

O TOMBAMENTO DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ: CONSEQUÊNCIAS PRÁTICAS.

Ana Izabela Bertolo¹, Igor Andryanws Alves de Moura, Danilo Curado², André Penin Santos de Limaⁿ

¹ Universidade Federal de Rondônia (UNIR)/Departamento de Arqueologia (DARQ), Campus - BR 364, Km 9,5 CEP: 76801-059 - Porto Velho - RO, izabelabertolo@hotmail.com, igorandryanws@hotmail.com

² Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), Av. Presidente Dutra, Nº 2234, Bairro Centro, curadodanilo@iphan.gov.br

ⁿ Esse artigo foi proposto inicialmente pelo arqueólogo Dr. André Penin (*in memoriam*). Por ter sido idealizado por esse saudoso pesquisador, prestamos nossa última homenagem a esse cientista exponencial, que tanto lutou por uma Arqueologia de qualidade, pela garantia de acesso às referências culturais e, acima de tudo, pela Memória Nacional.

Resumo- Este trabalho realiza uma análise do tombamento da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) em nível federal e estadual, relatando a história desde a sua criação até a atualidade. O objetivo principal deste artigo é o de apresentar os motivos e meios que elevaram a ferrovia como bem da União, dando ênfase, também, ao tombamento estadual. Por fim, salienta-se a ausência de políticas públicas estaduais voltadas para a proteção deste Bem Cultural, visto que desde a década de 1980 a EFMM é reconhecida como patrimônio histórico de Rondônia.

Palavras-chave: Tombamento, EFMM, Patrimônio

Área do Conhecimento: Ciências Humanas

Introdução

A Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM) foi construída entre 1907 e 1912, alguns anos após ter sido assinado o Tratado de Petrópolis, o qual dispunha em uma de suas cláusulas a obrigação do governo brasileiro em construir uma ferrovia entre Brasil e Bolívia (FERREIRA, 1959, p.189). Havia a necessidade dessa construção devido à existência de trechos encachoeirados do Rio Madeira, os quais dificultavam as comunicações fluviais nessa região, sendo a ferrovia uma saída para o transporte da borracha boliviana até o Oceano Atlântico. Apesar de a EFMM ter sido construída de fato no período citado anteriormente, as ideias sobre tal já aventavam há muito, e assim, houve diversas tentativas para sua construção, o que foi imprescindível para a criação do município de Porto Velho/RO.

Durante toda a história de construção da EFMM, ocorreu uma grande miscigenação para o oeste da região norte do Brasil. Pessoas vindas de vários países, e mesmo de outros estados brasileiros, desembarcaram em território rondoniense em função da ferrovia, influenciando na criação de uma identidade cultural de caráter plural.

Nesse viés, anos após sua construção, tornou-se visível a necessidade de Tombamento da EFMM para a preservação e valorização deste

Bem de caráter identitário na constituição da história da cidade de Porto Velho nos seus primeiros decênios.

O objetivo deste trabalho é o de apresentar como foi realizado o tombamento estadual e federal da EFMM, salientando a falta de comprometimento do Governo do Estado de Rondônia para com a proteção de um dos seus mais significativos patrimônios culturais.

Metodologia

A pesquisa teve como base os arquivos do processo de tombamento da EFMM e o itinerário dos Bens móveis realizado pelo Exército Brasileiro, analisado na Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN/RO, além de bibliografia específica, tais como Ferreira (1959), além da Constituição Federal e a Constituição do Estado de Rondônia.

Resultados

Casos de descuido e a falta de preservação da EFMM é algo que já acompanha a história da ferrovia há muito tempo, vários motivos que justificaram a urgência na efetivação do tombamento da EFMM.

O tombamento estadual abrange toda a extensão da ferrovia, sendo 366 quilômetros,

como também todo o seu acervo e entorno, além de outros Bens históricos da região que ficaram sob a guarda do Estado de Rondônia. Por sua vez, o tombamento do IPHAN salvaguarda apenas os oito quilômetros iniciais da ferrovia, o Pátio Ferroviário e também a área ao redor da EFMM que constituem seus elementos físicos.

