

OCUPAÇÃO AO LONGO DA HISTÓRIA PÓS CABRALINA DO TERRITÓRIO DE RONDÔNIA. PRIMÓRDIOS DA CONSTRUÇÃO DE SEU PATRIMÔNIO URBANO: O REAL FORTE PRÍNCIPE DA BEIRA

Data de aceite: 02/01/2024

Ana Cristina Barreiros Silva

Universidade Federal Fluminense, UFF
PPGG

Desmemória Patrimonial.

1 | INTRODUÇÃO

1.1 A formação da estrutura urbana de Rondônia e de seu patrimônio inicial.

RESUMO: A dinâmica de ocupação de Rondônia de acordo com vários autores sempre se baseou em ciclos econômicos exploratórios com um povoamento instável baseado no enriquecimento rápido e retorno às origens, contribuindo com a perpetuação da desmemória existente em relação ao patrimônio local. A presença do Real Forte Príncipe da Beira, uma das maiores obras da engenharia militar portuguesa fora de Portugal, constitui-se num marco dos primeiros processos de ocupação do território do atual estado de Rondônia. O significado desse bem patrimonial não se encontra apenas no passado, mas nas demandas por memória do presente. Esse é o nosso objeto de estudo, a reconstrução de uma memória fragmentada, de espaços divididos, de cidadãos divididos, de territórios de poder, cristalizados em um patrimônio, que tem se feito invisível no tempo.

PALAVRAS-CHAVE: Colonização Portuguesa, Patrimônio Amazônico,

Ianni [1] afirma que a Amazônia na realidade sempre esteve integrada na sociedade brasileira, geralmente como um enclave, ou seja, através de ciclos de atividades econômicas que se desenvolvem voltadas para fora. Becker [2] também afirma que o povoamento amazônico se deu através de “surtos devassadores vinculados à expansão capitalista mundial”. A autora nos fala de um primeiro ciclo, vinculado às drogas do sertão, ocupando as áreas de várzeas, ao longo dos rios. Souza [3] afirma que:

“Guaraná, anil, salsa, urucum, noz de pixurim, pau-cravo, gergelim, cacau, baunilha e castanha-do-pará eram alguns dos produtos conhecidos como drogas do sertão.”

Essas especiarias tinham alto valor de revenda na Europa, o que gerou um concreto movimento para a exploração desses itens. Para controlar a exploração das drogas do sertão, Portugal optou por deixar a cargo das missões jesuíticas que empregavam mão de obra indígena. A busca e o comércio das drogas do sertão tiveram fundamental importância para a ocupação da região norte do Brasil. Sabe-se que a exploração e a comercialização delas suplantaram em muito as atividades desenvolvidas pelas ordens religiosas, possibilitando a constituição de grandes empresas comerciais.” (SOUZA, 2011, pg.12).

Corrêa [4] relata que entre meados dos séculos XVII e XVIII, essa ocupação se baseou numa organização apoiada em fortins, aldeias missionárias e na mão de obra indígena, constituindo-se no embrião da rede urbana na região. O autor esclarece que o relativo desenvolvimento urbano da Amazônia estava apoiado na ação da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, fundada sob os auspícios e interesses do Marquês de Pombal; essa companhia, entre outras de suas inúmeras ações, procurava infiltrar-se nos mercados europeus de produtos tropicais, cuja produção ela incentivava. Em consequência tivemos a criação de numerosos fortes visando à proteção da Amazônia contra interesses externos, além da já citada expansão do povoamento da região. Corrêa ainda relata que o final do século XVIII e início do século XIX seriam marcados por uma estagnação econômica e urbana da região com a extinção da companhia pombalina além das mudanças no panorama mundial que emergiram com a Revolução Industrial.

Fernandes [5] também afirma que o Brasil se tornou a principal fonte de recursos de Portugal. O imenso território cuja posse era ameaçada por outras potências da época foi objeto de um amplo e bem-sucedido planejamento urbano e territorial com fundação de novas cidades, em especial nas fronteiras em disputa com a Espanha; só entre 1755 e 1759 foram fundadas cerca de 60 cidades na Amazônia.

Rondônia por situar-se primeiramente e nos idos históricos numa região longínqua e de difícil acesso, teve restrições quanto sua ocupação e desenvolvimento. Com a descoberta do ouro na área de Cuiabá, iniciou-se a penetração pelo Vale do Guaporé em direção ao rio Madeira, ainda no início do século XVIII. Hardman [6] afirma que o ancestral mais impressionante e famoso da Madeira Mamoré foi o Real Forte Príncipe da Beira, construído durante o período das reformas do Marquês de Pombal, no século XVIII, na região do Rio Guaporé, para demarcar os limites entre os domínios portugueses e hispânicos; maior fortaleza ultramarina erguida por Lisboa. Cantanhede [7], afirma também em seu antigo relato que:

“o século XVIII é marcado por sucessivas expedições, ora partindo de Belém, ora de Cuiabá, que enfrentavam as dificuldades de navegação fluvial, a insalubridade e a presença de numerosas tribos indígenas. Ademais a posição interiorizada da região fez com que essa primeira etapa do povoamento se apresentasse com uma ocupação esparsa e efêmera. Um dos poucos testemunhos dessa época é o Forte Príncipe da Beira, às margens do rio Guaporé” (CANTANHEDE, 1950, pg. 24).

Becker (op. cit.) escreve sobre um segundo ciclo exploratório bem mais marcante, com a exploração da borracha, demandada pela industrialização dos Estados Unidos e Europa, no final do século XIX e início do século XX. A economia da borracha foi gradativamente territorializando-se em Rondônia, onde a organização produtiva era ditada principalmente pelas empresas inglesas e americanas em atividade no território boliviano; no entanto a comercialização era comprometida pelas dificuldades de transporte das pelas de borracha, principalmente em função dos trechos encachoeirados do rio Madeira. E para resolver esse problema foi proposta a construção de uma ferrovia para permitir o escoamento da produção do látex. Souza (op. cit.) relata que:

“somente após o Tratado de Petrópolis, em 1903, que agregava as terras do atual estado do Acre ao território brasileiro, é que foi iniciada concretamente a organização para a construção da estrada. Uma das prerrogativas do tratado firmado com os bolivianos dizia respeito à responsabilidade do governo brasileiro quanto à construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM). Quase dez anos depois de assinado o Tratado de Petrópolis, com milhares de trabalhadores mortos e vários grupos indígenas dizimados, em 30 de abril de 1912, foi assentado o último dormente no ponto final em Guajará Mirim e a EFMM foi finalmente inaugurada. Coincidentemente, este foi também o ano em que a economia da borracha entrou em crise. A ferrovia funcionou, precariamente, administrada por empresas privadas ligadas à produção da borracha boliviana, até a década de 1930, quando finalmente passou a ser controlada pelo Estado brasileiro.”

(SOUZA, 2011, pg.12).

De acordo com Matias [8], no mesmo ano que se iniciava a construção da ferrovia Madeira Mamoré, o governo federal passou a executar uma política que visava controlar, desenvolver e povoar os sertões ao noroeste do Mato Grosso e assegurar a posse efetiva do Território Federal do Acre. Com esse objetivo foi criada a Comissão Construtora das Linhas Telegráficas Estratégicas do Mato Grosso ao Amazonas, sob o comando do militar Cândido Mariano da Silva Rondon. O empreendimento que ficou conhecido como Comissão Rondon implantou um sistema telegráfico entre Cuiabá e Santo Antônio. De acordo com o autor, essas ações da Comissão Rondon, paralelas e simultâneas à construção da ferrovia, desenharam o mapa do espaço geográfico onde mais tarde seria estruturado o Território Federal do Guaporé, e o próprio estado de Rondônia, gerando um processo geopolítico desvinculado da área de influência criada pela ferrovia e suas estações, fundando núcleos populacionais e agrovilas. Barreiros Silva [9] afirma que o ciclo ferroviário efetivamente proporcionou o surgimento das principais cidades, Porto Velho e Guajará Mirim, alavancando a estrutura urbana inicial de Rondônia, que se manteve estagnada por um longo período, após o declínio dessa forma de exploração, em função da concorrência da produção na Malásia e ainda, à crise do capitalismo internacional iniciada com a queda das bolsas em 1929. Tudo isso se refletiu na operacionalização da ferrovia e na própria organização

espacial do território.

A partir de 1920/1930, um início de frentes pioneiras agropecuárias e minerais espontâneas oriundas do Nordeste e intensificadas entre 1950/1960 novamente alteram o panorama local. Para Becker (op. cit.) a organização agrária efetivada sob o desenvolvimento capitalista pós 1930, foi um fator responsável pela emergência dos povoados amazônicos. Para a autora, o período compreendido entre 1930 e 1960, durante o período de industrialização brasileira, tinha como esforço favorecer a empresa industrial; a função do sistema agrícola era permitir a estabilidade do sistema fornecendo mão de obra barata e alimentos para os trabalhadores urbanos. Essas incipientes manifestações de urbanização foram responsáveis por mobilizar o excedente a favor dos grandes centros do sul-sudeste do país.

Segundo Souza (op. cit.), sem uma produção efetiva da borracha, motivo de ser da ferrovia, o governo de Getúlio Vargas passou a buscar outras funções para a Madeira Mamoré. Aliando a necessidade de ocupar as áreas de fronteira com a ociosidade da estrada de ferro, foram criadas colônias agrícolas em diferentes pontos do território rondoniense, sendo a principal delas a de lata no município de Guajará Mirim, além de outros povoados que cresceram espontaneamente nas demais estações da ferrovia como Jaci-Paraná, Mutum-Paraná. Essa foi uma das tentativas do governo brasileiro para colonizar o hoje estado de Rondônia, entre 1945 e 1969, usando terras devolutas e a migração induzida, com a criação do INCRA e outros órgãos do governo, dada a necessidade de garantir a ocupação da Amazônia, expandir os mercados e minimizar os problemas no campo.

Na década de 50, a ferrovia Madeira-Mamoré voltou a operar fazendo a ligação com as colônias agrícolas que estavam estabelecidas ao longo de seu percurso; em 1957 registrava um relativo tráfego de passageiros e cargas, integrando a Rede Ferroviária Federal. Em 1966, após 54 anos de atividades, acumulando muitos prejuízos, teve sua desativação determinada pelo presidente Castelo Branco, mas para que não se configurasse um rompimento do Tratado de Petrópolis, deveria ser substituída por uma rodovia, materializada nas atuais BR 425 e BR 364 que fazem a ligação de Cuiabá até Porto Velho e Guajará Mirim. Em 1972 as locomotivas encerraram completamente suas atividades e o acervo começou a ser vendido como sucata.

Nos anos 70 ocorreu o que Becker, autora acima citada, denomina como um novo ordenamento e devassamento amazônico sob a incumbência do Estado brasileiro, quando este assumiu seu papel de agente econômico, impulsionando a integração amazônica ao processo de desenvolvimento capitalista que se vivenciava no país como um todo. De acordo com Barreiros Silva [10] foi a partir das décadas de 70 e 80 que Rondônia experimentou um grande salto de crescimento em função novamente dos fatores externos, quando se tornou palco de grandes projetos, e fonte geradora de novas realidades. A expansão da fronteira agrícola brasileira, passando por todo um processo de modificação espacial, com elevadas taxas de crescimento populacional, na verdade constituindo-se num cenário novo para a

repetição de velhos problemas.

Em 1981, houve a reativação de um trecho de sete quilômetros da ferrovia, com fins turísticos, mas novamente paralisado em 2000; em 2005 aconteceu uma viagem com convidados ao Cemitério da Candelária como parte de uma homenagem à memória dos trabalhadores mortos durante a construção. Finalmente, depois de quase vinte anos, seu processo de tombamento foi concluído pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional/IPHAN em 2007; e parte de seu patrimônio foi recuperado em função dos acordos de compensação das obras das Usinas Hidrelétricas do Madeira, no mais recente ciclo exploratório, o de energia, vivenciado nos anos 2000, e já enfrentando atualmente problemas de manutenção no pouco que foi feito.

Este é um breve panorama da estruturação urbana de Rondônia, iniciada com o ciclo das drogas do sertão, definição de fronteiras com a implantação do Forte Príncipe da Beira, e com os ciclos de exploração da borracha, que fomentaram a formação do patrimônio inicial, eventos infelizmente acompanhados de um descompasso temporal, como mostraremos mais a frente em nosso texto.

