

**O MUSEU DE ARTE NA PLANTA E NO PROJETO: HISTÓRIA,  
PATRIMÔNIO E ARQUITETURA NA CIDADE DE LONDRINA**

Zueleide Casagrande de Paula  
Departamento de História da Universidade Estadual de Londrina  
Zucapaula@uol.com.br

"Admiro os poetas. O que eles dizem com duas palavras a gente tem que  
exprimir com milhares de tijolos."  
Vilanova Artigas

A cidade é constituída a partir de seus habitantes, urbanista, arquitetos, planejadores. Estes se ocupam, ao nela pensar e ao tentar materializá-la, dos traçados e construções, da qualidade visual e na viabilidade de seu uso, seja no planejamento do traçado da malha urbana, seja na sua arquitetura ou na simples distribuição do espaço de um quintal ou jardim de uma residência, mesmo que esta esteja localizada na periferia da cidade. Neste sentido este estudo é o resultado de parte de uma proposta maior a qual tem seu foco na imagem que os cidadãos têm da cidade. Porém vamos tentar apresentar, a cidade de Londrina a partir dos estudos iniciais de uma edificação, qual seja, o prédio do Museu de Arte cuja autoria pertence a Vilanova Artigas. Neste sentido o raciocínio de Kevin Lynch (1997) acerca das imagens urbanas é um dos instrumentais para pensar a cidade que é constituída de um todo cujo interior tem uma sobreposição de imagens individuais. Tudo que compõe uma espacialidade urbana, principalmente seus planejamentos, são oriundos da leitura visual de sua paisagem feita por seus habitantes e planejadores e estes a fazem - assim como Marco Pólo (1990) ou Marcovaldo (1985), ambos personagem das obras de Ítalo Calvino - por meio de seus olhares, percepções, definições, interpretações, conceitos, representações, intervenções. A cidade pode ser entendida como uma construção no espaço a ser percebido no decorrer de longos períodos de tempo, onde cada habitante possui pontos de associação com algumas de suas partes ou com o seu todo, estabelecendo então, sua identidade.

A materialização de uma cultura determinada pela imagem construída por seus moradores, através de seus sentidos, suas lembranças, seus sentimentos e impressões vividos diariamente no ambiente citadino, resulta, por sua vez, na materialidade dessa imagem urbana. Nessa perspectiva, o instrumento de orientação teórico-metodológico que vimos

utilizando pautar-se na obra de Kevin Lynch: *Imagem da Cidade* (1997), para quem os elementos urbanos fazem parte do imaginário coletivo, e a legibilidade e a imaginabilidade são permanentes e intrínsecos, contribuem para o senso de orientação, para o convívio social e para todas as atividades exercidas pelo homem moderno na cidade contemporânea. Argumenta, o autor, que muitas imagens individuais sobre uma cidade, acabam por criar uma imagem pública e tudo parece indicar que esse processo ocorre por meio da sobreposição de imagens.

Para esse estudioso das espacialidades urbanas, uma cidade poderá ser considerada coerente quando seus bairros, marcos, limites e vias são facilmente abstraídos em um modelo mental, visto que para a formação desse modelo, uma imagem viável requer, em primeiro lugar, a percepção e a identificação do objeto<sup>1</sup>. Quando isso ocorre, leva à distinção de outras coisas, de outros objetos. Portanto, vale olharmos novamente para a paisagem urbana para reconhecermos que há em seu interior, um conjunto de objetos físicos cuja representação gráfica pode ser do conjunto ou isolada, isto é, cada edificação possui sua individualidade inerente e podem ser entendidos separadamente. Um prédio visto isoladamente, para efeitos de análise de sua identidade, nada mais é que um objeto físico no espaço. No entanto, para Lynch, a imagem tem de incluir a relação estrutural ou espacial do objeto com o observador e com os outros objetos, pois será a cidade vista em seus objetos isoladamente? O edifício pode responder isoladamente por toda espacialidade urbana? Sim e não.

