

2024

ISSN 2177-7365

Boletim Especial
Museu Histórico
de Londrina

28

Especial "Estudos Patrimoniais Elisa Zanon"

Universidade Estadual de Londrina
Museu Histórico de Londrina

Boletim Especial
Museu Histórico
de Londrina

28

Reitora

Profª. Drª. Marta Regina Gimenez Favaro

Vice-reitor

Prof. Dr. Airton José Petris

Diretora Acadêmica do MHL

Profª Drª Edméia Ribeiro

Coordenação Geral

Profª Drª Edméia Ribeiro

Editores

Profª Drª Edméia Ribeiro

Comissão Executiva

Edeni Ramos Vilela
Amauri Ramos da Silva

ASAM - Presidência

Ana Rosa Lunardelli

Editoração

Marina dos Santos Galli

Fonte

Tw Cen MT Condensed/
Acumin Variable Concept/
Inhabits/Segoe Script

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Boletim Museu Histórico de Londrina / Universidade Estadual de Londrina.
Museu Histórico de Londrina. -- Londrina - PR : Universidade Estadual de
Londrina, v.1, n. 1, jul./dez. 2009 -

Semestral

ISSN 2177-7365

1. Museologia - Periódicos. 2. Londrina -- História. 3. Universidade Estadual
de Londrina. 4. Museu Histórico de Londrina

CDU 069:981.622



SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	6
1 INTRODUÇÃO	9
2 A Estação Ferroviária de Londrina	12
3 O Museu Histórico de Londrina	24
REFERÊNCIAS	43
ASAM	44
NORMAS PARA PUBLICAÇÃO	45
EQUIPE TÉCNICA DO MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA	46
Museu Histórico de Londrina	47





APRESENTAÇÃO

O prédio da “antiga” estação ferroviária de Londrina (PR) já é percebido por boa parte da população londrinense como patrimônio arquitetônico da cidade, um “lugar de memória”. O seu tombamento como bem patrimonial da cidade justifica-se não apenas pelas lembranças que evoca, por suas características arquitetônicas, ou por sua atual destinação como espaço do Museu Histórico de Londrina, após cessação do transporte ferroviário e retirada dos trilhos do centro da cidade. Mas, sobretudo, pelo seu valor simbólico associado à imagem da cidade surgida no meio da mata nativa enquanto aqui chegava, também, a ferrovia.

As estradas de ferro foram símbolos de expansão da modernidade capitalista desde a segunda metade do século XIX até a primeira metade do século XX. Por um lado, incorporavam a alta tecnologia da época, por outro, pelos caminhos de ferro, de modo nunca antes visto, fizeram circular pessoas e mercadorias, ideias e mudanças. Elas representavam o “novo” propiciado pela técnica, pela produção e circulação internacional de mercadorias e capitais, pelas transformações de ideários e práticas sociais. Estes pressupostos manifestam-se, também, na formação de Londrina. A constituição da cidade foi influenciada pelo empreendimento comercial no norte do Paraná, planejado pela companhia Paraná Plantations Ltd., com capital inglês.

A comercialização de lotes esteve associada a estratégias para atração de compradores de terra e de trabalhadores, à sua produtividade, escoamento de produção, exportação. Isto determinou a construção de infraestrutura essencial da cidade, incluindo a linha férrea, e também, percepções de Londrina como “eldorado”, terra do “ouro verde” e do “progresso”. Uma cidade que se imaginou moderna.

O município, instituído em 1934, se desenhou num ritmo muitas vezes descrito como espetacular e fabuloso. Tão promissor que, já nos anos 1940, a cidade ostentava o título de “Capital Mundial do Café”. Em 1935, chegava o trem de ferro à primeira estação ferroviária de Londrina. Onze anos depois se iniciava a construção do atual prédio da estação, pois a primeira se tornara acanhada frente às demandas da cidade.

Enquanto funcionou, a estação ferroviária de Londrina foi a porta de entrada da cidade. O novo prédio da estação representou o conceito que a cidade tinha de si mesma ao se apresentar para os viajantes, assim como, ficou associado aos sonhos e lembranças dos imigrantes recém-chegados com desejos de vida melhor e riquezas.

Hoje, como sede do Museu Histórico da cidade, o prédio da “antiga” estação ferroviária de Londrina constitui-se como um espaço de reflexão sobre a memória e a história que estão na base da cidadania do londrinense. Um espaço necessário, pois o “novo” característico do mundo moderno impôs a superação e substituição do velho, a transformação do antigo, e no limite, a exclusão de populações e de tradições. Em meio a um processo complexo, cheio de disputas e contradições, o prédio da “antiga” estação ferroviária de Londrina, no coração da cidade, testemunho do seu desenvolvimento, nos indaga permanentemente: qual cidade vocês, londrinenses, querem deixar para os seus filhos?

Regina Célia Alegro
Graduada em História, mestre e doutora em Educação



1 INTRODUÇÃO

Este Boletim faz parte do trabalho realizado pelo projeto “Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural em Londrina: estudos de bens culturais”¹ que tem como objetivo o desenvolvimento de estudos técnicos de 10 bens de interesse cultural para a cidade de Londrina-PR. Esses estudos irão subsidiar a análise e o processo de Tombamento ou de Listagem de Bens de Interesse de Preservação em nível municipal. O projeto foi financiado pelo Fundo Municipal de Preservação do Patrimônio Artístico Histórico-Cultural de Londrina-PR e tem como proponente a ASAM — Associação dos Amigos do Museu Histórico de Londrina.

O instrumento de preservação do Tombamento está presente no Brasil desde 1937 com a criação do SPHAN (atualmente Instituto do Patrimônio Histórico-Artístico Nacional - Iphan), órgão responsável pela preservação dos bens de interesse patrimonial da nação brasileira. Desde a sua criação, os bens tombados a nível federal são inscritos em livros do tomo e podem estar em um ou mais livros, a depender de suas características e valores patrimoniais.

Existem quatro livros do tomo no Iphan: o primeiro — Livro do Tombo das Belas Artes — abrange obras que apresentam uma acentuada qualidade artística, muitas vezes reconhecidas como arte acadêmica; o segundo — Livro do Tombo Histórico — apresenta obras que estão vinculadas a momentos históricos importantes da nação; o terceiro — Livro do Tombo das Artes Aplicadas — tem um objetivo próximo ao livro das belas-artes, ligada ao interesse artístico, mas desta vez associada a função utilitária; por fim, o quarto — Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico — engloba obras referenciais

¹ Os integrantes do projeto e autores do Estudo Técnico são: Coordenadora do Projeto: Arq. Ms. Carla de Barros Caires Greve; Pesquisadora na área de Arquitetura: Amábile Lucio Campos; Pesquisadora na área de História: Ms. Pamela Wanessa Godoi; Auxiliares de Pesquisa: Douglas Keidy Marins Abe (Arq.), Ms. Gabriela Oliveira Wedekin (Arq.), Ingrid Batista Marques (Hist.), Wilson de Creddo Maestro (Hist.) e representando o COMPAC a Arquiteta e Urbanista Ms. Elisa Zanon.

em aspectos arqueológicos e paisagísticos, como praças e bosques, e etnográfico, como representação de etnias importantes, como um terreiro de Candomblé. Em 2011 a antiga Rodoviária de Londrina, hoje Museu de Arte, foi tombado a nível federal no livro de Belas Artes.

