

A ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE LONDRINA (1946-1950): LINGUAGEM ARQUITETÔNICA DO ECLETISMO

PRISCILLA PERRUD SILVA*

ZUELEIDE CASAGRANDE DE PAULA**

Introdução

A presente pesquisa de graduação é fruto dos estudos realizados no âmbito do subprojeto de pesquisa intitulado: *O Museu Histórico de Londrina: o edifício e suas linguagens arquitetônicas e artísticas*.¹ Este trabalho teve como objetivo o estudo das linguagens arquitetônicas mescladas em meio à plasticidade da Arquitetura Eclética que constitui o edifício que hoje abriga o Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss. Esta proposta esteve situada dentro do domínio do projeto de pesquisa ao qual estava vinculada, intitulado: *Questões urbanas, questões de urbanização: história, imagens, traçados*

* Graduanda em História pela Universidade Estadual de Londrina (UEL). Esse texto é parte do meu Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) para a obtenção do título de graduação em História pela UEL. E-mail: <laperrud@gmail.com>.

** Orientadora da pesquisa. Docente da UEL. E-mail: <zucapaula@uol.com.br>.

¹ Subprojeto de pesquisa realizado entre 2010 e 2011, sendo, durante todo este período, contemplado com uma Bolsa de Inclusão Social da Fundação Araucária (PR).

*e representações.*² Desse modo, nosso trabalho se configurou em uma pequena parcela de um estudo mais abrangente, que buscou contemplar a cidade de Londrina, no Estado do Paraná (PR), sua história e seus temas. Atualmente, a pesquisa realizada através do subprojeto vem sendo desenvolvida como Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) para o curso de licenciatura em História da Universidade Estadual de Londrina (UEL).

Especificado o lugar de onde nosso trabalho “fala”, vamos adiante. Nosso objeto de estudo, o edifício que desde 1986 atua como sede para o Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss, se faz como um elemento urbano em demasiado peculiar por uma série de fatores: primeiramente por sua forma arquitetônica extremamente diferenciada de seu contexto urbano, em seguida por sua trajetória histórica como segunda estação ferroviária da cidade e posteriormente como abrigo do Museu Histórico e por suas linguagens arquitetônicas enunciativas do Ecletismo.³

Os pressupostos teórico-metodológicos a partir dos quais esta análise é orientada fundamentam-se primeiramente nos trabalhos do historiador francês Michel de Certeau acerca do movimento de “produção”

² Projeto de pesquisa coordenado pela Professora Dra. Zueleide Casagrande de Paula, da Universidade Estadual de Londrina (UEL), também orientadora do subprojeto de pesquisa e, atualmente, do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) intitulado: *O Museu Histórico de Londrina: o edifício e suas linguagens arquitetônicas e artísticas 1946-1986*.

³ 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, v. 1, n. 2, 2010.

historiográfica.⁴ Possuindo também como base seus estudos sobre o cotidiano urbano, com o entendimento de que, um dado elemento do urbano (no caso o edifício do Museu Histórico de Londrina) remete a uma determinada forma de urbanização, considerando-se que este mesmo elemento também, de certa forma, comporta a totalidade cidadina. Diante disso, buscamos explicitar essa forma de raciocínio por meio da análise do papel da Estação Ferroviária na construção da cidade de Londrina, tendo como base sua ação como marco urbano arquitetônico histórico, segundo a visão do urbanista americano Kevin Lynch.⁵ E, a fim de fundamentar sua análise dentro do eixo da História da Arte e da Arquitetura, nos utilizamos dos escritos do historiador italiano Giulio Carlo Argan, compreendendo assim a cidade como uma grande obra de arte, fruto do processo criativo em constante movimento, o que se aplica também aos seus elementos, no caso, a Estação Ferroviária.⁶

Na área conhecida como Centro Histórico e Comercial está localizada a maioria das principais edificações de caráter histórico da cidade de Londrina (PR) por esta área ter sido o núcleo inicial da urbanização. Entre elas, o edifício em estudo situado na Rua Benjamin Constant, número 900. O prédio é cercado por outros elementos

⁴ CERTEAU, Michel de. *A escrita da história*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000; CERTEAU, Michel de et al. *Caminhadas pela cidade*. In: *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 1996; CERTEAU, Michel de et al. *Relatos de espaço*. In: *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 1996.

