

## A LINGUAGEM ARQUITETÔNICA DO ECLETISMO: QUESTÕES SOBRE O EDIFÍCIO DA SEGUNDA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE LONDRINA-PR<sup>1</sup>

Priscilla Perrud Silva<sup>2</sup>

As proposições teórico-metodológicas que norteiam esta pesquisa fundamentam-se inicialmente nos escritos do historiador francês Michel de Certeau (1982) que abordam os procedimentos da *produção historiográfica* e seus assuntos. Ainda com base em Certeau *et al.* (1996a/b) utilizamo-nos de seus estudos sobre a questão do cotidiano em meio ao espaço urbano, com o entendimento de que um dado elemento deste (neste caso, o edifício que abriga o Museu Histórico de Londrina) se remete a uma determinada forma de urbanização, considerando que este mesmo elemento também, de certa maneira, comporta em si a totalidade cidadina. Buscamos explicitar este modelo de raciocínio por meio da análise da atuação do edifício da segunda Estação Ferroviária na constituição da cidade de Londrina-PR, tendo em vista sua atuação enquanto marco urbano, histórico e arquitetônico, de acordo com a perspectiva do urbanista americano Kevin Lynch (1996). E, a fim de fundamentar este trabalho no âmbito da História da Arte e da História da Arquitetura, nos pautamos nos estudos do historiador italiano Giulio Carlo Argan (1998), a respeito da intersecção entre os estudos urbanos e artísticos. Assim, procuramos compreender a cidade em si como grande e complexa obra de arte, fruto de um processo criativo em constante movimento de construção e reconstrução, o que também se aplica aos seus elementos, neste caso, nosso objeto de estudo. A respeito de nossa metodologia de trabalho com as fontes históricas, nos propomos a realizar este estudo por meio dos “testemunhos históricos” indicados por Peter Burke (2004), expressos na plasticidade arquitetônica da sede do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss. Dessa forma, buscamos a discussão das linguagens constituintes deste edifício documentadas em fotografias, plantas arquitetônicas, mapas, entre outros tipos de documentos históricos.

1 O presente trabalho é fruto dos estudos realizados por meio do subprojeto de pesquisa intitulado: “*O Museu Histórico de Londrina: O edifício e suas linguagens arquitetônicas e artísticas*”, desenvolvido entre os anos de 2010 e 2011, sendo durante todo este período contemplado com uma Bolsa de Inclusão Social da Fundação Araucária-PR. Tendo este, por objetivo, a análise das diferentes linguagens arquitetônicas mescladas em meio à plasticidade da Arquitetura Eclética que configura o edifício da segunda Estação Ferroviária de Londrina-PR, que hoje abriga o Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss. Este trabalho esteve situado no âmbito do projeto de pesquisa maior ao qual estava vinculado, intitulado: “*Questões Urbanas, Questões de Urbanização: História, Imagens, Traçados e Representações*”, coordenado pela Profa. Dra. Zuleide 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*”, a ser apresentado ao curso de História (Licenciatura) da Universidade Estadual de Londrina (UEL).

2 Aluna do 4º ano de graduação em História (Licenciatura) da Universidade Estadual de Londrina (UEL). E-mail: llaperrud@gmail.com.

Desde 28 de julho de 1935, a cidade de Londrina, situada na região norte do estado do Paraná, possuía uma pequena Estação Ferroviária construída em madeira e de modestas formas. Com o constante crescimento urbano, logo na década de 1940, a primeira Estação Ferroviária da cidade já não conseguia comportar adequadamente a demanda de serviços. Diante deste problema, é idealizada a construção de uma nova Estação Ferroviária, de caráter monumental, pelo então diretor-gerente da *Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPS)*, Coronel Durival de Brito e Silva. Assim, no ano de 1945 é aberto um edital de licitação para a construção da nova Estação Ferroviária, que é ganha pela construtora *Firma Thá e Filhos Ltda.* de Curitiba-PR. A construção foi iniciada em 1946, mas, por uma série de questões, só foi finalizada em 1950. No mesmo ano, em 20 de julho, a segunda Estação Ferroviária de Londrina é inaugurada. Esta se localizava bem no centro da cidade, dividindo-a literalmente ao meio. Em 1966, por conta dos problemas que ocasionava, é idealizada pelas autoridades competentes a construção de uma Variante Ferroviária que acarretaria no desligamento das atividades na Estação no centro e levaria os trilhos para a parcela norte da cidade, a fim de contemplar as indústrias. O projeto da Variante Ferroviária só é elaborado na década de 1970, e só foi concluído, em todas as suas etapas, na década de 1980. O trem de passageiros deixa de trafegar em 10 de março de 1981 e o último trem de carga parte da Estação Ferroviária em 06 de novembro de 1982. No mesmo ano, o restante dos trilhos são retirados do centro da cidade. O prédio acaba abandonado, mas é prometido pelo então Prefeito Municipal Antônio Casemiro Belinati como sede para a instituição do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss, que data de 1970, localizado, na época, em três salas do porão do Colégio Hugo Simas, em meio a aperto, falta de estrutura e muitas goteiras. O prédio havia sido prometido ao Museu Histórico desde 1979, mas só em 1986 a promessa é cumprida. Em uma obra iniciada em fevereiro de 1986, com término em dezembro do mesmo ano, a antiga Estação Ferroviária sofre um grande procedimento de refuncionalização, projetado pelos professores do curso de Arquitetura da UEL Antonio Carlos Zani e Jorge Marão Carnielo Miguel, a fim de sediar de maneira adequada o Museu Histórico. Dessa maneira, o edifício foi cedido ao Museu Histórico em regime de comodato, funcionalidade que exerce desde 10 de dezembro de 1986, data de sua inauguração como Museu Histórico, até os dias de hoje (SILVA, 2012).