Obras de compensação social estão em andamento no Pátio Ferroviário e suas extensões, realizadas pelas Usinas Hidrelétricas (UHEs). Foi proposto que além de alterações (que não interferissem nas suas características fundamentais), houvesse também sua reativação para fins turísticos.

Em 2007 foi promulgada uma lei que desamparava parte da proteção estadual da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, desobrigando a preservação das pontes da ferrovia pelas empreiteiras construtoras das UHEs de Jirau e Santo Antônio. Sancionada silenciosamente, a lei 1.776, promulgada em 10 de agosto de 2007, foi revelada em uma reunião em Porto Velho, somente no dia 9 de março de 2012, não sendo de conhecimento Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), IBAMA e Secretaria Estadual de Cultura.

Acontecimentos que salientam enfaticamente, que a luta pela preservação do Patrimônio Cultural brasileiro foi e sempre será constante.

Discussão

Criação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

As primeiras viagens de reconhecimento da área dos trechos encachoeirados do Rio Madeira, que fizeram com que surgisse a ideia da construção de uma ferrovia que ligasse a Bolívia ao Oceano Atlântico, aconteceram em 1861 (FERREIRA, 1959, p. 62). O general boliviano Quentin Quevedo atravessou essa arriscada rota, onde no mesmo ano, o engenheiro brasileiro João Martins da Silva Coutinho foi designado para fazer estudos de colonização e navegação do Rio Madeira, e assim ambos sugeriram a hipótese da construção de uma ferrovia que fosse paralela ao rio, para conseguir ultrapassar o obstáculo das cachoeiras que dificultavam a navegação (Idem, 1959, p. 63).

O general Quentin Quevedo foi enviado aos Estados Unidos com a finalidade de entrar em contato com personalidades daquele país, assim surge o Coronel George Earl Church, que se engaja no projeto. E já no ano de 1868, o Coronel Church obteve uma concessão para organizar e explorar uma companhia de navegação que ligasse o Rio Madeira ao Mamoré, deste modo, foi criada a *National Bolivian Navigation Company*, e

em 20 de abril de 1870, o Brasil autoriza a concessão ao Coronel, de modo que foi exigida a organização de uma nova companhia que deveria se chamar *Madeira and Mamoré Railway* (Idem, 1959, p. 74-75).

Diversas firmas empreiteiras se incumbiram da construção, sem sucesso. A primeira foi a *Public Works Construction Company*, de Londres. Que chegou a Santo Antônio em 6 de julho de 1862, local que se encontrava em frente a primeira cachoeira do Rio Madeira e que se distanciava cerca de 7 km de Porto Velho, na época Santo Antônio não chegava nem a condição de vila (Id., p. 81). A insalubridade sempre foi um dos maiores problemas, trazendo consigo as temíveis doenças e inúmeras mortes. A *Public Works* abandona o local após dez meses, rompendo o contrato de construção.

A segunda firma que aceita iniciar a empreitada é a *Dorsay & Calddwel* dos Estados Unidos, pois ao deixar o local, a *Public Works* não havia colocado um trilho sequer. A *Dorsay & Calddwel* regressa ao país de origem poucos dias depois de desembarcarem em Manaus, após a morte de um dos integrantes da comitiva. Assim, o contrato é transferido para a firma inglesa *Reed Bros. & Co.*, onde houve apenas uma transação financeira, na qual receberam uma indenização através de ação judicial, por perdas e danos, sem nem ao menos terem chegado a vir nessa região do Rio Madeira. (BREVE HISTÓRICO - FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA, 1986 – PROCESSO Nº 1.220-T87)

Assim, o Coronel Church entra em contato com a construtora de engenharia *P. & T. Collins* da Filadélfia, a qual era bastante conceituada, tendo o contrato assinado em 25 de outubro de 1877 (FERREIRA, 1959, p. 109). Entretanto, apesar do lastro técnico que a construtora possuía, não foi possível garantir os dispêndios exigidos na instalação da ferrovia.