⁵ LYNCH, Kevin. *A imagem de cidade*. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

⁶ ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como história da cidade*. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

urbanos característicos. À sua frente se encontram a Praça Rocha Pombo e em seguida a antiga Estação Rodoviária da cidade, atualmente sede do Museu de Arte de Londrina. À sua esquerda existe uma viela, a qual se destina a dar acesso ao Planetário. A avenida que passa atrás do quarteirão do prédio é a Avenida Leste-Oeste, uma das principais vias de tráfego rápido da cidade. E, finalmente, à sua direita se encontra o frenético movimento produzido pelo Terminal Central de ônibus urbano de Londrina. Em meio a todos estes variados “discursos urbanos”, em sua maioria caracterizados por sua “fala” arquitetônica de cunho modernista, o edifício em questão se estabelece enquanto uma “linguagem” diferente, única, por conta de suas instâncias urbanas, históricas, arquitetônicas e artísticas, o que contribuiu para que se estabelecesse como nosso objeto de pesquisa.

No Estado do Paraná, em específico na região norte, um dos vetores principais na construção do território foi a expansão de vias férreas sob o comando de companhias de colonização particulares atuantes na localidade.⁷ Neste plano de fundo, nos interessam a atuação da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), fundada em 24 de

⁷ Sobre o conceito histórico de região e de norte do Paraná, ver SZESZ, Christiane Marques. O conceito de região: discurso e representação do Paraná. In: ARRUDA, Gilmar; DENIPOTI, Claudio Luiz (Orgs.). *Cultura e cidadania*. Londrina: ANPUH/PR, 1996, v. 1 e ADUM, Sônia Maria Sperandio Lopes. *Imagens do progresso: civilização e barbárie em Londrina – 1930/1960*. 1991. 259 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista (UNESP), Assis, 1991. A respeito do conceito histórico de colonização, ver ADUM, op. cit., 1991.

setembro de 1925 em São Paulo, e da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, ambas subsidiárias da companhia de colonização britânica Parana Plantations Ltd., fundada em 1925, com sede em Londres.⁸

Em meio a este movimento de (re)ocupação⁹ do território, a CTNP, no início de suas atividades, entre 1925 e 1927, adquiriu 515.000 alqueires de terras do governo do Estado, na parcela norte do Paraná, a fim de concretizar seu projeto de colonização baseado inicialmente na exploração do plantio de algodão; porém, com a inviabilidade do projeto inicial, o objetivo do movimento de colonização passou a ter um caráter exclusivamente imobiliário, com a venda de lotes rurais e com a implantação de cidades, aproximadamente de 15 em 15 km, para o abastecimento destas zonas rurais.¹⁰ Mediante esta distribuição espacial dos núcleos urbanos, se fazia imprescindível ter vias de interligação entre os mesmos. Dadas as dificuldades pela falta de estradas de rodagem e pela urgente necessidade de transporte de grande contingente de materiais de construção e manutenção, além

⁸ JOFFILY, José. *Londres-Londrina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985 e REGO, Renato Leão. *As cidades plantadas: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná*. Maringá: Humanidades, 2009.

⁹ Neste ponto, se observa a importância da desconstrução do chamado conceito histórico de vazio demográfico, pois os povos indígenas já ocupavam a região muito antes dos planos capitalistas de colonização. Sobre o conceito histórico de (re)ocupação, ver TOMAZI, Nelson Dácio. *“Norte do Paraná”*: história e fantasmagorias. 1997. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 1997.

¹⁰ LEME, Edson Holtz. *Noites ilícitas: histórias e memórias da prostituição*. 2. ed. Londrina: Eduel, 2009, p. 17.

do escoamento de toda produção agrícola local e do transporte de passageiros que a cada dia aumentava, a ferrovia se mostrou a melhor opção. Somada à suas utilizações práticas, a ferrovia também foi empregada como representação que a CTNP almejava fazer de seu empreendimento, com a elaboração de uma imagem simbólica do progresso. A ferrovia naqueles tempos era uma de suas personificações, a modernidade atingindo o sertão, trazendo consigo suas bagagens de civilização e evolução. Portanto, tendo em vista esta necessidade de acesso, a CTNP adquiriu a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná de um grupo de fazendeiros paulistas de café:

