

Carla Caires; Amábile L. Campos; Pamela W. Godoi; Douglas K. M. Abe;
Elisa Zanon; Gabriela O. Wedekin; Ingrid B. Marques e Wilson de C. Maestro

ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA- PR



Secretaria Municipal de
Cultura



MUSEU
HISTÓRICO
DE LONDRINA



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA

Carla Caires; Amábile L. Campos; Pamela W. Godoi; Douglas K. M. Abe;
Elisa Zanon; Gabriela O. Wedekin; Ingrid B. Marques e Wilson de C. Maestro

**ESTUDO TÉCNICO DE SUBSÍDIO À DELIBERAÇÃO DE
TOMBAMENTO E RECOMENDAÇÃO PARA SALVAGUARDA
DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA - MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA - PR**

Estudos Patrimoniais Elisa Zanon n.4



2023

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

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

Catalogação na publicação elaborada pela Divisão de Processos Técnicos da
Biblioteca Central da Universidade Estadual de Londrina

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)

A629 Antiga estação ferroviária Museu Histórico de Londrina - Pr / Carla
Caires...[et al.] ; editor Edméia Ribeiro.-- Londrina : Museu Histórico
de Londrina, 2024.
161 p. : fots., colors.— (Estudos patrimoniais Elisa Zanon ; n. 4)

ISBN 978-65-992673-9-0
Vários autores.
Inclui bibliografia.

1. Estação Ferroviária de Londrina — Estudo patrimonial — História -
Londrina, Pr. 2. Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss — Bem
cultural — História - Londrina, Pr. 3. Museus municipais — Preservação —
Londrina, Pr. I. Caires, Carla. II. Ribeiro, Edméia. III. Museu Histórico de
Londrina Padre Carlos Weiss. III. Título. IV. Série.

CDU 2.ed. 719:711.553.12(091)(816.2Londrina)
069(1-21)(091)(816.2Londrina)

Elaborada pela bibliotecária: Eliane Maria da Silva Jovanovich — CRB9/1250

COMITÊ EDITORIAL

Dra. Ana Carolina Gléria Lima (USP - Universidade de São Paulo)

Me. Camila Silva de Oliveira (UEL - Universidade Estadual de Londrina/USP - Universidade de São Paulo)

Dra. Edméia Ap. Ribeiro (MHL - Museu Histórico de Londrina/UEL - Universidade Estadual de Londrina)

Dra. Eloisa Ramos Ribeiro Rodrigues (UEL - Universidade Estadual de Londrina)

Dr. José Miguel Arias Neto (NDPH - Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica/
UEL - Universidade Estadual de Londrina)

Dra. Juliana Harumi Suzuki (UFPR - Universidade Federal do Paraná)

Dr. Leandro Henrique Magalhães (Unifil - Centro Universitário Filadélfia)

Dra. Priscila Henning (UEL - Universidade Estadual de Londrina)

Dr. Rogério Ivano (UEL - Universidade Estadual de Londrina)

Solange Cristina Batigliana (Diretora de Patrimônio de Londrina)

Dra. Teba Silva Yllana (UEL - Universidade Estadual de Londrina)

Vanda de Moraes (Presidente do COMPAC - Conselho Municipal de Preservação
do Patrimônio Cultural/Londrina)





DEDICATÓRIA

A série “Estudos Patrimoniais” é resultado de um projeto que objetivou a realização de dez estudos técnicos de bens patrimoniais da cidade de Londrina. Durante a execução desses estudos, lamentamos profundamente a perda inestimável da professora Elisa Roberta Zanon, autora e colaboradora dedicada nesta pesquisa, cujo comprometimento e paixão eram evidentes e fonte inspiradora para todos. Sua partida deixa o grupo que executa esses estudos privado das contribuições valiosas que, de maneira significativa, moldavam e aprimoraram estes trabalhos.

A professora Elisa era formada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual de Londrina, especialista em História e Teorias da Arte, mestra em Geografia pela mesma universidade e doutoranda no Instituto de Arquitetura e Urbanismo USP São Carlos. Atuou como professora na UEL e na Unifil, sendo colaboradora em diversos projetos de pesquisa e extensão, além de Conselheira do COMPAC - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural de Londrina.

Seu falecimento precoce representa não apenas uma lacuna irreparável para a equipe envolvida no projeto, mas também uma perda imensurável para a comunidade acadêmica, especialmente no contexto da pesquisa de Patrimônio Cultural e História de Londrina, no qual a professora Elisa era atuante e desempenhava um papel de grande protagonismo. Este impacto é ainda maior para seus amigos e familiares, os quais compartilhamos nossos sentimentos neste momento difícil. Como forma de homenagear e agradecer pelo empenho e grande gentileza, dedicamos a série “Estudos Patrimoniais” à professora Elisa Zanon. Que possamos encontrar consolo na certeza que sua influência perdurará e que ela continuará inspirando nossos trabalhos e nossas vidas.



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



SUMÁRIO

Apresentação	9
Introdução	13

1 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE LONDRINA	15
-----------------------------------	----



2 MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA	27
-------------------------------	----

2.1 O uso do espaço do MHL no contexto dos Museus brasileiros	54
---	----



3 CARACTERIZAÇÃO DO BEM	59
-------------------------	----

3.1 Estação Ferroviária de Londrina	62
-------------------------------------	----

3.2 Museu Histórico de Londrina	71
---------------------------------	----

Descrição física - jardim e banheiro externo (1987)	93
---	----

Descrição física - mudanças projeto Memória Viva (2000)	97
---	----

Descrição física atual	108
------------------------	-----



4 ASPECTOS LEGAIS	129
-------------------	-----

5 DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO E INTERVENÇÃO DO BEM	135
--	-----

Integridade da Antiga Estação Ferroviária - Atual Museu Histórico de Londrina	135
Salvaguarda da instituição	142



6 PROPOSTA DE DELIMITAÇÃO DE ENTORNO DO BEM PATRIMONIAL	145
---	-----

Diretrizes para o entorno do bem tombado	146
--	-----

Anexos	154
--------	-----

Anexo 1 - Tabela de diretores do Museu Histórico de Londrina	154
--	-----

REFERÊNCIAS	155
-------------	-----



INTRODUÇÃO

O bem cultural, objeto deste estudo técnico, trata-se do prédio da antiga Estação Ferroviária de Londrina, atualmente sede do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss (MHL) [Fig. 1]. Localizado na rua Benjamin Constant, 900, lote 1-D Centro, com a praça Anísio Ribas Bueno que constitui o jardim frontal do MHL, em Londrina, estado do Paraná. O estudo técnico está relacionado à indicação de tombamento do bem como Patrimônio Cultural londrinense. O Pedido de Tombamento de Bem Cultural, do bem imóvel material em questão, se insere nos termos da Lei n. 11.188, de 19

de abril de 2011 e os acréscimos feitos à lei e decretos nos anos de 2014, 2015 e 2017. Segundo o artigo 80 do Decreto Municipal n. 220 de 2017, este estudo técnico complementar visa conceder conteúdo de “valor documental de subsídio à deliberação sobre a Listagem e Tombamento de bens, assim como para recomendações técnicas à proteção e conservação de bens de interesse de preservação” (Londrina, 2017, p. 46). A fim de sintetizar os principais pontos deste estudo técnico e disponibilizar de forma simplificada ao público, uma ficha de inventário do bem também compõem este documento.

Figura 1 - Museu Histórico de Londrina.



Fonte: Os autores (2023).

O estudo técnico fundamenta-se nas informações contidas na Solicitação de Tombamento, publicações em livros e artigos científicos, documentos iconográficos, áudios, vídeos e levantamento *in loco* das características atuais do bem. Embora seja extenso o número de publicações que abordam sobre o bem em questão, este estudo visou ressaltar os principais pontos que marcam o desenvolvimento do bem e seus muitos valores, principalmente de valor histórico. Sem querer desta forma esgotar os olhares possíveis de interesse

do bem, mas reforçando assim sua indicação como Patrimônio Cultural londrinense.

No requerimento realizado por Edméia Aparecida Ribeiro, diretora do Museu Histórico de Londrina, para o tombamento do edifício da Antiga Ferroviária como patrimônio históricocultural de Londrina, a razão principal da solicitação está relacionada aos seus valores simbólico e histórico, assim como sua relação com o Museu Histórico de Londrina. Em relação ao valor simbólico se evidencia sua relação com a “identidade da cidade” e “representação da cidade”, principalmente relacionado a projeções para o futuro:

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).

Em relação ao valor

“histórico-cultural” o documento da Solicitação de Tombamento evidencia que o edifício da Antiga Estação Ferroviária já foi objeto de estudo de uma série de trabalhos. Os trabalhos citados abordam o histórico do bem, sua relação com Londrina e sua importância intrínseca ao seu uso como Museu Histórico de Londrina, “guardião institucional da memória da cidade”, uso em que não apenas o edifício da antiga estação abriga, mas que o complementa e compõe o seu valor como Patrimônio Cultural para o município. Dessa forma, se faz necessário elucidar a história do bem em questão e sua relação com estes valores principais.

Considerando que se trata de um bem arquitetônico que contém uma função importante de salvaguarda de memória em seu uso de Museu Histórico de Londrina, este estudo técnico foi dividido em seis partes. A primeira parte introduz o valor histórico do bem relacionando sua história com o desenvolvimento do município; a segunda parte analisa a importância do MHL na atualidade e sua relação com o edifício; a terceira parte aprofunda as características físicas do edifício da antiga estação ferroviária; a quarta parte

relaciona os valores do bem com a lei de patrimônio de Londrina; a quinta parte traz diretrizes de preservação para o bem e a sexta e última parte traz a proposta de delimitação de entorno do bem tombado. Por fim, uma ficha de inventário sintetiza as principais características abordadas do bem.

1 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE LONDRINA

A formação de Londrina se mistura com o surgimento do que atualmente conhecemos como Norte do Paraná. Nos momentos finais de 1929 e iniciais de 1930, a pequena vila que era “porta de entrada” das terras adquiridas pela Companhia de Terras Norte do Paraná, dava seus primeiros passos. Embora outros vilarejos tenham surgido neste mesmo contexto temporal e espacial, o caso de Londrina chama atenção, visto que em apenas 20 anos de existência, passou a ostentar o título de “capital mundial do café”. Para compreender este

desenvolvimento explosivo da cidade de Londrina, mostra-se necessário dividir o contexto em duas partes: o momento pré-ferrovia e pós-ferrovia.

Os primeiros anos de investidas na mata virgem contida nas terras da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) foram árduos para aqueles que optaram por começar uma vida nova ou se aventurar naquela região. O trajeto da ferrovia, até meados de 1935, se encerrava no território de Jatahy (atualmente Jataizinho) [Fig. 2].

Figura 2 - Estação Jatahy, 1930.



Fonte: Giesbrecht (2022).

Edson J. H. Leme lembra que para aqueles que desejassem chegar até Londrina ou aos outros vilarejos recém surgidos, “A transposição do rio Tibagy era realizada por meio de balsas. A partir desse ponto o trajeto até Londrina era feito por pequenos caminhões e por ônibus, apelidados de jardineiras.” (Leme, 2013, p. 152).

Foi em 1933 que se aprovou o projeto de prolongamento da estrada de ferro até Londrina (Leme, 2013). Em 1934 os primeiros trilhos chegaram à cidade [Fig. 3]. Mas foi somente a partir de julho de 1935, com a inauguração da ponte ferroviária sobre o rio Tibagi [Fig. 4, 5 e 6] que a locomotiva chegou pela primeira vez [Fig. 7].

Figura 3 - Chegada dos trilhos, 1934.



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

Figura 4 — Recorte da notícia acerca da inauguração da ponte ferroviária sobre o rio Tibagi - O Estado de S. Paulo (01/08/1935).



Fonte: Fundo Oswald Nixdorf, 484. Acervo NDPH-UEL (2023).

Figura 5 - Inauguração da linha Jatahy-Londrina, às margens do rio, julho de 1935.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 6 - Inauguração da linha Jatahy-Londrina, em Londrina, julho de 1935.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 7 — Chegada da primeira locomotiva à Londrina, julho de 1935.



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

Após a possibilidade de chegada da locomotiva à Londrina e aos vilarejos vizinhos, o empreendimento imobiliário que já se demonstrava próspero, atingiu outros patamares de desenvolvimento, tanto na questão da chegada de novas famílias, quanto na oportunidade de escoamento da produção.

Entre o período de aprovação da extensão do trecho da ferrovia até Londrina (1933) e a conclusão das obras na ponte sobre o rio Tibagi (1935), também estava sendo construída, em 1934, a primeira estação ferroviária de Londrina [Fig. 8 e 9]. Esta, porta de entrada das terras

da CTNP, seria responsável pela recepção dos compradores de terras, trabalhadores, empresários e oficiais do Estado até julho de 1950.

Figura 8 — Construção da primeira estação ferroviária de Londrina (1934).



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

Figura 9 — Primeira estação ferroviária de Londrina, 1935.



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

A partir da construção da ponte ferroviária, outros vilarejos além de Londrina também foram beneficiados com a estrada de ferro. Cabe ressaltar que, de acordo com Leme,

“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).

Para tanto, foram construídas estações ferroviárias nesses vilarejos os quais a ferrovia transcorria. É curioso notar que existia uma sutil semelhança entre os edifícios das estações construídas na região [Fig. 10 e 11]. Sempre com o nome da cidade bem exposto, este modelo de construção aparentava ser uma espécie de portal de boas-vindas para os novos moradores que ali seriam estabelecidos.

Figura 10 — Estação ferroviária de Nova Dantzig/Cambé (inaugurada em dezembro de 1935).



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

Figura 11 — Estação ferroviária de Rolândia (inaugurada em janeiro de 1936).



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

As vendas dos lotes por parte da CTNP aumentaram exponencialmente após 1935, resultado da expansão da estrada de ferro. Junto a isso, a produção agrícola e o escoamento acompanharam este crescimento acelerado, fazendo com que a modesta estação ferroviária de Londrina trabalhasse no limite de sua capacidade.

Mesmo com o início da Segunda Guerra Mundial, em setembro de 1939, o desenvolvimento de Londrina não foi comprometido. No entanto, devido aos esforços de guerra por parte da Grã-Bretanha,

a CTNP foi vendida, em 1943, para um grupo de investidores brasileiros, e a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná (CFSP) – que era propriedade da CTNP – foi adquirida pelo Governo Federal.

Neste momento, após a nacionalização tanto da companhia colonizadora quanto da estrada de ferro, é onde surge, em 1944, o plano de ser construída uma nova estação ferroviária em Londrina, que possuísse maior capacidade para receber passageiros e cargas, ou seja, suprir as novas demandas da região (Leme, 2013).

Segundo Priscila P. Silva, o edital de licitação foi aberto e contou com a disputa das construtoras: “Empresa Construção Brasil Ltda.,” “Predial Construtora de Londrina” e “Firma Thá e Filhos Ltda.,” com esta última saindo ganhadora (Silva, 2012d).

Sobre o projeto do prédio da segunda estação ferroviária, Leme indica que:

“A nova estação teria que ser construída no mesmo local da primeira e deveria estar situada à esquerda da linha. As dimensões previstas foram: 99,44 x 13,50m de edifício sendo que

a plataforma ocuparia um espaço de 109,64 x 6,00m. [...] O piso superior seria ocupado pelos escritórios da residência da via permanente, instalações sanitárias e serviços de rádio e telégrafo (2013, p. 159).

Observa-se que houve a manutenção da localidade da estação ferroviária, possivelmente por motivos de logística naquele contexto. Isso está expresso também no contrato da construção [Fig. 12].

Figura 12 - Proposta.

Está incluído na presente proposta a demolição da Estação existente ficando os materiais da demolição pertencendo aos proponentes. Não está incluído na presente proposta todos os transportes Ferroviários que serão por conta da REDE DE VIAÇÃO PARANÁ S. CATARINA. THÁ FILHOS Ltd. também propõe construir as obras acima mencionadas pelas normas de ADMINISTRAÇÃO CONTRATADA, percebendo 12% sobre o custo total que importar as obras.

Fonte: 70 ANOS (2021, p. 75).

A obra iniciada em janeiro de 1946 [Fig. 13] foi finalizada em 1949 [Fig. 14], porém só seria inaugurada em julho de 1950, devido a conflitos políticos.

Figura 13 — Construção da segunda estação ferroviária de Londrina.
Fonte: Acervo MHL (2023).



Figura 14 — Prédio da segunda estação ferroviária finalizado.



Fonte: Acervo MHL (2023).

No contexto desses conflitos, um pedido feito por telegrama [Fig. 15] para o alinhamento da estação com a rua Benjamim Constant foi negado [Fig. 16].

Figura 15 - Telegrama.

DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS

NÚMERO DE EXPEDIÇÃO: 10011

CARTEIRA DA ESTAC: S IV

DE: 1922

AS: horas

PARA: S. Catarina Otiba

PREÂMBULO: 103 de Londrina pr 1128 183 8 15

O preâmbulo contém as seguintes indicações de serviços expedidos do telegrama, estação de origem, número do telegrama, número da rede, data e hora de expedição.

HABITUE-SE A INDICAR NO RECIBO DO SEU TELEGRAMA A HORA EM QUE O RECEBER, COM ESSA PROVIDÊNCIA, AUXILIARÁ O DEPARTAMENTO NA FISCALIZAÇÃO DA ENTREGA DOS TELEGRAMAS.

TEXTO E ASSINATURA

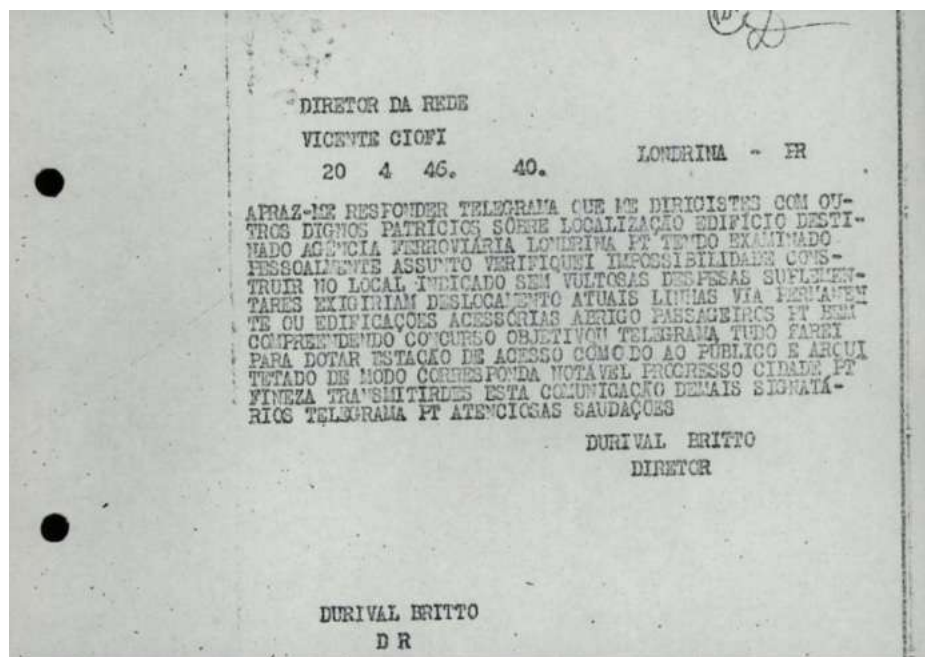
Os signatários presentes telegrama pedem venia V. Excia para sugerir lhe o seguinte pt Apelamos eminente administrador que nova estação projetada para esta cidade seja construída alinhamento Rua Benjamim Constante vs aproveitando as partes de baixo exclusivamente plataformas vs existentes parte fronteira uma praça pertencente prafeitura rodara aproveitar a parte para esplanada chegada estação pt Com a construção pelo projeto alinhamento rua prestara V. Excia uma grande colaboração plano urbanístico para cidade pt Contamos e agradecemos pois vs com o alto espírito patriótico de V. Excia aceitando e estudando esta nossa modesta sugestão pt Atenciosos -

Eufrósio

Assinatura = Vicente Gioffr Dr Háblio Plano Americo Andrade Tufressa Santiago Genes de Londrina e Parana Norte Ciro de Barros Bartolomeu Renho Lúria Sobrinho Arnaldo Garcia Antonio Moraes Dr Carlos Pestana Alaila Bentallo Jose Oliveira Rocha Dr Anibal Veloso Otavio Leite Orlando Veloso Dr Milton Meneses Alcantara Pacheco Jose Monteiro Melo Miguel Barbeto Dr Otavio Silveira Dr Jorge Penteado Santa Rita Mario Rogati Jose Lima Dr Joaquin Rocha Loures

Fonte: 70 ANOS (2021, p. 101).

Figura 16 - Resposta negativa.



Fonte: 70 ANOS (2021, p. 104).

Ainda acerca dos conflitos, Leme discorre que:

O início da construção se deu em janeiro de 1946. Em abril daquele ano a Prefeitura e outras instituições, preocupadas com o urbanismo da cidade, solicitaram à Rede Ferroviária, o alinhamento da futura estação com a rua Benjamin Constant. O pedido foi negado pela Rede que justificou a necessidade de grandes gastos para tal adequação. Mas, segundo Miguel Barreto, o não atendimento ao pedido da prefeitura foi um ato político. Segundo ele, o diretor da Rede era ligado ao PSD ao passo que as instituições londrinenses seriam ligadas à UDN (Leme, 2013, p. 160).

Este imbróglio político acabou por afetar a inauguração do novo prédio, em 1950. De acordo com Silva,

e a própria RVPSC, disputas estas que tiveram por anunciante o primeiro jornal da cidade, o Paraná Norte, o que inclusive se fez transparecer na inauguração do prédio, uma, em que quase ninguém compareceu e, outra, aberta ao público, datada de 20 de julho de 1950 [...]. Deste modo, por questões políticas, a inauguração da segunda Estação Ferroviária foi comprometida (Silva, 2012c, p. 449).

Apesar das divergências políticas, a nova estação ferroviária de Londrina foi inaugurada em 1950 [Fig. 17] e ficou ativa até o início da década de 1980, antes da transferência do ramal ferroviário para outra localidade.

A construção da nova Estação de Londrina se estendeu de 1946 até 1950. Na época de sua construção também foram evidenciadas muitas disputas políticas entre o Governo do Estado, a Prefeitura Municipal, a CMNP

Figura 17 - Reportagem da Folha de Londrina sobre a inauguração da ferrovia (19/07/1950).



Fonte: 70 ANOS (2021, p. 188).

Uma das várias urgências da ferrovia no norte do Paraná, entre as décadas de 1930 e 1940, está relacionada com a necessidade de escoamento da crescente produção agrícola. A ausência de rodovias adequadas na região justificava a inclinação pela estrada de ferro. Uma das várias urgências da ferrovia no norte do Paraná, entre as décadas de 1930 e 1940, está relacionada com a necessidade de escoamento da crescente produção agrícola. A ausência de rodovias adequadas na região justificava a inclinação pela estrada de ferro.

Entretanto, foi sob o governo de Juscelino Kubitschek – mais especificamente nos anos finais da década de 1950 – que a malha rodoviária começou a ter maior preferência do que o modelo ferroviário. No contexto do norte do Paraná, segundo Leme,

Com a pavimentação das rodovias a ferrovia foi aos poucos perdendo passageiros para os transportes rodoviários. De transporte mais rápido o trem passou a significar lentidão. O movimento de passageiros na ferrovia foi diminuindo até ser erradicado, definitivamente, em 10 de março de 1981 quando o último trem

de passageiros partiu de Londrina. A ferrovia manteve o transporte de cargas que continuou lucrativo (Leme, 2013, p. 155).

Neste sentido, o incentivo do Governo Federal para a construção de rodovias fez com que as atividades da ferrovia – no que tange o transporte de passageiros – diminuíssem drasticamente.

Embora a rodovia tenha prevalecido e se desenvolvido ao longo das décadas, um projeto que visava a implantação do transporte ferroviário de passageiros entre as cidades de Maringá e Londrina começou a ser estudado no início dos anos 2000. Nomeado de “Trem Pé Vermelho”. O objetivo era constituir um sistema regional de transporte ferroviário de passageiros entre Londrina e Maringá – mais especificamente entre as cidades de Iporã e Paçandu –, sob a justificativa de menor impacto ambiental, segurança e confiabilidade. No entanto, atualmente, o projeto “Trem Pé Vermelho” encontra-se fora da lista de prioridades do Governo Estadual, sem previsão para continuação.

Voltando aos conflitos políticos, nos anos de 1970, outras duas questões aparecem, neste mesmo contexto, relacionadas com a ferrovia. A primeira se dá na questão da localização da estação ferroviária. A partir do contínuo crescimento da cidade, a extensão que a estrada de ferro ocupava tornou-se um grande problema para o desenvolvimento do centro de Londrina. A segunda questão é uma consequência da primeira, e diz respeito aos problemas sociais ocasionados pela divisão da cidade ao meio, a partir da estrada de ferro. Desta forma, Silva expressa que:

Em 1966, por conta desses problemas que ocasionava, foi idealizado pelas autoridades competentes o projeto da Variante Ferroviária, que acarretaria no desligamento das atividades da Estação Ferroviária e levaria os trilhos para a parcela norte da cidade, a fim de contemplar as indústrias que também foram direcionadas para aquela região. [...] Assim, o trem de passageiros deixa de trafegar em 10 de março de 1981, tendo o último trem de carga partido da Estação Ferroviária em 06 de novembro de 1982. Nesse mesmo ano, o restante dos trilhos foi retirado do leito, no

centro da cidade. O prédio da Estação Ferroviária acabou relativamente abandonado, servindo de abrigo para pombos e marginais (Silva, 2012d, p. 34).

O crescimento da malha rodoviária, o problema da localização da ferrovia e os efeitos sociais negativos foram os principais argumentos para a transferência dos trilhos para uma outra localidade. Sobre a mudança de local do pátio ferroviário, José Batista Bortolotti discorre que

[...] esta foi uma das obras de intervenção de maior impacto em Londrina. Apesar das várias opiniões sobre a retirada dos trilhos, havia muita expectativa para unir a cidade abaixo com a cidade acima da linha, principalmente por parte dos investidores e proprietários dos imóveis da linha de baixo que aguardavam a valorização da área (Bortolotti, 2007, p. 172).

A obra da transposição da malha ferroviária para a zona norte, teve início em 1973 e foi

finalizada, possivelmente, entre 1982 e 1984. Atualmente a Estação é chamada de Rumo ALL, e funciona apenas para transporte de cargas. Está localizada na Rua Capitão Jaci da Silva Pinheiros, 608, jardim Cilo 3, zona norte de Londrina [Fig. 18].

Figura 18 - Estação Rumo ALL.



Fonte: Gusmão (2019).

Quanto à retirada dos trilhos do leito ferroviário, observa-se uma dificuldade em definir a data exata da conclusão. Na apresentação da obra “70 anos da estação ferroviária de Londrina, ícone da cidade: documentos, plantas e vídeo”, Widson Schwartz argumenta:

Na década de 80, sem os trilhos no centro e a estação desativada, o edifício afigura-se

‘talhado’ para o Museu, que o ocupa em dezembro de 1986, após a execução do ‘projeto de refuncionalização’ interna (70 ANOS, 2021, p. 4).

Schwartz não explicitou a data exata do acontecimento. Os estudos anteriores de maior pertinência apresentam datas diferentes. Silva indica ter sido em novembro de 1982 (2013, p. 107), enquanto Leme aponta que foi concluída em maio de 1984 (2013, p. 143). Uma foto do acervo do MHL [Fig. 19], datada de 19 de janeiro de 1984, mostra o espaço sem os trilhos. Ainda, um depoimento do sr. Marino Arisa (Arisa, 2023), antigo trabalhador da ferrovia, confirma que em março de 1984, quando da sua entrada na empresa, o prédio da 2ª estação não tinha nenhum trilho. Assim, a data apresentada por Silva parece estar mais de acordo com os outros testemunhos. Contudo, ainda assim não é possível afirmar uma data exata para a retirada final dos trilhos, e consequentemente a paralisação dos trabalhos na ferrovia.

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



Fonte: Acervo MHL (2023).

Após a retirada, o prédio da antiga Estação Ferroviária teria ficado sem utilização até dezembro de 1986, data em que o foi cedido pela Prefeitura Municipal de Londrina para abrigar o Museu Histórico de Londrina.

No que diz respeito ao interesse patrimonial do prédio seu uso como ferrovia conta muito sobre períodos importantes da história de Londrina. O espaço foi ocupado por um estabelecimento que foi essencial para a cidade e para a região, participando ativamente da vida de muitos daqueles que ali passaram (chegando e partindo). A grande construção não esconde o interesse de um tempo em tornar a cidade de Londrina um espaço singular. As escolhas pelos tipos usados, pelos estilos e mesmo as grandes dimensões serão melhor desenvolvidas em capítulo subsequente, confirmando o valor simbólico do prédio.

2 MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA

Após o fechamento da estação ferroviária, o prédio ficou abandonado por um tempo. Nesse momento importantes mudanças estavam sendo feitas em toda a região central de Londrina. Segundo José Batista Bortolotti, as mudanças que ocorreram durante as décadas de 1970 e início de 1980, se deram especialmente pela reorganização do centro cívico da cidade de Londrina, ou seja, a realocação dos prédios dos 3 poderes do município, a Prefeitura, Câmara Municipal e Fórum que foram instalados próximo a barragem do Lago Igapó, com a

expectativa de desenvolvimento para aquela região da cidade que contava com espaços vazios. Para além do crescimento da área, também estava posto o intuito de criar um espaço melhor para a intercomunicação dos três poderes, assim como para facilitar o trânsito da população entre as instâncias (Bortolotti, 2007, p. 163).

Nesse momento alguns prédios desocupados foram cogitados para abrigar o Museu Histórico de Londrina. Conceição Geraldo, então diretora do Museu, começou a estudar novos possíveis locais para sediar o Museu Histórico. Alguns dos lugares prospectados foram: o Centro Cultural do município, localizado às margens do Lago Igapó; a Residência da Família

Fuganti, na Avenida Higienópolis; o Palacete da Família Garcia, também na Avenida Higienópolis; e o antigo prédio do Fórum, ao lado da Catedral (Leme, 2013, p. 139).

Edson J. H. Leme afirma que a escolha destes espaços era feita a partir do entendimento de que: “edificações que de certa forma eram carregadas de significados para a história da cidade e que, por algum motivo, seriam desocupadas”, assim como no caso dos prédios na Avenida Higienópolis, que eram compreendidos como uma “localização privilegiada que poderia atrair um público maior pela arquitetura europeia” (Leme, 2013, p. 139).

A preocupação com os prédios que seriam desocupados,

e demolidos, também se dava pela perspectiva da direção do museu de preservar a “identidade” londrinense. Leme aponta que essa preocupação levou:

“No início de 1978, antes mesmo de ser oficializada pelo poder municipal, a construção da variante ferroviária e consequente desativação do prédio da estação ferroviária, a direção do Museu solicitou à vice-reitoria da Universidade os serviços de um fotógrafo. O pedido era para que o profissional registrasse um edifício histórico, no centro da cidade, que estava sendo demolido e, também, fotografasse registro do prédio da estação ferroviária, o qual, segundo o ofício, poderia ser por alguma

demanda comercial, ser o próximo a ser destruído (Leme, 2013, p. 140).

Em 1978 foi formalizado um pedido para o prefeito da época, Antônio Casemiro Belinati, solicitando a cessão do prédio da antiga Estação ferroviária para o Museu. O ofício argumenta ao prefeito que:

[...] como sabemos estar a sua administração voltada, também, para a preservação de nosso patrimônio histórico-cultural é que servimo-nos do presente para solicitar a Vossa Excelência a cessão do prédio da atual Estação Ferroviária para, ali, instalarem o Museu que com seu acervo constituído de mais de cinco mil documentos representativos dos nossos 49 anos de colonização, abrigados naquele prédio histórico, será, com certeza, o orgulho de todos os londrinenses que, como Vossa Excelência, se preocupam em cultivar e preservar nossas raízes históricas (Of. M. 61/78, Londrina, 07/08/1978 *apud* Leme, 2013, p. 140).

No entanto, com o fim do mandato do prefeito, no mesmo

ano e a posse de Wilson Moreira, as negociações se prolongaram um pouco mais até o aceite da cessão do prédio. Após a confirmação, houve uma reunião com os representantes da comunidade universitária e londrinenses, para aprovar uma grande reforma para adaptar o prédio ferroviário para comportar o Museu.

A reforma buscou compreender as demandas do Museu e ao mesmo tempo destacar características do edifício. Professores do Departamento de Arquitetura da UEL participaram do projeto através de contratação da Prefeitura. As obras serão detalhadas em capítulo subsequente.

O Museu Histórico já era uma instituição em construção bem antes de sua chegada ao prédio da antiga Estação ferroviária. A partir de 1950, Londrina apresentava uma rápida expansão demográfica e crescimento urbano. As demandas da educação tomaram fôlego e visando o melhoramento da mão de obra especializada, que até aquele momento necessitava de deslocamento para outros centros como São Paulo ou Curitiba, as primeiras Faculdades do município começaram a ser

formadas (Leme, 2013, p. 163).

Sendo inaugurada em 1956, a Faculdade Estadual de Filosofia, Ciências e Letras de Londrina (FEFCLL) foi a primeira instituição de nível superior em Londrina. No entanto, suas atividades somente começaram em 1958, junto à Faculdade Estadual de Direito. As duas instituições dividiram as instalações do prédio do Colégio Hugo Simas até 1970, quando da criação da Universidade Estadual de Londrina (UEL), sendo realocadas para a uma região mais afastada da cidade, dividindo o campus entre as áreas do conhecimento (Leme, 2013, p. 162-166).

Neste contexto educacional de 1950 e 1960, também foi o período que os primeiros compilados oficiais da história do município começaram a ser produzidos, como os livros "Londrina: 25 anos de sua história" de Humberto Puiggari (1959) e "Londrina no seu Jubileu de Prata: documentário histórico" de Gustavo Branco e Fideli Mioni (1960). Os quais proporcionaram a primeira tentativa de se fundar um museu do município. Leme cita uma importante entrevista vinculada em fevereiro de 1959 no jornal Folha de Londrina:

Penso que já era tempo de cogitar a fundação do Museu de Londrina. Sobre o assunto, aliás, já se tem conversado, inclusive no ROTARY local; contudo, nada, até hoje, foi feito de concreto. Tenho, para mim, que comemoração melhor não há de se fazer, neste período dos festejos do vigésimo quinto ano da cidade, que a criação desse MUSEU e é, inegavelmente, uma oportunidade feliz, para o prefeito a assinatura de um ato, que lhe ligará, indiscutivelmente, o nome à história da cidade. Apesar de com pouca idade, já têm Londrina muita coisa a recolher, para contemplação dos porvindouros e que sirva, no futuro remoto, de elemento precioso para esclarecimento da história dos primeiros dias da cidade. Porque não ir, então, desde já, recolhendo esse subsídio? (Leme, 2013, p. 120).

A tentativa do *Rotary club*, no entanto, não foi bem-sucedida. Somente com a proposta nascente nas dependências da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Londrina que o primeiro museu se concretiza. Pensada dentro do Departamento de História em conjunto com os alunos, o Museu Geográfico e Histórico de Londrina foi fundado em 18 de

setembro de 1970 ligado à UEL, como trabalho em conjunto entre os cursos de História, Geografia e Antropologia (Martinez, 2018, p. 325). De acordo com Leme (2013):

“A proposta de constituição de um museu e de um arquivo histórico para Londrina foi amadurecendo aos poucos. 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. A ideia recebeu apoio de professores do departamento de História e posteriormente de outros docentes dos demais departamentos da Faculdade (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.

A criação do primeiro acervo ocorreu a partir da doação das peças arrecadadas para o primeiro museu rotariano (Scalassara, 2012), assim como através do direcionamento de atividades acadêmicas promovida pelos professores para os alunos da Faculdade de coletarem documentos e peças (Leme, 2013, p. 128).

Dentre essas peças doadas para o museu, havia diversos materiais arqueológicos e etnográficos, que deixam evidente a perspectiva de “museu regional”, característica do período, assim como de Carlos Weiss, responsável pela coleta de grande parte deste acervo inicial (Martinez, 2018, p. 325-327). De acordo com Cláudia Martinez:

“[...] as características dos museus regionais eram, exatamente, a formação de coleções ecléticas e heterogêneas. Etnografia,

arqueologia, animais taxidermizados, bules, chaleiras e, no caso do MHL, uma “cabeça de índio” conviveram, simultaneamente, no mesmo espaço; a despeito dos conflitos e dispostas inerentes às redes de poder que, paulatinamente, iam constituindo-se (Martinez, 2018, p. 328).

