



O Pós-Abolição em Sergipe: Tragédia Ferroviária, Debate Judicial e Racismo em 1946¹

Luiz Paulo Santos BEZERRA²
Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, Sergipe

Resumo

No dia 18 de março de 1946, entre os municípios de Riachuelo e Laranjeiras, em Sergipe, mais precisamente no quilômetro 458 da BR 101, ocorre um grave acidente de trem, que entra para a história como o maior desastre ferroviário do Brasil. Nele, conhecido pelas vítimas como “o trem suburbano”, várias pessoas de diferentes ocupações (comerciante, feirante, pedreiro, pescador entre outras) viajavam para fins comerciais. Dezenas de mortos e vários feridos foram encontrados no local do desastre, e os sobreviventes relataram o acontecimento num processo-crime de aproximadamente 400 laudas. O nosso principal objetivo, portanto, permeia reconstituir uma trama judiciária que envolveu a tragédia. Buscaremos analisar e perseguir todos os personagens que estavam envolvidos direta e indiretamente no episódio. Tentaremos dar visibilidade a sujeitos esquecidos, as teorias raciais que cercaram o período, a memórias e cenas cotidianas de um Sergipe pós-guerra e, agora, comovida por algo que ceifou a vida de centenas de trabalhadores.

Palavras-chave: Pós-abolição; Sergipe; Acidente ferroviário.

Introdução

Foi no ano de 1946, mais precisamente no quilômetro 458 da BR 101, no povoado Pedrinhas entre as cidades de Laranjeiras e Riachuelo, um grave acidente de trem entraria para a história como o maior desastre ferroviário do Brasil. Ao menos, foi assim que a imprensa mundial viu e divulgou em diversas de suas capas. O jornal *A noite*, os jornais *Diário de Notícias*, a *Tribuna Popular*, o *Diário da Noite*, *Gazeta de notícias*, ambos do Rio de Janeiro são exemplos de manchetes. Em Sergipe, o principal tabloide de notícias que noticiou no dia seguinte foi o *Sergipe Jornal*, aliás, muitas das informações que chegaram a outros locais foram produtos da empresa jornalística sergipana. Em Sidney, capital da Austrália, o principal meio de difusão foi o jornal *Sydney Morning Herald*.

¹ Trabalho apresentado no GT 07 – ÁFRICA: Um continente em constantes transformações e seus reflexos na sociedade do III Seminário Nacional de Sociologia, realizado de forma remota de 08 a 16 de outubro de 2020.

² Doutorando em Sociologia pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da UFS, e-mail: luiz_sbezerra@hotmail.com



Na locomotiva, conhecida pelas vítimas como “o trem suburbano”, várias pessoas de diferentes ocupações (comerciante, feirante, pedreiro, pescador entre outras) e de várias regiões do interior sergipano viajavam para fins comerciais. Dezenas de mortos e vários feridos foram encontrados no local do desastre, e os sobreviventes relataram o acontecimento num processo-crime de aproximadamente 400 laudas. E é através de tal processo que analisaremos um caso de grande repercussão mundial. O nosso principal objetivo, portanto, permeia reconstituir uma trama judiciária que envolveu a tragédia. Buscaremos analisar e perseguir todos os personagens que estavam envolvidos direta e indiretamente no episódio. Tentaremos dar visibilidade a sujeitos esquecidos, as teorias raciais que cercaram o período, a memórias e cenas cotidianas de um Sergipe pós-guerra e, agora, comovida por algo que ceifou a vida de centenas de trabalhadores.

Utilizamos para a escrita, fontes judiciárias, como o processo crime ao qual se passa toda a trama e de onde retiramos os personagens que serão citados no decorrer dos capítulos. O uso da fonte criminal como uma ferramenta da história na resolução de trabalhos acadêmicos se popularizou no Brasil em meados da década de 1980. Fruto de um amplo debate, os pesquisadores interessados nas fontes judiciárias tinham como propósito produzir elementos consistentes para uma análise das relações cotidianas dos grupos marginalizados, como os escravos, os libertos, as mulheres e todos os grupos subalternos que compunham as sociedades de períodos anteriores. As abordagens sobre novas fontes vêm possibilitando a multiplicação de trabalhos que retratam a questão do controle social, de crimes cometidos por tais grupos e de relatos cotidianos.

É importante ressaltar também que a utilização de qualquer fonte documental é acompanhada de atenção e respaldo histórico. Nem todo processo crime, ou material judicial revela a verdade total de determinado fato social. É de fundamental importância analisar quem fala, quem interroga, quem é o acusado etc. Por vezes, o relato de um centro prisional vem recheado de suposições, preconceitos e relatos falsos daqueles que estão sendo acusados/interrogados. Cabe ao historiador desvendar as nuances das suas fontes. Como apresenta Carlo Ginzburg em sua obra *“O fio e os rastros. Verdadeiro, falso, fictício”*, onde o autor chama a atenção das armadilhas e labirintos que são impostas ao historiador. De acordo com Ginzburg



(2007, p. 7) *“Há muito tempo trabalho como historiador: procuro contar servindo-me de rastros, histórias verdadeiras (que às vezes tem como o objeto o falso)”*.

As ideias e discussões de Boris Fausto permearão o nosso trabalho, no sentido de que a tragédia do trem suburbano não se encerrou no acontecimento em si. Através de um determinado acontecimento de grande repercussão na mídia paulista e nacional, Boris Fausto encontra em todo o processo criminal vestígios de um racismo velado e científico na sociedade brasileira. Tal como aconteceu no crime do restaurante chinês, tentaremos no nosso trabalho apresentar vestígios do mesmo preconceito no caso da tragédia do trem suburbano. Se para o negro Arias, personagem principal da obra do autor Boris Fausto, a situação nada foi favorável para o negro João Claro, condutor da locomotiva que descarrilhou em Sergipe nos anos 40, todos os “indícios” indicaram a sua culpa na grande tragédia.

