

**O Portal de Ferro da Modernidade:
A Segunda Estação Ferroviária de Londrina-PR (1946-1986)**

Priscilla Perrud Silva¹

Resumo: No contexto urbano do denominado Centro Histórico e Comercial da cidade de Londrina (PR), coexiste uma série de edificações de caráter histórico. E entre eles, nosso objeto. Idealizado, projetado e construído entre os anos de 1946 a 1950, o edifício que hoje abriga a instituição do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss, foi construído com o intuito de ser a nova Estação Ferroviária de uma recém fundada cidade em rápido processo de expansão urbana. Na década de 1980, deixa a funcionalidade de Estação para se constituir como sede para o Museu Histórico. Mesmo após a reforma efetivada para esta mudança de funcionalização, o edifício ainda se constitui como distinção em meio ao seu atual contexto citadino por meio de sua forma arquitetônica eclética. Vivenciadas nessa projeção eclética se mesclam várias linguagens arquitetônicas, e entre elas a chamada Arquitetura do Ferro, na qual está focado este artigo. Para tanto, analisaremos alguns elementos constituintes desta construção, com enfoque nos elementos característicos da Arquitetura do Ferro.

Palavras-Chave: Estação Ferroviária; Arquitetura do Ferro; Ecletismo.

**The Iron Gate of Modernity:
The Second Railway Station of Londrina (1946-1986)**

Abstract: In urban areas the so called Historical Center and Commercial City of Londrina (PR), coexists a series of buildings of historic character. Among them, our object. Conceived, designed and built between the years 1946 to 1950, the building that today houses the institution of the Historical Museum of Londrina Padre Carlos Weiss, was built in order to be the new railway station of a newly founded city in rapidly expanding urban. In the 1980s, leaves the station functionality to qualify as a headquarters for the Historical Museum. Even after retirement to take effect this change of functionalization, the building still is as a distinction among his current context city by means its eclectic architectural form. Experienced in this projection eclectic blend several architectural languages, among them the so-called Iron Architecture, which focuses this article. We will analyze some elements of this construction, focusing on elements characteristic of the Iron Architecture.

Keywords: Railway Station; Iron Architecture; Eclecticism.

O presente artigo é fruto das pesquisas realizadas no âmbito do subprojeto de pesquisa intitulado: “O Museu Histórico de Londrina: O edifício e

¹ Aluna do 4º ano em História (Licenciatura) da Universidade Estadual de Londrina (UEL). Estagiária Bolsista do Centro de Documentação e Pesquisa Histórica CDPH-UEL (PROGRAD-CDPH-UEL 2012). E-mail: llaperrud@gmail.com.

suas linguagens arquitetônicas e artísticas”². Este trabalho teve como objetivo o estudo das linguagens arquitetônicas mescladas em meio à plasticidade da Arquitetura Eclética que compõe 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 e Representações”³. Desse modo, nosso trabalho se configurou em uma pequena parcela de um estudo mais abrangente, que buscou contemplar a cidade de Londrina-PR, sua História e seus assuntos. Atualmente, a pesquisa realizada por meio do subprojeto vem sendo desenvolvida como Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) para o curso de História (Licenciatura) da Universidade Estadual de Londrina (UEL).

Especificado o *lugar* de onde nosso trabalho “fala”, vamos adiante. Nosso objeto de estudo, o edifício que hoje 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 (PAULA, 2010). Em nosso escrito buscaremos abordar suas citadas peculiaridades e em específico dentro de sua miscelânea arquitetônica, abordar o uso do discurso arquitetônico modernizador e progressista do ferro. Esperamos ter sucesso por estes trilhos...

Os pressupostos teórico-metodológicos a partir dos quais esta análise é orientada fundamentam-se primeiramente nos trabalhos do historiador francês Michel de Certeau (1996; 2000) acerca do movimento de *produção historiográfica*. 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) se remete a uma determinada forma

² Subprojeto de Pesquisa realizado entre 2010 e 2011, sendo, durante todo este período, contemplado com uma Bolsa de Inclusão Social da Fundação Araucária-PR.

³ Projeto de Pesquisa coordenado pela Profa. Dra. Zueleide Casagrande de Paula (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”.

de urbanização, considerando-se que este mesmo elemento também, de certa forma, comporta a totalidade cidadina. Buscamos explicitar este modelo de raciocínio ao analisar o 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 (1996). 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 (1998), compreendendo 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.