Assim como afirma Leme sobre a coleta realizada por Weiss:

“por ser professor especialista em História Antiga, buscou trazer para o Museu peças arqueológicas. Algumas delas foram doadas pelo departamento de Antropologia da Faculdade Estadual de Filosofia, Ciências e Letras de Paranaguá, litoral do estado, ao Museu, atendendo ao pedido feito por Weiss (Leme, 2013, p. 135).

O sucesso obtido com as doações, no entanto, gerou a necessidade de um espaço maior para a salvaguarda desses documentos e peças, que foi cedido pela Faculdade. Leme afirma que:

“A não existência de espaços específicos para um arquivo e um museu na cidade, assim como, o aumento das doações que não paravam de chegar, foram contornadas com a cessão de duas salas, nos porões da FEFCLL, ao lado da secretaria da Faculdade, pelo então diretor Iran Martins Sanches.

As condições no início eram bastante precárias. O porão além de pouco ventilado, sofria com infiltrações de água e com o barulho dos alunos nos horários de intervalo.

Durante o dia o prédio abrigava um colégio estadual (Leme, 2013, p. 130).

Os trabalhos de catalogação e registro documental das peças doadas foram uma das primeiras atividades a serem realizadas, dado a precariedade do local para a visitação do público, que eram feitos pelo então responsável, professor Carlos Weiss, em conjunto com alguns alunos. Além dos dois setores de arquivo e objetos, Leme informa que uma reportagem da Folha de Londrina de 19 de novembro de 1969, anunciou possíveis novas subdivisões de setores para o Museu, em conjunto com professores de outras disciplinas.

“ Em reunião realizada ontem à tarde na Faculdade Estadual de Filosofia, Ciências e Letras de Londrina, foi constituída a comissão provisória que ficará incumbida de tratar da organização do Museu do Norte do Paraná. Posteriormente, à organização será constituída a diretoria da entidade. A comissão organizadora ficou assim constituída: coordenador geral, padre Carlos Weiss; seção de Geografia Humana, prof^a. Yoshiya Nakagawara; Geografia Física, professor João Antonio Calvo; História, prof. Jorge Cernev; Antropologia, professor Mário Borges Maciel; Arquivos e Documentos, professora Maria Dulce Alho Gotti; e Pelações Públicas, Leonardo Henrique dos Santos [...] (Leme, 2013, p. 130).

Em 1970 a direção da FEFCLL nomeou como diretor do Museu o professor Carlos Weiss. De acordo com Leme:

“ Por ter sido um dos fundadores e primeiro diretor foi homenageado, postumamente, em outubro de 1978, pelo Conselho Universitário da então Universidade Estadual de Londrina, com a denominação de seu nome para o museu. A partir desta data, que se

mantém até os dias atuais, o museu é oficialmente denominado como Museu Histórico de Londrina Pe. Carlos Weiss (Leme, 2013, p. 132).

Após a reestruturação da FEFCLL em 1971, passando a ser Universidade Estadual de Londrina, o Arquivo Histórico, atualmente Núcleo Documental de Pesquisa Histórica (NDPH), foi realocado para o Centro de Letras e Ciências Humanas (CLCH) dentro do campus universitário, e o Museu permaneceu nos porões do então Colégio Estadual Hugo Simas por mais 15 anos (LEME, 2013, p. 132).

Com a transferência do prédio, o Diretório Acadêmico Rocha Pombo (DARP) [Fig. 20], deixou de ocupar parte dos porões do colégio, promovendo a expansão do espaço do museu que, após algumas reformas para melhorar a ventilação, passou a realizar pequenas exposições, na década de 1970 [Fig. 21].

Figura 20 - Prédio do diretório Acadêmico Rocha Pombo onde também existiu o MHL (década de 1950).



Fonte: Acervo do MHL (2023).

Figura 21 - Exposição no porão do Colégio Hugo Simas, década de 1970.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Leme indica que esse primeiro momento do museu se assemelhava mais a um “gabinete de curiosidades”.

“A falta de espaço para uma reserva técnica obrigava os responsáveis pelo museu em deixá-las no entorno das salas do porão. Os objetos, dos mais diversos, como chaleiras, utensílios domésticos, pequenos móveis e aparelhos, eram alocados neste espaço evidenciando-se apenas uma divisão entre peças indígenas e objetos relacionados ao processo de colonização da cidade (Leme, 2013, p. 132).

O novo espaço e o número de doações e aquisições do Museu necessitavam de uma nova forma de organização para serem expostas, sendo ele, portanto, estruturado em cinco divisões: “Colonização, Antropologia, Paleontologia, Assuntos Indígenas e Café. A divisão de Café fora assim nomeada visando ser o embrião de um futuro Museu do Café do Paraná, o qual seria ligado ao próprio museu” (LEME, 2013, p. 134). A nomenclatura, no entanto, somente foi utilizada entre 1976 e

1977, a partir de 1978 o Conselho Universitário nomeia oficialmente o Museu Histórico de Londrina Pe. Carlos Weiss.

Após o falecimento de Carlos Weiss, em 1976, assume a direção do Museu a diretora Conceição Geraldo, docente de História da Arte do Departamento de História, que em seus dois mandatos, agosto de 1976 até março de 1979 e depois de 1994 a julho de 2002, soma-se 11 anos à frente do Museu, sendo o segundo maior regimento da instituição.

A diretora desempenhou um papel fundamental, neste período, para alavancar o projeto de História oral realizado em sua regência e pelo seu sucessor, Olímpio Luiz Westphalen. A partir da perspectiva de Martinez (2018), essa virada museológica ocorre devido:

“Partimos do pressuposto de que a partir da morte de Weiss (1976) e a ascensão dos dois diretores já citados, a política de aquisição e preservação do acervo e das coleções passou a ter prioridade e interesses distintos daqueles anos iniciais do MHL. Outro fator que não deve ser menosprezado, embora externo em

relação aos muros do museu, tem a ver com a crise econômica ocasionada pela geada negra, ocorrida em 18 de julho de 1975. A nosso ver, a crise então desencadeada e a reorientação dos paradigmas econômicos no final da década de 1970 causaram impactos significativos na política referente ao acervo e às coleções do MHL. A cidade de Londrina perde sua referência como capital do café e, em seguida, mergulha em uma crise econômica e de identidade (Martinez, 2018, p. 329).

As condições dos porões do colégio não suportavam mais as necessidades crescentes do Museu e a mudança para o novo prédio trouxe inúmeros benefícios para o MHL. A entrega da Estação Ferroviária reformada para receber o Museu Histórico de Londrina foi realizada em 18 de dezembro de 1986 [Fig. 22], também foi inaugurada a primeira exposição feita no prédio [Figs. 23 e 24].

Figura 22 — Museu de Casa Nova.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 23 — Exposição de inauguração do MHL,
18 de dezembro. 1986.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 24 - Presença do Reitor da Universidade Jorge Bonassar,
Prefeito Wilson Moreira, Senador Álvaro Dias, Governador José
Richa e o diretor do Museu Olímpio Westphalen.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Em entrevista com o responsável técnico do acervo tridimensional do MHL, Amauri Ramos da Silva (2023), relembra que começou a trabalhar no Museu no início de 1987, e que sua “turma” (foi o último a aderir a equipe em 1987, enquanto a maioria de seus colegas iniciaram no final de 1986) de 6 pessoas, passaram o ano transferindo as peças dos porões do colégio para o Museu. Naquele momento estima-se que o acervo contava por volta de 7 mil peças.

Leme (2013, p. 145) indica que durante o ano de 1987 houve também a primeira tentativa de se criar uma Associação ligada ao MHL, no entanto, ela não foi aprovada naquele momento, somente em 1995 a Associação Sociedade Amigos do Museu - ASAM foi estabelecida para auxiliar a manutenção do Museu.

“Em setembro de 1987, ocorreu a tentativa de se criar uma Associação de Amigos do Museu. Em correspondência enviada ao vice-reitor da UEL, Westphalen encaminhou um anteprojeto de estatutos da futura Associação, solicitando seu apoio para a implantação da mesma. Segundo o documento, a Associação teria como

“objetivo primordial [...] auxiliar na manutenção do Órgão e no apoio às suas atividades e promoções”.

Esta primeira tentativa de se criar uma associação de amigos acabou sendo arquivada, sendo somente retomada e, com sucesso, em 1995, quando foi fundada a Associação Sociedade Amigos do Museu (ASAM) (Leme, 2013, p. 145).

E houve a mudança de direção do Museu, devido a aprovação da diretora no programa de mestrado na UFPR, em Curitiba, sendo então, seu sucessor, o responsável pelo comando desse processo de mudança de prédio do Museu Histórico (Leme, 2013, p. 140-141). Westphalen, professor de História da América do Departamento de História, também foi o diretor que teve o maior intervalo de tempo à frente do Museu, de 1979 até 1994, somando 15 anos na instituição.

Olímpio Luiz Westphalen, diretor entre 1970 e 1994 coordenou todo o processo de mudança do Museu e manteve o projeto de História Oral, iniciados por Conceição Geraldo. Em meados dos anos 90 redigiu um documento apresentando sua perspectiva sobre o museu,

intitulado “Museu Regional de História”, enaltecendo a Museu por ser o primeiro da região e seu trabalho de “preservação da memória regional” (Leme, 2013, p. 144).

“Natural que instalado e funcionando em Londrina, tenha o Museu o seu caráter regional, pois a chamada capital do Norte do Paraná, pela sua precedência de fundação em relação à maioria das cidades do Norte Novo e pelo grau de desenvolvimento alcançado, tornou-se a cidade polarizadora de todas as atividades econômicas, sociais, políticas e culturais da região (Westphalen, 199?, p. 2 *apud* Leme, 2013, p. 144).

Em 1994, a direção do Museu retornou para Conceição Geraldo, sendo o seu segundo mandato marcado pela 2ª revitalização do MHL, com o patrocínio de entidades públicas e privadas. Em 1996, após a criação da ASAM, e a arrecadação de investimentos realizados pelo grupo, o Museu inicia as obras, que tiveram 4 anos de duração, sendo reinaugurado em dezembro de 2000, como podemos observar na reportagem de Cláudia Costa

(2000) [Fig. 25 e 26].

Figura 25 - Revitalização custou R\$750 mil.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 26 — Uma parceria que deu certo.

Uma parceria que deu certo

Cláudia Costa

A mobilização da Sociedade Amigos do Museu viabilizou o projeto de revitalização do Museu Histórico de Londrina.



Voluntários da SAM: trabalho e dedicação



"Temos que preparar a nova geração para preservar a nossa cultura", salienta a presidente da SAM, Maria Alice B. de Arruda Leite



"Trabalhar pela revitalização foi um exercício de cidadania", explica a voluntária Elenice Moriari Dequech

Acreditou na ideia

Quando o Projeto Memória Viva de Revitalização do Museu ainda estava sendo elaborado, o Colégio Maxi editou na ideia e desenvolveu gratuitamente toda a campanha de marketing e divulgação do projeto. Alunos, professores e familiares participaram da Campanha, realizando trabalhos sobre a história da cidade e conseguindo doações de objetos e peças

que fizeram parte da vida de Londrina e de seus pioneiros. O trabalho desenvolvido pelo Maxi fez com que a sociedade londrinense despertasse para o problema da preservação da história da cidade e a importância da ideia da revitalização. O Projeto Memória Viva provocou um verdadeiro movimento entre eles que não mediram esforços para patrocinar salas, cenários e galerias. Um dos exemplos é a empresária Elenice Moriari Dequech. Esta filha de pio-

neiros personificou o trabalho voluntário da Sociedade Amigos do Museu. Nos últimos quatro anos, Elenice percorreu a cidade em busca de doações de todos os tipos: dinheiro, pregos, cimento, parafusos, prestação de serviços, entre outros. Trabalhando em tempo integral pela revitalização, Elenice Dequech diz que está gratificada com o resultado.

Segundo Elenice, o trabalho da SAM rendeu bons frutos porque também contou com a colaboração voluntária de profissionais de diversas áreas. "Soubemos como viabilizar os projetos porque tivemos a colaboração de pessoas como Luiz Peralini, Anísio Ribes Bueno, Jane Camargo, Alexandre Moreira, Omeletino Benatto, entre outros voluntários", explica Elenice.

Para a atual presidente da Sociedade Amigos do Museu, Maria Alice Brugn de Arruda Leite, também filha de pioneiros, a preservação da história da cidade sempre foi uma grande preocupação. Segundo ela, é fundamental que a sociedade aprenda a preservar a sua memória. "Precisamos levar as crianças desde pequenas para visitar o museu, temos que preparar a nova geração para valorizar e preservar nossa cultura", ressalta.

Dedicação integral
É como a história de Londrina.

Dezembro/2004



Notícia 5

Fonte: Acervo MHL (2023).

As obras realizadas neste período tinham como objetivo adaptar o prédio para melhorar o funcionamento do Museu, assim como montar uma exposição de longa duração. O projeto de revitalização, intitulado “Memória Viva”, de acordo com Leme:

Articulou diversas atividades para captação de recursos que foram investidos na revitalização do prédio, aquisição de mobiliário novos, expositores, vitrinas, alteração dos espaços internos e contratação de profissionais e assessorias técnicas especializadas. A área externa, do entorno do prédio, foi cercada com grades e revitalizada com a formação de um jardim e construção de um galpão rural (Leme, 2013, p. 146).

O processo da reforma não teve um projeto único com estudos técnicos anteriores, mas foi documentado pelos funcionários do museu, contendo uma série de fotos da revitalização externa, montagem de exposição e arquivos técnicos, assim como um conjunto de fitas VHS registrando, especialmente, os dois últimos anos da reforma (1999 e 2000) [Figs. 27 a 36].



Figura 27 — Obras na parte interna da Estação ferroviária.
Fonte: Acervo MHL (2023).



Figura 28 — Painel no interior da exposição de longa duração.
Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 29 — Montagem das vitrines na exposição de longa duração.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 30 — Gabinetes do acervo fotográfico no segundo piso do prédio.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 31 — Exposição/ espaço de reuniões montado no segundo piso do prédio.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 32 — Reforma do segundo pavimento, atual espaço da biblioteca.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 33 — Vistoria realizada pela diretora Conceição Geraldo (1999).



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 34 — Parte montada da exposição de longa duração.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 35 — Galpão Rural construído na parte externa do Museu.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 36 — Galpão Rural construído na parte externa do Museu



Fonte: Acervo MHL (2023).

Outra importante aquisição desse período foi a doação e restauração dos vagões de trem [Figs. 37, 38 e 39]. Registrado em VHS [Figs. 40, 41 e 42], no dia 13 de junho de 2000, a então diretora, Conceição Geraldo, apresenta as etapas que os vagões percorreram até serem realocados na plataforma mantida do prédio. Dentre os processos, a diretora menciona a doação dos carros ferroviários, doados pela Rede Ferroviária Federal, vindos de São Paulo, por intermédio do Drº Paulo Sidnei Carreiro Ferraz; a chegada deles em Londrina, no dia 13 de novembro de 1999 e finalmente sua transferência para o pátio da antiga estação ferroviária, no dia 20 de novembro de 1999.

Figura 37 — Transporte dos carros ferroviários.
Fonte: Acervo MHL (2023).



Figura 38 - Chegada dos vagões ferroviários no pátio do MHL.
Fonte: Acervo MHL (2023).



Figura 39 — Chegada dos carros ferroviários no pátio do MHL.



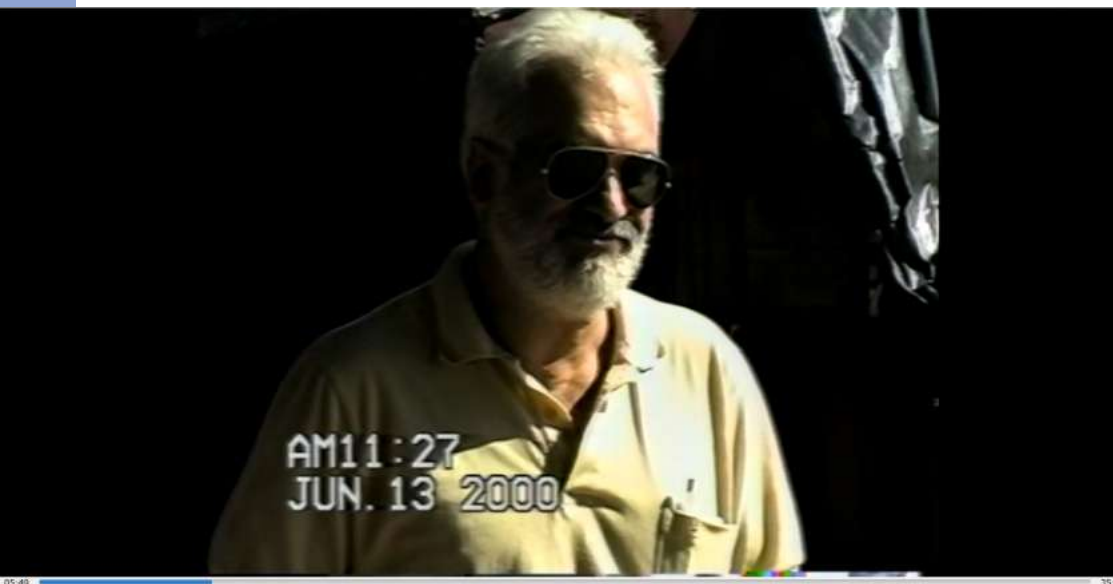
Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 40 — Vídeo de introdução ao processo de restauração dos carros ferroviários (Conceição Geraldo).



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 41 — Vídeo de introdução ao processo de restauração dos carros ferroviários (Carlos Augusto).



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 42 — Vídeo de introdução ao processo de restauração dos carros ferroviários (Conceição Geraldo e Carlos Augusto, trem coberto ao fundo).



Fonte: Acervo MHL (2023).

Por fim, as obras também incluíram a revitalização do túnel de acesso que ligava a Praça Rocha Pombo ao MHL. Essa passagem, construída na gestão do prefeito Wilson Moreira (1983-1988), é um elemento marcante na história do bem. A revitalização foi necessária devido a colocação de grades para cercar o museu, implementadas para a proteção do prédio e visitantes. Reivindicando por Conceição, em ofício para a Prefeitura Municipal de Londrina e Câmara dos Vereadores, a diretora afirmou:

“[...] um dos grandes problemas enfrentados pelos funcionários e visitantes é a falta de segurança devido à: 1. a invasão de vândalos que danificam vidraças, postes de iluminação e o acervo exposto na plataforma; 2. a prática de atos libidinosos no pátio e varanda; 3. infanticídio no sanitário feminino; 4. briga entre mulheres de programa com emprego de materiais cortantes; 5. uso indevido do pátio para estacionamento de carros alheios aos serviços do Museu (OF. M.n. 005/96, 1996 apud Leme, 2013, p. 199).

Por esse motivo, dois portões

de acesso foram colocados, um pela Avenida São Paulo em frente à entrada do Terminal de ônibus e outro na Rua Benjamin Constant destinada a carga e descarga. Visando a ampliação de acesso ao museu, o túnel foi reaberto [Fig. 43], que após sua inauguração também passou a contar com dois murais nas paredes laterais [Fig. 44], um apresentando o contexto da construção da Estação ferroviária até se tornar prédio do MHL e do outro relata brevemente a revitalização, assim como os nomes das empresas e pessoas que contribuíram com ela (Leme, 2013, p. 199-200).

Figura 44 — Murais do túnel de acesso.
Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 43 — Portão de entrada para o túnel na Praça Rocha Pombo.



Fonte: Acervo MHL (2023).



O túnel de acesso, posteriormente foi fechado devido a revitalização da Praça Rocha Pombo, em agosto de 2008. Segundo Leme informa, o Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná notificou a Prefeitura Municipal para o fechamento do acesso não autorizado (LEME, 2013, p. 200). Ainda segundo o autor, o fechamento modificou a entrada do Museu:

“Com a entrada subterrânea fechada, o espaço interno do túnel passou a ser utilizado como local de recepção de escolas e realização de pequenos eventos em geral. Outra alteração ocorreu com relação ao acesso. A direção transformou o portão da Avenida Benjamin Constant, que era o mais distante do Terminal Urbano, em entrada principal para o público (Leme, 2013, 200).

A mudança reformou o prédio da antiga Estação Ferroviária em 1986 e a revitalização de 2000 foram momentos que carregam significação divergente na relação entre o prédio e o Museu. Ao analisar o contexto de ambas assume-se que as demandas

urbanísticas dos anos de 1980 prevaleceram nas mudanças implementadas na estrutura do prédio; por outro lado, as revitalizações de 2000, no entanto, foram pensadas para atender as demandas do Museu, na sua exposição, segurança e valor histórico.

Por esta razão, entende-se o prédio da Estação Ferroviária como um lugar de memória. Conceito desenvolvido por Pierre Nora. De acordo com o autor:

“Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não são naturais (Nora, 1993, p. 13).

Ao separar o trabalho intelectual da história da função da memória, compreendendo que “memória emerge de um grupo que ela une [...]; que ela é, por natureza, múltipla e desacelerada, coletiva, plural e individualizada”, enquanto “a história é a reconstrução sempre problemática e incompleta do que

não existe mais” (NORA, 1993, p. 9), coloca-se em discussão a necessidade de espaços que recobrem essas memórias perdidas no âmbito da história.

Considera-se a Estação Ferroviária, portanto, como um duplo lugar de memória, seja pensando nela por sua estrutura, que remete a um símbolo de memória do desenvolvimento da cidade de Londrina, ou pelo Museu que abriga, que tem como função arquivar e problematizar essa história.

“Esse é o vai-e-vem que os constitui: momentos de história arrancados do movimento da história, mas que lhe são devolvidos. Não mais inteiramente a vida, nem mais inteiramente a morte, como as conchas na praia quando o mar se retira da memória viva (Nora, 1993, p. 13).

Assim como a nomenclatura da revitalização de 2000, Memória Viva, o atual prédio do Museu de História de Londrina se constitui como lugar de memória viva da cidade de Londrina. Do ponto de vista do interesse patrimonial do prédio essa vivência como

MHL agrega ainda mais valores ao espaço que é ocupado com a função de continuar sendo local de construção de memória e de história. O prédio e todas as mudanças feitas nele participaram, contam e ainda constroem a história da cidade de Londrina.

É fundamental compreender que o pedido de tombamento diz respeito ao edifício. Contudo, o espaço se confunde com a instituição que abriga atualmente, e seu valor histórico está relacionado primeiro a sua construção como estação ferroviária, mas ainda com sua continuidade, abrigando o MHL.

Essa intersecção entre o edifício e sua função é muito emblemática. Ao se falar no MHL não é o acervo, as ações educativas ou mesmo seus espaços de exposição que mais se destacam, é principalmente a fachada marcante desse prédio. Segundo Zueleide Casagrande de Paula, o prédio é referenciado “pelo uso das imagens de mídia e pelos inúmeros discursos que o entendem como o próprio museu” (Paula, p. 15). Isso ganha destaque até mesmo nas imagens veiculadas como “logos” do MHL [Fig. 45 e 46].

Figura 45 — Logo do Museu Histórico de Londrina.



Fonte: MHL, site (2023).

Figura 46 - Logo do selo editorial do Museu Histórico de Londrina.



Fonte: MHL, site (2023).

Nesses selos, as linhas do edifício são evidenciadas por uma causalidade bastante emblemática, pois como Paula apontou, a visualidade da instituição MHL está diretamente relacionada ao prédio que ocupa. Como já descrito, o MHL chegou ao prédio em meados da década de 1980, sendo que antes ocupava um pequeno espaço de uma escola da cidade. A mudança da instituição ao novo prédio trouxe ao edifício muitas modificações arquitetônicas, como será mais trabalhado em item subsequente, no entanto, elementos essenciais da fachada foram mantidos, demonstrando uma atenção com essas linhas que indicavam a relevância do prédio no contexto urbanístico da cidade e que se mantiveram como imagem essencial da instituição.

A grande reforma feita no prédio em meados dos anos de 1980 já tinha como objetivo receber o Museu, apesar disso, o prédio não foi doado a instituição, ele foi cedido pela Prefeitura Municipal de Londrina em comodato para a Universidade Estadual de Londrina. Esse contrato vigora até hoje pela Lei Municipal nº 10.355 de 14 de novembro de 2007, quando foi

atualizada (Londrina, 2007).

Itens relevantes deste contrato em relação ao prédio são: as obrigações de pagamento de contas de água e luz são da Prefeitura Municipal de Londrina, enquanto as obrigações de preservação e manutenção do prédio são do Museu Histórico de Londrina, através da Universidade Estadual de Londrina. Outro item fundamental é que o comodato não tem prazo de encerramento. Além disso, prevê que a instituição que deve funcionar no prédio é o Museu Histórico de Londrina, através das regras do Plano Nacional dos Museus. Assim, a função do prédio não deve ser alterada, a não ser que a Lei seja revista.

Sobre o Plano Nacional dos Museus (Plano, 2010), o documento foi atualizado e sua última versão é a publicada em 2010, com o resultado de discussões do setor de museus de todo o Brasil. O Plano aponta diversas propostas de desenvolvimento do setor, tendo como meta objetivos que envolviam 10 anos (2010-2020). Atualmente, o Plano ainda é identificado como um importante documento na área, pois não foi atualizado. As discussões apresentadas

pelo Plano fazem parte do Plano Nacional de Cultura, desenvolvido pelo Ministério da Cultura, e organizado pelo Instituto Brasileiro de Museus – Ibram (Ibram, 2023).

O Plano Nacional dos Museus prevê a divisão dos museus em dez categorias: Museus de arte, Museus de história, Cultura e desenvolvimento sustentável, Museus de culturas militares, Museus de ciências e tecnologia, Museus etnográficos, Museus arqueológicos, Arquivos e bibliotecas de museus, Museus comunitários e ecomuseus e Museus da imagem e do som e de novas tecnologias. O que melhor se encaixa no MHL é o Museu de História (Plano, 2010. p. 81) e o Arquivos e bibliotecas de museus (Plano, 2010. p. 126). Porém, os ditames desse documento não são suficientes para abranger todas as funções que o MHL exerce hoje, que engloba sua atuação como Museu Histórico, Arquivo e biblioteca, Laboratório e ainda Museu Universitário.

A categoria de Museu Universitário é recente, e por isso não consta no Plano Nacional de Museus. Segundo o site “Click Museus” a definição mais aceita é que cabe ao museu universitário a salvaguarda da história da

Universidade mantenedora, contudo, na prática o que se observa é que os museus universitários exercem funções variadas e se enquadram dessa forma por serem vinculados a uma universidade (O que são [...], 2022). É o caso do MHL que agregava várias funções de memória não apenas da universidade, mas também da cidade de Londrina.

O MHL faz parte da Rede Estadual de Museus Universitários recém-lançada no Paraná, em setembro de 2019. A Rede tem como objetivo fortalecer e desenvolver as 14 instituições ligadas às universidades paranaenses nas cidades de Londrina, Ponta Grossa, Apucarana, Campo Mourão, Guarapuava, Maringá, Jacarezinho e Curitiba. Dessa forma abriu-se um campo de diálogo entre os gestores dessas instituições e buscou-se um fortalecimento com cooperação entre elas, conforme foi descrito em reportagem no site O Perobal, da agência da UEL [Fig. 47].

Figura 47 - O Perobal - Agência UEL.



Fonte: Museu [...] (2021).

Desde o início do MHL ele fez parte da Universidade Estadual de Londrina. Poucos meses depois de organizada a Universidade, o Museu foi criado junto aos cursos de História, Geografia e Antropologia, em setembro de 1970, sendo chefiado pelo então professor Padre Carlos Weiss. Nesse primeiro momento, o Museu não possuía uma clara definição administrativa e funcionava como extensão dos cursos de graduação, mas em 1974 ele foi regularizado como órgão suplementar da UEL.

Atualmente o MHL se mantém como órgão suplementar da UEL, estando subordinado administrativamente à Reitoria e vinculado academicamente ao Centro de Letras e Ciências Humanas através do Departamento de História, conforme consta em seu regimento (Museu [...], 2016). Ainda conforme o regimento, atualizado em 2016, a estrutura administrativa do MHL compõe-se de um Conselho diretor, tendo como responsável o Reitor da Universidade; um Diretor, eleito entre os docentes do curso de História, e uma Comissão de acervo, composta pelo diretor, dois docentes do curso de História e dois técnicos indicados

entre seus pares participantes do quadro de funcionários do MHL. A estrutura tem mandato de 4 anos (Museu [...], 2016).

O MHL tem como finalidade ser um museu-escola e um museu-laboratório desenvolvendo as atividades dos diversos cursos como História e áreas afins, recebendo estagiários, atuando como espaço de pesquisa de docentes e integrando as ações de ensino, pesquisa e extensão da UEL. Além disso, em seu espaço é ministrado a disciplina de "Museu" prevista na grade curricular do curso de História.

O edifício também abriga grande parte do acervo (sendo que alguns itens estão no antigo Instituto Brasileiro do Café - IBC, localizado na zona leste de Londrina). O acervo disponível no MHL está dividido em: documental textual; bibliográfico e iconográfico; gravações de imagem e de som; e outros objetos da cultura material. Sendo os principais setores o Tridimensional, Imagem e som, e a Biblioteca e documentação. Devido às dificuldades relacionadas à disposição de técnicos capacitados, setores como o da Museologia funcionam em conjunto com outros setores, também a Comunicação social

ou a Ação educativa contam com voluntários e estagiários para manter as atividades. Portanto, a estrutura que gerencia o acervo é flexível, movimentando-se conforme as demandas dos projetos a serem executados. Atualmente está sendo realizado um importante mapeamento dos setores, visando a melhor organização dos acervos.

O MHL é aberto para visita de terça a sexta das 09:00 às 17:30, aos sábados das 09:00 às 17:00 e aos domingos das 13:00 às 17:00, com entrada gratuita. Os setores administrativos funcionam de segunda a sexta das 8:00 às 11:30 e das 14:00 às 17:30. Possui informações no site: <https://sites.uel.br/museu>, e faz divulgação de conteúdos nas redes sociais (facebook, instagram, youtube). Também realiza atendimentos pelo telefone 43 3371-1975 ou pelo e-mail: musel@uel.br. Além disso, parte do seu acervo está sendo digitalizado e disponibilizado na plataforma Pergamum Museus.

Alguns dos projetos que funcionam atualmente no MHL são: 1) Projeto "Museu Histórico de Londrina como múltiplo espaço na era digital: da extensão à ação cultural e educativa" (PROJETO DE EXTENSÃO UEL

- 02489 - RES. CEPE 070/2012) que tem como objetivo o trabalho cotidiano realizado no Museu, de divulgação dos acervos com propostas de monitoria para alunos de ensino fundamental e médio, eventos culturais, entre outras atividades; 2) Difusão do patrimônio cultural e das memórias da cidade: coleção fotográfica Prefeitura Municipal de Londrina (PROMIC 22-037), que tem como objetivo inserir na Rede de Informações MUSEUS PARANÁ, conhecida como Pergamum, 11.500 itens da Coleção de Fotografias "Prefeitura Municipal de Londrina"; 3) Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural em Londrina: estudos de bens culturais (COMPAC - Número do projeto: 087/2022), que tem por objetivo o estudo de bens culturais com pedido de tombamento ou registro como Patrimônio Histórico cultural do município de Londrina, do qual esse estudo faz parte.

Os projetos desenvolvidos nas dependências do MHL qualificam e recebem diversos estagiários, residentes, além de colaboradores, pesquisadores, voluntários e docentes interessados nas questões históricas de Londrina e região.

Os funcionários efetivos do MHL fazem parte do quadro de funcionários técnicos da UEL e estão sob o regimento da universidade, sendo contratados através de concurso público. Não há um levantamento da quantidade de funcionários que trabalharam efetivamente no MHL ao longo do seu funcionamento, pois a estrutura foi sendo movimentada conforme o interesse de funcionários técnicos e do próprio MHL.

Assim, no que diz respeito ao número e período de trabalho de funcionários efetivos observa-se que houve uma instabilidade no quadro de técnicos. Nesse quesito é importante destacar que essa instabilidade junto aos desgastes da equipe de técnicos em nível superior, principalmente, que ao se aposentarem não estão sendo substituídos, traz reveses significativos ao funcionamento do MHL. No caso de projetos de longa duração, nem sempre é possível manter a continuidade. Atualmente, no setor técnico, apenas o setor Tridimensional conta com um servidor que possui nível superior na área de arquivística (sr. Amauri Ramos da Silva) e que faz parte do quadro de funcionários do MHL desde sua chegada ao edifício.

Além do técnico responsável pelo Tridimensional, estagiários e voluntários, outros funcionários que atuam no prédio são a equipe de serviços gerais e segurança. Tratando-se de um prédio de grandes dimensões uma equipe diversificada é fundamental para a manutenção do edifício. Assim como é importante uma equipe ágil e competente para desenvolver a segurança do prédio que envolve a vigia dos espaços externos e internos.

É destaque a atuação da Associação dos Amigos do Museu Histórico de Londrina – ASAM. Desde 1995, o grupo de apoiadores do MHL tem atuado fortemente em diversas ações de melhorias para a instituição. A associação sem fins lucrativos com personalidade jurídica tem como finalidade o apoio à cultura, defesa e conservação do patrimônio histórico e artístico pertencentes ao Museu Histórico de Londrina (ASAM, 2006).

Além disso, o trabalho da ASAM é fundamental no auxílio à gerência financeira do MHL. Os membros atuam na captação de recursos e muitas vezes cedem tempo de trabalho atuando como voluntários e como assessores em projetos desenvolvidos pelo MHL.

O MHL serve amplamente a comunidade como espaço de salvaguarda de acervos, além de ser também um importante espaço de exposição e de eventos com entrada gratuita e funcionamento com horários diferenciados.

O valor histórico do prédio, junto a sua arquitetura diferenciada, se destaca ainda mais trazendo diversas possibilidades como o acolhimento de eventos musicais [Fig. 48 e 49], espaço para ensaios [Fig. 50], para espetáculos [Figs. 51 e 52], entre tantas outras que atendem públicos diversos, servindo a comunidade e ao mesmo tempo convidando a todos para ocupar esse edifício não apenas na experiência de reviver as memórias da cidade, mas também de construir novas histórias.

Figura 48 - Apresentação do Clube de Choro de Londrina.



Fonte: MHL, Facebook (2023).

Figura 49 - Apresentação do Projeto Flauta e Fole.



Fonte: MHL, Facebook (2023).

Figura 50 - Projeto “Orquestra Sanfônica”.



Fonte: MHL, Facebook (2023).

Figura 51 - Apresentação “Qual a graça da Laurinda”.



Fonte: MHL, Facebook (2023).

Figura 52 - Espetáculo “Espírito do Tempo”.



Fonte: MHL, Facebook (2022).

No quesito de exposição, o edifício comporta diversas áreas com possibilidades de exposição, sendo duas principais, o espaço da Exposição Histórica, chamado também de Exposição de Longa Duração e o espaço de exposição de mostras temporárias, e outras áreas disponíveis como a plataforma, o jardim e um barracão e um túnel externo.

O espaço interno que abriga a Exposição Histórica faz conjunto com vários outros locais do prédio, como o jardim e o túnel. Essa exposição foi projetada no momento de revitalização ocorrido entre 1996-2000, como já relatado. O projeto Memória Viva, responsável por várias mudanças no prédio, foi concebido pela então diretora Conceição, em

1995 e tinha como objetivo uma nova estrutura para o Museu, que englobou não apenas as modificações físicas no espaço como, e principalmente uma nova concepção de museu.

Isso se mostra claro na documentação da época, pois não há projetos arquitetônicos, mas vários desenhos dos espaços, fotografias e vídeos que relatam as discussões feitas junto à equipe, que foi reforçada com a contratação de um museólogo e com a consultoria da museóloga Cristina Bruno. O contexto dessa proposta demonstra como a relação entre prédio e instituição já estava estabelecida e bastante naturalizada.

O projeto com custo elevado teve como direcionamento principal a melhoria da instituição Museu, e com isso o prédio foi totalmente revisitado, buscando novos espaços e sendo inserido também como parte fundamental da instituição que abrigava. É simbólico que todas essas mudanças foram possíveis devido ao trabalho conjunto da comunidade que envolveu órgãos públicos, privados, e muito trabalho de particulares, sendo desse momento a criação da ASAM.

Nesse sentido o prédio e

a instituição se aproximaram ainda mais, pois com o intuito de revitalizar o MHL o projeto “Memória Viva” deu novas características ao prédio, mas não deixou de valorizar aquilo que já se mostrava importante para estabelecer as ligações entre memória e espaço museal e arquitetônico, mantendo por exemplo as linhas da fachada e buscando aprimorar o uso do espaço sem descaracterizar o que já era símbolo para cidade.