No Estado do Paraná, o órgão responsável pela salvaguarda dos bens de interesse patrimonial é a Coordenação do Patrimônio Cultural do Paraná, ligado à Secretaria da Comunicação Social e da Cultura e um dos principais instrumentos de preservação utilizados para a salvaguarda dos bens materiais é o Tombamento. Os bens tombados são agrupados similarmente em quatro livros do tomo, com os mesmos nomes e funções dos livros do IPHAN. Em Londrina há quatro bens tombados em nível estadual, a saber: o Teatro Ouro Verde, a Antiga Rodoviária, a Praça Rocha Pombo e a Mansão Garcia.

Posteriormente, em 2000, foi instituído federalmente o instrumento de preservação do Registro para bens imateriais, com a criação de quatro livros do registro: Saberes, Formas de Expressão, Celebração e Lugares. O Livro do Registro dos Saberes busca a preservação de conhecimentos e modos de fazer presentes no cotidiano da população. O livro do Registro das Formas de Expressão busca preservar as diversas manifestações literárias, cênicas, musicais, lúdicas e plásticas. O livro do Registro da Celebração engloba uma união de manifestações presentes em rituais ou festas coletivas, muitas vezes religiosas. O livro do Registro dos Lugares engloba espaços como feiras e praças nos quais se concentram e reproduzem práticas culturais coletivas.

Em relação à esfera municipal, a Lei de Preservação foi criada no ano de 2011 e apresenta dois instrumentos principais de preservação: Tombamento e Listagem de Bens de Interesse de Preservação. Os bens materiais podem ser preservados nos dois instrumentos, enquanto os bens imateriais apenas na Listagem de Bens de Interesse de Preservação. A lei não estipula a criação de quatro livros do tomo, mas o julgamento dos valores das obras está muitas vezes presente na solicitação do tombamento do bem, encaminhado para a Secretaria de Cultura com o dossiê de estudos do bem e no parecer realizado pelo Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Londrina (COMPAC), no caso de o processo ser deferido.

O primeiro tombamento em nível municipal foi do edifício conhecido como antiga Casa da Criança e atual Secretaria de Cultura, realizado em 2016. No mesmo ano, a expressão “pé-vermelho” se

tornou o primeiro bem imaterial inserido na Listagem de Bens de Interesse de preservação. O segundo bem tombado foi o edifício do Antigo Fórum, atual Biblioteca Municipal, em 2020.

Esta série de estudos técnicos visa embasar os próximos pareceres de encaminhamento, seja para tombamento ou inserção na Listagem de Bens de Interesse de Preservação. O conjunto de bens analisados neste projeto envolve bens materiais imóveis, como edifícios e conjuntos urbanos, e móveis, como meios de transporte, além de bens imateriais, como uma forma de expressão e lugar.

Infelizmente, durante o processo de trabalho do Projeto houve a perda prematura da arquiteta e professora Elisa Zanon, que fará imensa falta, mas deixa um legado de inspiração e gentileza. A partir do segundo estudo, as publicações ganharam seu nome, como homenagem pelo esforço e dedicação ao campo do Patrimônio de Londrina.

O quarto estudo técnico realizado, o qual este boletim contempla, trata-se de um bem de interesse patrimonial material imóvel: a Antiga Estação Ferroviária de Londrina atual Museu Histórico de Londrina, o qual buscou compreender seus valores para o município de Londrina-PR e suas características principais que identificam sua “essência” e “caráter”.

Os Estudos foram baseados nas informações contidas na solicitação de Tombamento, bibliografia disponível, levantamento iconográfico, audiovisual e documental, entrevistas e levantamentos de campo. As propostas de salvaguarda e diretrizes de preservação contidas nos estudos técnicos completos dos bens, são recomendações iniciais que podem sofrer alterações pelo Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Londrina (COMPAC) no Parecer Oficial e Final de Inserção na Listagem de Bem de Interesses de Preservação do bem.

Para acessar o estudo técnico completo, clique [AQUI](#).

2 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE LONDRINA

A solicitação de tombamento do antigo edifício da Estação Ferroviária de Londrina, hoje Museu Histórico de Londrina (MHL) [Fig. 1] foi realizada em 2022 pela diretora do MHL, Edméia Aparecida Ribeiro. Entre as razões para a Solicitação de Tombamento está o valor que o edifício tem para Londrina como identidade da cidade e seu valor histórico-cultural.

De grande significado para o desenvolvimento e a identidade da cidade, o prédio da antiga Estação ferroviária, construído entre 1946 e 1950, respondeu na sua origem, não apenas à demanda por transporte da superprodução cafeeira, mas concretizava uma “função simbólica” de representação da cidade e das projeções para o seu futuro (Ribeiro, 2022, p. 01).

Figura 1 - Museu Histórico de Londrina.

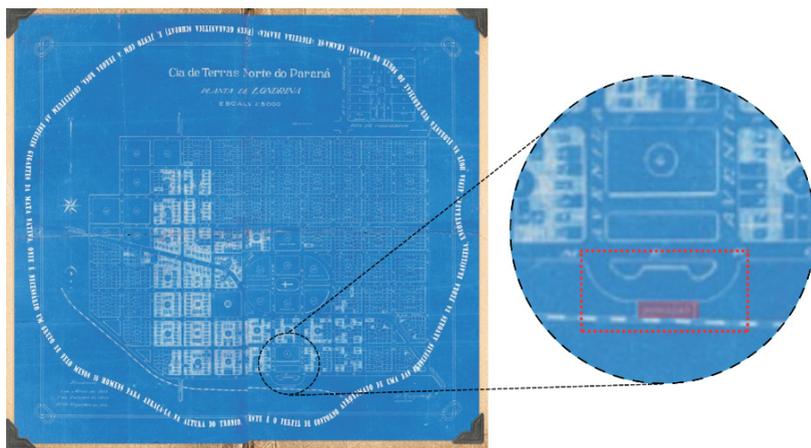


Fonte: Os autores (2023).

O início de Londrina se deu no ano de 1929, mas foi somente em 1934 que Londrina passou a ser considerada oficialmente um município. A inserção da cidade em uma cota alta foi planejada em relação ao local onde passaria a linha férrea mostrando desde o início como o desenvolvimento das cidades da região norte do Paraná se deu diretamente relacionado à passagem do trem. Inclusive o desenho da cidade de 1932 [Fig. 2] já direcionava o local no qual seria inserido o edifício da Estação Ferroviária, embora ainda demoraria alguns anos para que o mesmo fosse implementado.

“Além do impacto social, político e econômico que a ferrovia trazia, deve-se lembrar como aponta Leão Rego, que as cidades planejadas pela CTNP eram construídas antes mesmo da chegada da ferrovia. Porém, tinham o desenho urbano pensado previamente com a presença dela. As cidades eram, portanto, idealizadas nas pranchetas dos técnicos da Cia. A partir do caminho que a ferrovia iria percorrer (Leme, 2013, p. 153).