Após a análise de uma série de alternativas, a CTNP decidiu por comprar a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná dos antigos concessionários, que já haviam construído um trecho de 27 km, interligando Ourinhos (SP) à Cambará (PR), e encontravam então dificuldades de finalização da obra devido à falta de recursos financeiros. Esta compra foi efetuada sob a concordância do Estado do Paraná, em 30 de junho de 1928. Esta transação só se tornou possível porque a Casa Bancária Lazard Brothers participou do negócio, financiando-o.¹¹

Adquirido o fundamental meio de transporte, a CTNP podia iniciar efetivamente o movimento de colonização. Com a projeção dos futuros caminhos dos trilhos, se seguiu a implantação de cidades: “Na área compreendida entre Londrina [...] e Maringá, a

¹¹ ADUM, op. cit., 1991, p. 107.

CTNP plantou outras dez cidades¹² ao longo de pouco mais de cem quilômetros de ferrovia.”¹³ Estas cidades implantadas tinham seu planejamento urbano pensado a partir da passagem da linha férrea, antes mesmo dela chegar às urbes já concretizadas. Foi o caso da cidade de Londrina, que teve início em 1929-1930, sendo instalado o município em 10 de dezembro de 1934, mas que só recepcionaria a via férrea em 28 de junho de 1935:

Sabe-se que o trem não alcançou a construção dessas cidades, já que a primeira composição cruzou a ponte sobre o Tibagi em junho de 1935 e, de acordo com as previsões da Parana Plantations, só chegaria a Rolândia no final deste ano. No entanto, mesmo que a ferrovia tenha chegado depois de construídas e habitadas as cidades, a conformação urbana se deu em função (e focalizando) a parada do trem. Na verdade, o traçado da via férrea foi uma das condicionantes dessas formas urbanas; mais que isso, o desenho da cidade começava a partir do ponto no terreno onde se demarcava a estação. Ela era a porta da cidade.¹⁴

Assim, as estações ferroviárias se caracterizaram como um verdadeiro “portal de entrada” destas cidades, e entre elas, a cidade de Londrina.¹⁵ A primeira Estação Ferroviária de Londrina também

¹² “Assim alinharam-se Londrina (1932), Cambé (1932), Rolândia (1934), Araongas (1935), e Aricanduva (antes Itambé, 1938); Apucarana (1938), Pirapó (1938), Jandaia (1938) e Mandaguari (1937), na fase britânica da Companhia; e Marialva, Sarandi e Maringá, já na fase brasileira que deu continuidade ao empreendimento e ao planejamento originais, ou seja, pós-1944, embora essas cidades já constassem do mapa do estado do Paraná de 1944.” REGO, op. cit., 2009, p. 22.

¹³ REGO, op. cit., 2009, p. 22.

¹⁴ REGO, op. cit., 2009, p. 126.

¹⁵ REGO, op. cit., 2009, p. 126 e YAMAKI, Humberto. *Iconografia londrinense*. Londrina: Humanidades, 2003.

foi inaugurada em 28 de julho de 1935. Era uma edificação relativamente simples, com um piso de concreto como área de plataforma em formato retangular e uma cobertura simples com o nome da cidade escrito em letras grandes.

Posteriormente, a CTNP perdeu sua hegemonia político-administrativa na cidade de Londrina e em 1944 foi vendida a um grupo nacional, a Vidigal e Mesquita de São Paulo, alterando a razão social da CTNP para Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP) em 8 de fevereiro de 1951 e transferindo seu escritório central de Londrina para a cidade de Maringá (PR). A venda foi realizada, dentre outros motivos, devido à imposição de repatriamento de capitais, imposto pela Inglaterra durante a ocasião da Segunda Guerra Mundial. Já a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná foi vendida a preço de libras esterlinas à Rede Ferroviária Federal, a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC) em 10 de maio de 1944.¹⁶

Já na década de 1940, devido ao desenvolvimento urbano, se instaurou uma demanda que a primeira Estação Ferroviária de Londrina não conseguia comportar de maneira adequada. Por conta de tal contextura, em 1946, se idealizou a proposta de construção de uma nova Estação Ferroviária, que viesse a suprimir estas novas necessidades práticas. Contudo, além desta função prática, ela também devia exercer uma “função simbólica”, representando a mentalidade da elite londrinense, impressionando seus visitantes como

¹⁶ JOFFILY, op. cit., 1985, p. 29.

um grande portal de entrada, tornando-se símbolo do status que a cidade reivindicou para si. Para tanto, foi concebido um grande projeto arquitetônico de características monumentais.¹⁷ Os meios de representação se davam inclusive por meio dos materiais de construção empregados, referenciados como de alta qualidade, além de suas amplas e inovadoras instalações de serviço (água, esgoto, luz, entre outras). Essa representatividade suplantava o domínio da infraestrutura e adentrava na forma arquitetônica da edificação, na sua plasticidade de caráter eclético, muito apreciado pelas elites locais da época.

