

PRESENÇA DE IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DA CONSTRUÇÃO DA TRANSAMAZÔNICA EM MINHA DOCE PUTA, DE ANDRÉ COSTA NUNES

04

Claudenir da Silva Almeida
Edmon Neto de Oliveira

Enviado: 30/06/2023.
Aceito: 01/08/2023.

Claudenir da Silva Almeida:

Graduando em Letras - Língua Portuguesa pela Universidade Federal do Pará (UFPA), campus Altamira. Contato: claudenirsilvagpi123@gmail.com
Lattes: <https://lattes.cnpq.br/7135335419506077>

Edmon Neto de Oliveira:

Doutor em Estudos Literários pela Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF). Professor de literatura na Faculdade de Letras Dalcídio Jurandir, UFPA, Campus Altamira. Estuda poesia contemporânea brasileira, tendo publicado o livro *A encruzilhada da poesia: ensaios a partir de Alberto Pucheu* (Apris, 2023). Coordena o projeto de pesquisa *Poetas e Póeticas do Médio Xingu*.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6114530440739023>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8585-4328>

E-mail: edmonneto@ufpa.br

Resumo: O artigo aborda mudanças no cenário amazônico a partir da ocupação da área e da abertura da rodovia Transamazônica advindas do Projeto de Integração Nacional, criado no governo do general Emílio Garrastazu Médici. Parte-se do fato de que a Amazônia, atualmente, possui uma imagem melhor frente a população nacional e internacional, já que a definição sobre a grandiosidade de sua diversidade natural mudou com o passar do tempo, assim como as

sociedades mudaram seus olhares sobre a importância dela. A construção do eixo rodoviário e os planos de integração e exploração contribuíram para o surgimento de novas localidades, o crescimento de pequenos núcleos urbanos e o favorecimento de muitos impactos ao meio ambiente. Considerando este cenário, objetiva-se identificar os impactos socioambientais da construção da transamazônica para Altamira-PA na obra Minha Doce Puta, de André Costa Nunes. De caráter exploratório e descritivo, a pesquisa tem cunho qualitativo e se baseia em fontes bibliográficas. Entre os autores utilizados, destacam-se: Campos et al. (2013); Salgueiro (2012); Souza (2018); Umbuzeiro (1990) e Seligmann-Silva (2003). O artigo se baseia no estudo da própria obra em comparação com outras fontes bibliográficas e publicações científicas. Com isso, constatou-se os principais impactos socioambientais que a construção da rodovia Transamazônica trouxe para o município e a população de Altamira-PA presentes na obra Minha Doce Puta. Entre eles, inchaço populacional, violência, prostituição e desapropriações. Ainda, o desequilíbrio ambiental causado pela poluição dos rios, especialmente o Xingu, pelo desmatamento acelerado e pela perda de espécies raras da fauna e flora regional.

Palavras-chave: Testemunho. Transamazônica. Impactos socioambientais.

Abstract: The article discusses changes in the Amazon scenario from the occupation of the area and the opening of the Transamazônica highway resulting from the National Integration Project, created during the government of General Emílio Garrastazu Médici. It starts from the fact that

the Amazon currently has a better image in front of national and international society, since the definition of the grandeur of its natural diversity has changed over time, just as societies have changed their views on its importance. The construction of the road section and the integration and exploration plans contributed to the emergence of new locations, the growth of small urban centers and the favoring of many impacts on the environment. Considering this scenario, the objective is to identify the socio-environmental impacts of the construction of the transamazônica to Altamira - PA in the book *Minha Doce Puta*, by André Costa Nunes. Exploratory and descriptive, the research has a qualitative nature and is based on bibliography sources. Among the authors used, the following stand out: Campos et al. (2013); Salgueiro (2012); Souza (2018); Umbuzeiro (1990) and Seligmann-Silva (2003). The article is based on the study of the work itself in comparison with other bibliography sources and scientific publications. It was verified the main socio-environmental impacts that the construction of the Transamazônica highway brought to the municipality and the population of Altamira-PA present in *Minha Doce Puta*. Among them, population swelling, violence, prostitution and land expropriations. Still, the environmental imbalance caused by the pollution of rivers, especially the Xingu, by accelerated deforestation and the loss of rare species of regional fauna and flora.

Keywords: Testemunho. Transamazônica. Socio-environmental impacts.

É gente como tu, cego aos desígnios de teu povo e de tua própria terra, que valida este caos predador e sem volta [...] A natureza não reclama, se vingá.

André Costa Nunes

INTRODUÇÃO

A Amazônia, atualmente, possui uma imagem melhor frente à população nacional e internacional em relação à que teve no passado. A definição sobre a grandiosidade de sua diversidade natural mudou com o passar do tempo, bem como as sociedades mudaram, em menor ou maior grau, seus olhares sobre a importância dela. Historicamente, a Floresta Amazônica e toda a biodiversidade nela contida, com exceção dos habitantes nativos, foi vista como uma espécie de ser vivo indomável, devido às dificuldades que impunha aos aventureiros que tentaram desbravá-la e dominá-la. No entanto, nesta batalha, venceu a persistência. Aos poucos a floresta foi vencida, ainda que tenha se mostrado ferina e mortal para seus agressores.