Como já foi exposto, em 21 de setembro de 1945 foi aberto um edital de licitação para a construção da segunda Estação Ferroviária de Londrina, mas nenhuma proposta foi apresentada.

O encerramento deste edital de licitação foi transferido para o dia 31 de outubro de 1945 e, finalmente, em 13 de novembro de 1945 foram julgadas as propostas recebidas de concorrência. 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.* a vencedora, com um projeto avaliado em Cr\$ 1.550,00. O contrato de construção foi, então, assinado em 13 de dezembro de 1945, com um prazo de um ano para a conclusão da obra, após a assinatura do contrato. A organização do projeto da nova Estação Ferroviária de Londrina ficou sob a responsabilidade do engenheiro Raphael Assumpção, com coordenação do diretor-gerente da RVPSC, Durival de Brito e Silva, juntamente com a participação de Laércio Forbeck e Lineu Ferreira do Amaral, engenheiro chefe do Departamento de Via Permanente. Oficialmente, a autoria do projeto arquitetônico foi reconhecida como sendo de Euro Brandão, que afirma ter sido, na época, com 22 anos, projetista da RVPSC.

Mas quem foi Euro Brandão? Segundo o jornal *Folha de Londrina* do dia 30 de maio de 1978, Euro Brandão era curitibano, filho de Nilo Brandão e de Noemia Santos Brandão, graduado em Engenharia e em Filosofia pela Universidade Federal do Paraná. De acordo com a citada reportagem, ele teria ocupado diversos cargos técnicos, administrativos e políticos de importância. Era engenheiro ferroviário especializado, e teria passado por todas as funções específicas da carreira até atingir o cargo de Diretor-Superintendente da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC), além de ter sido Secretário dos Transportes, Professor Titular e Diretor do Departamento de Educação e Cultura da Universidade Federal do Paraná, com uma vasta produção técnico-intelectual. No dia da publicação desta reportagem, Euro Brandão tomava posse como Ministro da Educação e Cultura no lugar de Ney Braga, que assumia o cargo de Governador do estado do Paraná, no governo de Ernesto Geisel. Por muitos anos ainda, sua influência política se fez sentir, principalmente em questões relacionadas à Educação, no estado do Paraná.

Contudo, neste ponto se coloca uma das maiores problemáticas com as quais nos deparamos em nossa pesquisa: a questão da autoria, pois em nenhuma das fontes históricas da época da construção do prédio (1946-1950) que conseguimos levantar referência a autoria do projeto arquitetônico como sendo de Euro Brandão. E, principalmente, na cópia em *blue-print* da planta principal da antiga Estação Ferroviária datada de 1945, a autoria do projeto arquitetônico está referenciada como *Irmãos Thá*, somente.

