

O “discurso de felicidade” e o “perigo amarelo” em Londrina (1934 – 1956)

Bruno Sanches Mariante da Silva *

Resumo: Sentimentos anti-nipônicos recrudesceram entre autoridades brasileiras pós-1934. A partir daí os japoneses, principalmente, passaram a representar um perigo constante no imaginário das autoridades brasileiras e alvo de medidas políticas contundentes. Nesse mesmo período, no Norte do Paraná, desenvolvia-se um empreendimento imobiliário, que formou várias cidades e fazendas de café na região. Sua "capital regional", Londrina, atraiu grande número de migrantes através do “discurso de felicidade” materializado na década de 1950 em suas obras modernistas. Um episódio crítico, estudado em nossa pesquisa, foi a construção do aeroporto de Londrina entre os anos de 1945–56. Essa construção se deu sobre terras desapropriadas de famílias nipo-descendentes. Entre a felicidade e a realidade, a história oficial privilegiou a primeira e mesmo a sociedade, por meio de elementos urbanos vem soterrando os conflitos.

Palavras-chaves: arquitetura moderna, conflitos étnicos, Londrina.

Abstract: Anti-Japanese feelings recrudesced among Brazilian authorities post-1934. Since then the Japanese, especially, came to represent a constant danger in the imagination of the Brazilian authorities and targeted policy measures remarkable. In that same period, in north of Paraná, developed a real estate venture, that have created many cities and farms of coffee in the region. The "regional capital", Londrina, attracted large numbers of migrants through the “speech of happiness” materialized in the 1950s in its modernist buildings. A critical episode, studied in our research was the construction of the airport of Londrina between the years 1945-56. This building was on land expropriated Japanese-descendants families. Between happiness and reality, the official history favored the first and even the society by means of urban elements is buried conflicts.

Key-words : modern architecture, ethnic conflicts, Londrina

A presente comunicação é fruto de uma pesquisa em andamento que culminará em nossa monografia de especialização. A pesquisa é baseada nos elementos simbólicos e representativos de uma concepção de cidade e urbanismo presente em Londrina – PR na década de 1950. Tendo em vista que Londrina é uma cidade de colonização recente, na qual os imigrantes e migrantes nipo-descendentes tiveram efetiva participação, nos valeremos mais desta presença e participação na história da região norte do Paraná.

A cidade de Londrina surge a partir de um empreendimento capitalista de loteamento de terras iniciado na década de 1920. O interesse por terras na região do Norte do Paraná surgiu após a expedição de um grupo de investidores e credores britânicos ao Brasil, que ficou

* Graduado em História pela Universidade Estadual de Londrina e aluno do Curso de Especialização em História Social na mesma universidade. brunosanches@sercomtel.com.br

conhecida como “Missão Montagu”, que esteve no Brasil em 1923. A princípio o interesse da expedição inglesa era em adquirir terras para produção algodoeira, contudo, de acordo com alguns autores, certos reveses impediram que o projeto colonizador fosse adiante, como a existência de posseiros e grileiros nas terras adquiridas, fato que levou a empresa a comprar duas vezes as mesmas terras. Decidiu-se, portanto, através de loteamentos reaver o capital investido (ARIAS NETO, 1998). Assim surgiu o projeto de colonização e loteamento dos 515 mil alqueires adquiridos no Norte do Paraná. A frente de colonização situou-se onde hoje é a cidade de Londrina, que rapidamente foi tida como a capital do reino da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) ¹.

Em se tratando de um empreendimento capitalista de venda de lotes a publicidade foi parte fundamental para a constituição não só de Londrina, como de diversas cidades na região. Assim, os clientes vinham atraídos pela fama de riqueza das terras do norte paranaense difundida pela CTNP em todo o Brasil e no exterior. Arias Neto (1998) traça um paralelo entre as propagandas da Companhia de Terras Norte do Paraná com a Carta de Caminha, pois a mensagem contida em ambas é semelhante no que tange à riqueza das terras, pois se aproveitando bem, tudo nestas terras dará (ARIAS NETO, 1998). Outro fator bastante divulgado pela Companhia era a existência de uma estrada de ferro e de estradas de rodagem, o que propiciaria o escoamento de toda a produção do Norte do Paraná. Londrina foi, repetidas vezes, associada a “Terra da Promissão” e, pós-1950, ao “Eldorado Cafeeiro”.