Como já destacado no item anterior, o nome do projeto lembra ainda que o espaço do museu é um espaço vivo, assim como a memória. O movimento pede um constante cuidado de atualização, de revitalização e modificações. Ao longo desses 23 anos após essa grande revitalização várias outras pequenas mudanças foram necessárias, não apenas pela manutenção do prédio, mas por uma reflexão metodológica da função dos museus. Um exemplo recente é a inserção de uma narrativa coerente que aponta a participação dos grupos indígenas na história da cidade. Como apontou Edméia Ribeiro, atual diretora do MHL:

“A Exposição de Longa Duração do

Museu Histórico de Londrina, em sua concepção original, havia excluído esses povos da sua narrativa, levando à compreensão de que os colonizadores encontraram aqui um vazio demográfico. Trata-se de equívoco proporcionado por concepção histórica tradicional, que não conferiu aos povos indígenas a dignidade da existência, excluindo-os da história. A sala prefácio, a primeira da exposição, foi totalmente reformulada dando lugar a objetos e textos narrando essas culturas, além de um lindo céu Guarani representado no teto da sala. (Ribeiro, 2020, p. 5).

A renovação da Exposição de Longa Duração não apenas faz justiça à memória indígena, mas é reflexo das novas discussões historiográficas, patrimoniais e culturais vivenciadas pela sociedade hoje. Dessa forma o prédio, assim como a ciência museal nunca estão completamente finalizados, ou mesmo totalmente adequados para a realidade de cada época, que experimenta atualizações cada vez mais velozes.

Se na década de 1980 a reforma não foi suficiente para abrigar adequadamente o MHL, e em 1995 o projeto Memória

Viva também não conseguiu abranger todas as questões referentes ao funcionamento de um museu, não é porque houve negligência, mas sim porque essas mudanças foram feitas em contexto e tempos históricos específicos, que consideram valores e funções a partir de suas experiências. Atualmente o edifício tem novamente a dificuldade de abrigar o MHL e suas tantas mudanças. Além do crescimento do acervo, a defasagem de pessoal técnico especializado traz reveses importantes não apenas para a instituição, mas também para o prédio e seu uso adequado.

Como já está aprovado, em pouco tempo uma importante manutenção, que prevê a execução de um novo projeto elétrico, fará com que o MHL seja fechado temporariamente. A obra, custosa e ousada, tem como objetivo fazer a manutenção e a atualização da parte elétrica do prédio, permitindo um melhor aproveitamento, assim como garantindo a segurança de funcionários e visitantes [Fig. 53].

Figura 53 - Reportagem sobre a futura obra do MHL.

OBRAS PREVISTAS PARA 2024

Museu Histórico de Londrina receberá reforma na parte elétrica orçada em R\$ 1,1 milhão



- O Perobal/ UEL

Fonte: Museu [...] (2023).

É fundamental também destacar que a visitação do MHL sempre foi notável. Atualmente, os relatórios de visitação indicam 12.106 assinaturas de público espontâneo e 12.361 assinaturas de grupos escolares registradas no livro de Exposição de Longa Duração, somente entre janeiro e maio de 2023. Isso confirma o interesse da população, assim como o sucesso de iniciativas que convidam a comunidade para ocupar esse espaço.

O MHL vem cumprindo seu papel enquanto instituição, ainda que graves problemas existam, como carência de técnicos qualificados às condições arquitetônicas desfavoráveis. Mesmo assim, o uso do prédio é adequado e ainda de grande relevância, pois os espaços têm sido, dentro do possível, mantidos cuidadosamente, e aproveitados da maneira mais pertinente sempre que disponível. Ademais, o trabalho do MHL tem preservado e evidenciado as características e os valores históricos agregados ao edifício aqui estudado.

A monitoria de visitação, principalmente dos grupos escolares, ressalta as características do edifício, salientando ao visitante que o

espaço ocupado pelo MHL faz parte da narrativa de Londrina e é monumento histórico da cidade. O uso adaptado do espaço da ferrovia como museu foi pensado dentro de um contexto de revitalização da cidade, onde prédios com importantes construções perdiam sua função, contudo, a ocupação desse espaço pelo MHL trouxe não apenas uma nova função ao prédio, mas agregou a ele também novos valores patrimoniais. A eventual escolha deste edifício para abrigar uma instituição de memória traz uma metáfora: se antes a grande estação ferroviária era porta de entrada para os novos chegados, hoje, o prédio serve para levar os visitantes (londrinense ou não) aos caminhos da história de Londrina.

2.1 O uso do espaço do MHL no contexto dos Museus brasileiros

A íntima relação entre o edifício e a instituição MHL não é realidade exclusiva do contexto de Londrina. O cenário de museus no Brasil é bastante diverso, assim como o uso dos edifícios destinados a esse tipo

de instituição também. Há casos em que o espaço foi projetado para tal, como o emblemático Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand – MASP [Fig. 54], há casos em que o edifício é o motivo da fundação da instituição, como por exemplo o Museu do Amanhã [Fig. 55]. Contudo, principalmente no caso de Museus de história, a opção de adaptar um edifício já considerado histórico parece uma escolha comum, como o exemplo do Museu do Ipiranga [Fig. 56].

Figura 54 - MASP, São Paulo.



Fonte: Masp (2023).

Figura 55 - Museu do Amanhã, Rio de Janeiro.



Fonte: Museu do Amanhã (2023).

Figura 56 - Museu do Ipiranga.



Fonte: MP (2023).

O Museu do Ipiranga é considerado a sede do Museu Paulista, um conglomerado de 3 instituições que atualmente estão sob a administração da Universidade de São Paulo (MP, 2023). O objetivo da instituição é a especialização em história e cultura material de São Paulo e do Brasil. Chamado de edifício-monumento, o prédio conta com o tombamento nas esferas municipal (1991), estadual (1975) e federal (1998) que englobam não apenas o edifício, mas também os jardins e bosques existentes em volta do Museu. Em 2013 depois de preocupantes laudos que constataram vários problemas no prédio, o Museu foi fechado e iniciou-se uma reforma importante, que contou com consultorias internacionais auxiliando na construção de projetos que garantiram a melhor maneira de executar as intervenções respeitando as características históricas do prédio e ao mesmo tempo sua função de espaço de exposição (2023).

O edifício construído entre 1885 e 1890 ficou conhecido como Museu do Ipiranga pois foi projetado como um monumento em comemoração à Proclamação da Independência. Apenas quatro

anos depois, em 1894, o espaço ganhou a função de abrigar o acervo do Museu do Estado de São Paulo, e em 1963, prédio e acervo foram transferidos para a responsabilidade da Universidade de São Paulo (MP, 2023).

Não por acaso, são as linhas do edifício que figuram como selo do Museu Paulista [Fig. 57]. Assim como o MHL, também o Museu Paulista se apropria da visualidade do edifício que abriga a instituição como símbolo de sua atuação.

Figura 57 — Selo do Museu Paulista.



Fonte: MP (2023).

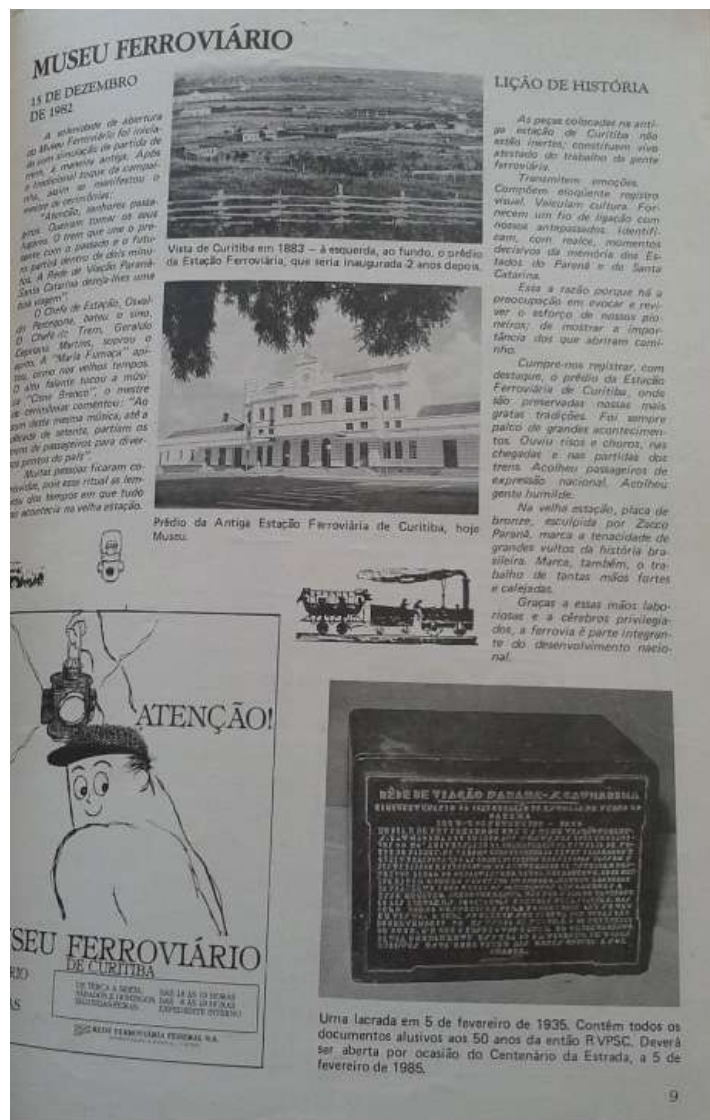
Nesse exemplo, a comparação com o MHL é ainda mais pertinente pois não apenas a relação entre edifício

e instituição se estabeleceu de maneira próxima, mas ainda houve o contato de uma equipe do Museu do Ipiranga na consultoria do projeto Memória Viva em Londrina, ou seja, muito do conceito museológico no MHL foi inspirado nas observações do Museu do Ipiranga.

No caso paranaense, o Museu Paranaense, localizado em Curitiba, é diferente. Criado em 1874 a partir de uma iniciativa de particulares, pouco tempo depois passou a ser administrado pelo governo com o objetivo de salvaguardar memórias do Estado. No entanto, sua relação com os prédios que ocupou não ganhou destaque e hoje está situado no bairro de alto do São Francisco em um palácio histórico, do qual não há informações específicas (Mupa, 2023).

Do ponto de vista da salvaguarda da memória ferroviária, também em Curitiba, há o Museu Ferroviário de Curitiba. Ele foi inaugurado em 1982, e assim como em Londrina, o Museu está dentro da antiga estação ferroviária, construída em 1885 [Fig. 58].

Figura 58 — Reportagem sobre a inauguração do Museu Ferroviário de Curitiba, 1982.



Fonte: Revista “O Ferroviário”. Acervo do MHL (2023).

Porém, em 1992 o espaço foi vendido a uma grande rede de shopping center, e apenas uma pequena área foi mantida como museu, com um modesto acervo de pouco mais de 600 peças com a temática específica sobre as ferrovias [Fig. 59]. Além disso, ele é o único museu do Brasil localizado dentro de um shopping center, que também tem em seu nome a memória da antiga função do local, o shopping Estação (Museu Ferroviário de Curitiba, 2023).

Figura 59 — Museu Ferroviário de Curitiba.



Fonte: Museu Ferroviário de Curitiba (2023).

Nesse caso a relação entre Museu e espaço da ferrovia se mistura com as funções comerciais de shopping center, que são proeminentes. Há ainda, outras várias instituições de memória no Paraná, como o Museu Histórico da Lapa, o Museu do Tropeiro em Castro, ou o Parque Histórico de Carambeí. Contudo, se trata de instituições menores e/ou mais especializadas que ainda não nutrem uma relação tão efetiva com os espaços ocupados.

Em nível local, o MHL é referência para constituição de outros museus históricos como de Cambé e Rolândia, por exemplo, que contaram com a consultoria do MHL para aprimorar suas atividades,

sendo assim o MHL um importante valor de referência, servindo como instituição de suporte por sua maturidade e sua disponibilidade de cooperação. Assim, seu papel como instituição nos cenários dos museus brasileiros, principalmente em âmbito local e estadual é muito abrangente, e o valor patrimonial do prédio corrobora com a atuação do MHL.

Há ainda um importante valor turístico. O espaço agradável e bonito do MHL é um dos destaques entre os comentários de páginas de indicação turística como o tripadvisor. Dessa forma o prédio destaca a instituição também no campo do turismo. Se cabe a um museu divulgar seu acervo, nada melhor que fazê-lo em um espaço que também é ele próprio cheio de memórias, mas que para além disso, também tem potencial de ser espaço aprazível à comunidade.



3 CARACTERIZAÇÃO DO BEM

Em sua primeira década de existência, Londrina foi marcada pela terra roxa e por edificações de palmito e madeira que tomavam conta da paisagem urbana que era gradualmente construída. A partir da década de 1940, inicia-se a “Fase do Desenvolvimento Comercial”, como observa Castelnou (2000). Segundo o autor, é nesse período em que surgem loteamentos para além do Plano Inicial da CTNP, são realizadas melhorias na infraestrutura urbana e as construções de madeira começam a dar lugar às construções em alvenaria, geralmente dotadas de elementos filiados ao *art déco*.

É nesse contexto que se insere a idealização e o início da construção da segunda Estação Ferroviária. A inauguração da obra marca o início de uma década caracterizada como “Fase da Expansão Urbana”. É na década de 1950 que se inicia o processo de verticalização e expansão urbana da cidade, além da difusão de obras modernistas (Castelnou, 2000).

Portanto, o bem aqui apresentado, faz parte de um processo de desenvolvimento acelerado da cidade de Londrina, sendo concebido em um período marcado pela construção de vários prédios administrativos e institucionais na região denominada hoje como centro histórico [Fig. 60].

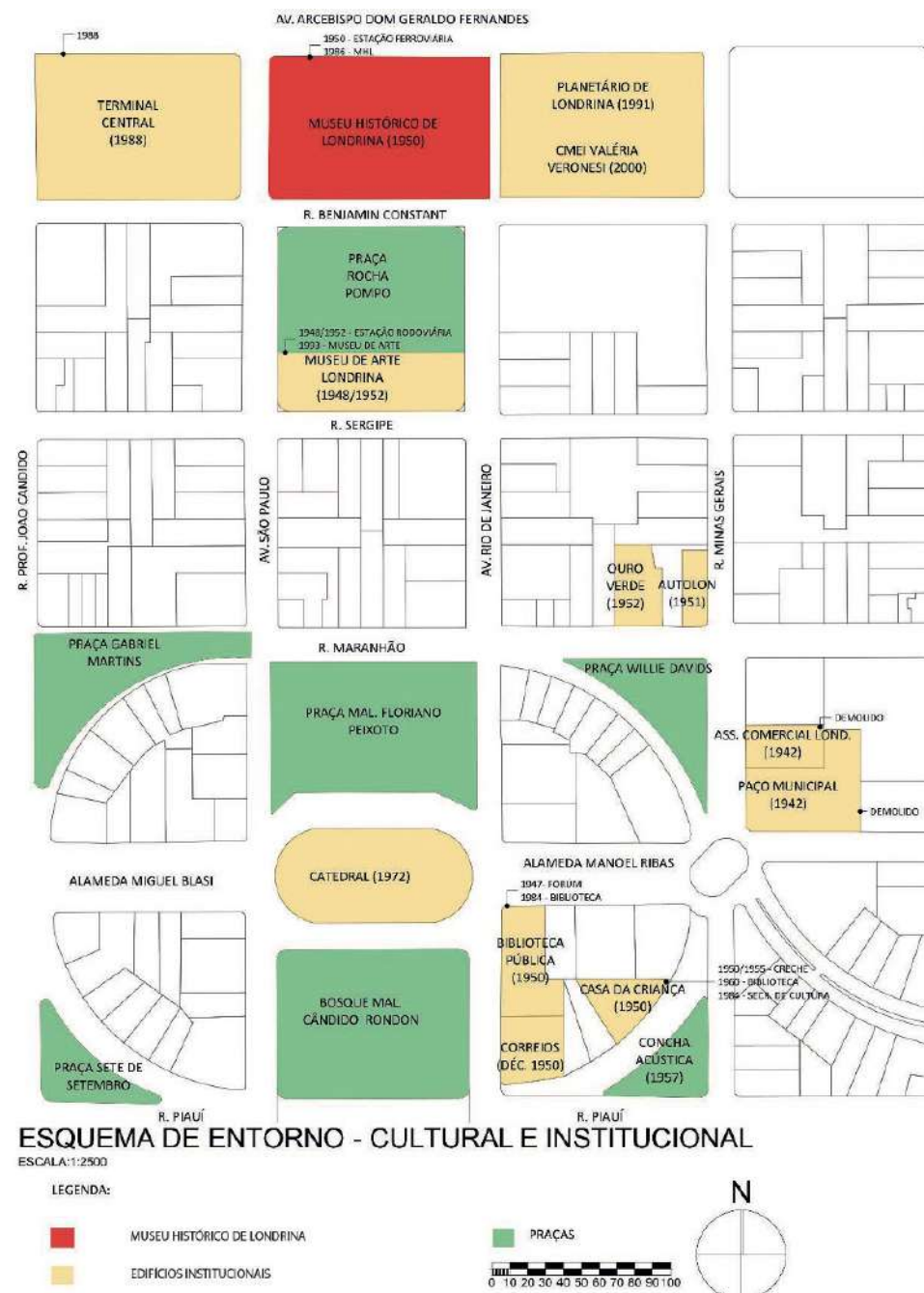


Figura 60 - Entorno do MHL.
 Fonte: Os autores (2023).

Sendo assim, há uma certa intenção de monumentalidade em sua volumetria, que era um ponto de referência na paisagem urbana da época (e ainda o é). Seu estilo arquitetônico chama a atenção [Figs. 61, 62 e 63]; o jogo de telhados de inclinação acentuada, as falsas mansardas¹ no telhado, o falso enxaimel no volume central, os arcos e a pedra, e os portões de ferro são elementos historicistas que remetem às características da arquitetura europeia, principalmente da região nórdica (Castelnou, 2000).

Figura 61 - Fachada principal (fachada sul) do Museu Histórico de Londrina.



Fonte: Os autores (2023).

¹ Mansarda é uma janela disposta sobre o telhado de um edifício que tem a função de proporcionar iluminação e ventilação no espaço do desvão, o qual pode ser utilizado como mais um cômodo (SILVA, 2012d).

Figura 62 - Fachada onde era a plataforma de acesso a ferrovia (fachada norte) do Museu Histórico de Londrina.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 63 - Foto portão de ferro presente na fachada norte.



Fonte: Os autores (2023).

Essas características são utilizadas por alguns autores para classificar o prédio da antiga Estação Ferroviária como uma obra eclética, como descrito por Silva (2012) e pelo já citado Castelnou (2000). No entanto, do ponto de vista da teoria e história da arquitetura e entendendo que o ecletismo foi um movimento iniciado no final do século XIX que durou até o início do século XX, e a construção do edifício da Antiga Ferroviária é do final da década de 1940, esta construção não pode ser identificada como um exemplar eclético. Podendo apenas, ter sofrido influência tardia deste movimento de uma forma pontual em ornamentos historicistas na fachada.

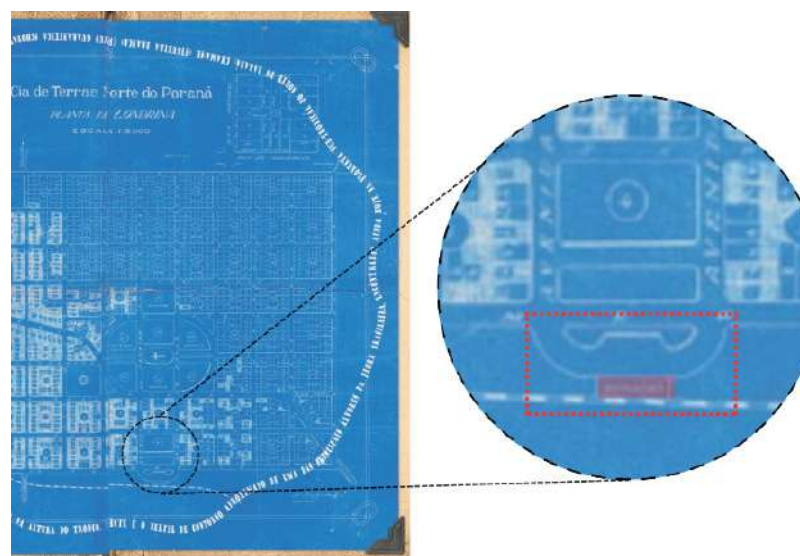
Contudo, a obra possui uma representação forte no imaginário londrinense, justamente por sua plasticidade marcada por elementos historicistas, e é parte importante do desenvolvimento de Londrina devido aos seus valores arquitetônicos e urbanísticos. De forma a compreender melhor seus aspectos físicos, os itens a seguir

apresentam as fases e intervenções realizadas ao longo da história do bem.

3.1 Estação Ferroviária de Londrina

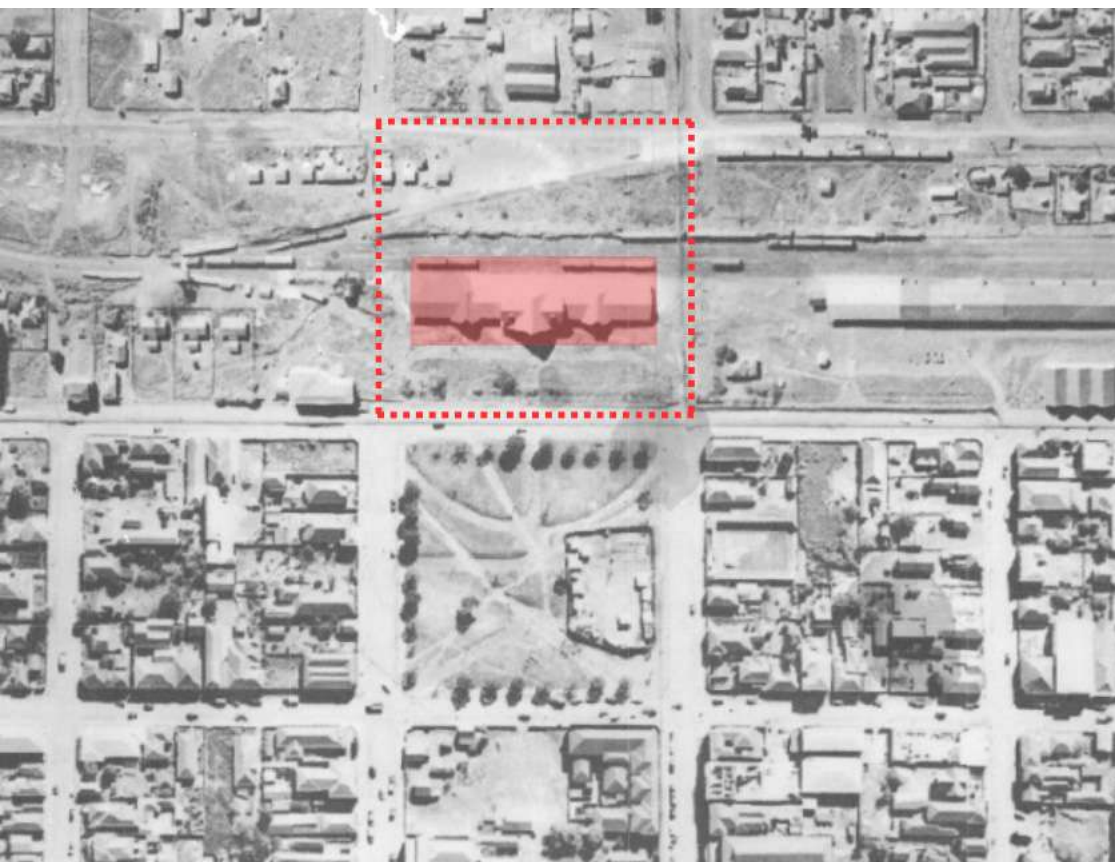
A estação ferroviária era um elemento importante e indispensável no planejamento de Londrina, como pode-se observar na “Planta Azul” (1932), documento do plano inicial da cidade, em que Razgulaeff indica sua localização [Fig. 64]. Na Foto Aérea de 1949 [Fig. 65] é possível observar que o prédio atual — que ainda não havia sido oficialmente inaugurado, mas já se encontrava em uso — implantado de forma bem similar ao planejado pelo geodesta. A via de automóveis no limite oposto à linha férrea ainda não aparece executada, mas notam-se caminhos marcados no chão com desenho parecido ao indicado no plano.

Figura 64 - Plano inicial de Londrina, “Planta Azul”, 1932. Observa-se a indicação do Norte invertida.



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

Figura 65 - Foto aérea, 1949. Em destaque a Estação Ferroviária e em projeção a delimitação atual da quadra.



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

No entanto, como mencionado anteriormente, o prédio atual trata-se da 2ª Estação Ferroviária. A 1ª estação foi construída entre 1934 e 1935, e assim como as demais construções iniciais da cidade, o primeiro prédio foi executado em madeira (Castelnou, 2000). Na imagem abaixo [Fig. 66] é possível observar a estrutura do telhado em madeira de duas águas, com pilares em formato de Y marcando a fachada do edifício e um bloco ressaltado em uma das laterais com

duas portas. O grande beiral evidenciava a função de estação e parada do trem, juntamente com a plataforma elevada com escada e rampa de concreto. Aos fundos é possível observar um segundo edifício que apoiava as atividades ferroviárias, também de duas águas, mas com uma estrutura mais simples.

Figura 66 — Construção da primeira estação ferroviária de Londrina (1934).



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

O edifício de Jataizinho que foi inaugurado em 1932 era de alvenaria com telhado de duas águas, como é possível ver na imagem abaixo [Fig. 67].

Figura 67 — Estação de Jataí-Paraná, no dia da inauguração, em 1932. Foto cedida por Wanderley Duck.



Fonte: Giesbrecht (2022).

Em outra imagem datada de 1939 [Fig. 68], é possível observar com mais detalhes a estação de Jataizinho que apresentava além do corpo principal de duas águas, um telhado de uma água dando para a plataforma de trem, e um volume justaposto que fica ressaltado em relação ao corpo principal do edifício, em uma das extremidades da

estação, com localização similar a da estação de Londrina.

Figura 68 — Estação de Jataí-Paraná, em 1939. Foto do acervo de José Carlos Neves Lopes.



Fonte: Giesbrecht (2022).

As estações de Nova Dantzig (Cambé) e Rolândia [Fig. 69] que foram construídas um pouco posteriores a estação de Londrina, apresentam uma estrutura original similar a de Londrina no corpo principal do edifício:

Figura 69 — Estações de Nova Dantzig e Rolândia.



Fonte: Giesbrecht (2022).

No entanto, a estação de Londrina [Fig. 70], quebra a fachada marcada com o bloco projetado no lado menor do edifício, inserindo as colunas soltas em formato de Y, e fechando a estrutura do telhado também neste lado, inserindo o nome da cidade nesta estrutura de fechamento da cobertura:

Figura 70 — Primeira estação ferroviária de Londrina, 1935.



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

Com os amplos beirais e o fechamento da cobertura, o primeiro edifício da Estação Ferroviária de Londrina [Fig. 71] se diferencia das outras estações ferroviárias, com uma volumetria que amplia a percepção horizontal, linhas retas e marcada pelas colunas esculturais.

Figura 71 - Inauguração da primeira Estação Ferroviária de Londrina, 1935.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Devido à falta de registros técnicos do projeto dessa construção, não se sabe qual era a divisão interna, usos dos ambientes ou suas medidas exatas. No entanto, pode-se observar que se tratava de uma edificação de escala bem menor em relação à 2ª construção.

A construção de um novo prédio para abrigar a estação ferroviária se iniciou em 1946, sendo inaugurada em julho de 1950. Com 2.670 m² de área construída e três pavimentos, a nova estação foi concebida para ser um imponente portal de entrada de um empreendimento de sucesso. Sua escala monumental, bem como suas modernas instalações elétricas e sanitárias para a época, servira para simbolizar o progresso (Paula, 2010).

A monumentalidade está presente também em sua implantação, que deixa a edificação isolada e em evidência, mesmo estando colada com a linha férrea; a rua de traços curvilíneos na fachada sul oferecia uma espécie de passeio para quem chegava. Como mencionado, o novo edifício foi construído no mesmo lugar do primeiro, segundo a documentação apresentada anteriormente.

O jardim criado a partir dessa rua seguia a largura das demais

quadras, e, junto com a praça Rocha Pombo, formou-se um conjunto de áreas verdes que separava a estação rodoviária da estação ferroviária, formando um conjunto paisagístico que era o hall de entrada da cidade [Fig. 72]. Outro ponto importante do entorno, é o conjunto de hotéis próximos às duas estações, implantados ali justamente para receber quem chegava. Além disso, o jogo de alturas das volumetrias que compõem o edifício indica a hierarquia presente em sua organização e o diferenciam de todas as outras construções do entorno.

Figura 72 - Vista aérea do centro de Londrina, 195-.

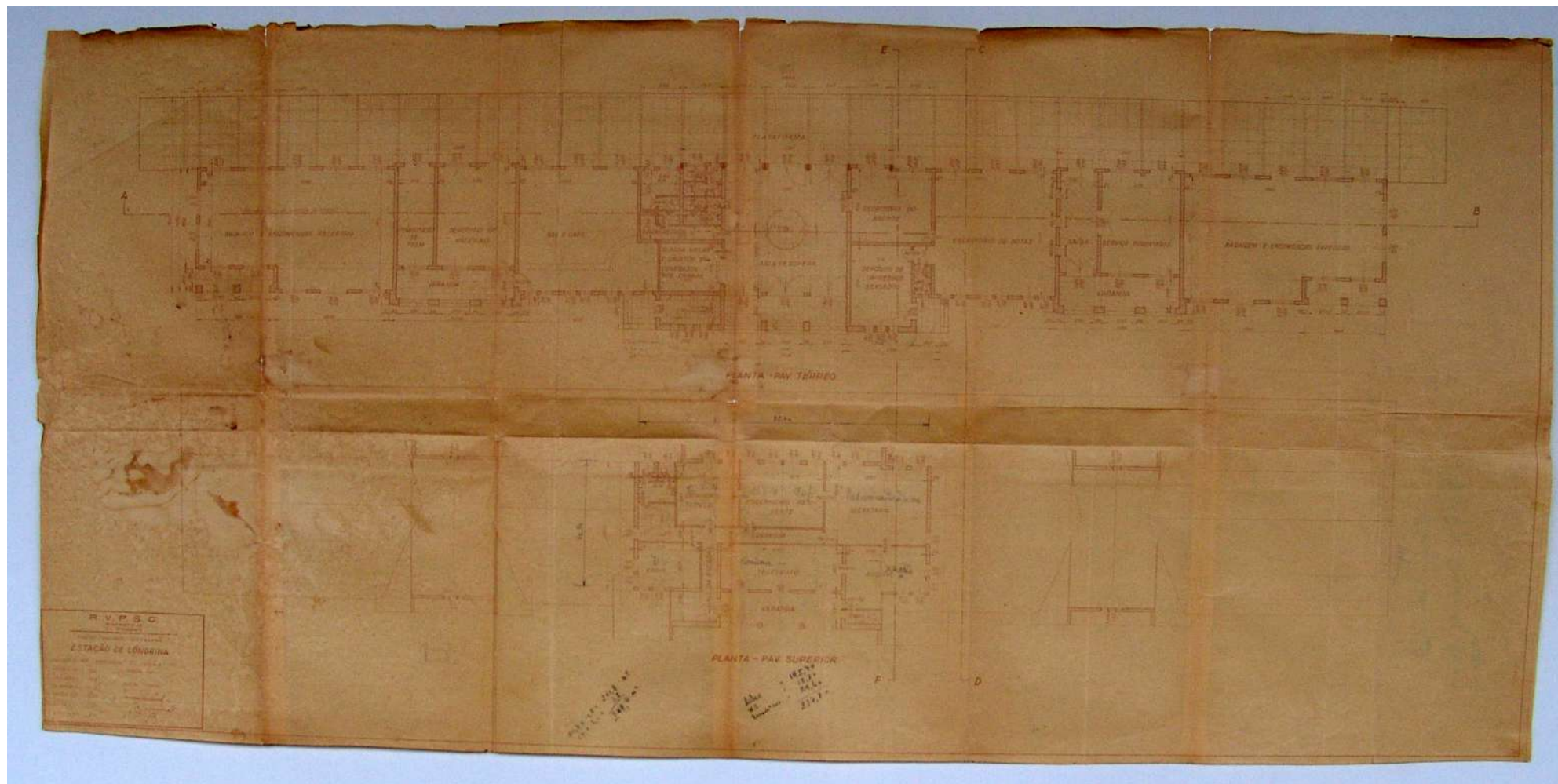


Fonte: Acervo MHL (2023).

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).

Observando as imagens do projeto original [Fig. 73] e levantamentos realizados antes do projeto de readequação nas imagens apresentadas a seguir, é possível perceber que se trata de um volume retangular de aproximadamente 17,00m x 100,00m. Além disso, nota-se uma simetria no ritmo das aberturas e na distribuição das varandas, que são todas voltadas para a fachada sul. Essa simetria das aberturas vem da planta marcada por um volume central principal. Toda a extensão da fachada norte é dedicada à plataforma de embarque e desembarque, que possui um vão livre de aproximadamente 8,00m.

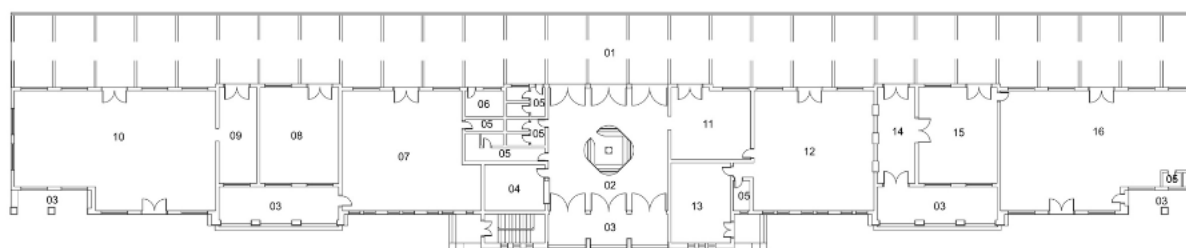
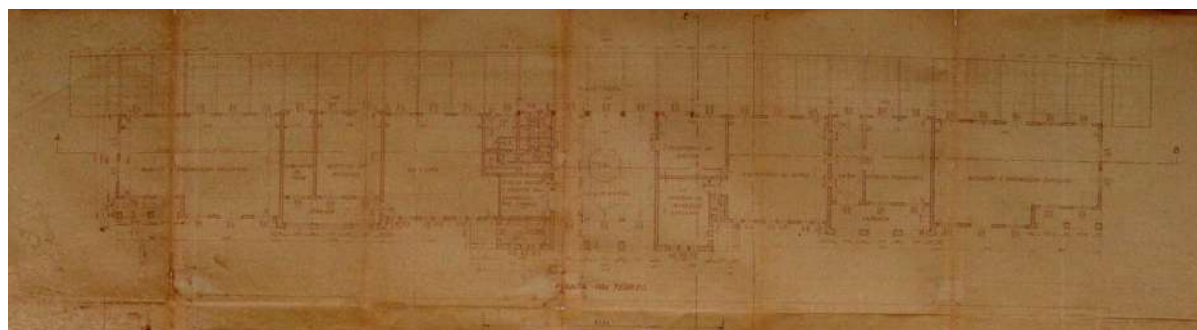
Figura 73 - Projeto da Estação Ferroviária, 194-.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Em relação a organização interna, a estação possuía o seguinte programa: no piso térreo [Fig. 74] ficavam uma sala de “bagagem e encomenda recebida” com uma pequena varanda; corredor de “composição de trem”; depósito de materiais; bar-café [Fig 75]; guarda malas; quatro sanitários, que totalizavam seis cabines e eram acessados pela parte interna e externa do prédio; sala de segurança; escada de acesso ao piso superior; sala de espera com guichê; escritório do agente; depósito de impressos seriados; escritório de notas; um banheiro de funcionários; corredor de saída; sala de serviço rodoviário; sala de “bagagem e encomenda expedida” com uma pequena varanda; além de outras três varandas.

Figura 74 - 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: Inventário E13 (2023).

