



COLONIALISMO, POVOS INDÍGENAS E A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ¹

COLONIALISM, INDIGENOUS PEOPLES AND THE CONSTRUCTION OF THE RAILWAY MADEIRA-MAMORÉ

Patrícia Helena dos Santos Carneiro²

Júlio César Barreto Rocha³

Antônio Cândido da Silva⁴

Resumo: Este artigo, gerado a partir de uma leitura histórica e político-cultural, confronta ideais de convivência (imigrantes e autóctones) com argumentos sobre o encontro dos Caripuna com o empreendimento “titânico” da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Tais narrativas traziam opiniões de que o indígena seria empecilho para a construção da ferrovia. Procuramos localizar falseamentos na análise colonialista de alguns autores: Julio Nogueira, Vitor Hugo e, contemporaneamente, Francisco Matias. Os textos difundiram discursividade colonialista e permissiva com a desarmonia. Vitor Hugo, apesar de posição similar à dos demais, manifesta-se algo empenhado em viés humanizador, embora com interesse catequético. Como resultado desta pesquisa, de matriz filológica, identifica-se a desconstrução da figura do indígena, que, à vista do povo, jamais viria a ser sujeito de direito, mas um escolho ao desenvolvimento do País.

Palavras-chaves: Indígenas. Amazônia. Literatura. Filologia Política.

Abstract: This article, generated from a historical and political-cultural reading, confronts ideals of coexistence (immigrants and autoctones) with arguments about the meeting of the Caripuna with the “titanic” enterprise of the Madeira-Mamoré Railway. Such narratives brought opinions that the indigenous would be a hindrance to the construction of the railroad. We tried to locate falsehoods in the colonialist analysis of some authors: Julio Nogueira, Vitor Hugo and, at the same time, Francisco Matias. The texts spread colonialist and permissive discursivity with disharmony. Vitor Hugo, despite a position similar to that of the other, manifests himself with something committed to humanizing bias, although with a catechetical interest. As a result of this research, of philological matrix, we identify the deconstruction of the figure of the indigenous, who, in the view of the people, would never come to be subject of law, but an obstacle to the development of the country.

Keywords: Indigenous people. Amazon. Literature. Political Philology.

¹ Artigo recebido em 16 de agosto de 2020 e aceito em 08 de setembro de 2020.

² Docente da Universidade Federal de Rondônia (UNIR), Departamento de Línguas Estrangeiras, Campus de Porto Velho. Doutora em Direito pela Universidade de Santiago de Compostela / UERJ. Vice-líder do Grupo de Pesquisa Filologia e Modernidades. Coordenadora do Projeto de Pesquisa “Direito e Literatura: a Amazônia e o Olhar do Literário sobre os Direitos Humanos” (PIBIC-CNPq/UNIR). patriciacarneiro@unir.br. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7170-8872> ResearcherID: N-1188-2018.

³ Docente da Universidade Federal de Rondônia, Departamento de Letras Vernáculas, leciona no Mestrado Acadêmico em Letras. Doutor pela Universidade de Santiago de Compostela / UFRJ. Líder do Grupo de Pesquisa Filologia e Modernidades, é vice-coordenador do Projeto de Pesquisa “Direito e Literatura”. julio-rocha@unir.br. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-8651-5739> ResearcherID- ABC-9294-2020.

⁴ Mestrando em História e Estudos Culturais (UNIR). Bacharel e Licenciado em Letras Língua Portuguesa (UNIR). a.candido.silva@hotmail.com. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0227-5732>.

Introdução

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré é um dos exemplos da ação colonizadora do Estado brasileiro sobre a Amazônia. Com base na escusa de cumprimento de dever no acordo de fronteiras, a ferrovia foi impulsionada pelo interesse de conquista e de busca de lucro ao empreendimento, afinal assumido por Percival Farquhar. Uma visão demonizadora dos Outros, dos Indígenas, construída por discursos colonialistas, contribuiu para que a ação estatal e a dos empreendedores pudesse ser mais radical na repressão das populações indígenas que se insurgiam contra os trabalhadores no seu território.

