



**UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

**ESTAÇÃO SÃO FRANCISCO: RECONSTRUINDO E VALORIZANDO A
MEMÓRIA URBANA DE ALAGOINHAS/BA**

ITHANA SANTANA SALES

SALVADOR

2020

ITHANA SANTANA SALES

**ESTAÇÃO SÃO FRANCISCO: RECONSTRUINDO E VALORIZANDO A
MEMÓRIA URBANA DE ALAGOINHAS/BA**

Trabalho apresentado à Universidade Católica do Salvador como requisito para aprovação na disciplina “Trabalho de Conclusão de Curso I”.
Prof. Márcia Silva dos Reis

SALVADOR

2020

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Deus pela oportunidade de poder produzir um trabalho tão significativo. Aos meus pais e família pelo apoio e incentivo ao longo do curso e neste período.

Agradeço a oportunidade do reconhecimento do valor histórico, social, cultural e sentimental que a Estação São Francisco revelou, e que tive o grande prazer de estudar e abordar em suas diversas vertentes. Agradeço à colaboração das pessoas que passaram por mim neste período, que foram essenciais para a elaboração e afirmação do que eu estava determinada a fazer, e reafirmaram o meu comprometimento e desejo frente à um local que está degradado e faz parte da história da cidade de Alagoinhas. Saibam que cada pessoa que esteve ao longo da minha trajetória faz parte do meu crescimento e sucesso, sou muito grata à todos vocês.

SALES, Ithana. **Estação São Francisco: reconstruindo e valorizando a memória urbana de Alagoinhas/BA**. Trabalho de Conclusão de Curso II. Curso de Arquitetura e Urbanismo. 2020. 102 p. Universidade Católica do Salvador, Salvador, 2020.

RESUMO

A presente dissertação intitulada: Estação São Francisco: reconstruindo e valorizando a memória urbana de Alagoinhas, aborda a estação como marco histórico para o desenvolvimento da cidade no século XIX e a requalificação da sua estrutura original e do entorno com o objetivo de criar um espaço que atenda um público diversificado para a realização de atividades socioeducativas.

As edificações que compõem a Estação São Francisco são denominadas de estação de passageiros que está em desuso e em situação de abandono e estação de mercadorias que está sendo utilizada mas sem a manutenção devida, assim a estrutura está se deteriorando ao passar dos anos. Então nesse contexto, com o abandono de parte da edificação e consequente deterioração, a proposta para esta área envolve a requalificação da estrutura buscando intervir nos edifícios antigos, fazendo relação com o entorno e com a nova estrutura, evidenciando a importância histórico e cultural da Estação São Francisco para a cidade e a preservação da memória urbana que existe, com objetivo final de relacionar dois séculos distintos em uma estrutura moderna e viva para que toda a população possa frequentar o lugar.

Palavras-chave: Trabalho de Conclusão de Curso I, Requalificação, Estação São Francisco, Preexistência.

SALES, Ithana. **San Francisco Station: reconstructing and valuing the urban memory of Alagoinhas/BA**. Undergraduate thesis. Architecture and urbanism course. 2020. 102 p. Universidade Católica do Salvador, Salvador, 2020.

ABSTRACT

The present dissertation denominate: San Francisco Station: reconstructing and valuing the urban memory of Alagoinhas, approaches the station as a historical mark for the development of the city in the 19th century and the requalification of its original structure and surroundings with the objective of creating a space that serves a diverse audience for socio-educational activities.

The buildings that compose the San Francisco Station are denominated a passenger station that is in disuse and abandoned and a merchandise station that is being used but without the correct maintenance, so the structure is deteriorating over the years. So in this context, with the abandonment of part of the building and consequent deterioration, the proposal for this area involves the requalification of the structure seeking to intervene in the old buildings, relating to the surroundings and the new structure, showing the historical and cultural importance of the São Francisco Station for the city and the preservation of the urban memory that exists, with the ultimate goal of relating two distinct centuries in a modern and living structure so that the entire population can frequent the place.

Keywords: Undergraduate thesis, requalification, San Francisco Station, preexistence.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Fachada Frontal das Ruínas da Igreja Inacabada.	18
Figura 2: Fachada Posterior das Ruínas da Igreja Inacabada.	18
Figura 3: Fachada Frontal das Ruínas da Igreja Inacabada.	19
Figura 4: Tijolo que exibe o nome do fabricante.	21
Figura 5: Ocupação na Estação São Francisco.	22
Figura 6: Parte da estação em 2008.	23
Figura 7: Estação São Francisco e suas partes deterioradas.	23
Figura 8: Parte que desabou em 2008.	22
Figura 9: Estação São Francisco em 2020.	24
Figura 10: Linha do tempo.	25
Figura 11: Evolução urbana da cidade.	30
Figura 12: Área de intervenção e entorno em 2003.	31
Figura 13: Área de intervenção e entorno em 2019.	31
Figura 14: Praça da Bandeira : Banco do Brasil S. A. : Correios : Alagoinhas, BA. [19--?]	32
Figura 15: Praça da Bandeira : Banco do Brasil S. A. : Correios : Alagoinhas, BA. 2012.	32
Figura 16: Rua Rodrigues Lima : Alagoinhas, BA. [19--?]	33
Figura 17: Rua Rodrigues Lima : Alagoinhas, BA. 2012.	33
Figura 18: Análise topográfica da poligonal de estudo.	34
Figura 19: Análise topográfica e ocupação da poligonal de estudo.	34
Figura 20: Análise do gabarito.	40
Figura 21: Os bairros na poligonal de estudo.	40
Figura 22: Análise urbana do uso do solo.	41
Figura 23: Coleta de lixo dentro da poligonal de estudo.	42
Figura 24: Lixo na Rua Dois de Julho, Bairro Dois de Julho.	43
Figura 25: Alagamento na Rua Silva Jardim, Bairro Silva Jardim.	43
Figura 26: Alagamento na Rua Praça da Bandeira.	44
Figura 27: Rua Quinze de Novembro.	45
Figura 28: Rua Dois de Julho.	45

Figura 29: Equipamentos urbanos.	46
Figura 30: Mobilidade Urbana.	47
Figura 31: Mobilidade Urbana.	47
Figura 32: Terminal Rodoviário Urbano.	48
Figura 33: Estação de Transporte Alternativo Pedro Lemos Carnaúba Filho.	48
Figura 34: Terminal Rodoviário Clériston Andrade.	48
Figura 35: Hierarquia viária.	49
Figura 36: Calçada na Rua Quinze de Novembro.	50
Figura 37: Calçada na Rua Quinze de Novembro.	50
Figura 38: Edificações localizadas na Rua Quinze de Novembro.	51
Figura 39: Edificações localizadas na Rua Quinze de Novembro.	51
Figura 40: Edificações localizadas na Rua Dois de Julho.	52
Figura 41: Edificações localizadas na Rua Dois de Julho.	52
Figura 42: Edificação localizada na Rua Quinze de Novembro.	53
Figura 43: Edificações localizadas na Avenida Luis Viana.	53
Figura 44: Edificações localizadas na Rua Dois de Julho.	53
Figura 45: Edificações localizadas na Rua Praça da Bandeira.	54
Figura 46: Espaços públicos e áreas verdes.	54
Figura 47: Praça J. J. Seabra.	55
Figura 48: Praça Barão do Rio Branco.	55
Figura 49: Áreas de interesse ambiental e paisagístico.	57
Figura 50: Área de Interesse ambiental vista da rua Dois de Julho.	57
Figura 51: Rio Catu visto da Travessa Dois de Junho.	
58	
Figura 52: Rio Catu visto da Rua Nilton Ornelas.	58
Figura 53: Temperaturas máximas e mínimas médias.	59
Figura 54: Temperatura média horária.	60
Figura 55: Chuva mensal média.	60
Figura 56: Nascer e pôr do Sol com crepúsculo.	61
Figura 57: Velocidade Média do vento.	61
Figura 58: Direção do vento.	62
Figura 59: Levantamento Topográfico na área de intervenção.	63

Figura 60: Entorno da área de intervenção.	64
Figura 61: Fachada da Estação de Passageiros.	64
Figura 62: Entorno da área de intervenção.	65
Figura 63: Calçadas do entorno da edificação.	65
Figura 64: Edificação que desabou em 2008.	66
Figura 65: Situação do local em que a edificação desabou.	66
Figura 66: Espaço coberto pela cobertura metálica e edificação em ruínas.	66
Figura 67: Cobertura metálica.	67
Figura 68: Cobertura metálica.	67
Figura 69: Acesso ao Bloco A	68
Figura 70: Bloco A	68
Figura 71: Carta Solar.	69
Figura 72: Insolejamento.	69
Figura 73: Direção dos ventos.	70
Figura 74: Sombreamento.	70
Figura 75: Estação da Luz em construção em 1898.	73
Figura 76: Fachada da Estação da Luz.	73
Figura 77: Fachada do Parque das ruínas.	75
Figura 78: Interior do Parque das ruínas.	75
Figura 79: Estação São Francisco e condição atual.	79
Figura 80: Resultado da questão da pesquisa.	81
Figura 81: Resultado da questão da pesquisa.	81
Figura 82: Fluxograma do Bloco A	83
Figura 83: Fluxograma do Bloco B	83
Figura 84: Setorização do Bloco A	84
Figura 85: Setorização do Bloco B	84
Figura 86: Croqui relatando a estrutura existente e a nova.	90
Figura 87: Croqui demonstrando a relação da platibanda existente e a cobertura nova.	91
Figura 88: Croqui demonstrando a claraboia e como funciona a ventilação.	91

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Tabela de danos - Parte 1	26
Quadro 2: Tabela de danos - Parte 2	26
Quadro 3: Tabela de danos - Parte 3	27
Quadro 4: A evolução da cidade de Alagoinhas.	28
Quadro 5: Parâmetros de uso, ocupação e parcelamento do solo nas áreas de uso.	36
Quadro 6: Instalações Sanitárias.	39
Quadro 7: Critérios de qualidade com respeito à paisagem do pedestre.	78
Quadro 8: Dimensionamento do Bloco A	85
Quadro 9: Dimensionamento do Bloco B	86
Quadro 10: Dimensionamento da área externa	87
Quadro 11: Parâmetros Urbanísticos	88

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnica

CENDOMA - Centro de Documentação e Memória de Alagoinhas

CTPM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico

FIGAM - Fundação Iraci Gama de Cultura

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPAC -BA - Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural do Estado da Bahia

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

NBR - Norma Brasileira

ICOMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
1.1. Justificativa e relevância do tema	1
1.2. Terminologias	4
1.3. Objetivos	5
1.3.1. Objetivo Geral	5
1.3.2. Objetivos Específicos	5
1.4. Metodologia	6
1.4.1. Etapa 1 - Pesquisa bibliográfica e documental	6
1.4.2. Etapa 2 - Levantamento de dados e visita ao local	6
1.4.3. Etapa 3 - Análise de danos	7
1.4.4. Etapa 4 - Desenvolvimento do projeto arquitetônico	7
2. TEMAS REFERENTES	7
2.1. Referencial Teórico	7
2.2. Legislação Específica	13
3. ESTADO DA ARTE	15
3.1. Arquitetura do ferro	15
3.2. A cidade de Alagoinhas	17
4. A ESTAÇÃO SÃO FRANCISCO	20
4.1. Pesquisa histórica e documental	20
4.2. Cronologia arquitetônica	25
4.3. Levantamento dos danos existentes	25
5. ESTUDO URBANÍSTICO DA POLIGONAL DE ESTUDO E DA ÁREA DE INTERVENÇÃO	27
5.1. Análise da poligonal de estudo	27
5.1.1. Evolução urbana da poligonal de estudo	27
5.1.2. Análise Topográfica	33
5.1.3. Legislação Urbanística	35
5.1.3.1. Plano Diretor	35
5.1.3.2. Lei de Uso e Ocupação do Solo	36
5.1.3.3. Código de Obras	38
5.1.4. Análise do gabarito	39
5.1.5. Análise urbana do uso do solo	40
5.1.6. Análise das propostas existentes para a área	41
5.1.7. Infraestrutura e equipamentos urbanos	41
5.1.7.1. Infraestrutura urbana	42
5.1.7.2. Equipamentos urbanos	45
5.1.8. Mobilidade Urbana e Acessibilidade	46
5.1.8.1. Mobilidade Urbana	46
5.1.8.2. Acessibilidade	49
5.1.9. Análise da tipologia arquitetônica e construtiva	50
5.1.10. Espaços públicos e áreas verdes	54
5.1.11. Estudo ambiental	55
5.1.12. Estudo Climático	59

5.1.13.	Considerações gerais sobre a análise da poligonal de estudo	62
6.	ANÁLISE DA ÁREA DE INTERVENÇÃO	62
6.1.	Situação Fundiária	62
6.2.	Levantamento Topográfico	63
6.3.	Levantamento Fotográfico	63
6.4.	Estudos Climáticos (insolejamento, ventilação, sombreamento)	68
6.5.	Considerações gerais sobre a área de intervenção	71
7.	REFERÊNCIAS PROJETUAIS	71
7.1.	Estação da Luz - São Paulo, SP, Brasil	71
7.2.	Parque das Ruínas - Rio de Janeiro, RJ, Brasil	73
8.	CONCEITO DO PROJETO	75
9.	PROPOSTA PROJETUAL	80
9.1.	Programa de Necessidades	80
9.2.	Diretrizes de projeto	82
9.3.	Determinação das áreas	83
9.3.1.	Fluxograma	83
9.3.2.	Setorização	84
9.3.3.	Dimensionamento	85
10.	PROJETO ARQUITETÔNICO	89
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	93
	REFERÊNCIAS	94
	APÊNDICE	99
	ANEXOS	102

1. INTRODUÇÃO

A dissertação tem como tema a requalificação da Estação São Francisco e do entorno, que está localizada na cidade de Alagoinhas, no agreste do estado da Bahia. Segundo o último censo realizado pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) a população corresponde à 141.949 pessoas distribuídas em uma área de 707,835 km², conforme os dados de 2019.