Em nosso recorte temporal aqui selecionado, 1930 a 1956, e o de nossa pesquisa – que se estende até 1988 – nos deparamos com uma Londrina que sendo a “capital” da CTNP torna-se a maior cidade da região e tem um crescimento populacional muito rápido.

Londrina, fim da década de quarenta, início dos anos cinquenta. Retrato de uma cidade que havia sofrido rápida transformação urbana. A população mais que dobrara desde 1940. Entre 1950 e 1960 este movimento acelerado, atingindo a marca, em 1960, de 134.821 habit., cifra muito superior àquela de 30 anos atrás, quando o embrião de cidade não era mais do que um acampamento no meio da mata. (ADUM, 1997, p.178).

Na década de 1950 em consonância como o contexto nacional desenvolvimentista, Londrina passou por um pungente processo de “modernização”, eram construídos diversos elementos urbanos marcados por uma arquitetura modernista. Desse momento da história de Londrina datam edificações como o Cine Teatro Ouro Verde, o Edifício Autolon, a Casa da Criança e a Estação Rodoviária. Esses projetos foram elaborados por Vilanova Artigas,

¹ A CTNP era a subsidiária brasileira da Paraná Plantations, como sede em Londres.

arquiteto modernista de renome nacional, e tinham a intenção de inscrever Londrina na vanguarda arquitetônica.

O movimento da cidade era fervilhante, e o espetáculo da modernidade era registrado de maneira incansável pelos jornais, livros comemorativos, discursos, etc. Um censo seguia sempre marcando os números do progresso: edificações, número de passageiros, movimento da rodoviária, do aeroporto, da produção do café e etc., salientando sempre o crescimento e a riqueza da “cidade menina”. (ADUM, 1997, p.189)

No mesmo contexto eram desenvolvidas políticas de ordenamento urbano e leis de higienização e ordenamento da cidade. Frente ao crescimento desordenado da cidade, em 1951 o então prefeito de Londrina Hugo Cabral contrata Prestes Maia, urbanista de prestígio nacional, para elaborar uma proposta de zoneamento e arruamento para a cidade. Prestes Maia elabora um “Estudo de Urbanismo para a Cidade de Londrina”, um manuscrito que viria dias depois tornar-se a lei 133/51. Por exigir que os loteamentos fossem equipados com infraestrutura, sob pena de não serem aprovados em caso de não cumprimento, a lei 133/51 foi severamente criticada pela população, sobretudo, por loteadores que não aceitavam arcar com o ônus das providências exigidas como água encanada, luz elétrica, esgoto etc.

Entretanto, Londrina não podia parecer atrasada, na mesma direção da inauguração de uma nova Rodoviária (1952), havia o plano da construção de um Aeroporto. Afinal, na concepção dominante daquele momento, a “capital do café” não poderia permanecer com um campo de pouso afastado da cidade, pequeno e antigo. Desse modo a Aviação Velha – primeira pista de pouso da cidade construída em 1938 – foi substituída em 1956 por um novo e moderno Aeroporto, obedecendo a esse critério progressista predominante, que “nada nem ninguém deteria o progresso londrinense”.

Entretanto, para a construção desse Aeroporto foi preciso desapropriar uma grande área, que em sua maioria pertencia à colônia japonesa. Sobre a necessidade da construção do Aeroporto e, principalmente, acerca da escolha do local, questiona-se no mesmo sentido que Losnak e Ivano (2003): será que não era a colônia japonesa ali estabelecida que precisava ser desorganizada, pois à sociedade brasileira não cabia mais conviver com tais agrupamentos de estrangeiros; ou será que o oportunismo de uma época em que imigrantes estavam em situação de controle foi predominante na hora de escolher o local?

Foi a partir dessa hipótese apresentada por Marcos Losnak e Rogério Ivano, em livro sobre a vida do lavrador e fotógrafo nipo-londrinense Haruo Ohara, que organizamos as problemáticas para nosso Trabalho de Conclusão de Curso². Portanto, entende-se que o

² SILVA, Bruno S M. *A construção do Aeroporto de Londrina e a geopolítica de controle dos anos de guerra: o “perigo amarelo” (1934 – 1956)*. Trabalho de Conclusão de Curso. Londrina: 2008.

convívio a partir de 1930 até meados da década de 1950 no Brasil não foi sempre pacífico e tranqüilo. Em Londrina não haveria de ser diferente, afinal nesta cidade estabeleceram-se diversos imigrantes e/ou seus descendentes. Sonia Adum (1997) nos mostra que nas décadas de 1940 e 1950 os conflitos sociais estavam arraigados na população. Segundo a autora esses conflitos estavam relacionados com a divisão espacial da cidade, que visava a “ordem” necessária para o “progresso” capitalista.

Pensar-se-á Londrina - “Pequena Londres” -, enquanto cidade construída dentro de uma nova distribuição do espaço - que supunha um novo modo de vida -, e como resultado de um projeto racional prévio, que pretendia organizar e moldar homens, tanto no presente, como no futuro, também sonhado de forma planificada em função das exigências ligadas à expansão do capital no Brasil e, mais especificamente, do capital imobiliário inglês. Para a concretização do projeto constatar-se-á a exigência de uma máxima concentração do poder nas mãos dos agentes que lideraram o processo. Este poder se mascara ideologicamente com a idéia de “Progresso” que tem como eixo a noção de “ordem”, mais especificamente, aquela que emana da ideologia burguesa. (ADUM, 1997, p.74-5)

Assim o “perigo amarelo” também se instalou no imaginário londrinense, quando foi propagado pela ditadura estadonovista em clima de guerra. No entanto seguindo o caminho apresentado por Richard André (2008) quando revisa e relativiza as comemorações do *IMIN 100* em Londrina e região, encontramos como um lugar-comum sobre a imigração japonesa no Brasil e, principalmente, no Norte do Paraná a afirmação de que sempre houvera uma harmonia entre Brasil e Japão; brasileiros e japoneses. Segundo André (2008) essa harmonia entre japoneses e brasileiros pode estar inserida em um discurso maior que concerne à “democracia racial” (ANDRÉ, 2008). Sobre esse conceito de Gilberto Freyre, André nos diz que essa concepção “bastante questionada nos últimos anos pelas ciências sociais brasileiras, tornou-se moeda comum na economia simbólica nacional, já que foi apropriada por diversos autores em diferentes regiões do país para inumeráveis fins, construindo memórias isentas de conflitos” (ANDRÉ, 2008 p. 741).

Nesse sentido sobre as relações entre o discurso de harmonia social, formador de uma memória coletiva, e o silenciar de outras memórias, Arias Neto nos diz que o discurso sobre a harmonia étnica em Londrina acontece desde o início da colonização, formando, portanto, uma memória coletiva acerca disto:

Ao tempo em que todo esse esplendor econômico se materializa, uma grande aglutinação se processa, um amalgama notável de raças e caracteres, tanto mais notável quanto mais diverso o elemento humano a se fundir para a cristalização futura de um tipo de homem, que seja o denominador comum da substância espiritual e material do homem do setentrião paranaense. (...) Segue, assim, o

setentrião paranaense o seu destino dentro da comunhão nacional, sem problemas étnicos de qualquer espécie (...) Corre, aqui, pari passu na luta pela vida, o cabloco nordestino que, sendo sertanejo, é no dizer do Euclides ‘antes de tudo um forte’, e com o velho saxão experimentado em milênios de civilização, com o laborioso e ultra produtivo italiano, com o asiático pertinaz, enigmático e constante. (ROCHA, José de Oliveira. Apud ARIAS NETO, 1998, p.106).

Assim, é importante sempre atentarmos para o fato que houve na história de Londrina conflitos sociais e étnicos como já apresentados por diversos autores³. Entretanto, cunhou-se ao longo dos anos um “discurso de felicidade”. Segundo Sonia Adum esse processo de desenvolvimento de Londrina vem acompanhado de dicotomias:

O discurso que acompanhava este processo estava também carregado da dicotomia. Por um lado, o “discurso da felicidade” que apontava e exaltava o “progresso”, “foros de civilização” e o “espírito pacífico e ordeiro de seus cidadãos”. Por outro, o da “barbárie”, que chamava a atenção para a “pobreza”, “podridão”, “vício” e “invasão de estrangeiros”. (1997 p. 183).

O “discurso de felicidade” ao qual Adum faz referência ainda encontra-se vigente nas análises de André sobre o centenário da imigração japonesa no Brasil. O discurso no qual não houve conflitos nem problemas de convivência. E em Londrina este discurso está fortemente ligado com a concepção de moderno. A felicidade londrinense é materializada nas construções modernistas das décadas de 1950 e 1960. Dentre as construções modernistas o que nos chama atenção e, é também nosso objeto de pesquisa, é um bairro da zona leste de Londrina: o Jardim Santos Dumont.

O Jardim Santos Dumont foi empreendido pela empresa Brasil – Paraná Loteamentos e Colonização, sobre parte das terras compradas pelos japoneses no início da construção de Londrina. Assim, a história desse bairro está diretamente ligada com as desapropriações para a construção do aeroporto – já que o bairro é circunvizinho ao Aeroporto. Entretanto não há qualquer menção no bairro a estes imigrantes nem ao momento de sua construção. E nas reportagens de jornal por nós analisadas esta ligação com a comunidade nikkei é referida através de uma citação realizada pelo cronista da vida londrinense Widson Schwartz em reportagem de 11/11/1995. A referência é a compra de parte das terras da família Ohara pela Brasil – Paraná Loteamento e Colonização. A empresa comprou 349.203m² para loteá-los e formar o bairro Jardim Santos Dumont. A família é uma das famílias que tiveram suas

³ ADUM, S. M. S. L. *Imagens do Progresso: Civilização e Barbárie em Londrina 1930/1960*. Dissertação. Assis: Unesp, 1997. LOSNACK, M. IVANO, R. *Lavrador de Imagens: uma biografia de Haruo Ohara*. Londrina: S.H. Ohara, 2003.. ARIAS NETO, J. M. *O Eldorado: Representações da política em Londrina: 1930 – 1975*. Londrina: EDUEL, 1998. LEME, E. H. *Noites Ilícitas: Histórias e Memórias da prostituição*. Londrina: EDUEL, 2005

propriedades desapropriadas⁴ para a construção do Aeroporto, entretanto, conseguiu vender parte para a BPLC.

A divulgação feita pela empresa loteadora é uma nova edição do discurso de “terra da promessa” e do “discurso de felicidade”. Sendo desta vez, especificamente, destinado à classe média e classe alta, pois se trata de um empreendimento “aristocrático” como nos diz Schwartz (1995). Ou seja, a Brasil – Paraná Loteamentos e Colonização vale-se de um discurso previamente utilizado e elaborado pela CTNP, com o intuito de atrair compradores para as suas terras. No primeiro momento, o público atraído pela CTNP era imigrantes e migrantes de baixo poder aquisitivo; já no segundo momento o alvo da BPLC era a classe média, que ansiava ver-se livre dos indesejáveis do centro e proximidades. Esse era o público alvo para o segundo “bairro-jardim” de Londrina⁵.

Londrina no pós-guerra respirava modernidade e o “discurso de felicidade” era reeditado, agora não mais para vender lotes como fizera a CTNP, mas sim para vender o moderno, um pedaço do progresso da “cidade que mais cresce no Brasil”. Aquele pânico da guerra, o “perigo amarelo” desaparecera, ou jazia encoberto pelo discurso modernista do pós-guerra. Na síntese entre o medo e a xenofobia da guerra estão as obras modernistas de Londrina, na reatualização e reutilização do discurso de felicidade.

Há ainda em nossa pesquisa outro elemento a ser estudo, entretanto, não pretendemos apresentá-lo mais profundamente neste artigo. Na década de 1980 foi projetada e inaugurada uma praça em frente ao Aeroporto. Esta praça denomina-se “Praça Nishinomiya” e celebra a parceria cultural entre Londrina e a cidade de Nishinomiya, na província de Kyoto no Japão. A praça, projetada para representar dois elementos básicos da cultura japonesa – pedra e água -, contém um monumento que celebra os 50 anos de colonização japonesa em Londrina. No entanto, apesar de estar situada em frente ao Aeroporto e sobre parte dos terrenos desapropriados das famílias nipo-descendentes, os conflitos não são mencionados. A felicidade mais uma vez é materializada e exaltada.

Contudo, cabe agora investigarmos quanto dessa memória foi silenciada; até onde os (i)migrantes japoneses foram expropriados e controlados em Londrina. Mas em contraposição aparecem os personagens bem sucedidos dessa história que mesmo em plena guerra mantiveram-se alheios aos conflitos. Assim, perguntamos até onde se dava a fragilidade dos nipo-descendentes frente ao governo e à sociedade? Ou será que estamos mais próximos de

⁴ Temos referência documental de 24 chácaras desapropriadas entre 1949 e 1969 para a construção e ampliação do Aeroporto de Londrina.

⁵ O primeiro empreendimento denominado “bairro-jardim” foi o Jardim Shagri-lá em 1951. O bairro foi completamente planejado no sentido da Lei 133/51 e das ideias de Prestes Maia.

um caso de oportunismo para se levar adiante um empreendimento “moderno” – a construção do aeroporto? A memória está silenciada no discurso oficial de felicidade, progresso e modernidade. Cabe-nos a investigação e relativização desses elementos simbólicos ali dispostos.

Referências Bibliográficas

ADUM, Sonia M. S. L. **Imagens do Progresso: Civilização e Barbárie em Londrina 1930/1960**. Dissertação (Mestrado) Assis: Unesp, 1997.

ANDRÉ, Richard Gonçalves . *(Re)visões da Imigração Japonesa no Brasil: Discursos Oficiais e Debates Acadêmicos*. IN: **IV Fórum de Pesquisa e Pós-Graduação em História**, 2008, Maringá. Anais do IV Fórum de Pesquisa e Pós-Graduação em História, 2008. p. 734-752.

ARIAS NETO, José Miguel. **O Eldorado: Representações da política em Londrina: 1930 – 1975**. Londrina: EDUEL, 1998.

IPAC/LDA – Inventário e Proteção do Acervo Cultural de Londrina. **Memória e Cotidiano: cenas do Norte do Paraná: escritos que se recompõem**. Londrina: MEC.SESU, 1995.

IVANO, Rogério. **Crônicas de Fronteira: imagem e imaginário de uma terra conquistada**. DISSERTAÇÃO (mestrado). Assis, UNESP, 2001.

KIMURA, Rosangela. **Políticas restritivas aos japoneses no Estado do Paraná 1930-1950 (de cores proibidas ao perigo amarelo)**. Dissertação (Mestrado). Maringá: UEM, 2006.

LE GOFF, Jacques. **A História Nova**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

_____. **História e Memória**. Campinas: Ed. Da Unicamp, 1996.

LESSER, Jeffrey. **A Negociação da Identidade: Imigrante, minorias e a luta pela etnicidade no Brasil**. São Paulo: Editora da UNESP, 2001.

LIASCH FILHO, Jonas. **Aeroportos Urbanos: do glamour aos impactos ambientais**. DISSERTAÇÃO (mestrado). Londrina: UEL, 2004.

LOSNAK, Marcos. IVANO, Rogério **Lavrador de Imagens: uma biografia de Haruo Ohara**. Londrina: S.H. Ohara, 2003.

POLLAK, Michael. *Memória, Esquecimento, Silêncio*. “*Memória, Esquecimento, Silêncio*”. IN: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol.2, n.3, 1989.

SETO, Claudio. UYEDA, Maria Helena. **Ayumi (caminhos percorridos): Memorial da Imigração Japonesa Curitiba e Litoral do Paraná**. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2002.

SCHWARTZ, Widson. Revoada para o leste trouxe Niemeyer. **Jornal de Londrina**, 11/11/1995

_____. Imagens modernas também no Aeroporto. **Jornal e Londrina**, 22/11/2003.

TAKEUCHI, Márcia Yumi. **O Perigo Amarelo em tempos de guerra**. São Paulo: IMESP, 2002.

YAMAKI, Humberto. **Labirinto da Memória: paisagens de Londrina**. Londrina: Edições Humanidades, 2006.