Vamos observar algumas afirmações de Julio Nogueira e de Vitor Hugo, que encerram uma perspectiva enviesada contra os indígenas, naquele momento de construção da Estrada de Ferro, ou contemporaneamente, no caso de Francisco Matias. A abordagem político-culturalista permite perceber como esse empreendimento, por contar com o apoio do Estado, obteve discursos favoráveis ao modelo de exploração, submetendo os povos indígenas, no início do século XX, mas substancialmente viria a convertê-los discursivamente em obstáculos para o progresso, até os dias de hoje.

Metodologicamente, a presente apreciação, que não prescinde de uma postura cronológica, privilegia, porém, uma leitura político-cultural, ou seja, sem se prender aos limites de preocupações acerca da anacronia da análise de momentos diferentes vividos pelos redatores dos três textos, prefere ressaltar uma visão política, mobilizada culturalmente pela importância do referente discursivo para o funcionamento da sociedade, seja no tempo dos fatos sob observação, seja no tocante à relevância do mesmo tipo de discurso para os dias atuais. De todos os modos, aqui relatamos mais os pontos de vista fixados pelo tempo, pelo prisma destes três narradores da História, interessados no viés colonizador, que ficou, enfim, disseminado entre a população.

Breve retrospectiva histórica

Primeiro que tudo, queremos situar as obras de Julio Nogueira, Vitor Hugo e Francisco Matias. Estes autores, por meio de textos divulgados às elites locais, ontem como hoje, procuraram incentivar a ideia de que a construção da Estrada de Ferro e a penetração no território se faz em nome da civilização contra a barbárie, estabilizadas as suas ideias nas seguintes obras: Júlio Nogueira, por meio do livro *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré* (1913), publicada com recursos do empresário Percival Farquhar

(GAULD, 2006, p. 211), já deixa intuir o interesse do seu viés interpretativo. O padre salesiano Vitor Hugo, nos seus *Desbravadores* (1959) é tido como um dos mais detalhistas expositores da “saga” da construção da civilização nestes territórios bravios. E Francisco Matias (1988), na sua contemporânea obra *Pioneiros*, segue a exaltar essa característica típica de quem teria vindo de fora colonizar.

Compreender, contudo, o motivo da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré passa, em primeiro lugar, necessariamente por aludir ao processo histórico de apropriação da Amazônia pelos europeus e depois pelos brasileiros, num procedimento de autoimperialismo. A análise desvinculada de uma leitura mesmo que panorâmica dos eventos internacionais e econômicos na região latino-americana parecerá pouco promissora para explicar as razões havidas na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Em 1637, com o objetivo de ampliar os limites do Oeste brasileiro, foi organizada uma expedição, comandada por Pedro Teixeira, que, saindo da Província do Pará, subiu o rio Amazonas, chegando até Quito, na América espanhola (PINTO, 1986, p. 165).

Em 1647, foi organizada uma Bandeira, comandada por Antônio Raposo Tavares, dividida em duas turmas, composta de 120 portugueses e 1.200 indígenas. Saíram de São Paulo, uma das turmas pelo rio Paranapanema e a outra pelo rio Tietê, para se juntarem no rio Paraná e por ele atingirem os rios Mamoré, Madeira e Amazonas, chegando a Belém, na Província do Pará, três anos depois, em 1650 (FERREIRA, 2005, p. 24).

Os jesuítas, dezenove anos após a viagem de Raposo Tavares, se localizaram na região do baixo Madeira (entre a foz e a primeira cachoeira) e fundaram a aldeia dos Tupinambaranas. A partir de então, passaram a percorrer essa parte do rio onde fundaram cinco missões, mas suas investidas não ultrapassaram a primeira cachoeira (FERREIRA, 2005, p. 24).

A primeira expedição oficial organizada pelos portugueses com o objetivo de fazer o reconhecimento de todo o trecho encachoeirado do rio Madeira foi confiada ao comando do Sargento-Mor Francisco de Melo Palheta. A expedição, a mando de Dom João V, saiu de Belém do Pará em 11 de novembro de 1722 e atingiu a foz do rio Guaporé em 12 de setembro de 1723. Na descrição de Pinto (1986, p. 334), havia vinte e três cachoeiras, dez intransponíveis, e explica: “passamos cortando pontas de terras e fazendo grades de madeira, não pelo rio senão por terra, em seco, cujos caminhos ficam feitos para quem vier atrás”.

Somente quase seis décadas depois, em 1781, foi organizada a Comissão Demarcadora de Limites da América Portuguesa, sob o comando

do Engenheiro Francisco José de Lacerda e Almeida, que também atravessou o trecho encachoeirado do rio Madeira, depois de navegar rio acima por setenta e três dias (FERREIRA, 2005, p. 39-43).