A legibilidade é fator obrigatório para entendimento do fenômeno urbano, assim como a imaginabilidade é da mesma forma importante, para o diagnóstico da qualidade visual de uma cidade. A estruturação cognitiva da imagem de uma urbe a partir dos elementos propostos por Lynch (marcos, superfícies, nós, eixos, limites, formas, sentidos, desenhos) serve para a análise e descrição de qualquer urbanização. Assim sendo, é importante destacar que Kevin Lynch entende legibilidade como sendo a facilidade, com a qual as partes podem ser reconhecidas e organizadas numa estrutura coerente, e a imaginabilidade, pode ser definida em termos de uma qualidade de um objeto físico, que lhe oferece grande probabilidade de evocar uma imagem forte num dado observador. Destacar esses dois conceitos se fez necessário visto que a análise da imagem da cidade de Londrina seguiu metodologias específicas pautadas nesses conceitos e na proposta de Michel de Certeau

(1996), com base no reconhecimento possível, tanto de um dado elemento do urbano que remete a uma determinada forma de urbanização, como, considerando que esse elemento comporta a totalidade cidadina.

Porém se faz imperativo destacar o referencial oferecido por Michel de Certeau em sua obra *Escrita da História* (1982) e *Invenção do Cotidiano* (1996). Para esse autor, a escrita da história passa pela arqueologia ou o fabrico da história, cujo escopo destaca que a historiografia para ser produzida dentro de uma “operatividade historiográfica” deve conseguir configurar a junção do ‘real e do discurso’. Cabe ao historiador, portanto, a tarefa de articular o liame entre real e discurso, lugar onde esses não são pensados, e expressar a sua composição. Nada disso é inédito, de acordo com Certeau, visto que a historiografia deixa de ser representação e passa a adquirir aspectos de fabricação. Dessa forma, “o reexame da operatividade historiográfica desemboca, por um lado, num problema político (os procedimentos próprios ao ‘fazer história’) e, por outro, na questão do sujeito (do corpo e da palavra enunciativa), questão reprimida ao nível da ficção ou do silêncio pela lei de uma escrita ‘científica’” (CERTEAU, 2000, 11). Assim, não haveria para o autor, a idéia de uma verdade universal, mas de *verdades*, subjugadas aos limites das pesquisas históricas e influenciadas pelo presente do historiador. A escrita da história para o historiador, serve para tratar a história como operação: “É admitir que ela faz parte da ‘realidade’ da qual trata, e que essa realidade pode ser apropriada ‘enquanto atividade humana’, ‘enquanto prática’. Nesta perspectiva, gostaria de mostrar que a operação histórica se refere à combinação de um lugar social e de práticas ‘científicas’ e de uma escrita” (CERTEAU, 2000, 66).

Em seu artigo “Andando pela Cidade”, Certeau argumenta que “Não se aplicou à cidade um princípio condutor que levasse em consideração que “[...] planejar uma cidade é tanto pensar a própria pluralidade do real quanto efetivar essa maneira de pensar o plural; é saber como articulá-lo e ser capaz de fazê-lo” (CERTEAU, 1994, 24).

Considerando essa proposição enquanto metodologia no processo de pesquisa acerca das questões urbanas, nos arriscamos a propor este “fazer” no sentido de entender a complexidade da configuração urbana de Londrina, pois é neste intrincado de composição do urbano que está o Museu de Arte.

A escrita da história acerca de uma cidade ou da imagem de uma urbe, considerando sua complexidade, exige muito mais que apenas enquadrá-la conceitualmente. Sem os instrumentos básicos de análise, ela sempre será uma concepção, uma idéia, um conceito, mas não escrita que procurou contemplar sua complexidade. Para que isso possa ocorrer, é preciso que a pesquisa ofereça o acesso à “pluralidade do real” e que essa possa ser contemplada em conjunto com *um lugar social* consolidada em *práticas científicas* e que a *arte do fazer histórico* possibilite a compreensão do seu vir-a-ser, expresso, nesse caso, na complexidade urbana para que a escrita possa atender as premissas apontadas por uma operosidade histórica. Esta complexidade urbana, por sua vez, se materializa na imagem a seu respeito, como já destacado. Essa interdependência entre pluralidade do real, modo de pensá-lo e seu resultado estão no centro da *arte do fazer histórico*. Dentro dessa proposição que abrange as “Questões urbanas” consideramos que apontar alguns dos construtos urbanos e elegê-los como objetos de investigação histórica, possibilite a compreensão da relação destes com a pluralidade urbana, visto que eles são inerentes a esta pluralidade.