Figura 2 - Plano inicial de Londrina, “Planta Azul”, 1932. Observa-se a indicação do Norte invertida.



Fonte: Yamaki (2003). Modificado pelos autores (2023).

No início, o trem chegava apenas até a cidade de Jatahy, atual Jataizinho, e embora desde 1933 o projeto de prolongamento da estrada de ferro até Londrina já estivesse aprovado, os primeiros trilhos só chegaram na cidade em 1934, e apenas em julho de 1935 foi inaugurado a linha Jatahy-Londrina [Fig. 3]. Acompanhando a construção da linha férrea entre Jatahy e Londrina, o primeiro edifício da Estação Ferroviária de Londrina foi construído em madeira entre 1934 e 1935, margeando a linha férrea.

Figura 3 – Chegada da primeira locomotiva à Londrina, julho de 1935.



Fonte: Coleção José Juliani. Acervo MHL (2023).

O primeiro edifício da Estação Ferroviária de Londrina [Fig. 4] apresentava um formato retangular, com seu lado maior paralelo aos trilhos de trem, o telhado de duas águas apresentava do lado norte um vão amplo, marcando a “gare” onde parava o trem e acontecia o embarque e desembarque. O telhado tinha suas faces menores fechadas e inserido o nome de Londrina, evidenciando a predominância

horizontal do volume. A estrutura do edifício acompanhava o material principal utilizado no início de Londrina, a madeira, mas já apresentava algumas características marcantes na criação de pilares esculturais em formato de Y.

Figura 4 – Primeira estação ferroviária de Londrina, 1935.



Fonte: Coleção José Juliani. Acervo MHL (2023).

Após 1935 a venda das terras da CTNP aumentaram exponencialmente, juntamente com o crescimento de Londrina e a produção agrícola da região. O transporte de pessoas e o escoamento dos produtos fez com que a Estação Ferroviária trabalhasse no seu limite. Em 1943 a CTNP foi vendida ao grupo de investidores brasileiros. A Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná (CFSP) foi adquirida pelo Governo Federal e é neste cenário que em 1944 surge o plano de construir uma nova estação ferroviária em Londrina, para atender uma maior capacidade de passageiros e transporte de cargas (Leme, 2013).

Vale ressaltar que Londrina na década de 1940 e início de 1950 estava passando por um processo de desenvolvimento acelerado,

com melhorias de infraestrutura urbana, e a construção de uma série de prédios importantes na região central como a antiga rodoviária de Londrina (1948-1952), o Cine Ouro Verde (1952), o antigo Fórum (1950), a antiga Casa da Criança (1950) e o antigo Paço Municipal, (1942) hoje demolido. A obra do segundo prédio da estação ferroviária foi iniciada em 1946 e finalizada em 1949, mas somente inaugurada em julho de 1950, devido a conflitos políticos.

O novo prédio da Estação Ferroviária apresentava uma metragem muito maior que o anterior, com aproximadamente 2.670 m² e três pavimentos. A nova estação teve sua implantação no eixo central seguindo as orientações da planta de Londrina de 1932, de frente para a Praça Rocha Pombo e Estação Rodoviária que começou a ser construída dois anos depois do início da estação [Fig. 5].

Figura 5 - Vista aérea do centro de Londrina, 195-.



Fonte: Acervo MHL (2023).

O edifício foi construído com uma escala monumental, marcando o acesso de boas-vindas para Londrina. Além da estação e rodoviária, existiam também hotéis que margeavam a praça, e marcavam esta área de chegada à cidade. O prédio da estação ficou alinhado de um lado à linha férrea e recuado em relação à rua, criando um segundo percurso interno de diferentes caminhos e vistas para o edifício.

O edifício da Estação Ferroviária foi concebido com uma volumetria monumental que marca o imaginário londrinense. A escala grande do edifício juntamente com a presença de alguns elementos historicistas que retomavam inspirações nórdicas, como o telhado íngreme, mansardas, pedras e arcos e um detalhe próximo a cobertura denominado enxaimel, que no caso da estação é apenas decorativo [Fig. 6 e 7] compõem a marca visual da obra.

Devido a presença de elementos decorativos que retomam inspirações historicistas e até de outras culturas, o edifício da estação foi considerado por alguns autores como um exemplar eclético. No entanto, uma vez que o mesmo não faz parte do movimento do ecletismo por estar fora do período do movimento e não ter todos os elementos característicos, pode-se dizer que ele se trata de um edifício que apresenta ornamentos historicistas de base nórdica, mas sem afirmar a filiação em um estilo específico. O projeto foi elaborado pela própria rede de viação Paraná-Santa Catarina.

“ Quanto a autoria do projeto, houve um edital de concorrência para a construção da nova estação ferroviária, tendo como ganhadora a Firma Thá e Filhos Ltda. Oficialmente, a autoria do projeto é de Euro Brandão, projetista da RVPSC (Rede de Viação Paraná-Santa Catarina) (Silva, 2012d) (Caires; Campos; Godoi; Abe; Zanon; Wedekin; Marques e Maestro, 2023).

Figura 6 - Estação Ferroviária década de 1950.



Fonte: Foto - Yutaka Yasunaka. Acervo MHL (2023).

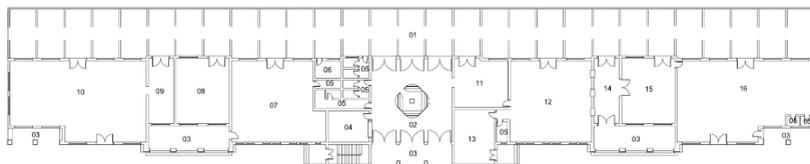
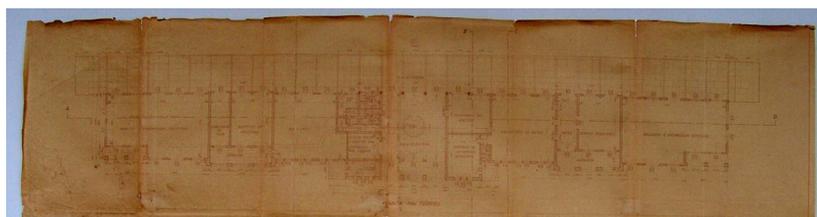
Figura 7 - Fachada principal (fachada sul).



Fonte: Os autores (2023).

Dividido em três pavimentos, o térreo [Fig. 8] é o que apresentava maior extensão com cerca de aproximadamente 17 metros por 100 metros, sendo que a face norte 6 metros dos 17 metros são para a gare, onde acontecia o embarque e desembarque dos passageiros. Na área central do volume ficava a bilheteria que conectava livremente as faces sul e norte da estação, os outros ambientes são distribuídos de forma simétrica com áreas de bagagem recebida na extremidade oeste e bagagem expedida na extremidade leste nos ambientes maiores e também com aberturas que conectam as faces norte e sul do edifício, ao lado se distribuem algumas áreas administrativas, como depósito de materiais, serviços rodoviários, saída, escritórios de nota, escritório agente, impressos seriados e uma área mais coletiva próximo ao centro de sanitários, guarda-malas e bar-café [Fig. 9].

Figura 8 - Projeto da Estação Ferroviária, 194- e levantamento pré intervenção, 1995.



ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
 PLANTA PAVIMENTO TERREO EXPOSIÇÃO ESCALA 1:100
 ESCALA GRÁFICA

- | | | | |
|--------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|
| 01. PLATAFORMA | 05. SANITÁRIOS | 09. COMPOSIÇÃO TREM | 13. IMPRESSOS SERIADOS |
| 02. SALA DE ESPERA | 06. SALA SEGURANÇA | 10. BAGAGEM RECEBIDA | 14. SAÍDA |
| 03. VARANDA | 07. BAR-CAFÉ | 11. ESCRITÓRIO AGENTE | 15. SERVIÇO RODOVIÁRIO |
| 04. GUARDA MALAS | 08. DEPÓSITO MATERIAIS | 12. ESCRITÓRIO DE NOTAS | 16. BAGAGEM EXPEDIDA |

Fonte: Acervo MHL (2023).

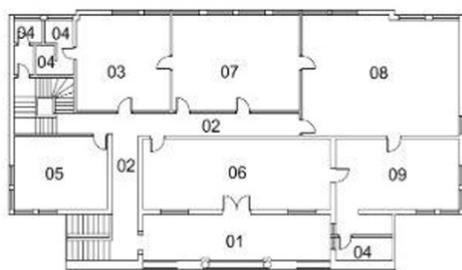
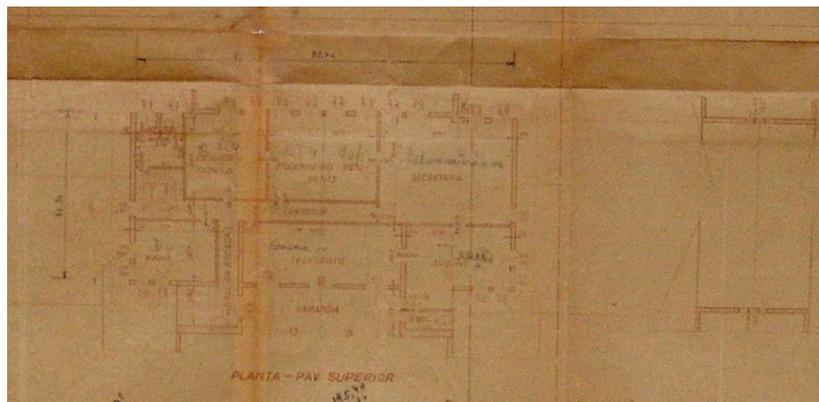
Figura 9 - Bar-café da Estação Ferroviária de Londrina.



Fonte: Acervo MHL (2023).

No primeiro pavimento [Fig.10], com cerca de 24 metros por 14 metros, os ambientes são distribuídos também de forma simétrica com sala de telégrafo, sala de rádio, sala de arquivo, secretaria, sala para engenheiro residente, escritório, banheiros e uma grande varanda que dá para a face sul do edifício. O segundo e último pavimento [Fig. 11] apresenta duas salas de almoxarifado, depósito, sala de impressos e um banheiro.

Figura 10 - Projeto da Estação Ferroviária, 194-.



LEGENDA

- 01 VARANDA
- 02 CIRCULAÇÃO
- 03 ESCRITÓRIO TÉCNICO
- 04 SANITÁRIOS
- 05 EQUIPAMENTOS
- 06 SECRETARIA
- 07 ENGENHEIRO
- 08 ADMINISTRAÇÃO
- 09 ARQUIVO

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

PLANTA 1º PAVIMENTO ESCALA 1:100

0 5m
ESCALA GRÁFICA

Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 11 - Projeto da Estação Ferroviária, 194-.



Fonte: Acervo MHL (2023).

No final da década de 1950 sob o governo de Juscelino Kubitschek as rodovias ficaram mais adequadas e começaram a ter maior preferência para o transporte de pessoas, do que o transporte ferroviário, que passou a ser sinônimo de lentidão. Dessa forma, o transporte de pessoas na Estação ferroviária de Londrina foi diminuindo até parar definitivamente no dia 10 de março de 1981, ficando o transporte de cargas ainda até 06 de novembro de 1982, quando foi deslocado definitivamente para a zona norte da cidade. O deslocamento da linha férrea começou em 1973 e se deu principalmente devido ao crescimento do uso das rodovias, o problema da localização da linha férrea, que atrapalhava o crescimento de Londrina e problemas sociais ocasionados pela divisão que a linha férrea criava no tecido urbano da cidade. (Silva, 2012) [Fig. 12].

Figura 12 - Prédio após a retirada dos trilhos, 19 de janeiro de 1984.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Após o fim das atividades na estação ferroviária, o edifício ficou sem uso e em estado de abandono até dezembro de 1986, quando foi cedido à Prefeitura Municipal de Londrina para abrigar o Museu Histórico de Londrina. (Caires; Campos; Godoi; Abe; Zanon; Wedekin; Marques e Maestro, 2023).

Entre as principais características físicas que evidenciam o caráter do edifício da estação ferroviária, se destacam as características físicas da fachada, sua monumentalidade, proporções, tratamento simétrico, ornamentos historicistas de inspiração nórdica, relação com o eixo central de Londrina, a disposição dos ambientes com acesso centralizado e ambientes que conectam a gare à parte frontal e a extensa gare.

3 O MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA

Algumas mudanças foram realizadas no contexto londrinense durante a década de 1970 e início da década de 1980, como a mudança do centro cívico para a região próxima a barragem do Lago Igapó. Isto acarretou em edifícios sem uso na região central, como o prédio do antigo Fórum que foi um dos espaços cogitados para sediar o Museu Histórico, e que posteriormente passou a abrigar a Biblioteca Municipal. Outros locais de interesse histórico prospectados para sediar o Museu Histórico neste período foram: o Palacete da Família Garcia e a Residência da Família Fuganti, ambos na Av. Higienópolis (Bortolotti, 2007) (Leme, 2013).

Por fim, em 1978 foi formalizado o pedido de cessão para o Museu Histórico do edifício da antiga Ferroviária, para o então prefeito Antônio Casemiro Belinati. As negociações ainda se estenderam alguns anos com a posse do novo prefeito Wilson Moreira, sendo que depois houve a necessidade do edifício passar por uma série de intervenções para adequar os espaços para o novo uso da exposição. Por fim, a inauguração do Museu Histórico no espaço da estação Ferroviária se deu apenas em 18 de dezembro de 1986.

O Museu Histórico foi fundado em 18 de setembro de 1970, ligado à Universidade Estadual de Londrina (UEL), como trabalho conjunto dos cursos de História, Geografia e Antropologia (Martinez, 2018). “Segundo diversos depoimentos, a então aluna e futura professora do Departamento de História, Célia Moraes de Oliveira, após participação em um curso teria voltado entusiasmada com a possibilidade de se criar um museu histórico para a cidade” (Leme, 2013, p. 126).

“A necessidade inicial para a formação de um museu, portanto, foi a coleta de peças e documentação, ligados à história de Londrina e da região norte paranaense, nas dependências do porão da Faculdade. Sendo o professor de História de Arte e História Antiga e Medieval, Carlos Weiss, responsável

pelos objetos e peças, e a professora de Introdução aos Estudos Históricos, Maria Dulce Alho Gotti, responsável pelos arquivos documentais (Leme, 2013, p. 127). Os professores, posteriormente, vieram a ser responsáveis, respectivamente, pelo Museu e Arquivo Histórico. (Caires; Campos; Godoi; Abe; Zanon; Wedekin; Marques e Maestro, 2023, p. 29).

A coleta inicial de documentos e peças pelos professores e alunos da faculdade, trouxeram a necessidade de um espaço maior destinado ao museu, logo, foi cedido pela faculdade duas salas nos porões da FEFCLL (Faculdade Estadual de Filosofia, Ciência e Letras de Londrina) [Fig. 13]. No entanto, os porões do colégio passaram a não suportar mais as necessidades crescentes do museu, o que fez com que o mesmo fizesse a solicitação para funcionar no prédio da estação ferroviária em 1978. Após o falecimento do diretor Carlos Weiss em 1976, o Conselho Universitário nomeia oficialmente a partir de 1978 o museu como Museu Histórico de Londrina Pe. Carlos Weiss.

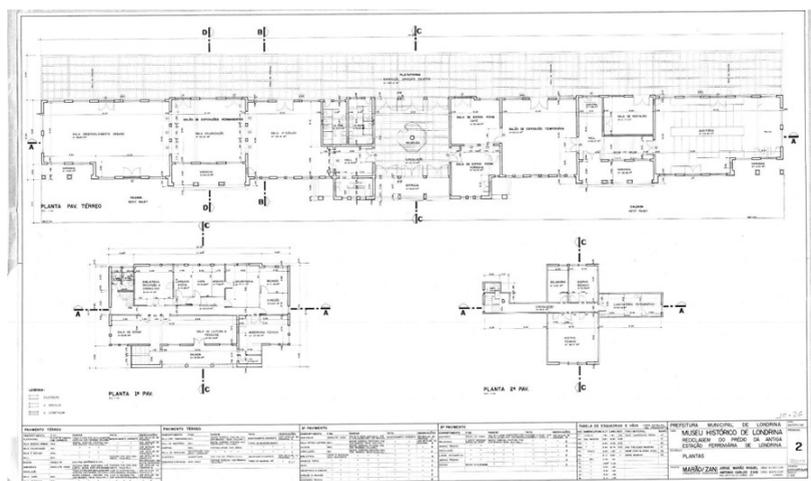
Figura 13 - Exposição no porão do Colégio Hugo Simas, década de 1970.



Fonte: Acervo MHL (2023).

O projeto arquitetônico de reciclagem (mudança de uso) do edifício da Estação Ferroviária para Museu Histórico de Londrina foi elaborado no ano de 1985, de autoria dos professores do curso de arquitetura da UEL Jorge Marão Carnielo Miguel e Antonio Carlos Zani [Fig. 14]. A obra começou em fevereiro de 1986, finalizando em dezembro do mesmo ano.

Figura 14 — Prancha do projeto arquitetônico de reciclagem (mudança de uso) do prédio da antiga Estação Ferroviária de Londrina para o Museu Histórico - Planta Pavimento Térreo, 1º e 2º Pavimentos Superiores.



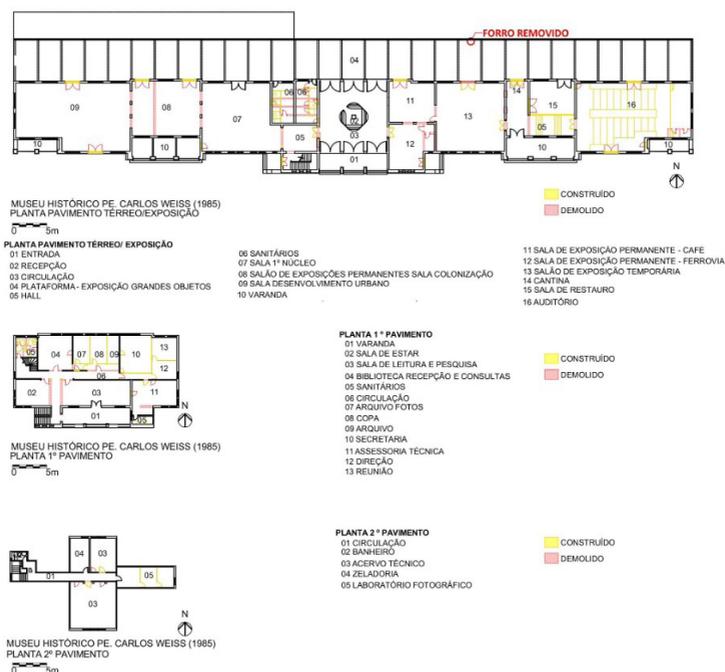
Fonte: Acervo MHL (2023).

Para atender as demandas do Museu Histórico com espaços amplos para exposições, diversos ambientes sofreram mudanças [Fig. 15], com a demolição de paredes pontuais, criação de novas aberturas, fechamento das portas que criavam livre circulação no térreo entre as faces norte e sul do edifício e a criação de um auditório [Fig. 16] e uma pequena cantina na extremidade leste no pavimento térreo.

“ A distribuição interna foi reestruturada para atender às

demandas da nova função. No térreo, foi organizado o salão de exposições permanentes, que foi dividido em duas salas: a sala de desenvolvimento urbano de Londrina e a sala de colonização. Logo após estava a sala primeiro núcleo, um pequeno hall que possibilitou o acesso à escada pela parte interna da edificação, os sanitários (masculino e feminino), uma área de circulação e a recepção. Na outra ala à direita, conforme a planta arquitetônica, havia mais duas salas de exposições permanentes denominadas “café” e “ferrovia”, o salão de exposição temporária, a cantina, outro hall, a sala de restauro, e por último, o auditório. (Caires; Campos; Godoi; Abe; Zanon; Wedekin; Marques e Maestro, 2023, p. 76).

Figura 15 – Plantas de Demolir e Construir.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 16 – Foto do auditório construído durante a obra de 1986, que atualmente já não existe mais.



Fonte: Acervo MHL (2023).

As áreas administrativas do Museu Histórico foram readequadas no primeiro e segundo pavimento, com a criação de áreas voltadas para a direção, assessoria técnica, arquivos gerais e de fotos e locais voltados para o acervo técnico e laboratório fotográfico. Além das mudanças na disposição de usos e aberturas nas paredes para potencializar o fluxo entre os novos espaços, houve alterações no piso da face sul da estação com a inserção do petit pavet, a troca do piso da gare por piso cimentado com junta de dormente de madeira e, para unificar a diversidade dos pisos encontrados, a criação em quase todo o térreo de um novo piso cerâmico com desenhos circulares na tonalidade laranja que apresentam sutil inspiração nos desenhos dos portões metálicos e rodas de um trem. Somente no interior da antiga bilheteria e no hall de circulação vertical foram mantidos os pisos originais [Fig. 17].

Além disso, na parte superior das novas aberturas internas foram realizados arcos perfeitos inspirados nos desenhos das janelas do

edifício e foi retirado o forro da gare e de todo o edifício a fim de deixar aparente a estrutura de madeira da cobertura, aproveitando o vão da estrutura de madeira superior da Gare para inserir novas janelas e venezianas em madeira [Fig. 18 e 19].

Figura 17 – Fotos dos vãos em formato de arco onde eram as salas de exposições permanentes denominadas “café” e “ferrovia” e o salão de exposição temporária (projeto/ obra - 1985/1986).



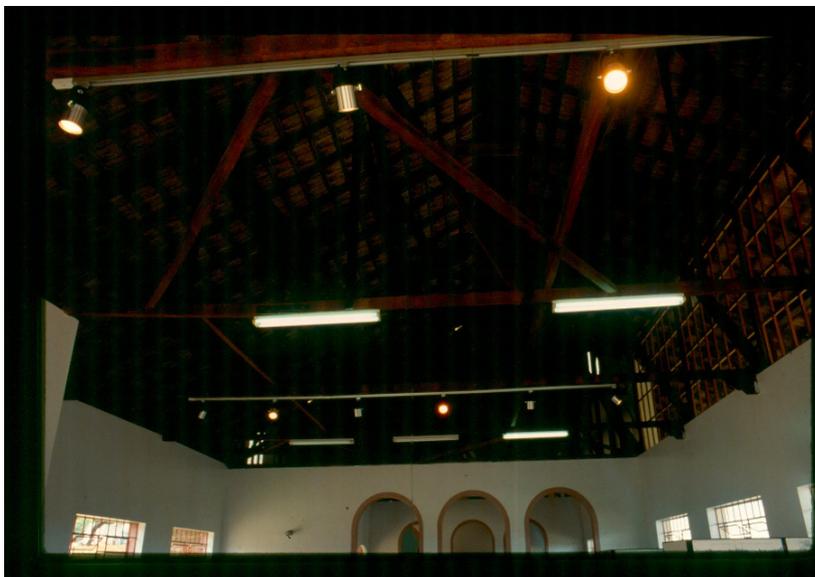
Fonte: Os autores (2023).

Figura 18 – Estação Ferroviária e inauguração do Museu Histórico.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 19 – Sala de exposição sem o forro, 198-.



Fonte: Acervo MHL (2023).

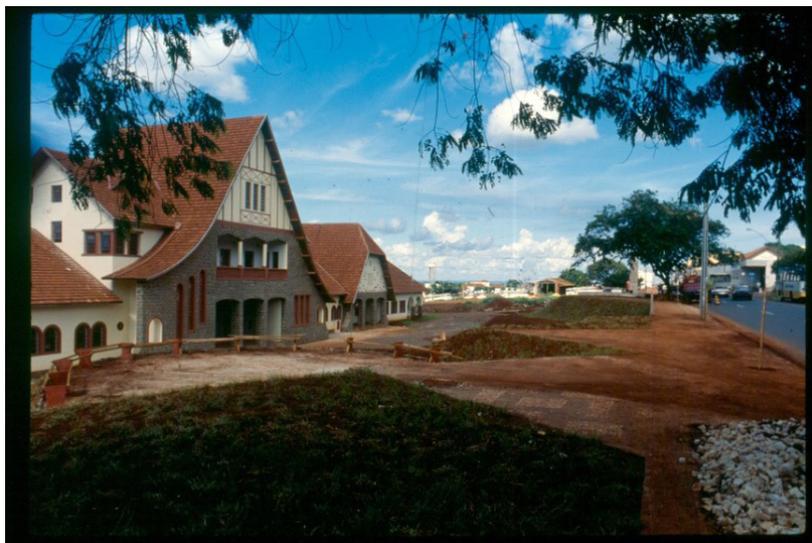
Algumas janelas sofreram alterações pontuais e viraram portas, e portas viraram janelas, a materialidade do telhado foi restaurada, assim como as portas de madeira que foram pintadas, as janelas também foram recuperadas, as pedras foram recuperadas na fachada frontal para ficar no seu estado bruto, mantendo as características físicas principais da obra que já faziam parte da memória dos londrinenses e era um marco para a cidade.

Após o início do funcionamento do Museu Histórico no prédio da antiga estação ferroviária, o local ainda passou por mais duas intervenções importantes; a primeira foi realizada pelo escritório JC Spagnuolo Arquitetura e Planejamento e modificou principalmente a área frontal do Museu, criando um projeto de uma praça que conectava de uma forma mais fluída o Museu com o entorno, além de criar um pequeno edifício com banheiros públicos. A segunda intervenção que faz parte do projeto Memória Viva, quando foi alterada uma série de ambientes internos do Museu Histórico e novamente a área frontal da

antiga praça, que passou a ser somente para os usuários do museu.

A primeira intervenção é de 1987, logo após o início do funcionamento do Museu, o projeto se trata de uma praça ao redor do edifício histórico, ampliando a conexão com o entorno, uma vez que o projeto não apresentava grades. O grande desnível da rua Benjamin Constant com o museu, foi vencido no projeto com uma série de platôs e escadarias criando áreas de estar que conectavam o usuário com o nível das ruas do entorno e com o museu. Além disso, a existência de um banheiro semienterrado, resolvia a demanda funcional de uma praça pública sem criar grandes impactos visuais. Este projeto foi feito apenas da área voltada para a Rua. Benjamin Constant [Fig. 20], sendo que a área inferior na qual ficava a antiga linha férrea não foi executada.

Figura 20 - Jardim, 199-.



Fonte: Acervo MHL (2023).

A segunda intervenção como Museu Histórico se deu entre os anos de 1996 a 2000, financiada por meio de verba pública e privada principalmente vindo de famílias pioneiras que ficavam responsáveis

pela revitalização de um cômodo do museu, por isso que ainda hoje alguns cômodos apresentam placas de seus financiadores. Vale ressaltar que o projeto denominado Memória Viva em que aconteceu esta intervenção está relacionada à ação da recém-criada Associação Sociedade Amigos do Museu (ASAM), que foi estabelecida em 1995 para auxiliar na manutenção da instituição.

A intervenção Memória Viva não teve um projeto único, mas foi documentada pelos funcionários do museu. Foram adquiridos mobiliários novos, vitrines [Fig. 21], alteração dos espaços internos e a área externa do museu foi cercada com grades a fim de conter os problemas de segurança que assolavam o local. Além disso, foi construído um jardim na parte sul do terreno, um galpão rural [Fig. 22] na área norte do terreno, e o túnel que conectava o museu com a praça Rocha Pombo e que tinha sido construído anteriormente durante a gestão do prefeito Wilson Moreira (1983-1988) [Fig. 23 e 24], foi revitalizado e reaberto como entrada principal do Museu, com dois grandes murais (o túnel foi definitivamente fechado em 2008, mantendo apenas o espaço de exposição). Por fim, outra aquisição importante neste período foi a doação de vagões de trem, doados pela rede Ferroviária Federal, vindos de São Paulo [Fig. 25].

Figura 21 – Montagem das vitrines na exposição de longa duração.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 22 – Galpão Rural construído na parte externa do Museu.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 23 – Portão de entrada para o túnel na Praça Rocha Pombo.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 24 – Murais do túnel de acesso.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 25 - Chegada dos vagões ferroviários no pátio do MHL.



Fonte: Acervo MHL (2023).

As mudanças no edifício da antiga estação ferroviária foram poucas [Fig. 26 e 27]. De forma geral, no térreo foram retomados os forros, mas agora de gesso, o auditório foi retirado [Fig. 28] e substituído por uma galeria de objetos (atualmente uma área de acervo técnico), algumas aberturas de portas e janelas foram fechadas internamente com imagens de Londrina. Alguns trilhos foram refeitos para receber os trens [Fig. 31] e foi criado um jardim no nível do museu [Fig. 29 e 30], perdendo a conexão fluída anterior da praça com a rua Benjamin Constant. No primeiro pavimento um dos ambientes refeitos foi a biblioteca com estrutura metálica e madeira [Fig. 32].

Figura 26 – Planta baixa pav. térreo | Alterações realizadas durante o projeto Memória Viva (1996 - 2000).



Fonte: MHL (2023). Modificado pelos autores (2023).

Figura 27— Planta baixa 1º pavimento superior | Alterações realizadas durante o projeto Memória Viva (1996 - 2000).



Fonte: MHL (2023). Modificado pelos autores (2023).

Figura 28 - Retirada do auditório, 1997. Observa-se nas paredes as marcas do piso elevado do auditório.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 29 - Reforma do Jardim, 1998. Observa-se as grades já instaladas ao redor da quadra.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 30 - Parte externa finalizada (jardim e gradeamento).



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 31 - Trecho refeito da linha férrea.



Fonte: Acervo MHL (2023).

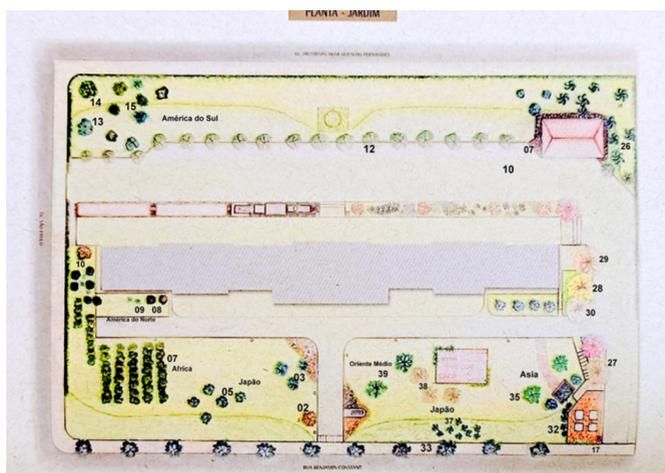
Figura 32 - Biblioteca em reforma (1998) e biblioteca finalizada.



Fonte: Acervo MHL (2023).

O jardim, que fica na frente do Museu no lado sul, é denominado “Jardim dos Pioneiros” e teve seu projeto paisagístico mesclado com espécies nativas e exóticas, mostrando a pluralidade cultural [Fig. 33].

Figura 33 — Planta de Paisagismo do MHL- Praça Anísio Ribas Bueno.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Após a intervenção Memória Viva o edifício da antiga estação ferroviária passou por poucas alterações, sendo que o jardim frontal não apresenta todas as vegetações anteriormente propostas, alguns espaços internos mudaram de uso como o acervo técnico no térreo, anteriormente citado, a cantina e o estúdio de fotografia atualmente estão sem usos, e os banheiros já passaram por novas intervenções pontuais com mudanças no piso e acabamentos das portas das cabines.

No entanto, a maior parte das características originais se mantiveram até os dias atuais, como é possível observar nas fachadas do Museu Histórico de Londrina [Fig. 34], com seus telhados íngremes e uma série de ornamentos históricos de inspiração nórdica. Embora o contexto de Londrina tenha se modificado bastante nas últimas décadas, o edifício da antiga estação ferroviária continua sendo um marco para o centro da cidade, presente na memória dos londrinenses como um dos edifícios principais da cidade e encantando visitantes de várias faixas etárias com seus objetos históricos. O edifício é por si só um artefato histórico que amplia o mergulho na história da cidade e serve como um portal que traz o visitante para mais perto da importância da preservação da história de Londrina.

Figura 34 – Fachadas do Museu Histórico de Londrina



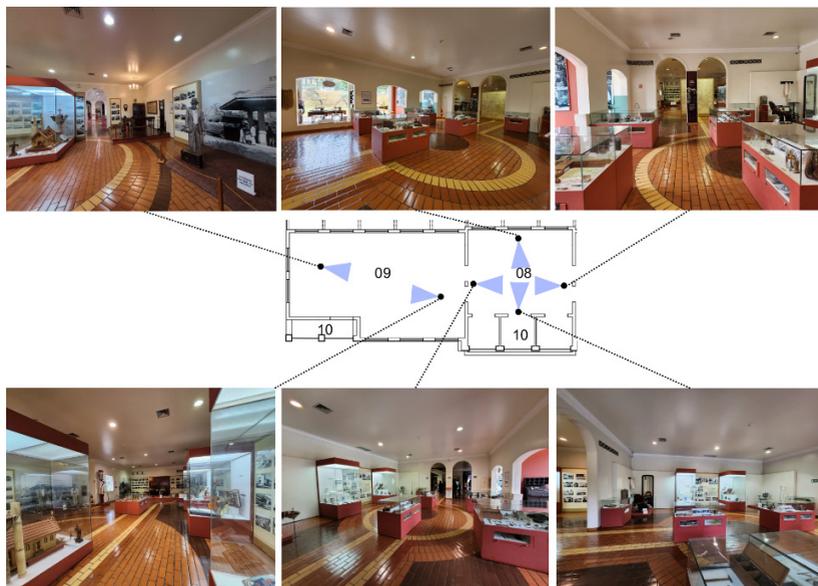
Fonte: Os autores (2023).

Além disso, se faz necessário olhar para a importância da preservação do edifício da antiga estação ferroviária junto com o uso de Museu Histórico, visto que estes valores estão intrinsecamente relacionados. Dessa forma, embora, internamente o edifício tenha passado por alterações significativas como mudanças em alguns ambientes, na criação de um piso novo [Fig. 35] e mudanças no forro da gare, que se mantém até os dias atuais, as mudanças espaciais permitiram comportar melhor os usos de um museu e permitiram que o edifício continuasse em funcionamento e aberto ao público, e assim vivo e preservado.

As mudanças já fazem parte da memória dos londrinenses, em relação ao Museu Histórico e mesmo as alterações que foram realizadas nos anos 2000, sendo assim, estas intervenções contam a história de funcionamento do próprio Museu, com suas demandas específicas e a maioria das modificações foram preservadas até os dias atuais.