Cidade de Londrina. Na área conhecida como Centro Histórico e Comercial, está localizada a maioria das principais edificações de caráter histórico da cidade, por esta área ter sido o núcleo inicial da urbanização. Entre elas, o edifício da segunda Estação Ferroviária da cidade que desde o ano de 1986 atua como sede para o Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss. Situado na Rua Benjamin Constant, número 900, o prédio é cercado por outros elementos urbanos característicos. À sua frente se encontram a Praça Rocha Pombo e em seguida a antiga Estação Rodoviária da cidade, atualmente Museu de Arte de Londrina. À sua esquerda existe uma viela que dá 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 norte⁴, 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. Neste plano de fundo, nos interessam a atuação da Companhia de Terras

⁴ Sobre o conceito histórico de “Região” e de “Norte do Paraná” ver: SZESZ, 1996 e ADUM, 1991.

Norte do Paraná (CTNP), fundada em 24 de 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 (JOFILLY, 1985; REGO, 2009).

Em meio a este movimento de (re)ocupação⁵ do território, a Companhia de Terras Norte do Paraná, 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 inviabilização 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 (LEME, 2009, p.17). 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 do escoamento de toda produção agrícola local e do transporte de passageiros que a cada dia aumentava o fluxo, 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 adquire a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná de um grupo de fazendeiros de café paulistas:

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 devidas 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. (ADUM, 1991, p.107)

⁵ Neste ponto, se observa a importância da desconstrução do chamado conceito de “Vazio Demográfico”, pois os povos indígenas já ocupavam a região muito antes dos planos capitalistas de colonização. Sobre o conceito de “(Re)ocupação” ver: TOMAZI, 1997.

Adquirido o fundamental meio de transporte, a CTNP podia iniciar o movimento de colonização⁶ efetivamente. Com a projeção dos futuros caminhos dos trilhos, se seguia a implantação de cidades: "Na área compreendida entre Londrina (...) e Maringá, a CTNP plantou outras dez cidades⁷ ao longo de pouco mais de cem quilômetros de ferrovia." (REGO, 2009, p. 22).

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. (REGO, 2009, p. 126)

Assim, as estações ferroviárias se caracterizaram como um verdadeiro "portal de entrada" destas cidades, e entre elas, a cidade de Londrina (REGO, 2009, p.126; YAMAKI, 2003). A primeira Estação Ferroviária de Londrina também 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 Companhia de Terras Norte do Paraná perde sua hegemonia político-administrativa na cidade de Londrina e em 1944 é 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 08 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

⁶ Sobre o conceito histórico de "Colonização" ver ADUM, 1991.

⁷ "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, 2009, p.22).

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 (JOFILLY, 1985, p.29).

Já na década de 1940, devido ao desenvolvimento urbano, se instaura uma demanda que a primeira Estação Ferroviária de Londrina não conseguia comportar de maneira adequada. Por conta de tal contextura, em 1946, se idealiza a proposta de construção de uma nova Estação Ferroviária, que viesse a suprimir estas novas necessidades práticas. Contudo, além desta função prática, ela também deveria exercer uma função de representação, representando a mentalidade da elite londrinense, impressionando seus visitantes como 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 monumentais⁸. Os meios de representação se davam inclusive por meio dos materiais de construção empregados, referenciados terminantemente como de alta qualidade⁹, 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.

Voltando ao seu contexto de construção, mediante sua idealização, conseqüentemente se deu abertura a um edital de concorrência para a construção da nova Estação Ferroviária de Londrina, sendo a *Firma Thá e Filhos Ltda.* de Curitiba a vencedora¹⁰. Oficialmente, a autoria do projeto arquitetônico foi reconhecida como sendo de Euro Brandão, que se supõe ter sido na época projetista da RVPSC¹¹. A construção da nova Estação

⁸ A construção conta com as dimensões de 99,44 X 13,50m², sendo a área de plataforma de 109,64 X 6,00m².

⁹ Os materiais de construção do prédio e de suas instalações são especificados no documento: Especificações para a construção de uma estação em Londrina. Ministério da Viação e Obras Públicas. Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. C03LDA 5 DOC HIST. SS ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DC 54 8. Acervo do Museu Histórico de Londrina.