Em uma entrevista concedida a nós em 2011, o arquiteto do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss, Christian Steagall-Condé, afirma que, quando criança, Euro Brandão foi muito influenciado pelo estilo arquitetônico de uma mansão em Estilo Normando no bairro do Batel, em Curitiba. Esta mansão poderia ser, portanto, a fonte de inspiração para o projeto arquitetônico da segunda Estação Ferroviária de Londrina, ao contrário do mito local de ter sido a Estação Ferroviária de Victória, em Londres.<sup>3</sup> Na reportagem “*Casa curitibana inspirou a antiga ferroviária*” de Lia Mendonça para o jornal *Notícia*, da Universidade Estadual de Londrina (UEL), de 21 de março de 2007, uma fotografia da mansão é apresentada e, segundo esta reportagem e o arquiteto do Museu Histórico, pertencia ao madeireiro de araucária João José Zattar e ainda existe na Avenida Batel, número 99, em Curitiba. Ao confrontarmos esta fotografia da residência com a configuração atual do edifício, observamos algumas semelhanças que se dão, se não exclusiva, principalmente com o pavilhão da lateral esquerda da mansão, que lembra em muito os pavilhões laterais da atual sede do Museu Histórico. A utilização da técnica da rusticação<sup>4</sup> apresenta-se nas duas construções, apesar de que na mansão, as pedras são de corte retilíneo e regular, ao passo de que na Estação Ferroviária as pedras têm um recorte mais suavizado, e em ambas as construções, na parte superior de cada pavilhão, se veem pedras esparsas. As três janelas na mansão que lembram as seteiras<sup>5</sup> distribuídas nos três pavilhões da antiga Estação tem uma pequena varanda. Os três arcos dos pavilhões laterais da antiga Estação são quase que correspondentes aos dois arcos do pavilhão lateral da mansão. Pode ser que a inspiração para o edifício da Estação Ferroviária de Londrina não tenha vindo da totalidade desta residência e sim de apenas alguns de seus elementos, pois, em nossa opinião, o restante da mansão que aparece nesta fotografia não traz mais semelhanças arquitetônicas com o edifício de nosso estudo. Mesmo assim, consideramos estas semelhanças como evidências muito fortes de uma possível inspiração e, talvez, de reforço da hipótese de autoria.

Segundo o que foi dito em entrevista, foi o próprio arquiteto Steagall-Condé quem identifi-

3 A primeira das afirmações com as quais nos deparamos, que dizem a respeito da forma desta edificação, foi a de que o edifício da segunda Estação Ferroviária de Londrina seria uma cópia fiel da Estação Vitória, em Londres. A Estação Ferroviária a qual se referem é a *Victoria Station*, inaugurada em 1868, que fica junto à Victoria Street, no bairro de *Wetsminster* em Londres, Inglaterra. Mas não é preciso ser um grande estudioso de arquitetura para perceber que os dois edifícios são completamente diferentes, sem nenhum tipo de diálogo entre si.

4 “Rusticação é a arte de trabalhar a alvenaria de modo a dar ao edifício, ou a porções do edifício, um caráter ou ênfase especial. O termo transmite a idéia de irregularidade, como a das pedras apenas saídas da pedreira, porém, a forma mais comum encontrada na Antiguidade é o sulco profundo nas juntas entre as pedras. Alguns mestres da Renascença levaram a idéia ainda mais longe” (SUMMERSON, 2006. p. 49).

5 “Seteiras: Abertura no adarve de uma fortaleza para o lançamento de projéteis” (KOCH, 2008, p. 213).

cou a autoria de Euro Brandão, por meio de suas supostas iniciais em uma cópia em *blue-print* da planta principal da Estação Ferroviária, de 1945. O arquiteto afirma que procurou saber se havia outro funcionário com estas iniciais neste trabalho na época, mas não foi encontrado. Graças ao arquiteto, tivemos acesso à referenciada cópia e visualizamos as supostas iniciais, mas ainda assim a dúvida impera, pois, nesta época, os projetos arquitetônicos eram todos feitos à mão e mesmo as cópias recebiam a assinatura do desenhista que não necessariamente era o autor do projeto. E, ainda, encontramos uma fonte de confrontação: a citada reportagem de 2007 traz pequenos trechos de uma entrevista feita anteriormente (em 1980, quando Euro Brandão era Reitor da PUC Paraná) com o próprio Euro Brandão, e em um desses trechos ele diz o seguinte: “O projetista da estação londrinense, de origem germânica, inspirou-se na residência do madeireiro João José Zattar, em Curitiba”. A partir desta afirmação, só nos resta duas hipóteses: ou ele tinha mania de falar de si mesmo na terceira pessoa ou ele não foi o autor deste projeto, e sim um projetista de origem germânica, para o qual não temos uma referência de nome sequer. Que Euro Brandão participou do processo de desenvolvimento deste projeto não há dúvida, mas talvez não como autor do projeto arquitetônico. Assim, para nós, a questão da autoria deste edifício fica em aberto, pois não encontramos até o momento, nenhuma fonte histórica que confirme ou refute completamente o nome de Euro Brandão como autor deste projeto. O que para nossa pesquisa se faz certo entrave, pois, ao tratarmos das linguagens arquitetônicas e artísticas da edificação sem conseguir identificar a autoria não se conseguirá, a nosso ver, com plena satisfação, levantar todas as influências mescladas subjetivamente em suas formas, o que para nós, de certa forma, dificulta sua análise.

