

Londrina

CINE TEATRO OURO VERDE



LOCALIZAÇÃO: RUA MARANHÃO, CENTRO.

DATA DA CONSTRUÇÃO: 1953.

AUTOR DO PROJETO: ARQUITETO JOÃO VILANOVA ARTIGAS.

PROPRIETÁRIO: UNIVERSIDADE ESTADUAL DE LONDRINA.

TOMBAMENTO ESTADUAL: PROCESSO Nº 002/98, INSCRIÇÃO Nº 126, LIVRO DO TOMBO HISTÓRICO. DATA: 08/11/1999.

BIBLIOGRAFIA: ARQUIVOS DA CURADORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DA SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA DO PARANÁ, E DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE LONDRINA.

No ano de 1948, os sócios da Autolon Sociedade Auto Comercial de Londrina, revendedora da marca Chevrolet – Celso Garcia Cid, Ângelo Pesarini, Jordão Santoro e outros, decidiram construir um grande e luxuoso cinema, na esquina das ruas Maranhão e Minas Gerais, além do prédio comercial, destinado à venda de automóveis. Seria um negócio lucrativo, pois a venda dos automóveis ligava-se ao cinema, atraindo clientes para a Autolon.

Cinco anos depois, o edifício do Cine Teatro Ouro Verde estava concluído, segundo projeto do arquiteto paranaense João Batista Vila Nova Artigas, que se tornaria nas décadas seguintes um dos nomes principais da renovação da arquitetura moderna. Coube a direção da obra ao Engenheiro Rubens Cascaldi, assessorado por seu irmão Carlos Cascaldi, sócio de Vilanova Artigas.

O cinema comportava 1100 pessoas no salão principal e 400 no balcão e dispunha das instalações mais modernas da época. Durante sua existência, além da exibição de filmes, foram realizados vários espetáculos musicais, com cantores como Tito Schipa e Vicente Celestino e orquestras famosas como a de Francisco Canaro, o Rei do Tango. Em 7 de abril de 1978, pela resolução n.º 451, o Cinema Ouro Verde foi adquirido pela Fundação Universidade Estadual de Londrina, pelo valor de dez milhões de cruzeiros.

Seu frontispício tem sua largura visualmente ampliada pelo emprego de faixas e linhas horizontais e curvas. A edificação, de concreto armado, tem as paredes externas revestidas com pastilhas cerâmicas. Possui um amplo foyer, integrado com o passeio, sobre o qual se projeta o pavimento superior, sustentado por pilotis esbeltos. ✿





ESTAÇÃO RODOVIÁRIA E PRAÇA ROCHA POMBO

No início da década de 20 do século passado, o Norte do Paraná era ainda região agreste, quase inacessível, de florestas exuberantes e onde poucos pioneiros da colonização se haviam estabelecido. Em 1924, o fato marcante para o desenvolvimento de toda aquela região situada no setentrão paranaense foi, sem dúvida, a visita de Lord Lovat, técnico em agricultura e florestamento que integrava a missão inglesa chefiada por Lord Montagu. Os ingleses estavam interessados em investir no Brasil, principalmente em terras para cultivo de algodão. Entusiasmados com a fertilidade do solo e as possibilidades de desenvolvimento da região, acertaram a constituição de uma sociedade com capital inglês, fundando-se, assim, a Companhia de Terras Norte do Paraná, em 24 de dezembro de 1925, sendo adquiridos cerca de 500 mil alqueires de terras, diretamente do governo do estado. Em 1928, a companhia, cujo objetivo inicial era o cultivo do algodão, voltou-se para a colonização das terras adquiridas na margem esquerda do Paranapanema, entre os rios Ivaí e Tibagi. A compra das ações da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná constituiu-se no ponto de partida para o prolongamento dos trilhos para além de Cambará, no Paraná, os quais vinham de Ourinhos (São Paulo), trecho que havia sido construído pelos próprios fazendeiros da região, entre 1924 e 1927. Em 21 de agosto de 1929 foi estabelecido o primeiro marco que assinalaria a futura fundação de Londrina, então conhecida como Patrimônio Três Bocas, num projeto ambicioso de colonização elaborado por empresa privada. Em dezembro daquele mesmo ano chegou a primeira caravana de compradores de terras pertencentes à companhia, todos eles japoneses.

Quando os trilhos da São Paulo-Paraná atingiram as barrancas do Tibagi, já existiam mais de 130 quilômetros de boas estradas de rodagem em Londrina, cuja verdadeira data de fundação remonta ao ano de 1931. Desde o ano anterior, entretanto, já se encontravam na região colonos alemães e japoneses procedentes de São Paulo e os primeiros compradores de terras. Em pouco tempo, formaram a população inicial de Londrina, cujo município foi criado por decreto estadual de 03 de dezembro de 1934. Sua instalação oficial ocorreu no dia 10 do mesmo mês e ano.

O nome Londrina, dado à nova cidade, surgiu em uma reunião dos fundadores da Companhia de Terras Norte do Paraná, realizada em 1929 com o fim de escolher um nome sugestivo para a cidade em projeto. Em virtude da ligação existente entre a nova povoação e Londres, de onde tinham vindo os fundadores e o capital para o seu desenvolvimento, opinou-se pela denominação "Londrina", sugestão aceita por unanimidade de votos dos presentes.



LOCALIZAÇÃO: PRAÇA ROCHA POMBO.

DATA DA CONSTRUÇÃO: 1950-1952.