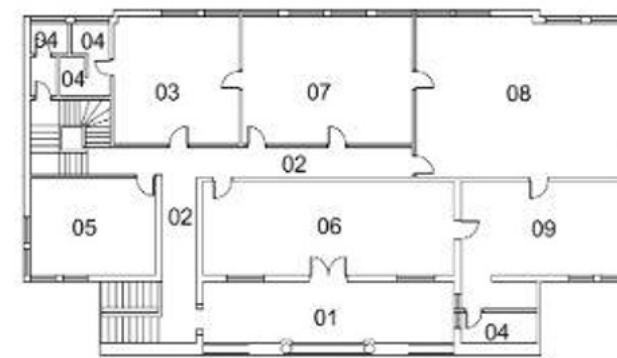
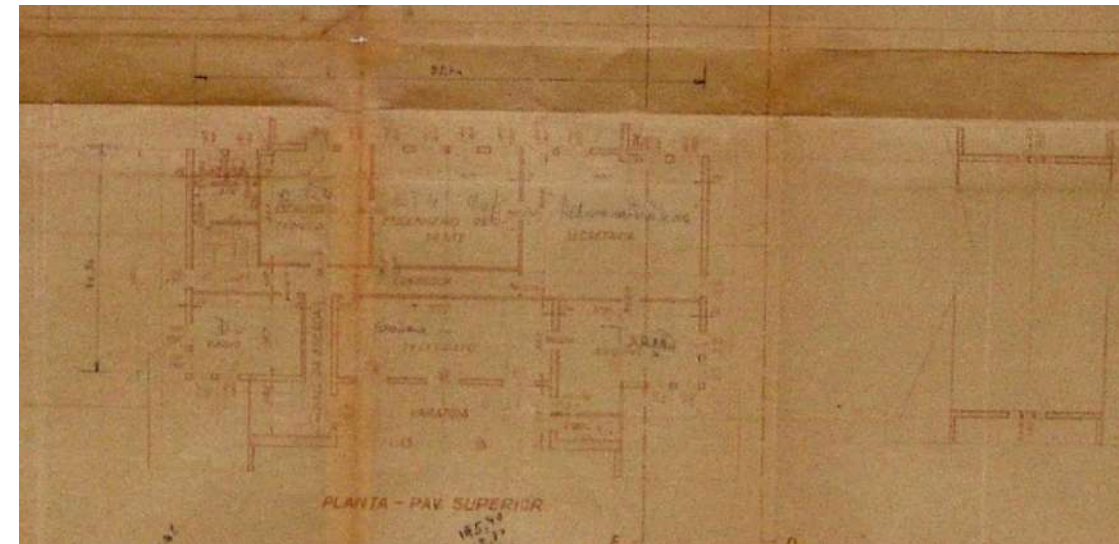
Figura 76 - Projeto da Estação Ferroviária, 194-.

Figura 75 - Bar-café da Estação Ferroviária de Londrina.



Fonte: Acervo MHL (2023).

No primeiro pavimento [Fig. 76] ficavam: escada de acesso ao pavimento térreo; uma varanda; sala de telégrafo; sala de rádio; sala de arquivo; secretaria; sala para engenheiro residente; escritório; além da escada de acesso ao segundo pavimento e mais quatro cômodos com nomes ilegíveis na planta, mas ao que tudo indica, eram banheiros. Quanto ao terceiro pavimento [Fig. 77], era formado por duas salas de almoxarifado; depósito; sala de impressos e um banheiro.



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) e Inventário E13 (2023).

Figura 77 - Projeto da Estação Ferroviária, 194-.



Fonte: Acervo MHL (2023) e Diretoria de Patrimônio Histórico-Cultural (2019).

Em relação aos materiais empregados na construção da 2ª estação ferroviária, Paula (2010) descreve alguns itens de um detalhado documento intitulado “Especificações para construção de uma estação em Londrina”, presente no acervo do MHL. Segundo a autora:

“(...) a madeira empregada em sua construção era de lei ou de qualidade superior, suas colunas foram construídas com concreto armado, lajes e vigas de pinho. A alvenaria de pedra e argamassa de cal e areia foi empregada nos alicerces (...) e para as paredes e chaminés alvenaria de tijolos com argamassa de cimento.” (Paula, 2010).

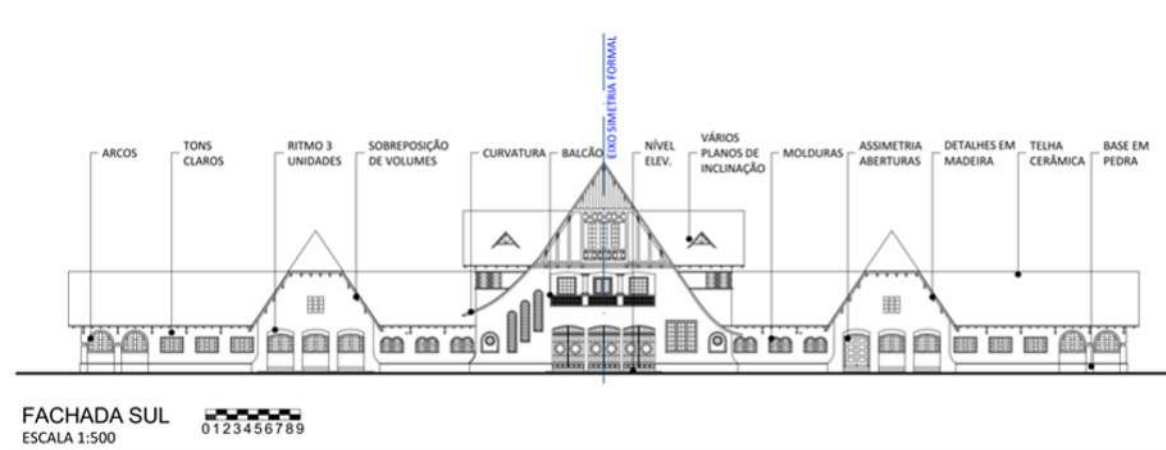
O primeiro e segundo pavimento possuíam piso em madeira de lei, enquanto o calçamento ao redor da estação foi feito de paralelepípedos. A sala de espera tinha piso de cerâmica São Caetano, enquanto as outras áreas de administração possuíam taco de madeira de lei. O telhado, de ripamento e vigas em pinho de primeira linha, com acabamento em madeira de lei e telhas chatas São Caetano presas com argamassa e arame (Paula, 2010).

Em virtude da análise da fachada [Fig. 78], composição estética do edifício, torna-se evidente a simetria formal, embora uma assimetria das aberturas. A composição em base-coroamento, se destaca como importante elemento da construção assim como a sobreposição de volumes e hierarquização do volume central. A base em pedra, corpo em tons claros e o coroamento demarcado pelas altas inclinações e pelos múltiplos planos da cobertura em telha cerâmica. Notam-se detalhes em madeira, como o falso enxaimel, elementos nórdicos utilizados também em outras construções contemporâneas à estação ferroviária, como descreve

Castelnou (2000), acabamentos em pedra e acentuadas curvaturas nos telhados.

Quanto às aberturas, percebe-se a presença de esquadrias ritmadas em três unidades, assim como os arcos, criando uma linguagem arquitetônica. Há demarcações com molduras nas esquadrias, destacando visualmente.

Figura 78 — Análise da Fachada do Edifício Histórico

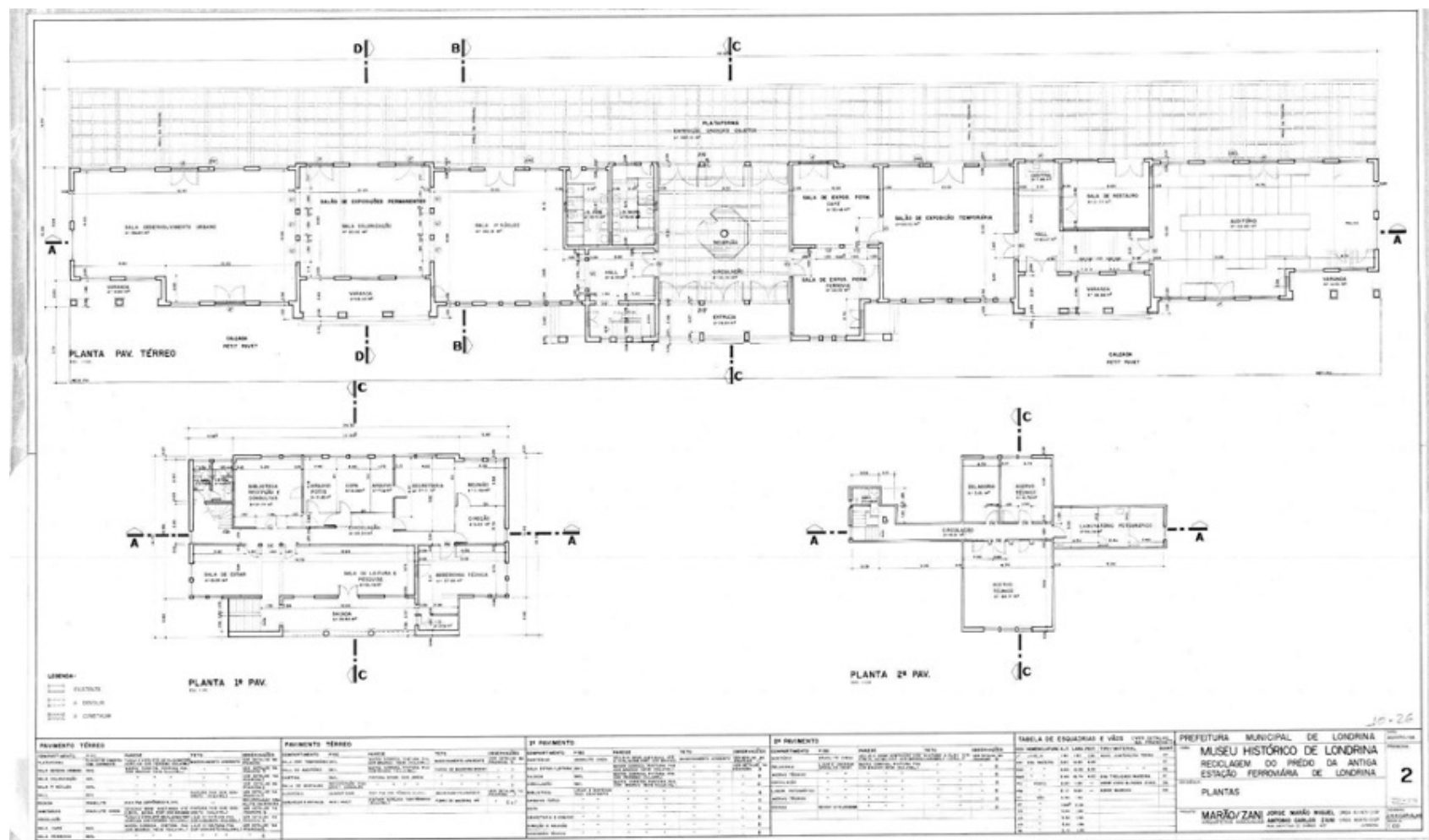


Fonte: Diretoria de Patrimônio Histórico-Cultural (2019). Modificado pelos autores (2023).

3.2 Museu Histórico de Londrina

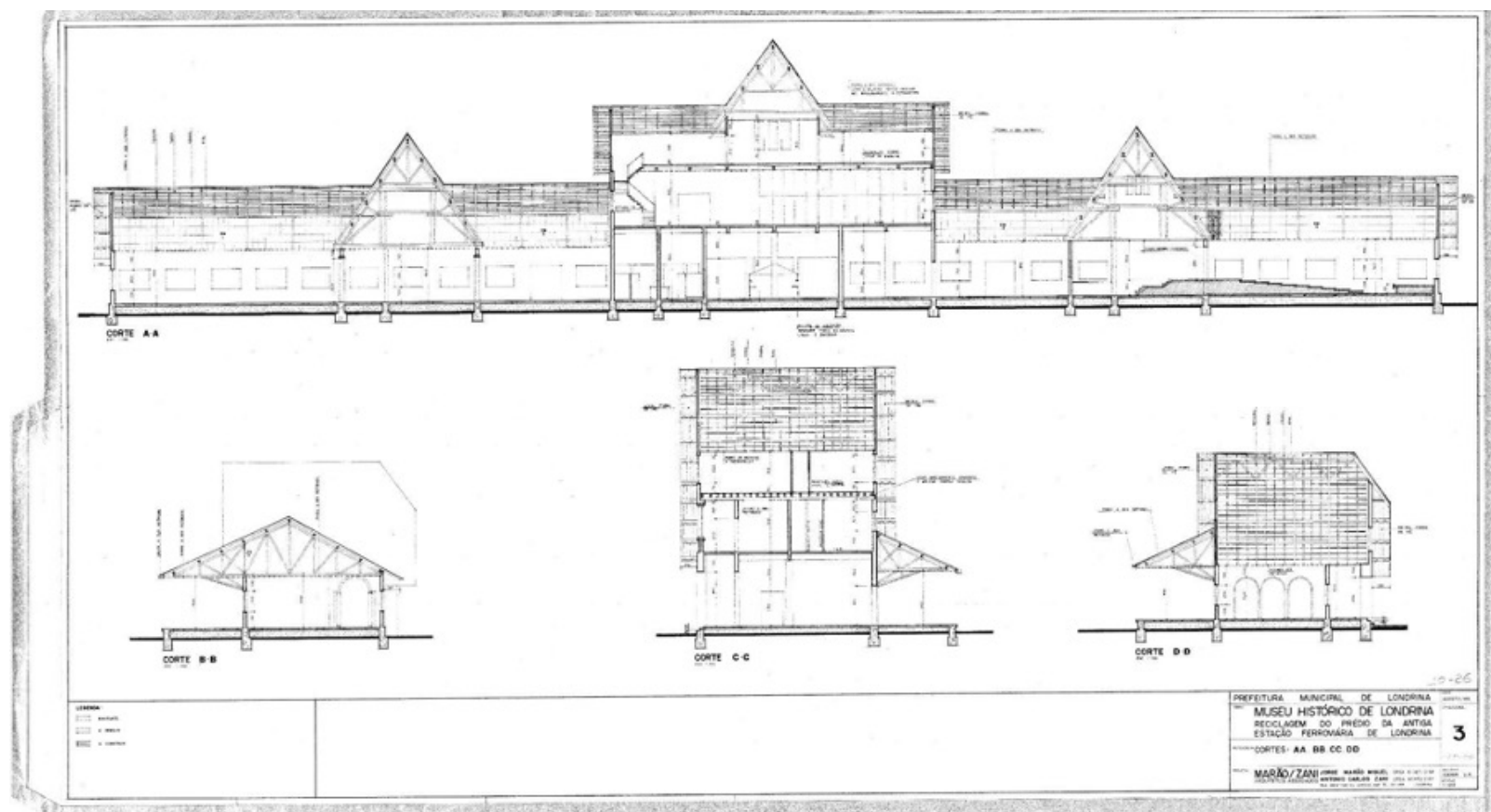
Ao longo de seu período de operação como Estação Ferroviária de 1950 a 1982, o edifício não sofreu alterações arquitetônicas significativas (Silva, 2012a). Em 1985 foi elaborado o projeto arquitetônico [Figs. 79, 80 e 81] para a reciclagem (mudança de uso) do prédio, com o objetivo de abrigar apropriadamente o Museu Histórico. O projeto foi de autoria dos arquitetos e professores do curso de Arquitetura da Universidade Estadual de Londrina (UEL), Jorge Marão Carnieli Miguel e Antonio Carlos Zani.

Figura 79 — 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.



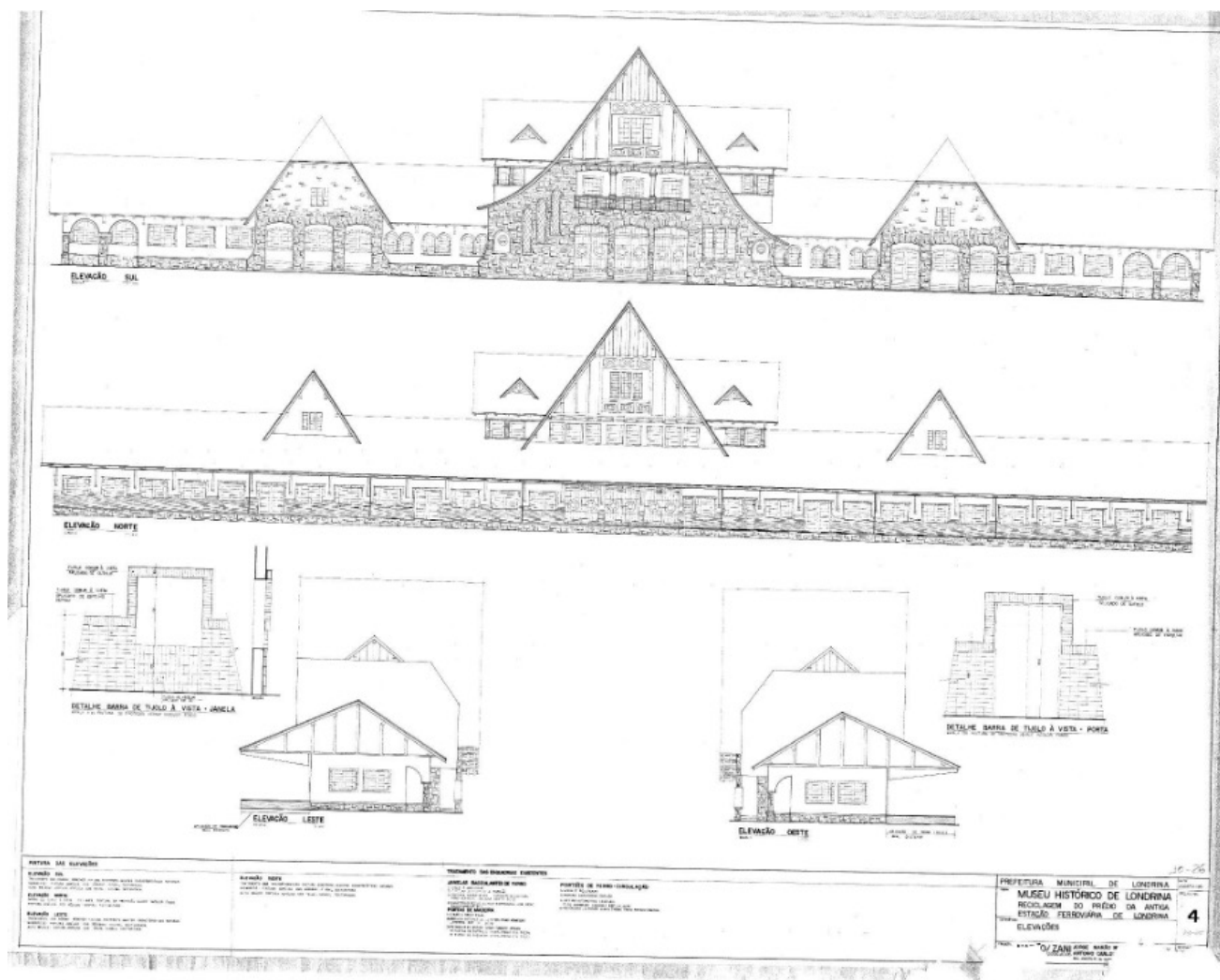
Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 80 — Prancha do projeto arquitetônico de reciclagem do prédio da antiga Estação Ferroviária de Londrina para o Museu Histórico - Cortes AA, BB, CC e DD.



Fonte: Acervo MHL (2023).

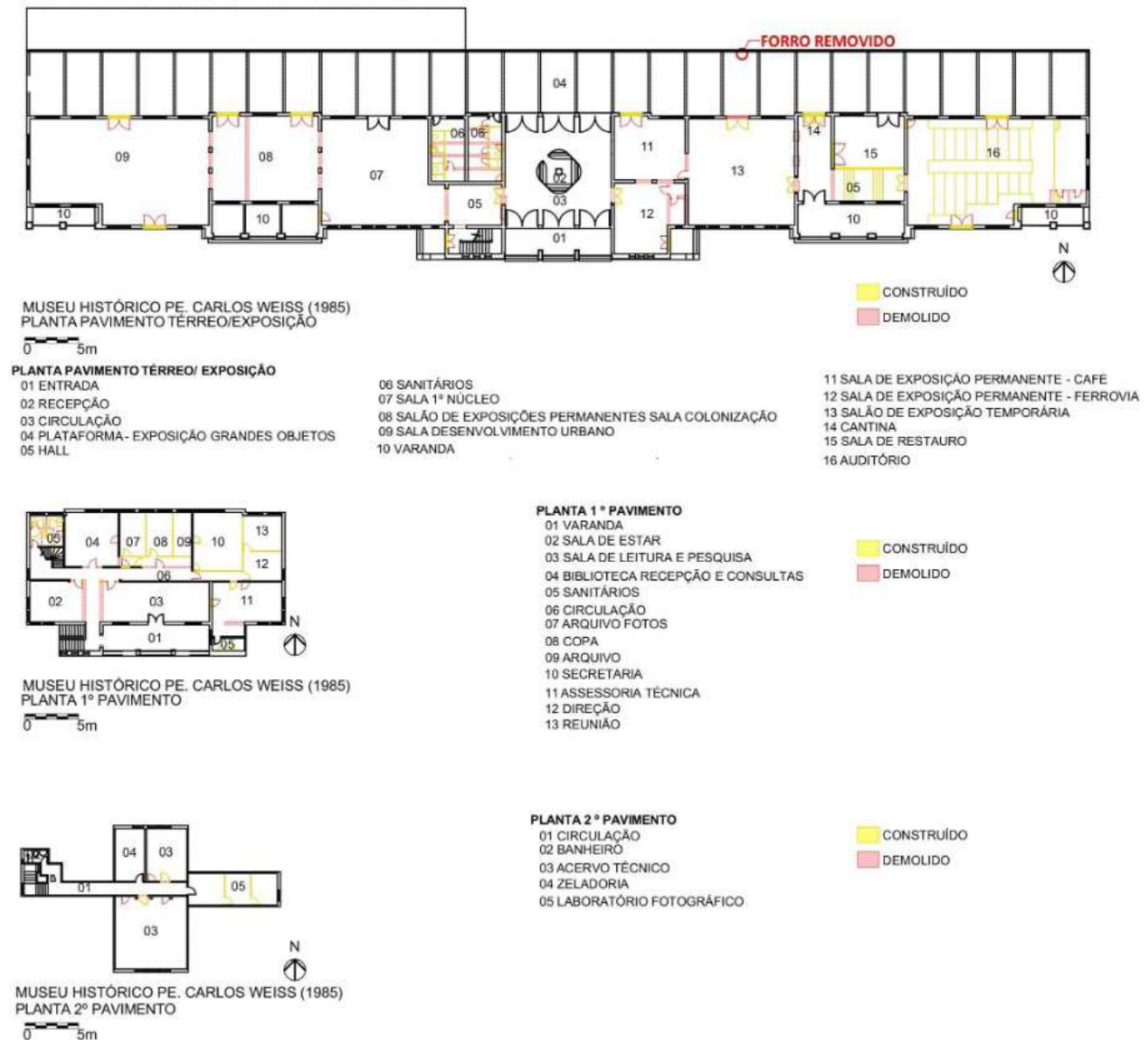
Figura 81 — Prancha do projeto arquitetônico de reciclagem do prédio da antiga Estação Ferroviária de Londrina para o Museu Histórico — Elevações.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 82 – Plantas de Demolir e Construir.

A obra de adequação teve início em fevereiro de 1986 e foi finalizada em dezembro do mesmo ano, mês em que foi realizada a inauguração como Museu Histórico. Como forma de ilustrar melhor as alterações decorrentes da mudança de uso do prédio, foram elaboradas plantas de demolir e construir [Fig. 82] com base no projeto e no levantamento da estação ferroviária realizado à época.



Fonte: Os autores (2023).

A empresa Pavisolo ficou encarregada pela parte externa da obra, sendo inclusive responsável pela calçada em petit pavé ao lado da fachada do edifício [Fig. 83]. A área interna ficou a cargo da engenharia Liana Lapa Espiga da Secretaria de Urbanismo, Obras e Viação do município, por meio da construtora Dinardi (Silva, 2012b).

Figura 83 — Calçada da fachada da Estação Ferroviária déc. 1950 / Calçada em Petit pavé feita na obra de reuso de 1986 (Foto de 2023).



Fonte: Foto - Yutaka Yasunaka, déc. 1950. Acervo MHL (2023). Os autores (2023).

Na fachada sul (voltada para a rua Benjamin Constant), foi executado o tratamento sobre as pedras incrustadas, removendo a camada de tinta anterior com o intuito de preservar suas características “naturais”. As demais partes das paredes foram pintadas com tinta acrílica em cor pêssego texturizada (Suvinil) e os altos relevos, com tinta acrílica em cor telha texturizada (Suvinil) (Silva, 2012b). Na fachada norte (voltada para a Av. Arcebispo Dom Geraldo Fernandes), a faixa de tijolos com

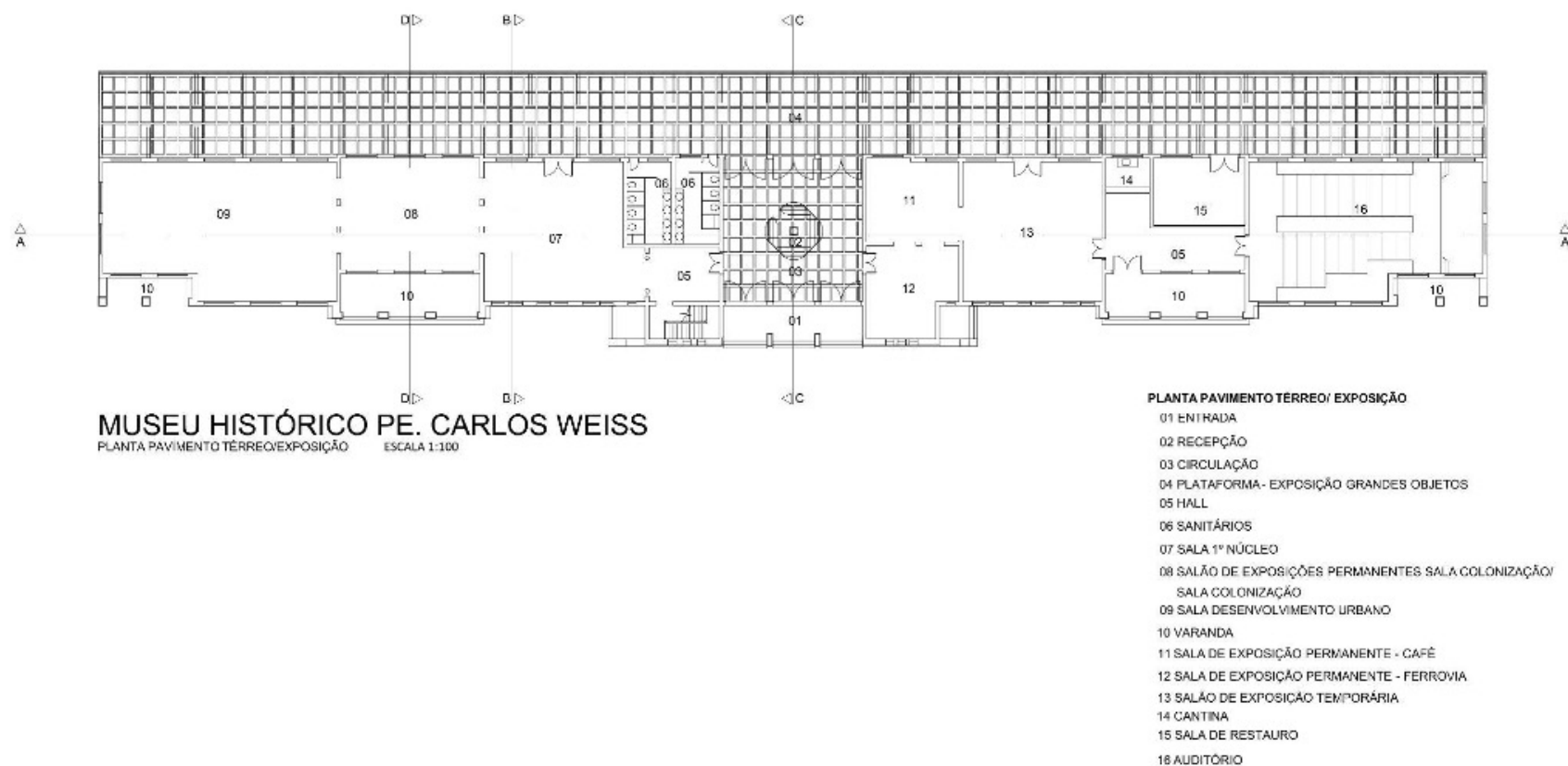
altura de 1,50m foi mantida, enquanto a parede acima dessa faixa foi pintada em cor pêssego texturizada (Suvinil). Nas fachadas leste e oeste também foi realizado o tratamento das pedras, e nas superfícies e nos altos relevos foram aplicadas as mesmas tintas que foram utilizadas na fachada sul (Silva, 2012b).

As janelas basculantes de ferro passaram por um processo de lixamento e recuperação, sendo em seguida pintadas com tinta anticorrosiva (Zarcão) e esmalte sintético de cor vermelha (Ref.350, Coralit) para acabamento. Todos os vidros martelados foram substituídos por vidros transparentes de 4mm. As portas de madeira foram lixadas, e depois receberam pintura a óleo na cor vermelha (Coralit) e fechaduras da linha Concept e Brasil (Silva, 2012b).

A distribuição interna foi reestruturada para atender às demandas da nova função. No térreo [Fig. 84], 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 [Fig. 85].

Figura 84 — Reciclagem do prédio da antiga Estação Ferroviária de Londrina para o Museu Histórico - Planta Pavimento Térreo.



Fonte: Acervo MHL (2023).

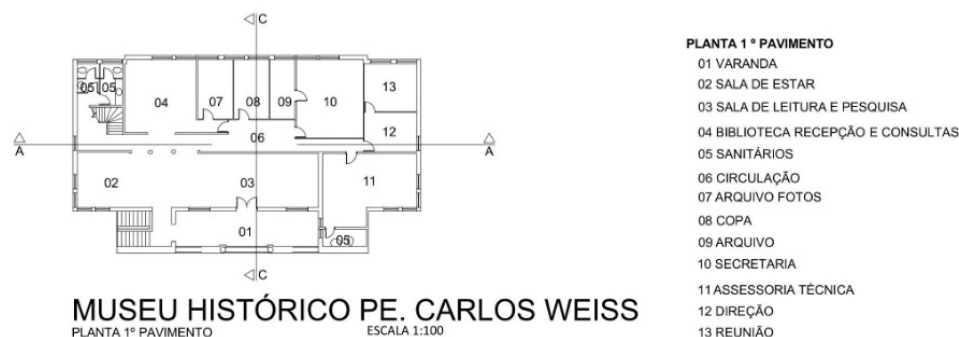
Figura 85 — Foto do auditório construído durante a obra de 1986, que atualmente já não existe mais.



Fonte: Acervo MHL (2023).

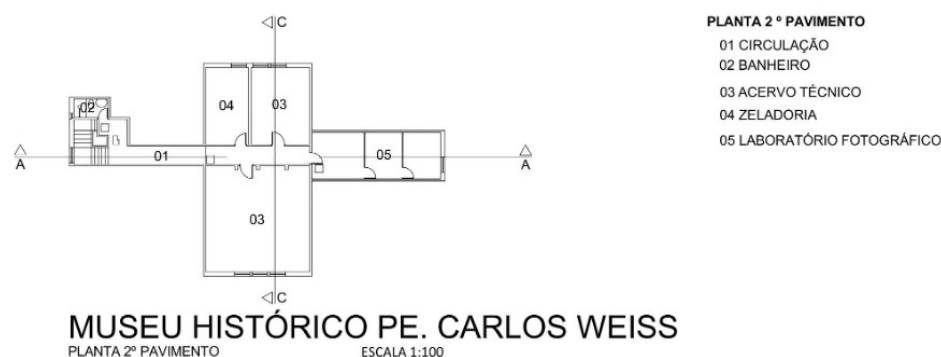
No primeiro pavimento superior [Fig. 86] foram dispostos: biblioteca e recepção, sala de estar, sala de leitura e pesquisa, sanitários, corredor de circulação, arquivo de fotos, copa, arquivo, secretária, sala de reunião, direção, e assessoria técnica. No segundo pavimento [Fig. 87]: um pequeno sanitário, corredor de circulação, zeladoria, duas salas de acervo técnico e um laboratório fotográfico.

Figura 86 — Reciclagem do prédio da antiga Estação Ferroviária de Londrina para o Museu Histórico - Planta 1º Pavimento Superior



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 87 — Reciclagem do prédio da antiga Estação Ferroviária de Londrina para o Museu Histórico - Planta 2º Pavimento Superior

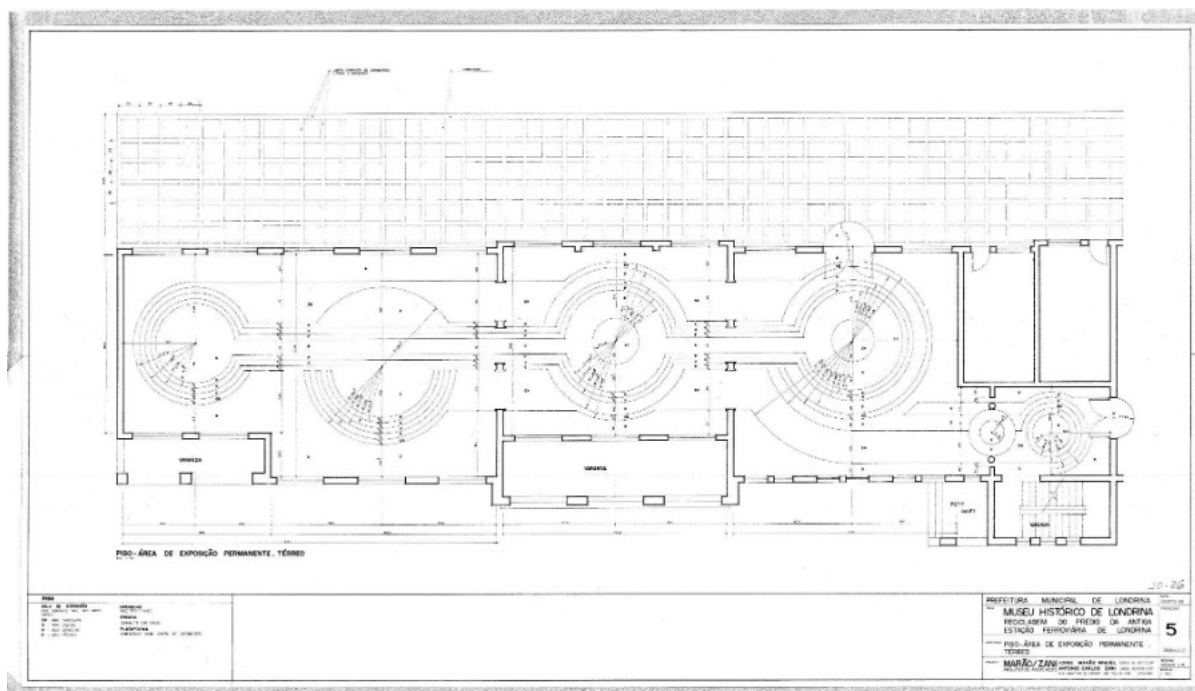


Fonte: Acervo MHL (2023).

Para unificar a ampla diversidade de pisos encontrados no prédio, optou-se por “padronizá-los”, substituindo-os principalmente por piso cerâmico (Gail), com tonalidades de laranja, como representação da terra roxa do norte do estado (Silva, 2012b). Os pisos apresentam um desenho forte com formas circulares que apresentam uma sutil similaridade com os portões metálicos preexistentes e as rodas de um trem. No térreo [Fig. 88 e 89], nas salas de exposições permanentes e temporárias, esse tipo de piso foi utilizado como uma maneira de delimitar o percurso de visitação das exposições do Museu Histórico (Silva, 2012b). Ele também foi assentado na área da cantina e no hall que antecede o auditório [Fig. 90]. Na sala de restauro o assoalho foi lixado, encerado e mantido como originalmente. No auditório foi proposto um carpete cor terra marajoara 3mm. Na recepção, circulação e na plataforma, o projeto arquitetônico propôs um piso cimentado com junta de dormente. Conforme já mencionado, na calçada ao lado da fachada principal e na área de entrada do museu foi colocado o piso de pedra portuguesa, conhecido como petit pavé.

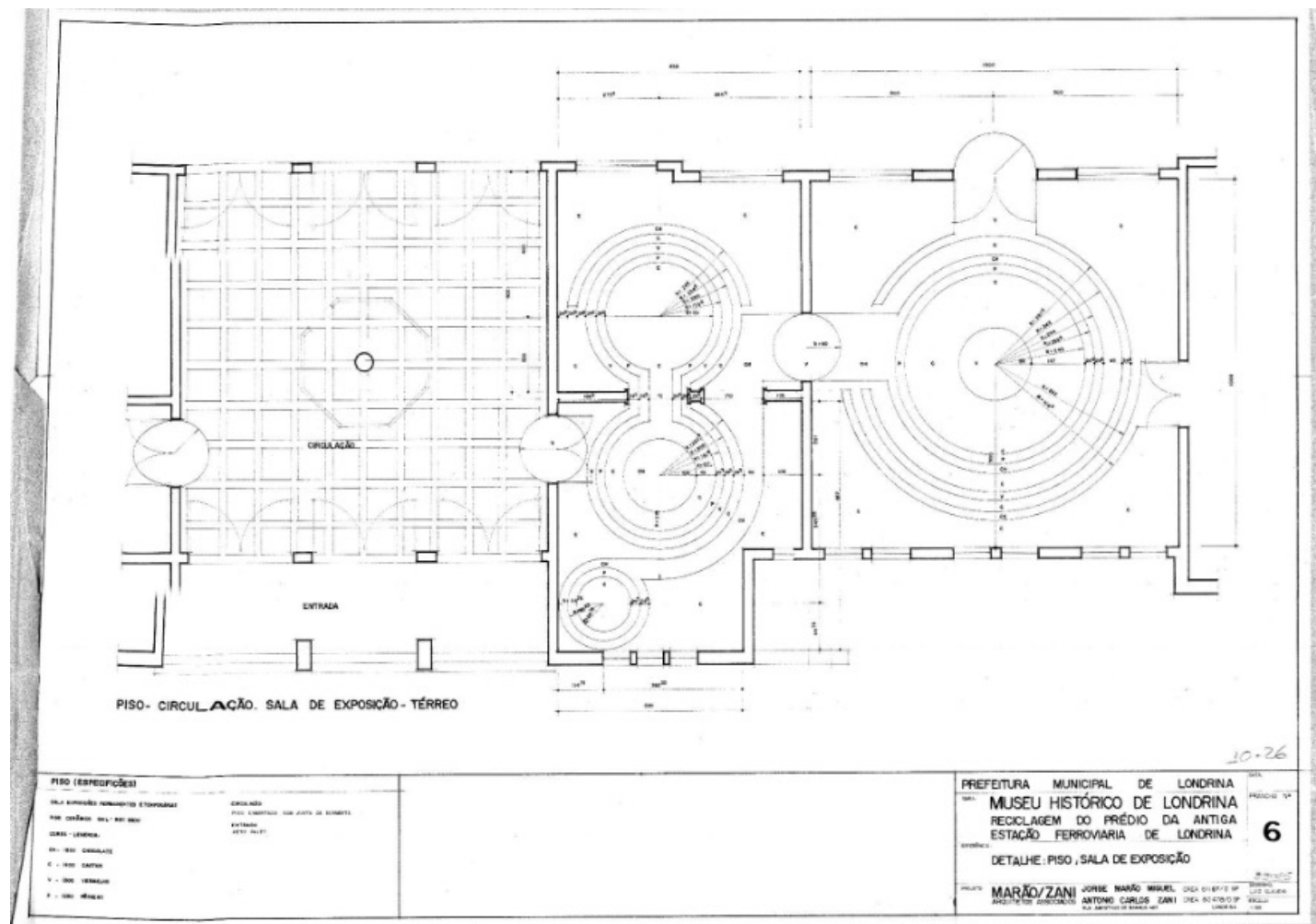
Apesar de não constar nas pranchas do projeto, o piso da recepção do guichê de madeira foi mantido como originalmente [Fig. 91].

Figura 88 — Prancha do Piso da área de exposição permanente - Térreo.



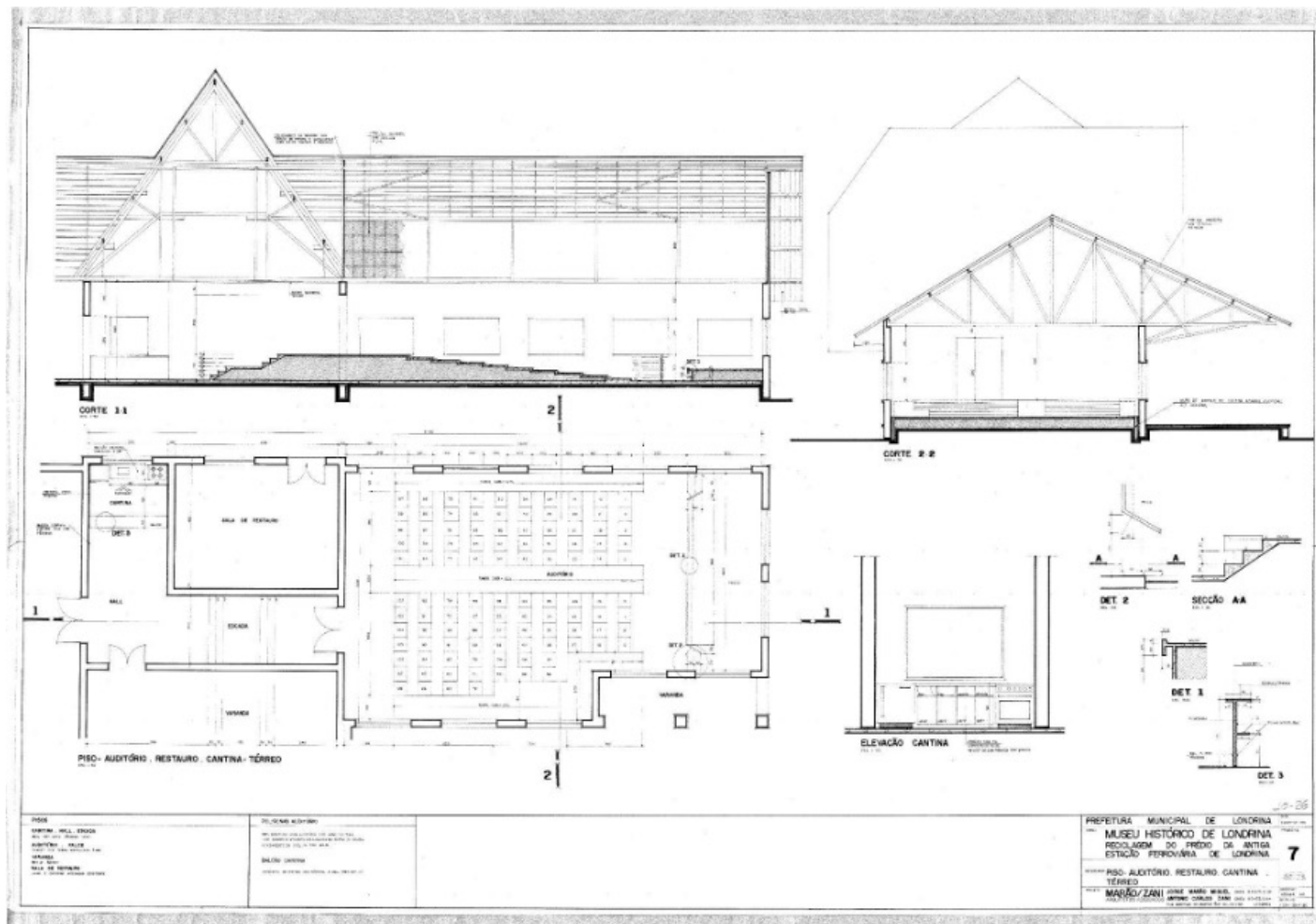
Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 89 — Prancha do piso das salas de exposições permanentes e temporária — Térreo.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 90 — Prancha dos pisos: cantina, sala de restauro e auditório.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 91 — Piso do piso do guichê de madeira.



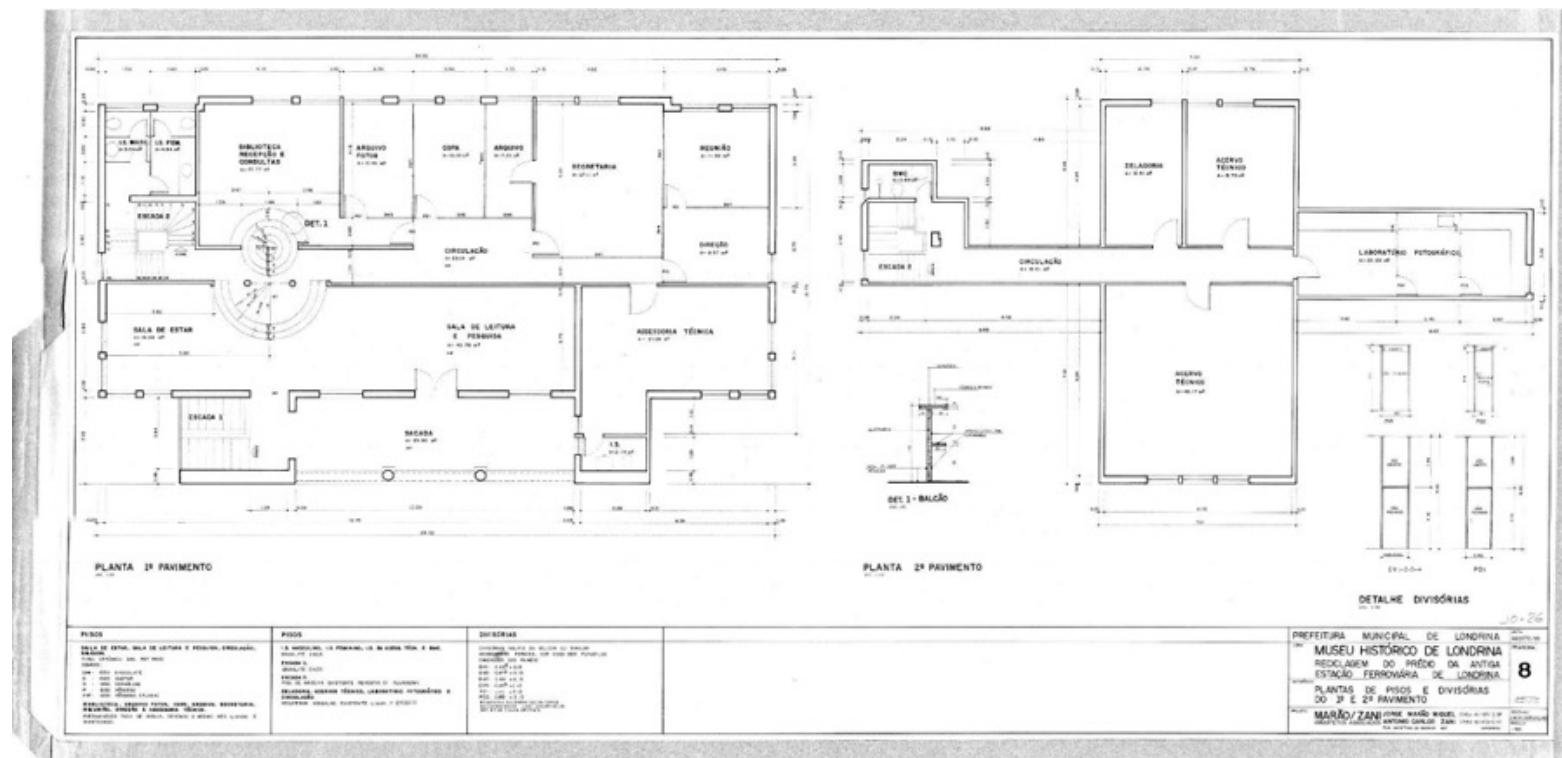
Fonte: Os autores (2023).

No primeiro pavimento superior [Figs. 92 e 93], a sala de estar, sala de leitura e pesquisa, circulação e sacada receberam o piso cerâmico (Gail). Enquanto na biblioteca, arquivo de fotos, copa, arquivo, secretaria, sala de reunião, direção e assessoria técnica o piso de taco de imbuia existente foi lixado, sintecado e mantido como originalmente.

Nas instalações sanitárias e na escada que conecta o térreo [Fig. 94] e o primeiro pavimento, foi mantido o piso de granilite cinza original, de acordo com (2012b). No segundo pavimento superior, a escada que conecta este andar com o pavimento anterior e o assoalho de madeira existentes foram mantidos. Segundo a prancha do projeto arquitetônico, apenas no banheiro deveria ser aplicado piso granilite cinza. No entanto, conforme a situação do prédio atualmente, o piso presente no banheiro é o revestimento cerâmico (Gail) [Fig. 95]. Assim, há a hipótese que o piso cerâmico tenha sido assentado no local ao invés do granilite, durante a obra de 1986.



Figura 92 — Prancha dos pisos do primeiro e segundo pavimentos superiores.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 93 — Especificações das pranchas apresentadas acima.

PISO		PISO (ESPECIFICAÇÕES)	
SALA DE EXPOSIÇÃO PISO CERÂMICO GAIL REF. 9800 CORES: CH - 1830 CHOCOLATE C - 1400 CASTOR V - 1300 VERMELHO P - 1250 PÊSSEGO	VARANDAS PISO PETIT PAVET	SALA EXPOSIÇÕES PERMANENTES E TEMPORÁRIAS PISO CERÂMICO GAIL REF. 9800 CORES - LEGENDA: CH - 1830 CHOCOLATE C - 1400 CASTOR V - 1300 VERMELHO P - 1250 PÊSSEGO	CIRCULAÇÃO PISO CIMENTADO COM JUNTA DE DORMENTE
	ESCADA GRANLITE COR CINZA PLATAFORMA CIMENTADO COM JUNTA DE DORMENTE		ENTRADA PETIT PAVET
PISOS		POLTRONAS AUDITÓRIO	
CANTINA . HALL . ESCADA GAIL - REF. 9800 PÊSSEGO 1/250 AUDITÓRIO . PALCO CARPET COR TERRA MARAUJARA 3 MM VARANDA PETIT PAVET SALA DE RESTAURO LIXAR E ENCERAR ASSOALHO EXISTENTE		REF. BIROFLEX LINHA AUDITÓRIO TIPO PASALINO 1866 COM ASSENTO E ENCOSTO CONJUGADOS EM FORMA DE COCONHA ACABAMENTO EM VINIL NA COR BEJE BALCÃO CANTINA CONCRETO REVESTIDO COM FÓRMICA E GAIL (VER DET. 03).	
PISOS	PISOS	DIVISÓRIAS	
SALA DE ESTAR, SALA DE LEITURA E PESQUISA, CIRCULAÇÃO, SACADA. PISO CERÂMICO GAIL REF. 9800 CORES: CH - 1830 CHOCOLATE C - 1400 CASTOR V - 1300 VERMELHO P - 1830 PÊSSEGO P.P. - 1255 PÊSSEGO (FLASH) BIBLIOTECA, ARQUIVO FOTOS, COPA, ARQUIVO, SECRETARIA, REUNIÃO, DIREÇÃO E ASSESSORIA TÉCNICA. PERMANECER TAGO DE INDIUA, DEVENDO O MESMO SER LIXADO E SINTETIZADO.	I.S. MASCULINO, I.S. FEMININO, I.S. DA ACESS. TÉCN. E B.W. GRANLITE CINZA ESCADA 1. GRANLITE CINZA ESCADA 2. PISO DE MADEIRA EXISTENTE REVESTIR C/ PLURISOMA. ZELADORIA, AGERVOS TÉCNICO, LABORATORIO FOTOGRAFICO E CIRCULAÇÃO. RECUPERAR ASSOALHO EXISTENTE - LIXAR E ENCERAR	DIVISÓRIAS SOLIFIX DA SOLIDOR OU SIMILAR ACABAMENTO FÓRMICA, COR MOCA 295 FORMIPLAC DIMENSÕES DOS PAINÉIS: DV1 - 0.875 x 2.15 DV2 - 0.875 x 2.15 DV3 - 0.80 x 2.15 DV4 - 0.945 x 2.15 PD1 - 2.20 x 2.15 PD2 - 0.60 x 2.15 FECHADURAS DAS PORTAS DAS DIVISÓRIAS FECHADURAS PAINEL LINHA CONCEPT NYLON REF. NYLON P-13008 COM PNEU.	

Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 94 — Escadas de acesso ao segundo pavimento superior durante as obras de 1986.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 95 — Banheiro do segundo pavimento superior - situação atualmente.

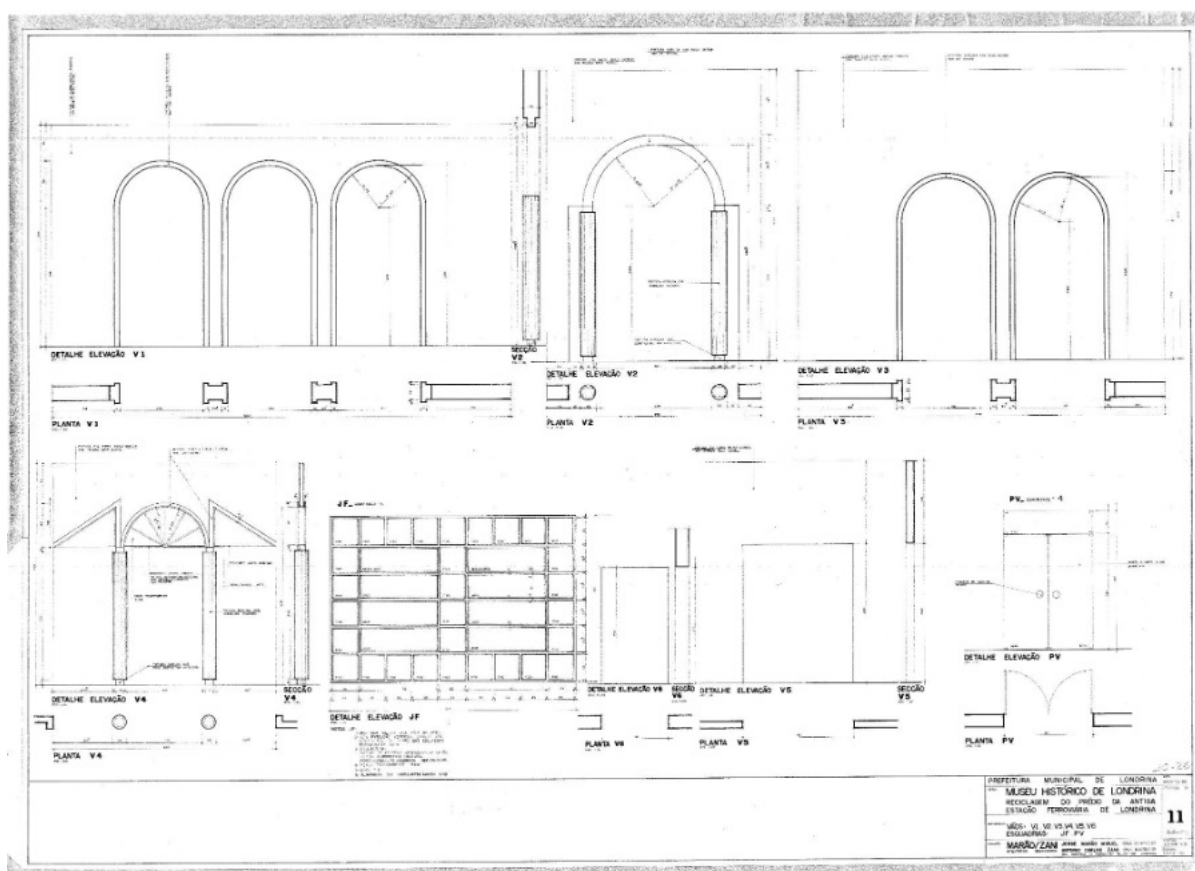


Fonte: Os autores (2023).

Sobre as modificações dos vãos e esquadrias, apesar de haver indícios de que nem todos os desenhos propostos no projeto arquitetônico [Fig. 96] tenham sido completamente executados, como evidenciado pela ausência dos vãos 2 e 4 [Fig. 97] no atual estado do edifício do Museu Histórico, acredita-se que a maioria das aberturas tenha seguido o projeto arquitetônico

proposto para a reciclagem do edifício. O que pode ser confirmado, por exemplo, nos arcos existentes nas salas de exposições [Fig. 96 e 98], nas janelas do tipo JF apresentadas no projeto arquitetônico [Fig. 96 e 99], que em sua maioria, foram colocadas no lugar de portas que antes eram da antiga Estação Ferroviária. Provavelmente, essas janelas foram desenhadas seguindo o padrão das outras janelas presentes na antiga Estação, pois conforme a planta muitas janelas permaneceram inalteradas e hoje quando observado o edifício as janelas aparentam ser iguais.

Figura 96 — Prancha dos vãos e esquadrias do projeto arquitetônico de 1985.



Fonte: Cadastro Imobiliário (2023).

Figura 97 — 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).



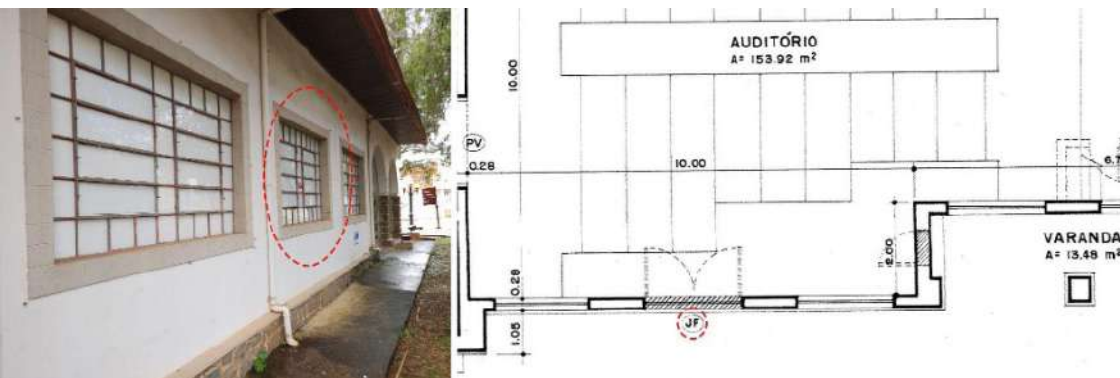
Fonte: Os autores (2023).

Figura 98 — Fotos dos vãos V2 e V4 que não foram executados conforme o projeto arquitetônico proposto de 1985.



Fonte: Os autores (2023).

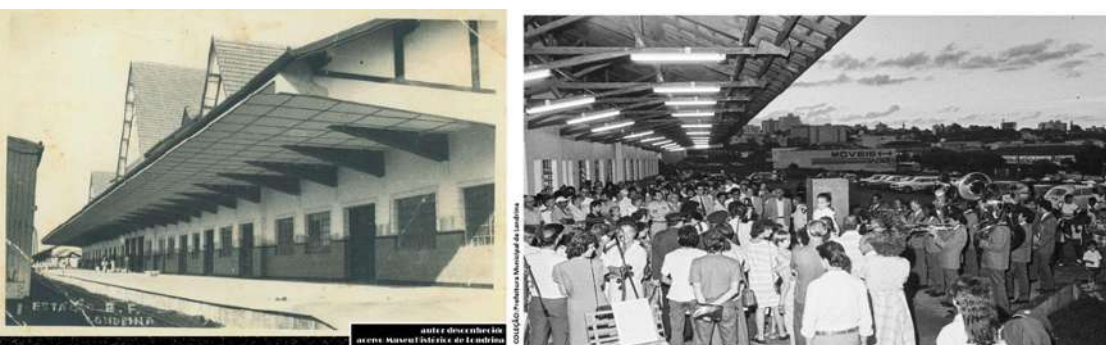
Figura 99 — Janela JF na construção atual e na planta do projeto arquitetônico de 1985.



Fonte: Os autores (2023). Acervo MHL (2023).

Além disso, o antigo forro da gare foi removido de toda a área externa do edifício, deixando o madeiramento à vista. Este foi lixado e recebeu a aplicação de cupinicida Pentox incolor (PERRUD, 2012b). As Figuras 100 e 101 abaixo mostram o forro existente enquanto o prédio funcionava como Estação Ferroviária e a imagem ao lado mostra a inauguração do Museu Histórico após as obras de 1986.

Figura 100 — Estação Ferroviária e inauguração do Museu Histórico.



Fonte: Acervo MHL (2023).

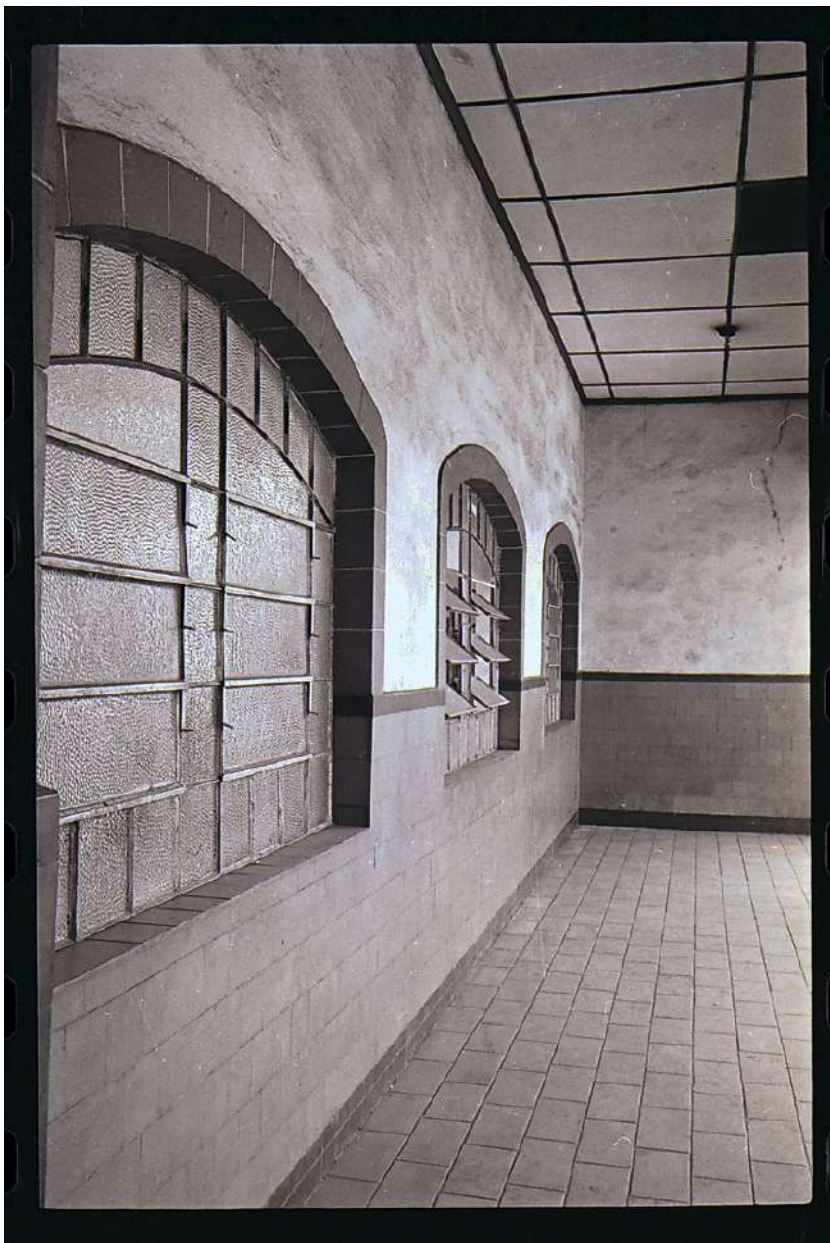
Figura 101 — Forro da gare da antiga Estação Ferroviária.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Nessas outras imagens [Fig. 102, 103 e 104], o forro de estuque aparece novamente, nos últimos momentos do prédio enquanto estação ferroviária. Nota-se também os demais materiais: a meia parede em pedra, as molduras da janela e a pintura simples e aparentemente desgastada das paredes, além do piso original.

Figura 102 - Estação ferroviária, 1985 - 86.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 103 - Último dia de funcionamento da estação ferroviária, 1982.



Fonte: Acervo MHL (2023).

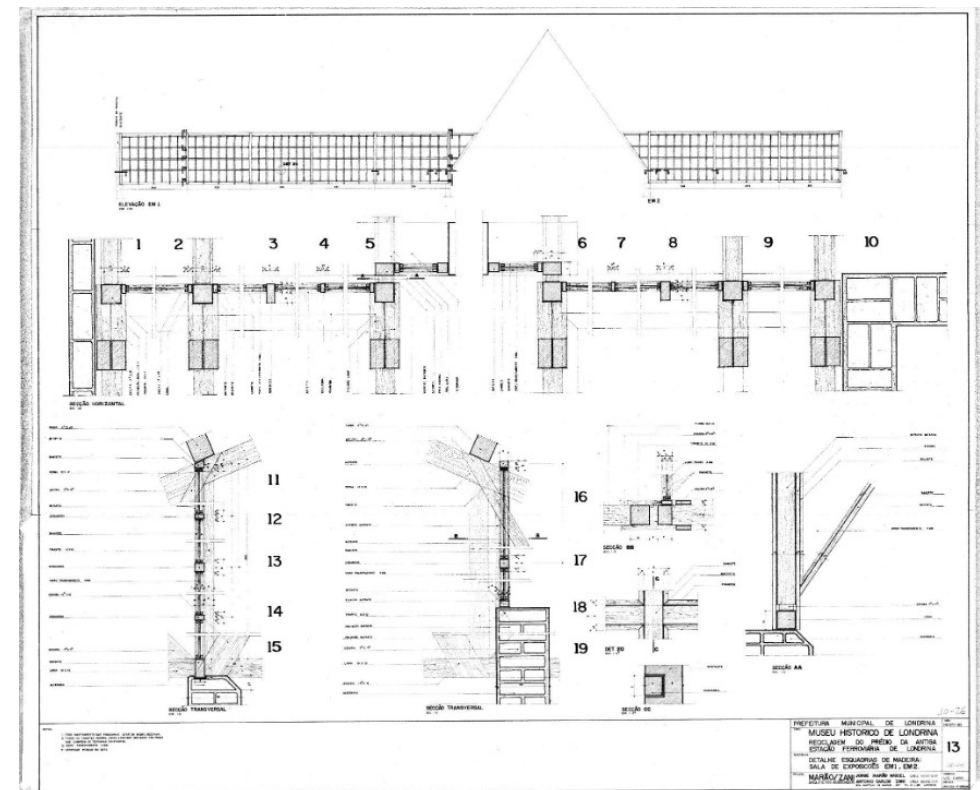
Figura 104 - Última turma de funcionários da estação ferroviária, 1982.



Fonte: Acervo MHL (2023).

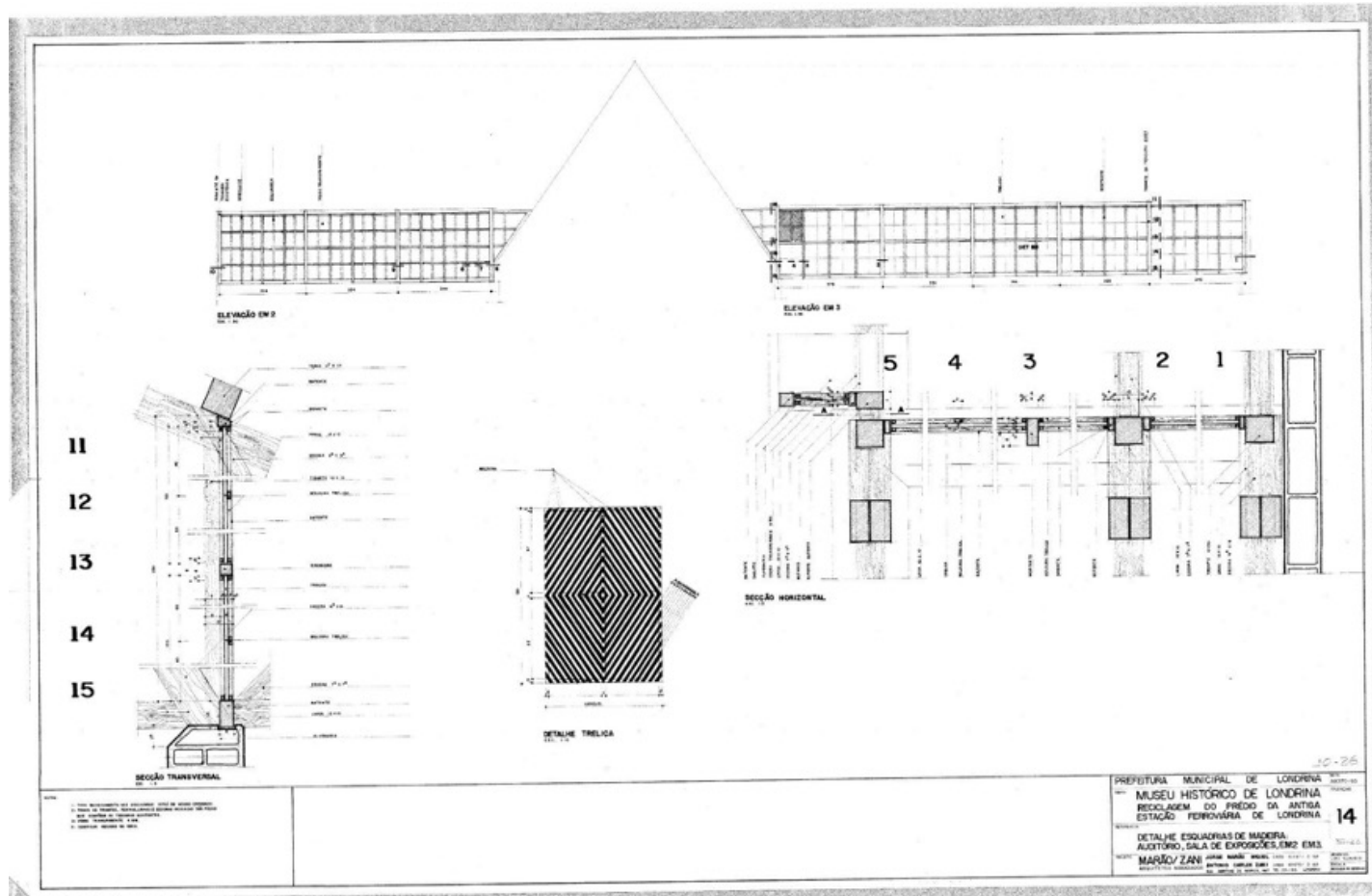
Na área da parede do pavimento superior, que ficou à mostra devido a retirada do forro, foram colocadas esquadrias de vidro e madeira e treliças de madeira que podem ser observadas nas pranchas do projeto arquitetônico [Fig. 105, 106 e 107] e fotos abaixo [Fig. 108 e 109].

Figura 105 - Prancha de detalhamento, 1985.



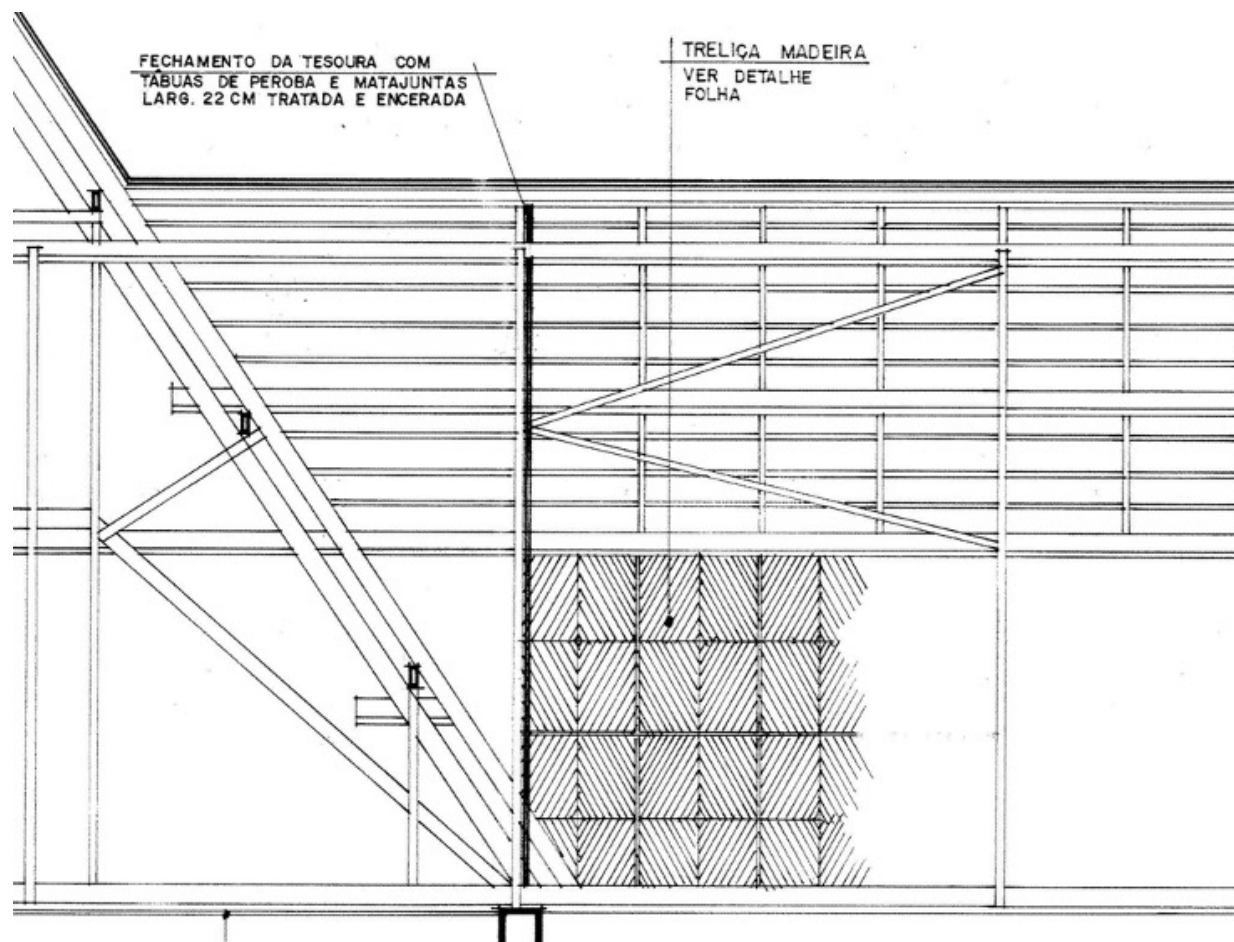
Fonte: Cadastro Imobiliário (2023).

Figura 106 - Prancha de detalhamento, 1985.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 107 — Vista aproximada do Corte 1 na Prancha 7 em que é possível ver as treliças propostas na parte do telhado acima do auditório.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 108 — Esquadrias.



Fonte: Os autores (2023).

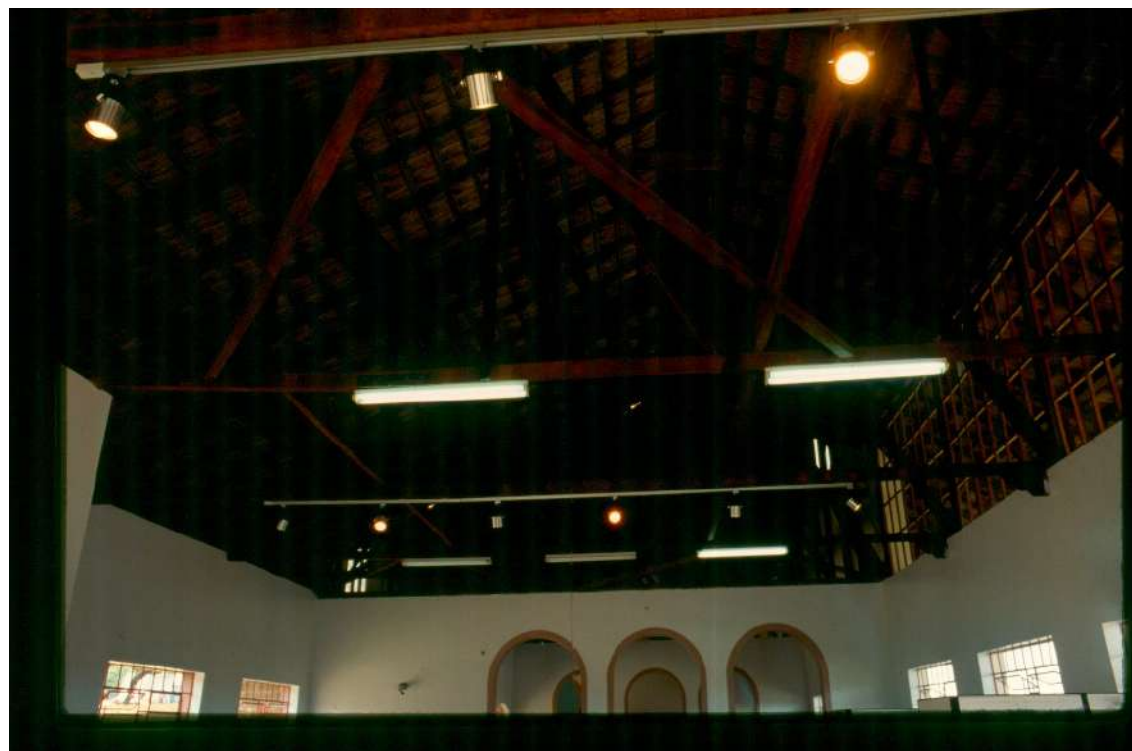
Figura 109 — Trelças de madeira.



Fonte: Os autores (2023).

Importante ressaltar que o forro também foi retirado na parte interna, nos espaços de exposição [Figs. 110 e 111], fazendo com que as exposições fossem vistas juntamente com toda a estrutura do telhado. Com isso, o pé direito ficou maior, e a iluminação aparente, instalada no madeiramento.

Figura 110 — Sala de exposição sem o forro, 198-.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 111 — Madeiramento aparente no ambiente interno, 198-.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Outros elementos originais da estação ferroviária que foram mantidos, são as luminárias de ferro, alocadas próximas à plataforma [Fig. 112].

Figura 112 — Luminárias.

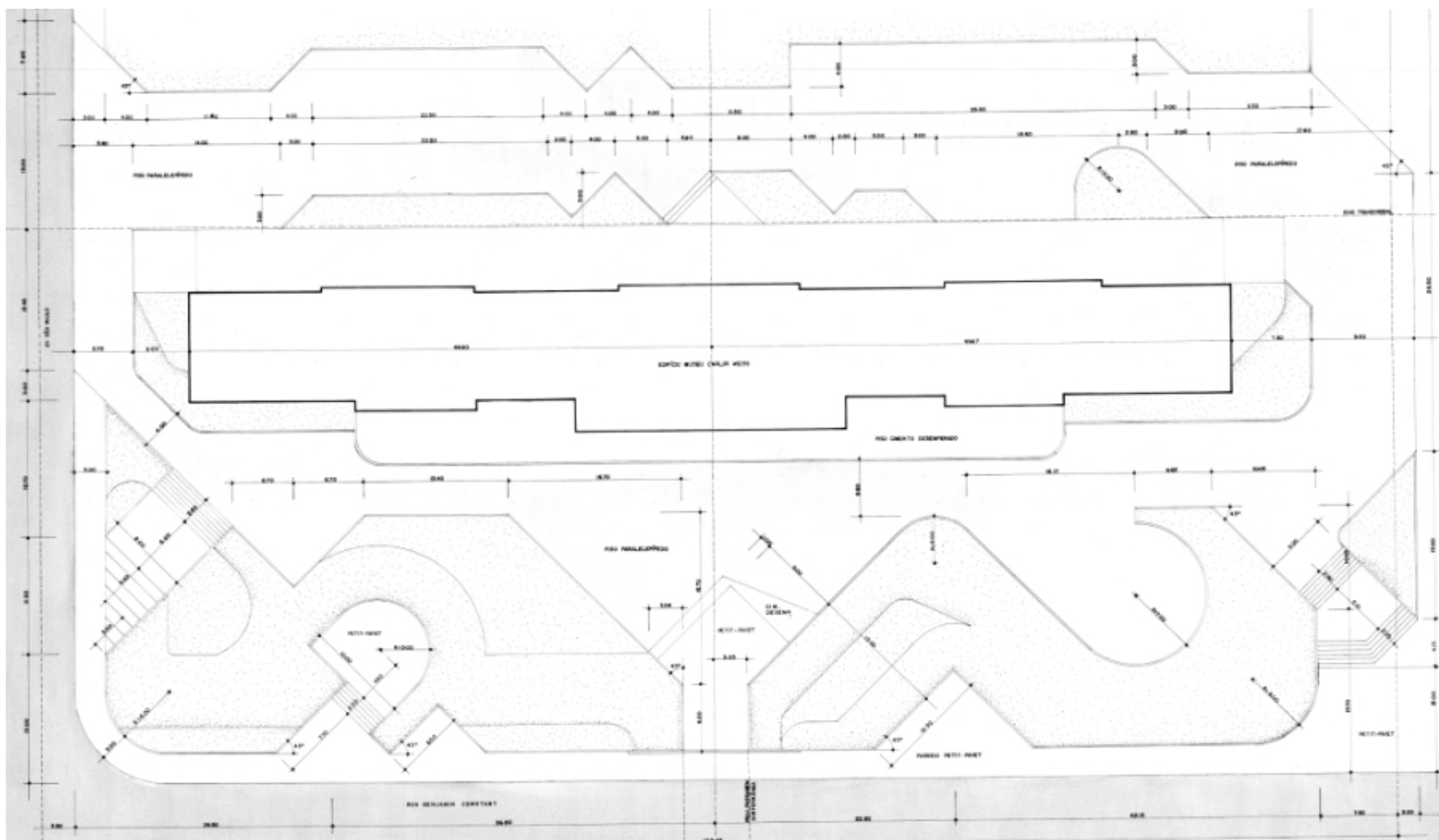


Fonte: Os autores (2023).

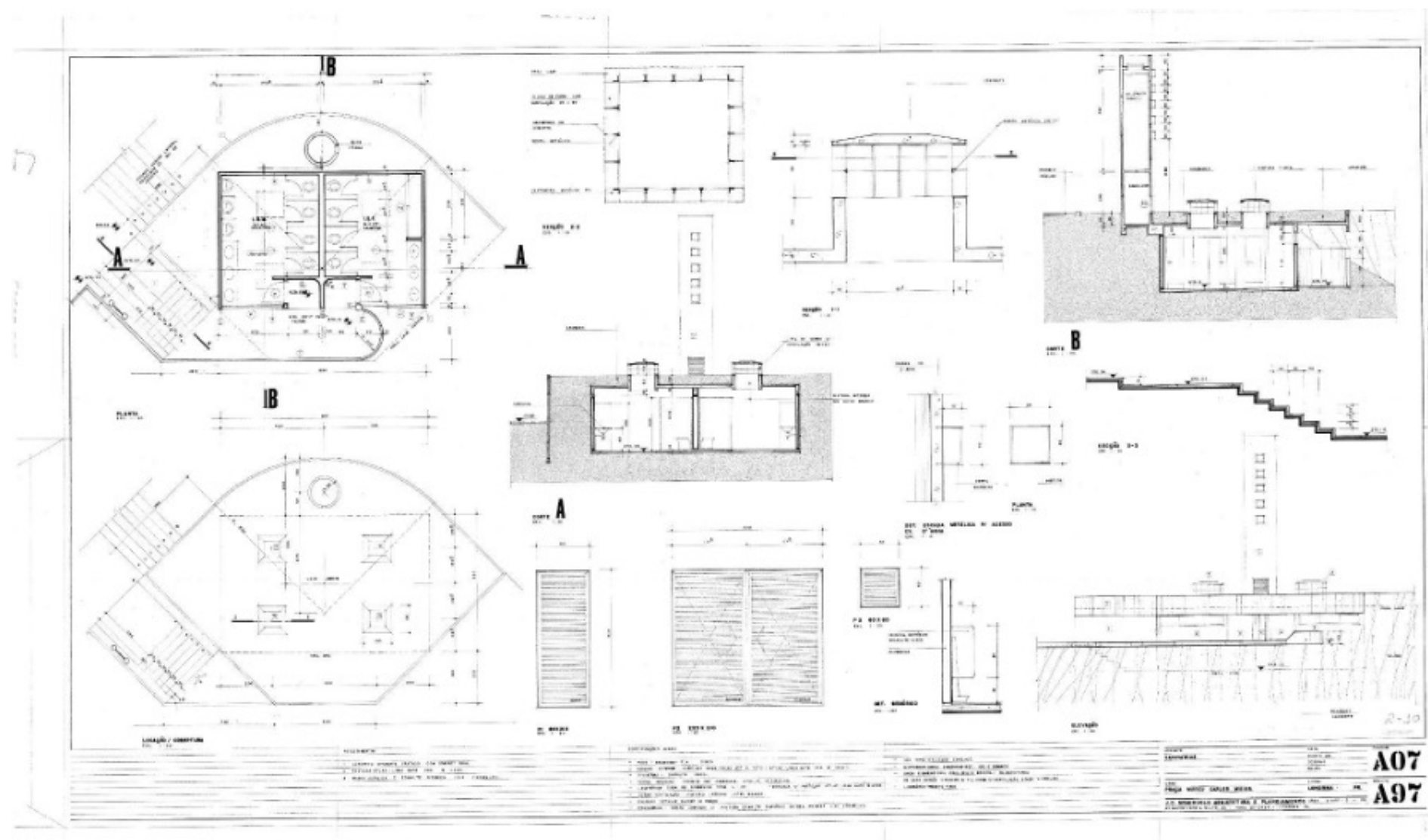
Descrição física - jardim e banheiro externo (1987)

Em 1987, o escritório JC Spagnuolo Arquitetura e Planejamento elaborou um projeto de uma praça que se desenvolvia ao redor do edifício, trazendo a maior conexão entre exterior e interior, sem fechamentos por gradis, influenciando na fruição pública. Ainda acerca da permeabilidade, a proposta contava com diversos acessos, criando uma centralidade e facilidade de fluxos. Nota-se um aproveitamento dos diferentes níveis e da topografia acentuada do terreno, distribuindo espaços de convivência tanto nos níveis das vias, quanto, no mesmo platô do Museu [Fig. 113].

Figura 113 — Projeto Praça - JC Spagnuolo Arquitetura e Planejamento (1987).



Fonte: Cadastro Imobiliário (2023).



96

Fonte: Cadastro Imobiliário (2023).

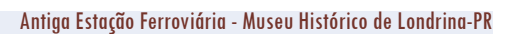


Figura 116 - Jardim, 199-.



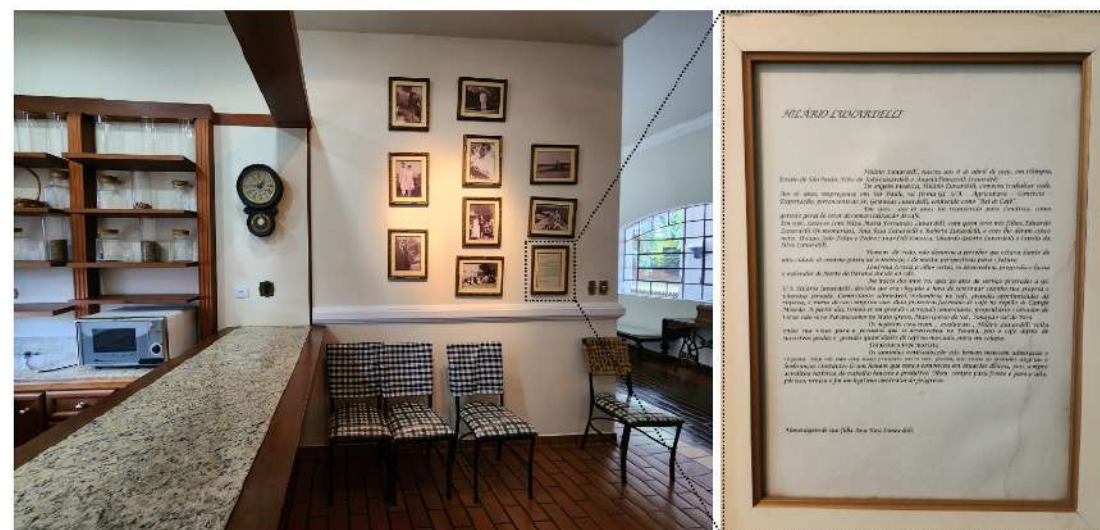
Fonte: Acervo MHL (2023).

Descrição física - mudanças projeto Memória Viva (2000)

Mais tarde, de 1996 a 2000, o Museu pausou suas atividades para o edifício ser reformado, conforme mencionado anteriormente. Essa reforma foi realizada através do “projeto Memória Viva” e contou com modificações que tinham como objetivo aprimorar o espaço físico para melhor atender a função de museu.

O processo foi patrocinado por meio de verba pública e investimentos privados, e, por conta disso, há placas em alguns ambientes informando os nomes das famílias que ajudaram financeiramente na revitalização do espaço [Fig. 117].

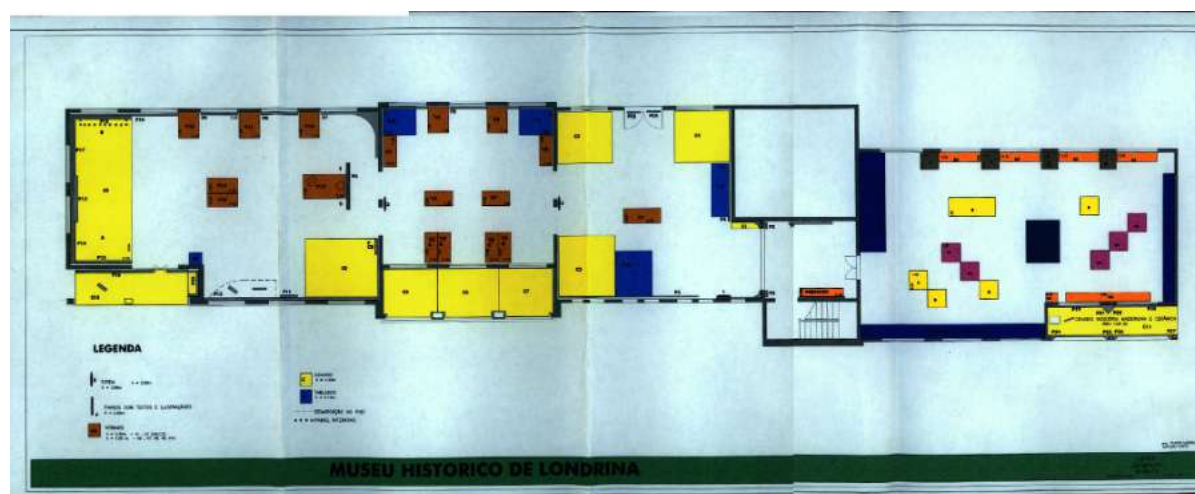
Figura 117 — Homenagem à família patrocinadora na cafeteria (desativada atualmente).



Fonte: Os autores (2023).

Em relação à documentação do processo, não foram encontrados desenhos técnicos referente às alterações físicas do prédio, somente referentes à exposição permanente e layout dos mobiliários [Fig. 118]. No entanto, a reforma foi amplamente documentada através de fotografias, todas disponíveis no acervo do museu.

Figura 118 - Planta museográfica da galeria histórica do Museu Histórico de Londrina, elaborada durante o projeto Memória Viva (1996 - 2000).



Fonte: Acervo MHL (2023).

Referente às alterações, podemos citar a retomada do forro nos ambientes de exposição, não mais em estuque, mas em gesso [Fig. 119 e 120], a pintura das esquadrias [Fig. 121], a retirada do auditório [Fig. 122], a retirada dos arcos de algumas aberturas nas salas de exposições e a pintura dos relevos da fachada [Fig. 123]. Além disso, na parte externa, foram colocadas grades por todo o perímetro da quadra [Fig. 116] e o jardim voltado para a rua Benjamin Constant (projeto de 1987) foi modificado [Fig. 124 e 125], criando-se um talude que mudou os níveis dele, passando do nível da rua para o nível do piso térreo do museu, perdendo essa conexão direta com a via, permanecendo assim até hoje. Outra intervenção, foi a inserção de uma pequena extensão de linha férrea [Fig. 126], recriada para receber as locomotivas adquiridas, apresentadas anteriormente.

Figura 119 - Instalação do forro de gesso nas salas de exposição, 1998.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 120 - Instalação do forro de gesso nas salas de exposição, 1998.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 121 - Pintura dos portões metálicos, 1999.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 122 - Retirada do auditório, 1997. Observa-se nas paredes as marcas do piso elevado do auditório.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 123 - Pintura da fachada, 1999.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 124 - Reforma do Jardim, 1998. Observa-se as grades já instaladas ao redor da quadra.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 125 - Parte externa finalizada (jardim e gradeamento).



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 126 - Trecho refeito da linha férrea.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Nos espaços de exposição algumas paredes foram criadas, e a maioria das aberturas foram fechadas internamente, com placas que permitem a reversibilidade da intervenção [Figs. 127 e 128]. É desse período também a exposição permanente que narra a história da cidade, com os cenários que remontam os primeiros anos de Londrina [Fig. 129]. Essa exposição permanece ainda hoje, no entanto, foram adicionadas outras peças e narrativas a ela, como itens que contam a história dos povos indígenas, presentes na região antes da ocupação realizada pela CTNP. Além disso, o mobiliário criado [Fig. 130] foi inspirado no mobiliário do Museu do Ipiranga, segundo nos relatou Amauri Ramos da Silva (2023).

Figura 127 - Fechamento das aberturas e mobiliários das salas de exposição.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 128 - Fechamento das aberturas e mobiliários das salas de exposição.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 129 - Montagem da exposição permanente.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 130 - Montagem dos mobiliários, maio/1999.



Fonte: Acervo MHL (2023).

O auditório criado na intervenção de 1986 foi retirado, e no local, foi criada a galeria de objetos [Fig. 131], que era aberta ao público. Hoje o espaço funciona como um acervo técnico dada a falta de espaço para ele, sendo seu acesso restrito. A sala de multimeios foi repaginada com nichos de *drywall* [Fig. 132], papel de parede, mobiliário e decorações.

Figura 131 - Galeria de objetos, 2002.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Figura 132 - Sala de Multimeios, 1999.



Fonte: Acervo MHL (2023).

No primeiro piso superior as alterações foram: a reconfiguração das salas de pesquisa, a reforma do banheiro e a reforma da biblioteca. Na biblioteca foi criado um mezanino elevado por estrutura de aço [Fig. 133], mas revestido de madeira, de forma a compor o cenário ali criado com mobiliários antigos que pertenceram a figuras de destaque na cidade, como por exemplo o lustre, que pertenceu à família Garcia, segundo nos contou o responsável técnico do acervo tridimensional do MHL, Amauri Ramos da Silva (2023).

Figura 133 - Biblioteca em reforma (1998) e biblioteca finalizada.



Fonte: Acervo MHL (2023).

Como forma de compreender melhor como se deram as intervenções realizadas durante o projeto Memória Viva e documentar de forma centralizada as informações desse processo, foram desenvolvidas plantas [Fig. 134 e 135] que ilustram as demolições e construções. Não foi realizada a planta do 2º pavimento superior pois não houve mudanças.

Figura 134 — Planta baixa pav. térreo | Alterações realizadas durante o projeto Memória Viva (1996 - 2000).



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

Figura 135 — Planta baixa 1º pavimento superior | Alterações realizadas durante o projeto Memória Viva (1996 - 2000).



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

Um elemento importante que faz parte da história do bem é a passagem subterrânea que ligava a praça Rocha Pombo ao Museu Histórico, construída na gestão do prefeito Wilson Moreira (1983-1988). Como descrito por Silva (2012), durante sua trajetória, o túnel abrigou uma escola de capoeira e chegou a ser fechado algumas vezes. Após o projeto Memória Viva (1996 - 2000), o túnel foi reformado e transformado em entrada principal do museu, e nele foram dispostos mobiliários e painéis que faziam parte da exposição do MHL.

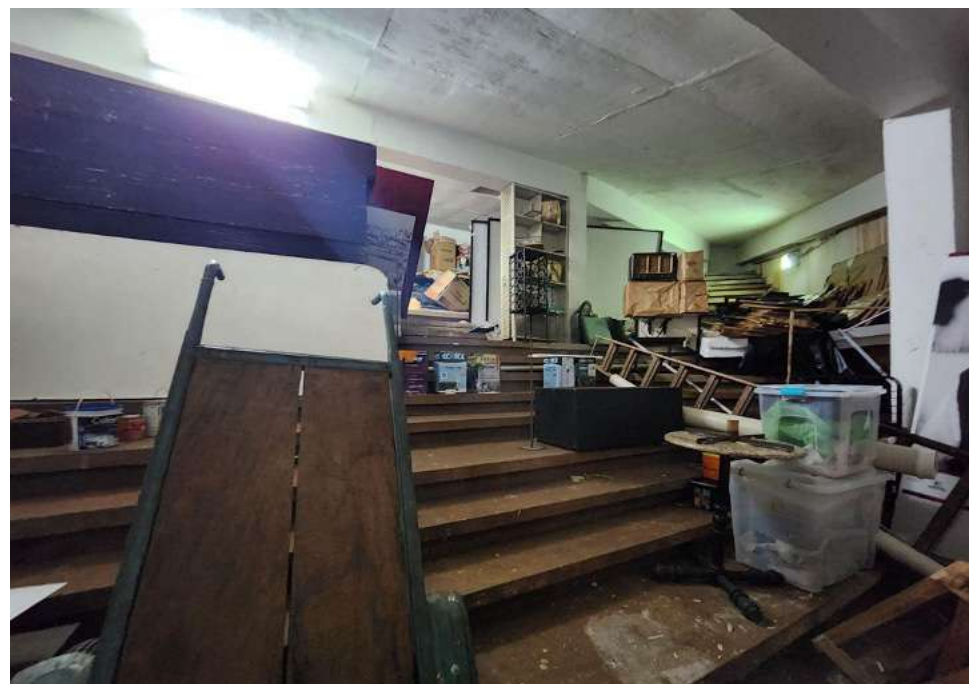
Segundo relatou Amauri Ramos da Silva (2023), o túnel foi fechado e desativado na revitalização da praça Rocha Pombo, em 2008, quando foi construída uma laje que fechou o acesso da praça, e assim permanece. Na época o museu não foi informado do motivo dessa intervenção, no entanto, Silva (2012) conta que a intervenção se deu sob justificativas sanitárias e de segurança pública. Atualmente é possível acessar o túnel pelo jardim do MHL, onde permanecem os painéis e uma exposição permanente [Fig. 136]. A escadaria que levava a praça ainda permanece, vedada por

um portão, e o espaço é utilizado para guardar itens diversos [Fig. 137].

Figura 136 — Exposição permanente do túnel.
Fonte: Os autores (2023).



Figura 137 — Escadaria do túnel.
Fonte: Os autores (2023).



Descrição física atual

Atualmente, o segundo prédio da estação ferroviária, que hoje abriga o MHL, tem o acesso de veículos (de carga e de passeio) feito pela avenida São Paulo, no limite oeste da quadra [Figs. 138 e 139], e o acesso de pedestres se dá pela rua Benjamin Constant, no limite sul [Figs. 140 e 141].

O limite norte é marcado pela avenida Arcebispo Dom Geraldo Fernandes [Fig. 142], via que foi implantada após a mudança da linha férrea. A leste [Fig. 143], uma viela com acesso exclusivo de pedestres separa a quadra do Museu da quadra onde estão implantados o planetário e a super creche. As respectivas fachadas são ilustradas pela Figuras 144, 145, 146 e 147.

Figura 138 — Limite oeste



Fonte: Os autores (2023).

Figura 139 — Limite oeste - Acesso de veículos



Fonte: Os autores (2023).

Figura 140 — Limite sul - rua Benjamin Constant.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 141 — Limite sul - rua Benjamin Constant - Acesso de pedestres.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 143 — Limite leste - Museu ao fundo e viela com acesso exclusivo de pedestres.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 142 — Limite norte - Museu ao fundo e a avenida Arcebispo Dom Geraldo Fernandes ao lado.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 144 — Fachada Oeste.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 145 — Fachada Sul.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 146 — Fachada Norte.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 147 — Fachada Leste.



Fonte: Os autores (2023).

O edifício histórico se encontra mais centralizado no terreno (parte do antigo pátio ferroviário), possibilitando a criação de jardins ao seu redor [Fig. 148]. Nota-se a presença de diversos planos de inclinação da cobertura em telha cerâmica, forte característica arquitetônica do edifício. Somadas às coberturas em polycarbonato para abrigar parte do acervo externo.

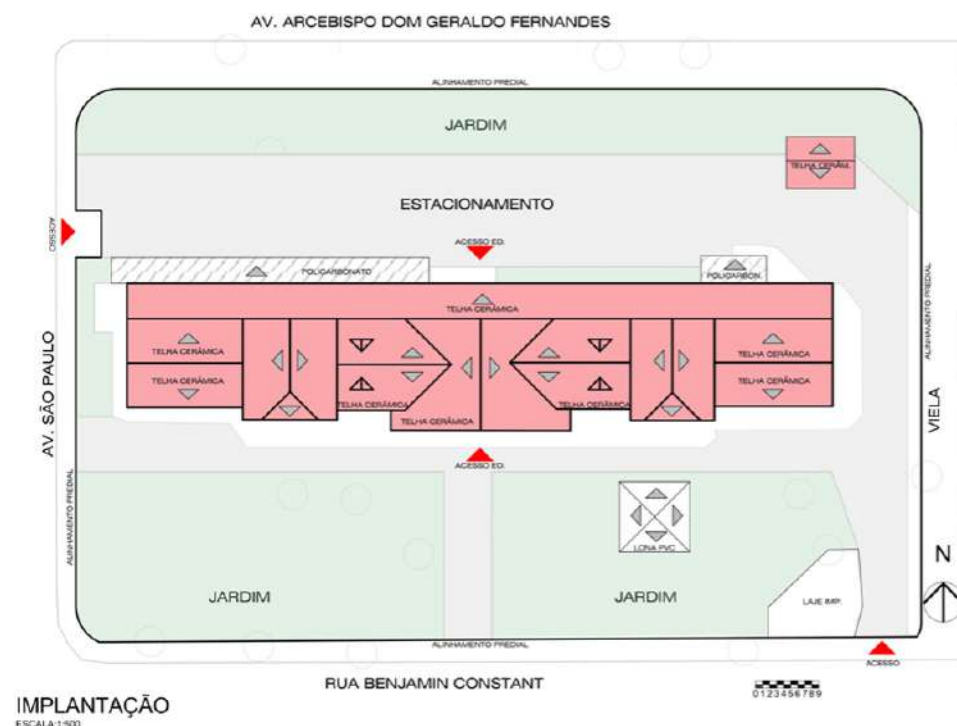
Figura 148 — Ortofoto Paranacidade 2021.



Fonte: Siglon (2023).

Além dos espaços gramados, grande parte do terreno é destinada para a circulação e estacionamento, com áreas pavimentadas [Fig. 149]. Em alguns trechos existem blocos independentes para receber exposições, área coberta para descanso e contemplação, além de espaços destinados aos funcionários. O edifício permite que os usuários acessem o Museu de ambas as faces, além de uma circulação externa livre, auxiliando na fruição e permeabilidade [Figura 150].

Figura 149 — Implantação do Museu Histórico de Londrina.



Fonte: Os autores (2023).

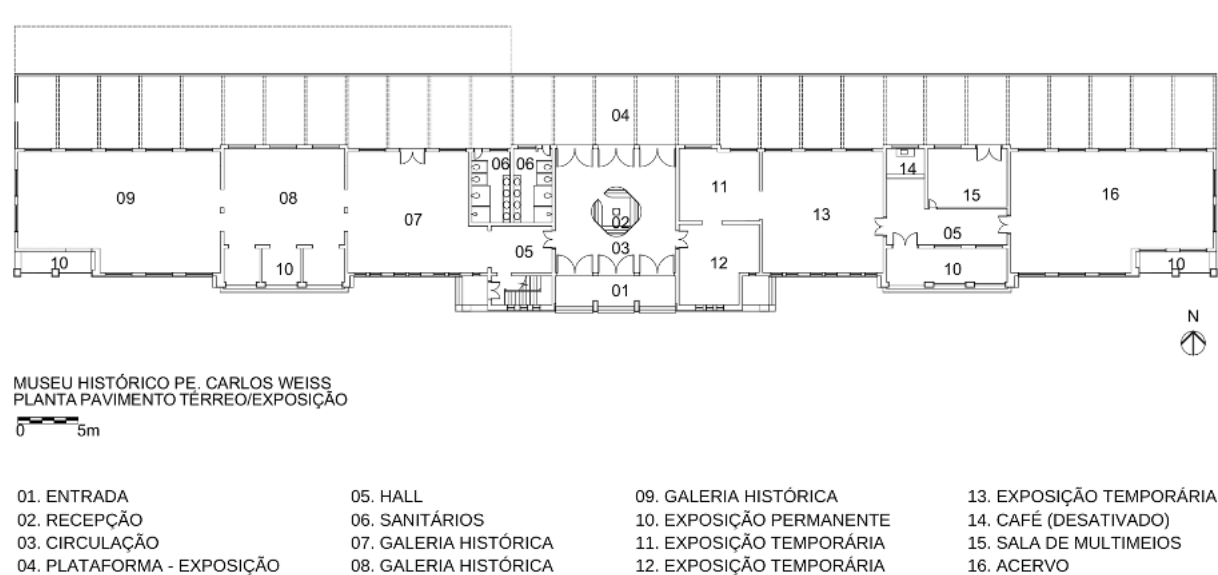
Figura 150 — Fachadas do Museu Histórico de Londrina.



Fonte: Os autores (2023).

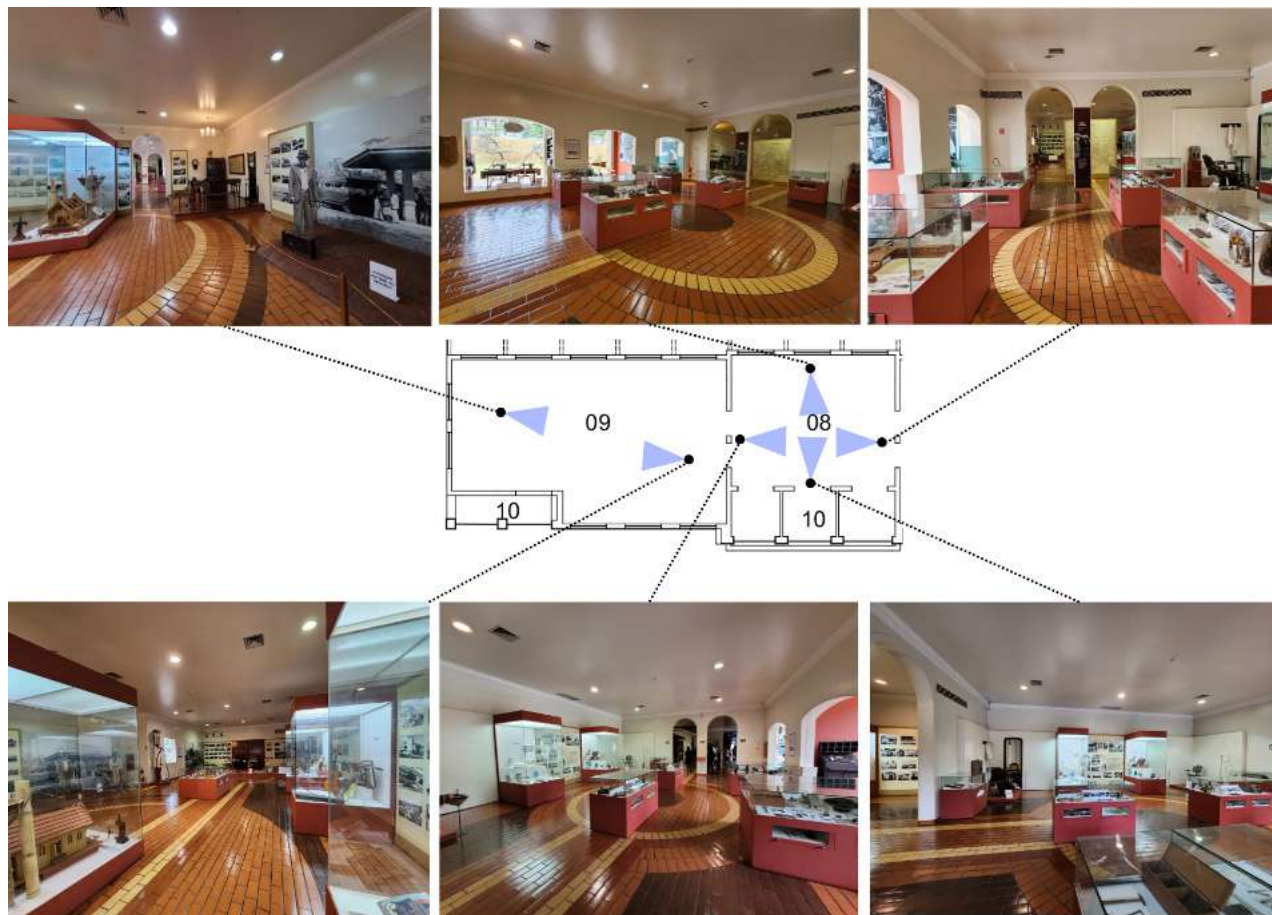
Atualmente, o programa do edifício se divide da seguinte maneira: no pavimento térreo [Fig. 151] ficam a galeria histórica [Fig. 152], formada por um conjunto de três salas [Fig. 153] e duas varandas; hall de entrada da exposição permanente; escada de acesso ao pavimento superior; um banheiro masculino e um banheiro feminino que contam com quatro cabines cada que são acessados pela parte externa; saguão de entrada, onde fica o guichê de madeira original da estação ferroviária [Fig. 154]; três salas para exposições temporárias [Fig. 155]; cafeteria [Fig. 156], que não está em funcionamento, no momento; sala multimeios e a antiga galeria de objetos, hoje utilizada como acervo/reserva técnica [Fig. 157].

Figura 151 – Planta baixa | pavimento térreo.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 152 — Vistas internas da galeria histórica



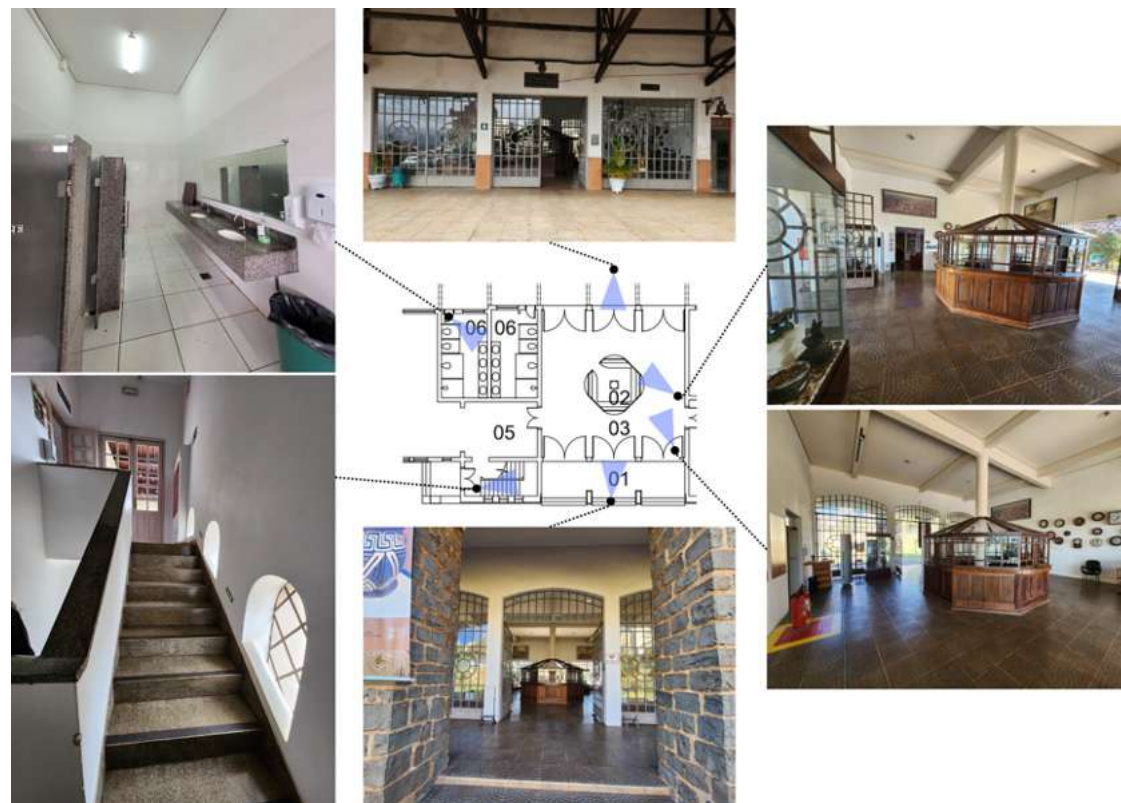
Fonte: Os autores (2023).

Figura 153 — Vistas internas da galeria histórica.



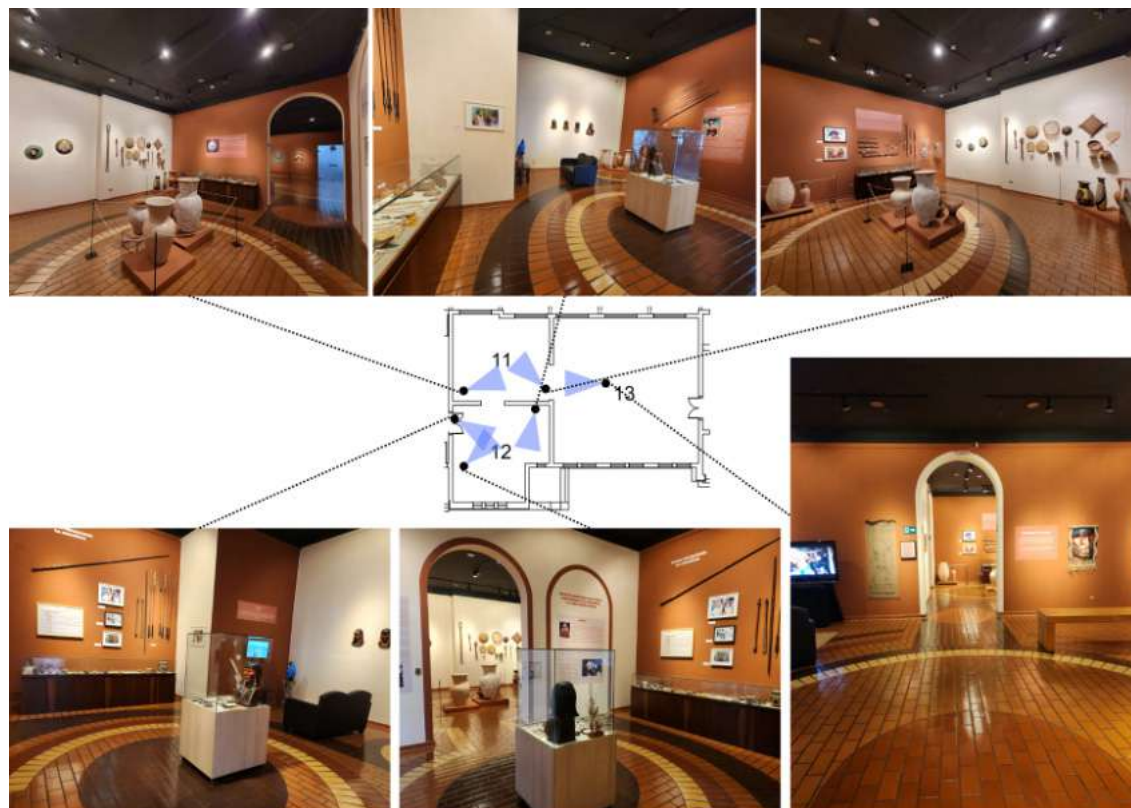
Fonte: Os autores (2023).

Figura 154 - Vistas internas | escada, banheiro feminino e recepção.



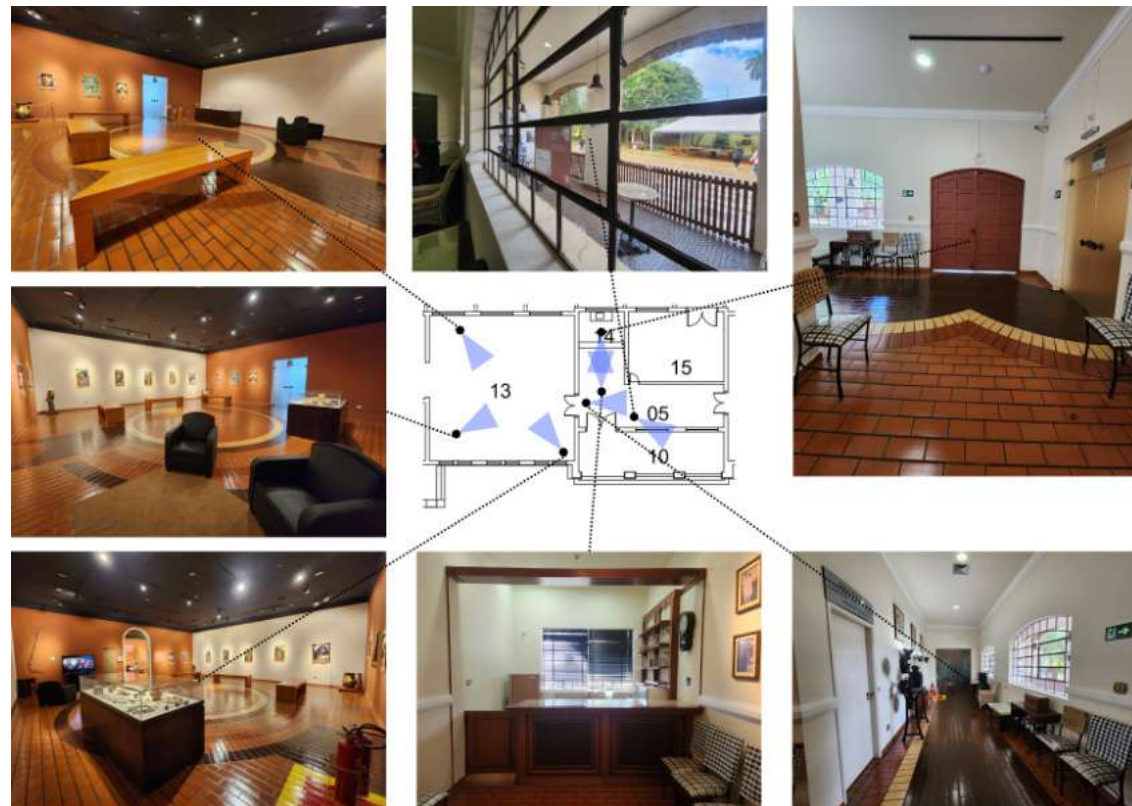
Fonte: Os autores (2023).

Figura 155 - Vistas internas | salas de exposição temporária.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 156 - Vistas internas | salas de exposição temporária e café.



Fonte: Os autores (2023).

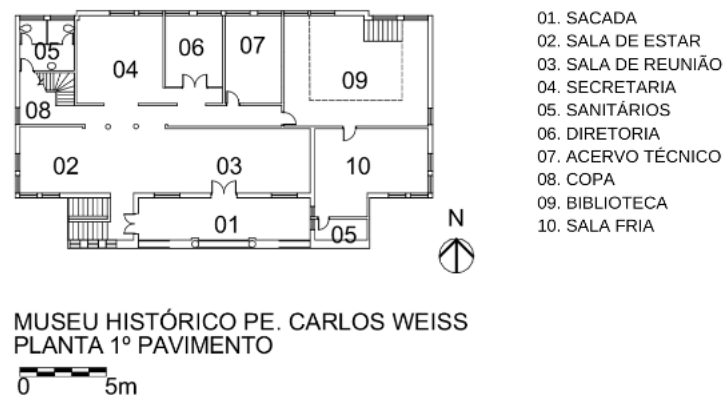
Figura 157 - Vistas internas | sala multimeios e acervo.



Fonte: Os autores (2023).

O primeiro pavimento superior [Fig. 158] é composto por salão do pioneiro; sacada; secretaria; sala de estar e reunião [Fig. 159]; sala fria; biblioteca [Fig. 160]; sala de museologia; diretoria; copa; dois banheiros e escada de acesso ao piso superior [Fig. 161].

Figura 158 - Planta baixa | primeiro pavimento superior.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 159 - Vistas internas | Sacada, secretaria e sala de estar e reunião.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 160 - Vistas internas | Biblioteca e sala fria.



Fonte: Os autores (2023).

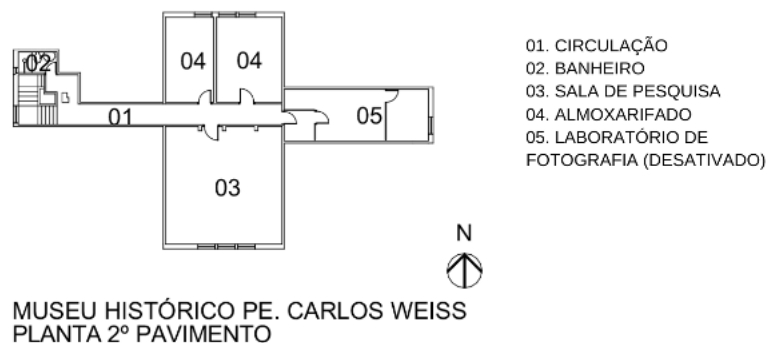
Figura 161 - Vistas internas | Banheiro, copa, diretoria e acervo técnico.



Fonte: Os autores (2023).

O segundo pavimento superior [Fig. 162] é atualmente organizado em sala de pesquisa [Fig. 163], sala de fotografia (desativada); almoxarifado; e banheiro [Fig. 164].

Figura 162 - Planta baixa | Segundo pavimento superior.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 163 - Vistas internas | Corredor e sala de pesquisa.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 164 - Vistas internas | Almoxarifado, banheiro e sala de fotografia (desativado).



Fonte: Os autores (2023).

Além disso, na área externa ficam localizados os espaços de exposição ferroviária; mesas e bancos de concreto para lanches; copa dos funcionários; galpão com cenografia rural; jardins; e acesso a uma parte do túnel, onde está montada uma pequena exposição permanente.

Os jardins fazem parte da composição do conjunto histórico, sendo uma extensão das salas de exposição, criando um acervo misto entre as vegetações nativas e exóticas, mostrando a pluralidade cultural, como Jardim do Pioneiro [Figura 165], com diversas espécies que variam entre Cipreste, Melaleuca, Café, dentre outros. Como verifica-se nas Figura 166 e 167. O projeto paisagístico foi elaborado

durante o período de intervenções de 1996 a 2000, e, algumas plantas permanecem como originalmente, já algumas deixaram de existir com o passar dos anos. Vale ressaltar que o local em que se encontram estes jardins históricos ainda hoje é considerado do município com o nome Praça Anísio Ribas Bueno.

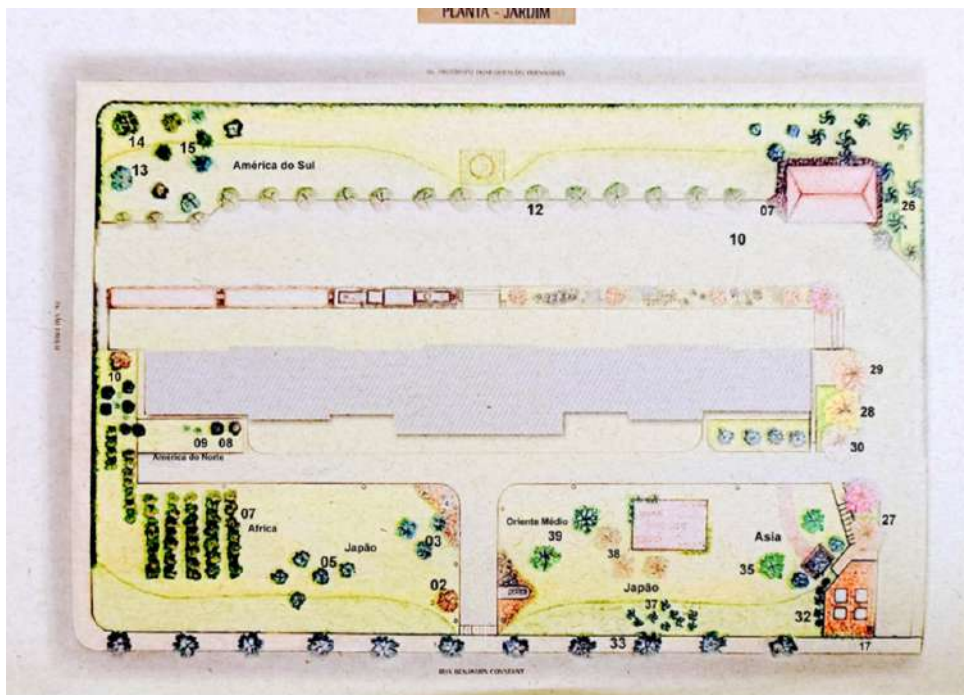
Figura 165 — Paisagismo.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 167 — Memorial Descritivo de Paisagismo, elaborado durante o projeto Memória Viva (1996 - 2000).

Figura 166 — Planta de Paisagismo do MHL- Praça Anísio Ribas Bueno.



Fonte: Acervo MHL (2023).

JARDIM DO PIONEIRO

MEMORIAL DESCRITIVO

Nº	NOME CIENTÍFICO	NOME POPULAR	Nº	NOME CIENTÍFICO	NOME POPULAR
1.	<i>Tibouchina</i> sp.	Quaresmeira	22.	<i>Acchmea rhodocyanea</i>	Bromélia
2.	<i>Populus</i> sp.	Álamo	23.	<i>Vriesia</i> sp.	Bromélia
3.	<i>Pandanus utilis</i>	Pandanus	24.	<i>Billbergia pyramidalis</i>	Amendoim
4.	<i>Hedera helix</i>	Hera verdadeira	25.	<i>Arachis pintoi</i>	Unha de gato
5.	<i>Grevilea banksii</i>	Grevilea anã	26.	<i>Ficus pumila</i>	Bela emília
6.	<i>Zoysia</i> sp.	Grama	27.	<i>Plumbago capensis</i>	Palmeira
7.	<i>Cafea arábica</i>	Café	28.	<i>Roystonea oleracea</i>	Ipê roxo
8.	<i>Cipressus pyramidalis</i>	Cipreste	29.	<i>Tabebuia</i> sp.	Ipê rosa
9.	<i>Juniperus horizontalis</i>	Juniperu	30.	<i>Tabebuia</i> sp.	Ipê amarelo
10.	<i>Platanus occidentalis</i>	Platanus	31.	<i>Tabebuia</i> sp.	Ipê branco
11.	<i>Ficus benjamin</i>	Ficus	32.	<i>Calistemon citrinus</i>	Calistemon
12.	<i>Melaleuca leucadendron</i>	Melaleuca	33.	<i>Podocarpus</i> sp.	Podocarpus
13.	<i>Aspidosperma polyneuron</i>	Perobas	34.	<i>Bambusa</i> sp.	Bambuzinho
14.	<i>Hymanala courbaril</i>	Jatobas	35.	<i>Bougainvillea glabra</i>	Primavera
15.	<i>Ingá Marginata</i>	Ingá	36.	<i>Caesalpinia ferrea</i>	Pau ferro
16.	<i>Eugenia sprengelii</i>	Eugênia	37.	<i>Ligustrum sinense</i>	Ligustrinho
17.	<i>Rhododendron</i> sp.	Azaléia anã	38.	<i>Cyca revoluta</i>	Cica
18.	<i>Festuca avina glauca</i>	Festuca	39.	<i>Prunus</i> sp.	Cerejeira
19.	<i>Evolvulus</i> sp.	Evolvulus	40.	<i>Phoenix dactylifera</i>	Tamareira
20.	<i>Strelitzia reginae</i>	Strelitzia	A.		Pedra Bola
21.	<i>Moraea bicolor</i>	Iris	B.		Seções Peroba

esc.1:200

▲ Galpão - Veículos de Tração Animal

○ Composição Ferroviária

✦ Bebedouro

esc. 1:200

- ▲ Galpão - Veículos de Tração Animal
- Composição Ferroviária
- ✦ Bebedouro

Fonte: Acervo MHL (2023).

A composição do conjunto ainda possui um edifício independente para receber o setor de funcionários, como mostra a Figura 168, localizado próximo ao acesso da Rua Benjamin Constant, oculto em meio às árvores de grande porte, transformando o espaço do antigo banheiro público em uma copa [Fig. 169 e 170].

Figura 168 — Bloco de Serviço do MHL.



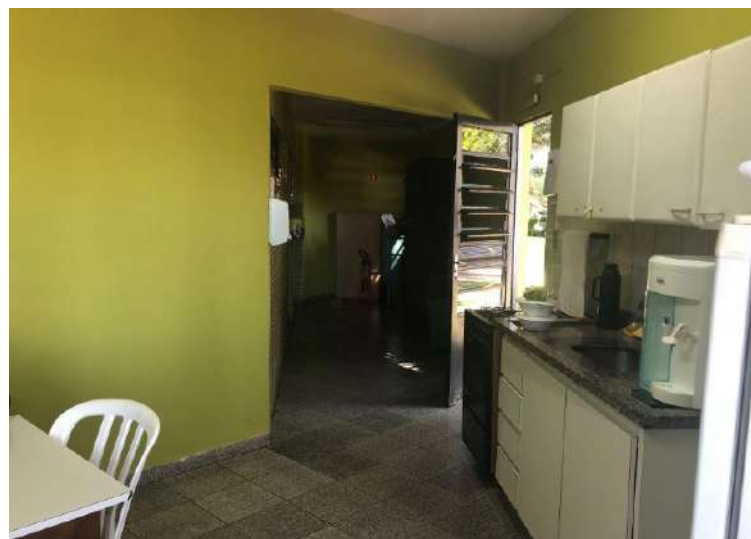
Fonte: Os autores (2023).

Figura 169 — Vistas internas da copa dos funcionários.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 170 — Vista interna da copa dos funcionários.



Fonte: Os autores (2023).

Para contemplação e área de descanso, possibilitando um uso subjetivo de acordo com o usuário, além de eventos na área externa, existe uma estrutura mais recente em aço, coberta por lona de PVC, em meio ao Jardim dos Pioneiros [Fig. 171].

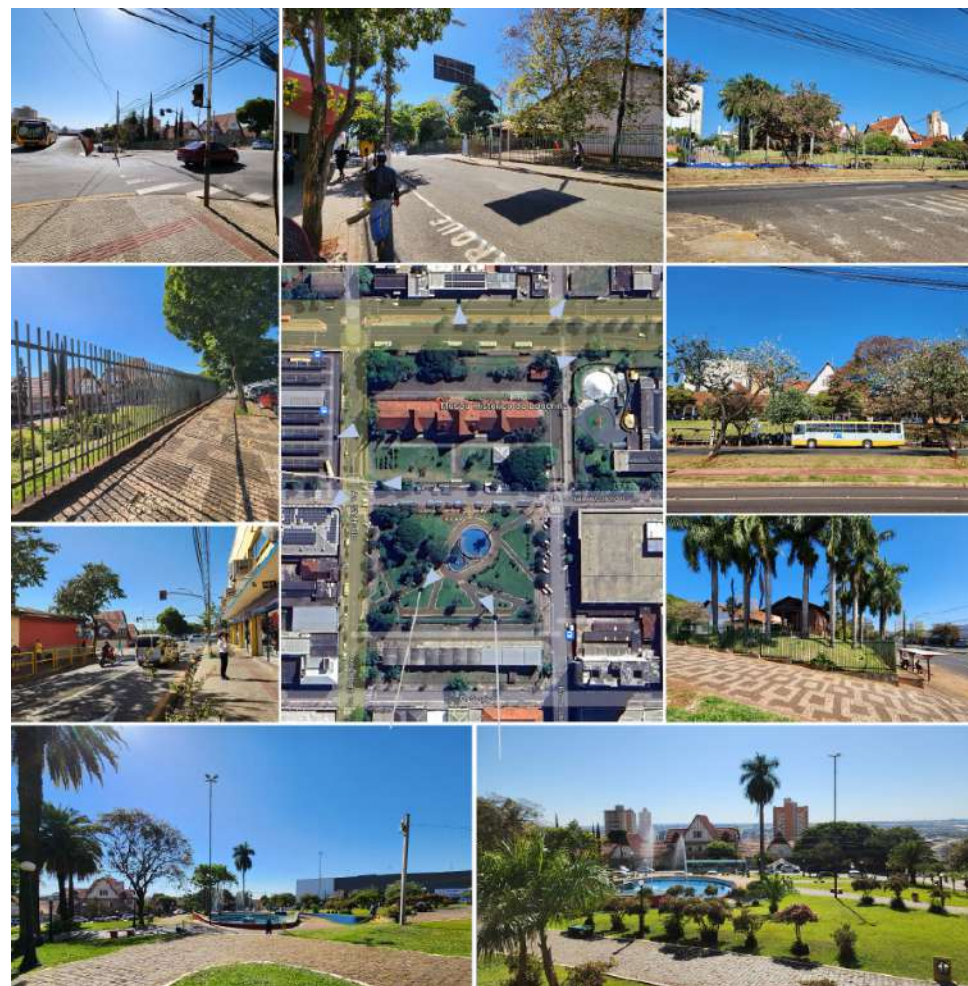
Figura 171 — Espaço de Descanso e Lazer.



Fonte: Os autores (2023).

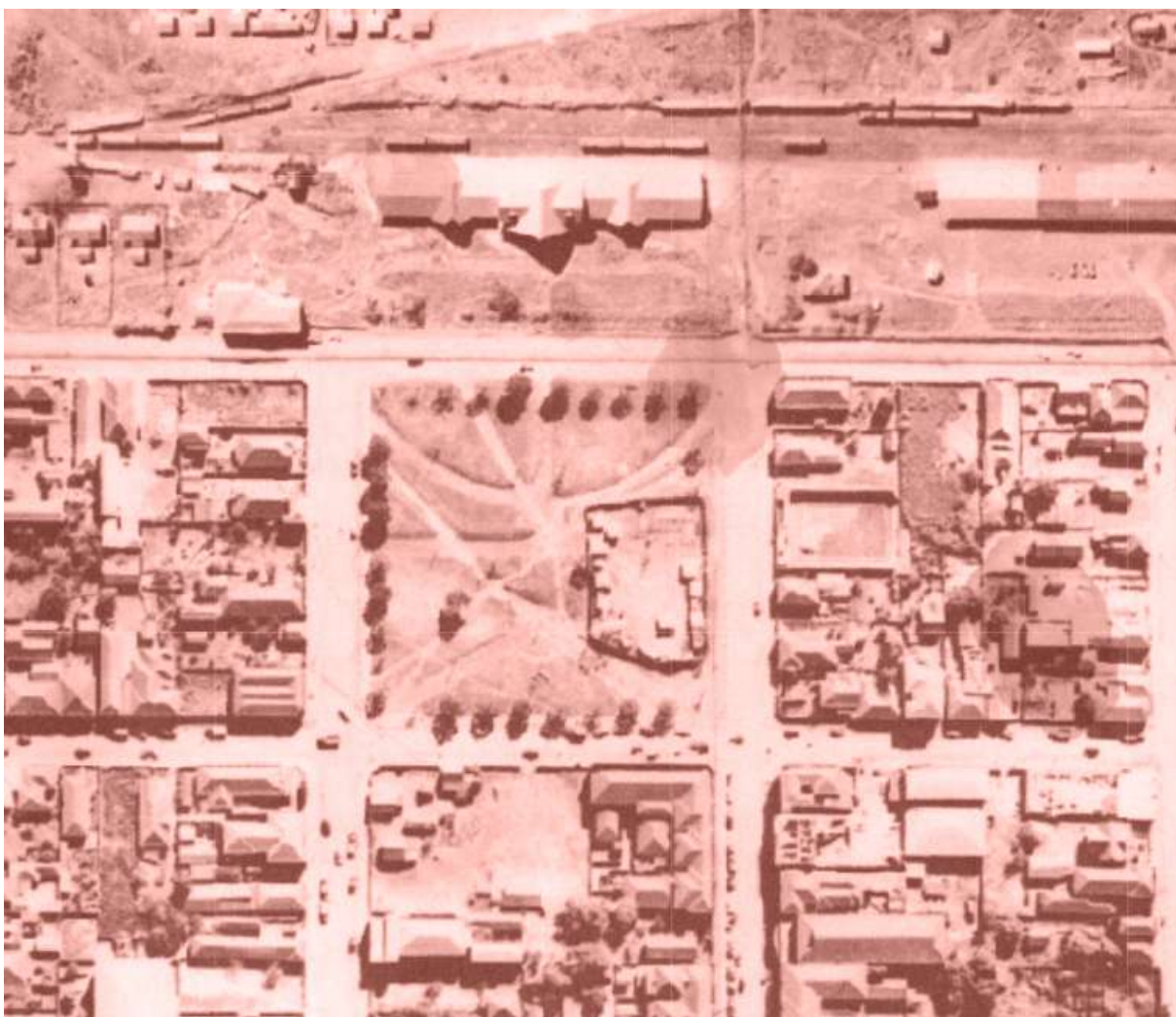
Ao observar a imagem ao lado [Fig. 172], nota-se que a construção é um ponto de destaque na paisagem urbana. Ao percorrer a antiga linha férrea, hoje avenida Arcebispo Dom Geraldo Fernandes, o MHL não passa despercebido; quem anda pela região dificilmente fica alheio à sua presença.

Figura 172 - Vistas externas para a edificação do MHL.



Fonte: Google Earth (2023) e Os autores (2023).

Desde a revitalização do projeto Memória Viva, realizado entre os anos de 1996 e 2000, a edificação não passou por grandes modificações físicas para além de pequenas manutenções. Como mencionado, está previsto para iniciar neste ano de 2023 uma intervenção na parte elétrica do edifício, que pretende reparar e atualizar as instalações.



4 ASPECTOS LEGAIS

A atual legislação municipal que trata do Patrimônio Cultural londrinense resume-se à Lei n.º 11.188 de 19 de abril de 2011 e suas alterações, na qual se define que “O Patrimônio Cultural de Londrina é integrado pelos bens materiais e imateriais, tomados individualmente ou em conjunto, que constituem a identidade e a memória coletiva londrinense.” (Londrina, 2011, grifo nosso).

A lei lista também critérios para a classificação dos bens como Patrimônio Cultural. Dentre os nove critérios listados, a edificação histórica que abrigou a estação ferroviária e hoje é a sede do Museu Histórico de Londrina Pe. Carlos Weiss se enquadra em sete deles, sendo:

- I - Ser pioneiro ou um dos primeiros;
- II - Ser testemunho de épocas de desenvolvimento da cidade; (...)
- IV - Pela excepcional qualidade espacial, paisagística e/ou ecológica;
- V - Pelos fatos históricos que tenham ocorrido no local;
- VI - Ser formador da identidade local; (...)
- VIII - Pela qualidade artística; e
- IX - Tratar-se de edificação situada na área de abrangência da aerofoto de 1949 e no Levantamento Aerofotogramétrico da Cidade de Londrina, elaborado em janeiro de 1950 e atualizado em maio de 1951, ambos depositados no arquivo do cadastro da Secretaria Municipal de Obras. (Londrina, 2011).

Apesar de não ser a primeira estação ferroviária, o critério I se justifica pela intenção de materializar um símbolo do progresso da jovem Londrina, marcando de tal forma o imaginário popular, que quando se pensa na antiga estação ferroviária da cidade, é a imagem do bem em questão que aparece, e não a da primeira construção de madeira (Paula, 2010). O atual edifício que abriga o MHL foi um dos primeiros (de uma série de) construídos à época para representar o rápido progresso e sucesso de uma cidade de 16 anos. A partir dessa perspectiva também podemos enquadrar o bem no item II.

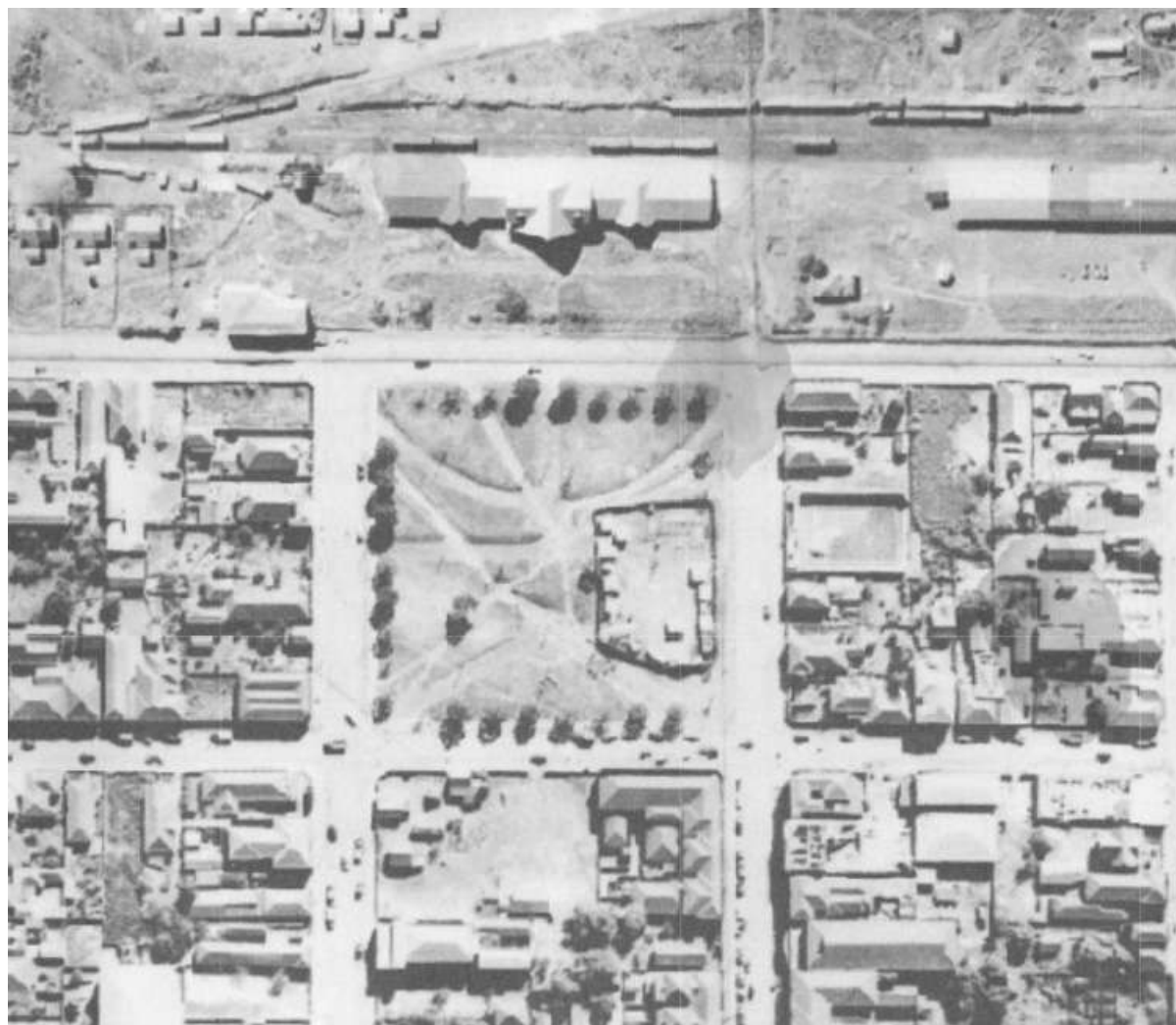
Quanto ao item IV, já foi mencionado no decorrer do presente estudo as qualidades urbanísticas, de marco visual para a cidade e características arquitetônicas que tornam a obra única.

Em relação ao critério V, os dados apresentados anteriormente deixam muito evidente a relação histórica do desenvolvimento de Londrina com a ferrovia. Essa relação justifica também o critério VI.

No que se refere ao critério VIII, mesmo que a edificação não pertença oficialmente a nenhum

movimento arquitetônico histórico, ela apresenta elementos artísticos importantes e marcantes, que fazem da obra um marco arquitetônico para a cidade. Por fim, o critério IX está ilustrado na figura 173 e 174.

Figura 173 - Aerofoto de 1949.



Fonte: Siglon (2023)

Figura 174 - Aerofoto vôo de 1949. Autor: Yutaka Yasunaka.



o entorno dos bens tombados, somente serão autorizadas pela Secretaria Municipal de Cultura, mediante a apresentação de Estudo de Impacto de Vizinhança. (Siglon, 2023).

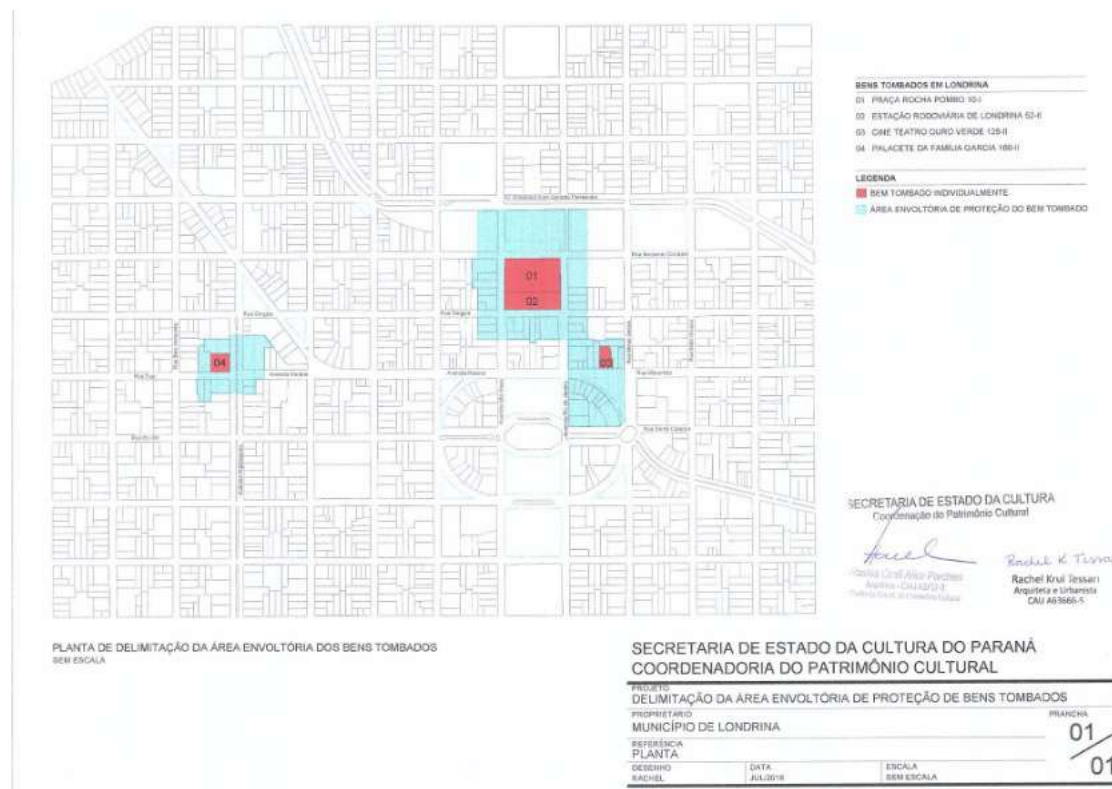
Fonte: Acervo MHL (2023). Adaptado pelos Autores (2023).