As afirmações feitas sobre a linguagem arquitetônica deste edifício são uma verdadeira profusão de supostas identificações de estilos arquitetônicos dos mais variados. A atual sede do Museu Histórico de Londrina já foi classificada como um exemplar proveniente da Arquitetura Inglesa, da Arquitetura Normanda (vertente inglesa do Estilo Românico durante o período Medieval) e da Arquitetura Germânica. Ou, simplesmente, um estilo arquitetônico não muito bem identificado: “Em 10 de dezembro de 1986 o edifício em estilo inglês (ou seria germânico, ou seria normando) da Estação Ferroviária foi cedido à Universidade Estadual de Londrina e deu lugar ao Museu que já existia desde 1970” (ASSOCIAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA..., 2004, p. 442). Apesar de todas estas classificações estilísticas, em nosso trabalho de análise das linguagens arquitetônicas deste edifi-

cio, formulamos outra hipótese: a de que o edifício da segunda Estação Ferroviária de Londrina é um exemplar da Arquitetura Eclética ou chamado Ecletismo Arquitetônico (PAULA, 2010).

O verbete *eclético*, *ecletismo* no *Dicionário Oxford de Arte* (CHILVERS, 1996), refere-se 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 de arte. Neste dicionário, o enfoque conceitual encontra-se na pintura, mas esta designação também é utilizada na arquitetura. Nesta vertente artística, o Ecletismo nomeia uma corrente arquitetônica (e filosófica) europeia 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 (PEDONE, 2002, p. 08):

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 tempo.

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 genuinamente nacional, vindo a ser destituído pela Arquitetura Modernista da segunda metade do século XX (FABRIS, 1987). A refutação da importância da Arquitetura Eclética no Brasil foi elevada a tal dimensão que, mesmo na escassa historiografia da Arquitetura Brasileira,

este estilo arquitetônico é extensamente criticado e contraposto à Arquitetura Modernista, desde seus primeiros autores, como Lúcio Costa, até meados da década de 1980 (PUPPI, 1998). Já em meados dos anos 1990 até o presente, a historiografia da Arquitetura tem se voltado lentamente ao Ecletismo Arquitetônico como modo de repensar seu papel na Arquitetura Mundial e Brasileira, principalmente em razão da extensa perda de seus exemplares aqui no Brasil, que, por serem representantes desta linguagem arquitetônica, simplesmente não foram preservados.

Em Londrina, esse estilo irá marcar a forma de algumas construções, geralmente residências da elite local, sobretudo 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 na cidade seja o prédio que abriga hoje o Museu Histórico de Londrina.

Conforme o que já foi discutido, a Arquitetura Eclética não era considerada como um estilo arquitetônico importante no meio acadêmico já no início do século XX, e na bibliografia sobre a arquitetura em Londrina em que pesquisamos não é muito diferente: “Não possui a linguagem própria das edificações da Rede Ferroviária e é de pouca expressão em termos arquitetônicos” (BROETO, s/d, p. 8). Inclusive, esta visão sobre a linguagem arquitetônica do edifício da segunda Estação Ferroviária de Londrina impediu-o de ser tombado.

O pedido de início para o processo de tombamento deste edifício foi feito pela Câmara de Vereadores de Londrina em setembro de 1982 à Coordenadoria do Patrimônio Histórico e Artístico da Secretaria de Estado da Cultura e Esporte do Paraná, em Curitiba. A decisão do processo ficou a cargo do Conselho de Patrimônio Histórico; a vistoria e a coleta de material para o processo foram feitas pela arquiteta Rosita Parchen, da Coordenadoria. Durante este procedimento, Parchen apontou a necessidade do prédio passar por cuidados, ter por certo um novo destino, além da busca pela não descaracterização do edifício. O tombamento deveria ter ocorrido em 08 de março de 1985, porém, pela falta de um relator, segundo o arquiteto Jurandir Rios Garçoni, chefe da Curadoria do Patrimônio Histórico e Artístico, havia sido remarcado para o dia 08 de abril de 1985, mas nunca ocorreu. No processo de tombamento do prédio da segunda Estação Ferroviária de Londrina foi observado três aspectos: a história social e econômica, a evolução urbana e a forma arquitetônica da edificação. Entre um dos fatores para o não tombamento do prédio estava sua forma arquitetônica,

considerada pelo Conselho de Patrimônio Histórico da época, irrelevante para a História do Paraná.