A Estação São Francisco tem uma grande importância histórica e funcionou como núcleo inicial para o desenvolvimento da cidade, sendo valorizada e tendo sua importância evidenciada no século XIX. Hoje, a situação está diferente, apesar de grande parte da população ter conhecimento sobre o significado da estação, é designada como um local perigoso que transmite medo e deixa em evidência o abandono por longos anos.

O subtema intitulado como reconstruindo e valorizando a memória urbana de Alagoinhas-BA foi definido baseando na reconstrução do espaço que antes era utilizado e transformá-lo em uma área que deve ser ocupada pelo novo uso, além da valorização de cada parte da estação e das pessoas que construíram, trabalharam e moram na área e tem um sentimento de afeição com o lugar e o considera um importante marco da cidade. A apropriação do espaço se torna uma oportunidade de desenvolver a cultura e valorizar a história.

1.1. Justificativa e relevância do tema

A antiga vila, chamada de cidade de Alagoinhas, localizada no estado da Bahia, teve como marco de sua fundação, a Igreja de Alagoinhas Velha (século XVIII), inacabada, que permanece conservada desta forma, e a Estação São Francisco, inaugurada em 13 de fevereiro de 1863, no século XIX, ambas situadas em pontos estratégicos, favorecendo o crescimento e o desenvolvimento populacional e comercial no entorno das edificações. Como cita Keite Lima em sua dissertação sobre a Estação São Francisco e sua instalação:

- a) A ferrovia foi responsável pela construção de uma nova cidade, em razão de o processo de ocupação/urbanização ter-se concentrado no espaço circunscrito à Estação Alagoinhas a partir de 1863.
- b) A ferrovia forjou o traçado da cidade e alterou os hábitos e costumes dos moradores, graças a um maior contato com a capital e com outras regiões, facilitando o acesso a diversas mercadorias e idéias em circulação; criação de novas rotas, facilitando a circulação de pessoas e mercadorias; ou ainda pelo fato de constituir-se um instrumento ideológico da “nova era”, carregando em si a crença no progresso.
- c) Tanto quanto a ferrovia, o comércio contribuiu para a expansão da cidade, promovendo a implementação de infraestrutura e serviços urbanos.
- d) A presença da ferrovia, o uso do transporte ferroviário, as atividades comerciais voltadas tanto para o mercado externo quanto para o mercado interno, a presença dos imigrantes, a diversidade de mercadorias e a intervenção do poder público no espaço citadino alteraram os hábitos e costumes dos moradores e possibilitou aos alagoinhenses novas formas de relações e vivência com a cidade. (LIMA, p.24, 2010)

Assim como as ferrovias construídas nesse período eram símbolos de modernização e progresso, o intuito principal era de transportar mercadorias e passageiros, já que era um meio utilizado para encurtar viagens, sendo possível a criação de ligações entre as áreas de produção e a entrega de mercadorias ao consumidor final, promovendo desta forma o crescimento da região, dando início à construção de residências e comércio.

A partir do processo de urbanização, através dos imigrantes que ocuparam a cidade e com a ênfase para o transporte rodoviário, a Estação São Francisco, que tinha como objetivo principal servir de apoio para transporte de mercadorias e passageiros por via férrea, foi sendo abandonada, assim resultando na degradação ao longo do tempo, tornando-se abrigo para moradores de rua e usuários de drogas que frequentam constantemente o local.

Em pesquisa realizada com os moradores sobre a Estação São Francisco, em relação à estrutura da edificação, ao abandono e o seu estado atual, foram relatadas as seguintes questões:

Necessita de restauração, intervenção relativa à segurança na área - que hoje é repleta de usuários de entorpecente - garantindo uma visita tranquila a quem se predispõe a ir ao local, bem como de manutenção, a fim de garantir a permanência da estrutura física, servindo como ponto histórico da cidade. (Morador na faixa de 31 à 40 anos, mora na cidade há mais de 15 anos)

Abandonada, a população corre risco ao passar por perto, acaba se tornando um esconderijo para bandidos e usuários de droga, e tornando as

pessoas vulneráveis à violência. Passo por lá para fazer minhas caminhadas, mas sempre com medo. (Morador na faixa de 41 à 50 anos, mora na cidade há mais de 15 anos)

A estação São Francisco, nas condições em que se apresenta ela oferece perigo às pessoas que transitam no local ou nas intermediações, pois é um local com uma iluminação precária, favorecendo que no período da noite se torne um local onde alguns indivíduos frequentem para fazer o uso de entorpecentes e a prática de roubo. (Morador na faixa de 21 à 30 anos, mora na cidade há mais de 15 anos)

Levando em consideração a relevância histórica da Estação São Francisco é lamentável a ausência de políticas públicas para sua conservação ao longo dos anos e, reestruturação já que chegou ao ponto de desabamento de algumas partes. A estação é parte da história e da memória da construção da sociedade Alagoinhense. (Morador na faixa de 41 à 50 anos, mora na cidade há mais de 15 anos)

Ressalta-se ainda que parte dos entrevistados não tinha conhecimento sobre a sede da FIGAM (Fundação Iraci Gama de Cultura), que funciona na estação de mercadorias desde 2002, sendo mantenedora do CENDOMA (Centro de Documentação e Memória de Alagoinhas), que tem o objetivo de manter e preservar a cultura e a história da cidade. Entretanto, a Fundação funciona de modo inadequado, já que não foram feitos ajustes para o novo uso do edifício, nem para o conforto necessário de quem o frequenta.

A falta de manutenção e preservação das estações ferroviárias são questões relatadas por muitos historiadores e pesquisadores que lutam pela preservação do patrimônio histórico e cultural do Brasil. Em uma das pesquisas, Giesbrecht (2020) cita:

Em 1990, com a estação já mostrando grandes sinais de abandono, o prédio foi tombado como patrimônio histórico pela prefeitura de Alagoinhas. Segundo o boletim Centro-Oeste, de Flávio Cavalcanti, o último trem de passageiros da Bahia, o "Marta Rocha", que ligava Alagoinhas a Senhor do Bonfim, foi desativado em 1989, em virtude da forte concorrência rodoviária e pela precariedade dos serviços oferecidos à população, com carros superlotados e sem as mínimas condições de segurança e higiene, aliado às condições insatisfatórias da via permanente. Em outubro de 2006, parte do prédio da estação desabou, levando com ela para o chão toda aquela cobertura de ferro de mais de 140 anos de idade. Em 2018, estava em ruínas. (GIESBRECHT, 2020, n.p)

Logo, a obra arquitetônica que trouxe o progresso para a cidade de Alagoinhas, que tinha um papel fundamental para a economia e transporte,

transformou-se em um local abandonado, sem a possibilidade de uma nova utilização devido ao descaso, bem às linhas de trem que estão situadas no entorno, que se transformaram em linhas de transporte de cargas para a empresa que assumiu a responsabilidade pelas mesmas.

Na presente proposta de intervenção é coerente propor a conservação das edificações existentes, de modo a utilizar meios para a integração da preexistência com o entorno, inserindo a área verde como um dos diferenciais do projeto sendo um espaço externo amplo para atividades externas em que possa contribuir para a preservação da cultura local.

Há a necessidade de integrar o antigo com o novo com a criação de elementos e a adequação de um programa que seja compatível para que não se torne apenas mais um projeto desenvolvido e não explorado pela população e sim, um espaço que possa transmitir cultura através da estrutura antiga e da história contada. Assim, é necessário soluções que criem relação do edifício construído no século XIX e a cidade do século XXI, contando com a preservação do patrimônio histórico através do seu restauro.

Nesse contexto, o projeto intitulado Estação São Francisco: restaurando e valorizando a memória urbana de Alagoinhas-BA, se justifica baseado na recuperação do patrimônio, bem como a oferta de outros usos para as edificações existentes. A preservação do patrimônio histórico e a renovação da paisagem urbana, trata-se de uma perspectiva transformadora para a realidade local, revelando a importância deste marco arquitetônico histórico da cidade, mediante a criação de espaços de cultura e lazer, tornando o local atrativo para toda a população.

1.2. Terminologias

1.2.1. Restauração

Restauração define-se como medida que procura manter a obra arquitetônica em seu formato original, procurando conservar os valores históricos presentes, sendo importante o conhecimento da trajetória da obra, ou seja, a identificação do período que foi realizada a construção, quais foram os materiais utilizados e as técnicas construtivas do período e as intervenções posteriores.

1.2.2. Requalificação

Define-se requalificação como a intervenção no espaço que possui um valor histórico e cultural visando a recuperação e proteção não só da obra arquitetônica mas também do entorno imediato, assim com o objetivo de atribuir um novo uso ou nova função para áreas deterioradas e/ou esquecidas, que anteriormente tinham um uso diferente do proposto.

1.2.3. Retrofit

O conceito de retrofit significa moldar a obra antiga à ser atual ou seja, é realizada a modernização da obra arquitetônica que tem grande importância para a preservação da memória de um determinado lugar, assim sendo necessário reutilizá-la buscando conhecimentos técnicos necessários e técnicas construtivas avançadas que busquem o aprimoramento da instalações e da estrutura, com o objetivo final de utilização das edificações antigas.

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo Geral

Elaborar o projeto de Restauro da Estação Ferroviária São Francisco, em Alagoinhas-BA, visando a recuperação de patrimônio de importante valor histórico, mediante a implantação de um centro cultural para a valorização da cultura local, com atividades que atendam a demanda da população local.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Pesquisar os aspectos sociais, históricos, culturais da cidade de Alagoinhas-BA e da Estação Ferroviária São Francisco;
- Estudar a relação urbana da Estação com a cidade de Alagoinhas-BA;

- Pesquisar o referencial teórico sobre a temática do restauro e preservação;
- Elaborar a FID (Ficha de Identificação de Danos) e o mapeamento de danos, fundamentais para a identificação das patologias existentes;
- Elaborar o plano de conservação necessário para a preservação do referido patrimônio;
- Pesquisar métodos atuais para o melhor conforto acústico e lumínico das edificações.

1.4. Metodologia

A metodologia de desenvolvimento da proposta de restauro e, conseqüentemente da nova utilização para a área de estudo, está fundamentada nas etapas descritas a seguir.

1.4.1. Etapa 1 - Pesquisa bibliográfica e documental

- Pesquisa em meio físico e digital, incluindo livros, reportagens, trabalhos acadêmicos, artigos científicos, legislação específica, com o intuito de recolher informações sobre a cidade de Alagoinhas-BA e sobre a importância das estações ferroviárias no Brasil e para o desenvolvimento da cidade em estudo;
- Análise de teóricos da história do restauro e identificação da base científica a ser utilizada no projeto de intervenção, que melhor atenda à situação real do patrimônio histórico local. A partir desta análise, será estudado meios que sejam eficazes para atender o melhor conforto dos edifícios e a melhor adequação ao novo uso.

1.4.2. Etapa 2 - Levantamento de dados e visita ao local

- Compreensão da área onde está localizada a pré-existência e seu entorno, observando detalhes que ocasionalmente podem interferir no programa de necessidades;

- Pesquisa de campo: elaboração de questionário, em meio digital, e envio pelas redes sociais, para obter informações sobre as impressões e demandas dos moradores acerca da Estação, bem como as sugestões para novos usos a serem implementados no programa de necessidades. O questionário foi respondido entre os dias 13 e 17 de maio de 2020, obtendo-se cinquenta e cinco respostas, as quais foram tabuladas e apresentadas em gráficos;
- Análise de projetos arquitetônicos de restauro existentes para a Estação São Francisco identificando os pontos positivos e negativos, e como estes serão utilizados para o projeto atual;
- Análise de projetos de restauro para edificações com a mesma tipologia.

1.4.3. Etapa 3 - Análise de danos

- Registro fotográfico da área estudada;
- Produção da ficha de identificação de danos, mediante o reconhecimento dos mesmos e do registo fotográfico;
- Elaboração do mapeamento de danos;
- Proposição de soluções que se adequem às necessidades locais, relacionando os problemas atuais.

1.4.4. Etapa 4 - Desenvolvimento do projeto arquitetônico

- Elaboração do programa de necessidades, fluxograma e setorização;
- Elaboração do dimensionamento;
- Produção do projeto arquitetônico buscando atender as soluções encontradas no mapeamento de danos;
- Produção do entorno em que está situado o objeto arquitetônico estudado.

2. TEMAS REFERENTES

2.1. Referencial Teórico

A preservação do patrimônio é o método que permite a história ser contada

através da memória que se forma através do tempo, pois a história precisa ser comprovada através de registros, sejam eles documentos, a memória da população ou por meio dos edifícios, que cooperam para entender o processo do desenvolvimento da cidade. Tem-se pois a comprovação de que necessitamos entender o passado para estabelecermos pontos que precisam ser notados no presente, assim permitindo adquirirmos todo conhecimento para elaborar conceitos baseados em teorias para que se possa estabelecer métodos de conservação do patrimônio para que todas as gerações conheçam e criem o desejo de prosseguir a história, não permitindo a perda de dados, características e a memória sobre os objetos.

A falta de conhecimento em não saber como restaurar edificações históricas é um ponto abordado por Choay (2001) para estabelecer que cada cultura, cada teórico age de uma maneira em relação ao restauro das edificações antigas, pois se a população soubesse preservar as edificações, não seria necessário o restauro das mesmas.

Querer e saber "tombar" monumentos é uma coisa. Saber conservá-los fisicamente e restaurá-los é algo que se baseia em outros tipos de conhecimento. Isso requer uma prática específica e pessoas especializadas, os "arquitetos dos monumentos históricos", que o século XIX precisou inventar. (CHOAY, 2001, p.149).