No ano de 1903, foi assinado o Tratado de Petrópolis, que punha termo à disputa em torno daquela região fronteira, o qual, como dito no início, o Brasil passou a ter a obrigação de construir a ferrovia e com um prazo determinado (FERREIRA, 1959, p. 189). Em maio de 1905, o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas fez publicar o edital de concorrência pública para construção da ferrovia, sendo vencedora a empresa do engenheiro Joaquim Catramby (Idem, 1959, p. 191). Mesmo sendo o vencedor, o engenheiro Catramby terceirizou o serviço através de subempreitada para uma firma norte-americana, a *May, Jekyll & Randolph*, permanecendo responsável perante o governo brasileiro. Algum tempo depois foi fundada, na cidade de Portland, nos EUA, a companhia *Madeira-Mamoré Railway Company*, sob a direção

de Percival Farquhar (BREVE HISTÓRICO - FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA, 1986 – PROCESSO Nº 1.220-T87)

Nessa época Santo Antônio já era um pequeno povoado, de modo que um acordo entre o Governo Brasileiro e a *Madeira-Mamoré Railway* definiu Porto Velho como ponto inicial à construção, a assim foram feitas as derrubadas na mata e começaram as instalações de oficinas, casas, estação e etc., e aos poucos ia surgindo uma cidade (FERREIRA, 1959, p. 202).

Devido a um protesto feito contra a inaceitável insalubridade da região e as visíveis negligências dadas ao mesmo fator, tornou-se claro que se devia mudar a maneira com a qual as obras estavam sendo conduzidas, ou o fracasso aconteceria tal como nas tentativas anteriores. Como o número de mortes e doentes era cada vez mais crescente, a companhia resolveu manter agentes em diversas partes do mundo, com o objetivo de recrutar trabalhadores (FERREIRA, 1959, p. 199).

Em meio a todas as dificuldades encontradas no caminho, no dia 30 de abril de 1912, o último trilho da ferrovia foi assentado, tendo sua inauguração em agosto do mesmo ano, podendo-se realizar o tráfego entre Porto Velho e Guajará-Mirim, em seus 366 km de extensão (Idem, 1959, p. 292).

Os dois primeiros anos de funcionamento da EFMM foram os que trouxeram maiores lucros para a *Madeira-Mamoré Railway Company*, mas com os déficits sucessivos nos anos seguintes a empresa reclamava que não fora satisfatoriamente paga pelo que realmente havia gasto (Idem, 1959, p. 302). Já no ano de 1931, a companhia recorre ao governo brasileiro relatando as dificuldades que vinham enfrentando, decorrentes da crise da borracha e da crise econômica do ano de 1929. Sem algum tipo de manifestação do governo, a companhia resolve paralisar o tráfego da ferrovia, o qual, mantendo-se oito dias a fio, obrigaria o governo a assumir o controle da ferrovia, e assim foi feito (Idem, 1959, p. 336-337).

O Governo Federal continuou a administrar a EFMM pelas próximas décadas, entretanto, no dia 10 de julho de 1972 ela foi definitivamente desativada por ter se tornado deficitária, pois desde 1913 já contava com queda em seus rendimentos, de ano para ano, por causa da crise da borracha e a sua má administração. 41 anos após sua nacionalização e 60 de existência (BREVE HISTÓRICO - FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA, 1986 - PROCESSO Nº 1.220 T-87). Relevância nacional e internacional da EFMM

Durante toda a história de construção da EFMM, ocorreu uma grande miscigenação no oeste da região norte do Brasil. Pessoas vindas de

vários países, e mesmo de outros estados brasileiros, desembarcaram em território rondoniense em função da ferrovia, influenciando na criação de uma identidade cultural de caráter plural.

A experiência de se construir uma ferrovia no meio da floresta amazônica no período que vai da segunda metade do século XIX até as primeiras duas décadas do século seguinte, tornou-se uma das maiores aventuras dos homens que ali trabalharam.

Existem dados oficiais a respeito do índice da “legião estrangeira” que aqui vieram trabalhar. Quanto ao número de “cabeças” que desembarcaram na região, até a quantidade de óbitos por ano (entre os anos de 1907 a 1912), totalizaram 21.817 indivíduos, “importados” de outras regiões. Entretanto, é dito que esse número seria maior, pois também havia aqueles trabalhadores que chegavam à construção por conta própria, às vezes sem nem mesmo saber se de fato haveria trabalho. Ao total, contabilizando os trabalhadores oficialmente reconhecidos e os outros tantos que tiveram iniciativa própria, a quantidade de pessoas diretamente ligadas na construção da EFMM seria em torno de 30.000 (FERREIRA, 1959, p.301).