Em parte, sua trajetória histórica como Estação Ferroviária e atual funcionalidade como sede do Museu Histórico são consideradas de maior valor em detrimento de suas formas. Em nosso trabalho, procuramos demonstrar que a linguagem arquitetônica de um edifício, além de ser um instrumento de representação, segundo Giulio Carlo Argan (1998), também é enunciativa do testemunho histórico de sua própria época e lugar por meio de suas linguagens artísticas.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARGAN, Giulio Carlo. *História da Arte como História da Cidade*. Tradução de Pier Luigi Cabra. 4.ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- ASSOCIAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE LONDRINA E REGIÃO. *Londrina Paraná Brasil: Raízes e Dados Históricos – 1930-2004*. Londrina: Edições Humanidades, 2004, p. 442.
- BROETO, Lucila Maris. Sem Título. [S.l.: s.n.]. p.13. Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss.
- BURKE, Peter. *Testemunha Ocular: História e Imagem*. Bauru: EDUSC, 2004.
- CERTEAU, Michel de. A operação historiográfica. In: *A Escrita da História*. Tradução de Maria de Lourdes Menezes. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.
- CERTEAU, Michel de.; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. Caminhadas pela cidade. In: *A invenção do cotidiano*. Tradução de Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis: Vozes, 1996a.
- \_\_\_\_\_. Relatos de Espaço. In: *A invenção do cotidiano*. Tradução de Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis: Vozes, 1996b.
- CHILVERS, Ian (Org.). *Dicionário Oxford de arte*. Tradução de Marcelo Brandão Cipolla. São Paulo: Martins Fontes, 1996, p. 170.
- FABRIS, Annateresa (Org.). *Eclético na Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Nobel; Editora da Universidade de São Paulo, 1987.
- KOCH, Wilfried. *Dicionário dos Estilos Arquitetônicos*. Tradução de Neide Luiza de Rezende. 3.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008, p.213.
- LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. Tradução de Jefferson Luiz Camargo. 2.ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- PAULA, Zueleide Casagrande de. Os Marcos Urbanos em História e Memória: o Museu Histórico de Londrina “Pe. Carlos Weiss” em Breve Nota. In: *Boletim Museu Histórico de Londrina*. v.1, n.2. Londrina, 2010.

- PEDONE, Jaqueline Viel Caberlon. *O Espírito Eclético*. 2002. 250 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- PUPPI, Marcelo. *Por uma História Não Moderna da Arquitetura Brasileira: Questões de Historiografia*. Campinas: Pontes; Associação dos Amigos da História da Arte; CPHA; IFCH; Unicamp, 1998.
- SILVA, Priscilla Perrud. De Estação Ferroviária à Museu Histórico de Londrina: A Refuncionalização do Edifício na Década de 1980. In: IX SEMINÁRIO DE PESQUISA EM CIÊNCIAS HUMANAS (SEPECH), 2012. *Anais...* Londrina, UEL, 2012.
- SUMMERSON, John. *A Linguagem Clássica da Arquitetura*. Tradução de Sylvia Ficher. São Paulo: Martins Fontes, 2006, p.49.

#### FONTES HISTÓRICAS

- ARRUDA, João. Ferroviária o que fazer? *Folha de Londrina*. Londrina, 11 ago. 1983. Caderno2. Acervo da Biblioteca Municipal de Londrina.
- ASSUME hoje o Novo Ministro da Educação. *Folha de Londrina*. Londrina, 30 maio 1978, p.5. Acervo Digitalizado do Centro de Pesquisa e Documentação Histórica da UEL.
- MENDONÇA, Lia. Casa curitibana inspirou a antiga ferroviária. *Jornal Notícias*. Londrina, Universidade Estadual de Londrina (UEL), 21 mar. 2007, p.10. Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss.
- 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 ago. 1945. Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss.
- ORICELLI, Sílvio. Ferroviária será museu? *Folha de Londrina*. Londrina, 17 mar. 1985. Caderno2. Acervo da Biblioteca Municipal de Londrina.
- ROSA, Ricardo da Guia. Reformas descaracterizam o prédio da antiga Ferroviária. *Folha de Londrina*. Londrina, 25 mar. 1986, p.4. Acervo da Biblioteca Municipal de Londrina.
- R.V.P.S.C. Departamento da Via Permanente. Trecho Ourinhos-Apucarana. *Estação de Londrina* (cópia em *blue-print*). Curitiba, 13 jul. 1945. Arquivo n.3-47-2-24/2. Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss.