridade (*seniority*). Por ser um sistema de progressão de carreira bastante complexo e repleto de entraves, ele também era um sistema de exclusão: por conta da tradição conservadora e de discriminação racial, o sistema era usado para deixar de fora trabalhadores com simpatias para com a esquerda, movimentos contestatórios, negros e outros trabalhadores não-brancos de qualquer posição política.³⁷ Por extensão, uma característica marcante na coleção acerca da *Chicago and North Western* é a ausência de negros ou qualquer outro trabalhador de outra coloração de pele que a branca. Isso não significa que Delano não fotografou negros ou outras minorias — elas aparecem principalmente na viagem pelo Sudoeste estadunidense. Mas, lembrando que ele estava sendo supervisionado em alguns momentos por gerentes das companhias, o seu olhar estava guiado por essas estruturas de organização e discriminação do trabalho, que aparecem reproduzidas não apenas pela coleção como um todo.

Aqui se encontra o segundo grande silêncio nas fotografias, depois da ausência de registros de trabalhadores se organizando para lutar pelos seus direitos. Como não há fotos de negros nesta coleção, por extensão não existe qualquer menção às tensões raciais e políticas do período. Esta ausência silencia nas fotografias a forte presença de movimentos organizados por negros que tentavam contestar a divisão racial. Do ponto de vista da disputa política e entre os sindicatos, a figura de Asa Philip Randolph foi a mais destacada dentre os que lutavam pela igualdade racial nas ferrovias e nos Estados Unidos.³⁸ Além da luta nos altos escalões das federações e do governo federal, havia também as tensões entre os trabalhadores na rotina diária e na intersecção entre as diferentes visões acerca do papel dos negros e dos trabalhadores em geral na construção da sociedade estadunidense.³⁹

---

³⁷ Ver os artigos de Dan H. Mater, Rights Before the Courts, *The Journal of Business of the University of Chicago*, Vol. 12, No. 2 (Abril, 1939), pp. 152-174; The Development and Operation of the Railroad Seniority System [Parte I], *The Journal of Business of the University of Chicago*, Vol. 13, No. 4 (Out., 1940), pp. 387-419; The Development and Operation of the Railroad Seniority System [Parte II], *The Journal of Business of the University of Chicago*, Vol. 14, No. 1 (Jan., 1941), pp. 36-67; Effects of Seniority Upon the Welfare of the Employee, the Employer and Society, *The Journal of Business of the University of Chicago*, Vol. 14, No. 4 (Out., 1941), pp. 384-418.

³⁸ Eric Arnesen, *Brotherhoods of Color: Black Railroad Workers and the Struggle for Equality*. Cambridge, Massachussets; Londres: Havard University Press, 2001, pp. 5-41

³⁹ George Lipsitz, *Rainbow at midnight: Labor and Culture in the 1940s*. Urbana; Chicago: Illinois University Press, 1994, pp. 69-95 e Andrew E. Kersten, Building Ships for Democracy: the AFL, the Boilermakers, and Wartime Racial Justice in Portland and Providence, *Labor's Home Front: The American Federation of Labor during World War II*. Nova York: New York University Press, 2006, 68-99.

No caso das ferrovias, essas tensões foram narradas por Alexander Saxton em seu romance *The Great Midland*.⁴⁰ No romance, articulando a obra ao redor de Stephanie Koviak, filha de um ferroviário de origem polaca trabalhador da empresa ferroviária fictícia e homônima ao título do livro, Saxton propôs uma leitura das tensões sociais e raciais de Chicago entre 1919 e a entrada dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial. O centro da narrativa se desenvolve a partir do triângulo amoroso estabelecido entre Stephanie, Dave Spaas e Henry Martin. Stephanie se casara com Dave, ferroviário como o pai dela e trabalhador da mesma companhia; mas ele, cuja família tinha laços com a *International Workers of the World* e com a militância de esquerda, foi lutar junto aos republicanos na Guerra Civil Espanhola. Quando Dave retornou, em 1939, ele encontrou a sua esposa estudando química na Universidade de Chicago e namorando um estudante de filosofia de família rica, Henry Martin, além de retomar a militância por igualdade racial nas ferrovias, de que ele já participava antes de ir à Espanha. A narrativa fragmentada vai acompanhando de perto ora um personagem ora outro, mas a tensão entre a visão da elite (Martin) e a que buscava lutar contra as desigualdades e a segregação (Spaas) vai aparecendo por meio das dúvidas e crises de Stephanie que, no desenrolar do romance, acaba reatando o casamento com Dave Spaas e, mesmo ainda hesitante, se alinha com a ideia de tentar mudar o mundo para melhor.

O triângulo amoroso entre Stephanie, Dave e Henry não é o único elemento que organiza a trama. Outro elemento central é o problema da segregação racial e a luta dos trabalhadores negros por mais igualdade nas estradas de ferro. Esse problema foi trabalhado por meio do personagem Pledge McAdams, um veterano da Primeira Guerra Mundial que, após chegar, no início de 1919, a uma Nova York bastante receptiva e sem aparente discriminação racial, vai percebendo a manutenção da divisão racial na medida em que viaja de trem entre Nova York e Chicago. Após ser testemunha da revolta racial que tomou conta de Chicago entre julho e agosto de 1919, McAdams reassumiu o antigo posto de reparador de vagões na mesma *The Great Midland*.

Após alguns anos de trabalho, começa a ver jovens brancos que ele havia treinado ganhando senioridade enquanto ele ficava preso no mesmo nível. A revolta que cresceria em Pledger fez com que ele conhecesse Dave Spaas, que tentava montar um sindicato com integração racial paralelo ao sindicato local dominado pelos brancos. A

---

⁴⁰ Alexander Saxton, *The Great Midland*.; with an introduction by the author and an essay by Constance Coiner. Urbana; Chicago: University of Illinois Press, 1997. Originalmente publicado em Nova York: Appleton-Century-Crofts, 1948.

união dos dois nesta empreitada levou à formação de uma frente pela integração racial na fictícia companhia ferroviária e ao estabelecimento de uma escola livre para educar os trabalhadores da região entre 1939 e 1942. Na narrativa, a iniciativa surtiria efeito limitado, já que a militância de Pledger, que conseguiu agregar e mobilizar os trabalhadores negros em um sindicato auxiliar (*Auxiliary Lodge*), levaria à sua perseguição pela companhia. Ele seria observado de perto pelo detetive ferroviário (*railroad detective*) Morgan — encarregado de vigiar os trabalhadores e de ameaçá-los para evitar que a ordem imposta pela companhia fosse quebrada. Ao longo da narrativa, Morgan procura encontrar alguma situação para incriminar MacAdams, para prendê-lo ou matá-lo por conta da militância. No fim da narrativa, o detetive usa de um mal-entendido e mata Pledger, alegando autodefesa.

A morte de MacAdams e o fim do sindicato auxiliar, porém, não encerra a possibilidade de mudança. Ao cabo, Stephanie, mesmo que ainda em dúvida, mantém a escola livre funcionando enquanto Dave está na Europa para lutar contra a ameaça nazifascista. Ao cabo do romance, fica-se com a impressão de que, mesmo que de forma limitada, ainda havia espaço para a transformação da sociedade estadunidense.

Saxton conhecia muito bem sobre o que estava escrevendo. Em meados da década de 1930, ele, um jovem de família abastada de Nova York, durante uma crise de consciência, decidiu sair da cidade e ir a Chicago para estudar na universidade e repensar a sua vida. Enquanto estava no Meio-Oeste, começou a trabalhar em ocupações e trabalhos braçais diversos, até que chegou a *switchman*. Enquanto trabalhava na ferrovia, aos poucos foi se envolvendo com a esquerda bastante ativa da cidade até se tornar militante do Partido Comunista estadunidense. Em 1943, lançou o primeiro romance, *Grand Crossing*, que tem toques autobiográficos ao narrar a crise de consciência de Michael Reed, um jovem nova-iorquino de família abastada que vai a Chicago para tentar se encontrar e, com o contato com as diferentes classes sociais e grupos minoritários, decide se tornar economista para auxiliar os mais pobres. Pouco depois de publicar *The Great Midland*, por conta de fazer parte da lista negra do macarthismo, decide ir para a academia e se muda para a Califórnia para escapar do expurgo anticomunista. A partir da década de 1950, ele abandonaria a produção de romances após *Bright Web in the Darkness* (1959), por não encontrar editoras que

aceitassem publicá-lo e produziria inúmeras obras centrais para a crítica da formação e história do movimento operário estadunidense.⁴¹

No caso de *The Grand Crossing*, tem-se outro negro tentando mobilizar e auxiliar os membros de sua minoria para transformar as relações na cidade. William Christimas, um jovem negro do Alabama, mudou-se para Chicago para estudar medicina e, enquanto se graduava, também ajudava a organizar o núcleo dos estudantes de esquerda da universidade, opondo-se aos estudantes brancos e ricos que excluíam alunos como Christimas e Benjamin Baum — o amigo judeu de Michael Reed.⁴² Pledger, assim como William Christimas, personificara as tensões raciais da Chicago das décadas de 1930 e 1940. O que se pode perceber a partir das duas obras de Saxton é o estabelecimento de um quadro muito mais complexo para entender a situação e a atuação dos negros em Chicago e, especial, entre os trabalhadores ferroviários. O que se está argumentando não é que Delano deveria ter registrado situações que remetessem a essa tensão simplesmente porque a questão racial existia; ele já o havia feito em outra ocasião e em outro lugar.⁴³ O que se está pretendendo apontar pela aproximação entre Delano e Saxton é como os enquadramentos ideológicos são determinantes para a produção de textos e imagens. No caso das fotografias sobre as ferrovias, Delano, para o caso da *Chicago and North Western*, esteve acompanhado de gerentes da companhia e a própria estrutura conservadora da organização dos trabalhadores, em conjunto com o discurso de união nacional que emanava do Estado estadunidense. Assim, do ponto de

---

⁴¹ Ver Paul Vitello, “Alexander Saxton, Historian and Novelist, Dies at 93”, <http://www.nytimes.com/2012/09/02/books/alexander-saxton-novelist-and-historian-dies-at-93.html?pagewanted=all&r=0>, acessado dia 29 de setembro de 2013 às 20h 40min e Robert W. Rydell, *Grand Crossings: The Life and Work of Alexander Saxton*, *Pacific Historical Review*, Vol. 73, No. 2 (Maio de 2004), pp. 263-286.

⁴² Saxton, *Grand Crossing*. Nova York: Harper & Brothers Publishers, 1943.

⁴³ Quando Delano passara pelo condado de Greene no Estado da Geórgia entre 1941 e 1942, contando com a ajuda do sociólogo e crítico da ocupação rural do Estado sulista, Arthur Raper, ele registrou imagens que permitem entender a questão racial na Geórgia. O trabalho em conjunto de Raper rendeu um livro intitulado *Tenants of the Almighty*, cujo escopo era criticar a ocupação do espaço rural da Geórgia por conta das formas nocivas de uso da terra que estavam diretamente ligadas à segregação racial e à falta de recurso dos agricultores negros e como as ações do *Farm Security Administration* auxiliavam no combate a esses problemas. Como apontou Scott Leslie Matthews, se opondo a Nicholas Natanson, por exemplo, mesmo no exercício mais crítico, Delano, com auxílio de Raper, mais reproduziu uma visão naturalizada e “romântica” da segregação racial do que engendrou uma crítica a essa situação. Ver Scott Leslie Matthews, “Jack Delano in Greene County, Georgia: The Romantic Realism of Farm Security Administration Photography at the End of the New Deal Era”, *“Up Against the World As It Is”: Documentary Expression in the South, 1925-1965*. PhD. Thesis, 2008, pp. 151-218 e Nicholas Natanson, *The black image in the New Deal: the politics of FSA photography*. Knoxville, TN: University of Tennessee Press, 1992. De fato, assim como esta dissertação aponta, as fotos de Delano (e possivelmente dos outros fotógrafos ligados a Stryker ao longo da história da divisão) são produto da tensão entre a perspectiva ideológica que orientava o fotógrafo e a situação e as pessoas que ele tentava registrar no trabalho cotidiano.

vista que Delano se localizava, não era possível dar vazão a uma visão crítica como a que Alexander Saxton exercitou em seus dois romances.

A ausência de fotografias de negros na coleção da *Chicago and North Western* não é uma tendência geral do trabalho de Delano nas ferrovias. Há fotografias de afro-americanos em outras coleções de outras companhias em Chicago e em pontos do Sudoeste estadunidense. Nesses casos, durante a viagem com a *Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad*, como Delano não estava sob a tutela de nenhuma autoridade das companhias, o seu olhar aparentemente estava mais “livre” e mais aberto para receber as informações dos próprios trabalhadores.⁴⁴ A presença destas fotografias, diferentemente de colocar o paradigma geral da coleção em cheque, auxilia no reforço da tendência de integração presente no trabalho de Delano. Mais precisamente, o discurso de integração também foi trabalhado nas fotografias dos afrodescendentes presentes na coleção.

SKILLED AND SEMI-SKILLED railroad jobs are being filled by increasing numbers of Negro workers, but unwillingness to employ them in many types of railroad jobs persists.—(Official OWI Photo).

"WE'RE WORKING ON THE RAILROAD—All the Live Long Day!"—Women are filling more and more railroad jobs. A large proportion of these jobs were formerly held by men. Even so, women do not occupy as many railroad jobs as they did during World War I, when 100,000 were employed at the peak.—(Official OWI Photo).

À esquerda — **Figura 3.11:** Detalhe Figura 3-15.

À direita — **Figura 3.12:** Detalhe Figura 3-16.

⁴⁴ Isso pode ser percebido na legenda geral escrita por Delano sobre a viagem entre Chicago e San Bernardino, Califórnia, em que as informações coletadas pelo fotógrafo partiram apenas dos trabalhadores e das observações que ele fez. Ver Jack Delano, Jack Delano, “General Caption for photographs taken on a trip aboard freight trains of the Santa Fe RR from Chicago to the West Coast...”, obra citada.

Pode-se avaliar essa questão a partir de duas fotos do próprio Delano de ferroviários negros que ganharam alguma circulação regional. No complemento rotográfico do mês de maio de 1943 do *Chicago Sunday Bee*, um dos vários jornais negros que se participaram ativamente da chamada Renascença Negra de Chicago (*Chicago Black Renaissance*), tem-se a apresentação de alguns pontos de um relatório do OWI sobre o transporte mobilizado para a guerra cujo título não foi indicado na reportagem.⁴⁵ A reportagem destaca dois elementos principais. De um lado, o acesso de negros e mulheres às ocupações nas estradas de ferro para compensar a falta de mão de obra por conta do alistamento; de outro, por conta dos limites impostos pelos sindicatos, os trabalhadores negros, em geral como *porters* (camareiro) de vagões-leitos, tinham que trabalhar dobrado para atender o crescente número de passageiros que não tinham costume de viajar de trem.⁴⁶ Por conta disto, o trecho destacado pela edição do complemento apontou o esforço por parte dos *porters* de tentar de forma educada receber a gorjeta, prática que muitos não estavam fazendo. Finalmente, destacou-se um trecho relativo ao bom trabalho das ferrovias e outros meios de transporte no esforço de guerra.⁴⁷

---

⁴⁵ Nas pesquisas realizadas não foi possível localizar este relatório na documentação no fundo relativo ao OWI no NARA II. Muito provavelmente, devido ao desmembramento e redução da divisão doméstica após a redução drástica do orçamento, este relatório deve estar localizado em outro fundo. Sobre a Renascença Negra de Chicago, ver Anne Meis Knupfer, *The Chicago Black Renaissance and Women's Activism*. Chicago: University of Illinois Press, 2006.

⁴⁶ O *porter* cumpria várias funções nos vagões. De valetes que ajudavam a carregar as bagagens, passando por cozinheiros e garçons.

⁴⁷ *Chicago Sunday Bee*, Monthly Picture Section, maio de 1943, pp. 10-1, Microfilm Section, Richard Daley Library, University of Illinois at Chicago.

Figura 3.13: Jack Delano, *Chicago, Illinois. Frank Williams, working on the car repair tracks at an Illinois Central Railroad yard. Mr. Williams came to Chicago from Pocahontas, Mississippi. He has eight children, two of whom are in the United States Army.* Novembro de 1942. Preto e branco. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsa.8d09792>, consultado dia 30 de julho de 2013 às 17h.

Figura 3.14: Jack Delano, *Kansas City, Missouri*. Mildred Williams, *one of several women freight handlers employed at the Atchison, Topeka, and Santa Fe freight depot*. Março de 1943. Preto e branco. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/cph.3c30963>, consultado 30 de julho de 2013, às 17h.

A reportagem foi ilustrada com duas fotografias de Delano (figuras 3.11 e 3.12). As legendas, respectivamente, indicavam a presença crescente de negros dentre os trabalhadores qualificados e não qualificados e a crescente (e ainda bastante restrita) participação de mão de obra feminina nas ferrovias. Ambas indicam ser do OWI, mas não têm indicado o fotógrafo. As fotos foram produzidas, respectivamente, no pátio de manobras da *Illinois Central Railroad* e em um pequeno terminal da *Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad* em Clovis, Estado de Novo México (figuras 3.13 e 3.14). Além da redução da amplitude de tons que é característica da impressão em rotogravura—escondendo inclusive o trabalhador que empurrada uma caixa na figura 3.14 —, percebe-se o reenquadramento realizado pela edição para destacar os dois trabalhadores registrados. Além disso, os nomes de Frank Williams e Mildred Williams (nenhum parentesco aparente) foram omitidos em favor do efeito generalizante que a identificação na legenda de “trabalhador negro” e “trabalhadora” engendra.

Ao longo da reportagem, como as reproduções das páginas apontam (figuras 3.15 e 3.16), existe o efeito de integração racial pela pose ativa do retrato de Frank Williams e pela imagem do esforço físico de Mildred Williams. A valorização da negritude, no caso desta reportagem, passou pela exaltação do trabalho dos afrodescendentes personificados nos dois sujeitos retratados. Assim, como trabalhadores comuns que são, eles representariam devidamente a minoria de que faziam parte.

Working On The Railroad . . . .

WASHINGTON, D. C., Apr. 29—Although women and Negroes now hold many transportation jobs in which they have not previously been employed, discrimination against Negroes persists in many places, the Office of War Information reported this week on completion of a comprehensive survey of the transportation situation.

Reporting that the battle of transportation in the continental United States is being won, and that the war and necessary civilian transportation load is being carried the OWI cautions that our victories are not necessarily permanent.

"Our transportation equipment, with few exceptions," the survey revealed, "is being used close to its limits. Railroad passenger equipment, buses, private automobiles, tires, parts and tank cars are wearing out. Few replacements are being made."

"Women and Negroes now hold many transportation jobs in which they have not previously been employed, but discrimination against Negroes persists in many places. Selective Service Boards which defer war plant workers often draft transportation workers."

Discussing the manpower problems of the transportation industry, the OWI declares:

"Negroes are filling increasing numbers of skilled and semi-skilled railroad jobs, but, war or no war, unwillingness to employ Negroes in many types of railroad jobs persists."