Em 1788, a Expedição Filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira, naturalista baiano, a mando do rei português, também ultrapassou as cachoeiras e corredeiras do rio Madeira, chegando até Vila Bela da Santíssima Trindade em 3 de outubro do ano seguinte (FERREIRA, 2005, p. 46). O século XVIII se aproxima do seu fim com o Plano de Navegação entre Pará e Mato Grosso, levado a cabo pelo governador do Pará, Dom Francisco de Souza Coutinho, em 1790, a mando da Rainha Dona Maria I, com a finalidade de facilitar a navegação e o comércio entre Belém do Pará e Vila Bela, capital do Mato Grosso (FERREIRA, 2005, p. 52).

Durante o século XIX, com a descoberta da vulcanização da borracha, em 1838, por Charles Goodyear, os automóveis ganharam nova dinâmica, e esse acontecimento levou à migração estimada de trezentos mil nordestinos para trabalharem nos seringais da Amazônia, com o grosso dos imigrantes instalando-se a partir de 1870; intensificada a migração com a invenção do pneumático, em 1888, por John Boyd Dunlop (TOCANTINS, 1960, p. 159-160).

Uma guerra envolveu Chile, Peru e Bolívia, conhecida como a Guerra do Pacífico, ocorrida entre 1873 a 1893. Nela, a Bolívia, derrotada, perdeu grande parte do seu território, riquíssimo em salitre, produto valorizado no mercado mundial. Ao ficar sem a saída comercial pelo Oceano Pacífico, surgiu o interesse de atravessar o território brasileiro.

Ou seja, restou à Bolívia a saída pelo Oceano Atlântico. O melhor caminho encontrado seria pelos rios Guaporé, Mamoré, Madre de Dios, Madeira e Amazonas. Entretanto, novamente as cachoeiras do rio Madeira se apresentavam como obstáculos naturais para a navegação e para o trânsito fácil pelos poderosos rios (FERREIRA, 2005, p. 56-58).

Em vista disto, o Estado brasileiro parece ter chegado à conclusão de que a construção de uma ferrovia seria o meio mais viável para resolver problemas de pacificação de fronteiras e para contornar as cachoeiras e as corredeiras do rio Madeira, possibilitando o escoamento de produtos de regiões da Bolívia e, pelo lado brasileiro, o transporte de mercadorias e produtos das minas, facilitando a governabilidade de Vila Bela, capital da província do Mato Grosso. A Bolívia se apresentava como a área de maior produtividade de borracha da Amazônia; e os grandes produtores da bacia do rio Madeira também se encontravam nos afluentes localizados a partir da primeira cachoeira (SOARES, 1973, p. 220).

Em 17 de novembro de 1903, o Brasil e a Bolívia assinaram o Tratado de Petrópolis, que era um “tratado de permuta de territórios e outras compensações”, e incluía a anexação ao Brasil do território acreano, e em decorrência dele o Brasil assumiu o compromisso de construir, em quatro anos, a partir da assinatura do contrato (REZEK, 2011, p. 197), a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, e efetuar o pagamento de dois milhões de libras esterlinas (FERREIRA, 2005, p. 189).

Assim, este seria o acordo mais viável para atingir o Atlântico, mas também para o escoamento da borracha, da sorva, de peles de animais silvestres, de castanha e demais produtos da região Sul da Amazônia. O interesse capitalista não se resumia apenas à exportação da borracha, que a região oferecia. Desde 1851, o capitalismo americano, demonstrando interesse nas inúmeras possibilidades comerciais da Bolívia, levou a marinha norte-americana a determinar que o tenente Lardner Gibbon procedesse o levantamento dos rios bolivianos e brasileiros, com o intuito de facilitar o escoamento dos produtos importados pelos Estados Unidos. Daí chegaram os investidores e empresários, que já conheciam as tentativas e tratativas anteriores de estabelecer uma ferrovia. Considerado pelos construtores norte-americanos um empreendimento “titânico”, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi fruto do trabalho finalmente encetado pela empresa P. T. Collins (1878-1879) e, posteriormente, com uma participação da empresa May, Jekyll & Randolph (1907-1912), responsáveis pela pacificação operacional dos espaços, no relacionamento entre os povos autóctones e os grupamentos de trabalho amazônico.