¹⁰ FONTE: Ministério da Viação e Obras Públicas – Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Condições Gerais do Edital de Concorrência para a Construção de uma Estação em Londrina. Curitiba, 22 de agosto de 1945. Acervo do Museu Histórico de Londrina.

¹¹ Em relação à autoria do prédio, existem algumas controvérsias. No discurso oficial, a autoria do edifício se dá como sendo de Euro Brandão (engenheiro ferroviário paranaense que já foi Ministro da Educação na década de 1970), porém, tivemos conhecimento de uma entrevista

Ferrovária de Londrina se estendeu de 1946 até 1950, a inauguração se deu em 20 de julho de 1950.

Nas primeiras décadas de Londrina, a linha ferroviária cortava a nascente cidade ao meio, na linha norte-sul. Ela separava a urbanizada e moderna região central da região empobrecida, conhecida zona de meretrício, a Vila Matos, abaixo da linha (LEME, 2004). Mesmo na época da construção da nova Estação Ferroviária, a cidade já havia extrapolado o ordenado planejamento urbano inicial, tendo o crescimento urbano sido sufocado e dividido pela ferrovia desde então. Desse modo, surgia na paisagem urbana do centro de Londrina a convivência paradoxal entre o crescimento desordenado e desestruturado do urbano e suas “enfermidades” sociais e os prédios modernos, representantes do progresso, como a segunda Estação Ferroviária:

Todo este movimento do “moderno” e do “progresso” mostrava um dos lados da questão. A seu lado caminhava a “barbárie”. Junto aos prédios modernistas, uma profusão de novos bairros periféricos, sem nenhuma infra-estrutura, bem como a proliferação de espaços decaídos da cidade, causavam um “mal-estar na civilização”. A contrapartida dos marcos arquitetônicos modernos era, portanto, a grande quantidade de homens que chegava e se alojava em espaços periféricos, o se amontoava em espaços “decaídos”.(ADUM, 1991, p.161)

Com o contínuo “inchaço” da área ao longo dos anos, a transposição de uma ferrovia bem no centro da cidade se tornara inviável. Além de atrapalhar o tráfego, congestionava o fluxo do transporte coletivo no sentido leste-oeste, além da questão dos acidentes¹² que ocorriam com a população residente abaixo da linha férrea, quando necessitava transpassá-la para ter acesso ao restante da cidade. Neste aspecto também se pensava que, com a retirada dos trilhos amenizar-se-ia o estigma social personificado no corte da linha, além da pressão realizada pela imprensa local para a retirada. Em 1966, as autoridades começaram a planejar a mudança dos trilhos. E em 1973 é

em que o mesmo nega a autoria desta obra. Não tivemos contato com nenhuma fonte que nos desse total e indiscutível comprovação de sua autoria ou de sua negação, ficando assim esta intrincada questão em aberto.

¹² Sobre os acidentes que ocorriam na época em função da presença da ferrovia no centro de Londrina, ver o acervo de processos-crime do Centro de Pesquisa e Documentação Histórica (CDPH-UEL): Acidente de Trem nº38, Acidente Ferroviário nº242, Locomotiva nº297, Acidente Ferroviário nº716, Acidente Ferroviário nº720, Acidente Ferroviário com Morte nº738, Acidente Rodoferroviário nº1234, Acidente Rodoferroviário com Morte nº1321, Acidente Ferroviário com Lesões Corporais nº1321, Acidente Rodoferroviário com Morte nº1693, Acidente Rodoferroviário nº2082, Acidente Ferroviário com Lesões Corporais nº2303, Acidente Ferroviário; Suicídio nº2509, Acidente de Trem com Lesões Corporais nº2550 e Acidente Ferroviário Resultando em Lesões Corporais nº 2609.

construída a variante ferroviária¹³, levando-a para a área norte da cidade a fim de contemplar as indústrias. Todas estas questões acarretaram no desligamento das atividades na Estação e na remoção dos trilhos da região central (MUSILLI, ABRAMO, 2004, p.28; OLIVEIRA, 1995).

Desse modo, a construção acabou alienada de sua função... O trem de passageiros parou de trafegar em 10 de março de 1981, perdendo a concorrência para o transporte rodoviário. A Estação Ferroviária viu seu último trem de carga partir em 06 de novembro de 1982. Com seu consequente abandono, o prédio da antiga Estação Ferroviária foi cedido pela Prefeitura Municipal de Londrina em regime de comodato como sede para o Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss em 10 de dezembro de 1986, em uma (re)inauguração realizada no cinquentenário da cidade, exercendo o prédio esta refuncionalização que sustenta até hoje.

AS LINGUAGENS ARQUITETÔNICAS

Ao que tudo indica, durante seu funcionamento como Estação Ferroviária de 1950 a 1982, o edifício em si não passou por nenhuma intervenção arquitetônica substancial. Este tipo de procedimento só ocorreu na época de sua refuncionalização, a fim de sediar de maneira adequada o Museu Histórico, os demais procedimentos feitos posteriormente, como o projeto de revitalização da década de 1990, foram necessários a este exercício. O projeto arquitetônico para a refuncionalização do prédio na década de 1980 foi elaborado e efetivado pelos arquitetos e professores do curso de Arquitetura da Universidade Estadual de Londrina (UEL), Jorge Marão Carnielo Miguel e Antonio Carlos Zani¹⁴.

O verbete *eclético, ecletismo* no *Dicionário Oxford de Arte* (CHILVERS, 1996, p.170) se refere a esta nomenclatura como termo aplicado pela crítica de

¹³ Sobre a programa da variante ferroviária ver: Londrina-Situação 79. Plano de Desenvolvimento Urbano, PDU, Londrina, 1979. Acervo do Centro de Pesquisa e Documentação Histórica (CDPH-UEL).

¹⁴ FONTE: Plantas: Museu Histórico de Londrina: Reciclagem do prédio da Antiga Estação Ferroviária de Londrina (Cortes: AA. BB. CC. DD). Prefeitura Municipal de Londrina, Agosto de 1985.; Museu Histórico de Londrina: Reciclagem do prédio da Antiga Estação Ferroviária de Londrina (Plantas). Prefeitura Municipal de Londrina, Agosto de 1985.; Museu Histórico de Londrina: Reciclagem do prédio da antiga Estação Ferroviária de Londrina (Elevações). Prefeitura Municipal de Londrina, Agosto de 1985. Acervo da Prefeitura Municipal de Londrina.

arte a um indivíduo ou estilo que relaciona características provenientes de diferentes fontes. Sendo este estilo derivado geralmente da idéia (explícita ou não) de que as particularidades de vários mestres ou estilos podem ser selecionadas e combinadas numa só obra de arte. Neste dicionário, o enfoque conceitual se encontra na pintura, mas esta designação também é utilizada na arquitetura. Nesta vertente artística, o Eclétismo nomeia uma corrente arquitetônica (e filosófica) europeia do século XIX, na qual os arquitetos que 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, eclétismo 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 eclétismo 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 eclétismo usou elementos e sistemas da história para inventar uma arquitetura adaptada aos novos tempos. (PEDONE, 2002, p.8)

De acordo com Pedone (2002), o eclétismo significou uma das primeiras etapas do “processo de modernização da arquitetura” por propor uma metodologia de construção e de composição totalmente diferente¹⁵, pois:

O eclétismo 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. (PEDONE, 2002, p.93)

Em razão dessa proposta, a Arquitetura Eclética passou a ser considerada a “Arquitetura do Progresso”, e dentro de todas as suas variações, buscou conciliar paradoxos, através da inovação das técnicas e da tradição dos estilos:

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

¹⁵ Em pintura, esta metodologia já era utilizada desde o Renascimento, nos quadros de Rafael. Ver: CHILVERS (org.), 1996, p.170.

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. (PEDONE, 2002, p.108)

O Ecletismo ficou em voga na Europa até o início da primeira metade do século XX, foi um estilo quase que “globalizante”, principalmente por ser muito exportado para as colônias europeias durante seu auge estilístico.

No Brasil, este estilo arquitetônico é trazido durante o final do século XIX, permanecendo em voga até meados da primeira metade do século XX. Inicialmente dissemina-se pelas principais capitais (a exemplo, Rio de Janeiro e São Paulo) e conseqüentemente para o interior do país, em conjunto com as ideologias modernizadoras do início do século passado, pois (...) em todo o Brasil o Ecletismo foi sinônimo de modernidade e de modernização (FABRIS, 1987, p.7). Em São Paulo, foi duramente criticado por personalidades como Monteiro Lobato e Mário de Andrade, que o viam até mesmo como “hediondo”, 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 (FABRIS, 1987).

Em Londrina, esse estilo irá marcar a forma de algumas construções, geralmente residências da elite local, principalmente em meados da década de 1940 e 1950, que se constituíam em verdadeiros palacetes inspirados nas mansões da Avenida Paulista em São Paulo. Mas, talvez o principal representante deste estilo arquitetônico seja o prédio que abriga hoje o Museu Histórico de Londrina.

Em meio a este discurso eclético, estão somadas as mais diferentes linguagens plásticas. O edifício apresenta elementos internos e externos provenientes da Arquitetura Gótica, Românica, Modernista, Normanda e entre alguns destes elementos, outros poucos que não obtivemos sucesso em identificar. E entre estas linguagens está a da Arquitetura de Ferro.

A chamada Arquitetura de Ferro entra em voga no final do século XIX e se entende até meados da primeira metade do século XX. Seu desenvolvimento está condicionado à poética do Ecletismo, pois era um exemplo da busca pela inovação, a modernização das técnicas do uso do ferro

e seu emprego na arquitetura, e a questão da estilística, com a maleabilidade em reproduzir as características de qualquer estilo arquitetônico:

Os arquitetos, já em plena Revolução Industrial, insistiram continuamente na primazia dos estilos, cada qual com o seu vocabulários de motivos ornamentais e procuravam acompanhar o progresso, que toda a hora estava a criar novos programas, imaginando novos partidos arquitetônicos, procurando sempre sujeitar as recentes possibilidades técnico-construtivas às suas próprias condições plásticas pré-estabelecidas. (FABRIS, 1987, p.71)

Foi amplamente utilizada em edifícios dos mais variados tipos, estações ferroviárias, pontes e outras construções de grande porte, além do desenvolvimento de ornamentações como grades, portões, fontes, entre outros. Foi um estilo arquitetônico muito difundido pelos britânicos, pioneiros na inovação da manipulação e do uso do ferro, principalmente em países onde houvesse empreendimentos chefiados pelos mesmos, abrindo o mercado de exportação desta linguagem arquitetônica (COSTA, 1994; SILVA, 1987; KUHL, 1998).

A ARQUITETURA DO FERRO E SEUS ELEMENTOS NO EDIFÍCIO

Na bibliografia estudada, a categorização estilística de Arquitetura de Ferro só considera edifícios em que esta linguagem molda a totalidade do edifício ou em que ela apareça em componentes estruturais importantes e aparentes (SILVA, 1987; KUHL, 1998). Essa categorização passa por excluir edifícios que contenham só a ornamentação oriunda deste estilo, mesmo que seja em uma grande área da edificação. Contudo, consideramos a ornamentação como também enunciativa desta linguagem estilística, pois afinal, a ornamentação em ferro se efetiva justamente neste período¹⁶, além de, na grande parte dos estilos arquitetônicos, o papel da ornamentação ser de suma importância estilística. E este é o caso do nosso objeto: no edifício da Estação e em seu estudo por meio de imagens, essa linguagem se faz transparecer em suas portas principais, no portão de uma passagem subterrânea e nas grades ao seu entorno. O ferro que sulcava os “caminhos do

¹⁶ Nos séculos XV e XVI, durante o Renascimento, houve casos esparsos e restritos da utilização do ferro em arquitetura, porém sua consolidação neste uso se dá efetivamente no período da Arquitetura do Ferro (SILVA, 1987).

progresso” pelo chão por meio dos trilhos agora também fazia parte de sua própria “pousada”...

Passemos agora aos seus elementos: no edifício em si, o discurso do ferro é utilizado nos portais de entrada do edifício, na fachada da edificação nos três arcos do pavilhão central e em correspondência, do outro lado, na área da antiga plataforma, mas neste local, em vez de arcos, apresentam uma forma quadrada. Eles são do projeto original, sendo na época da refuncionalização do prédio somente trocados os vidros martelados de sua trama vazada em ferro e vidro, e substituídos pelos lisos. Além de apresentarem atualmente uma pintura em cor grafite nas partes em ferro. O padrão de suas grades é um xadrez simples, com um desenho circular vazado em cada porta.