Com base no novo olhar que foi manifestado para preservação das edificações históricas, o conceito de restauração foi ampliado sendo baseado em teorias de restauro, conservação e reconstituição e tem como objetivo final a proteção dos testemunhos históricos da sociedade. Para que ocorra uma restauração é necessário ser observado o estado da edificação, se possui alguma parte deteriorada, em ruínas, e estudar uma melhor maneira de reconstituir aquele espaço que faz parte da história, oferecendo conforto para que seja ocupado.

O IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) reuniu documentos que compreendem uma orientação referente à preservação de bens materiais, documentação, planos de conservação, manutenção e restauro de um patrimônio, assim denominados cartas patrimoniais, que estabelecem relação com a conservação e com o restauro dos testemunhos da história.

Dentre estas destaca-se a Carta de Veneza, elaborada em 1964, no II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos pelo ICOMOS (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios), que trata da conservação e restauração dos monumentos e sítios, sendo que no artigo 9º cita:

A restauração é uma operação que deve ter caráter excepcional. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos. Termina onde começa a hipótese; no plano das reconstituições conjecturais, todo trabalho complementar reconhecido como indispensável por razões estéticas ou técnicas destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar a marca do nosso tempo. A restauração será sempre precedida e acompanhada de um estudo arqueológico e histórico do monumento. (IPHAN, 1964).

O artigo citado ressalta a essência do restauro, que deve ser realizado sem falsificações, no qual toda a história da edificação deve ser estudada para se chegar à um modelo desejado, devendo-se compreender que “os elementos destinados a substituir as partes faltantes devem integrar-se harmoniosamente ao conjunto, distinguindo-se, todavia, das partes originais a fim de que a restauração não falsifique o documento de arte e de história.” (IPHAN, 1964).

Quando é incluído algo fora do contexto da edificação, há a possibilidade de dispersar a ideia inicial de um projeto de restauração, que seria de possibilitar o arquiteto a ressuscitar uma edificação antiga que foi esquecida pela sociedade, assim em seu projeto, busca incluir elementos que criem relação com a memória daquilo que já viveu quando a edificação estava em um bom estado de uso mas com a utilização da arquitetura em pró a realizar um projeto que atenda as demandas do edifício e da população que vive em um diferente contexto de quando o mesmo foi construído.

No projeto de restauração, há a necessidade do estudo em edifícios antigos de séculos passados mas no período atual, dispendo de outras circunstâncias como objetivos sociais diferenciados e técnicas construtivas que modificam diante dos estudos ao longo dos anos, mas que no projeto devem buscar o que melhor se adequa à situação atual, isso pode demonstrar para muitos como a ruptura com o antigo, quando se é inserido elementos fora do contexto. Há a aplicação de materiais considerados modernos, já que quando se trabalha com o restauro de edificações

antigas, há a utilização de materiais de construção atuais e é pensando a inclusão de métodos que proporcionam maior conforto térmico, acústico e lumínico para estas edificações.

Existem diversos teóricos que estudaram e discutiram sobre o restauro, cada um com uma abordagem em seu país de origem, e em diferentes períodos da história. Atualmente são teóricos referenciais no tocante ao restauro de edificações.

Viollet Le Duc, foi um dos principais teóricos do século XIX que fazem referência à restauração não como ciência apenas, mas como arte, que poderiam ser estabelecidos métodos de intervenção em obras históricas, suas teorias sempre foram questionadas e após sua morte foram estudadas e estas reconhecidas, obtendo sua contribuição para o chamado restauro moderno. Em seus estudos sobre o projeto de restauro, Le Duc buscava estabelecer um modelo ideal, ele pensava e agia como se fosse o autor da obra encontrando problemas na estrutura do edifício, por fim solucionava o problema com um modelo que fugia dos padrões.

Então diante da obra antiga que tinha outras técnicas construtivas que apenas existiam na época em que o edifício foi construído, ele tentava buscar métodos modernos para suprir a falta de elementos, técnicas estas que causavam reações nas pessoas por ele inserir elementos no projeto de restauro fora do contexto original, já que estava buscando a perfeição diante da resolução de problemas diante do abandono ou deterioração do edifício, mas que era incoerente e foi criticado por desrespeitar o autor da obra, já que mudava totalmente o conceito inicial apresentado.

Nas obras de restauração, segundo Le Duc eram permitidas a inserção de novos elementos com materiais melhores, ou que tenham uma função melhor do que o utilizado anteriormente, mas que poderia modificar a estética do edifício, devido a não utilização de métodos da mesma época, visto que para reconstruir exatamente como era antes, seria necessário os mesmos materiais antigos e a mesma técnica construtiva de antes, ou seja, ocorreria a evolução destes métodos construtivos pois estes se modificam, nada seria imutável.

A ideia de restauração seria a investigação do passado, recolher as maiores informações que podem ser obtidas sobre o que for trabalhar, sendo que os traços das modificações sofridas na edificação serão revelados por si só, já que a

identificação destes novos métodos são aparentes referentes a materialidade. Não tem como disfarçar o novo e antigo quando a edificação está pronta, só quem tem conhecimento sobre a estrutura antiga, o período da reconstrução e a atualidade, que podem perceber como as partes faltantes do edifício foram inseridas. Há quem acuse Le Duc de cometer falso histórico devido aos seus projetos em edificações que estão em ruínas e a inserção de elementos novos.

Rogério Pinto Dias de Oliveira em sua publicação, resume a ideia principal de Viollet Le-Duc:

O pensamento leduciano defendia a idéia, de que todas as partes retiradas de um monumento, deveriam ser substituídas por equivalentes de melhor material e por meios mais eficazes. Afirmava que era de bom senso do arquiteto substituir as tesouras de madeira de uma cobertura, já degradada e infestada por insetos, por uma em ferro de igual desenho e proporção. Em um caso como este, ou na obrigação de instalar um novo equipamento não previsto no uso original, deveria se fazê-lo não tentando dissimular esse novo elemento, mas sim, utilizar a sua inserção como ênfase à nova fase do projeto. (OLIVEIRA, 2009)

Contrapondo a teoria de Le Duc, surge John Ruskin, disseminando a ideia que as edificações são testemunhos vivos da história e que estas deveriam viver e envelhecer até o momento que suportarem e chegarem ao seu fim, sem necessidade de intervenção ao longo da sua existência. O escritor, crítico de arte, sociólogo e teórico britânico do século XIX acreditou que a conservação era essencial mas que o restauro era algo apavorante, um conceito que não deveria ser aplicado nas edificações históricas. Em um trecho de seu livro intitulado “The Seven Lamps of Architecture” cita a seguir sua interpretação sobre o assunto:

Nem pelo público, nem por quem cuida de monumentos públicos, é entendido o verdadeiro significado da palavra restauração. Significa a destruição mais total que um edifício pode sofrer, uma destruição da qual nenhum remanescente pode ser reunido, uma destruição acompanhada de uma descrição falsa da coisa destruída. Não nos deixe enganar nesta importante questão, é impossível, tão impossível quanto ressuscitar os mortos, restaurar qualquer coisa que já tenha sido ótima ou bela em arquitetura. (RUSKIN, 1889, p.194, tradução nossa¹)

¹ Neither by the public, nor by those who have the care of public monuments, is the true meaning of the word restoration understood. It means the most total destruction which a building can suffer: a destruction out of which no remnants can be gathered: a destruction accompanied with false description of the thing destroyed. Do not let us deceive ourselves in this important matter; it is impossible, as impossible as to raise the dead, to restore anything that has ever been great or beautiful in architecture.

Nítido que ele era contra o restauro das edificações, já que realizar uma obra de intervenção de restauro em um edifício seria recriar algo que não existe, um edifício com outros conceitos e técnicas construtivas diferentes, seria melhor permanecer em ruínas até sua destruição total. Obras arquitetônicas históricas são representantes do passado que não devem ser apagadas, descrevem de alguma forma a cultura de um povo e devem permanecer para as pessoas de outras gerações e historiadores para entenderem o que aconteceu no passado.

Cesare Brandi, teórico italiano que fundamentou o “Restauro Crítico”, estabeleceu o conceito com base na avaliação do momento correto para realizar o restauro a partir do estudo do edifício, para não criar intervenções inadequadas. Foi o responsável pelo conceito do que é um “falso histórico”. Assim ele não acreditava que deveria copiar no restauro a forma original antes de ser destruída, utilizando os mesmos métodos, materiais, já que estes seriam quase impossíveis de serem copiados e estabelecidos na nova obra. Ao contrário, faz-se necessário investigar e procurar informações sobre o edifício, com o objetivo de evidenciar a diferença da materialidade, do que é antigo e do que é novo, mantendo registros da ação do tempo na edificação.

Desse modo, Brandi afirmava que os danos que prejudicaram o edifício ao longo da sua existência deveriam estar presentes como prova da história da edificação como testemunho do tempo, prova da idade do edifício. No livro Teoria da Restauração citou:

[...] o segundo princípio do restauro: a restauração deve visar ao restabelecimento da unidade potencial da obra de arte, desde que isso seja possível sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, e sem cancelar nenhum traço da passagem da obra de arte no tempo. (BRANDI, 2005, p.33)

Nesse sentido, como em toda obra de restauro, é importante manter a essência da edificação, mesmo sabendo da possibilidade de algumas partes estarem faltantes e a possibilidade de inserir elementos que não condizem com o estilo arquitetônico. O restauro tem por finalidade, portanto, a valorização da obra

como ela é e com a importância cultural que ela aborda diante da história. Mas o fundamental é manter o conforto, e atender a necessidade atual da edificação e da população, buscando uma melhor solução para que possa proporcionar a ocupação ideal, para que as pessoas ocupem com a intenção de manter o que está construído, e não realizar a proposta de um programa que não atenda a demanda, favorecendo novamente a sua deterioração.

Contudo, é necessário que comecem a entender a importância de preservar as edificações e o motivo da existência delas. Tudo tem um porque, e ter a cultura de cuidar vai além de saber que a edificação existe, é importante obter conhecimento daquilo que faz parte da nossa história. A percepção sobre as linhas de pensamentos de diversos teóricos sobre o assunto é importante para a elaboração do conceito que vai ser trabalhado, podendo saber qual ponto de vista vai ser seguido a partir do conhecimento adquirido em sua formação.

2.2. Legislação Específica

A conservação de edifícios históricos é fundamental para a valorização da cultura e história, no entanto para que houvesse o cuidado sobre edificações históricas, houve a criação de leis para o tombamento de edificações e a preservação do patrimônio. A restauração tem que se tornar uma ação eventual, sendo aplicada de modo que respeite o tempo em que as edificações foram construídas, respeitando portanto a memória do lugar.

Desse modo, as leis específicas não permitem que a memória do lugar seja esquecida, atribuindo o reconhecimento do valor histórico e cultural dos objetos e a proteção dos mesmos através do tombamento, que podem ser em âmbito federal, estadual ou municipal. O Decreto-lei nº 25 de 30 de novembro de 1937 que organiza a proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional através do tombamento, por meio do artigo 1º expõe que:

Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. (BRASIL, 1937)

Em âmbito estadual, a Lei nº 8.895 de 16 de dezembro de 2003, estabelece a proteção e preservação do patrimônio cultural do estado através dos meios seguintes: tombamento, inventário para a preservação, espaço preservado e registro especial do patrimônio imaterial. O IPAC (Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia) se responsabiliza por nove livros, sendo um deles o livro do Tombamento dos Bens Imóveis, no qual está inscrito o presente objeto de estudo, a Estação São Francisco, tombado pelo Decreto Estadual nº 8357 de 2002, correspondendo à um patrimônio material, com valor cultural.

Assim como existem leis relacionadas à proteção do ambiente natural e patrimônio histórico cultural citadas acima, há normas a serem atendidas quando se executa um projeto, especificamente um projeto de restauro, que necessita ser adaptado à normas atuais.

A norma de acessibilidade, intitulada ABNT NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos -, estabelece “critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações às condições de acessibilidade” (ABNT, 2015), ou seja, estabelece quais são as medidas mínimas para uma acessibilidade adequada para a movimentação e uso de qualquer pessoa mesmo que com mobilidade reduzida a qualquer lugar que deseja.

Para um projeto de restauro é necessário ter certo cuidado ao projetar e executar o projeto, pelo uso de uma edificação antiga em que não se tinha o mesmo cuidado na época de sua construção, como as saídas de emergência e outras questões que não eram regulamentadas anteriormente. Como exemplificado, as saídas de emergência atualmente são essenciais, para caso ocorra um sinistro dentro das edificações e devem oferecer à população condições para abandonar a edificação de forma ágil e protegida, sem que haja aglomeração diante das portas de saída, assim acaba preservando a vida e a integridade física das pessoas. Estes são alguns dos objetivos da NBR 9077 (Saídas de emergência em edifícios).

3. ESTADO DA ARTE

3.1. Arquitetura do ferro

Com base nos fundamentos teóricos e dados abordados por Geraldo Gomes da Silva em seu livro “Arquitetura do ferro no Brasil”, o ferro surgiu e se tornou do conhecimento das pessoas a partir de vinte séculos A.C. no Oriente Médio, mas o processo de fundir começou a ser explorado até o final da Idade Média, onde as civilizações clássicas começaram a utilizar o ferro nos ornamentos. Entretanto, ainda era um material de elevado custo, principalmente em decorrência das dificuldades de transporte e das técnicas construtivas.

No século XVIII o material foi sendo valorizado em relação a redução do custo e a técnica correta, obtendo a qualidade desejada nas construções, e assim passou a ser utilizado na construção de ferrovias, locomotivas, edificações e instalações. A Grã Bretanha, no século XIX, passou a ser a maior produtora de ferro no mundo, devido ao conhecimento técnico que favoreceu obter o material em um curto espaço de tempo que ofereciam para a produção de sua rede ferroviária, que após a conclusão foi vendo sua produção decair devido a falta de interesse no crescimento para outras regiões e sendo pressionado pelo crescimento da exploração do ferro por outros países.