Em leitura de parte das narrativas construídas que registram o contato dos povos indígenas com os não-indígenas durante a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, encontramos algumas pessoas que encarnam posicionamento, diríamos, no mínimo, preconceituoso contra as populações autóctones, a tecer afirmações que mais parecem fundamentadas em crenças que em fatos.

Para a implantação do projeto para a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, segundo a Cláusula VII do Tratado de Petrópolis (1903), cujo início seria na primeira cachoeira do Rio Madeira e teria o seu término no povoado de Guajará-Mirim, haveria que adentrar na terra e enfrentar os seus habitantes, os povos indígenas, segundo Ferreira (2005, p.189), nem todos então conhecidos. Na região do baixo rio Madeira, correspondente ao percurso que vai da foz do rio Amazonas até a primeira cachoeira, os Arara, os Guaravo, os Parintintin, os Caxarari e os Munduruku são comunidades indígenas que habitaram essa região até o

século XIX e que, ocasionalmente, chegavam além da cachoeira de Santo Antônio (TEIXEIRA & FONSECA, 1998, p. 21-22).

Na região, que seria atingida pela construção da Estrada de Ferro entre Santo Antônio e o povoado de Guajará-Mirim, os Caripuna, porém, permaneciam, e se fixaram em uma área que ia do Mutum-Paraná e seus afluentes da margem esquerda (a Oeste), Igarapé do Contra e Rio São Francisco (ao Norte) e os rios Capivari, Formoso e Jaci-Paraná (ao Sul e Leste). Na época da construção da Ferrovia, os indígenas já se encontravam fixados de maneira permanente na bacia do rio Jaci-Paraná (HUGO, 1991, p. 152).

Há quem afirme que os Caripuna causaram muitos prejuízos aos construtores da Ferrovia Madeira-Mamoré, como quer demonstrar Matias:

O restante desistiu no Porto de Belém em razão das notícias sobre as doenças regionais que ceifavam a vida dos operários e dos constantes ataques dos índios Caripunas nos trechos em obra (MATIAS, 1998, p. 40).

Vitor Hugo também falava sobre os transtornos causados, em paralelo, pelas intempéries e pelos indígenas, no trajeto da construção:

De vez em quando os engenheiros tinham de refazer muitos quilômetros de estrada, destruídos pelas cheias repentinas da estação chuvosa. Outros quilômetros de estrada penosamente construídos afundavam nos pantanais. Os selvagens arrancavam à noite os trilhos colocados de dia...

Foram eletrocutadas várias dezenas deles, ligados aos trilhos os fios dos geradores elétricos (HUGO, 1991, p. 182).

Matias confirma a “versão popular”, assumida por autores alinhados com o discurso oficialista, de que os construtores resolveram mediante método desumano o problema causado pelos Caripuna, corroborando a citação acima:

Para combater os índios Caripunas, que, além de flechar os operários também arrancavam os trilhos e dormentes da ferrovia à noite, a direção da empresa mandava a segurança eletrificar os trilhos ao final de cada jornada diária de trabalho (MATIAS, 1998, p. 41).

Relatos mostram os Caripuna como ladrões e assaltantes, como se vê nos *Desbravadores*, de Vitor Hugo:

Já eram bem conhecidos na Cachoeira do Caldeirão do Inferno, pelos seus assaltos aos viajantes, e nessa arte instruíam suas crianças. Desconfiados em excesso, não gostavam de descer o Rio Madeira, porque, então, teriam de trabalhar! Verdadeiramente de maus instintos! o seu trabalho, fora caçar e pescar, consistia em varar as canoas quando as tripulações eram reduzidas (HUGO, 1959, vol. 01, p. 152).

Este registro remete a uma perspectiva colonialista da interpretação de Vitor Hugo, com tintas europeias, em relação aos temas indígenas. O desconhecimento cultural e possivelmente o sentir-se superior estão presentes nesta citação que marca uma fronteira cultural, que significa cabalmente a afirmação dos nossos críticos teóricos de que “o colonialismo é obra de aventureiros e de políticos, os representantes os mais qualificados que se consideram acima da massa” (FANON, 2008, p. 89).