Saindo de dentro da antiga Estação, ao nos dirigirmos para adiante da fachada principal, nos deparamos com um pequeno portão que dava acesso à entrada da passagem subterrânea que transpunha a Praça Rocha Pombo, passagem esta construída na gestão do Prefeito Wilson Moreira (1983-1988). A passagem subterrânea foi fechada pela primeira vez em 12 de setembro de 1991, por questões de segurança e higiene¹⁷. De 1992 até 1998, o túnel passou a abrigar uma escola de capoeira, porém, durante o movimento de revitalização do Museu Histórico ocorrido de 1994 até 2000, a diretora do Museu Histórico da época, a Profa. Conceição Geraldo, solicitou na Prefeitura Municipal a retirada da escola de capoeira do túnel, a fim de transformá-lo na entrada principal do Museu Histórico. Inclusive, havia sido solicitada à Prefeitura Municipal a instalação de um estacionamento para ônibus de turismo na frente da Praça Rocha Pombo, com o intuito de facilitar a visita de alunos e demais visitantes pela escadaria na entrada da passagem pelo lado da Praça Rocha Pombo. Frente a tais mudanças, o túnel foi reformado, sendo colocados alguns painéis com fotos sobre a construção do prédio da antiga Estação Ferroviária, fazendo parte, dessa forma, das exposições do Museu Histórico. Posteriormente, na segunda gestão do Prefeito Nedson Micheleti (2005-2008), durante os anos de 2006 a 2007, surge a proposta de revitalização da Praça

¹⁷ FONTE: *Fechado o túnel do amor e do fedor*. Folha de Londrina, 12 de setembro de 1991. O túnel foi fechado por questões de segurança para os usuários da Praça e do Museu Histórico, além do fim de evitar que os usuários continuassem a fazer suas necessidades fisiológicas ali, além de manterem relações sexuais no local.

Rocha Pombo, e assim, novamente a passagem subterrânea foi fechada, permanecendo desta forma até hoje¹⁸. Este portão de entrada do túnel já não é um elemento do próprio prédio, faz parte de sua ambientação. Também não se constitui como um elemento original, mas respeita os padrões utilizados nos portais do atual Museu. Não possui um padrão totalmente vazado, sendo fechado, com linhas retas em relevo, em conjunto com o mesmo padrão circular dos portais, vazado com preenchimento em vidro liso em cada porta, sendo todo pintado em cor cinza. Tendo ainda algumas luminárias pequenas e circulares em ferro de cada lado do portão e uma galante cobertura em ferro e vidro com arabescos.

Este estilo arquitetônico também irá se apresentar nas grades que se veem hoje ao redor do prédio. Estas foram introduzidas na época de revitalização do edifício em Museu Histórico também por questões de segurança, com um orçamento de R\$ 100 mil reais¹⁹ na década de 1990. Procurou-se novamente seguir o padrão das grades já existentes no prédio com alguns detalhes de arabescos simples com padrões circulares um pouco diferenciados dos já apresentados, juntamente com um padrão simples de grade, sendo toda a extensão da grade pintada atualmente em cor verde escuro.

Uma observação interessante é a de que as três portas de acesso linear ao edifício são alinhadas e correspondentes. É visível da porta da plataforma, estando esta em primeiro plano, a porta de entrada da antiga Estação e, ao fundo, através da antiga bilheteria que fica no meio do pavilhão central, o portão de acesso à galeria subterrânea. Como já citado, estas portas seguem basicamente o mesmo padrão circular, que remete vagamente ao estilo Art Decó, frente a tal contexto, formulamos a hipótese: Seria este padrão uma referência ao estilo arquitetônico Art Decó que, principalmente na década de 1950, era a linguagem predominante da maioria dos elementos urbanos em Londrina ou seria uma alusão à parte frontal das locomotivas? (SILVA, 2011) Pois:

¹⁸ FONTE: Rosangela Ricieri Haddad, Bibliotecária do Museu Histórico de Londrina.

¹⁹ FONTE: *Museu precisa do gradil*. Folha de Londrina, Caderno Folha 2, 01 de maio de 1997, p.2A. *Proteção para os Museus*. Folha de Londrina, s/d. As grades entorno do edifício foram colocadas por questões de segurança contra ladrões, vândalos, mendigos e usuários de drogas que frequentavam o prédio, principalmente à noite.