AUTOR DO PROJETO: ARQUITETO JOÃO BATISTA VILANOVA ARTIGAS.

PROPRIETÁRIO: PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE LONDRINA.

TOMBAMENTO ESTADUAL: PROCESSO N° 53/74, INSCRIÇÃO N° 52, LIVRO DO TOMBO HISTÓRICO.

DATA: 8/12/1974 (ESTAÇÃO), E PROCESSO N° 54, INSCRIÇÃO N° 53. LIVRO DO ARQUEOLÓGICO, ETNOGRÁFICO E PAISAGÍSTICO, DATA: 8/12/1974 (PRAÇA).

BIBLIOGRAFIA: ARQUIVOS DA CURADORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DA SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA DO PARANÁ.

ARQUIVOS DA PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE LONDRINA. BRUANT, YVES. ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA NO BRASIL, ED. PERSPECTIVA, SÃO PAULO, 1981.

MINDLIM, HENRIQUE E. L'ARCHITECTURE MODERNE AU BRÉSIL, COLIBRIS ED, RIO DE JANEIRO E AMSTERDÃ, 1956.

Na divisão territorial feita no curso dos anos 1944-1948, o município foi desmembrado, perdendo área de 20.690 quilômetros quadrados, que hoje constituem os territórios dos municípios de Rolândia, Araçongas, Apucarana, Mandaguari, Marialva, Jandaia do Sul, Maringá, Nova Esperança, Paranavaí, Araruva, Mandaguaçu, Astorga, Alto Paraná e outros.

Localizada a 576m de altitude em pleno setentrão paranaense, Londrina possui clima quente e úmido e atualmente compreende área de cerca de dois mil quilômetros quadrados.

Considerada poeticamente como a “cidade menina”, natural seria que Londrina, expressão pujante do grande desenvolvimento por que passou a região, buscase à medida que crescia, soluções novas para velhos problemas e que as traduzisse em modernas formas de arquitetura. Durante a gestão do prefeito Hugo Cabral (1947-1950), convidou-se o conceituado arquiteto João Batista Vilanova Artigas para projetar a Estação Rodoviária da cidade, cujas obras foram concluídas na administração seguinte, a do prefeito Milton Ribeiro de Menezes, sendo inaugurada em 12 de dezembro de 1952. Por suas características, expressão de novos conceitos de arquitetura no que concerne a projeto, construção e utilização de obra pública, foi tombada pelo Patrimônio do Estado em 1975, o mesmo ocorrendo com a Praça Rocha Pombo, à qual está paisagisticamente integrada (Processo nº 54 Inscrição nº 53, Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico). Pelo Decreto nº 32, desde fevereiro de 1985, do prefeito Wilson Moreira, acolhendo sugestão do deputado Márcio de Almeida, a Estação Rodoviária de Londrina passou a denominar-se “João Batista Vilanova Artigas”, homenagem a uma das maiores expressões da moderna arquitetura no Brasil, que em 1948 a projetou, sendo autor, também, dos projetos do Fórum de Londrina, do Cine Ouro Verde e do Edifício Autolon. Com a conclusão da nova Estação Rodoviária da Cidade, concepção original de Oscar Niemeyer, com a participação de arquitetos londrinenses comandados por Julio Oscar Giestas Ribeiro, a obra de Artigas foi reciclada para abrigar o Museu de Artes de Londrina.

É um marco arquitetônico, símbolo da renovação urbana iniciada no final dos anos 40 e intensificada nas décadas seguintes e com a expansão e verticalização da cidade, em virtude, principalmente, da riqueza que o café e, posteriormente, a soja lhe proporcionaram. Com a modernização, Londrina ganhou feições cosmopolitas, dando-se ênfase à criação de áreas de lazer, praças e jardins. Na Praça Rocha Pombo a nova rodoviária - marco pioneiro da arquitetura moderna no Paraná - substituiu a antiga edificação de madeira, que já funcionava em condições bastante precárias, no local onde hoje se ergue a Concha Acústica. Possuindo área útil de 4.410 metros quadrados, e distribuída em planta retangular, a rodoviária constitui-se, ainda hoje em cartão de visita da cidade, pelas linhas arrojadas de sua arquitetura. São, na realidade três corpos distintos interligados, um, constituído por abóbadas de concreto armado sustentadas por pilares que servem de abrigo às plataformas de embarque e desembarque e dois outros, nos quais situam-se os serviços e a administração. Esses

blocos, contrastados, harmonizam-se através da cobertura em laje inclinada que se liga em sua cota mais baixa ao conjunto de abóbadas, cuja modulação oferece à composição massas bem equilibradas.

Rampas e escadas interligam esses espaços. A fachada norte é vedada com brise-soleils horizontais; e a sul, com vidro. Os aspectos mais notáveis desse projeto estão no contraponto obtido pelo contraste entre as coberturas de concreto armado e na perfeita utilização do concreto e dos panos de vidro das fachadas trapezoidais, fatores que não só dão ao conjunto funcionalidade como, também, leveza plástica. A Praça Rocha Pombo, pelo seu traçado, pela harmonia entre as áreas gramadas, árvores, palmeiras, pinheiros, e o espelho-d'água circular, integra-se de maneira expressiva à edificação, ambientando-a, motivo pelo qual foi inscrita no Livro do Tombo como medida complementar à preservação da estação. Em 1993 foi restaurada, e adaptada para utilização como centro de exposições de artes plásticas segundo projeto do arquiteto Antonio Carlos Zani. ✿





