

ROTEIRO DIDÁTICO DA EXPOSIÇÃO

“LUGARES E MEMÓRIAS DE LONDRINA: recordações de famílias”

COLEÇÃO “FOTOGRAFIAS DE FAMÍLIAS”:
rumo ao centenário de Londrina

APRESENTAÇÃO

A nossa história é marcada pelas memórias que temos. Infância, escola, família, brincadeiras, amigos, amores, lugares, momentos... A memória é formada por vivências e experiências – individuais e coletivas. E são/estão expressas na escrita, na fala, nos artefatos, documentos, objetos, imagens... Essa última, em especial a fotografia, constitui-se em uma das formas mais utilizadas para eternizar um momento, registrar algo importante, para que pessoas de outros tempos e outros lugares possam conhecer - o lugar e a pessoa que registra. O registro fotográfico também significa uma forma de se reconhecer numa determinada sociedade.

O Museu Histórico de Londrina, como instituição de salvaguarda de memórias tem, entre suas coleções, uma delas formada por doações de fotografias particulares, cedidas por diversas famílias da cidade – Coleção Famílias. Por meio do Projeto Fotografias de Famílias: Rumo ao Centenário de Londrina, aprovado pelo PROMIC – Programa Municipal de Incentivo à Cultura –, propôs-se uma exposição, tematizando lugares da cidade de Londrina, que foram escolhidos por famílias como importantes marcos. Este roteiro didático acompanha esta exposição, para contribuir com professoras e professores, no uso desta produção em sala de aula.

A exposição virtual *Lugares e Memórias: Registros de Famílias*, vem a público nos propor a reflexão acerca de memórias de um tempo, especificamente aquelas que foram registradas pelo ato fotográfico. Para esta exposição selecionamos aquelas que perpetuaram, por meio da lente da câmera fotográfica de algumas famílias, um pouco da história do crescimento e modernização da cidade de Londrina.

O roteiro didático aqui apresentado acompanha esta exposição, para contribuir com professoras e professores, no uso desta produção em sala de aula, além de trazer mais informações sobre as fotografias apresentadas.

Edméia Ribeiro

Avenida Paraná	7
<i>Daniele Caroline Antunes</i>	
Catedral	19
<i>Bruna Carolina Monteiro</i>	
Lago Igapó	27
<i>Bruna Carolina Monteiro</i>	
Estação Ferroviária	35
<i>Esdras Calixto Gomes Pereira</i>	
Estação Rodoviária	45
<i>Esdras Calixto Gomes Pereira</i>	
Urbanização	53
<i>Bianca de Lima Bomdioli</i>	
Geral	61
<i>Bianca de Lima Bomdioli</i>	
Referências	73

SUMÁRIO



Avenida Paraná



FONTE: ACERVO DO MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA
FOTOGRAFIA DOADA PELA FAMÍLIA MARCHESINI

A circulação de carros no trecho central, situado entre a Praça Floriano Peixoto e a rua Prefeito Hugo Cabral foi impedida a partir de 1977, com a construção do atual Calçadão, ficando o trecho restrito à circulação de pedestres. Na fotografia, vê-se o Calçadão em fase de construção, estando à direita a Praça Floriano Peixoto, também conhecida como Praça da Bandeira e ao fundo o comércio local.

A fotografia mostra a fase de construção do trecho do Calçadão, localizado entre as Avenidas São Paulo e Rio de Janeiro, na década de 70 - possivelmente entre os anos de 1976 e 1977. Observa-se trabalhadores cavando o solo para a colocação de *petit pavê*, um tipo de calçamento em mosaico de pedras portuguesas. À esquerda, vê-se lojas comerciais e o Edifício América, conhecido também como o Edifício do Relojão, por este estar instalado em cima do prédio. Foi construído na década de 60 e durante anos era nele que o comércio de café em Londrina era realizado. À direita está a praça Floriano Peixoto que também foi reurbanizada a partir do projeto do arquiteto Jaime Lerner. A praça fica localizada entre a avenida Rio de Janeiro e a rua São Paulo.



No início de Londrina, a Rua Maranhão era muito movimentada, com grande fluxo de carros na cidade e foi integrada ao calçadão incorporando a Praça Willie Davids. Esta rua, de paralelepípedos, recebeu os arquitetos João Batista Vilanova Artigas e os irmãos Rubens e Carlos Cascaldi, construtores do cine Ouro Verde. Inaugurado em 25 de dezembro de 1952, apresentou grandes filmes, espetáculos e a querida Orquestra da Universidade Estadual de Londrina (UEL). A rua Maranhão abrigava - e ainda abriga - inúmeros comércios como a Casa Manella, o Cine Teatro Universitário Ouro Verde e o prédio da Companhia de Terras Norte do Paraná.

Vista parcial da rua Maranhão em direção à avenida Paraná durante a década de 1950. É possível observar estabelecimentos locais que, aos poucos, foram transformando o espaço em uma rua comercial. Nota-se na imagem grandes edifícios à direita e ao fundo. Vê-se o Cine Teatro Ouro Verde, inaugurado em 24 de dezembro de 1952 -, o Edifício Autolon (Sociedade Auto Comercial de Londrina S/A), onde funcionava uma revendedora de automóveis da marca Chevrolet - inaugurado em 1951 e ativo até o ano de 1978. Ambos foram projetados pelo arquiteto João Batista Vilanova Artigas e construídos pelos irmãos Rubens e Carlos Cascaldi. Atravessando, a atual rua Minas Gerais que cruza com a rua Maranhão, está o Edifício Manella e a Casa Manella, que ficavam localizados, à época, na rua Maranhão, número 554. Ao lado vê-se parte de uma residência com sacada e duas portas. À esquerda da fotografia localiza-se o prédio da Companhia de Terras Norte do Paraná, posteriormente demolido para construção do prédio da loja Marisa.



Praça Marechal Floriano Peixoto e, ao fundo, o Hotel São Jorge. Na década de 1950, a Avenida Paraná também ficou marcada pela prática do *footing*, que se constituía em grandes passeios coletivos, nos quais a avenida ficava cheia de pessoas caminhando por lazer e esporte.

Nesta imagem, observa-se um trecho da Avenida Paraná pavimentada com paralelepípedo, com vista parcial da Praça Marechal Floriano Peixoto, localizada entre a Catedral e o Calçadão. A praça, inaugurada em 7 de setembro de 1934, primeiramente ficou conhecida como Praça da Matriz. Em dezembro de 1937 recebeu o nome de Praça Ruy Barbosa. Atualmente é conhecida como Praça Marechal Floriano Peixoto - a praça da Bandeira. A Avenida Paraná, também conhecida como Calçadão, teve seu projeto realizado pelo arquiteto Jaime Lerner, na gestão do Prefeito Antônio Belinati. Ao fundo da fotografia vê-se o edifício do Hotel São Jorge, localizado no cruzamento da Avenida Paraná com a Avenida São Paulo. O Hotel São Jorge, também conhecido como Edifício Sahão, teve a construção coordenada por Amílcar Neves Ribas, engenheiro do Departamento de Obras do prefeito Antônio Fernandes Sobrinho (1955-1959). Inaugurado em 29 de novembro de 1952, suas atividades foram encerradas em 08 de agosto de 2002. Foi o primeiro hotel de luxo no sul do país, palco de grandes eventos e negócios em Londrina. À direita, observa-se lojas comerciais e ao centro percebe-se o movimento diário de pessoas e carros.