A produção do ferro foi um fator importante para a Revolução Industrial, por ser um material conhecido com boa oferta no mercado e com o custo acessível para a sua produção. Em uma descrição sobre a importância do ferro ao longo do tempo ainda no livro “Arquitetura do ferro no Brasil”, Geraldo Gomes da Silva cita:

Há casos em que o ferro é talvez o elemento estrutural mais importante do edifício, mas está inteiramente encoberto com alvenaria de tijolos ou de pedra, como se o ferro à mostra constituísse uma afronta às normas construtivas. Em outros casos, o ferro comparece, com várias funções, dentre as quais prepondera a decorativa, sem evidentes compromissos com a estrutura do edifício. Neste caso, o ferro decora a alvenaria. No anterior, é a alvenaria que disfarça o ferro e assume o papel da ornamentação. (SILVA, 1988, p.45)

Um material que antes era utilizado para a execução das obras de arquitetura, em função da grande resistência que transmite o ferro, este passou também a ter grande utilidade como elemento decorativo, e com a possibilidade de reproduzir qualquer estilo, pelo alto poder de resistência a compressão do material, obtendo qualquer volume desejado diante da arquitetura. A partir do momento que o ferro foi adquirindo a importância estrutural que tem, foi obtendo diversos usos, inclusive a utilização na construção das estradas de ferro.

As ferrovias foram consideradas a maior vitória da Revolução Industrial por incentivar o uso de meios de transporte mais rápidos e eficientes para o transporte de mercadorias, em relação a redução de custos e tempo. Além dessa função, as estradas de ferro eram elementos importantes para a arquitetura, pois por meio destas vias poderiam ser transportadas elementos arquitetônicos que representam marco em outra região que desde então era desconhecida, sendo obras respeitadas.

O surgimento das estações ferroviárias, cujas edificações exerciam a função de oferecer apoio para as linhas dos trens que transportavam cargas ou pessoas, tinha um objetivo indireto, que era de ser um meio utilizado para a propagação de cultura, de novas ideias, costumes e com a possibilidade de estabelecer relações sociais e econômicas, além de trazer modernidade para regiões não centrais, pois era o meio de transporte mais rápido, que estava fazendo parte do cotidiano e possibilitava estabelecer relações entre pessoas de diferentes locais. No livro “Arquitetura do Ferro no Brasil”, Silva (1988) define que:

As estações ferroviárias eram de fato templos da nova tecnologia e seus espaços se multiplicavam pela criação de serviços, utilizados por indivíduos de todos os níveis sociais. Não era pois estranho que os arquitetos passassem a tratar as estações como o faziam com os demais edifícios públicos, tais como ministérios, palácios da justiça, onde os espaços eram dominados por arranjos decorativos quase sempre carregados de um alto teor simbólico. (SILVA, 1988, p.35).

As estações ferroviárias tinham um papel fundamental para o sistema de transportes e de mercadorias do país, além de comprovar através da arquitetura que os pequenos detalhes fazem diferença, e que era significativo manter e preservar a história local e toda a riqueza que o local transmitia à população. Mas, essa ideia de preservação das estações ferroviárias foi decaindo junto com a utilização do

transporte ferroviário e o abandono das ferrovias foi evidente, inclusive pelo poder público que incentivou a implantação de outros meios de transporte de mercadorias e pessoas de forma mais ágil e com o objetivo de modernização, como cita no artigo “Ferrovia e Modernidade”:

A política de transportes no Brasil e a evolução do sistema viário nacional estiveram estritamente vinculadas ao modelo de modernização dependente. O capital inglês construiu e explorou nossas principais ferrovias no século XIX, e o capital norte-americano financiou a implantação das rodovias brasileiras na segunda metade do século XX, especialmente no Governo Kubitschek. A construção de Brasília e de uma rede de estradas de rodagem modernas, para a época, a serviço da nova capital incentivaram os investimentos estrangeiros na indústria automobilística do país e consolidaria a hegemonia do transporte rodoviário no território nacional. (BORGES, 2011, p.36).

3.2. A cidade de Alagoinhas

A ocupação de terras na atual cidade de Alagoinhas, que até o século XVIII eram terras desconhecidas, onde um Sacerdote com o nome de João Augusto Machado, veio para região através de uma Ordem Católica Belga, por onde “ele, o Sacerdote, atravessara matas e catequisara a gente da época, tudo ainda promovendo para o assentamento de pedras na construção da Igreja de Alagoinhas Velha, que ainda hoje se encontra em ruínas.” (BARROS, 1979, p.47).

O Sacerdote se deslocou para a região em busca da catequização através de uma capela construída em um ponto mais elevado, como citado, em busca da criação de um local que fosse agradável para o convívio da população próximo à atual Fonte dos Padres, local com água disponível dentro da localização desejada. A terra que era local de passagem de boiadeiros, teve seu povoamento em progressão de acordo com as demandas que estavam surgindo.

Figura 1: Fachada Frontal das Ruínas da Igreja Inacabada.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 2: Fachada Posterior das Ruínas da Igreja Inacabada.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 3: Fachada Frontal das Ruínas da Igreja Inacabada.



Fonte: SALES, 2020.

A implantação dos trilhos da Estrada de Ferro Bahia e São Francisco se tornou um importante marco para o desenvolvimento das atividades no entorno da região, já que esta onde foi instalada a estação transformou-se no núcleo de formação da cidade, como citou Keite Lima (2010) em seu artigo:

Assim como a ferrovia, o desenvolvimento do comércio no final do século foi um elemento determinante na produção de novas espacialidades em Alagoinhas. Neste caso, a abertura de novas ruas no centro, construção de novas casas comerciais, a inserção dos comerciantes na política viabiliza transformações no espaço urbano ampliando o processo de urbanização iniciado com a ferrovia.

A década de 1920 se caracteriza por ser uma época de grandes transformações na infraestrutura urbana da cidade assim como, nesse período, percebemos mais claramente a dinâmica da vida urbana ocorrida através dos encontros, confrontos das diferenças visíveis pela segregação dos espaços de sociabilidade, enfim dos modos de viver e vivenciar o ambiente urbano. (LIMA, 2010, p.23).

O fato da instalação da estação ferroviária na cidade contribuiu para o crescimento do comércio, e conseqüentemente para a expansão e acabou tornando o município um centro de apoio para o municípios vizinhos. Com a importância declarada em relação às estradas de ferro que passavam dentro da cidade e após

transformações em relação aos meios de transporte, as estações que serviam de apoio para tal meio também foram perdendo espaço.

4. A ESTAÇÃO SÃO FRANCISCO

4.1. Pesquisa histórica e documental

A Estação São Francisco, localizada na cidade de Alagoinhas, BA foi construída pelos ingleses no final do século XIX, antes fazia parte da Bahia & São Francisco Railway. Em 1853, houve a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro - “Companhia Inglesa”, em que o governo decidiu fazer a ligação entre Salvador e proximidades do Rio São Francisco, conforme citado:

[...] através do Decreto-Lei nº. 1299, autorizou a Joaquim Francisco Alves Branco Moniz Barreto a construção de 125 quilômetros e 680 metros de linha férrea, cortando o município de Alagoinhas. Era a época do Segundo Reinado, em que se implantava no Brasil vários quilômetros de estradas de ferro. A estrada de ferro construída compunha o trecho Bahia - São Francisco, começando em Salvador e indo até Juazeiro. (FIGAM, 2012, n.p)

As edificações são formadas pela estação de mercadorias e de passageiros, estas se adequam ao estilo eclético apresentando detalhes arquitetônicos ingleses e franceses juntamente influência neoclássica. A obra contou com operários de diversas nacionalidades para que a entrega da estação fosse realizada em 1863, assim como os materiais que foram importados como descritos por Etelvina Rebouças Fernandes, em seu artigo intitulado “Duas ferrovias para ligar o mar da Bahia ao rio do sertão”:

Na construção da Estação São Francisco, foram empregados materiais importados, como a estrutura e as telhas em ferro galvanizado, a abóbada de cobertura do grande espaço aberto da plataforma, os pilares de apoio, os postes de iluminação, as bandeiras das portas, com elementos artísticos em ferro de fabricação inglesa. As telhas francesas, provenientes de Marselha, recobriam a estação de passageiros e de mercadorias. Apenas os tijolos das vedações eram nacionais, provenientes da olaria de Periperi. (FERNANDES, 2006)

Figura 4: Tijolo que exibe o nome do fabricante.

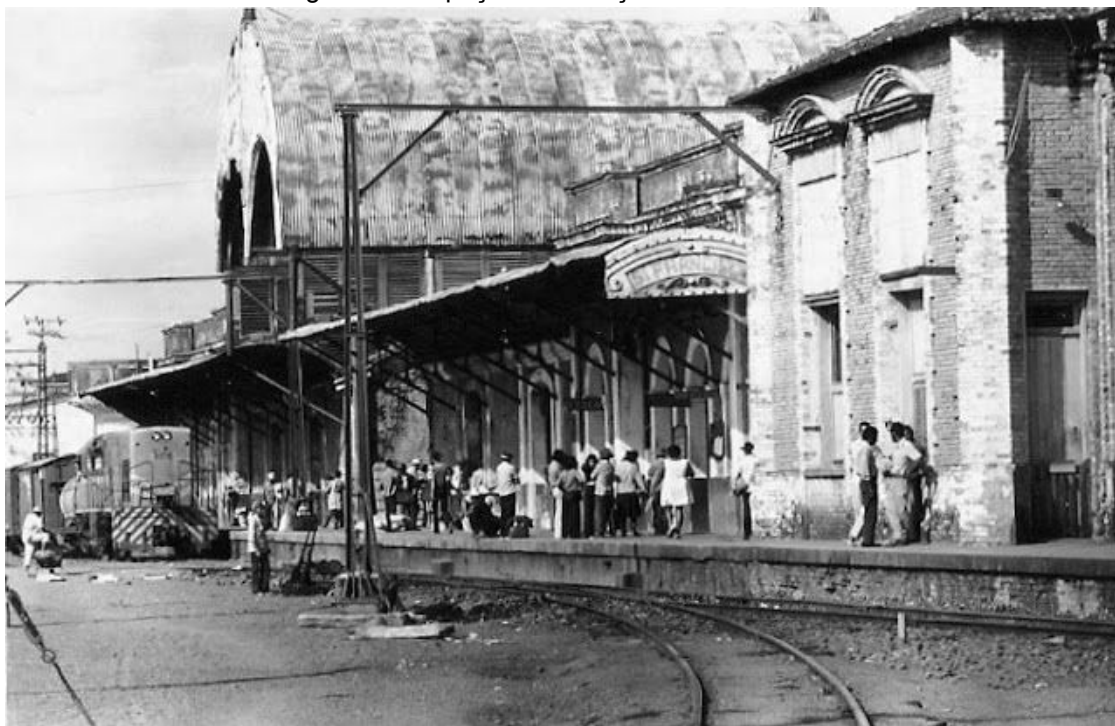


Fonte: SALES, 2020.

As estações foram construídas no mesmo período, divididos em dois grandes blocos construídos que foram nomeados de acordo ao seu uso. Há algumas semelhanças como a utilização de tijolos cerâmicos e diferenças como uso de ornamentos decorativos na estação de passageiros, como cita Etelvina em “Duas ferrovias para ligar o mar da Bahia ao rio do sertão”:

Na fachada da estação de mercadorias, os ornatos são de argamassa, com armação de ferro, ou recobrimo tijolos cerâmicos, com desenhos neoclássicos nas cornijas, nas ameias e nos frontões sobre as vergas dos vãos e na platibanda. Os elementos artísticos das fachadas formam um contraponto com a simplicidade dos espaços internos e do tijolo à vista das paredes das fachadas. A planta da estação tem o eixo longitudinal, com uma dimensão dez vezes maior do que o eixo transversal. A valorização desse eixo representa uma coerência, para facilitar o embarque e desembarque, considerando que todo vagão tem acesso independente para as plataformas. Como todas as estações das estradas de ferro, a Estação São Francisco tinha um relógio inglês no seu interior, presença obrigatória e emblemática, para simbolizar a pontualidade do transporte ferroviário. (FERNANDES, 2006)

Figura 5: Ocupação na Estação São Francisco.



Fonte: Autor desconhecido, [19--?].

Assim, foi sendo utilizada toda a estrutura oferecida para a população que com a surgimento de novos meios de transporte, passou a não ser utilizada e foi esquecida quando não teve um uso tão habitual, que era apenas como transporte de mercadorias, deixando de fazer parte da rotina de todos.

O processo de tombamento das edificações foi concluído em 2002 pelo IPAC-BA (Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural do Estado da Bahia) e em 2008 em um processo de estudo para estabilização da estrutura, houve o desabamento de algumas partes da Estação deixando em evidência o abandono e deterioração que estava ocorrendo nas edificações, isto foi o que marcou o descaso com toda a estrutura do século XIX que se tornou representativa por fazer parte da história de uma região e ter influência no seu desenvolvimento.

Figura 6: Parte da estação em 2008.



Fonte: ANDRADE JUNIOR, 2008

Figura 7: Estação São Francisco e suas partes deterioradas.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 8: Parte que desabou em 2008.



Fonte: SALES, 2020.

No edifício da Estação São Francisco que antes funcionava à Estação de mercadorias, atualmente funciona a FIGAM (Fundação Iraci Gama de Cultura),

instituição criada em 2002, sendo mantenedora do CENDOMA (Centro de Documentação e Memória de Alagoinhas), que tem o objetivo de manter e preservar a cultura e história da cidade, bem como a luta pela restauração da estação, que se encontra em má estado de uso devido à falta de manutenção de toda a estrutura. Mas o que antes era chamada de Estação de passageiros, que houve o desabamento em 2008, se encontra na mesma situação desde o período de tal fato, sem nenhuma intervenção.