Segundo Souza (2018), a partir do século XIX a região Amazônica passou a ser vista como um espaço-alvo de investimentos de grandes projetos, principalmente durante os períodos ditatoriais pelo qual passou o país. Com a busca por recursos naturais como matéria-prima para a indústria internacional e nacional, os governantes brasileiros sentiram urgência em criar metas para a "ocupação", exploração e desenvolvimento do espaço amazônico, garantindo o controle sobre essa riqueza natural. O autor reforça que a mata, que antes era considerada empecilho ao progresso, passou a ser objeto de exploração e desenvolvimento econômico sob a visão do capitalismo nacional (SOUZA, 2018).

Por conseguinte, a chegada do ano de 1970 representou muitas mudanças para a região, com o desenvolvimento de grandes projetos rodoviários. Ruffini e Souza (2020) elencaram aqueles que permearam também o século XX e trouxeram grandes transformações para a Amazônia, como a abertura da Transamazônica; o surgimento de agrovilas como Vitória (atualmente, município de Vitória do Xingu) e Brasil Novo (atualmente, município de Brasil Novo); e o desenvolvimento de municípios já existentes como Altamira, Santarém, entre outros. Todas essas transformações ignoraram as populações nativas como, por exemplo, os povos indígenas e ribeirinhos. Porquanto, a construção desse eixo rodoviário na Amazônia e os planos de integração e exploração contribuíram também para o surgimento de problemas socioambientais que afetaram tanto a capital paraense como, posteriormente, os municípios e vilas. Deste modo, este trabalho tem como objetivo geral identificar os impactos socioambientais da construção da transamazônica para Altamira - PA na obra *Minha Doce Puta*, de André Costa Nunes. Parte-se da compreensão de que Altamira é um dos municípios mais importantes no processo de construção da rodovia.

No romance, André Costa Nunes contribui para que os fatos históricos sobre o “desenvolvimento” e os sérios impactos ambientais resultados do progresso na Amazônia, principalmente da Transamazônica, sejam narrados para as gerações mais jovens. Hoje os olhares sobre a Amazônia, em grande parte, buscam soluções para os problemas socioambientais desenfreados que assolam a região. É nesse cenário que se faz importante a comparação entre passado e presente, ajudando a descobrir como corrigir erros e garantir um futuro melhor.

Discutir os impactos socioambientais da construção da Transamazônica dentro da obra literária de André Costa Nunes e identificar seus resultados para Altamira- PA, é também uma forma de contribuição com os estudos socioambientais desenvolvidos acerca de grandes projetos na Amazônia, além da permanência da memória, história de um povo. Para tanto, foi feito o levantamento de dados históricos sobre problemas ambientais na Amazônia, planejamento e construção da Transamazônica e desenvolvimento de Altamira. Assim, foi possível compará-los com o testemunho traumático acerca das transformações socioambientais presentes em Minha Doce Puta.

Como resultado, as instituições acadêmicas e a população em geral podem adotar uma melhor postura frente às questões ambientais locais, para que metas e planejamentos desenvolvimentistas que surjam possam atender também ao anseio da preservação ambiental e o bem-estar social. Posto isso, este trabalho partiu da necessidade de buscar uma melhor compreensão das transformações socioambientais sofridas por Altamira com a construção da rodovia Transamazônica, contribuindo para a continuidade da memória através do testemunho literário de um escritor da região.

A priori, o artigo pautou-se em realizar uma pesquisa científica de caráter exploratório, abordando questões históricas da fundação do município de Altamira - PA e da construção da Transamazônica. Segundo Silveira e Córdova (2009, p.31), “a pesquisa científica é o resultado de um inquérito ou exame minucioso, realizado com o objetivo de resolver um problema, recorrendo a procedimentos científicos”. Ainda sobre o aspecto exploratório da pesquisa, Raupp e Beuren (2006, p.80) afirmam que: “Por meio do estudo exploratório, busca-se conhecer com maior profundidade o assunto, de modo a torná-lo mais claro ou construir questões importantes para a condução da pesquisa”. Esta pesquisa tem, ainda, cunho qualitativo com base em fontes bibliográficas.

De acordo com Silveira e Córdova (2009, p.32), “A pesquisa qualitativa preocupa-se, portanto, com aspectos da realidade que não podem ser quantificados, centrando-se na compreensão e explicação da dinâmica

das relações sociais”. A respeito do procedimento de pesquisa mencionado, afirma Fonseca (2002, p.32): “A pesquisa bibliográfica é feita a partir do levantamento de referências teóricas já analisadas por meios escritos e eletrônicos, como livros, artigos científicos, páginas de web sites”.

Destaca-se as contribuições de Souza (2018) e de Souza (2020). Aquele, sobre desenvolvimento e projetos de integração na Amazônia, que serviram como embasamento para os estudos iniciais de aprofundamento sobre o tema do trabalho. Esta, com suas discussões a respeito do programa de integração nacional e colonização da Amazônia que permitiu o aprofundamento deste trabalho sobre o surgimento da rodovia Transamazônica. A partir dos estudos de Salgueiro (2012) e Seligmann-Silva (2003), encontraram-se apontamentos fundamentais para a melhor compreensão e discussão sobre a literatura de testemunho e suas características, também comuns ao romance *Minha doce puta: um romance na terra do meio do mundo*, de André Costa Nunes.

Ressalta-se ainda os estudos de Ruffini e de Souza (2020) e Campos et al. (2013). O primeiro, enriquece esta pesquisa com suas palavras acerca dos impactos socioambientais trazidos pela implementação de grandes projetos na Amazônia. O segundo, oferece subsídios para o raciocínio e entendimento das profundas consequências sociais e ambientais causadas pela instalação da hidrelétrica de Belo Monte para Altamira - PA. Ambas as fontes dialogam com os escritos de Umbuzeiro (1990), que trata da história, criação, desenvolvimento, expansão, delimitação e formalização do município.

O artigo divide-se, com exceção da Introdução e Considerações finais, em três seções, respectivamente: A construção da Transamazônica e a fundação de Altamira – PA, onde aborda-se os aspectos históricos sobre a criação da rodovia e o surgimento do município de Altamira - PA. O romance *Minha doce puta: uma literatura do testemunho*, que traz os dados gerais sobre a obra analisada, assim como discorre acerca do caráter testemunhal da narrativa. E por último, os impactos socioambientais da construção da Transamazônica para Altamira – PA, que apresentará as principais consequências socioambientais herdadas desse processo rodoviário, identificadas no romance *Minha Doce Puta: Um romance na terra do meio do mundo*, de André Costa Nunes, e em outras fontes bibliográficas.

A CONSTRUÇÃO DA TRANSAMAZÔNICA E A FUNDAÇÃO DE ALTAMIRA

Inicialmente, é necessário conhecer um pouco da história destes dois eventos de grande marco para a região do Xingu, da Amazônia e do Brasil, que foram

a construção da rodovia Transamazônica e a fundação do município de Altamira, no Pará. A Transamazônica foi um projeto audacioso e estratégico de um governo ditatorial, que planejava, implícita e/ou explicitamente, garantir a soberania nacional, a exploração das riquezas e o desenvolvimento regional de uma parte do território ainda pouco conhecida até aquele momento. Souza (2014, p. 06) afirma que por volta do ano de 1970, durante o governo do presidente Emílio Garrastazu Médici, período governamental conhecido como "anos de chumbo" devido à dureza da repressão, anunciou-se a construção da maior rodovia já idealizada. Ela cortaria toda a Amazônia, integrando-a do Atlântico ao Pacífico brasileiro por terra.

Naquele momento, o Nordeste brasileiro vivenciava sérios problemas por causa da seca e de outros fatores que dificultavam a subsistência do povo. Então, seduzidos pelo simbolismo de um "Eldorado" amazônico transmitido pelo governo Médici, muitas pessoas foram ao encontro da selva amazônica (SOUZA, 1995). Eram, em grande parte, nordestinos que buscavam melhor qualidade de vida. De acordo com Ribeiro et.al (2021, p. 5), "desse modo foi criado o Projeto de Integração Nacional (PIN), desenvolvido pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA)".

Logo, a rodovia surge como espécie de passagem do que é arcaico, tradição, para o civilizado, moderno (SOUZA, 1995). A Transamazônica aparece no Artigo 2º do Decreto-Lei nº 1106 de 1970, que determina a sua criação ainda na primeira fase, juntamente com a rodovia Cuiabá-Santarém (BRASIL, Decreto-Lei Nº 1106/1970, Art. 2º). Destarte, em 1º de setembro de 1970, iniciou-se a construção da rodovia Transamazônica, provocando na Amazônia profunda metamorfose paisagística. Porém, assim como o Projeto de Integração Nacional, a construção da rodovia não melhorou a vida dos milhares de nordestinos (SOUZA, Matilde., 2020).

Por conseguinte, as transformações acima citadas resultaram em um processo de "colonização" da Amazônia, que era tida como uma área de vazio demográfico. Essa ocupação ocasionou o surgimento de núcleos populacionais em pontos estratégicos à margem da rodovia. Assim, com o investimento de capital nacional ou internacional, alguns desses pequenos núcleos desenvolveram-se e ganharam o título de município, com governantes eleitos. É o caso de Altamira.

Formalmente, Altamira foi instituída como município através da Lei 1.234 de 1911, tendo como primeira sede o município de Souzel, que atualmente é Senador José porfírio (PARÁ, 1912). Posteriormente, Altamira passou a ter como sede a cidade de mesmo nome. Conforme Umbuzeiro (1990, p. 15),

“o Município de Altamira está compreendido na região fisiográfica do Vale do Xingu [...] sua sede é a cidade de Altamira, localizada à margem esquerda do Rio Xingu, acima de sua Grande Volta, entre os igarapés ALTAMIRA E PANELAS”.

Historicamente, o processo de descobrimento da região do Xingu durou anos. Alguns fatores contribuíram para a demora, entre eles o fato de que a floresta era impenetrável, dos rios serem pouco navegáveis em alguns trechos; e os conflitos com as populações nativas encontradas no caminho. Umbuzeiro (1990, p. 19) relata que:

O Xingu, aparece pela primeira vez na história, em 1569, no mapa de Gerard Mercator, com o nome de Aioripana. [...] em 1639, ele aparece com o nome de Paranaíba [...] Em 1661, o padre João Felipe de Betteenford, da Companhia de Jesus a denominou, pela primeira vez, com o nome de Xingu, [...] na língua japonesa, a palavra Xingu, significa: Terra dos Deuses.

Foram muitos os personagens históricos importantes no processo de chegada ao Xingu, incluindo o jesuíta Roque de Hunderfund, o primeiro a ultrapassar a grande volta do Xingu; e o Coronel Raymundo José de Souza Gayoso (1880), que propusera desenvolver uma estrada que interligasse os dois extremos do Xingu. Ele não chegou a ver a estrada concluída, mas seu sucessor, Agrário Cavalcante, levou o projeto adiante. A estrada, hoje famosa rodovia, leva o nome de Ernesto Acioly. Assim, por volta de 1892, no lugar onde fundou-se o município de Altamira, estabeleceram-se duas famílias pioneiras – a do Coronel Raimundo de Paula Marques e a do Major Pedro de Oliveira Lemos (UMBUZEIRO,1990).

Desde então, a população e a região cresceram, sobretudo com o título de município, adquirido em 1911. Todavia, foi com a chegada dos anos 1970 e a abertura da Transamazônica que a região enfrentou um inchaço populacional significativo:

A cidade sofreu uma explosão demográfica, que abalou até os alicerces suas estruturas físicas, políticas e sociais. [...] A população urbana que era de 3.055 pessoas em 1960, enquanto a população rural chegava a 8.932 almas, naquele mesmo ano, sendo atualmente de aproximadamente de 50.000 para zona urbana e em pouco mais de 70.000, para a zona rural (UMBUZEIRO, 1990, p. 23).

Como é possível observar na narrativa de Umbuzeiro (1990), assim que iniciado o processo de construção da rodovia, Altamira passou a ser diretamente alvo de toda as atenções. Isso se deu pelo fato da localização

estratégica do município e pela necessidade de alocar o grande número de famílias de imigrantes, atraídas pelas propostas do Governo Federal. Então, o que tinha de pacato na cidade deixou de existir. É o que afirma Ribeiro et al (2021, p. 7):

Durante a abertura da rodovia, era comum diariamente a chegada de novos moradores de todas as partes do país, para contribuir com o aumento populacional da cidade de Altamira e também para tomar posse de lotes de terras em áreas determinadas pelo governo através do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA).

O INCRA foi o encarregado de dois projetos importantes para a região: o Projeto Integrado de Colonização (PIC/Altamira) e o Projeto Fundiário de Altamira (PF/Altamira). O PIC/Altamira incluía o planejamento para construção de diversas agrovilas, sendo a Agrópolis Brasil Novo a sede do referido órgão governamental (UMBUZEIRO, 1990).

A partir de 1921 até 1930, Altamira passou por constantes mudanças administrativas, contemplando o período marcado pelo coronelismo e o reconhecimento como área de segurança nacional, tendo seus representantes nomeados. Porém, em 1930, retoma-se a eleição por meio do voto secreto (UMBUZEIRO, 1990). Nesse contexto histórico e conturbado, conclui-se que a Transamazônica não foi o único marco que ocasionou o surgimento de Altamira. Entretanto, ela foi o principal motivo do crescimento e desenvolvimento do município, mesmo que tenha trazido diversas consequências, principalmente, socioambientais.

O ROMANCE MINHA DOCE PUTA: UMA LITERATURA DO TESTEMUNHO

O romance Minha Doce Puta, de André Costa Nunes, foi-me apresentado como sugestão para a realização deste trabalho e não demorou a ser aceito. Entre os aspectos para que fosse eleito, cito o fato de ser de autoria regional e a forma como utiliza a narrativa do testemunho, somados à representação das transformações sociais e ambientais pelas qual passou a região do Xingu desde o surgimento da Transamazônica, que muito tem em comum com a realidade vivenciada. Além disso, ao assumir uma forma de testemunho do real, dos traumas e transformações presentes nesse trecho da história do povo e da região, especialmente de Altamira, esta obra transformou-se em ponto de partida e de chegada da presente pesquisa.

André Costa Nunes (1939 – 2018) nasceu em Belém, capital do Estado do Pará. Filho do retirante nordestino Anfrísio da Costa Nunes e de Francisca Gomes Castelo Branco, o autor “cresceu em Altamira, nos seringais, subindo e descendo os rios Xingu e Iriri. Ingressou na base secundarista do Partido Comunista Brasileiro aos 17 anos” (BOITEMPO, online)[1]. cursou Economia da Universidade Federal do Pará e trabalhou no Banco de Crédito da Amazônia. Aos sessenta anos, aventurou-se pela literatura. Publicou cinco livros, intitulados: A batalha do Riozinho do Anfrísio (2004); A agenda do velho comunista (2005); Xingu, causos e crônicas (2012); Relatos subversivos (2004); Minha doce puta: Um romance na terra do meio do mundo (2017). Faleceu aos 79 anos.