A imagem materializada do Museu de Arte é, entre vários outros, um desses construtos, o qual nos propomos a tratar. Portanto, é preciso pensar como a imagem da cidade de Londrina foi sendo constituída a partir das *artes do fazer* cotidiano de seus moradores e, como se materializou na arquitetura, em registros, em símbolos, no imaginário da população e nos escritos sobre esta constituição, que por sua vez, promove e é promovida nessa eleição simbólica a respeito do construto urbano. Define, inclusive, quando tratamos de um lugar específico, em que direção caminha o crescimento urbano ou porque ele ocorre em determinada localização e direção e não em outra.

É preciso considerar, portanto, quando problematizamos a imagem da cidade que tratamos também da sua natureza, da concepção, o que consisti em perguntar o que é a cidade e como sua imagem urbana se constituiu? Esta partiu da organização de vivências em grupos sociais? Quais as implicações intrínsecas à construção dessa imagem afinal?. Estas questões são relevantes, mas há outras: como nós, historiadores, enfrentamos tais problemas, cabe pensar a imagem da cidade como objeto de estudos e de reflexões como um instrumento também para pensar acerca da própria imagem produzida, da natureza da imagem, mas também da natureza da cidade? E, em que consiste o trabalho do historiador na construção da

imagem urbana em seu *fazer histórico, em sua operosidade*? Estes são questionamentos que vem conduzindo o escopo investigativo que nos permitiu pensar como a cidade de Londrina produziu uma imagem de progresso e desenvolvimento para si e em que medida o Museu de Arte contribuiu para essa construção. As espacialidades urbanas têm a complexidade do palimpsesto de que trata Certeau quando aponta para inúmeras possibilidades de investigação histórica no decorrer da pesquisa, e, portanto, é preciso antes de tudo, considerá-las. A respeito dessa mesma complexidade quando trata da cidade, Lynch diz que:

A cidade não é apenas um objeto percebido (e talvez desfrutado) por milhões de pessoas de classes sociais e características extremamente diversas, mas também o produto de muitos construtores que, por razões próprias, nunca deixaram de modificar sua estrutura. Se, em linhas gerais, ela pode ser estável, por algum tempo, por outro está sempre se modificando nos detalhes. Só um controle parcial pode ser exercido sobre seu crescimento e sua forma. Não há resultado final, mas apenas uma contínua sucessão de fases. Não admira, portanto, que a arte de dar formas às cidades para o prazer dos sentidos seja bastante diversa da arquitetura, da música ou da literatura. Ela tem muito a aprender com essas outras artes, mas não pode imitá-las (1997, 2).

A cidade é, portanto, um espaço indomável, por assim dizer; porém é também uma espacialidade que está à mercê dos homens e deles depende para sua forma, seu traçado, sua existência e, principalmente, para a formação de seu construto. Esse exercício se revelou uma tarefa operosa ao historiador, cabe indagar a respeito das muitas imagens que uma cidade constrói e o que estas podem revelar acerca da história do lugar e de sua natureza. Nesta operosidade está contida a procura por meio das imagens construídas, das implicações que perpassam as questões urbanas, neste caso a imagem do Museu de Arte por meio de sua planta e de sua arquitetura com múltiplo uso, o de rodoviária, porta de entrada da cidade e de Museu de Arte, lugar da arte mas a própria edificação como arte já que é patrimônio tombado. A imagem construída carregada de complexidade, nos permite tentar corroborar a afirmação de Kevin Lynch, quando diz que: *potencialmente, a cidade é em si o símbolo poderoso de uma sociedade complexa* (1997, 5).

Neste sentido, o Museu de Arte é um dos construtos da arquitetura urbana da cidade de Londrina. Esta afirmação se pauta no fato de ser uma das primeiras edificações do arquiteto Vilanova Artigas, por ser a representação da modernidade na região norte do estado do Paraná na época em que

foi construída e, por ser uma manifestação do modernismo no Brasil. Para tanto o foco empreendido diz respeito ao estudo de uma individualidade desta construção e de sua história iniciada com a (re)ocupação - de acordo com Nelson Tomazi (1997) havia habitantes na vasta região Norte paranaense, eram indígenas e caboclos cuja presença foi ignorada e extirpada - da história da região. Londrina esta localizada na região Norte do Paraná e sua (re)ocupação data da década de 1930, cujo estratagema da Companhia de Terras Norte do Paraná - CTNP/CMNP uma subsidiária de capital inglês tinha por fim a expansão do capital de seu país no Brasil. Esta (re)ocupação realizada pela “Companhia Norte do Paraná, então subsidiária da empresa denominada de *Brazil Plantations Syndicaty*, que tinha sua sede em Londres<sup>2</sup>, era formada por capital de pessoas ligadas ao alto escalão da política inglesa. Seu fundador foi o inglês *Lord Lovat*, diretor da *Sudan Cotton Plantations Syndicate* e assessor para assuntos de agricultura e florestamento do Estado inglês, todos eram integrantes da Missão Montagu realizada pelos ingleses no Brasil”.<sup>3</sup>