A edificação do Real Forte Príncipe da Beira, a partir de 1776 é uma das maiores obras da engenharia militar portuguesa fora de Portugal; depois de assegurada a presença portuguesa na região ele perdeu sua função estratégica e desde então, vem sofrendo progressivo abandono, assim como a maior parte do patrimônio local. Tombado pela União ainda em 1950, é tombado também a nível estadual, porém isso não se revestiu em efetiva preservação. Na Figura 1 abaixo, vemos a localização do Forte, no vale do Rio Guaporé, fronteira com a Bolívia.



Figura 1: Localização Real Forte príncipe da Beira. Google maps.

<https://www.brasil-turismo.com/rondonia/principe-beira.htm> Acesso em 29 de abril de 2023.

2 | O REAL FORTE PRÍNCIPE DA BEIRA

De acordo com o site do IPHAN [11], o Real Forte Príncipe da Beira é uma fortaleza militar construída no final do século XVIII, no vale do Guaporé, no município de Costa Marques em Rondônia, na fronteira com a Bolívia. Seu nome originou-se de uma homenagem a D. José de Bragança, príncipe herdeiro da Coroa Portuguesa e que tinha o título de Príncipe da Beira.

Sua edificação, assim como a de todos os outros fortes situados do lado oeste da linha do Tratado de Tordesilhas (acordo selado por Espanha e Portugal, em 1494, que fixava critérios de partilha entre os dois países das terras descobertas além-mar por Cristóvão Colombo e outros navegadores), teve a finalidade de demarcar e defender a nova fronteira acordada pelo Tratado de Madrid de 1750, firmado entre D. João V de Portugal e D. Fernando VI da Espanha, para definir os limites entre as respectivas colônias sul-americanas, o que supostamente colocaria um final às disputas entre os dois países. O Tratado de Madrid tinha a finalidade de substituir o de Tordesilhas que na prática não estava mais sendo respeitado.

Sua construção obedecia a um plano de defesa estratégica da América portuguesa. D. João V (1706-1750), preocupado com a proximidade dos espanhóis na fronteira oeste desde 1743, determinou ações no sentido de consolidar o domínio português na calha do

rio Guaporé, tendo como objetivo a exploração de ouro na região. Os espanhóis marcavam presença na região com missões jesuítas ao longo do rio Guaporé e seus afluentes tornando-se a região palco de vários conflitos. Para garantir a soberania portuguesa foi construído primeiramente em 1769 o fortim de Nossa Senhora da Conceição, mas que devido sua fragilidade acabou sendo destruído por enchentes dos rios da região. Com a missão de executar os planos da Coroa, o governador do Mato Grosso, na época a capitania que abrangia a área de conflito, tinha como missão dominar as duas margens do rio, assegurando o monopólio da Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão. Para tanto outra fortaleza deveria ser construída em substituição da que havia sido destruída; temos então em 1776 o lançamento dos alicerces do Forte Príncipe, mesmo sob forte oposição do marquês de Pombal, Primeiro-Ministro de Portugal, que questionava a administração e os altos custos do empreendimento. O site do Iphan, já citado anteriormente, relata que,

“O forte foi assentado sobre a Serra dos Parecis, paralelo ao rio Guaporé. O grandioso projeto do engenheiro Sambocetti previa uma fortificação em plano quadrangular, amuralhado em pedra de cantaria com majestoso portão na frente norte e com baluartes nos ângulos consagrados à Nossa Senhora da Conceição, Santa Bárbara, Santo Antonio de Pádua e São José Avelino, seguindo as normas da arquitetura militar da época, inspirado no sistema elaborado por Vauban, arquiteto militar francês (1633-1707). Sobre o terraplano, há quatorze grandes edifícios de pedra lavada ou pedra canga e argamassa, que abrigavam os quartéis da guarnição, hospital, capela, armazéns, casa do governador, cisterna, paiol subterrâneo. A porta principal tinha uma ponte levadiça sobre fosso seco e era protegida por revelim (unidade de medida para superfícies agrárias que corresponde a 100 m2).” (SITE IPHAN).