“Apitando morro abaixo rumo à morte!”: a passagem fatídica do trem suburbano sobre o povoado de Pedrinhas

As cidades do interior sergipano funcionavam a todo vapor nos finais de semana. As feiras e o comércio interiorano estavam em seu momento mais frenético, pois os dias de sábado e domingo eram os mais esperados para os feirantes e comerciantes que viviam da venda e trocas de produtos. Mas não só o interior sergipano apreciava tais dias, o mercado de Aracaju, sede do estado, tinha um dos maiores centros de abastecimento do gênero alimentício de toda a região.

A semana dos sergipanos parecia começar normalmente. Os feirantes trabalhavam de forma agitada, os pescadores chegavam ao cais levando seus peixes e mariscos, aos quais exalavam um cheiro forte no ar, e que seriam vendidos no mercado e em outras localidades, ou seriam consumidos pela própria família; vendedores ambulantes circulavam os arrabaldes do centro da capital. As belas mulheres desfilavam elegância por todas as partes da capital. E as máquinas de ferro funcionando a todo vapor, preenchendo os corações dos pobres trabalhadores de esperança e de dias melhores. Aracaju e suas ruas respiravam modernidade.

E toda tensão de um dia sacrificante convergiam para um único ponto, a estação ferroviária de onde saíria o trem Suburbano. Cansados de uma longa jornada de trabalho e do penoso caminho da cidade de Aracaju para o interior, os tripulantes



da locomotiva, não sabendo eles, subiam rumo à grande tragédia. E é exatamente em Aracaju, capital do estado de Sergipe, que começa a nossa fatídica história.

De acordo com a documentação³, o trem da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, o Suburbano, saiu de Aracaju às 16h:55min⁴ da estação localizada na Praça dos Expedicionários, no bairro Siqueira Campos, cruzando várias estações em diversas cidades do interior, coisa que fazia todos os dias. Dentro das diversas linhas que a famosa máquina de ferro fazia, a Linha Norte era uma das mais movimentadas, pois seguia o caminho da Cotinguiba, região de grande comércio devido a riqueza do açúcar no século XIX. Em seu destino estavam: Aracaju, Cotinguiba⁵, Laranjeiras, Riachuelo, Maruim, Rosário do Catete, Carmópolis, Japarutuba, o Engenho Murta⁶ e Capela. E, inicialmente⁷, a locomotiva de modelo S.R. 41, andara com aproximadamente 246 passageiros no dia da tragédia – sendo que sua capacidade máxima era de 240 pessoas sentadas – divididos em algumas classes (1ª e 2ª), ao qual a 2ª classe era a mais comum entre as pessoas mais “simples”, como revela os dados enviados pela Leste⁸ para a apuração do desastre⁹. A composição do trem era de cinco carros de vagões-breques, onde duas pertenciam a classe superior e os outros três estavam reservados a atender a demanda da população mais humilde.

Voltemos para o dia 18 de março na última parada do trem Suburbano na Estação de Laranjeiras. Neste local, provavelmente algumas pessoas deixaram a locomotiva, encerrando seu curto trajeto de Aracaju para Laranjeiras. Mas, no mesmo ponto, outros passageiros subiram na máquina de ferro para outras cidades do interior, como é o caso do negociante ambulante Jilton Paes Madureira, com 53 anos de idade, casado, filho de José Paes Madureira e de Nerina Ferreira Madureira, residente na cidade que acabara de embarcar. Ele viajava para Carmópolis com o intuito de resolver questões de cunho comerciais¹⁰. Ao que a documentação indica,

³ Processo-crime do da tragédia ferroviária, AJES, Cx. 2801, Série Penal 1945/1948.

⁴ Não havia exatidão na hora de partida da locomotiva, a cada depoimento as vítimas que sobreviveram relatam diferenças de aproximadamente 1 hora.

⁵ Atual cidade de Nossa Senhora do Socorro.

⁶ O Engenho Flor de Murta localizava-se na cidade de Maruim. A propriedade açucareira pertencia a família tradicional e abastada de Sergipe, os Rolemberg. Ver: Jornal da Cidade,

⁷ Aqui não foi contabilizado os passageiros que subiram na locomotiva em outros percursos, como os de Laranjeiras e Cotinguiba.

⁸ Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. Para entender melhor, ver: FREITAS, Lauro Farani Pedreira de. Relatório do exercício de 1935 da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, Salvador: Cia. Editora Gráfica da Bahia, 1936.

⁹ Laudo anexado no processo-crime do acidente ferroviário.

¹⁰ Processo-crime da tragédia do suburbano, AJES, Cx. 2801, Série Penal 1945/1948, auto de perguntas feitas a Jilton Paes Madureira, p. 78.



já se passara das 17h:55min da tarde da segunda-feira e a locomotiva já alcançava o km 445 aproximando-se da sua próxima parada, a cidade de Riachuelo. Porém, uma interrupção inesperada da locomotiva cessaria por alguns instantes a pacata viagem. Seguindo o relato dos autos de perguntas do mesmo negociante, Jilton Madureira, o trem teria parado antes de anunciar a subida de uma ladeira, pondo a prova à paciência dos passageiros já cansados pelo dia de trabalho. O motivo, segundo o negociante, foi uma parada proposital para que o trem pudesse “pegar pressão” e subir com maior velocidade. A partir deste ponto, a máquina de ferro viajaria apenas mais alguns quilômetros, ao qual seria interrompida mais uma vez, agora, a cessação seria bem mais demorada do que a última parada, uma tragédia estaria se aproximando.

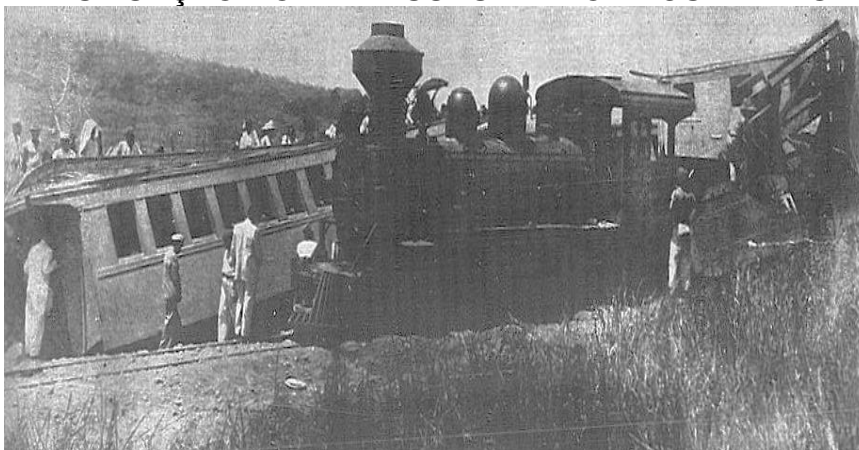
Viajando em pé no trem Suburbano, o pescador Narcizio Alves Rocha¹¹ de 20 anos de idade, residente na cidade de Propriá, fala sobre o ocorrido. De acordo com os autos de pergunta, Narcizio sobe no trem às 16h:55min, provavelmente na Estação Ferroviária do bairro Siqueira Campos, e devido a grande lotação da locomotiva, o passageiro havia se alocado em um dos carros breques que formavam a composição do Suburbano. Segue o relato do pescador. Segundo o depoente, depois da cidade de Laranjeiras, já perto da cidade de Riachuelo, o trem subiu uma ladeira com “muito sacrifício”, tendo parado alguns minutos e, após a lenta transposição da ladeira, o trem se debateria com uma longa descida, e de maneira “infernai”, a máquina de ferro ganhava velocidade. Gritos de “certos passageiros” e reclamações da alta velocidade foram ouvidos naquele momento. Mas, de repente, um estalo forte é sentido, levando os carros breques a se chocarem uns sobre os outros, dando início ao acidente.

A imagem abaixo mostra a situação da locomotiva após grande tragédia. O descarrilamento provocou o choque dos muitos carros breques que estavam compondo o trem suburbano. Foi uma situação de alto perigo para aqueles que estavam a bordo da máquina.

¹¹ Processo-crime da tragédia do suburbano, AJES, Cx. 2801, Série Penal 1945/1948, auto de perguntas feitas a Narcizio Alves Rocha, p. 52.



IMAGEM 1: A SITUAÇÃO DO TREM SUBURBANO APÓS A TRAGÉDIA (1946)



Curiosos cercam o local da tragédia. Fontes: www.estacoesferroviarias.com. Último acesso em: 22/08/2016

A tragédia do trem Suburbano ocorreu no quilômetro 458/Linha Norte no povoado Pedrinhas, entre dois municípios de grande relevância na região do Cotinguiba, devido a produção açucareira de outrora e por concentrar um grande número de engenhos. É bem verdade que na década de 1940, grande parte das fazendas já não produzia o açúcar. A decadência das áreas era visível. Mas a população não deixara se abater com as dificuldades, as atividades comerciais ganharam espaço. Uma prova de tal afirmação encontra fundamento no grande volume de pessoas que circulavam através do trem suburbano.

Os olhos (in) certos da justiça sergipana: o indiciamento de João Claro: do inquérito à busca de suspeitos

IMAGEM 2: CAPA DO JORNAL CARIOCA DIÁRIO DA NOITE



O jornal abre sua capa com a notícia do desastre. Fonte: *Diário da Noite*, 20 de março de 1946.



A tragédia ocorrida na cidade de Riachuelo tornou-se de grande repercussão rapidamente. E como vimos, a imprensa periódica, nacional e internacional havia estampado em suas capas, notícias do grave acidente, exigindo da polícia sergipana um esclarecimento acerca dos motivos que levaram o descarrilamento do trem suburbano. As investigações começaram após os peritos analisarem os corpos e encaminharem os feridos para os hospitais de Aracaju. Como dito anteriormente, após receber as notícias do grave acidente, o corpo de polícia do estado de Sergipe inicia uma grande investida em busca do esclarecimento e solução do desastre ferroviário.

De acordo com o processo-crime na tarde do dia 21 de março, o Chefe de Polícia Antônio de Oliveira Brandão se encaminha para o Hospital Cirurgia em busca de ouvir as vítimas sobreviventes do desastre. Respondendo umas das perguntas dos autos levantados pela chefia de polícia, a vítima Manoel dos Santos, de 45 anos de idade conta detalhes do que ocorreu naquela noite. Segundo seu depoimento, ele viajava em pé em uma das plataformas, pois a *“enchente de pessoas era incalculável e por este motivo o respondente colocou-se na plataforma, viajando assim mesmo num aperto medonho”*¹². Tomando ênfase nos depoimentos colhidos pelos responsáveis da investigação, todos relatam a superlotação do trem Suburbano, tornando assim, um ponto-chave da perícia.

As respostas da vítima Benício Vieira nos autos de perguntas deram mais detalhes sobre as condições de viagem dos tripulantes na descontrolada máquina de ferro. Com destino para Japarutuba, o respondente sobe no trem quase que no seu horário de partida, às 16h:55min, porém a locomotiva se encontrava completamente cheia, restando apenas procurar um lugar entre o amontoado de pessoas e mercadorias.

Rico em detalhes é o depoimento do guarda-freio João Félix, de 35 anos de idade, residente do Bairro Siqueira Campos. Respondendo como se deu o desastre do trem de modelo 232, do dia 18, o depoente diz que havia subido no Suburbano às 16h:55min, seguindo da estação da capital (a Estação do bairro Siqueira Campos) com a companhia do seu foguista, o sr. Betinho de Tal. Ao entrar, percebeu que a quantidade de passageiros era *“fora do comum”* e *“razão pela qual os passageiros*

¹² Processo-crime da tragédia do suburbano, AJES, Cx. 2801, Série Penal 1945/1948, auto de perguntas feitas a Manoel, p. 53.



iam se apinhando por toda parte”¹³. Ele destaca ainda a grande velocidade que a locomotiva estava após a parada para pegar uma certa pressão, a fim de que a máquina subisse a ladeira e que, ao descer uma encosta, o maquinista pediu freio nos carros breques, mas foi quando o guarda-freio sentiu um forte impacto e percebeu “os carros a se quebrarem uns nos outros”. Após isso, João Félix só lembra que recebeu uma grande pancada, ao qual “o jogou por terra”, caindo sem sentido. Ao tornar a si, “estava deitado no chão, e “era tal os gritos”, “gemidos” e “choros” que só foi compreender o que estava acontecendo minutos depois. Em resposta aos autos, disse ainda que não sabia o motivo do acidente e que jamais ouviu comentários de que o maquinista João Claro havia ingerido bebidas alcólicas.

No dia 29 de março os engenheiros Jorge de Oliveira Neto, Lauro Barreto Fontes, Pedro Alcântara Braz, foram convocados pela junta policial para integrar a Comissão pericial do desastre. Suas funções seriam encontrar alguma evidência técnica que comprovasse as causas do acidente ferroviário. Ao que o documento indica, em 9 de abril o laudo técnico expelido pelos engenheiros foi emitido e encaminhado para a chefia de polícia do estado, relatando dados interessantes sobre as possíveis causas do grave acidente. O laudo indica que a linha férrea, no trecho onde se deu o descarrilamento estava em perfeito estado de conservação e que não havia nenhum obstáculo no local que causasse o acidente. Foi relatado as condições dos carros breques após a tragédia, aos quais ficaram destruídos parcialmente. E que a possível causa do desastre do trem modelo 232 estaria na “*aplicação brusca de freios num momento em que a composição desenvolvia velocidade superior a admissível no trecho em que se deu o acidente*”¹⁴.

Apesar de algumas evidências técnicas, os engenheiros em resposta ao quesito de nº 6, dos autos de inquérito, ao qual pergunta se houve culpados, os mesmos afirmam que “*houve responsabilidade culposa*”, porém a comissão julgou, naquele momento, não afirmar de quem cabe a culpa do “sinistro” (acidente). Acertada ou não, o parecer dos engenheiros poderia ter sofrido uma pressão popular. O Sergipe-jornal relata as condições das trilhas de ferro das locomotivas da Leste em Sergipe,

¹³ Processo-crime da tragédia do suburbano, AJES, Cx. 2801, Série Penal 1945/1948 auto de perguntas feitas a João Félix, p. 55.

¹⁴ Autos de inquérito anexados ao processo do acidente ferroviário, AJES, Cx. 2801, Série Penal 1945/1948, p. 71, 72 e 73.



A imprestabilidade das suas locomotivas, o péssimo estado de conservação de suas linhas férreas, o material inservível, ainda em uso naquela ferrovia, tudo indicava que um dia haveríamos de ser colhidos com a notícia de um desastre muito grande, em que o povo pagaria sem culpa, a culpa dos erros e dos descuidos reiterados daquela nossa única via de comunicação ferroviária (SERGIPE-JORNAL, 19 de março de 1946, ARACAJÚ).

De acordo as notícias, a imprensa sergipana há muito vinha se queixando das péssimas condições dos trilhos construídos pela empresa ferroviária Leste Brasileiro. Desgaste dos trilhos, falta de materiais rodante, classes superlotadas etc. Todos esses problemas foram inúmeras vezes denunciados publicamente. Mas ao que parece, nada foi feito pela empresa responsável. O resultado trágico já era previsto pelos jornais e por todos aqueles que utilizavam o transporte diariamente. Para o Sergipe-jornal o que ocorreu *“a ninguém causou surpresa, pois já se esperava mesmo um desastre muito sério na Viação Férrea Federal Leste Brasileiro”*. Mas por que existiria indício de uma “responsabilidade culposa” sobre as costas do condutor João Claro? Assim, aos onze dias do mês de abril, as investigações começariam a ter um rumo nada agradável para ele.

De acordo com as notícias sensacionalistas da imprensa diária, havia apenas um culpado, o maquinista João Claro dos Santos. Analisando os jornais, em sua maioria, o nome do maquinista estava em evidência, sempre ligado a grave tragédia. Para as notas cidades dos jornais, João Claro é ameaçado pela população e pelos sobreviventes. Todos, assim fica entendido, queriam linchar o condutor, pois ele seria o grande culpado do ocorrido. Vendo a morte pela 2ª vez em menos de algumas horas, ele foge para a cidade mais próxima e, alucinado e sem saída se entregara a polícia. A alucinação ao qual o condutor possivelmente estava ao chegar a delegacia não foi devidamente explicada pelos jornais. Provavelmente, o susto do grave acidente deveria ter causado um estado de choque. Ou até mesmo, a “fuga” para Laranjeiras após as ameaças poderia ter deixado João Claro nervoso e assustado. A partir daí o seu destino estava selado.

Às 14h do dia 11 de abril João Claro começa seu depoimento contando que foi designado para conduzir o referido trem S.R. 41, de Aracaju para Capela, ao qual se apresentou na estação pela manhã para fazer pequenos serviços na máquina:



“engaxetamento (sic), lubrificação e limpeza na máquina”¹⁵; e que às 14h desceu com parte da maquinaria para a Estação, onde atrelou o trem. Após, verificou os freios, aos quais estavam funcionando regularmente. Ao que parece, o ritual diário de revisão da maquinaria foi feito. Após isso, o condutor da locomotiva, João Claro, se encaminha para o seu posto. É no decorrer de sua trajetória, provavelmente pelo meio do trem, ele percebe um número anormal de passageiros na locomotiva. Contrariando o seu depoimento com o de outras versões de diferentes vítimas ouvidas pelo chefe de polícia da capital, o maquinista afirmara que o número elevado de pessoas era fruto de uma invasão.

A quantidade era tão grande que tinha gente até nos trilhos, impedindo a saída do trem. Cumprindo sua função, ele chama a atenção do chefe de trem, o sr. Edgar Simas sobre aquela irregularidade. E tendo em vista o número elevado, o mesmo aciona um soldado da força policial que ali se encontrava de serviço, o qual conseguiu fazer descer os referidos passageiros. Mas para João Claro, a medida não funcionou, pois ao indicar a partida da locomotiva e colocá-la em movimento, uma nova invasão foi vista. Uma segunda advertência foi feita pelo maquinista, afirmando que os locais onde estavam os passageiros eram proibidos e perigosos.

IMAGEM 4: FOTO DO MAQUINISTA JÃO CLARO DOS SANTOS



Fotografia anexada ao documento de autuação do processo-crime referente a tragédia do trem Suburbano.

¹⁵ Processo-crime da tragédia do suburbano, AJES, Cx. 2801, Série Penal 1945/1948 auto de perguntas feitas a João Claro dos Santos, p. 88.



A cada parágrafo do auto de perguntas feita a João Claro dos Santos, novas revelações surgiram. De acordo com ele, antes da cidade de Cotinguiba (Socorro), na rodagem que cruza com a linha de ferro, observou uma diminuição da marcha, proveniente da abertura de uma das torneiras de ar, o que foi feita por um dos passageiros do tender. Fora isso, nada mais foi sentido até a chegada da rampa no povoado Pedrinhas (local do acidente), disse o maquinista. Esclareceu ainda o episódio da parada antes da ladeira para “*pegar pressão*”, como contam a maioria das vítimas. Segundo João Claro, a parada foi motivada pelo interrompimento da torneira da última classe, ficando o trem paralisado de 10 a 15 minutos para a manutenção. Os reparos foram resolvidos pelo foguista. Resolvido o problema, o condutor sinaliza a partida, porém sente um grande “*alvoroço*” por parte dos passageiros ao voltar para o trem. E foi aí, exatamente que, “voluntaria ou involuntariamente” foi fechada a torneira de ar, produzindo o isolamento dos freios de ar comprimidos, aumentando a todo instante a velocidade do trem. E, em meio ao desespero, João Claro fez o possível para resolver os problemas até que ele percebeu a proximidade de uma curva, ao qual com os faróis acesos, observa algumas pedras de tamanhos regulares sobre os trilhos, gritando: “*virgem, quantas pedras*”. Foi após a máquina “*trepidar*” nas pedras que ocorreu o lamentável desastre.

Uma discussão racial: a vida trabalhista e familiar de João Claro Dos Santos

[...] não encontramos nos autos provas suficientes para criminalizar dolosa ou culposamente o maquinista – João claro dos Santos [...] – todavia, ordenamos fosse feito o seu boletim individual e identificado pelo processo datiloscópico, averiguamos e organizamos (*sic*) sua vida pregressa sob o ponto de vista individual, familiar e social, sua condição econômica, sua atitude e estado de ânimo antes e depois do desastre. (Relatório policial anexado ao processo-crime, p. 171, 1946).

De acordo com o relatório inicial elaborado pelo corpo policial, ao qual estava a frente das investigações acerca da tragédia, não havia até o momento “provas suficientes” para incriminar o maquinista João Claro. Mesmo tendo passado alguns dias, investigações em curso, poucas provas cabais que ajudassem a encontrar o verdadeiro culpado do acontecido, a justiça sergipana enquadra o condutor na sua linha de frente e tenta encontrar na sua vida pregressa algum vestígio negativo, para quem sabe, transformá-lo de suspeito para um criminoso.



Mas quem seria João Claro dos Santos? Um criminoso? Um indivíduo repleto de vícios e contravenções? Segue aqui algumas informações do indiciado que encontramos na própria documentação anexada ao processo-crime.

João Claro de 37 anos de idade, residente da capital sergipana, morador do Bairro Siqueira Campos, mais precisamente da Rua Salgado, nº 81, era filho de Juvino José dos Santos e Hermidia Francisca Santos; viveu com seus pais até o dia do seu casamento civil com a senhora Maria Ferreira dos Santos, com idade de 22 anos, na época. Segundo as informações contidas no processo, João Claro teria uma boa reputação e ser de família, pois mesmo ao sair da casa dos seus pais, continuou a *“auxiliar monetariamente”* seus queridos familiares.

Começou a sentir a vida dura do trabalho já na infância, tendo que conciliar com os seus estudos. O seu sonho era seguir numa formação que o levasse a área mecânica. Conseguiu entrar na Escola de Aprendizes Artífices, antiga Escola Industrial de Aracaju. Pelo que consta, o indiciado tinha uma vida ilibada e sem vícios imorais, apenas tinha o hábito de fumar. Nunca foi processado e tinha uma situação econômica estável. Possuía uma casa onde morava no valor de CR\$ 5.000,00 (cinco mil cruzeiros), tendo outras duas, de menores portes, nos valores de CR\$ 3.000,00 (três mil cruzeiros) cada. Tinha como ordenado mensal o valor de CR\$ 950,00 (novecentos e cinquenta mil cruzeiros), somado ainda ao abono salarial familiar de CR\$ 150,00. Esses valores, certamente, alimentavam tanto a sua família, quanto os seus pais.

Desde os primeiros anos de vida, sendo seus pais enérgicos e bons educadores, João Claro não obteve uma infância regada a regalias, brincadeiras e ao ócio, *“pois era vigiado com frequência”*. Certamente, de família negra, descendentes de escravos, habitando uma região periférica, como era o Bairro Siqueira Campos, a vida não era fácil. Ajudar os seus pais, mesmo que na infância, era e ainda é, uma dura realidade de várias famílias brasileiras. Se ainda hoje existem relatos de trabalho análogo a escravidão, crianças trabalhando em lixões, em carvoarias, etc. Imaginemos então como seria o dia a dia de uma criança pobre e negra em meados de 1920, quando ele tinha entorno de 11 anos de idade?

Já aos 13 anos de idade ingressou nas oficinas da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro como aprendiz de ajustador mecânico, *“sem perceber nenhum vencimento ou gratificação”*. Na situação que se encontrara, não media esforços em obedecer aos



seus mestres, a entregar recados, sempre no intuito de ser reconhecido pelos seus dirigentes. Serviu com tamanha presteza até os idos de 1922. E, por volta de 1923, começou a receber uma ajuda mensal de CR\$ 500 (quinhentos cruzeiros) em face do seu desenvolvimento na oficina, aumentando cada vez mais o seu desejo de progredir dentro dos quadros profissionais da empresa Leste. Anos se passaram e nenhuma pena de advertência foi registrada, provando mais uma vez as suas virtudes em relação ao campo trabalhista.

Em meados de 1930, João Claro recebe a formação de maquinista da empresa Aviação Leste, podendo exercer tal cargo apenas no exame final em 1936, tornando-se assim maquinista auxiliar classe “V”. Até o dia do desastre do Suburbano, o maquinista não havia se envolvido em nenhuma diligência pessoal. Desde 1935 exerceu o cargo de Presidente da União Beneficente dos Ferroviários, ao qual desde a sua chegada, a União Beneficente sofreu perceptíveis transformações.

Na época possuía duas escolas para os filhos dos ferroviários e operários em geral, sendo uma formando profissionais para área de corte e costura, possivelmente voltada para as mulheres; e uma outra para a alfabetização. Ele ainda teve o “ensejo” de representar o proletariado na câmara municipal de Aracaju, tornando-se vereador em 1934. Ainda dentro de suas múltiplas funções, foi patrono, tesoureiro e guia espiritual do Centro Espírita “Irmão Fêgo¹⁶”.

O destaque acerca da sua vida trabalhista era de um homem voltado para o trabalho e para as causas políticas. Tal prática não era uma novidade em seu período. O pós-abolição no Brasil é marcado avanços significativos na vida daqueles que acabaram sendo libertos e de seus descendentes por todo território brasileiro. Em um artigo intitulado *“Um desejo infinito de vencer’: o protagonismo negro no pós-abolição”*, o pesquisador e professor, o Dr. Petrônio Domingues explora de maneira ensaística a vida de alguns personagens após a libertação dos escravos e de como eles conseguiram se destacar numa sociedade brasileira marcada por um forte racismo científico, além de apresentar problemas, questões e desafios para aqueles que querem se debruçar na temática pós-abolicionista. Para o autor, os negros após a abolição da escravidão,

[...] eram alvo da discriminação racial e levavam desvantagem na estrutura socioeconômica em relação aos brancos, o que limitava suas chances de

¹⁶ O Centro Espírita Irmão Fêgo continua seus trabalhos na rua que recebeu o nome do personagem aqui estudado, rua vereador João Claro, no Bairro Siqueira Campos.



mobilidade social. Uma vez que as condições de existência material mantiveram-se relativamente estáveis desde o período da escravidão, a 'população de cor' viu-se impedida de ascender na escala social em grande número [...] (DOMINGUES, 2011, p. 120).

A dificuldade era imensa. Os obstáculos eram frequentes na vida dos negros. A luta pela afirmação por um espaço na sociedade brasileira era intensa. Como diz o professor Petrônio, a estratificação social, ao qual se mantinha a mesma, já se transformaria por si só numa grande barreira para os recém libertos do cativo. Em diversas parte do Brasil a integração racial do negro foi relativamente lento. Porém, não significa dizer que não ocorreu tal inserção. A verdade é que muitos deles conseguiram alcançar níveis sociais de destaque, como é o caso do político e estudioso Abdias do Nascimento, Carolina Maria de Jesus, Zezé Mota, etc. Ambos os personagens utilizaram de diversos meios para buscar uma ascensão social em diferentes contextos.

Tomando a ousadia de utilizar um termo já escrito por Boris Fausto, em sua reconhecida obra *O crime do restaurante chinês: carnaval, futebol e justiça na São Paulo dos anos 30*, o que o Departamento de Segurança, juntamente com a imprensa periódica nacional fez, foi exatamente encontrar, de certa maneira, um culpado conveniente. Aquele ao qual a culpa do trágico acidente se encaixaria melhor. A quem culpar as causas da tragédia em meio a tanta repercussão e sofrimento? Qual melhor direcionamento para um processo que envolveu uma das maiores empresas férreas do Brasil? Certamente seria o condutor. Negro, de família humilde, morador de periferia, espírita e representante de prestígio da classe operária. Em uma sociedade vivendo fortes contrastes devido aos ideais higienistas¹⁷, as quais condenavam a mestiçagem e o negro, discriminavam a população mulata, "viciada no sangue e no espírito" (RAEDERS apud SCHWARCZ, 1988, p. 96).

O conceito de racismo trabalhado no trabalho é o mesmo sugerido pelo historiador Petrônio Domingues no seu trabalho "*O mito da democracia racial e a mestiçagem no Brasil (1889-1930)*". Nele, Domingues retrata o racismo como uma prática de inferioridade racial, onde o negro representava uma anomalia biológica, e

¹⁷ Foi um modelo de grande sucesso na Europa nos anos finais do século XIX, chegando ao Brasil já tardiamente. As ideias racistas foram bem acolhidas no Brasil, aos quais várias instituições de cunho cientificista propagaram por todo território.



que o seu possível fracasso na sociedade estava relacionado ao longo período do cativo pelo qual os negros haviam passado no Brasil. Para o autor,

As deficiências eram, em geral, também vistas como herança da escravidão. A degradação moral, social e cultural do cativo teria deformado a mentalidade do negro, desviando-o da escola e do trabalho. Segundo essa concepção, o negro passaria a conceber a liberdade como o oposto ao trabalho, à responsabilidade e à disciplina. Além disso, o racismo científico referendava a hipótese segundo a qual tais deficiências eram mais de natureza biológica do que cultural (DOMINGUES, 2010, p. 117).

Dialogando com outro pesquisador, o autor Petrônio Domingues, segue:

Qualquer manifestação de preconceito racial contra os negros também era justificada como produto das diferenças de classe. Assim, as desigualdades entre brancos e negros não eram concebidas como decorrentes das injustiças raciais, mas entendidas como resultado das diferenças de ordem econômica e social entre as classes (DOMINGUES, 2010, p. 123).

Tal experiência no Brasil em relação ao preconceito racial, como dito anteriormente, dificultou ao longo da história qualquer processo de inserção do negro na sociedade. Não só em relação à integração, mas a qualquer processo que envolvia os regressos do cativo. Brigas entre pessoas, processos judiciais, disputas religiosas, disputas políticas, entre outras possibilidades.

Não se sabe ao certo, o final dos trâmites processuais. De acordo com o processo-crime, o indiciamento foi claro e ocorreu 1 ano após a tragédia. Para o Juiz de Direito da Comarca de Laranjeiras, o Dr. Valdemar Fortuna de Castro acusa João Claro de haver causado ao “horroroso” desastre ferroviário. Para o Juiz, o maquinista *“teria acelerado a marcha afim de anular a diferença verificada no horário consequente à marcha lenta que antes desenvolvia dita composição. Nesse sentido, o condutor havia ferido a Portaria Ministerial nº 575 de 23 de novembro de 1922”*¹⁸.

A análise elaborada por Boris Fausto no famoso crime do restaurante chinês, em alguns aspectos, se assimila ao nosso caso. Um crime onde não parecia ter um culpado, pois as evidências eram contraditórias, o ex-empregado Arias de Oliveira do dono do restaurante seria o responsável pela chacina. Onde as evidências são nebulosas, a melhor maneira de resolver é condenar aqueles já censurados pela própria sociedade, o mestiço, o negro descendente de escravos. E se, no caso estudado pelo pesquisador Fausto em São Paulo, Arias era comparado nos jornais a *“um monstro”*, a uma *“fera humana”*, no caso do maquinista, a imprensa nacional taxava seu depoimento como uma *“alucinação”* e com ironia.

¹⁸ Carta Precatória Citatória dirigida ao Juiz da comarca de Aracaju. Fonte: Processo-crime da tragédia do suburbano, AJES, Cx. 2801, Série Penal 1945/1948



Apesar de todas as evidências levarem a um acidente, provavelmente provocado por qualquer passageiro que descuidadamente se chocou com a mangueira de ar, interrompendo a frenagem da locomotiva, somando-se ainda as péssimas condições da locomotiva e dos trilhos, além da conduta apresentada de vida do condutor João Claro, todos pareciam já ter encontrado o responsável, um culpado conveniente.

Mas contrapondo-se os depoimentos das vítimas do descarrilamento, os engenheiros responsáveis por periciar o acidente revelam uma outra realidade. Ao analisar os destroços da máquina de ferro da Federal Leste, encontram sinais de que a locomotiva possuía freios antes do acidente. Não explicando se na hora da tragédia havia a possibilidade da falta deles. Foi observado também que as pastilhas de freio já estavam em estágio de desgaste, encontrando no ato da perícia apenas uma delas, pois as outras teriam sido levadas para outras máquinas. Provavelmente a reutilização de peças era costumeiro entre eles.

Em defesa ao maquinista João Claro foi designado no dia 27 de abril uma procuração ao qual apresentava os dois advogados que iriam acompanhar o caso de perto, defendendo as causas do condutor. Foram eles, Osman Hora Fontes e Carlos Garcia, brasileiros, casados e residentes na capital. Uma dura batalha estaria para acontecer, pois, a mídia e a perícia já o haviam condenado.

Após uma perícia técnica auferida pelos engenheiros do caso, juntamente com a presença dos advogados, um pequeno laudo é elaborado contando alguns detalhes da maquinaria. Com uma estrutura regular e com vários carros breques, a locomotiva não possuía nenhuma baliza de freios, comprometendo certamente a qualidade da frenagem.

Por fim, depois de ouvir testemunhas, ler os autos levantados durante o processo, além dos laudos técnicos de ambas as partes, o chefe de polícia Armando Leite Rolemberg, começa a descortinar o cenário daquela noite tenebrosa. Ele entende que existiu contradição e não-esclarecimento por parte do depoimento do maquinista João Claro dos Santos e dos engenheiros da empresa Federal Leste. Tanto o sr. Rolemberg, quanto os engenheiros acreditam haver um culpado. Entretanto, divergem quanto a culpabilidade do ocorrido. Enquanto os engenheiros da Federal Leste não encontraram um suspeito, para o polícia o caso praticamente estava encerrado. Faltava pouco para fim do longo processo.