Dessa maneira, sabe-se que muitas vidas foram ceifadas nesse período – “é conhecido um total provável de 6.208 óbitos” (Idem, 1959, p. 302) – porém, tal quantidade de pessoas presentes naquele momento ocasionou a geração de muitas famílias, criadas no contexto da construção da ferrovia.

Se atentássemos para a genealogia das famílias portovelhenses, provavelmente veríamos a contribuição internacional dos vários países participantes na construção da EFMM, os quais contribuíram das mais diversas formas para a constituição identitária da cidade de Porto Velho nos seus primeiros decênios.

Tombamento Estadual

A ferrovia foi tombada, primeiramente, em âmbito estadual, reconhecendo como patrimônio a totalidade de sua extensão e o seu acervo. Em 28 de setembro de 1989:

Art. 264º Ficam tombados os sítios arqueológicos, a Estrada de Ferro Madeira Mamoré com todo o seu acervo, o Real Forte do Príncipe da Beira, os postos telegráficos e demais acervos da Comissão Rondon, o local da antiga cidade de Santo Antonio do Alto Madeira, o Cemitério da Candelária, o Cemitério dos Inocentes, o

Prédio da Cooperativa dos Seringalistas, o marco das coordenadas geográficas da cidade de Porto Velho e outros que venham a ser definidos em lei.

Parágrafo único - As terras pertencentes à antiga Estrada de Ferro Madeira Mamoré e outras consideradas de importância histórica, revertidas ao patrimônio do Estado, não serão discriminadas, sendo nulos de pleno direito os atos de qualquer natureza que tenham por objeto o seu domínio, uma vez praticados pelo Governo do Estado, sendo seu uso disciplinado em lei.

Motivos para tombamento pelo IPHAN

Devido a toda essa imprescindibilidade para o povo brasileiro e para a Memória Nacional, iniciaram-se, na década de 1980, os primeiros estudos para o tombamento federal da EFMM. No ano de 1986, a Fundação Pró-Memória elaborou um relatório com a “Exposição de Motivos” para o tombamento, o qual consta no processo analisado.

Após seus 60 anos de funcionamento, a ferrovia foi tida como um ônus para os responsáveis, pois gerava mais gastos do que lucros, levando a sua desativação em 1972. A partir disso, a comunidade começou a se manifestar a respeito da importância de preservar a sua memória ferroviária, de modo que desejavam que fosse reativada e colocada à serviço da população (EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS – FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA, 1986 – PROCESSO 1.220 – T – 87).

Ainda em face dessa “Exposição de Motivos”, o documento diz que, foi providenciado o inventário do acervo móvel e imóvel, a fim de que se pudesse proceder ao tombamento necessário à sua urgente proteção, percebendo o bem cultural de maneira que, só seria possível recuperar a memória histórica da EFMM efetuando o tombamento de todo o seu percurso, bem como do acervo existente.

O tombamento da EFMM pelo IPHAN

O Processo do IPHAN referente ao tombamento da EFMM (Nº 1.220 – T – 87) possui quatro volumes contendo 829 páginas e foi iniciado em julho de 1987. A duração do processo de tombamento foi de 19 anos, o que acarretou em um grande levantamento de informações sobre

a ferrovia. O tombamento da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré como Patrimônio Cultural Brasileiro foi homologado em 28 de dezembro de 2006, através da portaria 108.

O conteúdo do processo em questão trata da solicitação para reativação e a preservação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, assim como os estudos para o seu tombamento, uma vez que a ferrovia e seu acervo sofriam acelerado processo de destruição, além do sucateamento ocorrido (MOVIMENTO PRÓ REATIVAÇÃO E PRESERVAÇÃO DA EFMM, 1987 – PROCESSO 1.220 – T – 87).