Da construção do edifício à sua inauguração

Assim, foi aberto e julgado o edital de concorrência para a construção da segunda Estação Ferroviária de Londrina. As propostas concorrentes foram as das construtoras Firma Thá e Filhos Ltda., Predial Construtora de Londrina e da Empresa Construção Brasil Ltda., sendo a Firma Thá e Filhos Ltda., de Curitiba, a vencedora.¹⁸ Oficialmente, a

¹⁷ A edificação em si ocupa nada menos que 2.297 metros quadrados, distribuídos em três pavimentos horizontais, sendo o principal pavimento dividido em dois andares. Já a área da plataforma conta com 109 metros de comprimento por 6 metros de largura.

¹⁸ Edital. *Condições Gerais do Edital de Concorrência para a Construção de uma Estação em Londrina*. Ministério da Viação e Obras Públicas – Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Curitiba, 22 ago. 1945. Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss.

autoria do projeto arquitetônico foi reconhecida como sendo de Euro Brandão, que se supõe ter sido, na época, projetista da RVPSC.¹⁹

Em relação aos seus materiais de construção, tivemos contato com o documento que descreve detalhadamente todos os materiais que foram utilizados na edificação²⁰, que sempre são referenciados como de alta qualidade para os padrões da época, além de se evidenciar também a procura por esmero nos acabamentos e detalhes: “Todos os materiais a serem empregados na construção serão de primeira qualidade e a obra deverá ser executada com esmero e de acordo com as regras da arte de construir.”²¹

As especificações seguem dando detalhes primeiramente sobre a construção do edifício. Para o início das obras foram construídos vários depósitos provisórios (e outras instalações gerais) de madeira de pinho para abrigar os materiais das obras. Além do

¹⁹ Em relação à autoria do prédio, existem algumas controvérsias. No discurso oficial, a autoria do edifício é de Euro Brandão (engenheiro ferroviário paranaense que foi Ministro da Educação na década de 70), porém, tivemos conhecimento de uma entrevista em que o mesmo nega a autoria desta obra. Não tivemos contato com essa e nenhuma outra fonte que nos desse total e indiscutível comprovação de sua autoria ou de sua negação, ficando assim esta intrincada questão em aberto.

²⁰ Especificação. *Especificações para a construção de uma estação em Londrina*. Ministério da Viação e Obras Públicas. Rede de Viação Paraná – Santa Catarina. Curitiba, 22 ago. 1945. Código do Documento: C03LDA 5 DOC HIST. SS ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DC 54 8. Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss.

²¹ TITº III das Disposições Gerais do Documento: Especificação. *Especificações para a construção de uma estação em Londrina*. Ministério da Viação e Obras Públicas. Rede de Viação Paraná – Santa Catarina. Curitiba, 22 ago. 1945. Código do Documento: C03LDA 5 DOC HIST. SS ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DC 54 8. Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss.

início da demolição da Estação Ferroviária existente, o preparo do terreno para a fundação consistiu em aplicar o apiloamento da terra em camadas de 20 em 20 cm.²² Para a fundação foi utilizada uma armação em concreto com traço 124 para cintas, lajes e vigas, além de concreto traço 135 sobre a terra compactada para as camadas inferiores dos pisos. Para os alicerces, foi utilizada alvenaria em pedra com argamassa de cal e areia. E 1 e 2²³ para os alicerces, com dimensões tratadas no projeto com elevação até a altura dos pisos. Utilizou-se também uma composição impermeabilizadora nos alicerces e rejuntamentos, com argamassa de cimento e areia 1:2 nas partes aparentes da alvenaria de pedra.

Ainda, esse mesmo documento, dispõe a alvenaria de tijolos com a mesma mistura de argamassa para as paredes e chaminés. E, por último, alvenaria de tijolos com argamassa de cimento 4 para as escadas externas. As escadas internas foram envernizadas de madeira de lei (peroba) com corrimão. O emboço e o reboco exteriores foram feitos com argamassa de cal e areia de 0,02 m de espessura, sendo a camada superior feita de cimento de cor. Já os revestimentos do interior eram simples, também com argamassa de cal e areia.