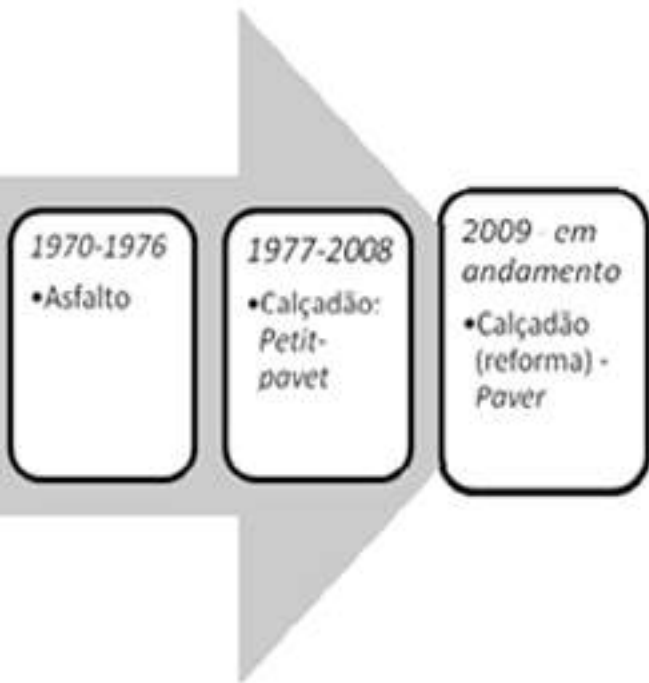


Esta fotografia mostra o início da aplicação do *petit-pavet* na Avenida Paraná na década de 1970. As obras no calçadão foram de responsabilidade do prefeito Antônio Belinati, que contratou o escritório do arquiteto Jaime Lerner para realizar o projeto da rua de pedestres. O calçadão foi entregue em 1977, com seu calçamento em mosaico de pedras portuguesas (*petit-pavet*), que foram retirados e recolocados diversas vezes com fins de manutenção. Em 2009, na gestão do prefeito Homero Barbosa Neto, houve uma reformulação urbanística total - as pedras portuguesas foram substituídas pelo *Paver*, e os equipamentos, como bancos, lixeiras e luminárias também foram trocados.

Essa fotografia retrata a década de 70, possivelmente os anos de 1976 e 1977, período que abrange o planejamento e construção do Calçadão de Londrina (avenida Paraná). Trata-se do trecho localizado entre as ruas Pernambuco e Prefeito Hugo Cabral. Observamos que a construção é feita com *petit-pavet*, um tipo de calçamento em mosaico feito com pedras portuguesas, substituindo o paralelepípedo e asfaltamento. A imagem também retrata o início da colocação das estruturas de ferro, que viriam a ser os quiosques e bancas de jornais - posteriormente, no ano de 2010, grande parte desses espaços foram fechados pela CMTU (Companhia Municipal de Trânsito e Comunicação). A foto registra pessoas caminhando, árvores e vegetações.

Ao lado, um panorama geral das transformações da Avenida Paraná de 1930 aos anos 2000.





Fonte: SATO; DE PAULA, 2016, p. 1314.



Catedral



FONTE: ACERVO DO MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA
FOTOGRAFIA DOADA PELA FAMÍLIA BERTIN

Fachada da segunda Igreja Matriz de Londrina. Com duas torres gigantes, de destaque e imponentes, com dois sinos que permanecem instalados até hoje e sua frente para a Alameda Manoel Ribas, a igreja neogótica teve sua pedra fundamental para a construção da nova Matriz, lançada em 13 de fevereiro de 1938. O pároco, Pe. Eugênio Herter, abençoou a primeira parte da igreja nova em 18 de setembro de 1938. Depois disso a construção foi paralisada diversas vezes e, apenas no mês de dezembro, recebeu iluminação elétrica e alguns bancos provisórios. Em 24 de outubro de 1943, com a conclusão do telhado, ainda sem o forro, a nova Matriz foi inaugurada. Somente em fevereiro de 1945 a Igreja foi rebocada e apenas em 1949 as duas torres ficaram prontas.

Fachada da Igreja Matriz de Londrina na década de 1960, localizada na Travessa Padre Eugênio Herter. Na década de 1940, a primeira Igreja Matriz, de madeira, foi substituída por essa de estilo neogótico, caracterizada pelas duas torres. Devido ao desenvolvimento e modernização de Londrina, no início da década de 1970, mais uma vez a catedral foi substituída pela arquitetura que está presente hoje. Na fotografia, observa-se um grande fluxo de pessoas em frente à igreja matriz. Para a estudiosa Micaela Branco (2015) as igrejas são locais de identidade e acolhimento social, evidenciando, dessa forma, como a igreja matriz é um local de socialização e pertencimento para o povo londrinense. Silva (2000) argumenta que para a cidade de Londrina a religião tornou-se um porto seguro tanto para a alma quanto para o corpo, auxiliando pessoas que precisavam de ajuda. “Era na Igreja, instituição tradicionalmente conhecida pela distribuição de “esmolos”, que aqueles que não tinham condições de se manterem, iam buscar ajuda material.” (SILVA, 2000, p. 266). Assim, a Catedral de Londrina representa a fé e o desenvolvimento social e identitário para grande parte da sociedade londrinense.



O dia 19 de agosto de 1934 marcou a inauguração solene de uma igreja em madeira, construída em Londrina. Em 13 de fevereiro de 1938 foi lançada a pedra fundamental na nova Matriz, que seria construída no mesmo local e, em 18 de setembro de 1938, o pároco, Pe. Eugênio Herter abençoou a primeira parte do prédio novo, que foi paralisado várias vezes. Em 24 de outubro de 1943, ocorreu a conclusão do telhado e a igreja foi inaugurada sem forro. Em fevereiro de 1945 foi rebocada e apenas em 1949 as duas torres ficaram prontas. No dia 1º de fevereiro de 1956, o Papa Pio XII criou as dioceses de Londrina e Maringá e no dia 17 de fevereiro de 1957, Dom Geraldo Fernandes tomou posse como primeiro Bispo de Londrina. Em junho de 1968, a Igreja Matriz antiga, de alvenaria, começou a ser totalmente demolida e a nova Igreja, que é a atual, projetada por Edoardo Rosso e Yoshimasa Kimachi, começou a tomar forma de maneira lenta. Hoje, a Catedral de Londrina, alicerçada em pedra e cimento e estruturada no aço, no ferro e no alumínio, é um verdadeiro monumento de arte e de fé.

A catedral de Londrina (Paróquia Sagrado Coração de Jesus) localiza-se na Travessa Padre Eugênio Herter. Na década de 1930, os novos moradores de Londrina, em grande maioria católicos, iniciaram “junto ao bispo de Jacarezinho - PR uma campanha solicitando a fundação de uma paróquia e a nomeação de um padre” (SILVA, 2000, p.259). A igreja foi construída em 1934 no ponto mais alto da cidade devido a sua importância religiosa e social, e seu projeto foi feito pelo engenheiro Alexandre Razgulaeff. A paróquia foi e continua sendo um importante ponto de referência e convivência para os habitantes. Na década de 1940, esta primeira catedral, de madeira, foi substituída por outra de estilo neogótico. Em 1954, atendendo pedidos da população, foram apresentados os planos e plantas elaboradas na Europa para a construção de uma Igreja maior. Assim, em meados da década de 1960, iniciou-se a construção da atual Catedral e mais uma vez a catedral foi substituída, agora por uma arquitetura mais moderna, para representar o desenvolvimento da cidade de Londrina. Em fevereiro de 1967 a Catedral de Londrina foi elevada à categoria de Diocese, tendo como seu primeiro Bispo Dom Geraldo Fernandes Bijos. Em novembro de 1970 foi elevada à Arquidiocese.



A Praça Marechal Floriano Peixoto, inicialmente, não possuía um nome oficial e era conhecida como Praça da Bandeira ou Praça da Matriz. Foi inaugurada em 7 de setembro de 1934, quando ganhou o nome atual. À direita, a segunda Igreja Matriz de Londrina, cuja característica eram suas duas torres. A parte frontal da da catedral fica voltada para a Alameda Manoel Ribas, o lado direito para o prédio do Fórum e do lado esquerdo encontra-se a residência do Sr. Aristides de Souza Mello, engenheiro da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná - CMNP.

Praça Marechal Floriano Peixoto, também conhecida como Praça da Bandeira, localizada entre as Avenidas Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro e a Travessa Padre Eugênio Herter. A praça foi planejada desde o início da formação da cidade de Londrina, nos anos de 1930, e projetada em forma de asterisco, “muitos autores afirmam que seu desenho remete a bandeira da Inglaterra, já outros dizem que foram os caminhos traçados pelos primeiros moradores do município” (ANGELIS; ARREBOLA; GALDINO, 2014, p.8). Do lado direito encontra-se a Catedral (Paróquia Sagrado Coração de Jesus). Na década de 1940, a antiga Catedral de madeira foi substituída por essa no estilo neogótico, caracterizada por duas torres. Na década de 1970, a paróquia foi substituída novamente pela versão moderna - atual. Ao fundo, entre as Rua Minas Gerais e Avenida Paraná, é possível observar as Casas Fuganti, uma das primeiras lojas de varejo a se instalar no município e que se tornou referência para toda a região.

Lago Igapó



Construção da barragem do Lago Igapó. Igapó, na língua tupi, significa transvazamento de rios. O lago foi projetado em 1958 como uma solução para o problema da drenagem do ribeirão Cambezinho, que era dificultada por uma barragem natural de pedra. Inicialmente pensou-se em dinamitar a barragem, mas prevaleceu a ideia de formar um lago. Coube ao engenheiro Amílcar Neves Ribas, então secretário municipal de obras, a concepção e execução da obra. O projeto estrutural da barragem foi concebido pelo engenheiro civil José Augusto de Queiroz durante a gestão do prefeito Antônio Fernandes Sobrinho e inaugurado no jubileu de prata de Londrina, em 10 de dezembro de 1959.

Os engenheiros Amílcar Neves Ribas e José Augusto de Queiroz foram os responsáveis por projetar a estrutura da barragem do Lago Igapó em 1959, para o processo de represamento do Ribeirão Cambé. A construção da represa fez parte das comemorações do Jubileu de Prata de Londrina, com a presença de políticos e a elite local. Para Camila Oliveira (2018), o objetivo da sociedade londrinense era introduzir espaços de natureza na cidade “[...] por meio de uma obra que conferisse status à cidade, aproximando-a de modernas capitais brasileiras” (OLIVEIRA, 2018, p. 67). Parte do investimento das obras foi doado por empresários da cidade, com o objetivo de se criar um clube em Londrina, que ocorreu logo após a inauguração do Lago. O espaço público do Lago Igapó foi criado a partir do represamento do Ribeirão Cambé, e assim surgiram o Igapó I, o Igapó II e o Igapó III. “O objetivo principal neste represamento foi à busca da ampliação das áreas de lazer e o embelezamento paisagístico da cidade de Londrina”. (BORTOLO, 2010, p. 19). O Lago Igapó é um dos principais pontos turísticos da cidade de Londrina até hoje.



Construção do late Clube de Londrina, localizado junto do Lago Igapó, na Avenida Higienópolis. No início de 1958, empresários liderados pelo então prefeito Antonio Fernandes Sobrinho, o coletor Severo de Rudin Canziani e o Comendador Júlio Fuganti, resolveram represar as águas do Ribeirão Cambé para formar um lago artificial na cidade. Com isso, surgiu também o clube, que foi fundado em 18 de agosto do mesmo ano, e o lago inaugurado em 10 de dezembro de 1959.

Nesta fotografia vê-se a construção do late Clube de Londrina, localizado na Avenida Higienópolis, junto ao Lago Igapó. A construção do late Clube foi supervisionada por Amilcar Neves Ribas, engenheiro do Departamento de Obras do prefeito Antônio Fernandes Sobrinho (1955-1959). Em 1958, empresários liderados pelo prefeito Sobrinho, o coletor Severo de Rudin Canziani e o Comendador Júlio Fuganti, resolveram represar as águas do Ribeirão Cambé para formar um lago artificial na cidade, para a recreação e aproveitamento da represa por parte da população londrinense. Em meados dos anos 1980, o Lago Igapó foi se tornando um dos espaços públicos mais visitados em Londrina. Carlos Bortolo (2010) relata que o late Clube foi um dos responsáveis pelo incentivo à visitação ao Lago, através de atividades de lazer e exposições náuticas no local.



A construção do Lago Igapó ocorreu durante o mandato do prefeito Antônio Fernandes Sobrinho (1955-1959), tendo o engenheiro Amilcar Neves Ribas, então secretário municipal de Obras, como responsável pela concepção e execução da obra. Parte do investimento das obras foi doada por empresários da cidade com o objetivo de criar um late Clube em Londrina. O lago foi inaugurado no dia 10 de dezembro de 1959, no dia do Jubileu de Prata da cidade.

A construção do Lago Igapó ocorreu durante o mandato do prefeito Antônio Fernandes Sobrinho (1955-1959), e o engenheiro Amilcar Neves Ribas, então secretário municipal de Obras, foi o responsável pela concepção e execução da obra. O projeto estrutural da barragem foi concebido pelo engenheiro civil José Augusto de Queiroz. Bortolo (2010) afirma que as áreas ao redor do Lago Igapó são dotadas de infraestrutura e permitem que a população usufrua de lazer e práticas de esporte, o que, para o autor, acarreta em um “processo de valorização e a concentração de empreendimentos imobiliários que vêm sendo produzidos pelas incorporadoras e as principais construtoras da cidade de Londrina.” (BORTOLO, 2010, p.19). Dessa forma, O Lago Igapó representa não apenas uma área de lazer da cidade de Londrina, mas também está presente no cotidiano da população, pois é um lugar que gera memórias e ligação à cidade de Londrina.

Transporte Ferroviário



A construção da linha férrea trouxe trens para Londrina. Com eles chegavam os compradores e suas mudanças e ainda os produtos que abasteciam a cidade. Realizavam o escoamento do café e outros produtos da terra. O uso da ferrovia era importante pois veículos automotivos tinham dificuldade em transitar nas estradas de terra. A ferrovia gerava demanda de serviço para os carroceiros da cidade e fazia circular o comércio, o correio, entre outros. Na fotografia vê-se vagões ferroviários da Estação Ferroviária de Londrina, com inscrição da sigla da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina.

Para a construção da Estação Ferroviária de Londrina, foi publicado um edital em 21 de setembro de 1945, com o propósito de ampliar a Estação Ferroviária de Londrina já existente, decorrente do aumento no fluxo de pessoas e cargas na antiga estação. Em 13 de novembro de 1945, a construtora Firma Thá e Filhos Ltda., nativa de Curitiba, foi escolhida para a realização da obra, recebendo orçamento de Cr\$1.550,00 para a realização da construção. O projeto foi assinado pelo engenheiro Euro Brandão, projetista da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC). Uma das exigências feitas pelos realizadores foi a utilização de materiais de construção com qualidade: “Todos os materiais a serem empregados na construção serão de primeira qualidade e a obra deverá ser executada com esmero e de acordo com as regras da arte de construir”. A construção da Estação Ferroviária de Londrina foi concluída em 19 de julho de 1950.



A segunda Estação Ferroviária de Londrina, vista pela atual Rua Benjamin Constant, apresenta forma arquitetônica eclética. Como a primeira tinha ficado pequena, devido ao grande fluxo de pessoas e cargas, percebeu-se a necessidade de construir uma nova estação, com dimensões maiores. Além da sua funcionalidade, também teve “função simbólica”, pois foi pensada como símbolo de status, representando a mentalidade da elite londrinense e impressionando seus visitantes com um grande portal de entrada. Para isso, o projeto arquitetônico contou com características monumentais, muito apreciadas pelas elites da época.

Estação Ferroviária de Londrina, localizada na Rua Benjamin Constant, número 900, região conhecida como Centro Histórico e Comercial da cidade de Londrina. Em 1984 foi assinado convênio de Cooperação Cultural entre a Prefeitura de Londrina e a Universidade Estadual de Londrina para ocupação do prédio da ferrovia. O Município fez as restaurações necessárias e, em dezembro de 1986, o Museu Histórico de Londrina passou a funcionar na antiga Estação Ferroviária. Na foto, à esquerda do Museu, encontra-se o Planetário, inaugurado em 1 de Junho de 2007. À direita, presença do Terminal Central de ônibus urbano de Londrina. À frente do Museu Histórico de Londrina, está localizada a Praça Rocha Pombo e a antiga Estação Rodoviária, que atualmente é o prédio do Museu de Arte. Por fim, atrás do prédio, encontra-se a Avenida Leste--Oeste. A localização do antigo prédio da Estação Ferroviária de Londrina foi proposital. A princípio, a linha do trem de ferro cortava a cidade entre a região norte-sul, no entanto, ainda na construção do prédio, o crescimento urbano havia excedido o planejamento prévio. Desta forma, a ferrovia tornou-se um problema para o tráfego, gerando diversos acidentes, resultando no fim das atividades em 06 de novembro de 1982.



ESTAÇÃO DE LONDRINA
FONTE: ACERVO do MUSEU HISTÓRICO de LONDRINA
FOTOGRAFIA doada pela FAMÍLIA BATALHA

Cerca de um ano depois da fundação do município, em 28 de julho de 1935, após a construção da ponte ferroviária sobre o Rio Tibagi, o primeiro trem de passageiros inaugurou a Estação Ferroviária de Londrina, iniciando as atividades da estrada férrea na cidade. Por esse motivo, houve a necessidade de aumentar a estação para atender as necessidades de cargas e passageiros e em 1950 inaugurou-se a segunda Estação Ferroviária (vista na fotografia), localizada na atual Rua Benjamin Constant, e onde hoje funciona o Museu Histórico de Londrina.

Inaugurado em 28 de julho de 1935, em uma construção em formato retangular e simples, composta por chão de concreto e cobertura de aço galvanizado, a primeira Estação Ferroviária de Londrina iniciou o funcionamento dos maquinários. Entretanto, a estrutura não suportou a demanda devido ao crescimento populacional e desenvolvimento urbano. A partir de 1946, idealiza-se a construção de uma estrutura para comportar passageiros e cargas na Estação Ferroviária de Londrina. Com projeto do engenheiro Euro Brandão em parceria com a construtora Firma Thá e Filhos Ltda, em 19 de julho de 1950, uma estação ferroviária maior é inaugurada. O objetivo desta nova construção era servir como “portal de entrada” para a cidade, representante da elite londrinense, desta forma, foi atribuída à construção traços monumentais, adotando uma arquitetura eclética, em busca de uma intersecção entre a tradição e a inovação. No Brasil, na segunda metade do século XX, esta escola arquitetônica foi adotada em diversos edifícios ao longo de capitais e centros urbanos como Londrina, para representar a modernização - como foi o caso do Teatro Municipal em São Paulo e o Museu Mineiro em Belo Horizonte.



Plataforma de embarque/desembarque da Estação Ferroviária de Londrina. A Plataforma de embarque/desembarque de passageiros da Estação Ferroviária de Londrina foi desativada em 10 de março de 1981. O último trem de cargas passou por essa estação no dia 06 de novembro de 1982 e, a partir daí, sem os trilhos, a ferrovia deixou o prédio sem função. Passaram a ser discutidas propostas para o novo uso do espaço. A prefeitura do município e a Universidade Estadual de Londrina assinaram um termo de cooperação cultural (Comodato) e, em 1986, o prédio da ferrovia passou a ser ocupado pelo Museu Histórico de Londrina, salvaguardando memórias da cidade.

O objetivo da ampliação e construção de um prédio no mesmo local da Estação Ferroviária em Londrina era comportar a população neste espaço, como também, como também ser “portal de entrada” para a cidade. Para atender às expectativas dessa elite, a qual desejava uma construção emblemática e representativa, foi exigido da construtora a utilização dos melhores materiais de construção e ao projetista a adoção de uma arquitetura eclética, utilizando elementos arquitetônico dos movimentos Gótico, Romântico, Moderno - embora o estilo Tardo-Normando e arquitetura inglesa sejam predominantes, em virtude da identificação dos pioneiros. A nova estrutura do prédio supriu a demanda devido a grande circulação de passageiros no local. A estação foi construída em dois pavimentos: andar inferior, que contemplava as necessidades básicas dos passageiros e agências, e andar superior onde ficava a equipe responsável por gerenciar o espaço. Em 10 de março de 1981, a Estação Ferroviária de Londrina cessou as atividades ligadas ao tráfego de passageiros, devido à ascensão das viagens de ônibus, e em 1982 encerrou o tráfego de cargas.

Transporte Rodoviário



FONTE: ACERVO DO MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA
FOTOGRAFIA DOADA PELA FAMÍLIA BATALHA

Segunda Estação Rodoviária de Londrina (1938), localizada na Praça Willie Davids em frente a sede da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP). Por muito tempo, este foi o coração de Londrina, pois na época a Prefeitura, a Associação Comercial, a CTNP, o bar Pinguim, o restaurante Calloni e um ponto de táxis - os famosos "biribas" - localizavam-se ali. Na fotografia, observa-se um ônibus com destino a cidade de Ipê. Os proprietários da empresa construíam seus ônibus, adaptando caminhões Ford em chassi de fabricação própria (PELLEGRINI, 1994).

A Estação Rodoviária de Londrina localizava-se na praça Willie Davids, construída pela Companhia Ferroviária São Paulo - Paraná em meados dos anos 30. A estação rodoviária de Londrina foi construída de forma provisória, à espera da construção da ponte no Rio Tibagi, localizado em Jataizinho/PR, e da finalização da ferrovia que ligaria Londrina/PR às demais linhas férreas. O serviço ofertado pela rodoviária de Londrina eram viagens do eixo Londrina - Jataí, parada final dos trens da Companhia Ferroviária de São Paulo - Paraná. No dia 28 de julho de 1935 foi a data exata da inauguração da primeira Estação Ferroviária de Londrina.



FONTE: ACERVO DO MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA
FOTOGRAFIA DOADA PELA FAMÍLIA MARCHESINI

A quarta Estação Rodoviária de Londrina construída em 1952, funcionou até 1988 na parte sul da Praça Rocha Pombo, junto à Rua Sergipe. Projetada por João Batista Vilanova Artigas, atualmente é o prédio do Museu de Arte de Londrina. Ao fundo, na fotografia, observa-se também o Edifício Tóquio, localizado na Rua Sergipe, considerado o primeiro arranha-céu de Londrina.

A Estação Rodoviária de Londrina ocupou alguns endereços ao longo de sua história. As duas primeiras estações ficaram localizadas na Praça Willie Davids, enquanto o terceiro prédio destinado a rodoviária foi instalado na Praça Primeiro de Maio, atual Concha Acústica, e esteve em funcionamento entre 1934 a 1952. A ausência da ferrovia na cidade resultou na criação da primeira rodoviária, que funcionou até a implantação da linha ferroviária em Londrina. Com a ascensão dos serviços ferroviários, os ônibus passaram a ocupar um papel secundário, com rotas nas regiões adjacentes da cidade. Em 12 de dezembro de 1952, inaugurou-se a quarta Estação Rodoviária de Londrina, localizada na rua Sergipe, 640, ao sul da Praça Praça Rocha Pombo. O novo prédio da Estação Rodoviária de Londrina marcou o aumento da utilização dos ônibus.



A quarta Estação Rodoviária de Londrina, localizada na Praça Rocha Pombo, que atualmente abriga o prédio do Museu de Arte de Londrina, foi projetada por João Batista Vilanova Artigas e é considerada um marco da arquitetura moderna. Teve suas instalações tombadas pelo Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico da Prefeitura de Londrina e, no dia 19 de maio de 2021 foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Constitui-se no primeiro prédio de arquitetura moderna do Estado do Paraná.

João Batista Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi assinam o projeto arquitetônico da Estação Rodoviária de Londrina, inspirados em uma arquitetura moderna e obras de Oscar Niemeyer. Os projetistas criaram um monumento emblemático para a cidade de Londrina com as setes cascas de concreto que emulam a casca de abóbora na área de embarque e desembarque de passageiros e cargas. A construção deste espaço representa a industrialização e crescimento econômico da cidade durante a Segunda Guerra Mundial. Embora se constituísse em um espaço grande, em menos de 20 anos já não supria a demanda devido ao constante aumento populacional na cidade de Londrina.

Urbanização



Construção de um viaduto na Av. Santos Dumont no ano de 1975. Londrina estava em grande desenvolvimento na década de 70, contava com 230.000 habitantes e produção agrícola voltada para o mercado externo. Nesse período, surgiram os primeiros centros industriais, a ampliação na prestação de serviços como educação, sistema de água e esgoto, pavimentação, energia elétrica e comunicação.

A década de 1970 compreendeu um período de valorização de determinadas localidades. A influência da política nacional desenvolvimentista, junto às frentes de industrialização, acarretaram investimentos voltados para construção de regiões metropolitanas. A rápida mudança social gerou uma expansão física de Londrina e, esse processo, ocorreu advindo das demandas geradas pelo aumento populacional e das migrações. Assim, investimentos do poder público foram voltados a atender tais necessidades de infraestrutura fim de promover melhoria cotidiana e na qualidade de vida.



Construção da empresa Transparaná, localizada na avenida Paraná, em Londrina. A empresa foi fundada pelo empresário Harry Prochet, em maio de 1947. Ao longo de sua existência ajudou a abrir os caminhos do comércio e da industrialização na cidade e região e passou de transportadora de café a distribuidora de veículos automotores, com início em 1948, importando o Jeep Willys. No início importavam-se as peças e somente montavam o jipe aqui, porém, em pouco tempo, o modelo passou a ser fabricado completamente aqui no Brasil pela Transparaná. Também comercializou tratores e, em seu auge, algumas máquinas agrícolas, gerando muitos empregos em Londrina e região. Na foto, utilização de uma bate estaca para perfuração de um buraco.

A Transparaná atuou como companhia de capital privado, fundada pelo grupo empresarial Harry Prochet, com o apoio de multinacionais. A empresa buscava colaborar para o plano urbano da cidade, vendo em Londrina uma oportunidade de sucesso financeiro. Nos anos de expansão cafeeira, a empresa objetivava realizar o transporte da produção de café até Parana-guá para que fosse realizada a exportação para os Estados Unidos. As ações da companhia abriram espaço para o desenvolvimento comercial e industrial do norte paranaense, expandindo para o setor de distribuição de veículos. A Transparaná também trouxe para o Brasil o Jeep Willys, em 1948, sendo esse o carro mais vendido da empresa. Na década de 1970 o grupo envolveu-se com o setor siderúrgico e a distribuição de tratores, passando a fabricar máquinas agrícolas. Assim, a Transparaná colaborou com o desenvolvimento da cidade e, em seu auge, gerou diversas oportunidades de emprego, beneficiando a população e fomentando a economia. Na fotografia, observa-se operários em meio a obras de construção civil.



FONTE: ACERVO do MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA
FOTOGRAFIA DOADA pela FAMÍLIA IDERIHA

A esquerda da fotografia vê-se o prédio onde funcionava a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), localizado na rua Maranhão com Minas Gerais. Foi construído com três pavimentos pela Construtora Brasil, no final da década de 40. Foi projetado pelo engenheiro e arquiteto Philipp Lohbauer, no estilo neo clássico, numa área total de 1.120m². No térreo funcionava uma agência do Banco de São Paulo S. A. e os 2 pavimentos superiores eram constituídos de 10 conjuntos de salas e um apartamento para residência do gerente da agência bancária. Em um desses conjuntos de salas localizava-se a CTNP. Ao lado vê-se o edifício da Associação Comercial, com a estátua do Mercúrio na ponta, seguido por uma imagem quase embaçada do prédio da Prefeitura. Do lado direito está a calçada da Praça Willie Davids.

A fotografia retrata, além da Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP), o edifício do Paço Municipal que funcionou como sede da Prefeitura Municipal, Fórum e Câmara Municipal - demolido para construção do prédio que abriga o Banco Bradesco (edifício do meio). Vê-se o edifício da antiga Associação Comercial de Londrina (ACL), também demolido para a construção da atual. A Associação Comercial e Industrial de Londrina (ACIL) surgiu na década de 1930, com a mobilização de comerciantes, a fim de promover união dos mesmos e atender às necessidades do setor empresarial da cidade. A associação atuava de maneira independente dos poderes públicos e não tinha vínculo partidário. Entre as reivindicações de melhorias, menciona-se a construção da ponte sobre o Rio Tibagi. Dessa forma, entende-se que as questões levantadas pelo grupo iam além do meio dos negócios e compreendia como objetivo, beneficiar a sociedade no aspecto cultural e econômico. Por fim, a praça Willie Davids, criada em 1953, teve seu nome dado em homenagem ao ex-prefeito da cidade. O local passou por transformações com o projeto do arquiteto Jaime Lerner, e atualmente atua como uma extensão do Calçadão (Avenida Paraná).



Geral



Tênis Clube de Londrina, na década de 1930, onde foi construída a primeira quadra de tênis da cidade, pertencente a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP). Ficava localizada em frente à Igreja Matriz, atualmente no local em que está a Biblioteca Pública Municipal de Londrina, na alameda Manoel Ribas com a avenida Rio de Janeiro. Mais tarde foi transformado em Londrina Country Club, e funciona até a atualidade na rua Fernando de Noronha.

O Tênis Club de Londrina era um ambiente de lazer frequentado pelos ingleses e funcionários da CTNP. A localização central era vista de maneira privilegiada, pois os lugares de esporte próximo ao centro urbano representavam distinção social, indicando fatores determinantes nas relações de poder. Tal área de lazer também foi construída como parte da propaganda a fim de atrair compradores de terras. Entende-se, assim, que as condições eram ligadas aos investimentos em bem-estar sociocultural. As ações que a CTNP colocava em prática contribuía de maneira favorável para um planejamento urbano associado à vida esportiva.



Fachada do Colégio Mãe de Deus, localizado na rua Pará. O Colégio foi fundado em 1936, construído por Manoel Joaquim Gregório, em estilo "Deco" Proto Moderno. Estava localizado na rua Pará, de frente para o bosque municipal. O Colégio tinha como objetivo a educação religiosa, para atender filhos e filhas de compradores de terras e trabalhadores da cidade de Londrina.

O Colégio Mãe de Deus foi criado em 1936, sendo uma organização de nacionalidade alemã voltada à forte educação religiosa. A escola buscava atender as famílias pioneiras de Londrina que vinham para a região, a partir de fluxos migratórios de diversas regiões e países diferentes. As migrações ocorriam devido aos investimentos da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) com propagandas para atrair povoamento e investimentos nas terras férteis voltadas à produção de café. A instituição teve início onde hoje é o Edifício Palácio do Comércio, mudando-se para Rua Pará em um terreno doado pela CTNP - onde encontra-se localizado atualmente. A tradicional instituição educacional é de caráter privado e compreende um espaço de influência na sociedade até o tempo presente.



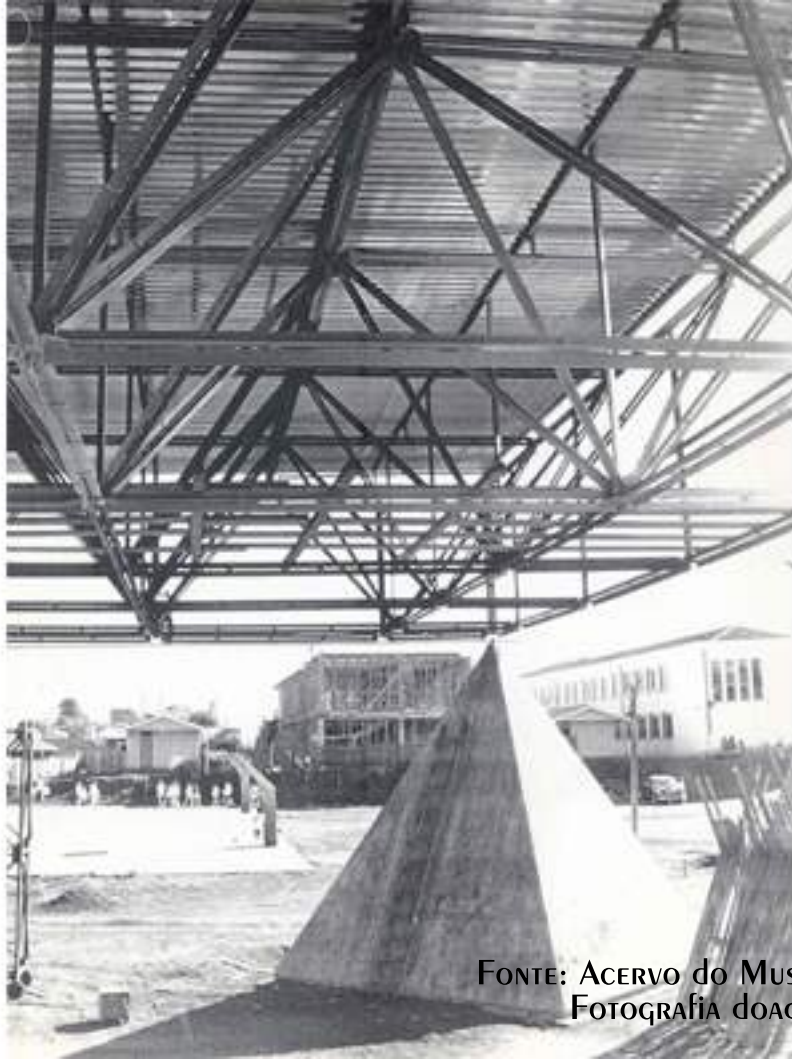
Inaugurada em 1942, antiga Câmara Municipal de Londrina, localizada na esquina das ruas Minas Gerais e Santa Catarina foi vendida na gestão José Richa e construído novo prédio para atual agência do Banco Bradesco. A prefeitura foi transferida para a avenida JK, até a construção da atual na avenida Duque de Caxias. Para o Fórum construiu-se um edifício em frente à Catedral, inaugurado em 1953. A Câmara Municipal de Londrina funcionou nos anos de 1976 e 1977 numa sala do Edifício da Associação Odontológica do Norte do Paraná, localizado na Rua Rolândia. Em meados de 1977 transferiu-se para o Centro Cívico Bento Munhoz da Rocha Neto.

A Câmara Municipal de Londrina foi criada em 1934, localizada entre as ruas Maranhão e Minas Gerais, passando posteriormente a sediar o edifício do Paço Municipal (década de 1950). Foi transferida para a Avenida Juscelino Kubitschek na década de 1980. Referente à vida política, o primeiro prefeito foi o Dr. Joaquim Vicente de Castro, porém o Dr. Willie da Fonseca Brabazon Davids foi o primeiro a ocupar o cargo como eleito, em 1936. Willie Davids estava na cidade como diretor técnico da Companhia de Terras Norte do Paraná e foi selecionado para o cargo político. A fotografia em questão compreende a década de 1950 e destaca o prédio do Paço Municipal, local que era ocupado pelos poderes Executivo e Legislativo.



Fachada da Casa de Saúde e Maternidade Rocha Loures em 1946, localizada na Rua Mato Grosso esquina com a Rua Cambará. Foi demolida em 2019. Era dirigida pelos irmãos Josino Alves da Rocha Loures (especialista em clínica de ouvido, nariz e garganta) e Aníbal Rocha Loures (clínico geral, cirurgias, partos e doenças de senhoras), em um pavilhão da Casa de Saúde. Funcionava, em um segundo pavilhão, o tratamento de moléstias nervosas e mentais, tendo como responsável o Dr. João Carmeliano de Miranda. Com a aquisição da Casa de Saúde pelo Dr. Jonas Faria de Castro, passou a receber alunos de residência médica do Brasil e do exterior. A instituição foi denominada como Casa de Saúde e Maternidade Rocha Loures, São Leopoldo e, posteriormente, CLAM (Conselho Londrinense de Assistência à Mulher, fundado em 10/02/1984) ou Hospital da Mulher. Enquanto CLAM foi referência no atendimento às gestantes.

A Casa de Saúde e Maternidade Rocha Loures foi fundada pelos irmãos Josino e Aníbal Alves da Rocha Loures, médicos recém-chegados em Londrina. O hospital visava assistir os imigrantes e migrantes atraídos pela CTNP que sofriam de doenças endêmicas e acidentes ocasionados pelo desmatamento voltado à produção de café. Os investimentos na área de saúde faziam parte da propaganda usada para atrair povoamento para a cidade de Londrina, tendo em vista que poucas instituições hospitalares atendiam as necessidades do país. No entanto, em 1953 a casa de saúde foi vendida, recebendo o nome de Hospital São Leopoldo e, anos depois, apresentou-se como CLAM (Conselho Londrinense de Assistência à Mulher - ou Hospital da Mulher), dedicado ao atendimento de mulheres.



**FONTE: ACERVO DO MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA
FOTOGRAFIA DOADA PELA FAMÍLIA MARCHESINI**

Construção do Ginásio de Esportes Professor Darcy Cortez, mais conhecido como Moringão e localizado na Rua Gomes Carneiro. A obra do ginásio foi realizada durante a gestão do ex-prefeito Dalton Fonseca Paranaguá (1969-1973), cujo nome Moringão vem em sua homenagem. O ginásio foi construído com o objetivo de receber os jogos abertos do Paraná. Configura-se em um importante espaço esportivo e cultural de Londrina, no qual acontecem apresentações de shows, disputas esportivas e cerimônias de formaturas. Foi inaugurado em 01 de outubro de 1972.

O ginásio Moringão foi planejado pelo prefeito Dalton Paranaguá, na década de 1970, para atender as reivindicações da comunidade esportiva da cidade. A construção foi de responsabilidade do arquiteto Léo de Judá Barbosa, que atuava como secretário da urbanização e foi contratado para suprir as necessidades da cidade que se desenvolvia em ritmo acelerado. A construção foi articulada para compreender um complexo esportivo condizente ao título londrinense de Capital Mundial do Café. Ainda, o ginásio recebeu tal nome em homenagem a Dalton Paranaguá que, em sua campanha política, ficou conhecido como “Moringa Fresca”, aquele que esquenta o ataque dos adversários.

REFERÊNCIAS

ACIL. Disponível em: <http://acil.com.br/historia>. Acesso em: 21 de setembro de 2021.

ANGELIS, Bruno Luiz Domingos de; ARREBOLA, Camila Lima Chechin Camacho; GALDINO, Silvana de Jesus. Londrina e a praça Marechal Floriano Peixoto. **Cidades Verdes**, v.02, n.03, 2014. p. 26-38.

BANCO de São Paulo S.A. **A Pioneira**: retrato do Norte do Paraná, Londrina - PR, ano 3, n. 7, 1950. p. 27-29.

BONI, Paulo Cesar; CARVALHO, Olívia Orquiza de. Identificação do meio urbano através da imaginabilidade da cidade: o caso de Londrina. **Semina: Ciências Sociais e Humanas**, Londrina, v. 30, n. 2, 2009. p. 141-158. Disponível em: <https://www.uel.br/revistas/uel/index.php/seminasoc/article/view/7843/8964>. Acesso em: 20 de set. 2021.

BONI, Paulo César; TEIXEIRA, Juliana de Oliveira. **Hotéis históricos do Norte do Paraná**. Fragmentos da história do Norte do Paraná em textos e imagens. Londrina: Midiograf, 2013. Disponível em: <http://www.uel.br/pos/fotografia/wp-content/uploads/Hot%C3%A9is1.pdf>. Acesso em: 18 de Set. 2021.

BONI, Paulo César; UNFRIED, Rosana Reineri; BENATTO, Omeletino. **Memórias fotográficas: a fotografia e fragmentos da história de Londrina**. Londrina; Midiograf, 2013. Disponível em: http://www.uel.br/pos/fotografia/wp-content/uploads/Memorias-Fotograficas_LIVRO1.pdf. Acesso em: 18 de set. 2021.

BORTOLO, Carlos Alexandre de. A produção de um espaço público e os agentes produtores da cidade: o caso do Lago Igapó em Londrina - PR. **Geo UERJ**. Ano 12, nº. 21, v. 2, 2º sem/2010. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/viewFile/1488/1246>. Acesso em: 21 de set. 2021.