Depois de assegurada a presença portuguesa na região o Forte Príncipe perdeu sua função estratégica e desde então vem sofrendo progressivo abandono. No início do século passado foi visitado pelo marechal Rondon durante sua expedição no território do Guaporé, mas apenas em 1930 uma nova expedição do Exército brasileiro voltou a marcar presença no local. Finalmente em 1950, foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN, tombamento que não se traduziu em garantia de preservação do bem, como podemos ver a seguir nas Figuras 2, 3, 4 e 5.



Figura 2: Comissão Rondon no começo do século XX entre ruínas do Forte. Fonte: Ministério da Guerra.



Figura 3: Ruínas do Forte em 1930. Fonte: Arquivo Nacional.



Figura 4: Situação Atual do Forte Real Príncipe da Beira. Fonte: Site do IPHAN.



Figura 5: Imagem aérea do Forte em dezembro de 2021. Fonte: https://wikipedia.org/wiki/Real_Forte

2.1 Patrimônio (in)visível

De acordo com Barcelos [12] a compreensão das fortificações passa obrigatoriamente por um entendimento sobre arquitetura militar, que se confunde com o processo de expansão territorial do Brasil, em razão da sua importância para consolidar a ocupação das terras, com influência no traçado urbano e no planejamento das cidades. Implantado com funções de defesa do longínquo território amazônico, uma região de domínio de fronteira entre espanhóis e portugueses, o Real Forte Príncipe da Beira ainda hoje tem sua vizinhança predominantemente formada pela floresta, em ocupação esparsa contendo apenas uma pequena vila de moradores e um pelotão do Exército Brasileiro.

Segundo o autor seu entorno está praticamente inalterado, mantendo ainda as características da época da construção, no século XVIII; a fortificação atualmente está sem uso, mantida assim desde seu achado pela Comissão Rondon no início do século XX. A administração é realizada pelo Exército Brasileiro, através do Pelotão Especial de Fronteira “Forte Príncipe da Beira”, localizado no entorno do Forte. O Exército Brasileiro chegou a utilizar as instalações como local de prática de tiro e área de recepção de convidados, até um incidente ocorrido em 2009, em visita do embaixador e embaixatriz de Portugal, quando um canhão explodiu ferindo os homenageados. Ainda de acordo com o autor,

***“A Vila do Forte atualmente possui 276 moradores, segundo informação do Presidente da Associação Quilombola Forte Príncipe da Beira, Elvis Pessoa. Existe um mercado com venda de produtos em geral e outro mais voltado ao entretenimento, com venda de bebidas e com mesas de jogos. Além da Igreja Católica construída em 1958 e que abriga a cerimônia da Festa do Divino Espírito Santo, existe uma Igreja Evangélica Assembleia de Deus.*”**

As construções residenciais são a maioria das edificações da vila e tem características arquitetônicas muito simples, pois são erguidas pelos próprios moradores. A maioria utiliza a madeira, material característico da localidade, para erguer as casas, cobrindo-as com telhas de fibrocimento ou metálicas. As janelas e portas também são construídas pelos moradores, com destaque para o uso de telas para evitar a entrada de insetos e algumas erguidas do solo como proteção contra umidade. As residências em alvenaria são a minoria e a principal diferença em termos de características construtivas é somente a substituição da madeira pelos tijolos, pois o restante dos materiais se repete, além da volumetria e da taxa de ocupação que são baixas.

O Pelotão Especial de Fronteira é formado por um conjunto de edificações que tem funções militares e de organização da vida dos militares que moram no local e os que passam o dia em atividades militares. Os edifícios são de técnica construtiva simples, utilizando alvenaria de tijolos, madeira e concreto, e de variadas dimensões, mas nenhuma com destaque visual que prejudique a ambiência e percepção da fortificação. As estruturas de maior porte são as caixas d'água, mesmo assim não causam impacto visual negativo em razão da distância ao forte. (BARCELOS, 2018, pg.77)

O autor relata ainda que, apesar de todo potencial, o local não oferece infraestrutura turística, acontecem apenas ações pontuais de educação patrimonial para moradores da vila. Não existe inclusive uma dotação orçamentária à sua manutenção. O Forte já foi objeto de projetos de intervenções nas décadas de 1980 e 1990 sem efetivação; em 2008 foi proposto trabalho de remoção de material, envolvendo arquitetura e arqueologia. A equipe técnica do IPHAN elaborou projeto de escoramento de estruturas internas e acessos em 2014 com trabalhos iniciados em 2017, após inúmeras tratativas com o Exército Brasileiro. Em 2018, foi vinculado no Portal G1 que o potencial histórico e cultural do Forte Príncipe da Beira deveria ser avaliado pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) em tentativa de transformá-lo em patrimônio mundial. Para viabilizar esse processo uma equipe de especialistas do IPHAN iria verificar as condições de conservação da estrutura e fazer relatório técnico para balizar a possível candidatura.

Albuquerque e Albuquerque [13] em seu relatório técnico relatam que a iniciativa da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural do Exército de promover uma visita de orientação técnica ao Real Forte Príncipe da Beira, em Costa Marques – RO, possibilitou a troca de experiências entre profissionais de diferentes áreas, num esforço para focar sob diferentes óticas, as tratativas para a preservação do bem. Arqueólogos do Laboratório de Arqueologia da UFPE e engenheiros do Instituto Militar de Engenharia - IME, desenvolveram uma série de estudos para balizar as discussões para a tomada de decisões quanto ao futuro do Forte; os técnicos contaram com o auxílio da Brigada de Infantaria de Selva e de seu Pelotão Especial de Fronteiras. O levantamento técnico concluiu por uma necessária atuação enérgica e continuada que permita de fato resgatar, não apenas as estruturas, mas a própria dignidade do Real Forte Príncipe da Beira, a nível não apenas do esforço de seus idealizadores e construtores, do marco representativo para Rondônia, mas ainda de sua

significância para a formação do território brasileiro.

De acordo com o IPHAN, atualmente, o Real Forte Príncipe da Beira integra a lista dos 19 Fortes, candidatos a Patrimônio Mundial, como Bem Seriado, cujo conjunto “representa as inúmeras construções defensivas implantadas no território nacional, nos pontos que serviram para definir as fronteiras marítimas e fluviais do Brasil”. As Figuras 6, 7, 8 e 9 a seguir nos dão ideia das condições atuais tanto do bem tombado quanto de seu entorno, a vila de antigos moradores e a vila dos militares.



Figura 6: Vista aérea do Forte, ao fundo Vila de Moradores e do lado esquerdo a Vila dos Militares.
Foto Roberto Castro/MTur Fonte: <https://www.gov.br/turismo>



Figura 7: Vista de conjunto de edificações na praça de armas com escoramentos aplicados. Fonte: Arqueolog, Pesquisa, 2020.



Figura 8: Edificações da Vila do forte. Fotografias em Barcelos, 2018.



Figura 9: Edificações da Vila dos Militares. Fotografias em Barcelos, 2018.

3 | CONCLUSÕES

Cada sociedade tem sua estrutura espacial característica em função das relações que aí ocorrem; o espaço é resultado de um processo histórico e, reflete a sociedade que o utiliza. De acordo com Santos [14], a evolução de muitas cidades amazônicas, faz-se através de variáveis originalmente novas e outras originalmente velhas. São espaços, onde algo de novo passa a acontecer, cidades que de um momento para o outro passam a ter vida própria, tornam-se polos regionais, mas com uma infraestrutura urbana precária, com uma sociedade caracterizada por estruturas sociais desiguais. Surgem e crescem as cidades, mas se desertifica o estado; concentra-se e faz-se crescer a população, mas não são atendidos requisitos básicos para a qualidade de vida local. Forma-se um rico panorama etnográfico, mas abandonam-se os vínculos culturais regionais, não se preserva o patrimônio ambiental e cultural.