²² Os terrenos são apiloados, compactados, para que possam ter maior capacidade e resistência de suporte.

²³ Não conseguimos descobrir do que se trata, pois este trecho está com visualização comprometida no documento.

No inventário dos materiais utilizados na construção dos pisos, foi citada a utilização de madeira de lei serrada para o vigamento do assoalho de tábuas de junção macho e fêmea, com o rodapé feito em madeira de lei com 15 cm de altura nos cômodos superiores. O calçamento foi feito com paralelepípedos aparelhados e rejuntados nas salas de bagagem, encomenda, e nos depósitos de materiais. Nas instalações sanitárias deste piso foi usado calçamento a mosaico, e na sala de saída também. Já na sala de espera, áreas, varandas, bar e café, ladrilhos cerâmicos São Caetano.²⁴ Nos demais cômodos inferiores e superiores deste piso utilizou-se tacos de madeira de lei. Já na plataforma, o piso era de concreto simples com chapa de cimento.

No telhado, como registra o documento em tela, foi utilizado madeira de pinho para a armação e o ripamento. Na plataforma e nas demais partes exteriores foram empregadas madeiras de lei trabalhadas. Na cobertura, telhas do tipo chata ou francesa (São Caetano) presas com argamassa e armação de arame. A cobertura das cumieiras foi feita com telhas goivas (São Caetano).²⁵ Já os forros, eram de chapas lisas de eternite, inclusive com parafusos para o forro da plataforma. Utilizou-se forro em estuque em todo o pavimento inferior e forro do tipo paulista de régua de pinho de encaixe

²⁴ É interessante observar que os materiais de construção da marca São Caetano foram muito utilizados em toda a construção e só a referência desta marca aparece no texto do documento.

²⁵ Cumieira é a parte mais alta do telhado, constituída de uma grande viga de madeira que une os vértices da tesoura e onde se apoiam os caibros do madeiramento da cobertura.

macho e fêmea na parte superior, inclusive meia cana emoldurada para os beirais gregos moldurados de madeira de lei. Também foi empregado ferro em obra para a armação do telhado.

Nos acabamentos foram empregados revestimentos de azulejos brancos em barra de 1,50 m de altura em todas as instalações sanitárias. As barras de ladrilhos (São Caetano) de 1,50 m de altura foram usadas na sala de espera, áreas, varandas, sala de saída e na plataforma, assim como moldura (São Caetano) ao redor das portas e janelas externas e, por fim, revestimentos (íncrustações) de pedras rústicas nas fachadas. As portas externas foram feitas de imbuia almofadada, sendo que a porta que dá acesso à sacada superior também era envidraçada. Já as portas internas, eram de madeira de lei compensada.

Em nossa cópia do documento de especificações, infelizmente, foi suprimida a parte referente às portas de entrada da fachada social e da plataforma, feitas em ferro e vidro martelado. As janelas eram de ferro batido com vidros duplos, além de vários guichês: guichê de imbuia de 1,00x1,50 na bilheteria e guichê de imbuia de 2,00x1,50 para o guarda-malas. Havia também guichê de imbuia de 0,80x1,30 no escritório de notas. Constam, além disso, 21,00 m² de balcão envernizado de madeira de lei para bagagem e encomendas e 12,00 m² de balcão para bar, também de madeira de lei, e 8,60 m de bilheteria circular de 3,30 m de diâmetro de madeira de lei, contendo guichês com grades de ferro niquelado com vidros.

No caso das portas de janelas, usou-se madeira de lei compensada. Cabe frisar que todas as fechaduras exteriores foram especificadas como do tipo Yale.

Sobre a parte elétrica e os encanamentos, o documento segue em sua descrição: usou-se calhas e canos condutores de ferro galvanizado nos beirais dos telhados. Consta também 210,00 m de encanamento de ferro galvanizado de 3/4" com os cotovelos, tês, registros e torneiras, além de 65,00 m de manilhas de barro de 4" com cotovelos e tês. A instalação elétrica tinha 110 pontos de luz elétrica e tomadas completas de corrente. Todos os encanamentos e condutores de energia elétrica eram embutidos nas paredes do edifício.