Figura 9: Estação São Francisco em 2020.



Fonte: Sales, 2020.

Registra-se a proposta de intervenção para a estação, que foi intitulada Estação Cultural pelo IPAC - BA (Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural do Estado da Bahia), constando de projeto de restauro e ocupação da Estação São Francisco, visando focado em tornar este um equipamento para o desenvolvimento cultural da cidade.

O projeto foi realizado mediante o Edital nº 09/2009, de apoio à elaboração de projetos de preservação de bens imóveis tombados no estado da Bahia, sob a coordenação do arquiteto Renato Machado Leal. A proposta foi baseada em reuniões com a comunidade local para o desenvolvimento de um projeto que atendesse as necessidades locais e para solucionar problemas decorrentes ao abandono do local e a preservação do uso atual. No projeto exposto, o conceito está baseado na conservação da volumetria existente desde sua construção, promovendo mudanças necessárias para melhor adequação do novo uso.

4.2. Cronologia arquitetônica

Diante das informações abordadas na pesquisa histórica das edificações que formam a Estação São Francisco, foi elaborada uma linha do tempo em resumo dos momentos marcantes que tiveram influência nas mesmas.



Fonte: SALES, 2020.

4.3. Levantamento dos danos existentes

A identificação de danos foi necessária para obter condutas que se adaptem ao novo uso proposto, assim estabeleceu-se em tabela os tópicos: danos, agente, causa possível e conduta, e respostas equivalentes aos danos que foram encontrados e estudados, como relatado no Anexo da etapa mapeamento de danos, este que foi realizado nas fachadas norte, sul, nordeste e noroeste dos blocos denominados A e B.

Nos quadros 1, 2 e 3, os agentes dos danos foram estabelecidos em três fatores, estes podendo ser físicos definidos quanto às condições climáticas, humanos que são relacionados com alguma ação provocada pelo homem e que tenha reação na edificação e fator biológico que se refere a reação da natureza quando há um estado favorável para o crescimento e proliferação de seres vivos.

Quadro 1: Tabela de danos - Parte 1

DANO	CORROSÃO METÁLICA	DESAGREGAÇÃO DO REBOCO	DESCOLAMENTO DA PINTURA	DESGASTE DO TIJOLO	GRAFITAGEM
AGENTE	Fator físico	Fator físico	Fator físico	Fator físico	Fator humano
CAUSA POSSÍVEL	Oxidação exacerbada	Falta de manutenção periódica e umidade	Ação da umidade, falta de manutenção periódica	Acumulação de água em consequência da falta de escoamento	Expressão artística/ vandalismo
CONDUTA	Substituição das partes faltantes em que houve corrosão por materiais similares	Recomposição da superfície	Tratamento específico	Recomposição da superfície	Remoção dos grafismos presentes nas superfícies

Fonte: SALES, 2020.

Quadro 2: Tabela de danos - Parte 2

DANO	INSERÇÃO DE ELEMENTOS ARQUITETÔNICOS	MANCHA NEGRA	MUDANÇA NA COLORAÇÃO DOS TIJOLOS	OXIDAÇÃO DA ESTRUTURA METÁLICA
AGENTE	Fator humano	Fator físico	Fator físico	Fator físico
CAUSA POSSÍVEL	Adequação para um novo uso e necessidade da implantação de elementos para promover a segurança local	Alto índice de umidade nas paredes, ação dos microrganismos e falta de manutenção	Falta de cobertura em locais que há essa mudança de coloração, permitindo que as paredes fiquem totalmente expostas às intempéries.	Devido à ação dos agentes atmosféricos, umidade do ar e a falta de manutenção
CONDUTA	Remoção de alguns elementos inseridos, e novas aberturas realizadas pela nova condição que serão inseridas como marcas o tempo no projeto	Limpeza dos locais que há o dano.		Tratamento específico

Fonte: SALES, 2020.

Quadro 3: Tabela de danos - Parte 3

DANO	PRESENÇA DE VEGETAÇÃO	REINTEGRAÇÃO COM CIMENTO	SEM COBERTURA	SUPRESSÃO DE ELEMENTOS ARQUITETÔNICOS	VEDAÇÃO DE ABERTURA
AGENTE	Fator biológico	Fator humano	Fator biológico	Fator físico	Fator humano
CAUSA POSSÍVEL	Falta de manutenção e falta de controle dos agentes biológicos	Devido à degradação e a perda da superfície do tijolo, foi adicionado cimento na superfície.	Devido à falta de manutenção e os agentes biológicos que interferem na estrutura antiga.	Devido à falta de manutenção	Estabilização da estrutura da edificação
CONDUTA	Limpeza da superfície e a manutenção periódica devida		Solução em projeto.	Substituição de alguns elementos por materiais semelhantes	Abertura de vãos para ventilação e iluminação no interior das edificações

Fonte: SALES, 2020.

5. ESTUDO URBANÍSTICO DA POLIGONAL DE ESTUDO E DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

5.1. Análise da poligonal de estudo

5.1.1. Evolução urbana da poligonal de estudo

A ocupação de terras na atual cidade de Alagoinhas, que até o século XVIII eram terras desconhecidas, onde um Sacerdote com o nome de João Augusto Machado, veio para região através de uma Ordem Católica Belga, por onde “Ele, o Sacerdote, atravessara matas e catequisara a gente da época, tudo ainda promovendo para o assentamento de pedras na construção da Igreja de Alagoinhas Velha, que ainda hoje se encontra em ruínas.” (BARROS, 1979, p.47). O Sacerdote se deslocou para a região em busca da catequização através de uma capela construída em um ponto mais elevado, como citado, em busca da criação de um local que fosse agradável para o convívio da população próximo à atual Fonte dos

Padres, local com água disponível dentro da localização desejada. A terra que era local de passagem de boiadeiros, teve seu povoamento em progressão de acordo com as demandas que estavam surgindo.

Com base no livro “Vultos e Feitos do município de Alagoinhas”, cujo autor Salomão A. Barro apresenta o avanço da cidade diante de alguns marcos importantes para a consolidação do que hoje é a cidade que conhecemos, assim foi elaborado um quadro expondo os acontecimentos principais em relação a evolução urbana da cidade.

Quadro 4: A evolução da cidade de Alagoinhas.

Ano	Data e referido feito importante para evolução da cidade
1816	15 de Outubro: Criação de Alagoinhas por Resolução Régia de D. João VI 7 de Novembro: Nomeação do 1º Vigário da Freguesia de Santo Antônio, - Padre José Rodrigues Pontes, sucedendo ao Sacerdote anteriormente referido. A criação da Freguesia verificou-se aos 7 de novembro de 1816, por Alvará de D. João VI, devida aos esforços do mesmo Vigário José Rodrigues Pontes, que veio a falecer em 1830
1852	16 de Junho: Criação do MUNICÍPIO DE ALAGOINHAS, pela Resolução Provincial nº 442, com elevação do Arraial a Vila. Nessa época, Distrito do Município de inhambupe, já há 36 anos (1816 a 1852).
1853	2 de Julho: Instalação oficial da Vila e MUNICÍPIO DE ALAGOINHAS.
1857	Declaração dos limites do município pela Resolução Provincial nº 670; confirmação dos mesmos limites em 13 de Junho de 1859, pela Resolução Provincial nº 749, quer para o Município, quer para a Freguesia e ALAGOINHAS.
1859	13 de Junho de 1859: Declarados os Limites Municipais pela Resolução Provincial nº 670, de 1857 e confirmado em 18 de março de 1865.
1863	13 de Fevereiro: Chegada dos trilhos da Estrada de Ferro - “Companhia Inglesa”, no local da hoje Cidade.

	<p>Início da Construção das primeiras casas cobertas de telhas, na Praça do Comércio, hoje Praça J.J. Seabra, - pelo Capitão Pedro Rodrigues Bastos.</p> <p>Construção da Capela S. do Bonfim, depois denominada Matriz, sob o orago de Santo Antônio, antiga Matriz da Vigararia Episcopal, e hoje Catedral, sede de um Bispado.</p>
1871	<p>A antiga Capela de Santo Antônio foi elevada a Matriz de Santo Antônio de Alagoinhas, tornando-se sede da Freguesia.</p> <p>28 de Maio: Transferência da sede da Freguesia de Alagoinhas para o Distrito de Igreja Nova.</p>
1872	<p>28 de Julho: Confirmação da criação da Freguesia de Santo Antônio, em Alagoinhas, por transferência do Distrito de Igreja Nova.</p>
1875	<p>Junho: Início da construção dos alicerces do edifício da Câmara, Fórum e Prefeitura, por iniciativa do Comendador Moreira Rego, então Presidente da Câmara Legislativa.</p>
1880	<p>7 de Junho: Elevação da Vila a Cidade pela Lei Provincial nº 1957, compondo a municipalidade, os Distritos: Sede, Riacho da Guia, Araçás, Igreja Nova e Aramari.</p> <p>18 de Novembro: Inauguração do trecho da Estrada de Ferro entre Alagoinhas (Estação do Prolongamento) e Serrinha, com 110,581 km de extensão.</p> <p>2 de Dezembro: Inauguração de parte do edifício do Paço Municipal, em frente à linha férrea.</p>
1884	<p>14 de Junho: Início da construção do trecho da linha férrea ALAGOINHAS-Timbó, medindo 82.588 km e cuja inauguração se verificou em dezembro do mesmo ano.</p>
1897	<p>Deflagração da Guerra de Canudos, ocasião em que ALAGOINHAS começara a acolher as Tropas Federal e Estadual, de passagem pelo seu município, destinando-se aos Campos de Combate, quando a luta contra o Chefe do Movimento, - ANTONIO CONSELHEIRO, - e ainda dando assistência aos feridos trazidos daí.</p>

Fonte: BARROS, 1979, p.48- 52. Adaptado por SALES, 2020.

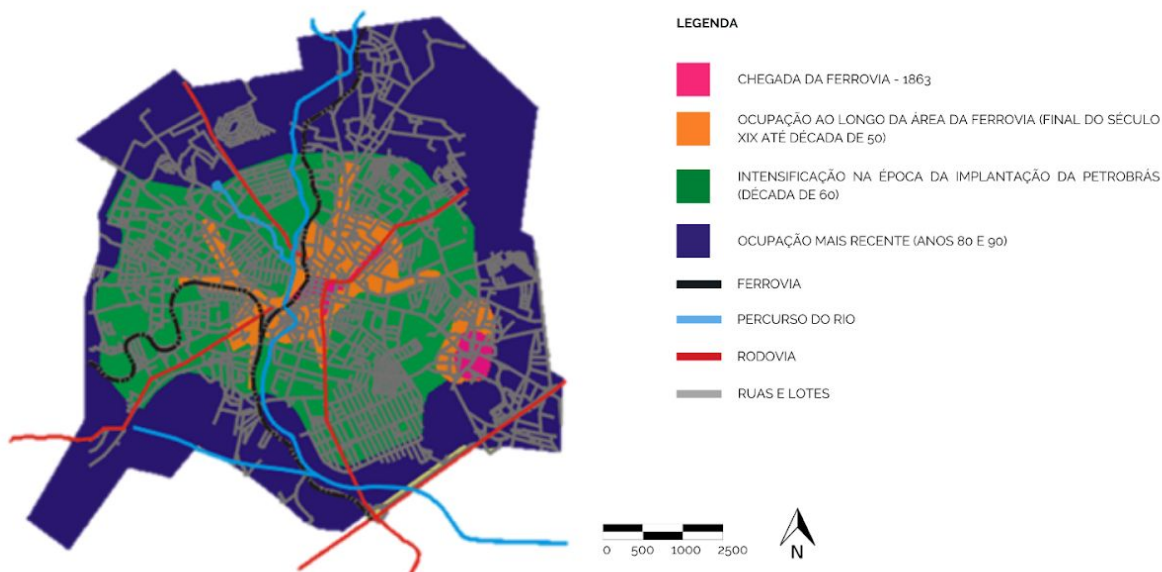
A cidade se modifica à mesma medida que há intervenções que afetam o desenvolvimento da mesma, assim a população da cidade que antes possuía costumes comuns das cidades do interior da época, teve sua vida modificada com a

chegada dos trilhos, que começou por volta dos séculos XIX e XX, como apresentado no quadro acima.

O desenvolvimento industrial da cidade se deu a partir de 1960, com a implantação do Centro Industrial de Aratu, instalado em Salvador e, em 1967, com a implantação do Polo Petroquímico em Camaçari, causando impactos na cidade e na estrutura das cidades vizinhas. Alagoinhas a partir de 1970 foi considerada o distrito industrial, despertando interesse para a implantação de indústrias de diversos setores devido a localização privilegiada.

A implantação dos trilhos da Estrada de Ferro Bahia and São Francisco se tornou um importante marco para o desenvolvimento das atividades no entorno da região. A ocupação da cidade aconteceu como mostra a figura a seguir:

Figura 11: Evolução urbana da cidade.



Fonte: ALAGOINHAS, 2001. Adaptado por: SALES, 2020.

O surgimento da cidade começou pela Igreja Inacabada (demarcada ao leste na cor rosa no mapa) e, posteriormente a partir da Estação São Francisco. Os dois mapas em que aparecem duas épocas, as figuras 12 e 13 apresentam as imagens feitas por satélite, nos anos 2003 e 2019, em que se observam poucas alterações na ocupação urbana. As modificações referem-se a novos usos, com adaptação de edificações históricas e modificação de detalhes característicos da época, como ornamentos das fachadas, ou para atender as novas necessidades.

Figura 12: Área de intervenção e entorno em 2003.