No final do século XIX, as novas tecnologias em ferro e vidro tinham desenvolvido sua própria capacidade iconográfica para expressar noções de progresso ou de ascendência nacional da ciência, como por exemplo na Torre Eiffel, construída para a exposição de Paris em 1889. (PEDONE, 2002, p.90)

No contexto de formulação e desenvolvimento da linguagem arquitetônica do Ecletismo e da Arquitetura de Ferro (COSTA, 1994; SILVA, 1987; KUHL, 1998) e ainda no contexto de idealização e construção deste edifício, a ferrovia e seus aparelhos, principalmente os carros ferroviários, as locomotivas, personificavam simbolicamente a noção e a ideologia do progresso. Diante do que foi apresentado, em relação ao nosso objeto de estudo, se faz, de certa forma, muito coerente que todas as entradas e principalmente seus portais sejam anunciantes deste discurso de modernidade, através da linguagem do ferro. Demonstrando que, na Arte e na Arquitetura, a linguagem prática concretiza as subjetividades sociais por meio de seus modos próprios de representação, no caso, a noção de progresso por meio da linguagem arquitetônica do ferro.

REFERÊNCIAS

ADUM, Sônia Maria Sperandio Lopes. *Imagens do Progresso: Civilização e Barbárie em Londrina – 1930/1960*. Assis, 1991. 259 p. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista.

ARGAN, Giulio Carlo. *História da Arte como História da Cidade*. Tradução Pier Luigi Cabra. 4. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

CERTEAU, Michel de. A operação historiográfica. In: *A escrita da História*. Tradução de Maria de Lourdes Menezes. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.

CERTEAU, M. de.; GIARD, L.; MAYOL, P. Caminhadas pela cidade. In: *A invenção do cotidiano*. Tradução de Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis: Vozes, 1996.

CERTEAU, M. de.; GIARD, L.; MAYOL, P. Relatos de Espaço. In: *A invenção do cotidiano*. Tradução de Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis: Vozes, 1996.

CHILVERS, Ian (org.). *Dicionário Oxford de arte*. Tradução de Marcelo Brandão Cipolla. 1º edição., São Paulo: Martins Fontes, 1996.

COSTA, Cacilda Teixeira da. *O Sonho e a Técnica: A arquitetura de Ferro no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1994.

FABRIS, Annateresa (org.). *Ecletismo na Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Nobel; Editora da Universidade de São Paulo, 1987.

JOFFILY, José. *Londres-Londrina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

KUHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

LEME, Edson Holtz. *Noites ilícitas: histórias e memórias da prostituição*. 2ª Edição. Londrina: Eduel, 2009.

LYNCH, Kevin. *A imagem de cidade*. Tradução: Jefferson Luiz Camargo. 2ª edição: Martins Fontes, São Paulo, 1999.

MUSILLI, C.; ABRAMO, M. A. *Londrina puxa o fio da memória*. Joinville: Ed. Letradágua, 2004.

OLIVEIRA, Leila Márcia Andrade de. *Trilhos Urbanos: A Ferrovia e a Modernidade em Londrina*. Londrina, 1995. Monografia (Especialização em História) – Centro de Ciências Humanas, Universidade Estadual de Londrina.

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, v1, n°2, 2010.

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

REGO, Renato Leão. *As cidades plantadas: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná*. 1º ed. Maringá: Edições Humanidades, 2009.

SILVA, Geraldo Gomes da. *Arquitetura de Ferro no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Nobel, 1987.

SILVA, Priscilla Perrud. *Ferro nos Trilhos e na Estação: O Caso da Antiga Estação Ferroviária de Londrina*. Anais do III Encontro Nacional de Estudos da Imagem: III ENEIMAGEM. Londrina, 2011.

SZESZ, C. M. O conceito de região: discurso e representação do Paraná. In: ARRUDA, G.; DENIPOTI, C. (orgs). *Cultura e Cidadania*. Londrina: ANPUH/PR, Vol. 01., 1996.

TOMAZI, Nelson Dácio. *“Norte do Paraná”*: história e fantasmagorias. Curitiba, 1997. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná.

YAMAKI, Humberto. *Iconografia Londrinense*. Londrina: Edições Humanidades, 2003.