Outro autor, Julio Nogueira, bem anterior a Vitor Hugo, procedente da Bahia, chega até nós como o mais ferrenho defensor de promover a extinção, não só dos Caripuna, que habitavam a região onde foi construída a Ferrovia Madeira-Mamoré, mas de todas as comunidades indígenas estabelecidas nas áreas produtoras de borracha da região amazônica; em especial as etnias que ocupavam espaços mato-grossenses, que hoje constituem parte do atual Estado de Rondônia.

A obra *Madeira-Mamoré*, do citado professor Julio Nogueira, publicada em 1913, com recursos de Farquhar, como já se disse acima (GAULD, 2006, p. 211), assim manifesta uma opinião em relação aos indígenas das bacias dos rios Madeira e Mamoré, combatendo a Literatura:

Esse tipo ideal de selvagem brasileiro, criado pela escola indianista de Alencar e Gonçalves Dias, dotado de sentimentos magnânimos, leal e bravo na guerra como hospitaleiro na paz, deve ser levado à conta de pura ficção literária sem a menor verdade histórica. Ele serviu para dar um encanto novo, uma orientação própria a nossa literatura nascente que se debatia nos moldes árcades, sem feição original, simples produto de imitação. O feitio moral do selvagem é bem outro e aí do explorador que se deixasse levar pela poesia de tais novelas e fosse visitar as tabas indígenas sob o penhor daquelas informações. O índio é, em essência, hostil, traiçoeiro, ambicioso, indolente, covarde e larapio. Para obter uma bugiganga, uma arma, qualquer cousa que lhe desperte a cobiça congênita, ele mata o proprietário que recebeu dando mostras de amizade (NOGUEIRA, 1913, p. 87-88).

Nogueira descreveu as dificuldades de se produzir borracha na Amazônia, considerando a facilidade e o baixo custo da produção da Ma-

lásia e outras colônias asiáticas e defendeu também um saneamento das doenças existentes na área produtora de látex.

Continua, contudo, Nogueira, tecendo comentários facciosos, às páginas 91 e 92 do mesmo livro, utilizando relatório do senhor Geraldo Rocha, fiscal do governo federal na Madeira-Mamoré, que incluía todas as etnias do espaço que viria a ser o atual Estado de Rondônia, mesmo fora da área de atuação da Ferrovia. Em oito páginas da sua obra, Nogueira realiza verdadeira apologia à extinção dos indígenas:

Outro elemento desfavorável que se encontra em nossas zonas produtoras são os índios, inimigos implacáveis e perigosos, que andam a perturbar o trabalho dos ativos extratores, matando, saqueando, incendiando, cometendo toda a sorte de depredações, nas incursões que fazem nos seringais e nas estradas.

Que não nos atribuam sentimentos desumanos contra esses pobres seres irresponsáveis, mas a nossa opinião é que o pequeno número de caboclos obtusos, indolentes e maus que a iniciativa particular ou a catequese tem trazido ao grêmio da civilização não vale o sacrifício de tantas vidas de homens uteis, nos quais as hordas selvagens cevam a sua ferocidade (NOGUEIRA, 1913, p. 84).

As relações entre indígenas e não-indígenas após a construção da Estrada de Ferro Madeira-Madeira, a partir do segundo ciclo da borracha, foram marcadamente contra os indígenas, uma vez que a expansão dos seringais levava à invasão das terras das comunidades indígenas. Isto se verifica no registro de Ferreira, em seu livro *Nas Selvas Amazônicas*:

Como já relatamos na última reportagem desta série, índios do Território de Rondônia costumam atacar o trecho da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré entre Abunã e Guajará-Mirim. Realmente, índios Pacaás-Novos de vez em quando aparecem nas proximidades de Guajará-Mirim. A três quilômetros da cidade, já flecharam moradores (FERREIRA, 1960, p. 197).

Em suma, observa-se que os autores citados, Nogueira, Vitor Hugo e Matias, parecem escrever sob o signo de visões colonialistas ao emitir uma mensagem pautada em posicionamento eurocêntrico, a partir do qual o indígena é o elemento que atrapalha a ocupação e a exploração do espaço a sediar a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré no período de 1907 a 1912.

Naturalmente, haveria choque no enfrentamento colonizador entre os interesses exploratórios e os viventes das florestas. O problema levantado aqui é a motivação do discurso de autores que, a todas as luzes,

deveriam ter maior esclarecimento, pelos estudos, pelo espírito religioso mais amplo, do século XX, sobretudo já pacificada a territorialização do indígena pela jurisdição soberana do Brasil Nação. Por que satanizar os indígenas nestes exemplos de discursividade aculturadora e cruelíssima? E por que fazer permanecer esta ideia até os nossos dias?