O documento acima citado possui uma síntese a respeito da história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e são apresentados outros títulos datados de 1986 da Fundação Pró-Memória, como a “Exposição de Motivos” e a “Justificativa para o Tombamento”, o qual recomendava fazer sobre toda a extensão da ferrovia, protegendo os 366 quilômetros e a totalidade dos bens móveis e imóveis (PROCESSO Nº 1.220-T-87 – ANDRÉS, LUIZ PHELIPE, 2005).

Entretanto, apesar da recomendação, apenas foram tombados os primeiros 8 km da ferrovia, que se inicia no Pátio Ferroviário da EFMM, localizado em Porto Velho, até a Igreja de Santo Antônio. Esse perímetro define os espaços de uso da EFMM, consolidados até a desativação da ferrovia em 1972 (PERÍMETRO DA ÁREA DE TOMBAMENTO – JOSÉ LEME GALVÃO JÚNIOR, 2003 - PROCESSO 1.220 – T – 87).

O Volume I do processo se inicia com petições e reivindicações do Arquiteto Luiz Leite de Oliveira em nome do Movimento Pró Reativação e Preservação de EFMM, trazendo consigo um extenso abaixo-assinado demonstrando o interesse da população para que o tombamento fosse efetivado. Traz-nos cópias de boletins do IPHAN, dando conta da realização em Porto Velho, de 26 a 29 de novembro de 1980 de um abrangente “Seminário Madeira-Mamoré”, numa promoção conjunta SPHAN/Pró-Memória e Governo do Território de Rondônia; Datado ainda de 1979, o processo traz uma consistente contribuição da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, na forma de um estudo denominado “Sugestões Para Recuperação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré”, e relatório das atividades realizadas pelo Departamento de Assuntos Culturais da Secretaria de Educação e Cultura do Governo de Rondônia, que demonstra uma visão abrangente das questões culturais locais, não se restringindo aos aspectos da ferrovia (PROCESSO Nº 1.220-T-87 - ANDRÉS, LUIZ PHELIPE, 2005).

O Volume II se inicia com a informação de que o Ministério dos transportes não tem mais nenhuma ligação com a EFMM, já que todo o acervo da ferrovia teve sua propriedade transferida para o Governo de Rondônia, à exceção das casas dos antigos funcionários que passaram a pertencer aos seus moradores (INFORMAÇÃO Nº 076/87, PROCESSO Nº 1.220-T-87). E em decreto de maio de 1966, dispõe sobre transferência da responsabilidade do tráfego da EFMM da Rede Ferroviária S.A, para a Diretoria de Vias de Transporte, do Ministério da Guerra (DECRETO nº 58.501 - de 25 de maio de 1966, PROCESSO Nº 1.220-T-87).

O segundo volume apresenta ainda os documentos que registram a tentativa da Marinha de construir um muro de concreto em torno do Pátio da Ferrovia em Porto Velho e como esta questão foi combatida através de denúncia feita pela Associação de Amigos da Ferrovia Madeira-Mamoré ao Ministério Público; Novas correspondências entre a Associação de Amigos da Madeira-Mamoré e o IPHAN a respeito do andamento do processo de tombamento; Relatórios de viagem que integram o processo demonstram que a partir de 1995 intensificam-se as visitas de técnicos do IPHAN ao local; generosa documentação fotográfica do acervo; diversas correspondências atestando que no período de 1992 a 1998 redobram-se os esforços por parte dos órgãos locais e do IPHAN no sentido de retomada do processo de tombamento; correspondências internas demonstram que vários técnicos das regionais envolvidas se mobilizaram para resgatar e reunir informações que se encontravam dispersas (PROCESSO Nº 1.220-T-87 - ANDRÈS, LUIZ PHELIPE, 2005).

Neste momento, nota-se que intensifica a colaboração com as entidades de Rondônia que fornecem a base cartográfica necessária e documentos de propriedade e regularização fundiária (PARECER Nº 001/94, PROCESSO Nº 1.220-T-87). Este Volume II encerra-se com a cópia da Lei Estadual nº 341, de 04 de Dezembro de 1991, sancionando o tombamento por parte do estado da totalidade do acervo da ferrovia (PROCESSO Nº 1.220-T-87 - ANDRÈS, LUIZ PHELIPE, 2005).