Fonte: Google Earth, 2003. Adaptado por SALES, 2020.

Figura 13: Área de intervenção e entorno em 2019.



Fonte: Google Earth, 2019. Adaptado por Sales, 2020.

A partir da observação da poligonal de estudo constata-se que algumas edificações sofreram poucas alterações ao longo dos anos, bem como a inserção de novos elementos na estrutura da cidade. Na figura 14, por exemplo, que apresenta a Praça da Bandeira, há no entorno o Banco de Brasil (à esquerda) e os Correios (à direita), fotografia a partir do ano de 1900, pois não há relatos coerentes da data. Já na foto de 2012, a mais recente, é notória a preservação das edificações antigas e a

arborização, que está presente na frente ao posto dos Correios e à direita mostra à frente da sede da Prefeitura de Alagoinhas.

Figura 14: Praça da Bandeira : Banco do Brasil S. A. : Correios : Alagoinhas, BA. [19--?]



Fonte: IBGE, 2020.

Figura 15: Praça da Bandeira : Banco do Brasil S. A. : Correios : Alagoinhas, BA. 2012.



Fonte: Google Maps, 2020.

Na figura 16, por exemplo, que apresenta a Rua Rodrigues Lima, em que consta a Praça J. J. Seabra, popularmente conhecida como “Praça do Coreto”, em comparação entre as duas fotos, se observa a preservação da fachada de um edifício de esquina e a adaptação dos usuários na utilização dos edifícios atendendo aos novos usos.

Figura 16: Rua Rodrigues Lima : Alagoinhas, BA. [19--?]



Fonte: IBGE, 2020.

Figura 17: Rua Rodrigues Lima : Alagoinhas, BA. Janeiro, 2012.

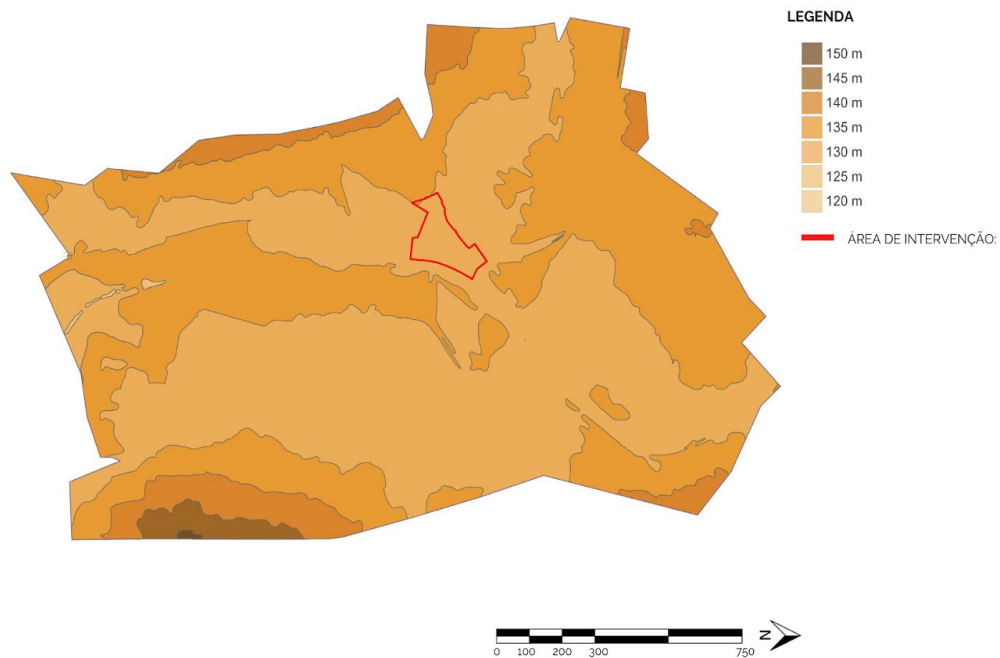


Fonte: Google Maps, 2020.

5.1.2. Análise Topográfica

Na análise topográfica da área de intervenção é compreendido que a edificação existente está posicionada numa média de 130 a 135 metros acima do nível do mar, como pode ser observado nos análises realizadas nas figuras seguintes.

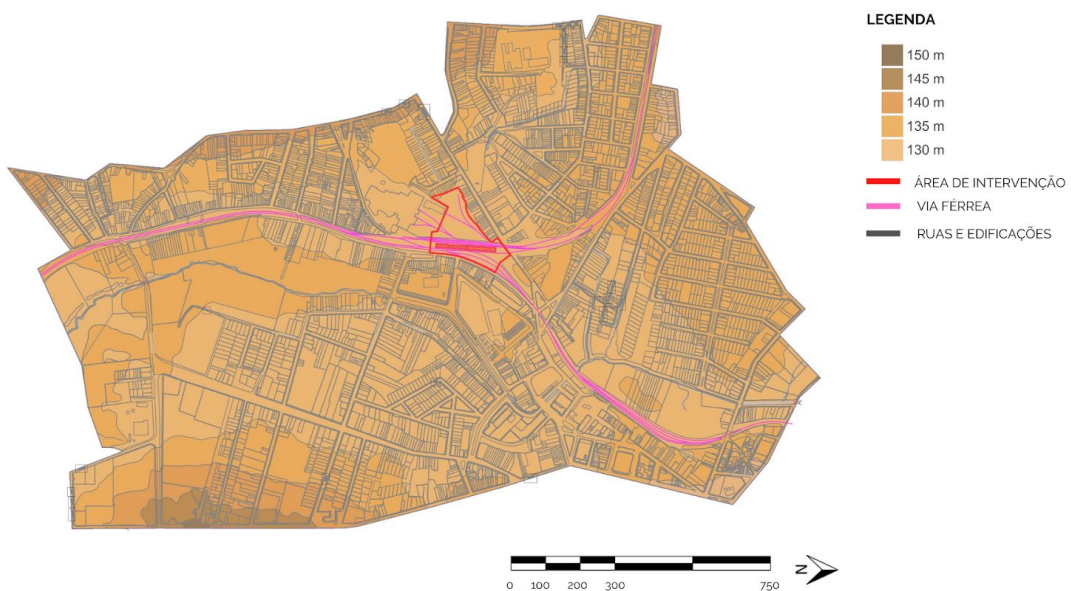
Figura 18: Análise topográfica da poligonal de estudo.



Fonte: Alagoinhas, 2006. Adaptado por: SALES, 2020.

A área de intervenção em sua maior parte é ocupada por edificações, visto que parte da área que se encontra desocupada (à esquerda na Figura 21) faz parte das áreas de interesse ambiental e paisagístico mencionadas no Plano Diretor do município do ano de 2001.

Figura 19: Análise topográfica e ocupação da poligonal de estudo.



Fonte: Alagoinhas, 2006. Adaptado por: Sales, 2020.

5.1.3. Legislação Urbanística

5.1.3.1. Plano Diretor

O Plano Diretor do Município de Alagoinhas foi aprovado pela Lei Complementar nº 12 do ano de 2004 que tem por “finalidade orientar o desenvolvimento econômico, social e territorial do Município, bem como consolidar as funções sociais da cidade e da propriedade” (ALAGOINHAS, 2004), sendo este um processo de planejamento em que deve ser observado todos os objetivos e diretrizes mencionados neste documento quando se trata de administração do município. Alguns artigos abordados a seguir são essenciais para entender o espaço e a localização da Estação São Francisco dentro do Plano Diretor.

Na seção IV que comenta sobre a urbanização consorciada que é caracterizado pelo conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo poder municipal, assim citando no:

Art. 19. Serão objeto de urbanização consorciada, terrenos ou imóveis cujos proprietários possam, em parceria com o Poder Executivo Municipal, viabilizar projetos de urbanização em conjunto.

Parágrafo único - As áreas destinadas à urbanização consorciada poderão ser delimitadas de acordo com o interesse do Poder Executivo Municipal ou da iniciativa privada.

Art. 20. São projetos passíveis de urbanização consorciada:

I - o semi anel viário

II - área de pátio de manobras e área central - casa da cultura e museu do trem / trem turístico;

e III – a destinação de áreas em parcelamentos já abertos no interior da malha urbana. (ALAGOINHAS, 2004)

A Estação São Francisco se enquadra nesse quesito, já que sua área externa é do poder público com participação de uso da empresa particular (VLI), sendo importante entrar em consenso quando se trata de urbanização do local que se enquadre com a edificação existente e o entorno.

No Capítulo V sobre a política ambiental, em que:

Art 23. A política ambiental deve estar voltada para o cumprimento das seguintes diretrizes:

I - proteção do ambiente natural, sua utilização em bases sustentáveis e recuperação das áreas degradadas;

II - proteção do patrimônio histórico e cultural, compreendendo estes como integrantes do meio ambiente construído; (ALAGOINHAS, 2004)

Neste artigo 23 que preza pela proteção do patrimônio histórico e cultural tratando as edificações históricas como se fossem edificações que estão incluídas no contexto de ambiente natural da cidade de Alagoinhas, ou seja, devem ter os mesmos cuidados de áreas verdes naturais.

5.1.3.2. Lei de Uso e Ocupação do Solo

A Lei nº 1.737/04. Dispõe sobre o Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo e dá providências correlatas. Esta lei há anexos em que descrevem os parâmetros de uso, ocupação e parcelamento do solo nas áreas de uso e ocupação (anexo I), padrões de incomodidade e medidas mitigadoras (anexo II), sistema viário (anexo III), licenças urbanísticas para a instalação do uso e ocupação do solo (anexo IV) e diretrizes para os planos de parcelamento do solo e sua aprovação (anexo V). Sendo incluída informações sobre recuos e dimensionamentos de lotes, abordados na seguinte tabela em anexo da Lei nº 1.737/04:

Quadro 5: Parâmetros de uso, ocupação e parcelamento do solo nas áreas de uso

Áreas de Uso	Categorias de uso permitidas	Lote Mínimo	Recuos	Testada	Taxa de Permeabilização	Observações
Zona Adensável de Uso Misto	não incomoda	125m ²	artigos 8, 9, e 10	5m	15% nos empreendimentos que ocuparem lotes > 500m ²	
Zona de Atividades potencialmente poluidoras e geradoras de transporte de carga	incomoda - sujeito a controle (quadro 3)	acima de 500m ²		20m	15% em todos os casos	Área destinada preferencialmente as atividades: <ul style="list-style-type: none"> • abatedor/aviário; • serraria; • marmoaria.
Área de Interesse	não incomoda	-	-	-	-	Não é permitido o uso

Ambiental e paisagístico						residencial. Os parâmetros deverão ser de acordo com o projeto do Parque Linear do Rio Catú
Área de Preservação Permanente	-	-	-	-	-	Não é permitido o uso residencial Não é permitido o uso para atividades de caráter urbano
Área de Preservação e Recuperação de Área de Risco	incomoda - sujeito a controle (quadro 3)	125m ²	-	-	15% em todos os casos	Os usos serão determinados através do Plano de Ação quanto a recuperação e o desenvolvimento de atividades especiais

Fonte: ALAGOINHAS, 2004.

Os recuos das áreas que se enquadram na Zona Adensável de Uso Misto, são encontrados na Seção III Da Ocupação do Solo, descrevendo no:

Art. 8º Os recuos de frente, lateral e de fundos serão dispensados para edificações cuja elevação frontal, lateral e de fundos tenham altura igual ou inferior a 07 m (sete metros), contados a partir da cota mais baixa da elevação, desde que sejam atendidas as seguintes condições:

I - as portas, janelas e demais aberturas existentes na elevação frontal das residências não prejudique a circulação de pedestre nas calçadas;

II - a elevação projetada na divisa de fundos e lateral do lote não contenham nenhuma abertura externa;

III - haja definição em projeto da captação, condução e disposição das águas pluviais e servidas;

e IV - os elementos construtivos da edificação não ultrapassem o alinhamento do lote.

Art. 9º As edificações, cuja elevação de frente, fundo ou lateral tenham altura superior a 07 m (sete metros), deverão deixar recuos de frente e/ou fundo a partir de 07 m (sete metros) de altura proporcionais às suas alturas, através da utilização da equação: $R = (H/10) + 0,5 > 1,5$, sendo: I - R = recuo mínimo admitido; e II - H = altura total das elevações contadas a partir da cota mais baixa do terreno.

Art. 10. Para os casos em que se implante mais de uma edificação por lote, deverão ser garantidos além dos recuos exigidos, afastamentos entre os blocos para fins de iluminação e ventilação dos cômodos, dados pela

fórmula: $E = (H/10) + 0,5 > 1,5m$, sendo: I - E = espaço de afastamento; e II - H = altura total da edificação. (ALAGOINHAS, 2004).

5.1.3.3. Código de Obras

A Lei Complementar nº 013/2004 que dispõe sobre a execução de Obras e Construções no Município de Alagoinhas, em que toda obra e modificação deve ser especificada e deverá ser executada após licença do Poder Executivo, presente no artigo 5º que:

Os projetos e obras sujeitos às disposições desta Lei Complementar deverão atender às Normas, Especificações, Padrões e Métodos aprovados pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, sem o prejuízo de alternativas tecnológicas inovadoras, de comprovada aplicabilidade prática. (ALAGOINHAS, 2004)

Para a aprovação do projeto que acontecerá no prazo de 60 dias após a entrega de documentos presentes no seguinte artigo:

Art. 7º O exame, a aprovação do projeto e o conseqüente licenciamento serão solicitados ao órgão competente do Poder Executivo Municipal mediante requerimento acompanhado dos seguintes documentos:

I – projeto arquitetônico em 02 (duas) vias devidamente assinado pelo proprietário e pelos responsáveis técnicos, contendo pelo menos:

- a) planta de situação e cobertura na escala mínima de 1:200;
- b) planta baixa de diversos níveis e pavimentos na escala mínima de 1:50;
- c) cortes na escala mínima de 1:50, sendo um deles, pelo menos, indicativo dos compartimentos sanitários; e
- d) fachada voltada para o logradouro público na escala mínima de 1:50.