Quem eram esses indígenas?

O povo Caripuna ocupava a região situada à margem direita do rio Madeira onde seria construída a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e, por essa razão, vamos nos ater à história desses indígenas e às possíveis possibilidades de empecilhos causados por eles durante a construção da ferrovia.

O conhecimento da existência desses indígenas no trajeto da construção deixava os trabalhadores apreensivos, mas, somente em dezembro de 1912, foram registrados dois ataques de indígenas que resultaram na morte de um trabalhador e de outro, que saiu ferido (FERREIRA, 2005, p. 242).

Na sequência da mesma informação, Ferreira acrescenta que “a essa altura, a ferrovia já estava pronta”, o que nos leva a deduzir que o ataque aconteceu próximo a Guajará-Mirim; portanto, fora da região habitada pelos Caripuna, que terminava ao Sul, no rio Formoso, e que, provavelmente, tal ataque foi efetuado pelos Guaravo, indígenas que habitavam entre a Serra Pacaás Novos e as bacias dos rios adjacentes (NOGUEIRA, 1913, p. 91).

Vitor Hugo afirma que Frei Jesualdo, da Ordem Franciscana, natural da Toscana, manteve contato com os Caripuna em 1869 quando viajou pelo rio Madeira, verificando *in situ* as condições para uma possível fundação de missões ao longo do rio. Desse encontro, Frei Jesualdo lamentaria mais tarde ao registrar no seu diário de viagem:

18 de agosto de 1869: não perco a esperança de voltar a vê-los [os Caripuna] e não com as mãos vazias, como aconteceu agora; pois tenho a convicção que levando-lhes algo, se deixarão civilizar com facilidade. Pode ser que Deus tenha por fim se lembrado desses infelizes, e designe a mim para salvar-lhes as almas, a ser um dia filhos da igreja.

Nos anos de 1883 a 1884, a Comissão Morsing/Pinkas esteve na região, a mando do governo imperial, para fazer estudos visando à construção de uma ferrovia para contornar as cachoeiras e corredeiras do Rio Madeira, e Júlio Pinkas, no ano de 1887, faz o seguinte relato com relação aos Caripuna:

É uma tribo pacífica que gosta de ser brindada pelos viajantes a cujo encontro eles vêm, voluntariamente. Obedecem a um capitão (cacique), vivem em pequenos grupos entregues à caça e à pesca, plantam em vários pontos dos seus domínios, que anualmente percorrem, bananas, e mandiocas, sabem fazer uma farinha grosseira e conservar a carne e peixe e produzem da farinha uma bebida fermentada (chicha) com que se embriagam em suas festas. [...] Entretanto, nunca se mostraram, nem molestaram os homens dessa turma, apesar de irem isolados buscar água (FERREIRA, 2005, p. 240).

Diante disso, não há como dizer que os Caripuna, que habitavam a maior parte da área da construção da Madeira-Mamoré, foram empecilhos para o andamento dos trabalhos da linha férrea, como afirmou Nogueira, na sua publicação de 1913, pelo fato de já serem bastante conhecidos pelos seringueiros e seringalistas da região, principalmente na região gomífera do rio Jaci-Paraná. A hipótese mais viável para compreender o possível bom relacionamento entre os Caripuna e os construtores da Ferrovia terá sido a presença do indígena Pitt, recolhido pelo Dr. Lovelace e levado ao Hospital da Candelária, onde a sua perna direita, quase necrosada, foi amputada (FERREIRA, 2005, p. 241-242), preservando-lhe a sobrevivência. Encontrado pelos americanos no picadão do serviço de topografia, abandonado devido à necrose da perna pela picada de uma cobra, tinha ao seu lado uma cuia contendo algum alimento, mas estava entregue à própria sorte.

Ferreira (2005, p. 242) registra que Pitt, algum tempo depois, já restabelecido e como perna mecânica vinda dos Estados Unidos, foi devolvido à sua aldeia, de onde voltou mais tarde com catorze indígenas em visita ao hospital. O relacionamento entre os americanos e os Caripuna foi tema de romance, em *Diaruí* (SILVA, 2010), que levanta a hipótese de uma suposta amizade entre os americanos e os indígenas, segundo os fatos registrados por GAULD (2006, p. 207). Havia uma recomendação (CRUZ, 1910) de que o hospital atendesse a qualquer pessoa que procurasse atendimento médico e Percival Farquhar, segundo o seu biógrafo, sabiamente recomendara o tratamento que deveria ser dado aos indígenas:

Farquhar sentia orgulho tipicamente quacre pelas suas instruções, dadas à moda da Pensilvânia, para evitar problemas com os indígenas: Se os índios entrassem silenciosamente nas tendas do pessoal da linha de frente de prospecção e pegassem instrumentos de trabalho valiosos, minhas recomendações para os nossos homens eram que oferecessem a eles em troca, uma quinquilharia barata, vistosa. Nós não tivemos problemas com os índios. Na verdade, muitas vezes eles vieram até o hospital para se tratar. A eventual hostilidade indígena poderia ter comprometido a construção das linhas (GAULD, 2006, p. 206).

Esta passagem de Gauld nos faz lembrar a ideia de negociação entre os distintos, ou “diferentes”, estabelecida por Bhabha:

Quando falo de negociação em lugar de negação, quero transmitir uma temporalidade que torna possível conceber a articulação de elementos antagônicos ou contraditórios: uma dialética sem a emergência de uma História teleológica ao transcendente, situada além da forma prescritiva da leitura sintomática, em que as tiques nervosos a superfície da ideologia revelam a ‘contradição materialista real’ que a História encarna. Em tal temporalidade discursiva, o evento da teoria torna-se a negociação de instâncias contraditórias e antagônicas, que abrem lugares e objetivos híbridos de luta e destroem as polaridades negativas entre o saber e seus objetos e entre a teoria e a razão prático-política (BHABHA, 1998, p. 55).

A recomendação de Farquhar permitiu a convivência entre os invasores, que traziam a ideia de modernização e os invadidos que eram os indígenas, parte das massas que “maravilham-se ante os novos espetáculos mecânicos” (HARDMAN, 1988, p. 52). Claro que devemos, hoje, levar em conta aquilo que já lecionou um dos nossos autores da teoria, Homi Bhabha, para quem esse maravilhamento não pode ser apresentado como típico mote de opressão e de depredação dos espaços alheios. Parece-nos que tanto a visão de Farquhar como a de Julio Nogueira e de Vitor Hugo, e ainda a de Francisco Matias, traduzem a fronteira cultural entre o mundo que se invadia e o mundo do “civilizado”, tal como esclarece Bhabha, no seu *O Local da Cultura*:

Os embates de fronteira acerca da diferença cultural têm tanta possibilidade de serem consensuais quanto conflituosos; podem confundir nossas definições de tradição e modernidade, realinhar as fronteiras habituais entre o público e o privado, o alto e o baixo, assim como desafiar as expectativas normativas de desenvolvimento e progresso (BHABHA, 1998, p. 21).

Essa perspectiva culturalista, que propõe uma releitura histórica, parece ainda não ter sido prestigiada, de modo que pudesse ter havido uma recondução dos assuntos como autocrítica das elites locais, talvez nem mesmo tenha sido admitida como opção de leitura sobre a resistência de povos indígenas a ser sugerida à História regional. Nada ou muito pouco se diz sobre a herança dos povos autóctones, como importante legado não impossível para os ocupantes locais, e quase nada ou absolutamente

nada se fala da barbárie do processo de civilização e de extermínio destes brasileiros de antanho. Mas esse será um tema para outro texto, que proporemos posteriormente.

Considerações finais

Como se vê, os motivos para construir a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré são de necessária compreensão histórica prévia. Contudo, não deveria ter prevalecido até os dias de hoje uma postura tão destrutiva da imagem dos povos originários, e também deveria haver maior penetração e maior renovação de discursos, que procurasse maior fraternidade entre as faces exógenas e autóctones da sociedade amazônica. O nosso levantamento procura ser cirúrgico, centrando-se na problemática da perspectiva colonialista e colonizadora, da época e de Rondônia, mas fizemos ver que ela permanece e é trazida pelas décadas como continuadora da discursividade satanizadora do indígena, à contemporaneidade.