Considerações finais

No dia 14 de junho de 1946, o processo final chega às mãos do juiz da cidade de Laranjeiras, o Dr. Valdemar Fortuna de Castro. Assim, a Promotoria da cidade de Laranjeiras denuncia o maquinista João Claro, como causador do “*horrôso desastre*”, ceifando a vida de 43 pessoas, logo em seguida, encaminha para a Comarca de Aracaju a culpabilidade do crime.

Infelizmente, a documentação encontrada e aqui esmiuçada não revela o fim que se deu o processo. Sabemos, assim, que o processo criminal levantado pela Promotoria de Laranjeiras, juntamente com o a Chefia de Polícia de Aracaju, incrimina o réu João Claro dos Santos, sendo o final do julgamento levado a cabo pela Promotoria da Comarca de Aracaju. A documentação revela que em meados de outubro de 1948, o processo criminal envolvendo o maquinista ainda estava em arrolamento. A imprensa nacional esquece relativamente o caso, mas para aqueles que perderam entes queridos, para os operários da referida empresa Leste, e para o condutor João Claro, o desastre não sairia da memória. Definitivamente, o saldo foi negativo. Os trilhos do Km 458, em Pedrinhas, ficariam manchados de sangue por longos anos.

Hoje, os familiares de João Claro calam-se e evitam falar sobre o ocorrido. Várias foram as tentativas de buscar esclarecer os fatos com os netos do maquinista João Claro. Alguns dos seus entes ainda moram na rua Salgado, próximo ao Bairro Siqueira Campos. Em sua homenagem, a antiga rua Sergipe recebe atualmente o nome de vereador João Claro. Tal transferência de logradouro ocorreu no dia 20 de agosto de 1954, a partir código de Lei nº 35^a/54.

A rua em sua homenagem é de grande importância nos dias atuais. Com um grande volume de lojas, comércios e escolas, ela recebe um bom volume de pessoas diariamente. Nela ainda, encontramos a casa espírita Irmãos Fêgo, ao qual João Claro ficou a frente por muitos anos. Tal preito deve, provavelmente, ser um reparo a toda invasão e especulações acerca do trágico acidente. Não seria nada ético e bem visto pela população uma rua ser denominada em nome de um criminoso que causou tantas mortes. Aqui vai mais um indício de que o condutor do trem não teve culpa alguma na tragédia, sendo ele, talvez, mais uma vítima do descaso e abandono por parte da Leste Ferroviário dos seus trilhos e maquinaria em território sergipano.



Referências

- BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à História Ferroviária do Brasil**, 1953.
- CAMELO FILHO, José V. **A Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste Brasileiro**. 2000. Tese (Doutorado em História). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.
- FAUSTO, Boris. **O crime do restaurante chinês: carnaval, futebol e justiça na São Paulo**: Companhia das Letras, 2009.
- GINZBURG, Carlo. **O Queijo e os Vermes**. SP, Cia das Letras, 1987.
- GINZBURG, Carlo. «Señales: Raíces de un Paradigma Indiciario». In GARGANI, Aldo (org.) **Crisis de la Razón**. México, 1983;
- Lamounier, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*, p. 160-161.
- GRINBERG, Keila. Processos criminais: A história nos porões dos arquivos judiciais. In: PINSKY, Carla Bassanezi; Luca, Tânia Regina de (Orgs). **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovia, sociedade e cultura, 1850-1930**. Belo Horizonte, MG: Argvmentvm, 2009.
- NUNES, Maria Thetis. **Sergipe Provincial II (1840/1889)**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro; Aracaju, SE: Banco do Estado de Sergipe, 2006.
- MATTOS, Hebe; RIOS, Ana Maria. O pós-abolição como problema histórico: balanços e perspectivas. **Topoi**, v. 5, n. 8, 2004, pp. 170-198. 178
- MATTOS, Hebe; RIOS, Ana Lugão. “Experiências e narrativa – o pós abolição como problema histórico”. In: __ **Memórias do cativo: família, trabalho e cidadania no pós-abolição**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, pp. 13-34.
- MONSMA, Karl. Linchamentos raciais no pós-abolição: alguns casos excepcionais do Oeste Paulista. DOMINGUES, Petrônio; GOMES, Flávio dos Santos (Orgs.). **Políticas da raça: experiências e legados da abolição e da pós-emancipação no Brasil**. São Paulo: Selo Negro edições, 2014, pp.195-210
- PORTO, Fernando de Figueiredo. **A cidade do Aracaju (1855/1865)**. 2ªed. Aracaju: Governo de Sergipe/FUNDESC, 1991.
- RISÉRIO, Antônio. **Uma história do povo de Sergipe Aracaju (SE)**. Aracaju: SEPLAN, 2010.
- SANTANA, Cleber de Oliveira. **Ê gente que samba!: Práticas culturais e sociabilidades na cidade de Aracaju/SE**. Dissertação. Mestrado em História. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2011
- SCHWARCZ, Lilia Mortiz. **O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil – 1870-1930**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- SILVA. Fabiana Machado da. **O trem das Grotas: A Ferrovia Leste Brasileiro e o seu impacto social em Jacobina (1920-1945)**. Dissertação (Mestrado em História) pelo Programa de Pós-Graduação em História Regional e Local (UNEB). Bahia, 2009.



STEIN, Stanley. “A abolição e as suas consequências”. In: ___ **Vassouras: um município brasileiro do café, 1850-1900**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990, pp. 295- 322.

THOMPSON, Edward P. **Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

VILAR, José Wellington Carvalho Vilar. **Evolução da paisagem urbana do centro de Aracaju**. In: ARAÚJO, Hélio Mário de. (Org.) [et al.]. *O ambiente urbano: visões geográficas de Aracaju*. São Cristóvão: Departamento de Geografia da UFS, 2006. p. 45-65.