Minha Doce Puta: Um romance na terra do meio do mundo, tem sua estrutura composta por um prefácio e um prólogo, seguido por onze capítulos, que são, respectivamente: A Estrada para Santarém; O voo da Andorinha; Eduardo Besouro; O Mundo em Harmonia; Belém Alienada; A Turma do Limbo; Não me Prenderam, não me Bateram e Não Mudei de Opinião; Doce Puta Maria do Perpétuo Socorro Emmett; Jimmy & Chica do Jimmy; Rogério Maconha e Pode mandar o soro antiofídico. O enredo transcorre ao encontro do prefácio, escrito por Lúcio Flávio Pinto, que aponta para o olhar atento do autor para aspectos que as pessoas comuns não veem com tanta nitidez. Para ele, na obra, André Costa Nunes traça um gradativo processo de transformação, no qual uma cidade de beira de rio torna-se cidade de beira de rodovia (NUNES, 2013-2017). De fato, é o que ocorre.

O enredo desenvolve-se pela ótica de um narrador-personagem onisciente. O tempo da narrativa é psicológico, pois o narrador viaja do presente para o passado constantemente. A trama tem vários cenários, sendo os mais citados o município de Altamira e Belém do Pará. As personagens principais são André, Eduardo Besouro (amigo de infância) e Socorro. Grande parte do romance é marcado por narrativas sobre acontecimentos históricos da vida do narrador, que envolvem o desenvolvimento de Altamira, a construção da transamazônica e a ditadura militar. Nesse entremeio, o romance das personagens fica quase que em segundo plano. O clímax acontece com a separação entre Socorro e André, esse representando o narrador-personagem. O desfecho se dá pela consequente união dos dois. Assim, tomando por base o comentário de Lúcio Flávio Pinto, o romance é mais uma apresentação do processo de transformação por que passou o município de Altamira e, não apenas ele,

[1] Disponível em: <http://www.boitempoeditorial.com.br/andre-costa-nunes-95>. Acesso em: 21 mar. 2023

como toda a região do Xingu. A marca temporal é o período do governo militar com a construção da Transamazônica e, mais recentemente, a Usina Hidrelétrica Belo Monte.

Por conseguinte, observa-se um fator que torna a obra de André Costa Nunes relevante, sobretudo, para a região do Xingu. Os fatos são colocados como uma forma de apresentação do “real”, que encontra força na literatura do testemunho. Pode-se, contudo, afirmar que a obra se trata de uma representação. Para Santos (2011, p. 28), representação “trata-se de uma palavra de origem latina, oriunda do vocábulo *repraesentare* que significa “tornar presente” ou “apresentar de novo”. Um conceito semelhante é apontado pelo Dicionário Online de Português (2021): representação é o “ato ou efeito de representar, de mostrar com clareza. Ação de expor. Escrita ou oralmente”. Enquanto isso, o sociólogo Émile Durkheim define representação como algo intrínseco ao pensamento das sociedades, que permite a construção do que é real (LIMA GRECCO, 2014). É justamente sobre esse ponto que comenta Salgueiro (2012), quando trata da “teoria do testemunho”, que busca a “apresentação” do real, já encontrada na “representação”. Ou seja, não se pode excluir a possibilidade do não-real, da ficção, mesmo no testemunho. Mas o que é essa literatura do testemunho?

Os estudos sobre este gênero literário vêm sendo bastante explorados, por ser um campo ainda recente no meio acadêmico. Seu surgimento ocorreu na literatura estrangeira com outra nomenclatura. Segundo Salgueiro (2012, p. 291), “a noção fundadora de testemunho vem da chamada ‘literatura do Holocausto’, emblematizada pelos relatos de sobreviventes da Segunda Guerra Mundial”. Assim, a literatura do testemunho surge em períodos marcados por catástrofes e, apesar do compromisso com o “real”, este não pode ser confundido com a realidade, mas sob a perspectiva do trauma (SELIGMANN-SILVA, 2003).

No Brasil, esta literatura está muito ligada ao período do regime militar. Cabe, portanto, resgatar de onde vem a palavra testemunho, além das muitas definições utilizadas no campo jurídico. Conforme Seligmann-Silva (2003, p. 373-374), “em latim pode-se denominar o testemunho com duas palavras: *Testis* e *Superstes*. O sentido de *Superstes* [...] indica a pessoa que atravessou uma provação, o sobrevivente”. No entanto, nem todos sobrevivem às catástrofes e/ou nem todo sobrevivente quer voltar às memórias daquele trauma vivido (SELIGMANN-SILVA, 2003). Neste momento, entra a importância do *Testis* que, para Salgueiro (2012, p. 285), “se põe como *terstis* (terceiro)

– que presenciou, que viu, que “testemunhou”. Por fim, como saber o que é ou não é literatura de testemunho? É possível dizer que são características pertencentes à literatura de testemunho, entre outras, as definidas a seguir:

o registro em primeira pessoa; a sinceridade do relato; a vontade de resistência; a apresentação de um evento coletivo; presença do trauma; rancor e ressentimento; vínculo estreito com a história; sentimento de culpa por ter sobrevivido (SALGUEIRO, 2012, p. 292-293).

Portanto, observando estas características, é possível afirmar que o romance *Minha Doce Puta* se enquadra nesta categoria. André Costa Nunes lança mão de todo seu conhecimento como “Superstes” (Sobrevivente), alguém que viveu as transformações e ao mesmo tempo passou a ser “Testis” (Terceiro), enquanto assiste ao declínio de sua Terra do Meio.

Agora, é possível adentrar aos poucos no romance para mostrar o que o escritor traz com a narrativa envolta no testemunho de seu personagem. Para isso, é fundamental identificar em *Minha doce puta*: Um romance na terra do meio do mundo, quem é essa “doce puta” e, ainda, qual é essa “terra do meio”, que aparecem no título e subtítulo da obra. Ambos fazem parte do relato memorialístico do narrador sobre a cidade de Altamira e região. O título remete à história de amor entre o narrador-personagem, André, e sua Socorro, uma prostituta que veio de Santarém para trabalhar em um prostíbulo de Altamira. No subtítulo, o autor resgata, por meio do narrador-personagem, a diversidade natural da região de Altamira, referindo-se também à “Ilha do Arapujá”[2] como últimas trincheiras naturais, analogicamente, não apenas do Xingu mais também da Amazônia.

Altamira é apresentada pelo narrador-personagem de forma não-linear, ou cronológica. O narrador começa do futuro para o passado e presente, e vice-versa. Também não são todos os capítulos que falam sobre Altamira especificamente. Em *A Estrada para Santarém*, o narrador foca em mostrar o isolamento que a cidade possuía antes da construção da rodovia Transamazônica, como pode ser observado no seguinte trecho: “Era preciso tirar Altamira do isolamento em que se encontrava” (NUNES, 2013-2017, p. 23). Esse capítulo descreve uma Altamira ilhada no meio de uma floresta ferina, que faz sucumbir a todos que dela querem ver-se livres e que sustém quem respeita suas leis invisíveis, como ler-se no trecho:

[2] Esta ilha, conhecida também como “ilha do capacete”, pois sua forma geométrica lembra um capacete militar; localiza-se de frente a orla do cais da cidade de Altamira.

No princípio, medonha, aterrorizante, como a dizer qual esfinge tropical: decifra-me ou te devoro. Com o tempo a expressão de pavor se vai transformando em aceitação de pequenez até se transformar em cumplicidade. A mata passa a ser a mãe protetora e provedora. Irmã, amiga, companheira (NUNES, 2013-2017, p. 28).

Umbuzeiro (1990, p. 21) pontua que, “em 1940, Altamira, tinha 366 casas”. Então, supõe-se que a chegada da rodovia Transamazônica foi o marco para o crescimento populacional e orgânico do município. É justamente o que o narrador-personagem apresenta no título seguinte: O Voo da Andorinha. Nele, sobrevoando a região, avista a já construída transamazônica e, ao relembrar a Altamira do passado, comenta: “Altamira estava salva, o progresso veio mesmo para ficar. É, porque de qualquer maneira, não se podia viver mais de extrativismo. Castanha e borracha já eram coisa do passado. Agora, é trator, boi, gás, geladeira, carro [...]” (NUNES, 1990, p. 54).

Nota-se, com isso, uma transformação. A cidade muda rapidamente, ganha aeroporto, hospital e mais bairros são criados, como o Bairro da Brasília. Por fim, reforça-se a importância da obra que, mesmo no contexto do romance, traz no testemunho certa crítica e mantém viva a história, pois “a força dessa obra advém justamente do fato de ela ser fictícia” (SELIGMANN-SILVA, 2003, p. 378). Assim, o autor/narrador-personagem pode ser mais preciso nos detalhes.

OS IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DA CONSTRUÇÃO DA TRANSAMAZÔNICA PARA ALTAMIRA-PA

Desde o início deste trabalho, identificou-se que a rodovia Transamazônica trouxe consequências sociais e ambientais não só para a região, onde fundou-se Altamira, mas para a Amazônia em geral. Isso também fica nítido na obra de André Costa Nunes. É possível definir esses impactos ambientais a partir da afirmação de que “[...] são alterações sofridas pelo meio ambiente e que foram provocadas por determinadas ações ou atividades, impactando sobre a qualidade de vida, a saúde humana” (FAGMAQ, 2016, online). Este tópico, portanto, pretende provocar uma reflexão sobre todos esses fatores da ação humana na natureza e trazer para os leitores, principalmente os moradores de Altamira, o conhecimento necessário para sua tomada de opinião.

Os impactos socioambientais apontados são encontrados dentro da obra através da narrativa memorialística do narrador-personagem, André, e nos diálogos com seu amigo Eduardo Besouro. Apesar da diversidade de questões que poderiam ser apresentadas, optou-se por citar as principais transformações socioambientais contidas na obra. Assim, quanto aos fatores sociais dos

impactos, destacam-se: o aumento populacional acelerado; a criação de favelas; a insuficiência no atendimento às necessidades básicas de saúde e educação; e o aumento da prostituição e da violência. Já em relação aos fatores ambientais ligados aos impactos da rodovia, há: o desmatamento acelerado com perda de fauna e flora; a poluição do rio Xingu; a interrupção dos ciclos naturais das espécies da região; a caça predatória de animais de pele nobre. O trecho a seguir é um diálogo entre o narrador-personagem e o amigo:

Nossos igarapés estão poluídos, viraram esgotos a céu aberto e a mata está acabando. Virando pasto. A beira do rio [...] foi conspurcada por embarcações pesadas, balsas e empurradores a transportar minério, madeira, gado, óleo, sem respeito algum pelo Xingu e pelo seu povo (NUNES, 2013-2017, p.74).