"The expanded local transportation field has also been hard hit by the manpower shortage. Large numbers of both drivers and mechanics have entered the vehicle maintenance operations of the Army, or taken training as airplane mechanics, or entered other war industries at higher wages. At the beginning of the year the local transportation industry was short 1,919 vehicle operators, 121 mechanics and 99 streetcar inspectors and repairmen."

"In some cities vehicles are lying idle due to lack of people to run them. Still, out of 227 local transportation companies—representing 86 per cent of total employment in the industry—only eight employ Negro operators. Women 'motorettes,' conductors, and bus drivers are no longer a novelty in San Francisco, San Diego, Detroit, Columbus, Ga., and other cities. In December the national average work week for local transportation employees was 50 hours, with many reports of 60 and 70 hours among vehicle operators."

In a section on the transportation unions and their problems, the OWI survey reports:

"Over the years, and particularly during

the depressed Thirties, they (the unions) fought to protect job opportunities for their members. Now in a period of manpower shortage, they are re-examining some of the rules and practices developed through collective bargaining. The railroad unions, meeting with railroad management and with the Office of Defense Transportation, have agreed to modify some of their traditional rules to meet the industry's manpower problems."

The problems of dining car employees and sleeping car porters in the civilian

meals a day, with scarcely any let-up between what were once meal periods. This shortage of trained dining car help is far from being the only or most serious manpower shortage on the railroads, but it is the one that many travelers are most conscious of as they stand waiting for places at the table.

"Sleeping car porters, worn down by the great amounts of baggage they have to handle, by the constant making-up and breaking down of berths necessitated by the usually more than complete 'top and bottom loads,' and by the lack of adequate

rest between and during runs. With their traditional 'upper one' now almost always sold to travelers, they sleep instead on settees or sofas in the smoking cars. They are under orders to be particularly helpful to the large number of Americans now riding Pullman for the first time in their lives, and who have to be initiated into the mysteries of sleeping car travel. One thing that many new Pullman travelers don't seem to know is the fact that tipping is customary. 'We do our best to enlighten them on this point,' one sleeping car porter said. 'Tactfully, of course; we don't want to embarrass anybody. Sometimes what we say gets across and sometimes it doesn't.'

"About 1,000 sleeping car porters have been drafted, and about 2,500 new men have been hired during the past year to take their place and to handle the increased passenger load. Porters are paid time and a half for any work beyond 250 hours a month, and most of them are at present working overtime. This is a considerable change from before the war when the 250-hour limit was seldom reached. Nowadays even the new and extra men doing the untipped work on troop trains are making more money than the average porter made formerly with tips; but a considerable amount of illness and forced absence due to overfatigue is reported. Few sleeping car porters have left to enter war industries."

The OWI lists the following victories of the past few months:

"Railroad transportation is vastly better than during the last war, when serious freight congestions were widespread. The railroads are moving troops, and they are moving civilians without comforts, with delays and beyond essential needs. Busses, street cars, passenger cars and even box cars are getting war workers to plants and homes. Refrigerator cars, which used to return empty to the west and south, are carrying back freight. Tank cars are carrying a large part of the oil

(Continued on page 11)

SKILLED AND SEMI-SKILLED railroad jobs are being filled by increasing numbers of Negro workers, but unwillingness to employ them in many types of railroad jobs persists.—(Official OWI Photo).

transportation field are discussed at length in the report.

"Because of the inroads of selective service," the OWI declared, "many of the trained dining car employees have disappeared, and untrained substitutes replace them. Working long hours, on some days from 5:30 in the morning to 1 or 2 the next morning, they serve continuously. Formerly, if there were more than 100 persons on a train to be served, a second diner was added; now a single dining-car crew of ten to thirteen men may serve as many as 700

Figura 3.15: Chicago Sunday Bee, Monthly Picture Section, maio de 1943, p. 10, Microfilm Section, Richard Daley Library, Univerisity of Illinois at Chicago.

"WE'RE WORKING ON THE RAILROAD—All the Live Long Day"—Women are filling more and more railroad jobs. A large proportion of these jobs were formerly held by men. Even so, women do not occupy as many railroad jobs as they did during World War I, when 100,000 were employed at the peak.—(Official OWI Photo).

ASTUTE STATESMAN—WILLIAM L. DAWSON

AERICAN NEGROES can be justly proud of the race's lone representative in the halls of the nation's most august body, the Congress of the United States.

Astute statesman, William L. Dawson, has smashed precedent in the short time he has been a member of the House of Representatives. Elected from Chicago's First Congressional District, Illinois, this fearless and militant Negro solon, upset the traditional proceedings of the House when he spoke in defense of a member of his race, William Pickens, who was branded by the Dies Committee of subversive activities.

Never before in history has a new member to Congress been permitted to speak from the floor of the House. Granted this permission, his defense of Pickens made history; not only because of its masterfulness, but because of its delivery smashed a traditional rule which heretofore had sealed the lips of newcomers to Congress.

The Negro race, therefore, has an astute representative, an outstanding leader and one who will place its interest foremost at all times.

A recognized leader in civic and political circles in Chicago, Congressman Dawson is also Democratic Committeeman of the city's Second Ward.

His political record is outstanding. During the mayoralty election in April of this year, he smashed the strong Republican foothold in this ward, sweeping all oppo-

sition to carry the majority of the precincts for the Democratic party.

He has battled for political, civic and economic recognition for the Negroes of Chicago for more than a quarter of a century, for he has been their spokesman in various phases of municipal life for that length of time.

Excerpts of Congressman Dawson's pertinent address follow:

"I have known William Pickens for more than 40 years . . . William Pickens has been charged with being a Communist . . .

"I know something about Communism: I know how the Communists have tried to infiltrate among our people, playing upon the ills we have suffered, and I know how often they did not come to us under the name of Communists, but came with loud sounding names, talking freedom, talking democracy and talking of inalienable rights, things that are dear to the hearts of every American, be he white or be he black.

"At some time or other the names of many of us might have been found connected with some of these organizations before we knew their true complexion, because the more prominent the individuals were the more insidious was their approach . . .

"Many names might be found on the rolls of some organization that has since been deemed a subversive organization.

"I say to you that William Pickens is not a Communist and has never been a Com-

munist. William Pickens has not knowingly affiliated himself with a Communist organization, knowing it was Communist . . .

"We know William Pickens in the flesh. We know that William Pickens has been the means of going up and down the length and breadth of this country teaching Americanism . . .

"William Pickens is a true American and I state that with all the integrity of a man who would fight and die for America today."

We salute, Congressman William L. Dawson, leader and statesman.

WORKING ON THE RAILROAD . . .

(Continued from page 10)

that, in peace, would have gone by water. 'Big Inch,' the pipeline from Texas, is crawling eastward and is already delivering 60,000 barrels of oil a day at Norris City, Ill. Barges, which used to lie idle, are carrying war freight on rivers and canals. Highway trucks, which used to return empty, are moving pay loads. Airplanes are still taking passengers, on priority."

(Copies of the complete OWI report on transportation may be obtained on request from the News Bureau, Office of War Information, Washington, D. C.)

Figura 3.16: Chicago Sunday Bee, Monthly Picture Section, maio de 1943, p. 11, Microfilm Section, Richard Daley Library, Univerisity of Illinois at Chicago.

Quando se vai ao original, encontra-se a mesma estratégia. Ao não marcar a cor da pele na legenda, não se enquadrou a leitura da imagem do ponto de vista racial. Não se está afirmando que seria preciso uma legenda para saber que o trabalhador é negro nem que a divisão tinha práticas políticas contrárias à segregação. Mas é indicativo que, uma vez que as fotos eram listadas e classificadas também pelo conteúdo das legendas,

a ocultação verbal de um elemento visual marcante é uma estratégia que não permitiria a um visitante selecionar uma fotografia previamente do ponto de vista racial. Em relação às estratégias de composição, Delano não utilizou qualquer estratégia que diferenciaria a fotografia dos negros daquelas de trabalhadores brancos. O exercício de integração não ocorreu apenas com os trabalhadores brancos, mas, nos poucos momentos em que se tem um negro fotografado, a mesma lógica foi reproduzida. Não há qualquer sinal de segregação explícita como placas que indiquem dependências específicas para determinadas cores de pele, etc.⁴⁸ O sinal da segregação é justamente o fato de não haver, por todas as coleções de Delano sobre ferrovias realizadas entre novembro de 1942 e maio de 1943, uma foto em que estejam presentes um branco e um negro ou qualquer outro indício de multiplicidade racial.

Se no caso dos trabalhadores negros a sua ausência implica o silêncio sobre a tensão racial nos Estados Unidos mobilizados para a guerra, no caso de trabalhadores jovens, a sua baixa presença também pode ser o indicativo de certo silêncio sobre a situação da mão de obra. Quando é possível identificar trabalhadores que aparentam ter menos de 40 anos (**137, 173, 195, 220**, alguns trabalhadores nas fotos **232-235**), eles aparecem em turnos noturnos ou que não é possível determinar. Essa qualidade condiz com a questão senioridade, mas não está relacionada com a questão da falta de mão de obra por conta da expansão astronômica de mais de 90% da demanda em pouco menos que seis meses e o recrutamento que, em finais de 1942, começava a pesar na composição da mão de obra.⁴⁹ Novamente, a proximidade de membros da gerência da companhia pode ser um fator determinante para esta questão: na legenda geral para a viagem com a ATSF, houve a menção da falta de mão de obra, mas não há qualquer fotografia que possa servir de indicação visual para esta situação.⁵⁰ Mesmo assim, é mais informação do que em relação à coleção da *Chicago and North Western*.

A ausência desta informação passa a sensação de que o transporte seguia um fluxo contínuo e normal. A documentação da *Office of Defense Transportation* aponta para uma situação completamente diversa: a falta de mão de obra competente crescia na medida em que o esforço de guerra se intensificava e, como resposta a isto, Joseph B.

---

⁴⁸ Delano já retratou esse tipo de imagem. Ver, por exemplo, a fotografia *At the bus station in Durham, North Carolina. May 1940* (<http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsa.8a33837>, consultado dia 05 de setembro de 2013 às 19h 30min). Essa imagem se encontra reproduzida em Jack Delano, *obra citada*, p. 41.

⁴⁹ Para o aumento de demanda, ver John F. Stover, *American Railroads*. Segunda edição. Chicago; Londres: University of Chicago Press, 1997, pp. 186-8. Para a falta de mão-de-obra, ver pasta “Labor General”, caixa 51A, grupo documental Railway Transport Division, ODT-NARA.

⁵⁰ “General Caption for photographs taken on a trip aboard freight trains of the Santa Fe RR from Chicago to the West Coast...”, *obra citada*, p. 13.

Eastman e Otto S. Breyer, respectivamente, diretor do ODT e diretor da divisão de mão de obra ferroviária, propunham a redução e flexibilização dos direitos dos ferroviários para fazer com que eles trabalhassem mais e com menos direitos a folgas e a compensações monetárias. Esta iniciativa que partia das agências reguladoras e das companhias era um dos dois elementos centrais da tensão entre trabalhadores, governo e companhias ferroviárias; o outro, a questão do achatamento de salários por conta da inflação gerada no período da preparação de emergência e ao longo do conflito. Desta forma, a pouca presença de trabalhadores jovens denuncia esta falta de mão de obra, mesmo que ela não seja explicitamente citada. Por conta do recrutamento, muitas companhias suspendiam a aposentadoria de antigos funcionários, adiavam a entrada na aposentadoria de outros e, com auxílio do ODT, apostavam no remanejamento temporário de uma companhia a outra de trabalhadores cujas ocupações não estavam minimamente preenchidas.⁵¹

As fotos e o documento em conjunto do *Office of War Information* com o ODT, que serve de legenda geral para as fotos sobre *Proviso*, a visita da Beyer à reunião anual dos *clerks*, dizem muito sobre, do ponto de vista da publicidade, essa ausência: a noção de normalidade dentro de um estado de exceção era vista como um meio para apaziguar a opinião pública. A execução da proposta fotográfica, com o reforço à rotina e à regularidade do trabalho ferroviário, ia ao encontro da construção da moral nacional para o combate que, ao fazê-lo, tentava ir ao encontro da construção da unidade nacional. Mais precisamente, “Práticas de voluntarismo durante o esforço e a ênfase retórica em liberdade e direitos em objetivos oficiais de guerra obscureceram os componentes coercitivos e estatizantes da mobilização”.⁵² Assim, as fotos que partem do ferroviário considerado padrão — branco ou, pelo menos, com comportamento que remeta as qualidades ligadas a esse trabalhador — e da atuação “sem esforço” e “rotineira” mascara a própria força da presença do ODT e do próprio OWI no controle e registro das atividades ferroviárias.

A normalidade exercitada por Delano e reconfirmada pelos aparelhos de censura e de sistematização das fotografias não entrava em conflito com a estrutura social, política e cultural que cercava o trabalho ferroviário durante a Segunda Guerra Mundial.

---

⁵¹ “Labor General”, caixa 51A..., *local citado*.

⁵² Original: *Wartime practices of voluntarism and the rhetorical emphasis on freedom and rights in official war aims obscured the coercive and statist components of the mobilization*. James T. Sparrow. *Warfare State: World War II Americans and the Age of Big Government*. Oxford: Oxford University Press, 2011, p. 69.

Deste modo, em vez de criticar diretamente essa estrutura, as fotografias ajudam a construir uma realidade desse grupo de trabalhadores que tentava dar conta da expectativa política geral dos grupos dirigentes e da gerência das companhias para com os trabalhadores. Os ferroviários da *Chicago and North Western* seriam, partindo apenas das fotografias, principalmente homens brancos que são fiéis ao empregador e que mantinham a rotina e o esforço contínuo, apesar do crescimento rápido e constante da demanda por transporte. Do ponto de vista do Estado, essa caracterização, aliada às ausências acima descritas e aos respectivos silêncios, cumpriria a função de reforçar essa realidade construída. Essa prática de reforço da perspectiva conservadora do trabalho ferroviário ia ao encontro do momento do capitalismo vivido durante o período de guerra nos Estados Unidos, no chamado *capitalismo de Estado* configurado no *warfare state*.

Ao atuar diretamente sobre as relações de produção e sociais, o Estado se tornou também um elemento determinante na reformulação constante da “identidade de participação”.⁵³ Essa não era uma iniciativa apenas do Estado. As principais organizações trabalhistas, a *American Federation of Labor* (AFL) e o *Congress of Industrial Organizations* (CIO), engendram propostas de identidade para os trabalhadores. Um exemplo claro disso foi a tentativa de construir, a partir das cúpulas, um acordo de esforço de guerra sem greves (*no strike pledge*) e estabelecer uma via negociada entre mobilização e garantia de direitos.⁵⁴ Claro que essa estratégia não foi completamente bem sucedida, por conta das tensões raciais e trabalhistas que se mantiveram vivas, apesar da tentativa de encapsulá-las e de reduzi-las em face do amplo acordo costurado pelas entidades profissionais e o Estado.⁵⁵ No caso das fotografias de Delano, elas se somam a esse esforço de tentar produzir uma imagem efetiva e desse vazão à harmonia social, a partir do Estado e em consonância com este acordo político entre as lideranças trabalhistas. Como resultado disso, discriminação racial e tensões políticas foram deixadas de fora, em favor de uma visão rotineira e pautada pela articulação do ferroviário ao processo de trabalho.

---

⁵³ Para a questão da “identidade de participação”, Marcel van der Linden, *Workers of the World. Essays toward a Global Labor History*, Leiden: Brill, 2008, pp. 190-1 (Studies in Global Social History, vol. 1).

⁵⁴ Nelson Lichtenstein, Defending the No-Strike Pledge: CIO Politics During World War II, in: James R. Green, *Workers' Struggles, Past and Present: A "Radical America" Reader*. Filadélfia: Temple University Press, 1983, pp. 269-287.

⁵⁵ Para os trabalhadores atuando à revelia das políticas vindas de cima, ver George Lipsitz, *obra citada*, pp. 19-95.

Essa identidade não ocorreu apenas no nível das organizações trabalhistas, mas também em um nível político mais amplo que estava se formando ao longo da Segunda Guerra Mundial. A noção de *American Way of Life*, inicialmente forjada dentro do esforço de criar um consenso nacional em torno do *New Deal*, encontrava-se em disputa desde a sua proposição em meados da década de 1930. Durante o conflito com o nazifascismo, essa disputa estava em sua fase mais acirrada, uma vez que os projetos de país para o pós-guerra passavam justamente pela redefinição da noção que o modo de vida americano incorporava. O conflito estava dividido basicamente em duas propostas: a democracia industrial do CIO que encontrava certa reverberação na AFL; e a livre iniciativa (*free enterprise*) encabeçada pela *National Association of Manufacturers* (NAM). A primeira visão apoiava-se na constituição de um estado de bem-estar social capitaneado pelas classes trabalhadoras por meio de garantias estatais de seguridade e mecanismos que regulariam a sociedade estadunidense; a segunda visão acreditava que os Estados Unidos só se desenvolveriam se a ordem social ficasse nas mãos das lideranças industriais e ao Estado coubessem obrigações mínimas. Ao longo da guerra, e especialmente após a vitória do Congresso Republicano em novembro de 1942, a livre iniciativa ganharia a disputa política e assentaria as bases para a constituição da nacionalidade estadunidense do pós-guerra.⁵⁶

Do ponto de vista da divisão, como foi apontado no **Capítulo 1**, nem Stryker nem os fotógrafos demonstravam que tinham um programa político claro em relação à prática fotográfica; mas, ao longo de sua atuação, é possível perceber a proximidade com as propostas liberais, como as de Archibald McLeish, cujo cerne era a crença numa relação moderada entre o papel do Estado e o do cidadão, em que aquele dava condições para que este pudesse desenvolver as suas capacidades individuais. Por consequência, nem estatista nem privatista, a divisão não acolhera qualquer visão mais à esquerda e que desse forma visual a um tipo de trabalhador, rural ou industrial, com controle de sua vida e de seu próprio rumo, optando por uma visão mais geral que pudesse ser aceita tanto do ponto de vista mais conservador como do mais liberal.

Essa visão, por sua vez, é identificável na coleção de Delano sobre os trabalhadores da *Chicago and North Western*: o reforço da rotina e do padrão de trabalhador que partia das lideranças trabalhistas e de certa cultura ao redor do ferroviário cumpre a função de reforçar a ordem e a relação harmoniosa entre

---

⁵⁶ Wendy Wall, *Inventing the "American Way": the Politics of Consensus from the New Deal to the Civil Rights Movement*. Oxford: Oxford University Press, 2008.

trabalhadores e companhia; porém, ao dar atenção específica a algumas categorias de trabalhadores (no caso, os *trainmen*), Delano deu espaço para que certos elementos próprios desses indivíduos, mesmo que ainda premidos pela força do discurso rotineiro, apareçam diminutamente e em poucas fotos ao longo da coleção — como, por exemplo, as já citadas acima imagens do descanso dos *trainmen* em Clinton.