Logo, é importante que estas características sejam salvaguardadas por caracterizarem a história do museu “escrita” através da matéria do edifício.

Figura 35 – Vistas internas da galeria histórica.



Fonte: Os autores (2023).

Por se tratar de um edifício que foi adaptado para o uso de Museu Histórico, há a necessidade de se manter o diálogo entre especialistas da área, a fim de propor as melhores formas de resolver as demandas do funcionamento do museu sem perder ou descaracterizar os valores históricos, artísticos e simbólicos do edifício. Por isso, se faz necessária algumas recomendações no caso da necessidade de futuras intervenções no bem, como a salvaguarda por completo das características da fachada, implantação, telhados, disposição de ambientes, aberturas, a mínima intervenção no rancho dos fundos, e alterações pontuais desde que preservadas as características principais na praça frontal, túnel, alguns pisos e alguns forros. Além

disso, deve-se buscar restaurar as áreas com patologias e cuidar com a manutenção dos sistemas do prédio, como o sistema de incêndio. (Mais detalhes do estado atual e recomendações para a salvaguarda do bem podem ser vistos no estudo técnico completo).

Por fim, a preservação e indicação de tombamento do edifício da antiga estação ferroviária apresenta uma série de interesses patrimoniais para Londrina. A estrutura do edifício revela seu valor histórico, construído em um período singular da história com o desejo de mostrar a importância do município para os que passavam por ali, revela ainda um funcionamento que impulsionou o próprio crescimento inicial da cidade. Também é vestígio de um segundo momento histórico, de desenvolvimento de Londrina e reapropriação dos edifícios históricos para novos usos. A estrutura também tem um valor simbólico de marco para a cidade e da própria identidade visual do Museu Histórico de Londrina. Por fim, a arquitetura do edifício revela seu valor artístico, com ornamentos e resoluções formais e funcionais que o torna um exemplar de exceção no contexto Londrinense.

REFERÊNCIAS

BORTOLOTTI, José Batista. **Planejar é preciso:** memória do planejamento urbano de Londrina. Londrina: Midiograf, 2007.

Caires; Campos; Godoi; Abe; Zanon; Wedekin; Marques e Maestro, 2023. **Antiga Estação Ferroviária - Museu Histórico de Londrina-PR.** Estudos Patrimoniais Elisa Zanon n.4. Londrina, 2023.

LEME, Edson José Holtz. **O Teatro da Memória:** O Museu de Londrina. 1959-2000. 2013. Tese (Doutorado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2013.

MARTINEZ, Cláudia Eliane P. Entre palavras e imagens: famílias negras no Museu Histórico de Londrina/ PR (1970-2016). **Revista de História Regional.** v. 23, n. 2, p. 321-243, 2018.

Museu Histórico de Londrina (MHL). Universidade Estadual de Londrina. **Acervo de fotografias.** Consulta em julho/agosto de 2023.

RIBEIRO, Edméia. **Solicitação de Tombamento de Bem Cultural.** Prefeitura Municipal de Londrina/Diretoria de Patrimônio. Londrina, 2022.

SILVA, Priscilla Perrud. Um pouco de história... o edifício da Estação Ferroviária de Londrina, sede do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss - 1946-1986. **Boletim Museu Histórico de Londrina,** Londrina: Museu Histórico de Londrina/ Universidade Estadual de Londrina, v.3, n.6, jan./jul. p. 32-37, 2012.

YAMAKI, Humberto Tetsuya. **Iconografia londrinense.** Londrina: Edições Humanidades, 2003.

ASAM

O Museu de Londrina, como tantos outros, conta com a atuação da Asam (Associação Amigos do Museu) para o cuidado deste espaço, desde a conservação predial até a expansão de acervos. A Asam é uma associação jurídica privada, sem qualquer finalidade lucrativa, que objetiva a promoção da cultura, defesa e conservação do patrimônio histórico do Museu Padre Carlos Weiss. Com sede e foro na cidade de Londrina/Pr, tem Inscrição Estadual Isenta, CNPJ/MF 01.192.562/0001-47, Utilidade Publica Municipal Lei 10.882 de 24/03/2010 e Utilidade Pública Estadual Lei 12.198, de 15/07/1998. Foi fundada em 18 de maio de 1995. Uma vez que o Museu Histórico se caracteriza como instituição pública, vinculada à Universidade Estadual de Londrina, a Asam, pela sua constituição jurídica e independência é a responsável por captar recursos externos para a manutenção e conservação de acervos e preservação da estrutura predial.

NORMAS PARA PUBLICAÇÃO

O artigo deverá apresentar as seguintes normas:

1. Inédito;

- Título
- Autor(es) com identificação da instituição a que pertence em nota de rodapé;
- Resumo - máximo 50 palavras;
- Palavras-chave até 6 palavras;
- Texto com no mínimo 5 e no máximo 10 páginas (Word for Windows e fonte Times New Roman, tamanho 12, entre-linhas 1,5 e margem 3,0 cm), ou
- Texto com tema único, no mínimo 30 e no máximo 40 páginas;
- Referências bibliográficas seguindo normas da ABNT (contendo somente obras citadas no texto);
- Os textos deverão ser enviados para o e-mail bibmuseu@uel.br, com carta de autorização de publicação anexa ao e-mail.

2. Caso o artigo seja resultado de pesquisa financiada, esta deverá ser mencionada em nota de rodapé.

3. Nome completo do(s) autor(es) e seus dados em nota de rodapé.

4. As fotografias, imagens (quando houver) deverão vir no formato digital JPEG, 300 dpi de resolução, com legendas e com indicação do local a ser inserido no texto. As fontes deverão ser devidamente mencionadas e autorizadas, respeitando a legislação em vigor.

Contato Museu Histórico de Londrina
Fone: (43) 3371-1975 | bibmuseu@uel.br

EQUIPE TÉCNICA DO MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA

Diretoria Acadêmica

Profª Drª Edméia Ribeiro

Secretaria

Edeni Ramos Vilela

Expografia

Amauri Ramos da Silva

Residência

Carlos Eduardo da Silva Carvalho

Design

Marina dos Santos Galli

Equipe

Alex Pereira; Amauri Ramos da Silva; André Luís da Silva; Mariana Lopes dos Santos Borges; Neiva Lemes Albrecht Batista; Vanessa Andreia Borela Ferreira

Estagiários

Aghata Monteiro de Oliveira; Daniele Caroline Antunes; Gabriel Arantes Corrêa; Giovanna de Lima Avelino; Júlia Oliveira Cebulski; Marina dos Santos Galli; Mateus Torelli Fidelis; Pedro Henrique Ferreira; Thiago Teixeira Carlos; Vitor Marroni Fortuna

MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA

Rua Benjamin Constant, nº 900 - Centro, Londrina - PR CEP 86010-350 | Tel (43) 3371-1975 | museu@uel.br | <https://sites.uel.br/museu/>

Redes Sociais do Museu Histórico de Londrina



[Instagram Museu Histórico de Londrina](#)



[Facebook Museu Histórico de Londrina](#)



[Canal do Youtube Museu Histórico de Londrina](#)



[Tiktok Museu Histórico de Londrina](#)