II – certificado de aprovação do projeto pelo Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado da Bahia, nos casos previstos, quanto às condições de segurança e prevenção de incêndios, quando for necessário. (ALAGOINHAS, 2004).

Após atender as normas de procedimento, haverá a emissão do alvará para a execução da obra que vai ter validade máxima de 2 anos. Nesta lei ainda há a indicação de normas que devem ser atendidas sobre passeio público, vãos de acesso, escadas, rampas e elevadores.

Para atender o programa de necessidades para o Restauro da Estação São

Francisco, é necessário analisar alguns artigos que abordam normas específicas como o artigo 43 citando que “os bares, restaurantes, lanchonetes e congêneres deverão dispor de sanitários independentes para usuários, separados por sexo e de fácil acesso ao logradouro público.” (ALAGOINHAS, 2004)

No artigo 46 discorre sobre as escolas de 1º e 2º graus que podem ser adotadas para o programa de necessidades proposto, mencionando que:

As escolas de 1º e 2º graus deverão atender, além de outras disposições aplicáveis, aos seguintes requisitos: I – área de recreação arborizada correspondente a duas vezes a soma das áreas de sala de aula;
II – instalações sanitárias para alunos, professores e pessoal de serviços independentes, separados por sexo e calculadas conforme a seguinte relação:

Quadro 6: Instalações Sanitárias

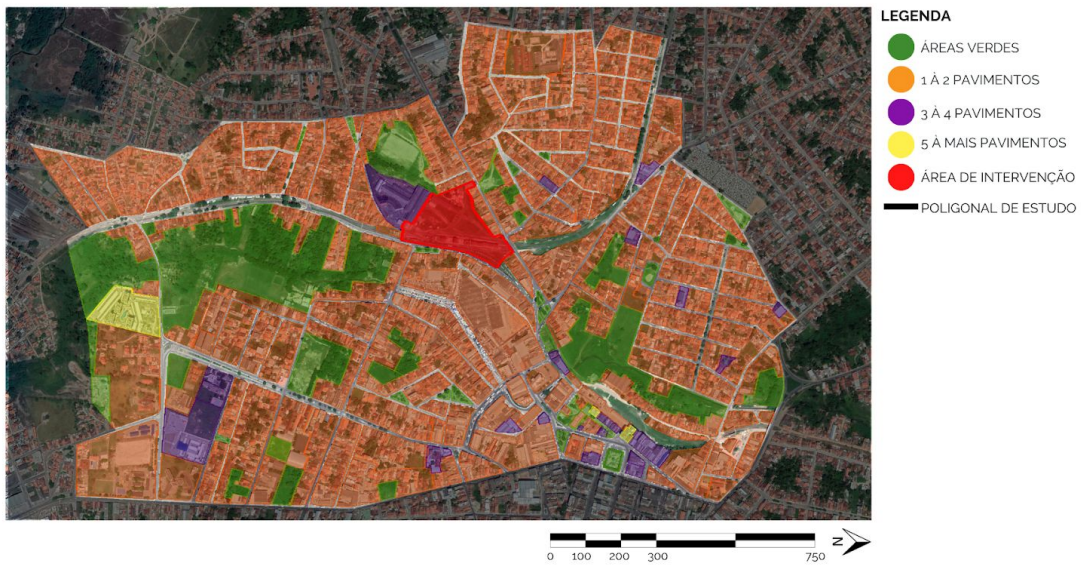
Usuário Peças	Alunos		Professores/ adm.		Pessoal de serviços	
	M	F	M	F	M	F
Mictórios	1/30	-	1/20	-	-	-
Lavatórios	1/30	1/30	1/20	1/20	1/20	1/20
Vasos	1/40	1/40	1/10	1/5	1/10	1/10
Chuveiros	-	-	-	-	1/10	1/10

Fonte: ALAGOINHAS, 2004.

5.1.4. Análise do gabarito

O gabarito da poligonal de estudo não ultrapassa dois pavimentos, mas é verificado que poucas edificações possuem mais que três pavimentos e ainda uma única área que se trata de um condomínio, com edifícios contendo mais que cinco pavimentos.

Figura 20: Análise do gabarito.

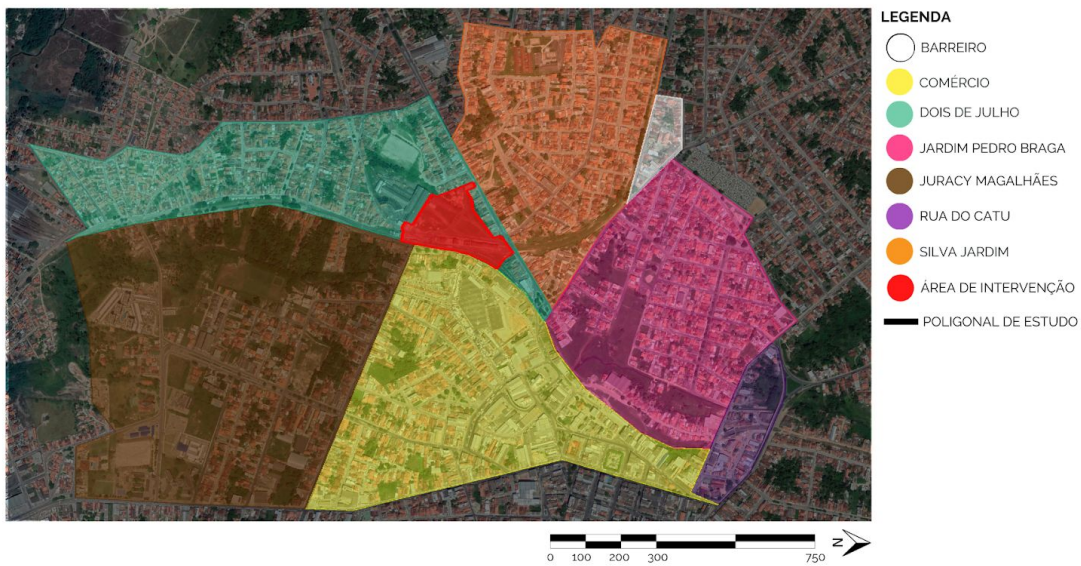


Fonte: Google Earth, 2019. Adaptado por SALES, 2020.

5.1.5. Análise urbana do uso do solo

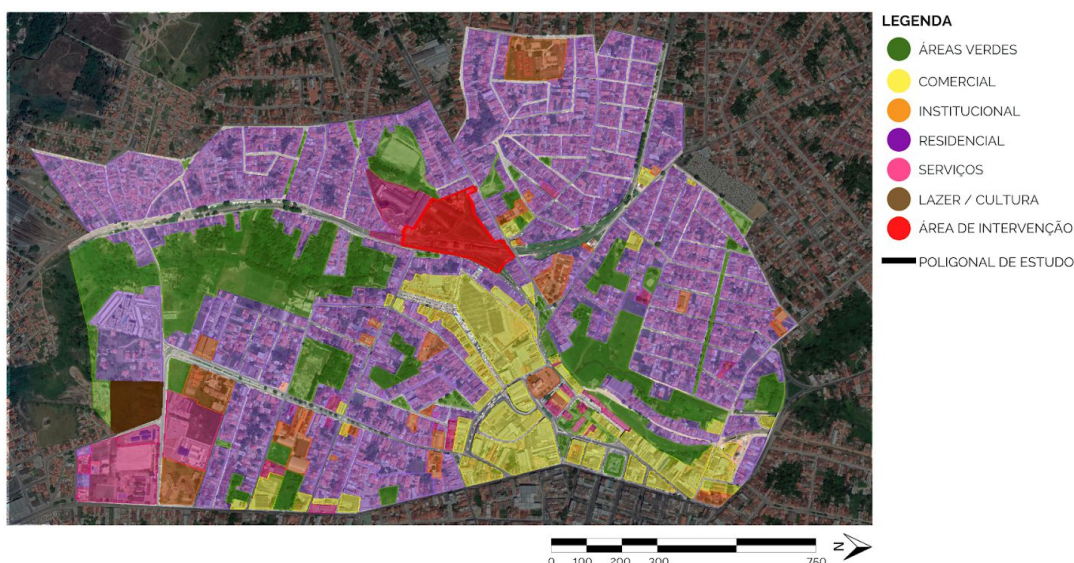
A poligonal de estudo abrange sete bairros (Figura 21), com uso predominantemente residencial (Figura 22).

Figura 21: Os bairros na poligonal de estudo.



Fonte: Google Earth, 2019. Adaptado por Sales, 2020.

Figura 22: Análise urbana do uso do solo.



Fonte: Google Earth, 2019. Adaptado por Sales, 2020.

5.1.6. Análise das propostas existentes para a área

Registra-se o projeto de restauro e ocupação da Estação São Francisco estação, intitulada Estação Cultural, elaborado pelo IPAC-BA, focado em tornar este um equipamento para o desenvolvimento cultural. O projeto foi elaborado de acordo com o Edital nº 09/2009, que apoia à elaboração de projetos de preservação de bens imóveis tombados no estado da Bahia, sob a coordenação do Arquiteto Renato Machado Leal. A proposta baseou-se em reuniões com a comunidade local para o desenvolvimento de um projeto que atendesse as necessidades locais e para solucionar problemas decorrentes do abandono do local e a preservação do uso atual.

O programa foi elaborado para suprir as necessidades, conforme apontado pelos participantes das reuniões realizadas, adotando o conceito da conservação da volumetria original das edificações, mas promovendo mudanças necessárias para melhor adequação do novo uso. O programa consta de: oficinas de artesanato de palha e olaria, restaurante, auditório multiuso para apresentação de espetáculos musicais e teatrais.

5.1.7. Infraestrutura e equipamentos urbanos

5.1.7.1. Infraestrutura urbana

Ao se tratar se serviços básicos oferecidos à população, como abastecimento de água, energia elétrica, rede telefônica, esgotamento sanitário e coleta de lixo, toda a região da poligonal de estudo é atendida. Há alguns diferenciais entre os bairros, por exemplo a coleta de lixo na cidade é dividida por dias e turnos, para que possa atender a população e a coleta ser realizada constantemente em toda a cidade. Na poligonal de estudo estão incluídos sete bairros em que cada um consta com um período determinado para a coleta domiciliar, como relatado pela figura a seguir:

Figura 23: Coleta de lixo dentro da poligonal de estudo.



Fonte: Google Earth, 2019. Adaptado por SALES, 2020.

Dentro da poligonal pode ser relatado que todos os bairros possuem coleta, mas nos dias em que não há coleta no bairro específico, é possível encontrar lixo amontoado e ao redor de caçambas ou até mesmo no chão, como demonstrado na figura 24. A população tem que ser ciente que o lixo descartado de forma inadequada não tem finalidade positiva, resultando em bueiros entupidos, pois o lixo que é jogado na rua pode impedir o escoamento da água da chuva, podendo causar enchentes, como acontece em muitas ruas da cidade de Alagoinhas.

Figura 24: Lixo na Rua Dois de Julho, Bairro Dois de Julho.



Fonte: SALES, 2020.

Em período de chuva é comum encontrar várias ruas da cidade alagadas, o que impossibilita a mobilidade das pessoas e o tráfego de veículos, podendo ser também a consequência da enchente do Rio Catu em que tem seu percurso passando pelo centro da cidade, ou ainda pela grande quantidade de lixos jogados nas vias que acabam entupindo os esgotos, como citado anteriormente. Um dos grandes problemas envolvendo alagamentos após grande volume de chuva encontra-se no Bairro Silva Jardim e no Centro, em que já foi realizado obra de macrodrenagem em alguns trechos e a limpeza de bueiros e canais que passam as redes hidráulicas.

Figura 25: Alagamento na Rua Silva Jardim, Bairro Silva Jardim.



Fonte: ALAGOINHAS NOTÍCIAS, 2020.

Figura 26: Alagamento na Rua Praça da Bandeira



Fonte: ALAGOINHAS NEWS, 2020.

As vias da poligonal de estudo são pavimentadas, havendo distinção quanto aos materiais utilizados, com o uso de asfalto (Figura 27) e de paralelepípedo (Figura 28), sendo que muitas vias hoje apresentam buracos decorrentes de desgaste do material e da falta de manutenção. Quanto à sinalização, as vias arteriais e coletoras possuem sinalização adequada, mas algumas são carentes de sinalização horizontal, que são as linhas de divisão de fluxos opostos, ou seja, linhas que demarcam onde o carro deve permanecer em tal sentido, sem invadir o lado em que o carro está percorrendo no sentido oposto. Faltam ainda setas indicativas e faixas de pedestres.

Figura 27: Rua Quinze de Novembro.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 28: Rua Dois de Julho.