BORTOLO, Carlos. O Lago Igapó em Londrina - PR: uma leitura das diferentes formas de produção do espaço da cidade. **Revista Percurso- NEMO**, Maringá, v. 2, n. 2, 2010. p. 47-72. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percurso/article/view/49469>. Acesso em: 21 de set. 2021.

BRANCO, Micaela. Lugar do sagrado: igreja como elemento dinamizador do espaço público. **Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo**. n.7, 2015. Disponível em: https://www.academia.edu/33901542/Lugar_do_Sagrado_Igreja_como_elemento_dinamizador_do_espaco_p%C3%A7o_p%C3%BAblico. Acesso em: 20 de set. 2021.

COLÉGIO Mãe de Deus. Disponível em: <https://www.maededeus.edu.br/a-escola/1/historia.html>. Acesso em: 21 de setembro de 2021.

DOMINGOS, Thiago Augusto. **Urbanização, metrópoles e regiões metropolitanas: análise da região metropolitana de Londrina**. Dissertação (mestrado). UEL, 2010.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estrada de Ferro São Paulo-Paraná (anos 1930-1944) Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (1944-1975) RFFSA (1975-1982)**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-spp/londrina-vel.htm>. Acesso em: 13 set. 2021.

JÁ ESTÁ sendo escolhido o local para o "Moringão. **Folha de londrina**, Londrina, v. 21, n. 5264, p. 9, ago. 1969.

LIASCHI, Jonas. **As antigas estações rodoviárias de Londrina**. Disponível em: <http://londrinahistorica.blogspot.com/2011/05/as-antigas-estacoes-rodoviarias-de.html>. Acesso em: 14 set. 2021.

LONDRINA. Câmara Municipal. Disponível em: <https://www.cml.pr.gov.br/cml/site/historia.xhtml>. Acesso em: 21 de setembro de 2021.

MORINGÃO vive hoje 30 anos de história. **Folha de Londrina**. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/esporte/moringao-vive-hoje-30-anos-de-historia-418344.html>. Acesso em: 21 de setembro de 2021.

MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA. **Cuidar, curar e lembrar: memória de saúde em Londrina**. 2012. 1 v. [Londrina Documenta]. Disponível em: [http://www.uel.br/museu/uploads/pagina/arquivos/Documenta_3_\(835\).pdf](http://www.uel.br/museu/uploads/pagina/arquivos/Documenta_3_(835).pdf). Acesso em: 21 de set. de 2021.

OLIVEIRA, Camila Silva de. **Lago Igapó II, Londrina (PR): natureza, história e afeto no campo do patrimônio cultural.** 2018. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo, 2018. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-23102018-173158/publico/MEcamilasilvadeoliveira_rev.pdf. Acesso em: 21 de Set. 2021.

PANCHONI, Maria. Emmanuella. **O Caráter de Espaços Históricos – Avaliação das Praças de Londrina PR.** (Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Estadual de Londrina, 2007. Disponível em: <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp138669.pdf>. Acesso em: 18 de set. 2021.

PELLEGRINI, Domingos. **Viação Garcia 60 anos de história.** Londrina: PR, 1994.

REGO, Renato Leão; DESTEFANI, Wilian da Silva; CRISTO, Joice Ellen de. Entre os pioneiros do urbanismo do Paraná. **Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, v. 5, n. 2, p. 5-19, 2013.

SATO, Thiago Tomoaky dos Santos; PAULA, Zueleide Casagrande de. O calçadão e seus elementos. **Anais...XI Seminário de Pesquisa em Ciências Humanas - SEPECH.** Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2016. Disponível em: <http://www.uel.br/eventos/sepech/sepech12/arqtxt/PDF/thiagotssato.pdf>. Acesso em: 18 de set. 2021.

SCHWARTZ, Widson. Igapó tem perspectiva maior. **Jornal de Londrina**, Londrina - PR, ano 8, n. 2072, 21 ago. 1996. Cidade, p. 8.

SILVA, Claudia Neves da. O processo de consolidação da Igreja Católica no município de Londrina (1934-1957). *Serv. Soc. Rev.*, Londrina, v.2, n.2, p. 259-274, Jan./Jun. 2000. Disponível em: <https://www.uel.br/revistas/ssrevista/n2v2.pdf#page=101>. Acesso em: 20 de Set. 2021.

SILVA, Priscilla Perrud. **De Estação Ferroviária à Museu Histórico de Londrina: A refuncionalização do edifício na década de 1980.** Disponível em: <http://www.uel.br/eventos/sepech/sepech12/arqtxt/PDF/priscillapsilva.pdf>. Acesso em: 13 set. 2021.

SILVA, Priscilla Perrud; PAULA, Zueleide Casagrande de. **A antiga Estação Ferroviária de Londrina (1946-1950):** Linguagem arquitetônica do eclétismo. *Cordis. Comunicação, Modernidade e Arquitetura*, n. 8, jan./jun. pp. 435-457, 2012.

TRANSPARANÁ trouxe o Jeep Willys. **Folha de Londrina.** Disponível em <https://www.folhadelondrina.com.br/cadernos-especiais/transparana-trouxe-o-jeep-willys-25276.html>. Acesso em: 21 de setembro de 2021.

YAMAKI, Humberto. **Lembranças e deslembanças: álbum Londrina 1941.** Londrina - PR: Edições Humanidades, 2008.

SITES CONSULTADOS

<<http://londrinacountryclub.com.br/institucional/historia-do-clube>> Acesso em 11 out. 2021.>

<<http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=128>>
Acesso em: 14 set. 2021.

<<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/bibliotecacatalogo?view=detalhes&id=443199>> Acesso em: 07 de jul. 2021.

<<https://catedrallondrina.com.br/a-atual/historia/20211006>> Acesso em: 28 de jul. 2021.

<<https://trl.londrina.pr.gov.br/index.php/historia.html>> Acesso em: 14 set. 2021.

<<https://www.gov.br/iphan/pt-br/assuntos/noticias/antiga-rodoviaria-de-londrina-pr-e-tombada-como-patrimonio-cultural-do-brasil>> Acesso em: 14 set. 2021.

<<https://www.solutudo.com.br/empresas/pr/londrina/hospitais/hospital-do-clam-3835675>>
Acesso: 11 out. 2021.

Direção do Museu Histórico de Londrina
Prof. Dr^a Edméia Ribeiro

Curadoria da Exposição
Prof. Dr^a Edméia Ribeiro

Texto de Apresentação
Prof. Dr^a Edméia Ribeiro

Digitalização das Imagens
Vinicius Soares Correa

Editoras
Prof. Dr^a Edméia Ribeiro
Rosângela Ricieri Haddad

Curadoria de Imagens
Rosângela Ricieri Haddad
Beatriz Ozaki Batilani

Curadoria de Imagens e Textos
Bianca de Lima Bomdioli
Bruna Carolina Monteiro
Daniele Caroline Antunes
Esdras Calixto Gomes Pereira

Editoração
Daniele Caroline Antunes