Os documentos apontam que o fim primeiro da Missão Montagu em terras brasileiras visava reconhecer as condições do Brasil de pagar suas dívidas e ampliar a atuação do capital inglês em seu território. Esta comitiva tinha, no entanto, outro objetivo além dos oficiais como representante do governo inglês. Sua intenção era também desenvolver atividades capitalistas de expansão territorial e de capital de ordem particular, embora a visita fosse oficial. Os visitantes posteriormente reunidos em grupo (TOMAZI, 1989) na Inglaterra com a participação de outros ingleses adquiriram terras no Brasil<sup>4</sup>.

A supremacia inglesa nas negociações travadas com brasileiros ao estabelecer as parcerias visando investimentos lucrativos, é relatada no livro comemorativo do cinquentenário da companhia. Esta idéia do lucro em primeiro lugar é também confirmada por Nelson D. Tomazi (1999), em seu artigo, Construções e Silêncios sobre a (Re)ocupação da Região Norte do Estado do Paraná.

Para os ingleses os resultados não poderiam ser melhores, tanto em relação aos oficiais junto ao governo brasileiro, como aqueles junto aos empresários ávidos de riquezas. A aquisição das terras pela empresa inglesa ocorreu entre 1925 e 1927, num total de 515.000 alqueires paulistas, por meio de uma negociação com o governo paranaense o qual concedeu baixos custos para a CTNP/CMNP. “A Companhia de Terras Norte do Paraná adquiriu a maior parte de suas terras - 450.000 alqueires - pela quantia de 8.712 contos de réis, em 1925, diretamente do Governo do Estado do Paraná. Deve-se levar em conta que a falta de vias de

acesso na região muito contribuiu para que o preço das terras fosse fixado por lei em níveis aparentemente muito baixos: cerca de 20 mil réis por alqueire paulista de 24.200 metros quadrados.”( Publicação Comemorativa, 1975, p. 59) A própria Companhia, no entanto, por intermédio de seu superintendente, Gastão de Mesquita Filho, diz que não foi difícil convencer Lorde Lovat a fazer a parceria para a aquisição das terras em razão do retorno que teriam e afirma, em relação as áreas urbanas diante do assombroso lucro obtido.

Tomazi (1997) e Adum (1992) alertam para o quão lucrativo se tornou para a companhia a venda de suas terras dentro do próprio país como fora dele, embora o grande fluxo de adquirentes das terras fossem oriundos de outras regiões do país. Era um rico negócio imobiliário que possibilitou aos ingleses a construção da ferrovia para escoar as produções, a madeira de lei e levar às cidades à modernização e transformá-las em um chamariz como aquele que atraía as populações com suas férteis “terras roxas” agricultáveis. Para as cidades planejadas pela CTNP estava previamente expresso no traçado a localização dos edifícios públicos e, ao fazer doações ao poder público para que fossem construídos “recomendava”, muitas vezes, sua constituição formal (SUZUKI, 2003).

Entre 1930 e 1950 a cidade preencheu seus espaços urbanos e suas chácaras de entorno passaram a ser loteadas. Não havia uma política urbana que definisse e exigisse que o traçado inicial dado pela CTNP fosse seguindo, dessa forma não foram mantidas as diretrizes iniciais e o crescimento não atentou para a espacialidade urbana que ocupava. Em 1951 um outro planejamento com novas diretrizes é apresentado pelo poder público, porém, haverá reações e resistências, pois os interesses privados se opõem ao público visto que o terreno urbano havia se tornado um negócio bastante vantajoso. Para se ter uma dimensão desse mercado é preciso dizer que o censo de 1950 aponta a totalidade populacional do estado em torno de 2.148.949 habitantes, desses 1.036.436 compunham a região norte do estado, atraídos pela riqueza do café, conhecido como: o ouro verde.

De acordo com as informações de Rolim (1999), desde a formação inicial de Londrina até a década de 1950 o município viu sua população dobrar. Seus habitantes eram oriundos dos lugares mais variados, porém havia um grande fluxo originário do estado de São Paulo. As condições também eram as mais diversas, pois chegavam moradores com expectativas inúmeras, desde aqueles que vinham para trabalhar com apenas a roupa e alguns poucos

trocados até aqueles que vieram para investir e aproveitar as oportunidades de acumulação de riqueza que uma cidade próspera tinha a oferecer, de tal forma que a região ficou conhecida como a terra da promessa. Até a década de 1950, o município tinha a sua população com maioria concentrada na área rural, porém a partir dos anos de 1950 essa situação sofre uma inversão e a localidade urbana passa a receber o maior contingente populacional. Em 1960, Londrina tinha uma população de 100 mil habitantes e deste total 54,96% já residiam no centro urbano, os outros 45,05 % permaneceram nas áreas rurais.

Equipar as espacialidades urbanas de toda a infra-estrutura necessária para receber todos aqueles que para a região Norte do Paraná se dirigiam, modernizá-las, acompanhar a modernização que marcava as capitais do país era um dos focos da CTNP, porém veremos esse projeto realizar-se com mais ênfase na cidade de Londrina, uma vez que o poder público municipal, a elite local e ainda, a companhia, visavam torná-la a metrópole da região. Desse modo o projeto de construção da nova Estação Rodoviária na década de 1950, veio para modernizar a cidade, visto que a que estava em uso não comportava mais a recepção a seus usuários, tal o fluxo de entrada e saída diariamente em suas plataformas.

A idéia de progresso e modernização levou o poder público a contratar o arquiteto Vilanova Artigas, sobrinho de Vicente Vilanova que na época era o primeiro prefeito da cidade Maringá, a qual distava a 100 quilômetros de Londrina e que também viera para desbravar o sertão junto com a CTNP. Além dessa relação familiar com um prefeito ligado à região Norte do Paraná, Artigas também tinha um aluno seu, Carlos Cascaldi cujo irmão era engenheiro civil e Secretário de Obras e Viação do Município de Londrina que também ajudou na intermediação entre seu mestre e a prefeitura local cujo comando estava a cargo do então prefeito de Hugo Cabral. Em 1952, ano de inauguração da rodoviária, Carlos Cascaldi já formado torna-se sócio de Artigas em seus empreendimentos, juntos trabalharão por um longo período dividindo o escritório de arquitetura na cidade de São Paulo.

A edificação da Rodoviária é marcada por um conjunto de sete cascas em forma de abóbada, totalmente de concreto armado, incluído seus pilares de sustentação. Na extremidade desse conjunto, na base da sétima abóbada, dois pilares inclinados com pé direito duplo finalizam a seqüência de harmonizando o conjunto de colunas com leveza. Em 1956 as



abóbadas começaram a apresentar algumas rachaduras, a iniciativa da prefeitura foi a de realizar uma intervenção na obra.

Pela reação de Artigas, este não havia sido consultado sobre tal intervenção. O engenheiro José Augusto Queiroz que na época trabalhava para prefeitura acrescentou uma coluna em sentido inverso da inclinação como forma de dar suporte a estrutura.

Esta coluna é circular, ao passo que aquelas que promovem a sustentação no sentido inverso, e que são originárias da construção de 1952, são semicirculares, como pode ser observado na imagem. A coluna inserida quebrou a harmonia do conjunto da obra. De acordo com Juliana Suzuki (2003) em entrevista realizada com Queiroz, este disse que em uma das últimas visitas de Artigas a Londrina, ao ver sua obra com essa intervenção, ele ficou furioso, mas à imprensa se limitou a dizer que não havia ficado magoado pela providencia tomada. Porém sabia que o prédio não ruiria, mas acreditava que a pessoa que havia realizado tal feito o fizera com o mesmo amor que ele, ao planejar a obra.

Artigas também manifestou, antes de morrer, a vontade que a o edifício voltasse a ser usado como rodoviária. Seu projeto foi o mais moderno da região. Estava dentro dos princípios da arquitetura de vanguarda da época e se tornou uma das principais obras de sua carreira. Foi uma construção planejada e edificada nos primeiros anos na década de 1950, isto trouxe a modernidade para a região ainda no meio da floresta.

A relevância dessa obra para a pesquisa em andamento foi significativa, pois no decorrer do contato com as fontes, principalmente com a planta e o projeto elaborado por este arquiteto, podemos perceber que o edifício, hoje monumento histórico, considerado patrimônio da cidade e um dos pontos de referência para a população, trouxe em suas entrelinhas a história da região, da cidade, dos poderes, das sensibilidades, da devastação da floresta, do modernismo arquitetônico no Brasil e a história de um pensador da cidade como o foi Vilanova Artigas.