Em relação a outras legislações vigentes sobre o bem, de acordo com um mapa [Fig. 175] disponível no site do Sistema de Informação Geográfica de Londrina — SIGLON, toda a quadra do MHL faz parte da área envoltória do Museu de Arte (antiga estação rodoviária) e da praça Rocha Pombo. Isso implica em uma certa proteção da antiga ferroviária, visto que:

“

De acordo com a Lei 11188/2011, em seu Art. 27, são vedadas, no entorno do bem tombado, as construções e demolições que coloquem em risco a integridade e/ou que impeçam ou reduzam a visibilidade deste bem. E ainda no parágrafo único do mesmo artigo, está definido que as intervenções descritas no caput do mesmo, propostas para

Figura 175 - Delimitação da área envoltória de proteção de bens tombados, 2016.



Fonte: Siglon (2023).

No entanto, essa proteção não livra o bem de riscos, visto que, enquanto área envoltória, não são considerados aspectos subjetivos, detalhes, e outras características históricas e sociais do MHL (edificação e instituição).

Quanto ao zoneamento, parte da quadra do MHL correspondente ao jardim da fachada sul não está classificada em nenhuma zona, e o restante da quadra faz parte da Zona Comercial 1 (ZC-1). Essa Zona abrange o centro histórico e algumas adjacências e, apesar de possuir algumas limitações nos parâmetros construtivos que impedem em certo nível a descaracterização do núcleo histórico da cidade, não é definida como uma zona de proteção ou algo nesse sentido.



5 DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO E INTERVENÇÃO DO BEM

Integridade da Antiga Estação Ferroviária - Atual Museu Histórico de Londrina

1. Proteção legal (tombamento);
2. Confecção de placa que informe o status de bem tombado;
3. Envolvimento de profissionais arquitetos especializados na preservação de bens patrimoniais e intervenções/ restauro em edifícios históricos, juntamente com museólogos, arquivistas e responsáveis pelo funcionamento do museu, para criar soluções multidisciplinares que atendam as necessidades do MHL sem descaracterizar o edifício da Antiga Estação Ferroviária;
4. Visto que o edifício apresenta a estrutura do telhado, parte da estrutura do pavimento superior e piso em madeira, além do acervo altamente inflamável, é essencial que antes de qualquer intervenção no edifício, o sistema de contenção de incêndio do prédio seja checado e atualizado, mantendo o mesmo em bom funcionamento. Vale relembrar que incêndios já acometeram edifícios históricos, como o caso do Teatro Ouro Verde em Londrina em momentos de reforma e causaram enormes danos no Museu Nacional, no Rio de Janeiro.
5. As patologias presentes, relacionadas a fissuras recorrentes, eventuais infiltrações e pragas devem ser monitoradas com frequência e profissionais especializados devem ser contratados, a depender da gravidade;
6. As alterações e atualizações do prédio devem ser necessariamente documentadas, através de desenhos técnicos (plantas, cortes, elevações) e fotografias, e a ficha de inventário deve se manter atualizada, principalmente no que se referem paredes, portas, janelas e alterações de piso;
7. Seguir as recomendações do quadro abaixo em relação às estruturas arquitetônicas e entorno:

LOCALIZAÇÃO	NOME	INTERVENÇÃO	OBSERVAÇÃO
Área externa	Jardim frontal/ Praça	Permitido mudanças pontuais	O jardim foi fruto de projeto realizado no final da déc. de 1990, deste projeto algumas alterações já foram realizadas. Por ter sido já palco de alterações constantes, este jardim é passível de alterações pontuais desde que preservada as vegetações existentes do projeto original, sendo que as mesmas devem passar por manutenções recorrentes, inclusive os pés de café. As estruturas externas que foram acrescentadas para eventos e peças de exposição, podem sofrer alterações, desde que não venham a concorrer, esconder ou atrapalhar a visibilidade e acesso à fachada principal do MHL. Devido a graves problemas de segurança a conexão livre com a rua Benjamin Constant e a Praça Rocha Pombo foram fechadas, colocando gradeamento e fechando as escadarias antigas, esta resolução em um primeiro momento deverá ser mantida, mantendo o acesso principal pela Benjamin Constant, podendo ser estudado alterações pontuais no gradeamento se um dia julgar importante retomar uma conexão mais fluída com a área urbana do entorno e desde que se assegure a integridade física do bem e acervo do MHL. O projeto deve ser previamente aprovado pelo COMPAC.
Área externa	Túnel	Passível de modificações pontuais	O túnel que servia de conexão com a praça Rocha Pombo sofreu uma série de alterações, estando hoje parcialmente comprometido com depósito de objetos, este espaço é passível de alterações internas, preservando artefatos julgados pelo MHL mais significativos e alterando pontualmente o que for necessário para potencializar o uso deste espaço.
Área externa	Edifício Copa	É passível de alterações pontuais	O edifício que hoje funciona como apoio aos funcionários, já foi o antigo banheiro público no projeto da década de 1980. Como já passou por alterações, é possível sofrer alterações pontuais, o volume deve ser mantido (dimensões externas e altura), podendo sofrer modificações pontuais principalmente na parte interna e parte da fachada externa, desde que não venha a concorrer com o edifício da Estação.

LOCALIZAÇÃO	NOME	INTERVENÇÃO	OBSERVAÇÃO
Área externa	Rancho nos fundos do lote, próximo a Av. Leste-Oeste	Mínima Intervenção	Por ser um edifício simples, com dimensões pequenas, deve-se buscar a mínima intervenção. Sendo possíveis alterações maiores se fizer parte de um projeto de ampliação da Estação, desde que não venha a tirar a visibilidade da Estação e concorrer com a mesma, sendo o projeto feito por arquiteto com experiência em intervenções em edifícios históricos e previamente aprovada pelo COMPAC
Área externa	Vagões de trem e trilhos	Não é permitido alterações	Os vagões de trem devem ser mantidos no MHL, sendo necessário manutenção, cuidado no combate de pragas e alterações pontuais em sua cobertura caso necessário.
Área externa	Implantação ESTAÇÃO	Não é permitido alterações	O edifício se encontra solto das extremidades do lote, acompanhando o desenho original da CTNP. Deve-se evitar acrescentar qualquer anexo grudado ao edifício que comprometa esta percepção livre no terreno e a extensão total do seu volume.
Área externa	Volume ESTAÇÃO	Não é permitido alterações	O volume do edifício é simétrico, marcado por projeções e reentrâncias, com cômodos projetados, paredes “desalinhadas”, varandas e arcos “vazados”, nenhuma destas características e outras que compõem a percepção volumétrica do bem podem sofrer alteração.
Área externa	Aberturas ESTAÇÃO	Não é permitido alterações	Algumas aberturas já sofreram alterações nas intervenções anteriores, inclusive com retirada de portas e acréscimo de janelas. Uma vez que estas mudanças foram realizadas na década de 1980 e já estão no imaginário dos usuários do museu, devem permanecer desse jeito e não modificar mais nenhuma porta e janela, inclusive em seu formato, desenho e materialidade. As esquadrias que foram acrescentadas na década de 1980 no pavimento superior que dá para a “gare” devem passar por restauro e as possíveis máquinas de ar-condicionado que venham a ser colocadas no MHL devem passar por um cuidadoso estudo no local de implantação das evaporadoras de forma a não aparecer e não comprometer assim nenhuma fachada.

LOCALIZAÇÃO	NOME	INTERVENÇÃO	OBSERVAÇÃO
Área externa	Telhado ESTAÇÃO	Não é permitido alterações	Manter caimento, desenho e telha tipo “francesa”. Evitar acrescentar novas calhas ou estruturas que comprometam a percepção do desenho e materialidade do telhado, nem que seja de forma parcial ou pontual. No caso de problemas graves de infiltração, deve estudar soluções juntamente com um arquiteto com especialidade em intervenções em edifícios patrimoniais a fim de não descaracterizar o bem.
Área externa	Elementos nórdicos (mansarda, enxaimel, pedra na base, moldura janelas) ESTAÇÃO	Não é permitido alterações	Todos os elementos ornamentais das fachadas do edifício, principalmente aqueles que se relacionam com inspiração historicista nórdica, devem ser completamente preservados.
Área externa	Paredes- pintura ESTAÇÃO	Não é permitido alterações	As paredes não devem sofrer alteração na pintura das paredes, podendo passar por manutenções, desde que preservando o uso das cores já estabelecidas claras.
Área externa	Calçada	Não é permitido alterações	As calçadas externas foram modificadas na década de 1980 e a dos fundos posteriormente na década de 1990. O petit pavet que apresenta desenho similar ao calçamento histórico deve ser mantido com manutenções nas fissuras existentes e o piso da antiga gare e escada dos fundos deve ser mantido. Em eventuais necessidades extremas na parte do fundo, o COMPAC deve ser comunicado e a escolha do piso previamente aprovada.
Área interna	Paredes ESTAÇÃO	Não é permitido alterações	As paredes remanescentes da antiga ferroviária não devem ser alteradas, pois permitem a compreensão do funcionamento anterior da estação.

LOCALIZAÇÃO	NOME	INTERVENÇÃO	OBSERVAÇÃO
Área interna	Pisos ESTAÇÃO	É permitido alterações pontuais	Os pisos internos sofreram alterações nas décadas de 1980 e 1990, sendo que os pisos criados na década de 1980 tem um desenho marcante com formas circulares. Os pisos devem ser mantidos, principalmente os originais (vermelho da bilheteria e granilite da escada), os da década de 1980 por já fazerem parte da memória do local e os da década de 1990 do hall central, os banheiros já sofreram uma série de alterações e podem sofrer modificações. No caso da necessidade de inserção de piso tátil, aconselha-se que sejam colocados de forma colada, sem estragar o piso original, mantendo a possibilidade de manutenção e retirada. Além disso, tomar cuidado para não descaracterizar os desenhos dos pisos preexistentes.
Área interna	Aberturas ESTAÇÃO	É permitido alterações pontuais	Algumas aberturas internas foram realizadas na década de 1980 com formato de arco pleno e já fazem parte da memória do local, contando o histórico de intervenção que o edifício sofreu e devem ser preservadas. Outras aberturas foram fechadas e abertas e podem, dependendo da necessidade, criar aberturas internas, desde que não alterem a percepção dos espaços e não modifique as fachadas externas. Sobre as aberturas das fachadas, o ideal seria que elas permanecessem desobstruídas criando conexão visual entre a área interna, gare e parte frontal do edifício, como era no tempo que o edifício tinha a função de Estação Ferroviária, a visibilidade livre potencializaria a percepção do funcionamento histórico da estação ferroviária. No entanto, a maioria das aberturas foi fechada com painéis com fotos quando vistos da área externa e internamente com divisórias de madeira que quebram por completo a percepção da existência das janelas, estas mudanças foram realizadas a fim de melhorar o espaço de exposição temporária e permanente. Dessa forma, embora fosse o ideal para a memória do edifício antigo a reabertura das janelas, visto que hoje o uso é de museu e estas mudanças já foram realizadas há anos, fica uma questão em aberto que pode ser mais bem debatida com os responsáveis pelo MHL e arquitetos a fim de gerar soluções que potencializem a memória do bem e funcionamento atual.

<i>LOCALIZAÇÃO</i>	<i>NOME</i>	<i>INTERVENÇÃO</i>	<i>OBSERVAÇÃO</i>
Área interna	Forro ESTAÇÃO	Pode sofrer alterações pontuais	A antiga estação ferroviária apresentava forro com placas retangulares, na primeira intervenção da década de 1980. Os forros foram retirados a fim de deixar aparente a estrutura de madeira do telhado e ampliar a entrada de luz no ambiente. Na década de 1990 os espaços foram forrados novamente para melhorar a percepção dos espaços de exposição essa vez em um gesso liso. Dessa forma, por ser um elemento que já sofreu alterações é passível de ser alterado, podendo manter o forro ou mesclar soluções que deixem o forro e a estrutura superior à mostra, ou mesmo pensar em outras formas de vivenciar o espaço superior da estrutura de madeira que hoje não está sendo visto e nem utilizado.
Área interna	Mobiliários e tratamentos internos	Passível de modificação pontual em alguns ambientes e outros não devem ser alterados	Na década de 1990 o edifício sofreu uma série de mudanças principalmente internas, o auditório foi retirado e posteriormente passou a abrigar o acervo, vários espaços marcantes foram criados como o espaço da cafeteria com mesas na varanda frontal, o espaço de reuniões- pequenas aulas, o espaço de exposição permanente, o espaço de reunião no pavimento superior e o espaço da biblioteca. Estes espaços contêm mobiliário, revestimentos, ornamentos, que contam a história da intervenção realizada na década de 1990, que embora fizesse parte de uma grande intenção coletiva de recuperar os espaços do museu, não foi feita a partir de um projeto único, com mesmo olhar, sendo que cada espaço ficou a cargo de uma família ou empresa que podia fazer conforme o seu interesse e gosto arquitetônico. Estes espaços por contarem esta história de intervenção que o MHL e o edifício da Antiga Estação Ferroviária passaram devem ser preservados em sua integridade, conforme projetos realizados na intervenção, mantendo sua identidade plural.

No levantamento da situação atual do bem, foram encontradas algumas patologias que devem ser monitoradas e consertadas [Figs. 176, 177]:

Figura 176 - Patologia Veneziana de Madeira e esquadria superior de madeira.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 177 - Patologia Piso Petit-Pavet.



Fonte: Os autores (2023).

Salvaguarda da instituição

Esse estudo chamou a atenção para a importante relação entre o bem patrimonial que foi objeto de análise e a instituição que ele acolhe. O Museu Histórico de Londrina, que hoje ocupa o prédio devido a um contrato de comodato entre a Prefeitura Municipal de Londrina e a Universidade Estadual de Londrina desenvolve diversas atividades no local, e tem cumprido de maneira adequada o objetivo que se propõe de preservar e divulgar a memória da cidade, e de garantir a manutenção do prédio, dentro das possibilidades atuais.

Contudo, para a preservação e o amadurecimento da instituição há diversas propostas que trariam melhorias. A salvaguarda de museus envolve inúmeros procedimentos, complexos e diversos que vão desde trabalhos de pesquisa, conservação e documentação, até investimentos em múltiplas áreas como mobiliários específicos, formação continuada, atualizações físicas, inserção e gestão digital, entre outros. Dessa forma, não é possível apontar orientações específicas que contribuam para a proteção do Museu como instituição sem antes aprofundar um estudo que possa contemplar as várias atuações do MHL, o que não foi objetivo deste estudo.

Do ponto de vista da relação entre o edifício e a instituição alguns direcionamentos se mostram significativos, são eles:

1) O cuidado com o acervo em exposição, garantindo a limpeza e a segurança de objetos e espaços de exposição, sejam internos ou externos.

2) O cuidado com o acervo em reserva, com a adequação de uma área de reserva técnica, dentro dos parâmetros apresentados por arquivistas especializados, garantindo assim a correta acomodação, dependendo do tipo de arquivo (objeto, imagem, documentação textual etc.). Considerando a limitação do espaço físico da antiga estação ferroviária, risco de pragas e sobrecarga da estrutura inicial, além de adequar melhor a área da reserva técnica no espaço local, recomendase estudos sobre possíveis ampliações da área voltada a este fim em possíveis anexos que preservem a visibilidade do bem patrimonial ou em outros edifícios.

3) A criação de um laboratório, onde possa ser feita a higienização, a catalogação, e quarentena de maneira adequada a cada tipo de

objeto. Espaço esse que também pode acolher cursos e oficinas de formação. Este espaço também pode ser pensado em áreas novas caso a estrutura do edifício histórico não comporte bem tais atividades.

4) A ampliação da equipe técnica especializada, em áreas como educação, comunicação, arquivística, museologia, além de profissionais de tecnologia das áreas de design, engenharia, administração, segurança etc., garantindo também a continuidade dos projetos desenvolvidos.

5) A adequação dos espaços de trabalho para cada uma das funções realizadas no prédio, refletindo sobre a melhor ergonomia dos funcionários, assim como a localização mais adequada de cada setor. É importante ressaltar que para melhor organização e adaptação dos espaços é importante o acompanhamento de um profissional em arquitetura com especialidade em intervenções em edifícios patrimoniais que contribua com propostas que envolvam o edifício como um todo em uma visão conjunta com equipe multidisciplinar.



6 PROPOSTA DE DELIMITAÇÃO DE ENTORNO DO BEM PATRIMONIAL

Destaca-se aqui a importância de manter a visibilidade do Museu Histórico de Londrina, não apenas da parte frontal, mas de todo o entorno que engloba as quadras adjacentes, assim como as vistas da Antiga Estação Ferroviária para o entorno. Dessa forma, a proposta de entorno do bem tombado enquadra a quadra do Museu Histórico de Londrina - antiga Estação Ferroviária com a Praça Anísio Ribas Bueno e os lotes que têm “testada” para as Rua Benjamin Constant, Av. Leste-Oeste, Av. São Paulo e Av. Rio de Janeiro, que interferem na visibilidade do bem [Fig. 178].

Figura 178 - Proposta Entorno do Bem Tombado.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 179 - Proposta Entorno do Bem Tombado comparação com Entorno de Bem Tombado atual.



Fonte: Os autores (2023).

Na imagem ao lado, é possível observar a sobreposição da proposta do entorno do MHL com outros bens tombados e entornos de bens tombados no município [Fig. 179].

Diretrizes para o entorno do bem tombado

Visto que, o tratamento dos edifícios no entorno do bem tombado influenciam diretamente na relação visual da Antiga Estação Ferroviária com o entorno e do entorno para o bem tombado, se faz necessário alguns direcionamentos.

O Edifício da Antiga Estação Ferroviária cria um eixo muito

importante com a Praça Rocha Pombo e a antiga Estação Rodoviária, atualmente Museu de Arte [Fig. 180]. Devido a importância deste eixo, ele deve ser sempre potencializado, sem a criação de obstáculos visuais e alterações que minimizem a integração visual e de fluxo entre eles [Fig. 181]. Ademais, é importante observar o mesmo como um conjunto urbano, em que as ações devem ser vistas de forma integrada cuidando com o impacto no conjunto, evitando assim alterações nos bens, inclusive no uso de pinturas em cores fortes como as primárias que venham a concorrer e minimizar a percepção dos elementos arquitetônicos dos edifícios, mobiliários e paisagismo.

Figura 180 - Vista conjunto Antiga Estação Ferroviária, Praça Rocha Pombo e Antiga Estação Rodoviária.



Fonte: Google Earth (2023).

Figura 181 - Vista da Antiga Estação Ferroviária para a Praça Rocha Pombo e Antiga Estação Rodoviária.



Fonte: Os autores (2023).

Outra relação importante neste entorno do bem tombado é a presença de uma viela que conecta os pedestres da rua Benjamin Constant com a Leste-Oeste [Fig. 182]. Esta viela é um elemento muito importante não apenas de conexão de fluxos de pedestres, mas também de visibilidade dos pedestres para o edifício da Antiga Estação Ferroviária e da visibilidade dos pedestres e da Super Creche para quem está no edifício da Estação Ferroviária [Fig. 183]. Desta forma, é imprescindível que não se altere a viela (dimensão e extensão) e nem se altere o fechamento do MHL e Super Creche, mantendo a visibilidade fluida e aberta na Vuela. Além disso, alterações drásticas de volumetria, gabarito e acessos na Super Creche, devem passar por aprovação do COMPAC, para que não altere esta relação aberta de vazio / vegetação e blocos soltos.

Figura 182 - Vista do MHL, viela e Super Creche.



Fonte: Google Earth (2023).

Figura 183 - Vista do MHL para a viela e Super Creche.



Fonte: Os autores (2023).

No lado oposto da Viela, margeando o terreno do MHL, existe a Av. São Paulo e o Terminal Central [Fig. 184], parte do edifício do Terminal Central fica fechado no térreo, mas com uma das portas principais alinhadas com o acesso lateral do MHL, evidenciado esta antiga conexão entre os edifícios.

Figura 184 - Vista do MHL e Terminal Central.



Fonte: Google Earth (2023).

O pavimento superior do terminal que acompanha o nível da Rua Benjamin Constant apresenta um gradeamento que permite ainda a troca visual entre os usuários do Terminal e MHL, permitindo fruição visual [Fig. 185]. A cobertura das plataformas do terminal central do pavimento superior se encontra recuadas da Av. São Paulo e com um gabarito respeitoso que acompanha o telhado mais baixo da antiga Estação Ferroviária. Além disso, as linhas retas do terminal não brigam com as linhas historicistas do telhado da antiga estação ferroviária [Fig. 186]. Dessa forma, é importante que no caso de possíveis alterações no edifício do terminal, sejam respeitadas a altura baixa, recuo no pavimento superior e fruição visual entre os dois edifícios.

Figura 185 - Vista do MHL e Terminal Central.



Fonte: Google Earth (2023).

Figura 186 - Vista do MHL para o Terminal Central.



Fonte: Os autores (2023).

Em relação aos edifícios que estão voltados para as avenidas Rio de Janeiro [Fig. 187] e São Paulo [Fig. 188], há a predominância de baixo gabarito de altura de até 2 pavimentos, com exceção do prédio da Havan e a presença dos edifícios sem recuo frontal com a fachada acompanhando o alinhamento predial. Estas características evidenciam o caráter histórico do local e permite que a percepção da implantação do edifício histórico recuado da antiga estação fique mais evidente e monumental. Além disso, o gabarito baixo também respeita hierarquicamente os edifícios do MHL e o Museu de Arte, logo o gabarito baixo e a manutenção da percepção do alinhamento predial são características importantes de serem preservadas na relação visual com o edifício da Antiga Estação Ferroviária.

Figura 187 - Vista avenida Rio de Janeiro.



Fonte: Google Earth (2023).

Figura 188 - Vista avenida São Paulo.



Fonte: Google Earth (2023).

Na Av. Leste-Oeste [Fig. 189] no entorno proposto do edifício da antiga ferroviária, o gabarito de altura continua baixo o que permite a visibilidade em alguns pontos mais distantes da cumeeira do edifício da antiga estação ou até do volume inteiro. Além disso, existem remanescentes de galpões antigos que corroboram com o contexto histórico local (Conjunto de Armazém Intercontinental de Café), já em relação a presença da fachada do edifício no alinhamento predial, apenas alguns edifícios ainda mantêm esta característica. Dessa forma, é importante resguardar a memória dos barracões antigos existentes e manter um gabarito baixo que continue potencializando a visibilidade da estação pelos transeuntes do local.

Figura 189 - Vista avenida Leste-Oeste.



Fonte: Google Earth (2023).

Além disso, uma característica forte que evidencia a disposição original da antiga gare e da linha férrea, é que a chegada de trem ficava voltada para a face norte da cidade de Londrina evidenciando as grandes plantações de café que eram fruto do crescimento exponencial da cidade. Atualmente, mesmo com uma paisagem bem diferente das antigas plantações, a visibilidade para a zona norte da cidade ainda se mantém parcialmente nas gares da antiga estação [Fig. 190 e 191]. Dessa forma, é importante que se mantenha um gabarito baixo nos lotes do entorno na face norte do edifício, a fim de preservar e potencializar a visibilidade da região norte da cidade para o usuário do edifício do MHL.

Figura 190 - Vista do MHL para a avenida Leste-Oeste.



Fonte: Os autores (2023).

Figura 191 - Vista do MHL para a avenida Leste-Oeste.



Fonte: Os autores (2023).

Considerando os aspectos abordados, propõe-se a manutenção de um gabarito baixo de até dois ou no máximo três pavimentos no entorno do bem tombado- sem ultrapassar a altura do edifício da antiga estação, manutenção da característica do alinhamento predial principalmente próximo da praça Rocha Pombo, preservação da viela e da fruição visual entre os edifícios do terminal central, MHL, viela e super creche. Ademais, aconselha-se a preservação dos barracões antigos ou em sua totalidade ou parcialmente, evidenciando a história local e o cuidado no tratamento do edifício do terminal central e da super creche a fim de continuar preservando a hierarquia do prédio da antiga estação ferroviária, mantendo gabarito de altura inferior, áreas abertas (que não permitem “sufocar” o edifício da antiga estação) e permeabilidade visual.

Anexos

Anexo 1 - Tabela de diretores do Museu Histórico de Londrina

Nome	Área de atuação	Ano de Regência
Padre Carlos Weiss	Professor de História da Arte e História Antiga e Medieval	1970-1976
Conceição Aparecida Duarte Geraldo	Professora de História da Arte	1976-1979
Olímpio Luiz Westphalen	Professor de História da América	1979-1994
Conceição Aparecida Duarte Geraldo	Professora de História da Arte	1994-2002
José Cezar dos Reis	Professor de História do Brasil	2002-2006
William dos Reis Meirelles	Professor de Práticas de Ensino em História	2006-2008
Angelita Marques Visalli	Professora de História Antiga e Medieval	2008-2012
Regina Célia Alegro	Professora de Práticas de Ensino em História	2012-2018
Edméia Aparecida Ribeiro	Professora de História da América	2018-atual

REFERÊNCIAS

70 ANOS da Estação Ferroviária de Londrina, ícone da cidade: documentos, plantas e vídeo / Museu Histórico de Londrina. **Universidade Estadual de Londrina**. Organizadoras: Rosangela Ricieri Haddad e Edméia A. Ribeiro. Projeto Gráfico Diagramação Marina dos Santos Galli. Londrina: EdUEL, 2021.

ARISA, Marino. **Entrevista cedida aos autores**. 6 jul. 2023.

Associação dos Amigos do Museu – ASAM. **Estatuto da Associação dos Amigos do Museu Histórico de Londrina**. 2006. 1º Ofício de Registro de Títulos e Documentos e Civil de Pessoas Jurídicas Londrina – Paraná. 09 jul. 2019.

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

CASTELNOU NETO, Antônio Manuel Nunes. **Arquitetura das primeiras décadas de Londrina**. Revista de Ensino, Educação e Ciências Humanas, v. 1, n. 1, 2015. Disponível em: <https://revistaensinoeeducacao.pgsscogna.com.br/ensino/article/view/1200>. Acesso em: 23 jul. 2023.

CADASTRO Imobiliário de Londrina. Prefeitura Municipal de Londrina. **Acervo de documentação imobiliária**. Consulta em julho de 2023.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. JATAIZINHO (antiga JATAHY-PARANÁ e VILLA JATAHY). **Estações Ferroviárias**. 20 ago. 2022. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-spp/jataizinho.htm>. Acesso em: 20 jul. 2023.

GUSMÃO, Ronaldo. Estação Rumo ALL **Googlemaps**. Abr. 2019. Disponível em: <https://www.google.com/maps/place/Esta%C3%A7%C3%A3o+Rumo+ALL/@-23.2801055,-51.2102813,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipNRnzYTq5XPQVKySnomJdpZcffBZvIk06LYfcw!2e10!3e12!6shhttps:%2F%2Fh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipNRnzYTq5XPQVKySno-mJdpZcffBZvIk06LYfcw%3Dw203-h152-k no!7i3968!8i2976!4m9!3m8!1s0x94eb5ae4c0a20187:0x2657e20b807a53c5!8m2!3d-23.2801055!4d-51.2102813!10e5 !14m1!1BCglgAQ!16s%2Fg%2F11cly50myr?hl=pt-BR&entry=ttu>. Acesso em 20 jul. 2023.

INVENTÁRIO arquitetônico E13. **Siglon**. Disponível em: <https://repositorio.londrina.pr.gov.br/index.php/menu-cultura/diretoria-depatrimonio/inventario/arquitetonico/31673-e13-museu-historico-2019/file>. Acesso em: 20 jul. 2023.

Instituto Brasileiro de Museus – IBRAM. **Ministério da Cultura**. Disponível em: <https://www.gov.br/museus/pt-br>. Acesso em: julho de 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.

LONDRINA. **Lei Municipal no 10.355, de 14 de novembro de 2007**. Modifica a redação de dispositivo da lei nº 10.050, de 21 de setembro de 2006, que desafetou área de terras de propriedade do município e autorizou o executivo a cedê-la em permissão de uso à Universidade Estadual de Londrina - UEL. Câmara Municipal. 2007. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/l/londrina/lei-ordinaria/2007/1036/10355/lei-ordinaria-n-10355-2007-modifica-a-redacao-de-dispositivo-da-lei-n-10050-de-21-de-setembro-de-2006-que-desafetou-area-de-terras-de-propriedade-do-municipio-e-autorizou-o-executivo-a-cedela-em-permissao-de-uso-a-universidade-estadual-de-londrina?q=10.355+de+14+de+novembro+de+2007>. Acesso em: 20 jul. 2023.

LONDRINA. **Lei no 11.188, de 19 de abril de 2011**. Dispõe sobre a Preservação do Patrimônio Cultural do Município de Londrina. Londrina: Câmara Municipal, 2011. Disponível em: <https://www1.cml.pr.gov.br/leis/2011/web/LE111882011consol.html>. Acesso em: 21 jun. 2023.

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 de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand - **MASP**. Disponível em: <https://masp.org.br/>. Acesso em: 20 jul. 2023.

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

Museu Histórico de Londrina (MHL). **[site]**. Disponível em: <https://sites.uel.br/museu/>. Acesso em: 20 jul. 2023.

Museu Histórico de Londrina (MHL). **Facebook**. Disponível em: https://www.facebook.com/museuhistoricodelondrina/?locale=pt_BR. Acesso em: 20 jul. 2023.

Museu Histórico de Londrina (MHL). **Instagram**. Disponível em <https://www.instagram.com/museuhistoricodelondrina/>. Acesso em: 20 jul. 2023.

Museu Histórico de Londrina (MHL). **Youtube**. Disponível em: <https://www.youtube.com/channel/UCtwdnG0SLgQnnalZX7OGofQ?app=desktop/>. Acesso em: 20 jul. 2023.

MUSEU Histórico de Londrina. **GoogleMaps**. Marc. 2023. Disponível em: <https://www.google.com/maps/place/Museu+Hist%C3%B3rico+de+Londrina/@-23.308214,-51.1622579,17z/data=!3m1!4b1!4m6!3m5!1s0x94eb44a1b83433d5:0x5b0c655340f2a6b9!8m2!3d-23.308214!4d-51.159683!16s%2Fg%2F122fpy2c?entry=ttu>. Acesso em: jul. 2023.

MUSEU Histórico de Londrina. **GoogleEarth**. Marc. 2023. Disponível em: <https://earth.google.com/web/search/Museu+Hist%C3%B3rico+de+Londrina+-+Rua+Benjamin+Constant+-+Centro,+Londrina+-+PR/@-23.308214,-51.159683,573.44387277a,960.8242456d,35y,0h,45t,0r/data=CrkBG04BEocBCiUweDk0ZWl0NGExYjgzNDMzZDU6MHg1YjBjNjU1MzQwZjJhNmI5GVor2hznTjFAIRRDf35wLEnAKkxNdXNldSBlaXN0w7NyaWNvIGRIIEExvbmRyaW5hIC0gUnVhIEJlbmphbWluIENvbnN0YW50IC0gQ2VudHJvLCBMb25kcmluYSAtIFBSGAIgASImCiQJCVE1Mp5NN8ARDjByAK9RN8AZId3aOPCQScAhWSJ06DuUScAoAjoDCgEw>. Acesso em: jul. 2023.

MUSEU Histórico de Londrina “Padre Carlos Weiss” – MHL. Resolução CU No 073/2016, de 02 de setembro de 2016. Aprova o Regimento do Museu Histórico de Londrina “Padre Carlos Weiss” da Universidade Estadual de Londrina. **Universidade Estadual de Londrina**: Londrina, 2016.

MUSEU Histórico de Londrina integra Rede Estadual de Museus Universitários. **O Perobal**. 20 de setembro de 2021. Disponível em: <https://operobal.uel.br/cultura/2021/09/20/museuhistorico-de-londrina-integra-rede-estadual-de-museus-universitarios/>. Acesso em: 20 jul. 2023.

MUSEU Histórico de Londrina receberá reforma na parte elétrica de R\$ 1,1 milhão. **Bonde**. 16 de maio 2023. Disponível em: <https://www.bonde.com.br/bondenews/londrina/museuhistorico-de-londrina-recebera-reforma-na-parte-eletrica-de-r-1-1-milhao>. Acesso em: julho de 2023.

Museu Paulista - **MP**. Disponível em: <https://www.mp.usp.br/>. Acesso em: 20 jul. 2023.

Museu Paranaense - **MUPA**. Disponível em: <https://www.museuparanaense.pr.gov.br/>. Acesso em: 20 jul. 2023.

MUSEU DO AMANHÃ. Disponível em <https://museudoamanha.org.br/>. Acesso em: 20 jul. 2023.

MUSEU FERROVIÁRIO DE CURITIBA. Disponível em: <http://museus.cultura.gov.br/espaco/8426/>. Acesso em: 20 jul. 2023.

Núcleo de Documentação e Pesquisa História (NDPH-UEL). Universidade Estadual de Londrina. **Fundo Oswald Nixdorf, 484**. Consulta em julho de 2023.

NORA, Pierre. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. In: **Projeto História**. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduação em História do Departamento de História da PUC. São Paulo, 1993.

O QUE SÃO Museus Universitários? **CLICK Museus**. 04 jan. de 2022. Disponível em: <https://clickmuseus.com.br/o-que-sao-museus->

universitarios/ . Acesso em: 23 jul. 2023.

PAULA, Zueleide Casagrande de. Os marcos urbanos em história e memória: o Museu Histórico de Londrina “Pe. Carlos Weiss” em breve nota. **Boletim Museu Histórico de Londrina**. Londrina- PR: Museu Histórico de Londrina/ Universidade Estadual de Londrina, v. 1, n.2, jan./jun., p. 10-16, 2010.

PLANO Nacional dos Museus - 2010/2020 (2010: Brasília – DF). **Ministério da Cultura, Instituto Brasileiro de Museus**. – Brasília, DF: MinC/ Ibram, 2010. Disponível em: <https://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2012/03/PSNM-Versao-Web.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2023.

RIBEIRO, Edméia. Apresentação. **Boletim Museu Histórico de Londrina**. Londrina - PR: Museu Histórico de Londrina/ Universidade Estadual de Londrina, v.10, n. 20, jan./dez., p. 05, 2020.

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

SCALASSARA, Maria Zuleika. Depoimento oral [2012]. Entrevistador: Leme, Edson Holtz. Londrina: local desconhecido, 2012. Entrevista retirada de 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.

SILVA, Amauri Ramos da. **Entrevista cedida aos autores**. Jul. 2023.

SILVA, Priscilla Perrud. A musealização da arquitetura de museus: história e plasticidade. In: LIMA, Angela Maria de Souza et al. (org.). **Diálogos entre as licenciaturas e a educação básica: aproximações e desafios**. Londrina: UEL, 2013. p. 105-116.

SILVA, Priscilla Perrud. O Portal de Ferro da Modernidade: A Segunda Estação Rodoviária de Londrina-PR (1946-1986). **Revista Trilhas da História**, v. 1, n. 2, p. 121-136, 2012a.

SILVA, Priscilla Perrud. De Estação Ferroviária ao Museu Histórico de Londrina: a Refuncionalização do Edifício na Década de 1980. In. **Anais do IX SEPECH** - Seminário de Pesquisa em Ciências Humanas, Londrina-PR, p. 1186-1198, 2012b.

SILVA, Priscilla Perrud ; PAULA; Zueleide Casagrande de. A antiga Estação Ferroviária de Londrina (1946-1950): linguagem arquitetônica do ecletismo. **Revista Cordis**, São Paulo, n. 8, jan./jun. p. 435-457, 2012c.

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, 2012d.

SILVA, Taiane Vanessa da. **O Trânsito entre comum e o ilustre: a (re)ocupação do norte do Paraná e o registro de experiências narradas no**

Museu Histórico de Londrina, década de 70. 2018. Dissertação (Mestrado em História Social) - Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2018.

Sistema de Informação Geográfica de Londrina (SIGLON). Prefeitura Municipal de Londrina. Disponível em: <https://geo.londrina.pr.gov.br/>. Acesso em: jul. 2023.

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