O Volume III se inicia em seu documento de abertura com o título de “Argumentação Final”, onde é tratado o parecer do Coordenador Técnico de Proteção do IPHAN, o Arquiteto José Leme Galvão Júnior, que analisa o conjunto de edificações e bens móveis a ela (EFMM) associados; A partir deste, foi feito um inventário dos documentos que faltavam para fundamentar o ato de tombamento: a “Exposição de Motivos”, a nova “Justificativa” e o “Histórico”, além de uma

“Análise Morfológica”. O documento ainda contém: o “Objeto de Tombamento”, que descreve objetivamente as partes integrantes do Pátio Ferroviário de Porto Velho, destacando as estações e oficinas originais da época da construção da ferrovia; o perímetro da área de tombamento, que abrange o terreno do pátio ferroviário da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em Porto Velho, acrescido da linha ferroviária até a Estação de Santo Antônio do Rio Madeira (Km 8), além da área de entorno da ferrovia e, por fim, mapas contendo o trecho a ser tombado e um inventário detalhado dos Bens móveis e imóveis pertencentes à Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (PROCESSO Nº 1.220-T-87 - ANDRÈS, LUIZ PHELIPE, 2005).

No Volume IV, e último, consta a análise sobre o processo de tombamento da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, no qual Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrès faz uma síntese detalhada aos conselheiros do IPHAN, para que os mesmos pudessem ter um breve conhecimento das informações processuais e para um maior detalhamento “in loco” do bem sob avaliação. A tarefa do conselheiro foi de examinar e relatar o processo, no qual foram feitas o reconhecimento de perto dos bens que são da ferrovia: o pátio Ferroviário, incluindo quatro grandes galpões, a Estação, o Museu Ferroviário já instalado num dos galpões, as oficinas paralisadas, a Rotunda e Girador, além do Cemitério da Candelária e das três Caixas d’água.

O quarto volume apresenta a ata da 48ª reunião realizada em 10 de novembro de 2005, na qual o Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural decidiu por unanimidade, de acordo com sua competência determinada por legislação federal, recomendar o tombamento do Pátio Ferroviário da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Bens móveis e imóveis. Por último, é apresentada a Portaria de Homologação de nº 108, de 28/12/2006, assinada pelo Ministro da Cultura Gilberto Gil Moreira, devidamente publicada no Diário Oficial da União. Finalizando assim com a inscrição nos livros do tomo do patrimônio do bem denominado “Pátio Ferroviário da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, bens móveis e imóveis”.

Conclusão

Esse artigo teve por finalidade, tornar claro o processo de tombamento da EFMM, além de trazer a público como se deu tal trabalho e a sua relevância para a sociedade. Relatar as dificuldades tanto para sua construção quanto para seu tombamento perante aos órgãos responsáveis, e sua preservação como um Bem de todos.

Falar da Estrada de Ferro Madeira Mamoré sem ao menos lembrar-se das pessoas que por aqui passaram, dos trabalhadores que ajudaram na construção e da fundação do município de Porto Velho/RO é deixar morrer a sua história. Foram anos de lutas, sofrimentos e padecimentos até a inauguração de uma ferrovia que contornasse o trecho encachoeirado e de difícil acesso do Rio Madeira, além de anos para o seu reconhecimento como Patrimônio Cultural de Rondônia e, por fim, do povo brasileiro.

Entendemos que realizando a proteção dos patrimônios culturais, acabamos por possibilitar e fomentar o reconhecimento que a sociedade atual terá sobre os discursos do passado. Mas para isso efetivar-se, é fundamental a sensibilização da população e uma política patrimonial eficiente, de forma plurianual, levando seu trabalho de preservação em consideração.

Referências

- Constituição do Estado de Rondônia, 1989.
- Constituição da República Federativa do Brasil, 1988.
- FERREIRA, M. R. 1959. **A Ferrovia do Diabo**. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2005.
- IPHAN. Processo N° 1.220 – T – 87, (1987/2006).
- MINISTÉRIO DA DEFESA, EXÉRCITO BRASILEIRO. CMA – 12ª RM – 17ª BRIGADA DE INFANTARIA DE SELVA (Cmdo Fron AC e RO/1969) BRIGADA PRÍNCIPE DA BEIRA. **Inventário do Patrimônio Móvel da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré**, 2008.