Como já apontado anteriormente, essa estratégia discursiva encontrou barreiras dentro do próprio OWI, já que os membros da imprensa que passaram a comandar a agência a partir de março de 1943 alinhavam-se à visão da livre iniciativa e viam na divisão um concorrente político; mas, apesar de derrotada a divisão, as fotografias de Delano tentaram apresentar um projeto de nação específico que se alinhava com uma visão liberal que emanava em parte do acordo político entre o Estado e as lideranças trabalhistas e em parte de valores conservadores que partiam dos próprios trabalhadores e das agências que regulavam a relação entre ferroviários e as estradas de ferro. Porém, como outras coleções feitas por Delano sobre as ferrovias apontam, esta não é uma visão hegemônica de seu trabalho. Aqui e acolá é possível identificar a tentativa de trabalhar a imagem de trabalhadores advindos de minorias, especialmente negros, com a mesma perspectiva em que os trabalhadores brancos foram tratados. Assim, em vez de concorrências contínuas, o trabalho de Delano é marcado por pontos de aproximação e outros de distância com os discursos oficiais, trabalhistas, patronais e estatais. Os discursos dos trabalhadores e do Estado já foram tratados. Agora é preciso avaliar outras propostas de fotografia que eram contemporâneas a Delano e à divisão, especialmente a proposta produzida do ponto de vista do discurso patronal para entender em que medida as fotografias de Delano dialogaram com outras perspectivas. .

3.3 – O discurso patronal

Para compreender a imagem que a companhia produzia de seus trabalhadores, nada melhor do que a forma como a própria companhia se apresentava para seus ferroviários e para o público em geral. Afinal, em um setor que depende principalmente de máquinas e da mão de obra que as opera, a produção de um discurso acerca da estrada de ferro pode passar em algum grau pela proposição de uma imagem do trabalhador. Dentre a documentação consultada sobre a *Chicago and North Western*, foi localizada uma circular, *Timely Topics*, que cumpria essa função de compor, por meio do trabalhador,

um discurso acerca da companhia.⁵⁷ Essa estratégia leva um fim bem claro: mostrar para os próprios ferroviários e para a opinião pública em geral que todos os membros da companhia compunham uma grande família unida. Com a entrada dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial, os pais trabalhadores, ladeados por suas esposas e filhos que se somavam à irmandade dos ferroviários, ganharam um novo norte: lutar para manter o país livre da ameaça nazista. Foi na definição dessa família que a companhia apresentou pistas de como ela encarava os seus trabalhadores e o que era esperado deles.

Um dos motivos principais para se voltar ao periódico era o seu propósito: ele deveria circular entre as famílias ferroviárias para que elas mostrassem-no aos vizinhos como uma peça de publicidade da companhia.⁵⁸ Esta característica era diretamente referenciada no próprio jornal; no rodapé da primeira página, havia a seguinte sugestão: “Esperamos que você ache *Timely Topics* interessante — adoráramos que você o passe adiante”.⁵⁹ Além de ser esse canal entre a companhia e dois públicos-alvo, a proposta editorial da *Timely Topics* era construída sobre reportagens e textos que tentavam dialogar diretamente com o trabalhador desde questões de segurança a incentivo para vender pacotes de viagens da companhia.⁶⁰ No momento de lançamento da circular, entre 1937 e 1938, a principal característica dela é a venda de pacotes de turismo para os principais pontos que a companhia alcançava. Contudo, com a chegada do período de preparação para a emergência (*preparedness*) e a entrada dos EUA na Segunda Guerra Mundial, é perceptível um processo de arregimentação da circulação, mudando-a de veículo de publicidade para meio de realizar divulgação de informações sobre a companhia e como ela se adequava ao esforço de guerra (propaganda).

Um indicativo inicial dessa arregimentação é a mudança da circulação. As edições de 1938 e as três primeiras de 1939 (março, abril e maio) que foram encontradas são numeradas em sequência, respectivamente, com os números 8, 9, 10, 11 e 12. A partir de junho de 1939, o jornal começou a circular mensalmente. A mudança do intervalo de circulação coincide com o início das movimentações para a formulação de

---

⁵⁷ As edições consultadas foram: *Timely Topics* (a partir de agora TT), janeiro a março de 1938; abril a outubro de 1939; fevereiro a dezembro de 1940; janeiro a março, maio a agosto e outubro a dezembro de 1941; em 1942, edições de janeiro-fevereiro (conjunta) e março, maio e junho, agosto a dezembro; todas as edições de 1943; em 1944, de janeiro a outubro e a edição de dezembro; março a maio, julho e agosto de 1945, ACNHS.

⁵⁸ Joe Piersen. Conversas informais. Chicago, 8 e 15 de novembro de 2011.

⁵⁹ Original: *We hope you will find Timely Topics interesting — and would appreciate your passing it along.* TT de janeiro de 1938 a junho de 1940.

⁶⁰ Ver, TT de abril de 1939, agosto de 1939 e outubro de 1939.

políticas de defesa nacional, já que o tema começou a surgir no início das discussões sobre as candidaturas para a eleição de 1940;⁶¹ coincide também com o aparecimento de pequenas notas dispersas pelo jornal, informando a quantidade de carga transportada, custo dos trabalhadores, o montante de impostos pagos, etc. Essas duas novidades indicam que jornal começou a ser usado para informar sobre o papel da ferrovia na economia americana e sobre a presença do Estado nos negócios da companhia — uma relação historicamente permeada por conflitos, como visto no primeiro capítulo da dissertação. No caso, é marcante notar que essas informações aparecem como forma de mostrar que a estrada de ferro estava cumprindo o seu dever para com a nação, pagando impostos que ela consideravam onerosos e garantindo o fluxo contínuo de carga e pessoas.⁶²

Essa estrutura do jornal entre a publicidade e a propaganda manter-se-ia até o começo de 1942, quando aparece uma virada total para o esforço de guerra. Entre 1940 e 1941, os indicativos de um alinhamento com a política de defesa nacional foram se aprofundando. Exemplo dessa mobilização é o aparecimento progressivo e cada vez mais destacado de publicidade de venda de *war bonds* (títulos monetários de guerra) de e selos já em novembro de 1940 pela companhia, antes mesmo da primeira *loan drive* (campanha de empréstimos) do governo americano, em novembro de 1942.

Em seguida, o discurso da guerra começou a se intensificar: desde a única edição bimensal de janeiro e fevereiro de 1942 — não se encontrou nenhuma referência que justificasse a exceção, mas é possível supor que foi por conta do ataque a Pearl Harbor —, todos os assuntos tratados em cada edição vão convergindo progressivamente até que, em agosto do mesmo ano, quase a totalidade dos assuntos é referente ao combate e à vitória nas frentes de batalha: propagandas para comprar mais títulos e frases de efeito para motivar os trabalhadores vão aparecendo cada vez mais e em maiores proporções em relação à área total das páginas; textos da coluna editorial incentivando os trabalhadores a não comentarem o serviço despudoramente para evitar que espões tivessem acesso às informações sobre materiais ligados à guerra; etc. A partir de junho de 1942, outros elementos centrais nessa arregimentação apareceram: a contagem de trabalhadores convocados para as forças armadas foi iniciada; informações sobre as políticas bem sucedidas de recolhimento de entulho (*scraps*) para a produção de

---

⁶¹ John W. Jeffries, *Wartime America: the World War II Home Front*. Chicago: Ivan R. Dee, 1996, pp. 150-152

⁶² Sobre o custo dos impostos, ver Stove, *obra citada*, pp. 229-230 e James W. Ely Jr., *Railroads and American Law*. Lawrence, Kansas: University Press of Kansas, 2001, pp. 205-9.

armamento; dicas de viagem para o passageiro civil para fazer uso sem afetar a adequação aos parâmetros de consumo impostos pelo Estado, entre outros.

A partir desse momento de virada, não se tratava mais de vender a companhia, mas de mostrar que ela estava tentando se adequar com sucesso às políticas governamentais, ao mesmo tempo em que garantia para si espaço em uma aberta discussão sobre o futuro do país. Essa perspectiva se manteria ao longo dos últimos anos de vida da *Timely Topics* até a sua derradeira edição, em setembro de 1945. O que se pode perceber é a construção de um discurso em que a iniciativa privada, na figura da companhia ferroviária, aparecia como único vetor na condução do esforço de guerra. A característica mais marcante dessa perspectiva de arregimentação é o foco na questão do cumprimento de metas e da venda de títulos de guerra (*war bonds*) sem referências diretas ao Estado. Contudo, a ausência da referência à estrutura estatal não bloqueava a menção à nação e à participação no esforço de guerra. Robert Westbrook entendeu essa estratégia como a construção de um discurso próprio das empresas em oposição e separado do discurso de união nacional proposto pelo governo de Franklin Delano Roosevelt à época.⁶³ Entretanto, como Wendy Wall apontou, essa estratégia fazia parte da tentativa, por parte dos líderes industriais e empresariais, de bloquear o *New Deal* e de propor para o pós-guerra uma sociedade liderada por valores como propriedade privada e livre iniciativa.⁶⁴

De fato, as ferrovias estadunidenses se beneficiaram enormemente da intervenção estatal em sua reestruturação financeira e imobiliária, aumento da demanda e manutenção da (mesmo que sensível) estabilidade das relações de trabalho. Ao longo de todas as edições consultadas da circular, não há qualquer menção direta a qualquer elemento relativo ao governo federal ou agência reguladora, nem à morte de Franklin Delano Roosevelt em abril de 1945. Desse modo, apesar da dependência das políticas de mobilização do transporte ferroviário, pode-se entender a circular como elemento do esforço político da *Chicago and North Western* de produzir, ao mesmo tempo, um discurso no qual a companhia tanto se alinhava à mobilização guiada pelo Estado americano como reproduzia um discurso de autonomia e liberdade à moda da livre empresa (*free enterprise*) estreitamente ligada à história das estradas de ferro.⁶⁵

---

⁶³ Robert B. Westbrook, *Why We Fought: forging American obligations in World War II*. Washington: Smithsonian, 2004.

⁶⁴ Wall, obra citada.

⁶⁵ Alfred D. Chandler Jr (ed.), *The Railroads: The Nation's First Big Business. Sources and Readings*. Nova York: Harcourt, Brace & World, Inc., 1965.

Timely Topics

Traffic Department

Volume 6, No. 12 June, 1942

■ FLAG STOPS ■

More than 600 employees of the Ravenswood Offices participated in a flag dedication ceremony recently. The American Flag was raised atop a new 45 foot flag pole in front of the office and will be flown every day for the duration.

Willie Hoppe, Billiard champion, was a "City of Los Angeles" passenger arriving Chicago late in May.

E. L. Henry, Supt. of Safety for the North Western has been appointed to the same position for the CStPM&O and W. R. Lofgren has been appointed Assistant Supt. of Safety for the North Western System with headquarters in St. Paul.

Herman Topp, a machinist at the locomotive shops for more than 50 years retired recently. He has been foreman of the machinists in the wheel shop since 1919. He was presented with several gifts by shop associates on retirement and plans to move to Prairie Lake near Cameron, Wisconsin.

The kindergarten children of the Gaenslen School in Milwaukee paid an unexpected visit to the North Western Station in Milwaukee recently. F. E. Reuter, City Agent, handled the situation quickly by having the whistle of the "400" blown for them and taking them for an exterior inspection. Gaenslen School is a public institution in Milwaukee for the education of crippled children.

W. W. Carson who has been Assistant Freight Claim Agent, retired the first of June. Carson was employed by the North Western for 45 years and was succeeded by T. E. Adamson. A. C. Mundy was appointed to succeed Adamson.

The appointments of H. P. Congdon, general superintendent, P. A. Bloom, assistant to the vice-president-operations, and E. A. Vik as director of personnel of the Chicago, St. Paul, Minneapolis & Omaha Railway Company were announced recently by L. L. White, vice-president in charge of operations of the railway.

Born in Chicago, Congdon entered railway service with the Omaha line in 1905 in the general superintendent's office, and his subsequent career has all been spent with the Omaha Line.

Bloom has an unbroken service record with the Omaha line since 1924 when he was first employed by the railway.

PROUDLY WE RAISE THE FLAG

High in the Main Waiting Room of the Chicago station hangs a flag, proudly proclaiming "North Western's" contribution in men now in the armed services. 839 stars are on the flag—the number of men in the service when the flag was ordered—however the number of men in the service now totals well over 1,000 spread over the Army, Navy, Coast Guard, Marines and Air Force. In the colorful ceremony held early this month were: (left to right) Miss Mary Cooper, "Miss North Western"; Col. Edward Roth, Jr., Chief of Staff, headquarters Sixth Corps Area of the Army; Commander J. E. Hurff, U. S. N., Executive Officer of Navy Pier; R. L. Williams, Chief Executive Officer of the "North Western" and Charles M. Thomson, Trustee of the "North Western." A color guard from North Western Post No. 430 of the American Legion also participated.

Judge Thomson, in speaking at the flag raising ceremonies said, in part:

"The Chicago and North Western Railway Company dedicates this flag we are about to unfurl to the men in the armed services of the United States of America. The North Western is proud of these men as well as of the employees on the home front who are performing their part in the job of winning this war. We pay tribute to these men and women and to all who fight in the cause of freedom."

— BUY WAR BONDS —

There'll be less brass in the Army from now on. The Quartermaster Corps is saving tons of this strategic material by redesigning the familiar brass buttons found on Army uniforms. Solid brass buttons are being replaced by steel and zinc buttons coated with brass. The new ones have the same shine and snappy appearance and give satisfactory performance under exacting conditions.

Figura 3.17: Capa da edição de junho de 1942 de *Timely Topics*. (Reprodução colorida)

Acima – **Figura 3.18:** Detalhe da edição de maio de 1939 do *Timely Topics* (ACNHS).

À direita – **Figura 3.19:** Detalhe da edição de setembro de 1939 do *Timely Topics* (ACNHS).

Em sentido horário a partir do canto inferior esquerdo

Figura 3.20: Detalhe da edição de novembro de 1940 do *Timely Topics* (ACNHS).

Figura 3.21: Detalhe da edição de maio de 1940 do *Timely Topics* (ACNHS).

Figura 3.22: Detalhe da edição de julho de 1941 do *Timely Topics* (ACNHS).

Isso é determinante porque, quando se volta para como a imagem do trabalhador foi construída na *Timely Topics*, ela também respondeu à mudança causada pelo esforço de guerra. Os trabalhadores apareciam principalmente em notas de aposentadoria, falecimento de antigos funcionários, fotografias mostrando os campeões de boliche da liga entre os times das companhias, textos que exaltavam atos de bondade ou de defesa dos interesses da empresa, informes sobre encontro de veteranos (o nome dado aos

aposentados). Além disso, eventualmente, apareciam textos que incentivavam os trabalhadores a fazer um melhor serviço.⁶⁶ Focavam-se principalmente as categorias que trabalhavam com o público, especialmente os condutores (*conductors*). Em termos de fotografia, elas se resumem a retratos desses trabalhadores aposentados em seus últimos dias de trabalho (**figuras 3.20 e 3.21**), dos times de boliche ou softball campeão (**figura 3.18**) e, como no caso do lançamento da locomotiva “400”, aparecem retratos posados dos trabalhadores em seus uniformes e informando sua função na primeira viagem dessa locomotiva (**imagem 3.19**). No caso dos trabalhadores negros, há algumas menções e aparições esporádicas; eles sempre aparecem integrados à cena (servindo mesas, por exemplo) e não são identificados pelas legendas (**figura 3.19 e 3.22**).

A primeira fotografia de trabalhadores que aparece referente à movimentação de tropas relativa à política de defesa nacional é da edição de setembro de 1940, na qual trabalhadores aparecem distribuindo gelo para os vagões de soldados que saíam do campo de treinamento McCoy (**figura 3.23**).⁶⁷ Com a mudança para o esforço de guerra, o foco sobre o trabalho ferroviário que aparecia na circular também mudou. Mais: os editores da circular começaram a enfatizar certos elementos e qualidades dos ferroviários que remetem aos elementos historicamente ligados à categoria de modo a excluir aqueles considerados inferiores para trabalhar nas estradas de ferro. No caso da *Timely Topics*, em geral, pode-se perceber a tentativa de exaltar os três elementos característicos de certos valores culturais historicamente ligados aos ferroviários: o homem da fronteira, branco e leal à companhia.

A exaltação dessas três características tinha por objetivo garantir que o trabalhador se sentisse identificado com o esforço de guerra, já que elas remetem a indivíduos como Casey Jones e ao período mais aventuroso da expansão ferroviária pelos Estados Unidos. A fronteira deve ser entendida aqui não apenas como o limite físico que separa áreas exploradas e regiões virgens, mas também como a tendência supostamente imanente da sociedade americana para se desenvolver no sentido de progredir a cada barreira, real ou fictícia, ultrapassada. O sujeitos deste processo, o *frontiersman* ou pioneiro (*pioneer*), seriam os vetores pelos quais a vitória sobre o limite se realizaria; esses indivíduos seriam caracterizados pela rudeza de modos e, opostamente, pela pureza de suas intenções e comprometimento com a nação. Essa perspectiva explicativa da história dos Estados Unidos, estabelecida por Frederick

---

⁶⁶ TT, agosto de 1939, outubro de 1939, fevereiro de 1940 e março de 1940.

⁶⁷ TT, setembro de 1940, p. 3.

Jackson Turner, em finais do século XIX, seria abandonada por maior parte da elite intelectual ainda na década de 1930;⁶⁸ porém, ela permaneceu como explicadora do comportamento do ferroviário, já que, se não havia mais fronteira (no sentido do fechamento do espaço/comunidade nacional), havia ainda o trabalho de cuidar dos transportes das cargas e pessoas pelo país, ou seja, ser o vetor da economia e da sociedade americanas. Desse modo, os ferroviários, os *all weather men* (homens que trabalhavam em qualquer condição climática), seriam os suportes sobre os quais o progresso seria construído e administrado. Os homens que estivessem submetidos a essas condições de trabalhos seriam, por conseguinte, marcados pelo espírito de companheirismo e de comprometimento com a companhia e a com a nação.⁶⁹

Figura 3.23: Detalhe da edição de setembro de 1940 do *Timely Topics* (ACNHS).

⁶⁸ Warren I. Susman, "The Frontier Thesis and the American Intellectual", *Culture as History: the Transformation of the American Culture in the Twentieth Century*. Washington: Smithsonian, 2003, pp. 27-38.

⁶⁹ TT, março de 1944 e W. Fred Cottrell, "General Characteristics of Railroading", *The Railroader*. Stanford, California: Stanford University Press; Londres: H. Milford: Oxford University Press, 1940, pp. 4-11

A fronteira articulava as outras duas qualidades do “ferroviário padrão”, porque a nação a que a “fronteira” faz referência se baseia em dois pontos: ela seria branca, capitalista e uma democracia — estas duas últimas são o desdobramento da “lealdade à companhia”. Do ponto de vista da questão racial, havia, entre os patrões e empregados, a crença de uma suposta superioridade branca sobre os negros, sendo que estes seriam racialmente incapazes de realizar os serviços corretamente; e, se caso ascendessem na carreira, os trabalhadores afrodescendentes levariam as companhias à falência por conta de sua suposta ganância natural.⁷⁰ Se a exclusão racial é clara, não se pode dizer o mesmo sobre a defesa do par capitalismo-democracia; mas, ao longo das edições da circular, percebe-se um sentimento geral que foi resumido por um dirigente ferroviário, John E. Muhlfeld, da seguinte maneira: “Os sindicatos continuarão a fazer o máximo para manter esse país uma democracia”, já que “As ferrovias constituem a primeira linha de defesa contra o socialismo de Estado, e os trabalhadores organizados teriam muito a perder e nada a ganhar com a apropriação estatal [das ferrovias]”.⁷¹ O silêncio sobre o Estado, portanto, implica que a companhia e seus trabalhadores estariam cumprindo o aviso de Muhlfeld, especialmente, dependendo do grau de conservadorismo do autor, *socialismo de estado* pode ser uma referência velada ao governo FDR.⁷²

A primeira consequência visível dessa mudança de posicionamento e dessa visão sobre o trabalhador ferroviário é o silêncio em relação aos trabalhadores negros: depois de uma breve menção a um ato de honestidade de um empregado encarregado da limpeza que devolveu uma bolsa esquecida em um vagão em junho de 1942 e de fotos esporádicas de *porters* (camareiros) nas edições entre 1938 e 1941, não há qualquer indicação sobre trabalhadores negros tanto na companhia como nas frentes de batalha. Outro elemento dessa mudança foi, a partir de 1942 em diante, uma crescente atenção para com os trabalhadores do setor de carga e das oficinas distribuídas pelas linhas — aqueles de melhor casta, como apontado no primeiro capítulo, e com trabalhos que exigiam preparo físico.

---

⁷⁰ Eric Arnesen, *obra citada*, p. 40.

⁷¹ Original: *Labor will continue to do its utmost to keep this country a democracy; The railroads constitute a first line of defense against state socialism, and organized labor would have much to lose and nothing to gain from government ownership.* John E. Muhlfeld, *The Railroad Problem and Its Solution*. Nova York: Devin-Adair Company, 1941, p. 116.

⁷² John Morton Blum, *V Was for Victory: Politics and American Culture During World War II*. San Diego; Nova York; Londres: Harcourt and Brace, 1976, pp. 221-234.

Para trabalhar esses valores considerados primordiais para os ferroviários, a circular apresentou três eixos: primeiro, a série de *cartoons* intitulada *Rail Oddities* (“Curiosidades da ferrovia”), na qual, por meio de desenhos e texto, apresentavam-se curiosidades sobre a companhia, focando principalmente na vanguarda na expansão ferroviária durante o século XIX e enfatizando o papel central no transporte de carga e pessoal para o esforço de guerra; segundo, a partir de 1943, o acompanhamento por meio da correspondência dos trabalhadores nos teatros de guerra e do 720º Batalhão Ferroviário patronizado pela companhia—chamado de Batalhão da *Chicago and North Western*—, enfatizando, por meio de textos e de fotografias, a coragem do ferroviário diante das adversidades como uma das qualidades necessárias ao combatente; terceiro, pelas reproduções dos cartazes produzidos entre 1942 e 1944, propagandeando a eficácia da companhia no esforço de guerra por meio da divulgação de seus funcionários exemplares (**figuras 3.24 a 3.27**).

EX-MARINE
John E. Deithloff
"Sentry of the Signals"

John Deithloff, who began his "North Western" career in 1909, is well aware of the importance of his job. He says, "War has the right-of-way now and we've all got to do our part to see that fighting men and materials are transported safely."

John's work calls for patrolling some 20-odd miles of track between Proviso Yard and Valley, day in and day out. He inspects... he tests... he checks. Automatic block signals, automatic crossing gates, wigwag and flasher signals—all these and more must be maintained in perfect working order. Safety decrees it—victory demands it.

"North Western" depends on John Deithloff and men like him to help safeguard its right-of-way. But this ex-Marine fighter, who fought overseas in World War I, has something *extra special* to be proud of—three sons and a daughter in service.

Emulating their father's example, 21-year-old Richard and 20-year-old Donald are members of the Marine Corps—now somewhere overseas. Seaman Allen, 18 years old, is serving on the U.S.S. Hazelwood. While Ruth, who enlisted a year ago, proudly wears the uniform of the WAVES.

But it matters little to the Deithloffs where they serve in this war *just so long as they are privileged to serve*. How grateful we should be that here in America there are millions like them!

**CHICAGO and
 NORTH
 WESTERN
 LINE**

SERVING AMERICA IN WAR AND PEACE FOR ALMOST A CENTURY

Figura 3.24: Detalhe da edição de maio de 1944 do *Timely Topics* (ACNHS).

ERNEST O. TAVENER
"ALL-WEATHER" MAN
ON THE RAIL FRONT

● Here's another "North Western" 30-year service man—Freight Brakeman Ernest O. Tavener.

Belying his pleasant exterior, Tavener is tough—tough in the sense that the elements mean nothing to him when there's work to do. Snow may beleaguer a city, bitter cold may nip ears and noses, yet Brakeman Tavener stays on the job. As he says, "My work helps to keep trainloads of war materials on the move, therefore it's important . . . the war must be won."

The war must be won!—that, too, is the motivating thought of Tavener's sons. Lieutenant Gene, with special training in radar, has had over six months service in Iceland. Lieutenant Ernest is a bombardier, now on duty in the South Pacific. Caryl, the youngest, is an aviation cadet, completing his training in Texas.

The Taveners are loyal Americans. But war isn't a glamorous thing to them. They're fighting because their way of living is endangered; because they feel, as do millions of others, that peace can come to this war-torn world only through the united efforts of all. "Braking" trains is one way of helping—fighting on the battle front is another.

"North Western" gratefully acknowledges the efforts of its thousands of patriotic employees. Like Tavener they have accepted the added responsibility of war—and are coming through gloriously.

**CHICAGO and
 NORTH
 WESTERN
 LINE**

SERVING AMERICA IN WAR AND PEACE FOR ALMOST A CENTURY

Figura 3.25: Detalhe da edição de março de 1944 do *Timely Topics* (ACNHS).

ADVERTISEMENT TELLS OF C & N W SPIRIT

THROTTLE OR TRIGGER

... THE LYNCH FAMILY SERVES

MEET JAMES E. LYNCH, "North Western" engineer. He runs out of Chicago on No. 21—the transcontinental Pacific Limited—and has been with the "North Western" for 41 years, 35 of them as an engineer.

We're mighty proud of Jim and like to think that his kind of patriotism is typical not only of every "North Western" employe but also of all other American citizens. You see, Jim's a family man with four sons in service!

While Jim Lynch, with firm resolve, alert mind and sharp eyes, guides No. 21 safely and swiftly over a highway of steel—thereby doing an important job for the nation—his four stalwart sons are doing their bit in the armed forces. Harry chose the Navy, Tom's in the Marines, Jim, Jr. is in the Air Corps, while Bob has just gone into the Army.

Yes, the Lynches are in this thing until victory is ours. So, too, are the rest of "North Western's" family. As members of Uncle Sam's Transportation Army we've pledged ourselves to keep everlastingly at it until Freedom's bells once again ring loud and clear.

We know that every traveler and shipper is with us 100 per cent. If there are times when we can't give you exactly what you want in the way of accommodations or service, you will understand.

CHICAGO and NORTH WESTERN LINE

Serving America in War and in Peace for Almost a Century

The above advertisement, running in many cities along the "North Western" line in December, tells, in our opinion, the spirit of men who work for our railroad. Jimmie Lynch is a real person with a real job, but his story is told just as an example of what "North Western" families are doing on the "Home Front" and the "Fighting Front" to help make Freedom's Bells once again ring loud and clear.

Figura 3.26: Detalhe da edição de dezembro de 1942 do *Timely Topics* (ACNHS).

AD TRIBUTE TO C. & N. W. AGENTS

MEET PETE RASMUSSEN

RAILROADER...

PATRIOT...

FAMILY MAN...

If it's ever your good fortune to get up to Summit Lake, Wisconsin, you'll probably run into Pete Rasmussen, "North Western" agent. Pete's a busy man, selling tickets, handling freight and express, operating telegraph keys and looking after "North Western" business generally. Like hundreds of other "North Western" agents, he's doing a praiseworthy wartime job.

Pete's been with the "North Western" since 1906. In '09 he came to Summit Lake, where, as he says, the fascination of the North Woods "got him."

Rasmussen knows that right now his work is more important than ever before in his railroad career. For uniformed men are on the move and war materials must keep rolling. It's a job not only for Pete Rasmussen and the "North Western" but for all American railroads.

Busy as he is, Pete Rasmussen has other things that concern him. His son, Sergeant Donald, stationed in Alaska, is one of them. And there's Lieutenant Bruce, now on an unknown island in the Pacific. A third son, Fred, is a Sergeant in the Air Corps, while Wallace is in radio training at the Great Lakes. Still two other sons, twins, just turned 18, now await their call to the colors!

The war has become a very personal matter to thousands in the "North Western" family. In the truest sense of the word they are *fighting*, whether in uniform or not. Small wonder Pete Rasmussen stays on the job, no matter what the hour, when there's work to be done. He wants his boys back—quick!

SERVING AMERICA IN
WAR AND PEACE FOR
ALMOST A CENTURY

**CHICAGO
AND
NORTH WESTERN
LINE**

Read this advertisement, and be proud as we are of the thousands of "North Western" men and women who are not only "Keeping 'Em Rolling" but also have boys and girls in the fighting forces. This ad will appear during October in almost every weekly and daily newspaper along the Railway. It is the first of what we believe will be an extremely interesting series.

Figura 3.27: Detalhe da edição de outubro de 1943 do *Timely Topics* (ACNHS).

Essa terceira iniciativa, a da reprodução das propagandas, foi o modo mais claro da manifestação do discurso sobre a companhia ferroviária, que passava pela proposta de uma visão acerca do trabalhador ferroviário, pelo fato de ela ser constituída basicamente pela divulgação de um discurso sobre os trabalhadores como meio de propagandear a companhia. Além disso, é nesses cartazes em que os três elementos constitutivos do discurso patronal acerca do ferroviário aparecem de forma mais clara e definida. Como é possível ver por essas propagandas, os trabalhadores retratados eram: brancos, com pelo menos trinta anos de casa, casados e com média de quatro filhos. As fotografias que compõem essas propagandas são todas editadas, ou seja, elementos que não dizem respeito diretamente ao trabalho foram ocultados, principalmente elementos da paisagem. Os sorrisos dos trabalhadores e/ou a seriedade com que realizam as atividades são estabelecidos pelos textos que os acompanham: são trabalhadores exemplares — aqui, os melhores em sua ocupação e exemplo para os demais colegas — que garantem o sucesso no cumprimento do papel das ferrovias na sociedade mobilizada. Sua alegria/seriedade advinha, portanto, do orgulho de ser um bom trabalhador e de ter seus filhos combatendo o inimigo nos principais teatros de guerra.

Como modo de garantir essa interpretação, o subtítulo já definia essas qualidades. O exemplo mais claro é a apresentação de Pete Rasmussen: “*Railroader... Patriot... Family Man...*” (Ferroviário... Patriota... Homem de Família) (**figura 3.27**). Desse modo, existe a articulação entre a família do trabalhador, a empresa e a nação americana. O trabalhador, ao ter os filhos em mente, se esforçaria em sua ocupação para que estes retornassem sãos e salvos para casa. Com isso, os filhos dos demais trabalhadores do país se beneficiariam, já que a “família” *Chicago and North Western* estaria trabalhando de forma eficaz e garantindo a condução adequada da “frente de batalha do transporte doméstico” (*transportation front*). Por fim, como resultado disso, esses trabalhadores cumpririam o dever patriótico de servir à nação com aquilo que ele faz de melhor—no caso, ser um ferroviário.

A lealdade dos trabalhadores, desse modo, é resultado desse duplo caráter de ligação com a companhia: por ser um trabalhador exemplar que é valorizado por meio desses anúncios; mas isso ocorreu apenas porque, antes de qualquer coisa, esses trabalhadores se esforçariam para trazer de volta os filhos para casa e cumprir o seu dever patriótico. A companhia aparecia como o meio pelo qual o dever de pai e de cidadão era realizado, ou seja, a companhia só “serve a América” porque existem trabalhadores que estão dispostos a cumprir o seu papel da melhor forma possível.

Como propôs a propaganda sobre James E. Lynch, em que quatro desenhos representando os seus filhos circundam a imagem do pai operando uma locomotiva (**figura 3.26**):

Sim, os Lynch [James E. Lynch e seus quatro filhos servindo as forças armadas] estão envolvidos nessa até a vitória ser nossa. Assim, também, está o resto da família “North Western”. Como membros do Exército de Transporte do Tio Sam, nós juramos trabalhar sem parar até que os sinos da Liberdade dobrem altos e nítidos mais uma vez.⁷³

3.4 – As *wipes* e os limites dos discursos

Após a apresentação do discurso patronal, é preciso aproximá-lo das fotografias de Delano para entender aproximações e diferenças. Essa aproximação parece, a princípio, resultar em certa obviedade, isto é, as imagens de Delano indicam ir ao encontro da visão patronal. O encontro se daria justamente na convergência dos discursos por meio da valorização do trabalhador como componente chave do funcionamento da companhia ferroviária. Na coleção sobre a *Chicago and North Western*, é possível identificar algumas fotografias que parecem remeter diretamente à qualificação proposta pela companhia por meio da *Timely Topics* (além dos exemplos **57, 58, 66, 90, 91, 132, 173, 220, 287, 302**, ver figura 3.28). Há a qualidade ativa por conta do ângulo de tomada (de baixo para cima) aliada à pose relaxada e ao rosto sério e sujo de um trabalhador esforçado. Mesmo sendo “apenas” um reparador de vagões, ou seja, não ocupando posição tão nobre quanto um condutor (**323**), ele é apresentado de modo a fazer jus à marca que estampa o vagão no plano anterior e marca o canto superior esquerdo da imagem.

Contudo, ao comparar as fotografias de Delano com a discurso patronal de forma mais atenta, é possível perceber diferenças entre a visão da estrada de ferro e aquela incorporada pela divisão de fotografia. No caso da fotografia em questão, um elemento central diferencia as fotos de Delano com as dos cartazes da propaganda: os sorrisos. A ausência do sorriso não significa que teria ocorrido uma falha por parte de Delano em propor o discurso de unidade nacional, mas é um elemento que ajuda a

---

⁷³ Original: Yes, the Lynches [James E. Lynch e seus quatro filhos servindo as forças armadas] are in this thing until the victory is ours. So, too, are the rest of the “North Western’s” family. As members of the Uncle Sam Transportation Army we’ve pledge ourselves to keep everlastingly at it until Freedom’s bells once again ring loud and clear. TT, dezembro de 1942.

problematizar a tensão entre o discurso apresentado sobre o trabalhador e a situação geral do período. Não que um sorriso signifique necessariamente a construção de uma visão encomiasta e que a sua ausência seja, por extensão lógica, a crítica negativa; apoiar-se numa perspectiva como essa é muito frágil para pensar historicamente a fotografia e trata-se muito mais das expectativas do espectador para com a imagem do que da sua proposição ideológica (o discurso que ela pretende reproduzir e sustentar). Afinal, não é porque há fotos de pessoas sofridas nos arquivos da divisão que implique necessariamente uma visão negativa dos Estados Unidos.⁷⁴

Figura 3.28: Jack Delano, *Mike Evans, a welder, at the rip tracks at Proviso yard of the C & NW RR, Chicago, Ill.* Abril de 1943. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a34668>. Consultado dia 29 de setembro de 2013 às 23h.

⁷⁴ Beverly Brannan; Carl Fleischhauer, "Introduction", *Documenting America: 1935-1943*. Berkeley; Los Angeles; London: University of California Press, 1988, pp. 1-13.

A questão, portanto, é perceber a ausência do sorriso não como meio para a sustentação do discurso de Delano e da divisão, mas como um elemento próprio do trabalhador que foi reproduzido na imagem. Ele serve de meio para problematizar o próprio enquadramento fotográfico e discursivo que apontam elementos mais complexos do que a rotina e a adequação do trabalhador aos processos de trabalho. Da ausência de sorriso, o olhar começa a percorrer a imagem com mais atenção e percebe que outros elementos — sujeira, uniforme bastante gasto, etc. — apontam para uma realidade menos rósea do que o discurso da divisão tenta deixar passar quando se trata dos trabalhadores da *Chicago and North Western Railway*.

Um exemplo dessa situação são as fotografias das *wipes*, acrônimo de *wiper wives* (esposas limpadoras), de Clinton, estado de Iowa. Em um total de 21 fotografias, Delano registrou algumas senhoras que estavam trabalhando na limpeza das locomotivas e em outras funções no pátio de manobras do ponto final da divisão (*division point*). Em algumas dessas fotografias (371-388), é possível ver retratos das mulheres e algumas imagens delas trabalhando em conjunto em uma locomotiva ou individualmente, operando máquinas ou realizando algumas tarefas. Além das expressões sérias, é possível notar que algumas das trabalhadoras usam maquiagem forte enquanto outras não apresentam sinais de ter se arrumado para além de colocar o uniforme. Curiosamente, as fotografias delas não foram tiradas quando da visita de Delano a Clinton em dezembro de 1942. Todas as fotos das *wipes* são de abril de 1943, sendo que a temperatura aparenta estar bem mais amena e não há sinais de neve nas fotografias. Não há qualquer indicativo do motivo para essa diferença. O único elemento plausível é que Delano tenha visto em março de 1943 a reportagem da última folha da *Timely Topics* dedicada exclusivamente a essas mulheres e, aproveitando que acabara de retornar de viagem entre Chicago e San Bernardino, ele resolveu fotografá-las.⁷⁵

Talvez por conta disto, Delano não chegou a preparar uma legenda geral para essas fotos, tendo apenas como apoio as legendas de cada fotografia. Elas informam que se trata de senhoras que são mães, em geral, de mais de três crianças e cujos maridos também trabalhavam em fábricas da região; apenas uma senhora tinha um genro no exército. As ocupações realizadas por essas mulheres, por sua vez, condizem com o quadro geral de recepção das trabalhadoras na mão de obra estadunidense. O trabalho

---

⁷⁵ TT, março de 1943, p. 4.

feminino nas fábricas e indústrias de guerra não foi bem recebido por seus colegas do sexo masculino, levando a inúmeros conflitos no chão de fábrica.⁷⁶ No caso das ferrovias, apesar de pressões que partiam do governo federal, as mulheres foram pouco utilizadas e, em geral, eram designadas para cumprir funções nas oficinas, principalmente funções de limpeza e de operação de máquinas como guindastes.⁷⁷

Apesar da atenção especial para com as *wipes*, as fotografias dessas mulheres não remetem à famosa noção da *Rosie the riveter*, a imagem idealizada da trabalhadora que, apesar de árduo esforço e labuta, elas mantinham em algum grau a sua feminidade — manter-se devidamente maquiada e sem perder a sua verdadeira conexão com o trabalho doméstico — e eram apresentadas apenas como cumprindo uma função temporária na medida em que, uma vez que os soldados retornassem, elas voltariam a assumir suas responsabilidades para com suas famílias como mães, esposas e filhas.⁷⁸ As senhoras que aqui aparecem têm aspecto cansado, passam longe da energia e agressividade da *Rosie* de J. Howard Miller (**figura 3.29**) e da figura altiva e bíblica da visão de Norman Rockwell (**figura 3.30**), passando mais a ideia de mulheres, assim como o reparador de vagões acima, que trabalham duramente pela companhia e as marcas desse trabalho aparecem em sua aparência cansada e suja dos pés à cabeça.

Figura 3.29: J. Howard Miller, *We Can Do It!* Color. http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/12/We_Can_Do_It!.jpg. Consultado dia 29 de setembro de 2013 às 23h 10min.

⁷⁶ Lipsitz, *obra citada*, pp. 45-68.

⁷⁷ Michael Nash, Women and the Pennsylvania Railroad: The World War II Years. *Labor History*, vol. 3, n. 4, 1989, pp. 608-621.

⁷⁸ Maureen Honey, The Working-Class Woman and Recruitment Propaganda during World War II: Class Differences in the Portrayal of War Work, *Signs*, Vol. 8, No. 4 (Verão de 1983), pp. 672-687.

Figura 3.30: Norman Rockwell, *Rosie the Riveter*. Color. <http://uploads8.wikipaintings.org/images/norman-rockwell/rosie-the-riveter-1943.jpg>. Consultado dia 29 de setembro às 23h 15min.

MEET NORTH WESTERN'S "WIPES" —all busy on the Transportation Front

The Army has its Waacs, the Navy its Waves, but on the home front in the railroad industry is where you'll find the Wipes.

The Wipes, as they call themselves, are the new crews of feminine locomotive wipers, who, for the first time since World War I, have invaded the shops and roundhouses of the Chicago and North Western Railway Company to replace men for more masculine work in the rail transportation field.

The women, many of them with large families and with husbands in the armed services, now nurse the locomotives in the railway's shops at Chicago and Proviso, Ill.; Clinton, Boone and Council Bluffs, Iowa; and Green Bay, Milwaukee and Madison, Wis.

At Clinton, Iowa, where the North Western maintains extensive shop and roundhouse facilities, a crew of sixteen women greets the grimy locomotives that come off the line every day for servicing. Armed with buckets, oil cans, waste and other tools necessary to the wipers' trade, they swarm over the steel giants, give them a bath of live steam and hot water under pressure and clean them from top to bottom until they glisten in the sun.

"They're a fine group of workers," says W. J. Whalan, labor foreman in charge of the crew. "At first we didn't know how they'd take to the job, but the women soon convinced us that they look at those dusty locomotives in the same way they look at a big, dirty house. And when they go to work, they do the job with a care and thoroughness that is difficult for a man to equal."

"The women are a cheerful lot and get along fine with the men. They learn their jobs surprisingly fast and are not at all squeamish about tackling locomotives, no matter how dirty the job may be. Out here in Clinton ten women wipers will do twelve locomotives a day, which includes four Class H jobs, each 104 feet long and the largest locomotives on the line; four Class J's, which are almost as large, and four locomotives of lesser size. In addition, the women are trained to operate the roundhouse turntable, service locomotives with sand for driver wheels and do a number of odd jobs."

The women work on eight-hour shifts and are paid on the same basis as their male predecessors. Many of the women are former beauty parlor operators, waitresses, maids and housewives.

Lunch time, and time for some feminine gossip. Women workers in the C&NW shops at Clinton, Iowa, where they've taken over such jobs as cleaning and wiping locomotives, operating turntables and doing general roundhouse labor work. Similar crews of women are now working in many North Western shops in Iowa, Illinois and Wisconsin.

Here's a bit of locomotive laundering being done by Mrs. Thelma Cuvage of Clinton. "Live steam and hot water baths make 'em shine," says Mrs. Cuvage.

It's just like cleaning an awfully big, awfully dirty house, explains Mrs. Marcella Hart, mother of three children.

"Just like cleaning the windows at home," says Mrs. Anna Weisman, one of the crew of "Wipes" at the Clinton shops.

Off comes the grease and grime when these C&NW "Wipes" give the locomotive one of their sure-fire treatments. Won't be long before this iron-horse is gleaming.

Mrs. Edith Bennis, former beauty parlor operator, gives the headlight a polishing treatment. Her husband is stationed in Alaska on an army construction project.

A group of "Wipes" doing a rush job on a Class H locomotive, 104-foot-long giant, in the Clinton, Iowa, shops.

A-70-43-15M

Figura 3.31: Página 4 da edição de março de 1943 de *Timely Topics* (ACNHS)

Curiosamente, a matéria da *Timely Topics* que provavelmente serviu de referência para Delano apresenta uma perspectiva completamente diversa sobre as *wipes* (figura 3.31). A reportagem reforça justamente os estereótipos da *reverter*: com a falta de trabalhadores por conta da guerra, essas mulheres deixaram seus postos como cabeleireiras, garçonetes e donas de casa e substituíram os homens no “trabalho mais

masculino do setor de transporte ferroviário” (*more masculine work in the rail transportation field*). Assim como boas esposas que são, as dezesseis trabalhadoras agora cuidavam (*nurs[ed]*) das locomotivas, com suas latas de óleo e panos deixavam-nas limpas e lubrificadas, inclusive acima da expectativa de seu supervisor. Ele, aliás — como era esperado —, desconfiou a princípio da capacidade das mulheres, mas, ao ver que elas aprendiam o ofício rapidamente e que deixavam o ambiente de trabalho alegre, a desconfiança deu lugar para a certeza do bom trabalho realizado pelas *wipes*. O motivo do sucesso delas era simples: “elas [encararam] aquelas locomotivas empoeiradas da mesma maneira que elas encaram uma grande casa suja” e “quando elas [iam] trabalhar, elas [faziam] o serviço com tanto cuidado e atenção que é difícil para um homem fazer o mesmo”.⁷⁹

As fotos que acompanham a reportagem apenas reforçam esta dimensão doméstica do trabalho das limpadoras: Marcela Hart, uma das retratadas por Delano, aparece limpando a locomotiva e classificando o seu trabalho, de acordo com a legenda, como “casa enorme e extremamente suja [*awfully big, awfully dirty house*]” (**figura 3.32**); a locomotiva ficaria brilhando (*gleaming*), assim como um par de sapatos ou o piso de um cômodo, após o tratamento dado pelas *wipes* (**figura 3.33**); a antiga funcionária de salão de beleza que dava um lustre na lanterna da locomotiva (**figura 3.34**); a lavanderia feita na locomotiva pela senhora Thelma Cuvage (**figura 3.35**); a senhora Anna Weisman que limpa as janelas da locomotiva como se fossem as da casa dela (**figura 3.36**); e, por fim, na hora do almoço, ainda sobrava tempo para fofocas femininas (**figura 3.37**). Essa perspectiva ficaria fechada se, além dessas fotos, a reportagem tivesse usado uma das imagens do arquivo em que as *wipes* parecem domar a locomotiva com seus sorrisos largos e estarem devidamente empossadas de suas ferramentas de trabalho (**figura 3.38**). Assim, a companhia, a partir da mesma realidade que Delano, produziu um discurso fotográfico e verbal completamente distinto que, além de reforçar as percepções gerais de gênero do período, ainda cumpre o papel de propaganda para a companhia.

A propaganda se apoiava em duas implicações possíveis em relação à reportagem. Primeiro, o trabalho delas cumpria o papel de manter a companhia funcionando eficientemente, assim como a limpeza que elas realizavam. Segundo, ao

---

⁷⁹ Original: *they look[ed] at those dusty locomotives in the same way they look at a big, dirty house; when they [went] to work, they [did] the job with a care and thoroughness that is difficult for a man to equal.* TT, local citado.

indicar que essas mulheres receberiam o mesmo salário que os homens de mesma função, a companhia estava afirmando publicamente que as políticas de inclusão de mão de obra feminina estavam sendo cumpridas à risca. Dessa forma, o espírito doméstico e o respeito para com o trabalho dessas mães apenas reforçariam os laços delas e seus maridos e filhos à grande família da *Chicago and North Western*.

Figura 3.32: Detalhe figura 3-31.

Figura 3.33: Detalhe figura 3.31.

Figura 3.34: Detalhe figura 3.31.

Here's a bit of locomotive laundering being done by Mrs. Thelma Cuvage of Clinton.
"Live steam and hot water baths make 'em shine," says Mrs. Cuvage.

Figura 3.35: Detalhe figura 3.31.

"Just like cleaning the windows at home," says Mrs. Anna Weisman, one of the crew of "Wipes" at the Clinton shops.

Figura 3.36: Detalhe figura 3.31.

Figura 3.37: Detalhe figura 3.31.

Figura 3.38: Fotografia desconhecido, [Sem título]. [1943?] (ACNHS)

A distância entre o discurso de Delano e da companhia fica ainda mais profunda quando se aproxima o trabalho de outro fotógrafo sobre a presença das mulheres nas fábricas e indústrias estadunidenses. As fotografias das *Rosies the riveters* de Alfred T. Palmer para a divisão (**figuras 3.39 a 3.45**) mostram uma abordagem completamente distinta da de Delano para com as trabalhadoras do período. Apesar de não ter fotografado ferroviárias, Palmer demonstra uma opção que valoriza a feminidade das trabalhadoras retratadas e um controle dos elementos presentes na imagem que não permitem, mesmo para um olhar mais demorado, encontrar pontos de tensão entre o discurso que enquadra a imagem e os elementos próprios das trabalhadoras retratadas. Todas bem arrumadas em seus uniformes ou roupas, sem qualquer sinal de sujeira e suor, elas fazem seus trabalhos sem que seus músculos pareçam tensionados. As legendas genéricas para as imagens, por sua vez, reforçam a dimensão estereotipada da fotografia, já que essas trabalhadoras foram registradas apenas como tal, ou seja, como trabalhadoras de uma fábrica sem histórias próprias. O esforço de composição parece sobrepor a tentativa de registrar aquilo que havia de particular em cada trabalhadora, algo que aparece em graus diferenciados ao longo do trabalho de Delano. Como Jeanne Cooper-Carson apontou com muita propriedade, é perceptível no trabalho de Alfred Palmer o trabalho de iluminação típica de cinema, em que várias fontes de luzes ou iluminam igualmente um ambiente (**figuras 3.39 e 3.42**) ou orientam a leitura ao conduzir o olho ao objeto de retrato (**figuras 3.40, 3.41, 3.43, 3.44 e 3.45**).⁸⁰ Dessa forma, o fotógrafo visava produzir imagens claras do ponto de vista da composição e de sua significação, mostrando para os EUA e para os aliados quem eram os combatentes que haviam ficado na frente doméstica.

Do ponto de vista ideológico, Palmer se via como defendendo uma posição diametralmente oposta à de Stryker e da divisão de fotografia. Ele acreditava que a função da fotografia durante a guerra era mostrar aquilo que havia de melhor na sociedade estadunidense, por meio de imagens que valorizassem os trabalhadores, soldados e outros grupos que lutavam para conter o nazifascismo na Europa e o avanço japonês sobre o Pacífico. Primeiramente ligado a uma divisão de fotografia do *Office of Emergency Management*, Palmer e sua unidade foram transferidos para o OWI, quando da criação deste, em junho de 1942. Sob o nome de *Still Photo Section* (SPP) e sob a responsabilidade do *News Bureau*, Palmer e os demais fotógrafos começaram a divulgar

---

⁸⁰ Jeanie Cooper-Carson. *Interpreting National Identity in Time of War: competing views in US Office of War Information (OWI) Photography, 1940-1945*. PhD Thesis. Boston University, 1995, pp. 26-75.

essa forma de fotografia e a rivalizar diretamente com Stryker. Como visto no capítulo I, essa rivalidade levaria à extinção da SPP e à incorporação de seus fotógrafos à divisão de fotografia. Essa transferência levaria à saída de Palmer logo depois da incorporação para trabalhar na revista *LIFE*.

Figura 3.39: Alfred T. Palmer. *Woman working on an airplane motor at North American Aviation, Inc., plant in Calif.* Junho de 1942. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a35287>. Consultado dia 29 de setembro de 2013 às 23h 25min.

Figura 3.40: Alfred T. Palmer. *A young woman employee of North American Aviation, Incorporated, working over the landing gear mechanism of a P-51 fighter plane, Inglewood, Calif. The mechanism resembles a small cannon.* Outubro de 1942. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a35300>. Consultado dia 29 de setembro de 2013 às 23h 25min.

Figura 3.41: Alfred T. Palmer. *Metal parts are placed on masonite by this woman employee before they slide under the multi-ton hydropress, North American Aviation, Inc., Inglewood, Calif.* Outubro de 1942. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a35307>. Consultado dia 29 de setembro de 2013 às 23h 25min.

Figura 3.42: Alfred T. Palmer. *Two assembly line workers at the Long Beach, Calif., plant of Douglas Aircraft Company enjoy a well-earned lunch period, Long Beach, Calif. Nacelle parts of a heavy bomber form the background.* Outubro de 1942. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a35342>. Consultado dia 29 de setembro de 2013 às 23h 30min.

Figura 3.43: Alfred T. Palmer. *Women workers install fixtures and assemblies to a tail fuselage section of a B-17F bomber at the Douglas Aircraft Company, Long Beach, Calif...* Outubro de 1942. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a03058>. Consultado dia 29 de setembro de 2013 às 23h 30min.

Figura 3.44: Alfred T. Palmer. *Operating a hand drill at Vultee-Nashville, woman is working on a "Vengeance" dive bomber, Tennessee.* Fevereiro de 1943. Color. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a35373>. Consultado dia 29 de setembro de 2013 às 23h 30min.

Figura 3.45: Alfred T. Palmer. *Production. Airplane manufacture, general. Instrument panels--the "brains" of a modern combat ship--are mounted ready to install in the airplane by this woman employee at the Inglewood, California, plant of North American Aviation, Incorporated...* Outubro de 1942. Preto e branco. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsa.8b05128>. Consultado dia 29 de setembro de 2013 às 23h 30min.

No caso das fotografias de Delano, ao aproximarem-se com as propostas da companhia e de Palmer, é possível perceber aquilo que Walter Benjamin classificou como permanência do objeto, isto é, que em certas fotos é possível identificar uma qualidade distinta na fotografia, de modo a enxergar o objeto retratado — a pescadora escocesa na fotografia de David Octavius Hill ou a casaca de Schelling no retrato deste — como algo que se impôs e que determinou a constituição das fotografias. Para Benjamin, essa qualidade era resultado, de um lado, do controle do fotógrafo sobre o aparelho e, do outro, da força particular do objetivo, que deixava marcas na superfície da imagem.⁸¹ Apesar de ser muito difícil, do ponto de vista historiográfico, medir essas condições e determinações, é possível, porém, perceber que, mesmo articulada a um discurso oficial que reforça elementos de ordem e de controle dos ferroviários, Delano, diferentemente da própria companhia e de fotógrafos como Palmer, utilizou-se de

⁸¹ Walter Benjamin, “Pequena História da Fotografia”, *Magia e técnica, arte e política*. São Paulo: Brasiliense, 1994, pp. 91-108.

estratégias particulares que permitiam também aparecerem para o espectador, por meio da própria imagem e das legendas, elementos próprios da vida desses trabalhadores.

Mesmo em uma coleção que privilegia a visão geral e a rotina do trabalho como a da *Chicago and North Western*, é possível identificar elementos relativos às dificuldades dos ferroviários como, por exemplo, as fotografias de hora do almoço da oficina (232-237) ou da higiene dos *carmen* após um dia de trabalho (figuras 2.6 e 2.7). Assim, na tentativa de produzir um discurso geral e homogeneizante sobre os ferroviários da C&NW, Delano conseguiu dar uma linha geral para esse discurso — a dimensão da rotina e o reforço dos estereótipos culturais dos ferroviários —, mas, ao mesmo tempo, o seu trabalho permite que se possam compreender as tensões e os elementos que escapam a esse discurso, ao adotar uma estratégia que privilegiou em certos momentos a percepção não muito produzida desses trabalhadores. Além da própria ausência de controles claros como as poses de Palmer e das fotos das *wipes*, as estratégias de composição foram centrais na elaboração desse tipo de imagem.

3. 5 – As imagens do trabalho

Feito esse longo percurso e vistas as fotografias das mais variadas formas e estratégias, podemos perceber em que consistiu o tipo de retrato do trabalhador ferroviário e as dimensões políticas e sociais que orientaram esse registro. Como ficou marcado desde o começo, houve a predominância da percepção desses trabalhadores a partir da lógica do processo de trabalho. Em vez de entendê-los como sujeitos autônomos e que comporiam um grupo próprio, esses trabalhadores são enquadrados e organizados imageticamente a partir da companhia ferroviária, recaindo sobre essas imagens duas características centrais: de um lado, a dimensão da rotina, em que a generalidade das imagens remete à repetição e ao deslocamento espaço-temporal que caracterizou as ocupações; de outro, a predominância, no caso da *Chicago and North Western Railway*, de uma visão que reproduziu em alto grau a segregação presente na categoria ferroviária no período, optando por estabelecer um discurso que fosse ao encontro das expectativas profissionais. Essa opção poderia dar vazão ao estabelecimento de um sentimento de união nacional, na medida em que as fotografias poderiam mostrar aos próprios trabalhadores que eles eram entendidos pelo Estado da mesma forma que se percebiam.

Essa estratégia, contudo, aponta para certos limites. Ao aproximar os discursos patronal e de Alfred T. Palmer, é possível perceber que as escolhas de Jack Delano e incorporadas pela divisão, apesar de tenderem para esse discurso de união, deixavam entrever outros elementos que poderiam problematizar esse mesmo discurso. Ao não controlar completamente os elementos presentes no plano da imagem, Delano deixou passar pequenas fraturas desse discurso que permitiram perceber que havia de fato uma tensão entre o discurso estatal/patronal e a própria vida dos trabalhadores. As *wipes* são apenas um dos conjuntos de imagens que, em uma análise mais longa e para além do escopo da dissertação, apontariam ainda mais limites e rachaduras desse discurso.

Ao se retornar às críticas acerca da trajetória da divisão estabelecidas a partir da década de 1970, é possível perceber confluências com a coleção avaliada ao longo da dissertação. Para tomar a mais emblemática, pode-se partir da crítica de John Vachon que, em 1973, escreveu:

Nós fotografávamos estaleiros, siderúrgicas, fábricas de aeronaves, refinarias de petróleo, e sempre o trabalhador estadunidense feliz. As fotos começaram a parecer como aquelas da União Soviética. Mas eu ainda sabia o que Stryker e eu gostávamos, e eu não conseguia apenas passar de carro em frente a uma caixa de correio solitária em meio a uma Estrada rural do Texas ou em frente a um fazendeiro arando a terra com uma mula sob as linhas de alta tensão elétrica.⁸²

De fato, a virada da atenção para o mundo industrial, como trabalho no primeiro capítulo, foi resultado de um posicionamento pragmático de Stryker, perante a mudança da situação política, que buscava garantir a sobrevivência da divisão. Essa opção acarretou um segundo reposicionamento. Em vez da visão voltada para o campo e pautada por valores de crítica — como debateu a historiografia, de ruptura crítica em relação à ordem social presente durante a Grande Depressão ou de condescendência para com a população rural —, houve o alinhamento a um discurso liberal que pregava uma visão controlada do espaço público justamente para não dar vazão aos movimentos e grupos identificados com os extremos do espectro político. Vachon, ao caracterizar essa passagem, estabeleceu uma oposição entre a atenção para com o cenário comezinho de uma estrada em meio ao Texas e a semelhança cada vez mais marcada

---

⁸² Original: *We photographed shipyards, steel mills, aircraft plants, oil refineries, and always the happy American worker. The pictures began to look like those from Soviet Union. But I still knew what Stryker and I liked, and I couldn't just drive past a lonely mailbox on a Texas farm road or a farmer with a mule pushing his plow past high tension wires.* John Vachon, "Tribute to a Man, an Era, an Art", *Harper's Magazine*, setembro de 1973, p. 99.

das fotografias da divisão com as da União Soviética. O fotógrafo pareceu identificar a tentativa da divisão de construir uma *mitografia* do trabalhador estadunidense.⁸³ Mais precisamente, Vachon identificou a tentativa de estabelecimento de um discurso unificador que apontava para um horizonte de unificação em oposição à visão que buscava registrar o que era próprio e contraditório dos Estados Unidos, ensejando uma perspectiva crítica.

A comparação de Vachon, nesse sentido, foi muito oportuna porque ele apontou para a própria tensão presente nessas fotografias. Entretanto, essa comparação falhou em não mostrar que esse discurso do “trabalhador feliz” não era apenas algo que partia de cima, dos fotógrafos e da divisão. Como foi apontado ao longo do capítulo, trabalhadores e companhia também compartilhavam daquilo que Alf Lüdtke, ao analisar as formas de dominação e de controle dos trabalhadores durante a Alemanha nazista, cunhou como *honra e dignidade do trabalho*. A expressão alemã *Ehre der Arbeit* pode ser traduzida tanto para “honra do trabalho” como “dignidade do trabalho”. Como forma de resolver essa nuance, Lüdtke optou por caracterizar a *honra* como pressão advinda da estrutura estatal nazista sobre os trabalhadores para que eles se adequassem às expectativas políticas do regime. A *dignidade*, por sua vez, era a forma como os trabalhadores se percebiam e estabeleciam os próprios referentes para a percepção do trabalho correto e bem executado. Segundo o autor, o nazismo só se tornou efetivo em sua dominação social porque, a partir da noção de *honra do trabalho* como algo compartilhado pela suposta nação ariana, deu vazão para que os trabalhadores participassem ativamente de sua constituição por meio da aceitação da forma como eles mesmos entendiam a sua dignidade, o modo como o trabalho deveria ser feito e como o espaço deveria ser organizado em termos de hierarquia e ordem. Essa adequação entre

---

⁸³ Para o conceito, ver Margarita Tupitsyn, *The Soviet Photography, 1924-1937*. New Haven: Yale University Press, 1996. A autora indicou com propriedade que, com o fechamento do espaço para as vanguardas artísticas na Rússia stalinista (encabeça por indivíduos como Gustava Klutskis e Alexander Rodchenko), os fotógrafos ligados a uma visão mais experimentalista foram mortos, exilados ou simplesmente se adequaram à proposta voltada para a tentativa de retrato mais “fiel” da realidade. Essa virada, associada à noção do comunismo como um projeto fechado a ser construído na União Soviética, pautou-se na possibilidade de a fotografia ser o veículo pelo qual o trabalhador pudesse ser caracterizado enquanto sujeito de sua própria vida e, por extensão, vetor para a construção do comunismo. Essa perspectiva deslocava a noção de trabalhador e de trabalho como uma força transformadora sem rosto para a de sujeitos aos milhares que dão apoio a um projeto, notadamente o stalinismo, após os expurgos de meados da década de 1930. Essa virada constituía o fundamento da mitografia, ou seja, a fotografia deixava se tornar veículo crítico, para a construção de uma visão encomiasta da realidade e do líder soviéticos.

as duas formas se dava em todos os âmbitos da sociedade, das relações sociais às fotografias sobre trabalhadores na imprensa alemã.⁸⁴

No caso das fotografias sobre a *Chicago and North Western*, essa visão de aproximação da visão da companhia, dos trabalhadores e das expectativas do projeto político liberal ao qual a divisão estava ligada é marcante. Como visto neste capítulo, componentes da rotina e da estrutura de trabalho ferroviária, como a senioridade, são determinantes para o estabelecimento dos discursos fotográficos acerca dos trabalhadores. A ordem e a regularidade, centrais para a condução de um esforço de guerra, aparecem tanto icônica como iconograficamente na coleção como um todo, nas narrativas e nas imagens específicas. Se na União Soviética era o stalinismo e na Alemanha nazista era o povo alemão, nos Estados Unidos é possível perceber a companhia como o vetor que dá sentido para o discurso de honra e dignidade do trabalho. Mesmo com as imagens das *wipes* sujas e pouco sorridentes e com as dos trabalhadores se limpando como que em condições aparentemente precárias, é possível perceber essa grande articulação das narrativas a partir dos processos de trabalho e, por extensão, da companhia ferroviária. Na amplitude discursiva que as fotografias apresentam, o discurso presente nas propagandas da *Chicago and North Western* aparece como a meada que estabelece a leitura geral da coleção. Mesmo as aproximações fotográficas em relação ao negro não permitem ensejar uma crítica sobre a condição desses trabalhadores.

Nesse sentido, o que se pode identificar nessas fotografias é um discurso de dominação em que elas cumprem o papel de tentar produzir um meio pelo qual as expectativas sociais e políticas acerca dos trabalhadores ferroviários durante a Segunda Guerra Mundial encontrassem vazão por meio de sua exposição, circulação em meios impressos, etc. Ao aproximar anseios conservadores de trabalhadores e companhias e uma visão que entendia o papel do trabalhador como operador dos processos de trabalho

---

⁸⁴ Ver Alf Lüdtke, The “Honor of Labor”: Industrial workers na the power of symbols under National Socialism, in: David F. Crew (ed.), *Nazism and German Society, 1933-1945*. London; Nova York: Routledge, 1994, pp. 67-109 e Working: Everyday Life and German Fascism, *History Workshop Journal*, n. 50 (Outono, 2000), pp. 74-92. A construção da dignidade, segundo Lüdtke, é anterior ao nazismo e começou a se formar ainda no governo dos *Kaisers* a partir da intensificação da industrialização e da valorização pelas esquerdas dos trabalhadores como sujeitos e agentes sociais. Ainda segundo o próprio autor, a diferença do nazismo em relação a seus antípodas à esquerda foi justamente compreender que essa visão não era algo que se podia impor sobre os trabalhadores e, mais precisamente, algo que deveria ser trazido para perto do discurso do partido. Nesse sentido, enquanto a idealização que a esquerda fazia dos trabalhadores não encontrava grande reverberação devido à incompreensão dela em relação aos próprios trabalhadores, o nazismo, ao dar vazão pública (por meio dos grandes eventos e comícios) e ampla aos anseios dos trabalhadores nos próprios locais de trabalho (com políticas favoráveis à melhoria das condições de trabalho), conseguiu controlar o discurso da dignidade e equalizá-lo com o da honra.

para a devida condução do esforço de guerra, as fotografias deram materialidade e um meio possível de circulação dessa visão. Para fazê-lo, Delano trabalhou de modo a, por meio de estratégias que tendiam a organizar o plano da imagem de forma equilibrada e sem elementos de tensão, tentar congrega os discursos patronais, políticos e profissionais em suas imagens. O resultado disso é um conjunto de fotografias que entendem o trabalhador como parte integrante do processo de trabalho e da companhia, caracterizando-o como a força motriz da estrada de ferro e como elemento que ia ao encontro do esforço de guerra.

4 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

4.1 – Conclusão precária

Esta dissertação se encerra com uma precariedade. As análises feitas até o momento precisariam ser testadas em relação à circulação das fotografias. Foram identificadas duas situações, ainda durante a Segunda Guerra Mundial, em que essas fotografias foram publicadas: em um panfleto da *Association of American Railroads* (AAR); e em uma exposição sobre as ferrovias mobilizadas para a guerra, organizada em 1944 conjuntamente entre a Biblioteca do Congresso e a AAR. A circulação das imagens pode ser um meio de apropriação e (res)significação das fotografias de modo até possivelmente colocar à prova as linhas gerais indicadas ao longo da dissertação.¹ De fato, essa pesquisa pela circulação poderia indicar em que medida o discurso fotográfico proposto por Delano e pela divisão foi apropriado ao longo do tempo. O problema é que fazer a busca dessa circulação, já que a divisão não manteve registros seguros que identificassem todos os usos de suas fotografias, constituir-se-ia em um objeto próprio de pesquisa, escapando ao escopo dessa dissertação.

Igualmente, seria preciso expandir a análise e incluir as outras coleções das outras companhias visitadas por Delano para finalmente constituir um quadro amplo do trabalho do fotógrafo acerca dos ferroviários. Apesar da divisão em companhias como proposto por uma questão de praticidade e forma de travar o primeiro contato com o objeto, elas não existem na coleção como um todo. Isso quer dizer que, quem fosse ao arquivo e pedisse fotografias de ferroviários, receberia imagens de todas as companhias. Um possível responsável por isso seria a própria classificação das fotografias: elas se encontravam organizadas por recortes temáticos e geográficos e, caso alguém pedisse fotos de ferroviários de Chicago, poderia receber fotos sobre a *Chicago and North Western* assim como da *Illinois Central Railroad*. Um exemplo disso é uma foto da *Survey Graphic* de dezembro de 1943, em uma reportagem sobre ferrovias nos Estados Unidos.² A legenda de uma das fotografias, que diz-se retirada do arquivo do OWI,

---

¹ Cara A. Finnegan. *Picturing Poverty: print culture and FSA photography*. Washington, DC; London: Smithsonian Books, 2003.

² Beulah Amidon, Trouble in the Railroad, *Survey Graphic*, vol. XXXII, n. 12, p. 495.

indica ser um ferroviário da *Chicago and North Western*. Porém, a imagem indicada não faz parte da coleção sobre a companhia e não foi localizada em nenhuma outra coleção de Delano sobre as ferrovias. Outro exemplo são as fotografias dos trabalhadores negros presentes no complemento fotográfico do *Sunday Chicago Bee* apenas informa serem fotografias do OWI, sem referência ao fotógrafo. Falta ainda um mapeamento amplo na imprensa estadunidense da circulação dessas fotografias para se testar essa questão.

Mesmo que não se tenha dado esse passo em direção à compreensão da circulação das imagens, é possível indicar com firmeza que há um trabalho especial com a figura do trabalhador ferroviário e que os registros de Delano tentaram produzir um discurso amplo e bastante aberto sobre o trabalhador ferroviário. Como indicado no final do capítulo anterior, as fotografias apresentam uma forma de ver o trabalhador que permite dar vazão às tensões que cercavam o trabalhador das estradas de ferro durante a Segunda Guerra Mundial e, ao mesmo tempo, permite perceber outras formas de tentativa de dominação do trabalhador, por exemplo, via controle do tempo. A modelagem moral do trabalhador não foi constituída apenas por meio das relações e pressões no local de trabalho como propõe o modelo clássico do fordismo. Ao fazer ver uma imagem do trabalhador ferroviário que se referia tanto às expectativas destes para com o seu próprio ofício como às de um projeto político, as fotografias de Delano estabeleceram um meio para tentar afetar como as relações de trabalho se davam e também tentar produzir novos meios para definir, em um possível espaço público, a percepção da sociedade acerca dos ferroviários. Nesse sentido, o que se pode perceber é que as fotografias desses trabalhadores permitem a produção de uma nova perspectiva acerca dos problemas históricos relativos ao trabalho como objeto de estudo. Para finalizar essa dissertação, eu gostaria de comentar brevemente sobre essa questão.

4.2 – Trabalho como fenômeno histórico

Na qualificação dessa dissertação, várias sugestões foram propostas; umas prontamente aceitas e desenvolvidas, outras, fontes de novas reflexões que melhoraram as escolhas feitas por mim ao longo da análise. Contudo, uma das sugestões reapareceu como um agouro que me acompanhara até então e, depois desse encontro, apenas prolongou a sua assombração sobre mim. Argumentou-se que faltava ao rascunho da dissertação uma

definição clara de *trabalho*. Desde a formulação do projeto de pesquisa, essa questão me acompanhara, especialmente quando eu voltava a me deter nas fotografias e me perguntava que elementos, afinal, permitiam buscar uma definição de trabalho que conseguisse dar conta da coleção de imagens. Ao percorrer os três capítulos que tentaram dar uma interpretação para a dimensão do trabalho que há nas fotografias de Jack Delano, percebi que apenas ao cabo do processo é possível delinear sugestivamente essa questão.

O trabalho como categoria de fato encontra-se presente na história dita ocidental desde tempos imemoriáveis: da punição a Adão, passando por sua negação na Antiguidade Clássica e, a partir da Idade Média e ao longo da formulação e da crítica à modernidade, ganhando o *status* de elemento determinante da vida e das relações sociais. Isso não significa que todas essas configurações fossem significativas para analisar as fotografias, mas o peso da categoria é enorme vista a sua amplitude. Há inclusive quem considere o trabalho como a dimensão propriamente antropológica do sujeito, ou seja, é o trabalho que deu condições para o homem se diferenciar das outras espécies e, por meio da benfeitoria, o modo como os indivíduos se fazem e atuam sobre a sociedade e o mundo.³ A partir da análise histórica, não acredito ter condições de hipostasiar essas fotografias em uma tendência filogenética, posto que essa própria proposta precisaria ser avaliada em uma perspectiva diacrônica — algo para além do escopo dessa dissertação. Contudo, mesmo não sendo possível articulá-la a um panorama tão amplo, há as características próprias do registro das atividades laborais nessas fotografias.

Para entender o que há de trabalho nessas imagens é preciso, antes, olhar para o tempo em que elas estão inseridas. Trata-se de fotografias feitas sob um determinado momento do capitalismo estadunidense e mundial, o que já define algumas características das relações entre patrões e trabalhadores e da posição do Estado perante essa relação. O *Capitalismo de Estado* foi caracterizado pela forte presença da estrutura estatal no estabelecimento, manutenção e regulamento das relações sociais e trabalhistas. Mais: ele também se tornou, mesmo que por um pequeno espaço de tempo, o fomentador de um discurso nacional e cultural de unidade. Arregimentando fotógrafos e outros aparelhos culturais (como a Biblioteca do Congresso, por exemplo), a investida contra o nazifascismo também foi acompanhada da tentativa de dar um contorno mais

---

³ Richard Sennet, *The Craftsman*. New Haven: Yale University Press, 2008.

definido ao que se entendia como nação estadunidense.⁴ Esse processo levou à formação de dois projetos grandes e bastante plurais: de um lado, uma visão liberal em que a democracia seria a ponta de lança da transformação social e o objeto de defesa dos Estados Unidos; de outro lado, uma visão ligada às lideranças empresariais que buscaram no rebuliço causado pela guerra um meio de impor o seu projeto de país pautado pela livre iniciativa (*free enterprise*).⁵ Nessa disputa, a propaganda e os meios de comunicação cumpriam um papel central, já que seriam os meios pelos quais essas visões alcançariam o grande público.⁶ Nesse sentido, intelectuais e burocratas de toda sorte buscaram definir o papel desses meios e, como no caso da divisão de fotografia encabeçada por Roy Emerson Stryker, realizar essa visão por meio de fotografias, filmes, rádio, etc. As fotografias sobre a *Chicago and North Western Railway* e seus trabalhadores fez parte desse grande movimento em direção à constituição do que seria o propriamente estadunidense.

De fato, esse enquadramento é determinante para entender o percurso da dissertação. O argumento que atravessa todo o texto é que a fotografia cumpre um papel de plasmar um fenômeno social determinado, o trabalho e o trabalhador ferroviários, de modo a adequá-los a um discurso que emana do Estado e que encontra ressonância na própria classe trabalhadora e nos padrões ferroviários, tentando construir o consenso social e político a partir do próprio trabalhador. Como era um país lutando pela manutenção de sua lógica econômica, o pano de fundo é justamente a defesa da ordem social imposta pelo capitalismo. O primeiro passo, depois de apresentar o objeto, foi mostrar que as fotografias são, como todo documento, vestígios em que os fenômenos históricos ligados a ele se apresentam de forma parcial e indutiva, permitindo a construção do conhecimento histórico. Ainda nesse preâmbulo, foram marcadas as tensões não aparentes da imagem, como a tensão racial dos ferroviários e a dimensão burocrática das fotografias. Em seguida, a partir desse entendimento e dessas tensões, expôs-se o meio pelo qual essas tensões poderiam ser analisadas, tendo em vista as características próprias das fotografias. O banco de dados, cruzado com análise icônica e iconográfica, permitiu estabelecer o meio para apresentar essas características. Por fim, a partir dos resultados do banco, seguiu-se para a análise detida em elementos que

---

⁴ James T. Sparrow, *Warfare State: World War II Americans and the Age of Big Government*, Oxford: Oxford University Press, 2011.

⁵ Wendy Wall, *Inventing the "American Way": the Politics of Consensus from the New Deal to the Civil Rights Movement*. Oxford: Oxford University Press, 2008.

⁶ Brett Gary, *The Nervous Liberals: Propaganda Anxieties from World War I to the Cold War*. Nova York: Columbia University Press, 1999.

apontavam para a forma como o discurso fotográfico acerca do trabalhador se constituiu na tensão entre a equalização do trabalhador com o processo de trabalho à moda fordista e os elementos próprios dos trabalhadores que, por mais controlada que fosse a composição da imagem, apareciam e criaram ruídos nesse discurso. O resultado disso foi a percepção de que houve a tentativa de construir um discurso fotográfico que constituir-se-ia como uma espécie de *mitografia*, em que as vontades e expectativas profissionais, patronais e estatais aparecessem harmonizadas na construção da força de regularidade e repetição presente na rotina do trabalhador. Dessa forma, tentou-se mostrar que as fotografias compõem um dos vários instrumentos de dominação do trabalho para adequá-lo à situação das relações de produção de um Estado em esforço de guerra pleno.

A referência central para o conceito de dominação é Karl Marx. A obra do pensador alemão foi fundamentada em uma contradição central: os produtores e distribuidores de valor (a força produtiva, ou seja, os trabalhadores em todos os níveis da indústria) não detêm o que produzem, por este ser apropriado pelos proprietários dos meios de produção (capitalistas de toda sorte), sendo que o valor é convertido em lucro (mais-valor) e salários para manter esse sistema funcionando e o trabalhador em sua posição de subordinação. O capital não é apenas o reinvestimento do mais-valor (o lucro, a forma que essa figura assume na sociedade), mas é a conversão de todas as atividades humanas para a manutenção dessa lógica de valoração do valor.⁷ Nesse sentido, os trabalhadores precisariam ser controlados para cumprirem as expectativas; contudo, como o próprio Marx apontou em sua obra *capital*, esse processo de dominação foi histórico e se deu ao longo de fluxos e refluxos e por meio dos mais variados fenômenos históricos em que patrões (portadores do capital) e trabalhadores entraram em conflito: luta pela jornada de 10h diárias, os processos de transformação da divisão do trabalho, do local de trabalho e da introdução da máquina, a submissão dos “vagabundos” como reserva de força de trabalho.⁸

Segundo Emmanuel Renault, os processos históricos descritos por Marx implicação três relações entre trabalho e dominação, a saber: dominação *pelo* trabalho, *do* trabalho e *no* trabalho. A primeira forma é o constrangimento do sujeito que, despossuído de qualquer propriedade, é levado a vender a sua força de trabalho para

---

⁷ Ver Karl Marx, *O Capital*. Crítica da economia política. Tradução de Reginaldo Sant’Ana. Livro Primeiro: O Processo de Produção do Capital. São Paulo: Difel, 1982, vol. 1.

⁸ Para essa dimensão histórica no primeiro livro d’*O Capital*, ver *obra citada*, capítulos VIII, XI, XII, XIII, XXIII e XXIV.

sobreviver. A segunda, *do* trabalho, constitui-se à medida que a lógica capitalista se impõe à lógica da produção, em que a produção se orienta para a produção e reprodução de mais-valor. Por fim, a dominação *no* trabalho é a constituição e desenvolvimento de formas de controle dos trabalhadores nos locais de trabalho para garantir que a oposição entre capital e trabalho mantenha-se funcional e que os trabalhadores mantenham-se constrangidos a vender a sua força de trabalho. As duas últimas formas não se distinguem a não ser pela dimensão estruturante da segunda (que garante a oposição entre capital e trabalho) e pela dimensão histórica da terceira (as formas específicas de dominação no tempo e no espaço). As três formas de dominação, portanto, são sequenciais e foram se somando à medida que o capital foi se desenvolvendo em sua forma totalizante. Não há apenas uma dominação do trabalho, mas três dimensões de dominação que se associam às três dimensões do trabalho — mercadoria, força produtiva e processo de trabalho.⁹

Ao retornar para as fotografias, duas das três formas de dominação estão presentes. O trabalho se impõe sobre os sujeitos e estes, exceto em momentos esporádicos, apenas aparecem na medida em que são trabalhadores. Mesmo no caso do descanso dos ferroviários em Clinton, estado de Iowa, todos os registros se orientam a partir da noção de que os sujeitos que aparecem estão trabalhando. Por extensão, o trabalho — entendido como conjunto de práticas específicas de cada ocupação — define esses sujeitos na medida em que eles estão todos devidamente adequados aos processos de trabalho, independentemente da situação e das condições de trabalho. Não há movimentos paredistas nem qualquer forma declarada de oposição entre processo de trabalho e trabalhador, todas as práticas humanas são integradas às ocupações do transporte de carga e esta, por sua vez, é subsumida a partir de sua equalização com a companhia ferroviária. O fordismo identificado nas fotografias é a manifestação histórica própria das primeiras décadas do século XX dessas formas de dominação. Se for possível, portanto, definir o trabalho, ele pode ser entendido um fenômeno histórico que era compreendido como elemento constituinte da sociedade estadunidense na medida em que esses trabalhadores aparecem consonantes com um discurso de identidade nacional e de mobilização para a guerra. Esse é o trabalho dominado pela lógica capitalista. Dominado ao ponto de não ser necessário mostrar imagética ou verbalmente que os trabalhadores são constrangidos a assumirem aqueles postos, uma

---

⁹ Emmanuel Renault, Comment Marx réfère-t-il au travail et à la domination?, *Actuel Marx*, n. 49, Dossê Travail et domination, abril de 2011, pp. 16-31.

vez que a lógica de dominação está completamente enraizada nos indivíduos e na coletividade — o efeito e o sintoma do próprio fordismo.

Essa dominação, como é própria da contradição capitalista, não é total. De um lado, a coleção da *Chicago and North Western*, em comparação com outras de outras companhias, não é o padrão, apontando para momentos em que as lógicas de dominação e de segregação estadunidenses não aparecem de forma tão determinante. Internamente à própria coleção, elementos presentes nos trabalhadores e nos processos de trabalho indicam que não houve necessariamente essa dominação por completo. Em oposição ao discurso patronal, é possível ver rostos cansados e desgastados pelas exigências de uma economia que precisava, mas que não tinha necessariamente as condições para, funcionar de forma intensa em face da ameaça nazifascista. Mesmo que dominados, os sujeitos estão presentes nesses processos de trabalho, fazendo com que as fotografias se constituam como documentos que permitem, em uma análise mais cuidadosa, entrever os próprios sujeitos que foram objeto desses discursos. Há a força da fotografia que tenta apaziguar esses sinais; mas, como não são imagens completamente controladas em sua fatura e que tentam estabelecer uma visão ampla acerca do trabalho ferroviário, essas fotografias se apresentam como forma de entender as próprias contradições políticas e sociais presentes no esforço de guerra estadunidense da Segunda Guerra Mundial.

BIBLIOGRAFIA

Fontes primárias

- 1) *Archives of the Chicago and North Western Railway Historical Society, Berwyn, Illinois*

EIGHTY-FIFTH Annual Report of the Chicago and North Western Railway Company for the Year Ended December 31, 1944. S/l: s/e, abril de 1945.

EIGHTY-FOURTH Annual Report of the Chicago and North Western Railway Company for the Year Ended December 31, 1943. S/l: s/e, maio de 1944.

RADIO Communication Saves Valuable Time, *Timely Topics*, Vol. 10, N. 8, Agosto de 1942.

TIMELY TOPICS. Janeiro a março de 1938; abril a outubro de 1939; fevereiro a dezembro de 1940; janeiro a março, maio a agosto e outubro a dezembro de 1941; em 1942, edições de janeiro-fevereiro (conjunta) e março, maio e junho, agosto a dezembro; todas as edições de 1943; em 1944, de janeiro a outubro e a edição de dezembro; março a maio, julho e agosto de 1945

- 2) *Chicago and North Western Railway Historical Society Records, Regional Collections, Regional History Center, Founders Memorial Library, Northern Illinois University, DeKalb, Ill.*

Carta de Frank Koval a Harry Frier, 8 de dezembro de 1942, pasta 1 “Koval, personal”, Caixa 14

Carta de Frank Koval a Michael Fadell, 3 de março de 1943, pasta 1 “Koval, personal”, Caixa 14.

- 3) *Biblioteca do Congresso, Washington, DC.*

3.1) Prints and Photographs division

3.1.1) FSA-OWI Image File ¹⁰

DELANO, Irene. *Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Mid-west and Southwest, made by Jack Delano in the winter of 1942-43*, nº de chamada LC-USW 35-Negative No. 26525-ZA.

DELANO, Irene. *Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Mid-west and Southwest, made by Jack Delano in the winter of 1942-43*, nº de chamada LC-USW 35-Negative No. 26526-ZA.

DELANO, Irene. *Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Mid-west and Southwest, made by Jack Delano in the winter of 1942-43*, nº de chamada LC-USW 35-Negative No. 26527-ZA.

DELANO, Irene. *Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Mid-west and Southwest, made by Jack Delano in the winter of 1942-43*, nº de chamada LC-USW 35-Negative No. 26528-ZA.

DELANO, Irene. *Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Mid-west and Southwest, made by Jack Delano in the winter of 1942-43*, nº de chamada LC-USW 35-Negative No. 26529-ZA.

DELANO, Irene. *Drawings by Irene Delano to illustrate hand signals commonly used by railroad men. These drawings accompany a photographic documentation of railroad transportation in the Mid-west and Southwest, made by Jack Delano in the winter of 1942-43*, nº de chamada LC-USW 35-Negative No. 26530-ZA.

DELANO, Jack, *Blue Island, Ill. February, 1943. Story of Daniel Senise, an engine foreman on the Indiana Harbor beltline*

<http://www.loc.gov/pictures/collection/coll/item/2004673>

---

¹⁰ Para as fotografias de Delano sobre a *Chicago and North Western Railway*, ver **Anexo B**, vol. 2, pp. 232-352.

[815/](#), consultado às 18h 40min de 07 de fevereiro de 2013.

DELANO, Jack?, *Untitled*, <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsa.8d23304>, consultado 26 de agosto de 2013, às 21h 30min.

DELANO, Jack. *A young worker at the C & NW RR 40th Street shops, Chicago, Ill.*, <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsac.1a34599>, consultado dia 29 de setembro de 2013 às 19h.

DELANO, Jack. *At the bus station in Durham, North Carolina. May 1940* (<http://hdl.loc.gov/loc.pnp/fsa.8a33837>, consultado dia 05 de setembro de 2013 às 19h 30min).

DOROTHEA LANGE, *Destitute pea pickers in California. Mother of seven children. Age thirty-two. Nipomo [Migrant Mother], California* <http://www.loc.gov/pictures/item/fsa1998021539/PP/>, consultado em 22 de outubro de 2010, às 16h.

3.1.2) Microfilmes do Farm Security Administration-Office of War Information Textual Records

ADVANCE release ODT-239, Supplementary Reference File 220, rolo 14.

Carta de Stryker a Martz (General Manager, Aurora School of Photo-Engraving, Mississippi), 15 de janeiro de 1942, rolo 1.

DELANO, Jack. “General Caption for photographs taken on a trip aboard freight trains of the Santa Fe RR from Chicago to the West Coast”, pasta Supplementary Reference Files 786-791, rolo 16.

Jack Delano – December 1942 – Chicago, Ill. Captions for pix nos: 12316-D to 12462-E, pasta 12.316-14.465, rolo 11.

Memorando de Stryker ao tenente Fred Driver, 06/11/1942, pasta “Clearances, Army 1942-1943”, rolo 1.

Memorando de Stryker aos chefes de departamento do OWI [outubro de 1942], pasta “Clearances 1942, 1943”, rolo 1.

Pasta Supplementary Reference Files 227, rolo 14.

3.1.3) Microfilmes do Roy Emerson Stryker papers

Carta de Jack Delano a Roy Stryker de 28 de julho de 1941, rolo 3.

Carta de Roy Emerson Stryker a Russell Lee, 26 de janeiro de 1942, rolo 3.

Carta de Roy Emerson Stryker a Arthur Rothstein, 11 de fevereiro de 1942, rolo 3.

Carta de Jack Delano a Roy Emerson Stryker, 13 de janeiro de 1943, rolo 3.

LASSWELL, Harold. "The Photographer and the Focus of Attention", [1943?], rolo 7.

3.2) Manuscript Reading Room

3.2.1) Jack Delano papers

Carta de Roy Emerson Stryker a Jack Delano, 27 de março de 1942, pasta 6 "Correspondence, 1941-1942", caixa 2.

Carta de Roy Emerson Stryker a Jack Delano, 08 de abril de 1941, Pasta "Correspondência (1941-1942)", Caixa 2.

TRAINS magazine, outubro de 1942, pasta 6 "Railroad – Miscellaneous", caixa 6.

3.2.2) Exhibits Office papers do Library of Congress papers

Carta de Robert C. Smith, de 31 de agosto de 1944, requisitando uma lista de cópias de imagens, pasta US Railroads Exhibits (1944-1945), caixa 3.

4) *National Archives II, College Park, Maryland, National Archives and Records Administration*

4.1) Record Group 208, Office of War Information

Carta de Elmer Davis, diretor do OWI, para C. B. Baldwin, diretor do FSA, de 07 de julho de 1942, pasta Division of Photograpy, caixa 4, *Records of the Director*.

Carta de Gardner Cowles para M. L. Ramsay, diretor de informação do *Federal Works Agency*, 03 de novembro de 1942, pasta Division of Photography, Caixa 4, Record of the Director.

Carta de Gardner Cowles para Micheal W. Strauss, diretor de informação do Departamento do Interior, 03 de novembro de 1942, pasta Division of Photography, Caixa 4, Record of the Director.

4.2) Record Group 219, Office of Defense Transportation

BEYER, Otto S. Memorando “The rails face a manpower problem”, pasta Labor (General), caixa 51A.

Pasta “Labor General”, caixa 51A, grupo documental Railway Transport Division.

5) *Outras fontes*

AMIDON, Beulah. Trouble in the Railroad, *Survey Graphic*, vol. XXXII, n. 12, pp. 495-497.

CHICAGO Sunday Bee, Monthly Picture Section, maio de 1943, Microfilm Section, Richard Daley Library, Univerisity of Illinois at Chicago.

INTERVIEW with Roy Stryker, June 13, 1964, *Oral history interview with Roy Emerson Stryker, 1963-1965, Archives of American Art, Smithsonian Institution*, http://www.aaa.si.edu/collections/interviews/oral-history-interview-roy-emerson-stryker-12480#june_13_1964_session, consultado às 10h do dia 25 de janeiro de 2012.

MAYO, Elton. “The Problems of the Administrator” (1933) in: SUSMAN, Warren I. *Culture and Commitment, 1929-1945*. Nova York: George Braziller, 1973, pp. 302-9.

Oral history interview with Edwin and Louise Roskam, 1965 August 3, Archives of American Art, Smithsonian Institution, <http://www.aaa.si.edu/collections/interviews/oral-history->

[interview-edwin-and-louise-rosskam-13112](#), consultado dia 06 de outubro de 2013 às 14h.

ORAL history interview with Jack and Irene Delano, 1965 June 12, Archives of American Art, Smithsonian Institution,
<http://www.aaa.si.edu/collections/interviews/oral-history-interview-jack-and-irene-delano-13026>, consultado 27 de outubro de 2010 às 10h.

TRAINS magazine, janeiro a dezembro de 1943, em posse do autor.

TRUMAN, Harry S. “The Railroad Strike Emergency (1946)”, in: BAIRD, A. Craig (sel.). *Representative American Speeches: 1945-1946*. Nova York: The H. W. Wilson Company, 1946, pp. 196-201.

Fontes secundárias

ADAMS, Ansel. *The Negative*. Nova York: Little, Brown, 1981 (The Ansel Adams Photography Series 2).

ADORNO, Theodor W.; HORKHEIMER, Max. *Dialética do esclarecimento: fragmentos filosóficos*. Tradução de Guido Antonio de Almeida. Rio de Janeiro, RJ: Jorge Zahar, 2006.

ALDRICH, Mark. *Death Rode the Rails: American Railroad Accidents and Safety, 1828-1965*. Baltimore, Maryland: John Hopkins University Press, 2006.

ALPERS, Svetlana. *The art of describing: Dutch art in the seventeenth century*. Chicago: University of Chicago Press, 1984.

ALVARENGA, Alexandre Curtis. *O mundo todo nos detalhes do cotidiano: aspectos teóricos da gênese e da significação na fotografia documentária*. Dissertação de Mestrado. Campinas: IA-Unicamp, 1994.

AMARAL, Luciana. *A importância do tratamento intelectual das fotografias visando à recuperação da imagem*. Dissertação de mestrado. São Paulo: ECA-USP, 2009.

ANÁLISE documentária: a análise da síntese. Coautoria de Johanna Smit, Anna Maria Marques Cintra. Brasília, DF: IBICT, 1987.

ARNESSEN, Eric. *Brotherhoods of Color: Black Railroad Workers and the Struggle for Equality*. Cambridge, Massachussets; Londres: Havard University Press, 2001.

ARNHEIM, Rudolf. *Arte & percepção visual: uma psicologia da visão criadora*. Nova versão. São Paulo: Pioneira: Thomson Learning, 2001.

ARNHEIM, Rudolf. *Intuição e intelecto na arte*. 2. ed. São Paulo, SP: Martins Fontes, 2004.

ASSOCIATION of American Railroads, *Railroad Transportation. A Statistical Record, 1921-1955*. Washington: Association of American Railroads; Bureau of Railway Economics, 1956.

AZEVEDO, Celia Maria Marinho de. *Abolicionismo: Estados Unidos e Brasil, uma história comparada (século XIX)*. São Paulo: Annablume, 2003

BARTHES, Roland. *A câmera clara*. Tradução: Júlio Castañon Guimarães. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.

BENJAMIN, Walter. “Pequena História da Fotografia”, *Magia e técnica, arte e política*. São Paulo: Brasiliense, 1994, pp. 91-108.

BENYON, Huw; NICHOLS, Theo. *The Fordism Of Ford And Modern Management: Fordism and Post-Fordism*. Londres: Edward Elgar, 2006, 2 vols.

BIRD, Jr., William L.; RUBENSTEIN, Harry R. *Design of Victory: World War II Posters on the American Home Front*. Nova York: Princeton Architectural Press, 1998.

BLOCH, Marc. *Apologia da história ou o ofício do historiador*. Tradução de André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

BLUM, John Morton. *It Was for Victory: Politics and American Culture during World War II*. San Diego; New York; London: Harcourt Brace, 1976.

BRANNAN, Beverly; FLEISCHHAUER, Carl (eds.). *Documenting America: 1935-1943*. Berkeley; Los Angeles; London: University of California Press, 1988.

BRINKLEY, Alan. “World War II and American Liberalism”, in: ERENBERG, Lewis A.; HIRSCH, Susan E. (eds.). *The American Culture: Society and Consciousness during World War II*. Chicago: University of Chicago Press, 1996, pp. 313-330.

BRINKLEY, Alan. *The End of Reform: New Deal Liberalism in Recession and War*. Nova York: Vintage Books, 1995.

BURGIN, Victor. *Thinking Photography*. Londres: MacMillan, 1982.

CHANDLER, Jr. Alfred D. (ed.). *The Railroads: The Nation's First Big Business. Sources and Readings*. Nova York: Harcourt, Brace & World, Inc., 1965.

CLARKE, Simon. “What in the F---’s name is Fordism”, <http://homepages.warwick.ac.uk/~syrbe/pubs/Fordism.pdf>, consultado dia 18 de abril de 2013 às 19h 35min.

COGGIOLA, Osvaldo. *As grandes depressões (1873-1896 e 1929-1939)*. São Paulo: Alameda, 2009.

COHEN, Stu. *The Likes of Us: America in the Eyes of the Farm Security Administration*. Edited, with a Foreword, by Peter Bacon Hales. Boston: David R. Godine, 2009.

COOPER-CARSON, Jeanie. *Interpreting National Identity in Time of War: competing views in US Office of War Information (OWI) Photography, 1940-1945*. PhD Thesis. Boston University, 1995.

COTTRELL, W. Fred. *The Railroader*. Stanford, California: Stanford University Press; Londres: H. Milford: Oxford University Press, 1940.

CURTIS, James. *Mind's Eyes, Mind's Truth: FSA Photography Reconsidered*. Philadelphia: Temple University Press, 1989.

DANIEL, Pete; FORESTA, Mary A.; STANGE, Maren; STEIN, Sally. *Official Images: New Deal Photography*. Washington, DC; London: Smithsonian Institute, 1987.

DAVIS, Colin J. *Power at Odds: The 1922 National Railroad Shopmen's Strike*. Urbana; Chicago: University of Illinois Press, 1997.

DELANO, Jack; GRUBER, John (ed.). A Conductor and His Train (editor's title) <http://www.railroadheritage.org/index.php?P=FullRecord&ResourceId=2352>, consultado dia 11 de novembro de 2012 às 20h.

DELANO, Jack. *Photographic Memories*. Washington, DC; London: Smithsonian Institute, 1997.

DIDI-HUBERMAN, Georges. *Images malgré tout*. Paris: Ed. Minuit, 2003.

DIXON, Penelope. *Photographers of the Farm Security Administration: An Annotated Bibliography, 1930-1980*. Nova Iorque: Garland Publishing, 1983.

DONDIS, Donis A. *Sintaxe da linguagem visual*. 3. ed. São Paulo, SP: Martins Fontes, 2007.

DUBOIS, Philippe. *O ato fotográfico e outros ensaios*. Tradução Marina Appenzeller. Campinas, SP: Papirus, 1993.

EDSFORTH, Ronald. *The New Deal: America's response to the Great Depression*. Malden, Massachusetts; Oxford, England: Blackwell Publishers, 2000.

ELLIS, Jacqueline. Revolutionary Spaces: Photographs of Working-Class Women by Esther Bubley 1940-1943. *Feminist Review*, No. 53, Speaking Out: Researching and Representing Women, pp. 74-94, Verão 1996.

ELY, Jr., James W. *Railroads and American Law*. Lawrence, Kansas: University Press of Kansas, 2001.

FABRIS, Annateresa (org.). *Fotografia: usos e funções no século XIX*. São Paulo: Edusp, 1999.

FACES of Chicago's Railroad Community: Photographs by Jack Delano, <http://railphoto-art.org/galleries/delano.html>. Acesso em 13 de nov. 2010, às 11h 15min.

FIELDS, Barbara. Slavery, Race and Ideology in the United States of America, *New Left Review*, n. 181 (May/June 1990), pp. 95-118.

FINNEGAN, Cara A. *Picturing Poverty: print culture and FSA photography*. Washington, DC; London: Smithsonian Books, 2003.

FISCHER, Andrea. *Let Us Now Praise Famous Women: Women Photographers for the U.S. Government 1935 to 1944*. London; New York: Pandora Books, 1987.

FLUSSER, Vilém. *A filosofia da caixa preta: ensaios para uma futura filosofia da fotografia*. São Paulo: HUCITEC, 1985.

FUESS, Claude Moore. *Joseph B. Eastman, Servant of the People*. Nova York: Columbia University Press, 1952.

GARY, Brett. *The Nervous Liberals: Propaganda Anxieties from World War I to the Cold War*. Nova York: Columbia University Press, 1999.

GONÇALVES, Cássia Denise. *A análise do documento fotográfico e sua representação documentária*. Dissertação de mestrado. São Paulo: ECA-USP, 2000.

GORDON, Linda. Dorothea Lange: The Photographer as Agricultural Sociologist. *The Journal of American History*, Vol. 93, N. 3, pp. 698-727, Dezembro 2006.

GRANT, H. Roger. *The North Western. A History of the Chicago & North Western Railway System*. DeKalb, Illinois: Northern Illinois University Press, 1996.

GRUBER, John, conversa informal, Chicago, 20 de novembro de 2011.

GRUBER, John; SOLOMON, Brain. *Railway Photography*. Iola, WI: Krause Publication, 2003.

GUIMOND, James. *American Photography and the American Dream*. Chapel Hill; London: University of North Carolina Press, 1991.

HIRSCH, Susan Eleanor. *After the Strike: A Century of Labor Struggle at Pullman*. Urbana, IL: University of Illinois Press, 2003.

HONEY, Maureen. The Working-Class Woman and Recruitment Propaganda during World War II: Class Differences in the Portrayal of War Work, *Signs*, Vol. 8, No. 4 (Verão de 1983), pp. 672-687.

HUIBREGTSE, Jon R. *American Railroad Labor and the Genesis of New Deal, 1919-1935*. Gainesville, Florida: University Press of Florida, 2010.

HURLEY, F. Jack. *Portrait of a Decade: Roy Stryker and the Development of Documentary Photography in the Thirties*. Nova York: DaCapo, 1977.

JANUÁRIO, Adriano Márcio. *Th. W. Adorno e os Potenciais de Resistência no Capitalismo Tardio Industrial*. Dissertação de Mestrado. Campinas: IFCH-UNICAMP, 2013.

JEFFRIES, John W. *Wartime America: the World War II Home Front*. Chicago: Ivan R. Dee, 1996.

KAMMEN, Michael. Photography and the Discipline of American Studies, *American Art*, vol. 21, n. 3, 2007, pp. 13-8.

KARL, Barry D. *The Uneasy State. The United States from 1915 to 1945*. Chicago: University of Chicago Press, 1985.

KARNAL, Leandro; FERNANDES, Luiz Estevam; MORAIS, Marcus Vinicius de ; PURDY, Sean. *História dos Estados Unidos: das origens ao século XXI*. São Paulo: Contexto, 2007.

KENNEDY, David M. *Freedom from Fear: the American people in depression and war, 1929-1945*. Nova Iorque; Oxford: Oxford University Press, 1999.

KERSTEN, Andrew E. *Labor's Home Front: The American Federation of Labor during World War II*. Nova York; Londres: New York University Press, 2006.

KNUPFER, Anne Meis. *The Chicago Black Renaissance and Women's Activism*. Chicago: University of Illinois Press, 2006.

KOISTINEN, Paul A. C. *Arsenal of World War II: The Political Economy of American Warfare, 1940-1945*. Lawrence, Kansas: University Press of Kansas, 2004.

KOSSOY, Boris. *Fotografia e História*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

KOSSOY, Boris. *Os tempos da fotografia*. São Paulo, Ateliê Editorial, 2007.

KOSSOY, Boris. *Realidades e ficções na trama fotográfica*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2002.

KRAUSS, Rosalind. *O fotográfico*. Barcelo: Gustavo Gili, 2002.

LEE, Jean. "Rush — Perishable", *Trains*, março de 1942, pp. 12-17.

LESY, Michael. *Long Time Coming: a Photographic Portrait of America, 1935-1943*. Nova York: Norton, 2002.

LEVINE, Lawrence W. "The Historian and the Icon: Photography and the History of the American People in the 1930s and 1940s", in: BRANNAN, Beverly W.; FLEISCHHAUER, Carl. *Documenting America, 1935-1943*. Berkeley: University of California, 1988, pp. 15-42.

LICHT, Walter. *Working for the Railroad: the Organization of Work in the Nineteenth Century*. Princeton: Princeton Univ. Press, 1983.

LICHTENSTEIN, Nelson. *Labor's war at home: The CIO in World War II*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.

LICHTENSTEIN, Nelson. Defending the No-Strike Pledge: CIO Politics During World War II, in: GREEN, James R. *Workers' Struggles, Past and Present: A "Radical America" Reader*. Filadélfia: Temple University Press, 1983, pp. 269-287.

LICHTENSTEIN, Nelson. *State of the Union: A Century of American Labor*. Princeton; Oxford: Princenton University Press, 2002.

LICHTHEIM, George. The Concept of Ideology, *History and Theory*, vol. 4, n. 2, 1965, pp. 164-195.

LIMA, Solange Ferraz; CARVALHO, Vânia Carneiro. *Fotografia e Cidade: da razão urbana à lógica de consumo: álbuns de São Paulo (1887-1954)*. Campinas: Mercados de Letras, 1997.

LINDEN, Marcel van der. *Workers of the World. Essays toward a Global Labor History*, Leiden: Brill, 2008 (Studies in Global Social History, vol. 1).

LIPSITZ, George. *Rainbow at midnight: Labor and Culture in the 1940s*. Urbana; Chicago: Illinois University Press, 1994.

LÜDTKE, Alf. The "Honor of Labor": Industrial workers na the power of symbols under National Socialism, in: David F. Crew (ed.), *Nazism and German Society, 1933-1945*. London; Nova York: Routledge, 1994, pp. 67-109.

LÜDTKE, Alf. Working: Everyday Life and German Fascim, *History Workshop Journal*, n. 50 (Outono, 2000), pp. 74-92.

LYNDE, Anne M. *Railroad vision: Photography, Travel and Perception*. Los Angeles: The Paul J. Getty Museum, 2003.

MACHADO, Arlindo. *A ilusão especular: introdução à fotografia*. Brasília; São Paulo: FUNARTE: Brasiliense, 1984.

MANINI, Miriam Paula. *Análise documentária de fotografias: um referencial de leitura de imagens fotográficas para fins documentários*. Tese de doutorado. São Paulo: ECA-USP, 2002.

MARX, Karl. *O Capital*. Crítica da economia política. Tradução de Reginaldo Sant'Ana. Livro Primeiro: O Processo de Produção do Capital. São Paulo: Difel, 1982, vol. 1.

MATER, Dan H. Effects of Seniority Upon the Welfare of the Employee, the Employer and Society, *The Journal of Business of the University of Chicago*, Vol. 14, No. 4 (Out., 1941), pp. 384-418.

MATER, Dan H. Rights Before the Courts, *The Journal of Business of the University of Chicago*, Vol. 12, No. 2 (Abril, 1939), pp. 152-174.

MATER, Dan H. The Development and Operation of the Railroad Seniority System [Parte I], *The Journal of Business of the University of Chicago*, Vol. 13, No. 4 (Out., 1940), pp. 387-419.

MATER, Dan H. The Development and Operation of the Railroad Seniority System [Parte II], *The Journal of Business of the University of Chicago*, Vol. 14, No. 1 (Jan., 1941), pp. 36-67.

MATTHEWS, Scott Leslie. "Up Against the World As It Is": *Documentary Expression in the South, 1925-1965*. PhD. Thesis, 2008.

MAUAD, Ana Maria. *Poses e Flagrantes: ensaios sobre fotografias e histórias*. Niterói, RJ: EdUFF, 2008.

McDANNELL, Colleen. Religious History and Visual Culture. *Journal of American History*, Vol. 94, N. 1, pp. 112-121, Junho 2007.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. A fotografia como documento. Robert Capa e o miliciano abatido na Espanha: sugestões para um estudo histórico. *Tempo - Revista do Departamento de História da UFF*, Niterói, v. 7, n.14, 2003, p. 131-142.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Fontes visuais, cultura visual, História visual. Balanço provisório, propostas cautelares. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 23, n.45, p. 11-36, 2003, pp. 11-36.

MIDDLETON, P. Harvey. *Railways and the Organized Labor*. Chicago: Railway Business Association, 1941.

MITCHELL, Brent. *Capturing the Ordinary: Russell Lee in Southeastern Louisiana*. M.A. Dissertation. Louisiana State University, 2004.

MUHLFELD, John E. *The Railroad Problem and Its Solution*. Nova York: Devin-Adair Company, 1941.

MURPHY, Mary. Picture/Story: Representing Gender in Montana Farm Security Administration Photographs. *Frontiers: A Journal of Women Studies*, Vol. 22, No. 3, Women's West, pp. 93- 115, 2001.

NASH, Michael. Women and the Pennsylvania Railroad: The World War II Years. *Labor History*, vol. 3, n. 4, 1989, pp. 608-621.

NATANSON, Nicholas. *The black image in the New Deal: the politics of FSA photography*. Knoxville, TN: University of Tennessee Press, 1992.

NEWHALL, Beaumont. *Historia de la fotografia*. Tradução: Homero Alsina Thevenet. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

NICKEL, Douglas R. History of Photography: State of Research, *The Art Bulletin*, vol. 83, n. 3, 2001, pp. 548-558.

O'NEAL, Hank O'Neal; SHAHN, Bernarda. *A Vision Shared: a Classic Portrait of America and Its People, 1935-1943*. Nova York: St. Martin Press, 1976.

OLIVEIRA Jr, Antônio R. de. A luz do social nas imagens: fragmentos teóricos na fotografia de documentação social. *Anais do Museu Histórico Nacional*, Rio de Janeiro, Volume 32, 2000, pp. 56-58.

PACYGA, Dominic A. *Chicago: a biography*. Chicago; Londres: University of Chicago Press, 2009.

PANOFSKY, Erwin Panofsky. *A perspectiva como forma simbólica*. Lisboa: Ed.70, 1999.

PAPKE, David Ray. *The Pullman Case: The Clash of Labor and Capital in Industrial America*. Lawrence, KS: University Press of Kansas, 1999.

PERICH, Shannon Thomas. *The changing face of portrait photography: from daguerreotype to digital*. Washington: Smithsonian, 2011.

PIERSEN, Joe. Conversas informais. Chicago, 8 e 15 de novembro de 2011.

POLLOCK, Frederick. "State Capitalism: Its Possibilities and Limitations", *Studies in Philosophy and Social Science*, IX, No. 3, 1941, pp. 200-225.

RABINOWITZ, Paula. Voyeurism and Class Consciousness: James Agee and Walker Evans, "Let Us Now Praise Famous Men". *Cultural Critique*, No. 21, pp. 143-170, Primavera 1992.

RAEBURN, John. *A Staggering Revolution: A Cultural History of Thirties Photography*. Urbana, IL: University of Illinois Press, 2006.

RENAULT, Emmanuel. Comment Marx réfère-t-il au travail et à la domination?, *Actuel Marx*, n. 49, Dossiê *Travail et domination*, abril de 2011, pp. 16-31.

RETRATO, *Enciclopédia Itaú Cultural de artes visuais*, http://www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopedia_ic/index.cfm?fuseaction=termos_texto&cd_verbete=364, consultado dia 03 de fevereiro de 2013 às 18h 25min.

RYDELL, Robert W. Grand Crossings: The Life and Work of Alexander Saxton, *Pacific Historical Review*, Vol. 73, No. 2 (Maio de 2004), pp. 263-286.

SAMAIN, Etienne (org.). *O fotográfico*. São Paulo: HUCITEC: CNPq, 1998.

SAXTON, Alexander. *Grand Crossing*. Nova York: Harper & Brothers Publishers, 1943.

SAXTON, Alexander. *The Great Midland*; with and introduction by the author and an essay by Constance Coiner. Urbana; Chicago: University of Illinois Press, 1997 [originalmente publicado em Nova York: Appleton-Century-Crofts, 1948].

SCHAEFFER, Jean-Marie. *A imagem precária: sobre o dispositivo fotográfico*. Tradução: Eleonora Bottmann (colaboração de Denise Bottmann). Campinas: Papirus, 1996.

SENNET, Richard. *The Craftsman*. New Haven: Yale University Press, 2008.

SMIT, Johanna. A representação da imagem. *INFORMARE*, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 2, pp. 28-36, jul./dez. 1996.

SONTAG, Susan Sontag, *Sobre fotografia*. Tradução de Rubens Figueiredo. São Paulo: Companhia das Letras, 2010 [1ª ed.: 1977].

SOTVER, John F. *American Railroads*. Segunda edição. Chicago; Londres: University of Chicago Press, 1997.

SPARROW, Bartholomew H. *From the Outside In: World War II and the American State*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1996.

SPARROW, James T. *Warfare State: World War II Americans and the Age of Big Government*, Oxford: Oxford University Press, 2011.

STANGE, Maren. *Symbols of Ideal Life: Social Documentary Photography in America, 1890-1950*. Nova Iorque; Port Chester; Melbourne; Sydney: Combridge University Press, 1989.

STEIN, Sally. "FSA Color: The Forgotten Document", *Modern Photography*, Janeiro de 1979, pp. 90-99, 162-4 e 166.

STOTT, William. *Documentary Expression and Thirties America*. Chicago; London: The University of Chicago Press, 1986 [1ª ed.: 1973].

STRYKER, Roy Emerson; WOOD, Nancy. *In This Proud Land: America, 1935-1943 As Seen in the FSA Photographs*. Boston, MA: New York Graphic Society, 1973.

STYER, Michelle L. "Women and Railroads During World War II", <http://www.rrmuseumpa.org/about/rrpeopleandsociety/women2.shtml>, consultado dia 28 de agosto às 9h 55min.

SUSMAN, Warren I. *Culture as History: the Transformation of the American Culture in the Twentieth Century*. Washington: Smithsonian, 2003 [Originalmente publicado em Nova York: Pantheon Books, 1973].

SWEENEY, Michael S. *Secrets of Victory: The Office of Censorship and The American Press and Radio in World War II*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2001.

TAGG, John. *The Burden of Representation: Essays on Photographies and Histories*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 1993.

TAGG, John. *The Disciplinary Frame: Photographic Truths and the Capture of Meaning*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 2009.

TAILLON, Paul Michel. *Good, Reliable, White Men: Railroad Brotherhoods, 1865-1917*. Chicago; Urbana: University of Illinois Press, 2009.

THOMPSON, E. P. "Time, Work-Discipline and Industrial Capitalism", *Customs in Common*. Londres: Penguin, 1993, pp. 352-403.

THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa*. Tradução de Denise Bottman. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002-2004. 3v.

TRACHTENBERG, Alan. "From the Image to Story: Reading the File", in: Beverly Brannan e Carl Fleishhauer, *Documenting America, 1935-1943*. Berkeley: University of California Press, 1988, pp. 43-73.

TRACHTENBERG, Alan. *Reading American Photographs. Images as History: Mathew Brady to Walker Evans*. Nova York: Hill and Wang, 1989.

TUPTSYN, Margarita. *The Soviet Photography, 1924-1937*. New Haven: Yale University Press, 1996.

VACHON, John. "Tribute to a Man, an Era, an Art," *Harpers*, September 1973, 96-99.

VALLE, James E. *The Iron Horse at War: : The United States Government's photodocumentary project on American railroading during the Second World War. With 272 Photographs by Jack Delano*. Berkeley, CA: Howell-North Books, 1977.

VATTER, Harold G. *The U.S. Economy in World War II*, Nova York: Columbia University Press, 1985 .

VILLAFANE, Justo. *Introducción a la teoria de la imagen*. Madrid: Pirámide, 2006.

VILLAFANE, Justo; MINGUEZ-ARRANZ, Norberto. *Principios de teoria general de la imagen*. Madrid: Pirámide, c2002.

VITELLO, Paul. "Alexander Saxton, Historian and Novelist, Dies at 93", <http://www.nytimes.com/2012/09/02/books/alexander-saxton-novelist-and->

historian-dies-at-93.html?pagewanted=all&r=0, acessado dia 29 de setembro de 2013 às 20h 40min.

WALL, Wendy. *Inventing the “American Way”: the Politics of Consensus from the New Deal to the Civil Rights Movement*. Oxford: Oxford University Press, 2008.

WESTBROOK, Robert B. *Why We Fought: forging American obligations in World War II*. Washington: Smithsonian, 2004.

WILLATS, John. *Art and representation: new principles in the analysis of pictures*. Princeton: Princeton Univ. Press, c1997.

WINKLER, Alan. *The Politics of Propaganda: the Office of War Information, 1942-1945*. New Haven, CT; London: Yale University Press, 1978.

ZINN, Howard. *A People’s History of the United States, 1492-Present*. Nova York: HarperCollins, 2003.