Sobre as instalações sanitárias do edifício, foram descritas duas caixas d'água de concreto armado de 2m³ de capacidade cada uma, inclusive com bóias e tampas. Havia 26 lavatórios de louça com duas torneiras, bem como sifões e canos de chumbo, e 10 bacias sanitárias completas (vasos sanitários), compreendendo caixa de descarga, tampa e assentos de madeira de lei com encanamento em chumbo. E, por fim, 10 mictórios de ferro esmaltado, inclusive com registros. Para a cozinha, pia de mosaico, com móvel de madeira de pinho pintado de esmalte e com duas torneiras, além de fogão elétrico e instalações para água quente.

Na finalização, para a entrega da obra, foram observados os seguintes procedimentos: pintura de tinta à óleo de três mãos, obedecendo-se a padronização adotada interior e exteriormente, que

teve, além de duas peças de emblemas da Rede de Viação em relevo, também uma limpeza geral da obra como um todo, consistindo em lixamento e enceramento dos pisos de madeira de todos os andares.

Ao visualizarmos a cópia em *blue-print* de sua planta principal, percebemos que a construção foi projetada para oferecer de forma prática os serviços ali disponibilizados, tendo inclusive uma distinta separação entre a fachada social, a principal, e a de serviço.²⁶ Já a configuração interior do edifício compreendia dois pavimentos, sendo que no inferior foram instalados os escritórios da agência, a sala de bagagem e a de encomendas, além de escritórios de notas, serviço rodoviário, composição de trens, depósito de materiais e de malas, bar e café, instalações sanitárias e sala de espera. E, no andar superior, se localizavam os escritórios da 9ª residência da via permanente, os serviços de rádio e telégrafo, e mais instalações sanitárias.

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 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:

²⁶ Planta: *Estação de Londrina* (cópia em blue-print). R.V.P.S.C. Departamento da Via Permanente. Trecho Ourinhos – Apucarana. Curitiba, 13 jul. 1945. Arquivo nº 3-47-2-24/2. Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss.

A produção de café havia extrapolado a capacidade de escoamento pelos vagões e se amontoava durante meses nos armazéns à espera de transporte. [...] o governo do estado, o município e a própria Rede se juntaram num esforço comum para a construção da nova estação de trens, projetada pelo engenheiro Raphael Assumpção.²⁷ Mas, durante a construção, que durou de 1946 a 1950, o antagonismo político entre a prefeitura, o estado e os administradores da RVPSC dificultou o andamento dos trabalhos. Assim, quando a estação foi inaugurada, a comitiva da Rede e as autoridades estaduais compareceram sozinhas à festa, que seria lembrada como uma das mais melancólicas da cidade. O prefeito de Londrina, Hugo Cabral, pertencia a UDN – União Democrática Nacional – o governador do estado, Moyses Lupion, era do PSD – Partido Social Democrático – e a inauguração não amenizaria as rixas políticas. [...] a fria inauguração da nova estação ferroviária, só consolidaria a força da UDN em Londrina.²⁸

Desse modo, por questões políticas, a inauguração da segunda Estação Ferroviária foi comprometida.

Da linguagem arquitetônica do Eclétismo

O verbete “eclético”, “eclétismo” no *Dicionário Oxford de Arte*, se refere a esta nomenclatura como termo aplicado pela crítica de arte a um indivíduo ou estilo que relaciona características provenientes de diferentes fontes, sendo este estilo derivado geralmente da ideia (explícita ou não) de que as particularidades de vários mestres ou estilos podem ser selecionadas e combinadas numa só obra

²⁷ O engenheiro Raphael Assumpção foi o engenheiro responsável pela obra, e não o projetista.

²⁸ MUSILLI, Célia; ABRAMO, Maria Angélica. *Londrina puxa o fio da memória*. Joinville: Letradágua, 2004, p. 26.

de arte.²⁹ Neste *Dicionário*, o enfoque conceitual se encontra na pintura, mas esta designação também é utilizada na arquitetura. Nesta vertente artística, o Ecletismo nomeia uma corrente arquitetônica (e filosófica) européia do século XIX, na qual os arquitetos escolhiam elementos arquitetônicos ditos “históricos” com a intencionalidade de criar uma nova forma de arquitetura, mas de uma maneira muito peculiar da metodologia anterior, a historicista:

Em arquitetura, ecletismo designa a atitude dos arquitetos do século XIX que utilizaram elementos escolhidos na história com a intenção de produzir uma nova arquitetura. Eles permitiram todas as doutrinas e teorias, pois pretendiam situar a arquitetura no seu tempo: a opção foi de não romper com a história. Assim, o ecletismo dos arquitetos do século XIX não foi uma forma, entre outras, de historicismo, pois enquanto o historicismo buscou reviver o passado e construiu representações da história inscrevendo a arquitetura moderna em um estilo antigo, o ecletismo usou elementos e sistemas da história para inventar uma arquitetura adaptada aos novos tempos.³⁰

De acordo com Jaqueline Viel Caberlon Pedone, isso significou uma das primeiras etapas do “processo de modernização da arquitetura” por propor uma metodologia de construção e de composição totalmente diferente³¹, pois o

²⁹ CHILVERS, Ian (Org.). *Dicionário Oxford de arte*. São Paulo: Martins Fontes, 1996, p. 170.

³⁰ PEDONE, Jaqueline Viel Caberlon. *O espírito eclético*. 2002. 250 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2002, p. 8.

³¹ Em pintura, esta metodologia já era utilizada desde o Renascimento, nos quadros de Rafael. Ver CHILVERS, op. cit., 1996, p. 170.

[...] ecletismo então propôs a conciliação entre os estilos, tornando-se um veículo estético eficiente para a assimilação das importantes inovações tecnológicas do período. Desse modo, em projetos realizados com as novas técnicas, coexistiram tipologias antigas e modernas, de tendências oriundas do passado e outras futuristas, da École Polytechnique e da École des Beaux-Arts, de engenheiros e de arquitetos.³²

Deste modo, a Arquitetura Eclética passou a ser considerada a “Arquitetura do Progresso” e, dentro de todas as suas variações, buscou conciliar paradoxos por meio da inovação das técnicas e da tradição dos estilos, pois a

[...] dialética entre arte e progresso, ciência e história, tradição e novidade era característica de modernidade, uma espécie de equilíbrio entre forças antagonistas em uma sociedade que rompeu com sua história ao mesmo tempo em que nela se refugiou. [...] Para essa situação paradoxal, que buscava a conciliação de pontos de vista divergentes e tinha por objetivo resolver suas contradições, o conceito de ecletismo forneceu uma resposta.³³

O Ecletismo ficou em voga na Europa até o início da primeira metade do século XX, e foi um estilo quase que “globalizante”, principalmente por ser muito exportado para as colônias europeias durante seu auge estilístico. No Brasil, este estilo arquitetônico foi trazido durante o final do século XIX, permanecendo em voga até meados da primeira metade do século XX. Inicialmente, disseminou-se pelas principais capitais, como era o caso da do Rio de Janeiro e de São

³² PEDONE, op. cit., 2002, p. 93.

³³ PEDONE, op. cit., 2002, p. 108.

Paulo, e, conseqüentemente, para o interior do país, em conjunto com as ideologias modernizadoras do início do século XX, pois “em todo o Brasil o Ecletismo foi sinônimo de modernidade e de modernização.”³⁴

Em São Paulo, foi duramente criticado por personalidades como Monteiro Lobato e Mário de Andrade, que o viram até mesmo como “hediondo”, e pensaram-no como “um verdadeiro entrave para a afirmação de uma cultura arquitetônica propriamente nacional, vindo a ser destituído pela Arquitetura Modernista da segunda metade do século XX.”³⁵ Em Londrina, esse estilo arquitetônico marcou a forma de algumas construções, geralmente residências da elite local, principalmente em meados das décadas de 1940 e de 1950, que se constituíam em verdadeiros palacetes inspirados nas mansões da Avenida Paulista, capital do Estado de São Paulo. Mas, talvez, o principal representante deste estilo arquitetônico em Londrina seja o prédio que abriga hoje o Museu Histórico.

Sobre a forma arquitetônica desse edifício existem diversos discursos que supõe ter a resposta sobre sua categorização estilística. O edifício apresenta elementos internos e externos provenientes da Arquitetura Gótica, Românica, Modernista, Normanda e, entre alguns destes

³⁴ FABRIS, Annateresa (Org.). *Ecletismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Nobel/EDUSP, 1987, p. 7.