As narrativas históricas, como já disse um literato, são dependentes dos vitoriosos, ou, nas palavras de Orwell, “a história é escrita pelos vencedores” (da obra *1984*). A Literatura aí está para criticar essa História, e, sendo de alta qualidade, comprometida com a cidadania toda, a ficção se torna mais realista, no sentido de estar identificada com as pessoas, e também obtém grande difusão, em paralelo, permitindo redefinir os termos do relacionamento entre grupamentos humanos, momento em que “o olhar do Literário sobre os Direitos Humanos”, nessa Amazônia ainda em muito objeto de conflitos ideológicos, cobra especial vigor, para auxiliar a causa holística das pessoas, dos povos e da defesa do meio ambiente, com base nas normas jurídicas, que são informadas por essa inteligência humanista.

Somente com os três discursos levantados e contextualizados já se pode ter uma dimensão aproximada da importância do tipo de argumentos abraçados na tarefa de ocupar território e despojar a territorialidade dos povos indígenas. Pode-se divisar que a perspectiva dos indígenas, que são vistos como problema, partiu, no Brasil, da visão colonialista de Julio Nogueira, depois continuada por Vitor Hugo, mas perpetuou-se com Francisco Matias, que logrou uma impressionante repetição da perspectiva imperialista que nem parecia mais relevante ressaltar, dada a falência do empreendimento da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

A crítica discursiva de teóricos como Homi Bhabha, a ideia da Modernidade com uma postura humanizadora, que aceita a face técnico-científica sem deixar de ser humanista sobremaneira, de Walter Benjamin,

ideais fundados em uma razão iluminista, como aponta Manuela Carneiro da Cunha, já deveriam ter propiciado não ficar repetindo, e sim criticar-se pedagogicamente, os textos de *Os Desbravadores* ou de todo Julio Nogueira, em vez de serem replicados, como se vê em Francisco Matias.

Traços ideológicos de novos tempos deveriam ser mais levados em conta, para que se pudesse consolidar um arcabouço crítico-histórico que venha a valorizar aspectos político-culturais nobilitadores da dignidade do ser humano. Daí, poder-se-ia ter uma resultante mais apta ao nosso tempo, ideologia de convívio a trazer maior paz social, com maior defesa de princípios consagrados constitucionalmente, maior possibilidade de trânsito internacional, maior valorização da segurança jurídica, de atração de investimentos, na destruição de farsas históricas, como haver “inferno verde” e superar a prevalência de existir canibalismo em pleno século XXI, dada a falta de contraponto a esses argumentos de ódio contra os indígenas, tanto do passado como de hoje. Nesse resultado da crítica textual residirá a transformação do nosso futuro.

Referências

- BENJAMIN, Walter. **A Modernidade e os Modernos**. Rio: Tempo Brasileiro, 2000.
- BHABHA, Homi K. **O Local da Cultura**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1998.
- CUNHA, Manuela Carneiro da. “O futuro da questão indígena.” *In Estudos Avançados*, v. 8, n. 20, 1994, p. 121-136.
- FANON, Frantz. **Pele Negra, Máscaras Brancas**. Salvador: EDUFBA, 2008.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A Ferrovia do Diabo**. São Paulo: Editora Melhoramentos Ltda, 2005.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. **Nas Selvas Amazônicas**. São Paulo: Oficina da Gráfica Biblos Ltda. 1961.
- GAULD, Charles. A. **Farquhar, O Último Titã**. Tradução Eliana Nogueira do Vale. São Paulo: Editora de Cultura, 2006.
- HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma: A Modernidade na Selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- HUGO, Vitor. **Desbravadores**. Vol. 1. São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1959.

MATIAS, Francisco. **Pioneiros**. Porto Velho: Gráfica e Editora Maia, 1998.

NOGUEIRA, Julio. **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré**. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Comércio, 1913.

PINTO, Emanuel Pontes. **Caiari. Lendas, Proto-História e História**. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1986.

ROCHA, Júlio César B. **Pressupostos da Filologia Política**. Porto Velho: EdUfro, 2013.

SILVA, Antônio Cândido da. **Diaruí**. São Paulo: Editora Schoba, 2010.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. São Paulo, Malheiros, 2014.

SOARES, Teixeira. **História da Formação das Fronteiras do Brasil**. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1973.

TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues & FONSECA, Dante Ribeiro da. **História Regional: Rondônia**, Porto Velho: Rondoniana, 1998.