

[Após o golpe de 1964, um novo período econômico intensificou-se com construções de grandes obras que se espalharam por todas as regiões do país, e no caminho desses projetos inúmeros povos com suas terras, reconhecidas ou não, passaram a ser tratados como obstáculos para o desenvolvimento. (...) A abertura da rodovia Transamazônica BR-230, planejada para cortar o Brasil transversalmente, da fronteira com o Peru até João Pessoa na Paraíba, afetou de maneira trágica 29 grupos indígenas, dentre eles, 11 etnias que viviam completamente isoladas. Projetos como a construção das hidrelétricas de Itaipu e de Tucuruí, no Rio Tocantins, e a criação do maior latifúndio do mundo no norte do Mato Grosso, em terra indígena Xavante, expulsaram centenas de comunidades e provocaram milhares de mortes nas aldeias. A Transamazônica; a BR-174, que liga Manaus a Boa Vista; a BR-210, conhecida com Perimetral Norte; e a BR 163, que liga Cuiabá a Santarém, são estradas que faziam parte do Plano de Integração Nacional (PIN), instituído em 1970, pelo presidente Emílio Garrastazu Médici. (...) Para os governos da ditadura, a realização das obras resolveria a questão indígena, integrando os povos à sociedade nacional. A política indigenista integracionista via na conversão do índio em trabalhador um processo considerado “civilizatório” nos termos do regime. Em 1972, o superintendente da Funai na época, o general Ismarth de Araújo, explicou ao jornal O Estado de S. Paulo que “índio integrado é aquele que se converte em mão de obra” e que essa integração se daria de forma “lenta e harmoniosa”.]

Disponível em: <http://memoriasdeditadura.org.br/indigenas/index.html>

Acesso em: 17 de Outubro de 2018 às 18:50.