³⁵ FABRIS, op. cit., 1987.

elementos, outros poucos que não obtivemos sucesso em identificar. Contudo, o mais difundido é de que ele seria uma réplica da Estação Ferroviária de Londres, a Estação Victória, o que é um grande equívoco.

O Eclétismo constatado como caracterizador do edifício sede do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss, também é muito confundido nos discursos e nos veículos de mídia com a Arquitetura Inglesa ou Germânica. A primeira hipótese de explicação para esta afirmação é que talvez seja uma tentativa de materializar um discurso pautado no elitismo que defende um pioneirismo que supõe ter raízes inglesas. Ora, no trabalho realizado por Rego, o autor demonstra que a colonização se deu por meio de empreendimentos britânicos, e não somente ingleses, além da ação dos imigrantes oriundos das mais diversas regiões e países.³⁶ A segunda pode ser oriunda de certa confusão na identificação dos elementos, pois ao longo da pesquisa constatamos que sim, já que o edifício é um exemplar característico da Arquitetura Eclética em Londrina, mas possui entre todos seus estilos miscigenados em uma suposta predominância do estilo Tardo-Normando, devido talvez à preponderância visual dos telhados em que esta linguagem arquitetônica aparece.³⁷ E, em meio a este discurso eclético, estão somadas as mais diferentes linguagens plásticas.

³⁶ REGO, op. cit., 2009.

³⁷ Arquiteto do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss, Christian Steagall-Condé.

Referências Bibliográficas

- ADUM, Sônia Maria Sperandio Lopes. *Imagens do progresso: civilização e barbárie em Londrina – 1930/1960*. 1991. 259 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista (UNESP), Assis, 1991.
- ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como história da cidade*. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- CERTEAU, Michel de. *A escrita da história*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.
- _____ et al. Caminhadas pela cidade. In: *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 1996.
- _____ et al. Relatos de espaço. In: *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 1996.
- CHILVERS, Ian (Org.). *Dicionário Oxford de arte*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- FABRIS, Annateresa (Org.). *Ecletismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Nobel/EDUSP, 1987.
- JOFFILY, José. *Londres-Londrina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.
- LEME, Edson Holtz. *Noites ilícitas: histórias e memórias da prostituição*. 2. ed. Londrina: Eduel, 2009.
- LYNCH, Kevin. *A imagem de cidade*. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- MUSILLI, Célia; ABRAMO, Maria Angélica. *Londrina puxa o fio da memória*. Joinville: Letradágua, 2004.

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, v. 1, n. 2, 2010.

PEDONE, Jaqueline Viel Caberlon. *O espírito eclético*. 2002. 250 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2002.

REGO, Renato Leão. *As cidades plantadas: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná*. Maringá: Humanidades, 2009.

SZESZ, Christiane Marques. O conceito de região: discurso e representação do Paraná. In: ARRUDA, Gilmar; DENIPOTI, Claudio Luiz (Orgs.). *Cultura e cidadania*. Londrina: ANPUH/PR, 1996, v. 1.

TOMAZI, Nelson Dácio. “Norte do Paraná”: história e fantasmagorias. 1997. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 1997.

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

Fontes

Arquiteto do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss, Christian Steagall-Condé.

Edital. *Condições Gerais do Edital de Concorrência para a Construção de uma Estação em Londrina*. Ministério da Viação e Obras Públicas – Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Curitiba, 22 ago. 1945. Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss.

Especificação. *Especificações para a construção de uma estação em Londrina*. Ministério da Viação e Obras Públicas. Rede de Viação Paraná – Santa Catarina. Curitiba, 22 ago. 1945. Código do Documento: C03LDA 5 DOC HIST. SS ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DC 54 8. Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss. Planta: *Estação de Londrina* (cópia em blue-print). R.V.P.S.C. Departamento da Via Permanente. Trecho Ourinhos – Apucarana. Curitiba, 13 jul. 1945. Arquivo n° 3-47-2-24/2. Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss.

TIT° III das Disposições Gerais do Documento: Especificação. *Especificações para a construção de uma estação em Londrina*. Ministério da Viação e Obras Públicas. Rede de Viação Paraná – Santa Catarina. Curitiba, 22 ago. 1945. Código do Documento: C03LDA 5 DOC HIST. SS ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DC 54 8. Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss.

Recebido em 2 de agosto de 2011; aprovado em 14 de dezembro de 2011.