Essa passagem da obra contém dados muito próximos aos apresentados por pesquisadores acadêmicos e ambientalistas. Outro trecho que reforça a percepção das transformações sociais por que passou o município é o seguinte: “Altamira tornou-se a Meca dos matadores de aluguel. Com o tempo muitos tornaram-se fazendeiros e madeireiros. E outros tantos madeireiros e fazendeiros e policiais tomaram para si o mister da pistolagem” (NUNES, 2013-2017, p.153). Nesse trecho, autor e personagem fundem-se refletindo no testemunho dos fatos históricos narrados sobre a cidade.

Por conseguinte, o romance *Minha Doce Puta*, por assumir a característica da literatura de testemunho, parte dos traumas sofridos pela população local com essas transformações. Traumas que, apesar de terem ocasionado no desenvolvimento da cidade e da região, não mediram as consequências, ignorando os indivíduos que ali já existiam. Na obra, o narrador-personagem traz um trecho que representa um momento traumático passado por uma família ribeirinha quando, com a rodovia, vem também a construção da UHE Belo Monte. Essa família sofreu a desapropriação de sua casa, recebendo em troca uma casa pequena e apertada na cidade, a quilômetros do rio Xingu, de onde apanhavam seu sustento (NUNES, 2013-2017).

Sobre a rodovia e outros impactos dela na região Amazônica, Ruffini e de Souza (2020, p. 198) comentam:

Juntamente com as rodovias, foi também pensada uma infraestrutura energética que pudesse se servir de base para a implantação de grandes investimentos em exploração mineral e agropecuária na Amazônia e também para o desenvolvimento industrial em outras regiões do Brasil.

A abertura da Transamazônica trouxe para a região a Hidrelétrica Kararaó, atualmente UHE Belo Monte (CAMPOS et al., 2013). E o projeto persistiu, apesar de muitos esforços para deter a construção da Usina e advertências sobre os impactos socioambientais que afetaram e afetam muitas populações nativas da região, incluindo indígenas e ribeirinhos.

Ao escrever sobre a história de Altamira, Umbuzeiro (1990, p. 79) comenta que “o agricultor veterano do Xingu não pode acompanhar o desenvolvimento trazido pela rodovia e, muitos regrediram em seu trabalho, vendo-se obrigados a vender suas terras, por um preço abaixo do valor”. Ou seja, frente a todo esse acelerado processo de desenvolvimento, sob as “garras” de um sistema de governo autoritário, os habitantes de Altamira e região não tiveram chance e tampouco a natureza.

Portanto, os impactos foram muitos: queimadas, desmatamento, poluição, crescimento acelerado. É o que observa Nunes:

Os campos, o gado, os caminhões de madeira, as máquinas abrindo estrada interminável, antecipando em gerações o progresso e o isolamento da nossa terra. [...] Castanheiras, jatobás, paus d’arco, pequiazeiros, baixões, várzeas, grotas, grotões, igarapés, rios, tudo sucumbia ante a força maior dos bulldozers (NUNES, 2013-2017, p. 93-94).

Conforme Ruffini e de Souza (2020, p. 201), “a fauna, flora, os rios e as populações amazônicas não são percebidas nos projetos [...] como sujeitos, mas apenas enquanto aqueles que poderiam contribuir para a geração de riquezas”. Portanto, nada poderia atrapalhar o progresso, o desenvolvimento. Tudo o mais seria consequência do processo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do que foi apresentado, este trabalho constatou a importância de discorrer sobre as transformações trazidas pela rodovia Transamazônica e outros projetos decorrentes da sua abertura para o município de Altamira - PA. Nesse contexto, a obra *Minha Doce Puta: Um romance na terra do meio do mundo*, escrita por André Costa Nunes, traz a sua contribuição para a história e memória de Altamira e do Xingu. Assim, o romance-testemunho cumpre mais do que ser uma simples autobiografia.

Apesar de versar sobre um romance, pois conveniu-se que se trata de escrita ficcional, ao enxergar a obra pelo viés da literatura do testemunho, pôde-se notar mais do que meias verdades. Deste modo, o estudo sobre os impactos socioambientais da construção da Transamazônica para Altamira - PA a partir

da referida obra atendeu ao fim desejado, visto que a narrativa contribui para preservação da história de um povo e para o enriquecimento da literatura regional. Além disso, a pesquisa também permitiu, em conjunto com outras fontes teóricas, entender melhor como surgiu o município, a rodovia, e como se formou a população local, identificando também as consequências herdadas deste processo desenvolvimentista.