---

<sup>1</sup> A palavra objeto é entendida nesse contexto como sendo qualquer sinal materializado em edificação, ou seja, uma construção, um edifício, etc..

<sup>2</sup> - Cf. Companhia Melhoramentos Norte do Paraná: Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná. Publicação Comemorativa do Cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, 1975, p. 241-242, “visando ressarcir os prejuízos, em 1925 o Brasil Plantations resolveu abrir 2 outras empresas para executar um plano imobiliário: uma sediada em Londres, o Paraná Plantations Ltda., que financiaria todas as despesas; a

outra, a CTNP/CMNP com sede em São Paulo e instituída em 18 de setembro, que executaria os planos colonizadores e imobiliários....”

<sup>3</sup> - Sobre essas informações ver a Publicação Comemorativa, op. cit., 1975, P. 42. “ O governo do presidente Arthur Bernardes desenvolvia gestões para que técnicos ingleses viessem ao Brasil estudar sua situação financeira, econômica e comercial com vistas, de um lado, à consolidação de nossa dívida para com a Inglaterra, e de outro, à reformulação do nosso sistema tributário. (...) A missão inglesa era chefiada por Lord Montagu, ex-secretário de Estado para as Índias e ex-secretário financeiro do Tesouro da Inglaterra que vinha acompanhado de vários assessores, entre os quais Sir Charles Addis, diretor do Banco da Inglaterra e presidente da Hong-Kong and Shanghai Banking; Lord Lovat, diretor da Sudan Cotton Plantations Syndicate, assessor para assuntos de agricultura e florestamento; Sir Hartley Withers, comentarista de assuntos financeiros e ex-diretor do The Economist, de Londres”. Este mesmo documento afirma, na página 83, que o príncipe de Gales, posteriormente rei Eduardo VIII da Inglaterra, “era grande acionista da Paraná Plantations e que este esteve em visita a essas terras em 1933”.

<sup>4</sup> - Nelson D. TOMAZI. “Norte do Paraná” Histórias e Fantasmagorias. Tese de doutorado. Curitiba: UFPR, 1997, informa em seu trabalho que os ingleses a muito tempo andavam pesquisando as terras do Norte do estado do Paraná.

## BIBLIOGRAFIA

CALVINO, I. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990

CERTEAU, M.; GIARD, L., MAYOL, P. *A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer*. Trad. Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1996.

\_\_\_\_\_. *A invenção do cotidiano: 2. morar, cozinhar*. Trad. Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1996.

\_\_\_\_\_. Andando na Cidade In: HOLLANDA, H. B. de. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n° 23, 1994. p 21-31.

\_\_\_\_\_. - *A escrita da História*. Tradução de Maria de Lourdes Menezes, revisão técnica de Arno Vogel. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.

Companhia Melhoramentos Norte do Paraná: Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná. *Publicação Comemorativa do Cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná*. São Paulo: Melhoramentos, 1975

LYNCH, K. *A Imagem da Cidade*. Trad. Jefferson L. Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997

PISANI, Maria A. J. e CORRÊA, Paulo R.. Rodoviárias de Londrina e Jaú: 4 Momentos (projeto, funcionamento, obsolescência, reabilitação). In:

<http://www.docomomo.org.br/seminario%207%20pdfs/039.pdf>

ROLIM, Rivail. *O Policiamento e a Ordem: Histórias da polícia em Londrina (1948-1962)* Londrina: EDUEL, 1999.

SUZUKI, Juliana H. *Artigas e Cascaldi. Arquitetura em Londrina*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003

**I SEMINÁRIO NACIONAL FONTES  
DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA:  
DIÁLOGOS INTERDISCIPLINARES  
DE 01 A 04 DE DEZEMBRO DE 2009**

---

ISSN 2176-4514

TOMAZI, Nelson D. "*Norte do Paraná*" *Histórias e Fantasmagorias*. Tese de doutorado. Curitiba: UFPR, 1997.

\_\_\_\_\_ Construções e Silêncios sobre a (Re)ocupação da Região Norte do Estado do Paraná. In: *Maringá e o Norte do Paraná: estudos da história regional*. DIAS, Reginaldo. GONÇALVES, José Henrique. Maringá: EDUEM, 1999, p. 51-86