A presença do Real Forte Príncipe da Beira constitui-se num marco dos primeiros processos de ocupação do território do atual estado de Rondônia. O significado desse bem patrimonial não se encontra apenas no passado, mas nas demandas por memória do presente. Os bens patrimoniais em Rondônia sofrem uma estigmatização pois já ‘nascem sem vida’. Não existe uma sincronicidade entre a finalização de suas obras e a destinação do uso para o qual foram feitos; assim foi com o Forte, que teve suas instalações em funcionamento quando os conflitos daquela fronteira já se resolviam; com a linha telegráfica de Rondon, que foi concluída quando as comunicações já se faziam por ondas magnéticas e com a ferrovia Madeira Mamoré, construída para escoar a produção do látex, que teve suas obras finalizadas quando os seringais da Malásia já produziam bem mais que os da Amazônia.

Mais do que o descaso, vivencia-se em Rondônia uma invisibilidade desse patrimônio; mais do que uma destruição física, o patrimônio ali passa por uma destruição perceptiva, evidenciando uma ausência em seus habitantes de uma identidade ligada a essa história. É preciso compreender como se deu a construção dessa narrativa e o que representa hoje para nós, para que possamos recompô-la, negá-la ou apresentar

alternativas. Poderíamos continuar estudando os vários momentos dessa ocupação e de seus agentes e das relações que aí vão construindo essas espacialidades, moldando o patrimônio local, demonstrando que esse não faz parte apenas de tempos passados, mas está sempre vivo, em permanente construção.

REFERÊNCIAS

- [1] Ianni, O. 1979. "Colonização e Contrarreforma Agrária na Amazônia". Ed. Vozes, Petrópolis, RJ.
- [2] Becker, B. 1990. "Amazônia" Série Princípios, Editora Ática, RJ.
- [3] Souza, M. M. O. 2011. "Entre a Ferrovia do Diabo e o Trem Fantasma: Uma Viagem Histórico-Geográfica pela Estrada de Ferro Madeira-Mamoré". Revista Conhecimento Prático Geografia. Edição 36, pg.10-16.
- [4] Corrêa, R. L. 2006. "Estudos sobre a Rede Urbana". Geografia Conceitos e Temas. 15/47, Bertrand Brasil. Rio de Janeiro, RJ.
- [5] Fernandes, N.da N. 2008. "Capitalismo e Morfologia Urbana na Longa Duração: Rio de Janeiro (Século XVIII-XXI)." Scripta Nova, Revista Eletrônica de Geografia Y Ciencias Sociales.Universidad de Barcelona.ISSN: 1138-9788.Depósito Legal: B.21.741-98. Vol.XII, num.270(56).
- [6] Hardman, F. F. 2004. "Memória e Esquecimento, Os Fantasmas da Ferrovia do Diabo." Revista História Viva, Ano II, nº 14 pg. 50-53.
- [7] Cantanhede, A.1950. "Acheugas para a História de Porto Velho", Porto Velho-RO.
- [8] Matias, F. 2010. "Formação Histórica e Econômica de Rondônia." 3ª Edição, Porto Velho-RO-INDAM.
- [9] Barreiros Silva, A. C. L. 1993 "A Produção do Espaço em Porto Velho-RO. O Papel de Um Agente Múltiplo: Um Estudo de Caso." Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro. UFRJ/IG/ PPGG.
- [10] Barreiros Silva, A. C. 2015. "O Centro Histórico de Porto Velho-Rondônia. Patrimônio (in) visível da Cidade: Pequenas Concessões ao Passado." Tese de Doutorado. UFF, Niterói, RJ.
- [11] IPHAN, 2007 "Portaria Iphan N° 231", De 13 De Julho De 2007. DOU 19.07.2007.e IPHAN. "Cartas Patrimoniais". <http://portal.iphan.gov.br> Acesso em 9/6/2007.
- [12] Barcelos, G. da S. 2018. "Forte Príncipe da Beira: conhecimento, valorização e preservação". Dissertação de Mestrado profissional - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, RJ.
- [13] Albuquerque, M. A. G. de M & Albuquerque, V. .L. de 2020. "Real Forte Príncipe Da Beira Em Costa Marques – RO: Uma Perspectiva Arqueológica Para Sua Preservação." Revista Noctua – Arqueologia e Patrimônio <https://doi.org/10.26892/noctua.v2i5p03-42>.
- [14] Santos, M. 1982. "Organização do Espaço e Organização Social: O Caso de Rondônia." In: Amazônia, Problemas e Impasses. Boletim Carioca de Geografia. AGB, Rio de Janeiro, RJ.