Entende-se, contudo, que o trabalho cumpre com a proposta de identificar os principais impactos que a construção da rodovia Transamazônica trouxe para a cidade e para a população de Altamira - PA. Entre estes, o inchaço populacional, a violência, a prostituição, as desapropriações e a formação de bairros periféricos, assim como o desequilíbrio ambiental advindo da poluição dos rios, especialmente o rio Xingu, do desmatamento acelerado e da perda de espécies raras de fauna e flora.

REFERÊNCIAS

BOITEMPO. André Costa Nunes. Disponível em: <https://www.boitempoeditorial.com.br/autor/andre-costa-nunes-95>. Acesso em: 21 mar. 2023

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Decreto Lei Nº 1106, de 16 de junho de 1970. Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências. Brasília: **Presidência da República**, 1970 C.

CAMPOS, Yarnel de Oliveira (et al). Análise dos impactos sociais e ambientais decorrentes da construção da UHE Belo Monte no município de Altamira, PA. **Urbanização & meio ambiente**, p. 25, 2013.

DICIO, Dicionário Online de Português. **Representação**. 2021. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/representacao>. Acesso em: 14 set. 2022.

FONSECA, João José Saraiva. **Apostila de metodologia da pesquisa científica**. 2002. Mód. 2. Unid. 1. p. 31-32.

FRAGMAQ. **O que são impactos socioambientais?** Fraqmaq. Disponível em: <https://www.fragmaq.com.br/blog/sao-impactos-socioambientais/>. Acesso em: 28 out. 2022.

LIMA GRECCO, Gabriela de. História e literatura: entre narrativas literárias e históricas, uma análise através do conceito de representação. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**, v. 6, n. 11, 2014.

NUNES, André Costa. **Minha doce puta**: um romance na terra do meio do mundo. Marituba, Uriboca, Pará, Brasil: [S.N.], 2013-2017, p. 221.

PARÁ. Governador, 1909-1912 (João Antônio Luiz Coelho). Mensagem ao Congresso Legislativo do Pará. Belém: **Imprensa Oficial do Estado do Pará**, 1912.

PARÁ. Lei nº 1235, de 18 de novembro de 1911. Dispõe sobre as terras devolutas e outras dos Municípios de Souzel e Altamira. **Lei de terras devolutas e outras dos Municípios de Souzel e Altamira**, Belém, 6 nov. 1911.

RAUPP, Fabiano Maury; BEUREN, Ilse Maria. Metodologia da pesquisa aplicável às ciências. In: BEUREN, Ilse Maria (colab.) et. al. **Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática**. 2006. cap.3 p.76-97.

RIBEIRO, Elica Né Oliveira; DE SOUZA, César Augusto Martins; DA COSTA, Renato Pinheiro. Perspectiva de educação escolar em Altamira-PA no projeto de construção da Rodovia Transamazônica. **Revista HISTEDBR On-line**, v. 21, p. e021005-e021005, 2021.

RUFFINI, Martha; DE SOUZA, César Martins. Desenvolvimento e impactos socioambientais na construção de grandes obras na Amazônia e na Patagônia (1964-1974). **Revista de História Comparada**, v. 14, n. 2, p. 189-225, 2020.

SALGUEIRO, Wilberth. O que é literatura de testemunho (e considerações em torno de Graciliano Ramos, Alex Polari e André du Rap). **Matraga-Revista do Programa de Pós-Graduação em Letras da UERJ**, v. 19, n. 31, 2012.

SANTOS, Dominique Vieira Coelho dos. Acerca do conceito de representação. **rth|**, v. 6, n. 2, p. 27-53, 2011.

SELIGMANN-SILVA, Márcio. O TESTEMUNHO: entre a ficção e o "real". In: SELIGMANN-SILVA, Márcio (Org.). **História, memória, literatura: o testemunho na era das catástrofes**. Campinas, SP: Unicamp, 2003. p. 371-383.

SILVEIRA, Denise Tolfo; CÓRDOVA, Fernanda Peixoto. A pesquisa científica. In: GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (Org.). **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: UFRGS, 2009. cap.2, p. 31-37.

SOUZA, C. A. M. de. Ditadura, grandes projetos e colonização no cotidiano da Transamazônica. **Revista Contemporânea**, ano 4, v. 1, n. 5, 2014. Dossiê 1964-2014: 50 Anos Depois, A Cultura Autoritária Em Questão.

SOUZA, César Martins de. A região dos desejos e das aventuras: diálogos sobre grandes projetos de integração e desenvolvimento na Amazônia nos séculos XIX e XX. **Revista Cadernos do Ceom**, v. 31, n. 48, p. 21-29, 2018.

SOUZA Matilde de. **A Epopeia da Transamazônica: 90 milhões em ação**. 1995. Dissertação (Mestrado em Ciência Política). Belo Horizonte: Programa de Pós-graduação em Ciência Política/UFMG, 1995.

SOUZA, Matilde de. Transamazônica: integrar para não entregar. **Nova Revista Amazônica**, v. 8, n. 1, p. 133-152, 2020.

UMBUZEIRO, Ubirajara Marques. **Altamira e sua história**. 2ª ed. Altamira – Pará: GRUCALT, 1990.