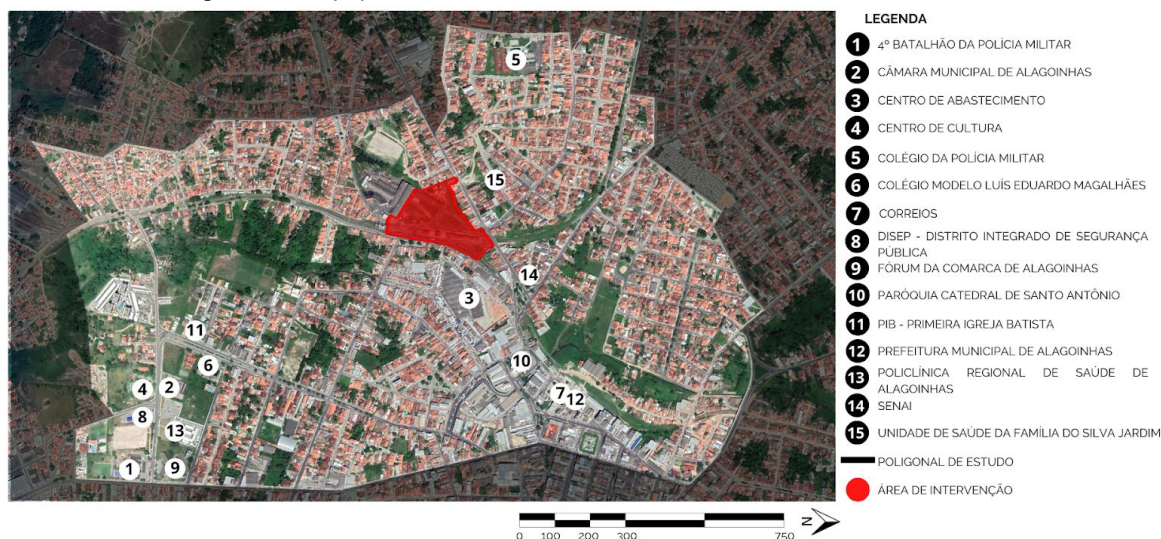


Fonte: SALES, 2020.

5.1.7.2. Equipamentos urbanos

A cidade de Alagoinhas consta com equipamentos urbanos significativos dentro da poligonal de estudo, abrangendo órgãos municipais e estaduais, e instituições que atendem a população e suas necessidades em relação à educação e religiões. Estes são importantes locais a serem pontuados para a identificação do público que os frequenta estes equipamentos, e podem chegar a frequentar a Estação São Francisco diante de seu novo programa de uso.

Figura 29: Equipamentos urbanos.



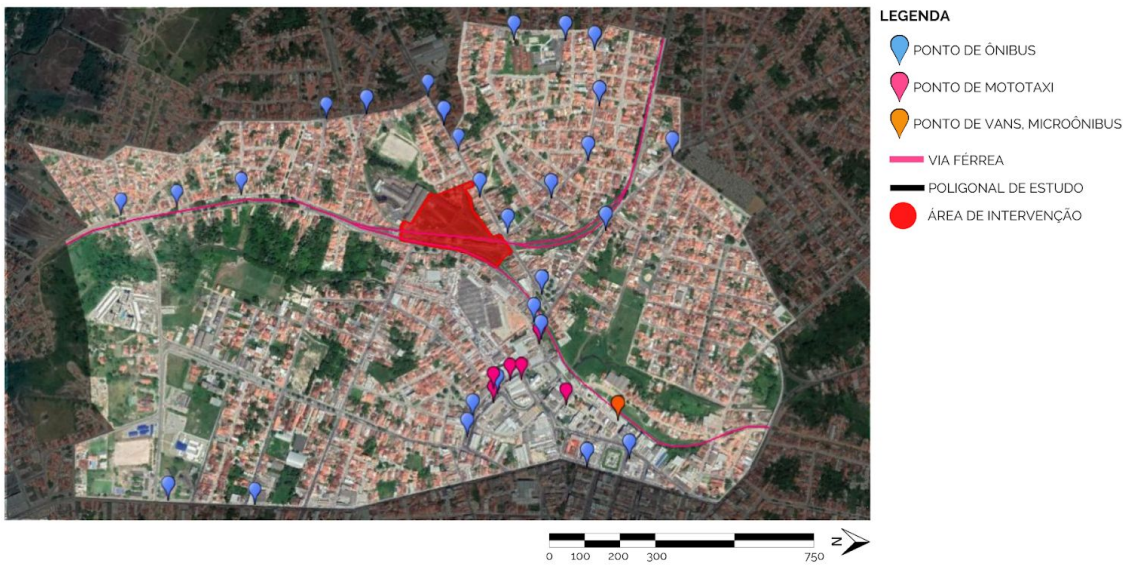
Fonte: Google Earth, 2019. Adaptado por Sales, 2020.

5.1.8. Mobilidade Urbana e Acessibilidade

5.1.8.1. Mobilidade Urbana

A cidade dispõe de transporte público municipal que atende a maioria dos bairros, sendo que os que chegam até à Estação São Francisco são os provenientes dos bairros localizados no entorno, sendo que para alguns bairros mais distantes há a necessidade de utilizar dois ônibus para chegar até a estação, ou ainda há possibilidade de utilizar um ônibus e se locomover à pé do Terminal Rodoviário Urbano até a Estação São Francisco. A distância é aproximadamente de 523 metros pelo percurso mais usual.

Figura 30: Mobilidade Urbana.



Fonte: Google Earth, 2019. Adaptado por SALES, 2020.

O acesso dos municípios vizinhos pode ser feito por meio de vans, ônibus intermunicipais e interestaduais, que tem acesso à cidade através da Estação de Transporte Alternativo (aproximadamente 603 metros pelo percurso mais usual) e do Terminal Rodoviário Clériston Andrade, que se encontra distante da área de intervenção (aproximadamente 4 km), havendo a necessidade de se locomover por meio do transporte público ou o meio que preferir.

Figura 31: Mobilidade Urbana



Fonte: Google Earth, 2019. Adaptado por Sales, 2020.

Figura 32: Terminal Rodoviário Urbano



Fonte: Prefeitura de Alagoinhas, 2017.

Figura 33: Estação de Transporte Alternativo Pedro Lemos Carnáuba Filho



Fonte: SALES, 2020.

Figura 34: Terminal Rodoviário Clériston Andrade



Fonte: Beto News, 2019.

As vias em sua maioria são locais, mas as que atendem à área de intervenção são vias arteriais, “caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.” (BRASIL, 1997) As vias arteriais que possibilitam o acesso para à área de intervenção são as Ruas Quinze de Novembro ao norte e a Dois de Julho ao leste, ambas as ruas são vias estruturantes e arteriais que fazem a ligação dos bairros para o centro da cidade.

Figura 35: Hierarquia viária



Fonte: Google Maps, 2019. Adaptado por SALES, 2020.

5.1.8.2. Acessibilidade

A acessibilidade, segundo a ABNT NBR 9050, é a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos.” (ABNT, 2004) A acessibilidade não é só para pessoas com necessidades especiais (PNE), mas para todas as pessoas que tem de alguma forma a mobilidade reduzida, pela idade ou alguma dificuldade locomotora, além do que todas as pessoas precisam ter espaços acessíveis para se locomover, para não ocorrer acidentes que poderiam ser

prevenidos com as medidas corretas para o cuidado com as calçadas e vias.

As calçadas próximas da área de intervenção (Figuras 38 e 39) possuem condições que não contribuem para pessoas com limitações, visto que é observado buracos, rampas de acesso para garagem das edificações de uso residencial, não respeitando a largura ideal para o trânsito de pedestres nas calçadas. Além disso, não há o rebaixamento necessário entre as calçadas e as vias para o acesso de pedestres com alguma dificuldade de locomoção e o piso tátil para pessoas com deficiência visual estão ausentes nestes locais. Estes são fatores que impossibilitam a circulação nas imediações da área de intervenção.

Figuras 36 e 37: Calçadas na Rua Quinze de Novembro



Fonte: SALES, 2020.

5.1.9. Análise da tipologia arquitetônica e construtiva

As edificações do poligonal de estudo são compostas por 1 à 2 pavimentos, de uso residencial e comercial. Geralmente são construções antigas adaptadas aos novos usos (Figuras 38 e 39), devido a modernização, e que preservam alguns detalhes arquitetônicos das edificações antigas ou alguns elementos arquitetônicos mais novos inseridos nas mesmas, modificadas para atender a demanda do comércio local. Mas há também edificações construídas recentemente com outra tipologia, podendo-se diferenciar as edificações antigas das novas.

As edificações do entorno da área de intervenção em sua maioria são aquelas

que foram construídas na fase inicial da cidade (Figuras 38, 39, 40 e 41), no século XIX, quando houve a implantação da estação ferroviária e a possibilidade de mobilidade por meio da via férrea. As edificações nas proximidades da estação tinham a função comercial, possibilitando o acesso das pessoas das outras cidades para a realização das compras nas imediações, e algumas edificações serviam de moradia para os trabalhadores da ferrovia, sendo que hoje muitas propriedades já foram vendidas ou são herança para quem ainda permanece morando na região.

Figura 38: Edificações localizadas na Rua Quinze de Novembro



Fonte: Google Earth, 2012.

Figura 39: Edificações localizadas na Rua Quinze de Novembro



Fonte: Google Earth, 2012.

Figura 40: Edificações localizadas na Rua Dois de Julho



Fonte: SALES, 2020.

Figura 41: Edificações localizadas na Rua Dois de Julho



Fonte: SALES, 2020.

Algumas edificações mais recentes na poligonal de estudo, fizeram o uso de outros materiais, como o vidro nas esquadrias (Figura 42) e construíram acima do padrão de gabarito da região (Figura 43), com edifícios de 12 pavimentos em uma área próxima à área de preservação ambiental.

Figura 42: Edificação localizada na Rua Quinze de Novembro.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 43: Edificações localizadas na Avenida Luis Viana.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 44: Edificações localizadas na Rua Dois de Julho.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 45: Edificações localizadas na Rua Praça da Bandeira.

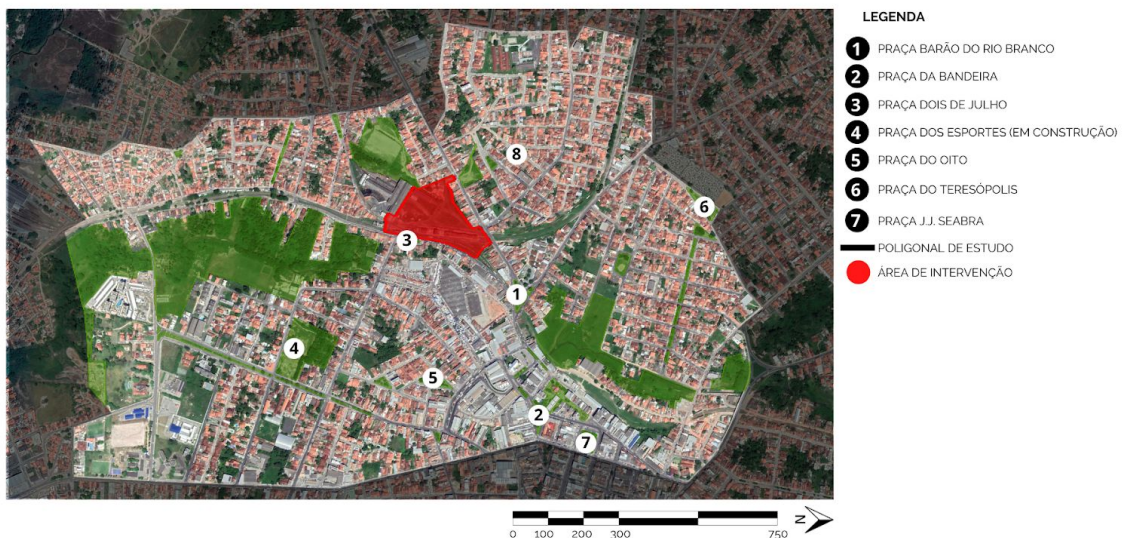


Fonte: SALES, 2020.

5.1.10. Espaços públicos e áreas verdes

Há espaços públicos dentro da poligonal de estudo que foram recentemente requalificados como a Praça J.J. Seabra, requalificada em 2019, que manteve o coreto central, requalificando-o e mantendo as características originais, além da inserção de quiosques com uma tipologia arquitetônica mais moderna, permanecendo a característica marcante da praça que são as árvores que rodeiam toda a praça.

Figura 46: Espaços públicos e áreas verdes.



Fonte: Google Maps, 2017. Adaptado por SALES, 2020.

Figura 47: Praça J. J. Seabra



Fonte: SALES, 2020.

A Praça Dois de Julho e a Praça Barão do Rio branco que ficam mais próximas da área de intervenção, estão preservadas mas não são frequentadas por não ter uma atração que convide a população a ocupar o local. Então o que podemos encontrar é uma insegurança em frequentar tais praças, que acabaram tornando-se grandes canteiros no meio das vias, ao invés de se tornarem locais para o encontro de pessoas.

Figura 48: Praça Barão do Rio Branco



Fonte: SALES, 2020.

5.1.11. Estudo ambiental

A denominação de quais são as áreas de preservação permanente na cidade

de acordo com a “Lei Complementar nº 083/2012” no título IV que disserta sobre os setores ambientais, está incluído no capítulo I das áreas de relevante interesse ecológico e, ou paisagístico, na seção I sobre as áreas verdes:

Art. 53 Em todo território do município serão consideradas áreas de preservação permanente, os revestimentos florísticos e demais formas de vegetação naturais situadas:

I - nos locais de pouso de aves de arribação, assim declarados pelo Poder Público, ou protegidos por Convênio, Acordo ou Tratado Internacional de que o Brasil seja signatário, devidamente ratificados;

II - ao longo dos rios ou de outro quaisquer cursos d'água, desde o seu nível mais alto, em cada faixa marginal, cuja largura mínima, medida horizontalmente, seja de:

a) 30 (trinta) metros, para curso d'água com menos 10 (dez) metros de largura;

b) 50 (cinquenta) metros, para curso d'água de 10 (dez) a 50 (cinquenta) metros de largura;

c) 100 (cem) metros, para curso d'água de 50 (cinquenta) a 200 (duzentos) metros de largura;

d) 200 (duzentos) metros, para curso d'água de 200 (duzentos) a 600 (seiscentos) metros de largura;

e) 500 (quinhentos) metros, para curso d'água com largura superior a 600 (seiscentos) metros;

III - ao redor das lagoas, lagos ou reservatórios de água naturais ou artificiais, desde o seu nível mais alto medido horizontalmente, em faixa marginal cuja largura mínima seja de:

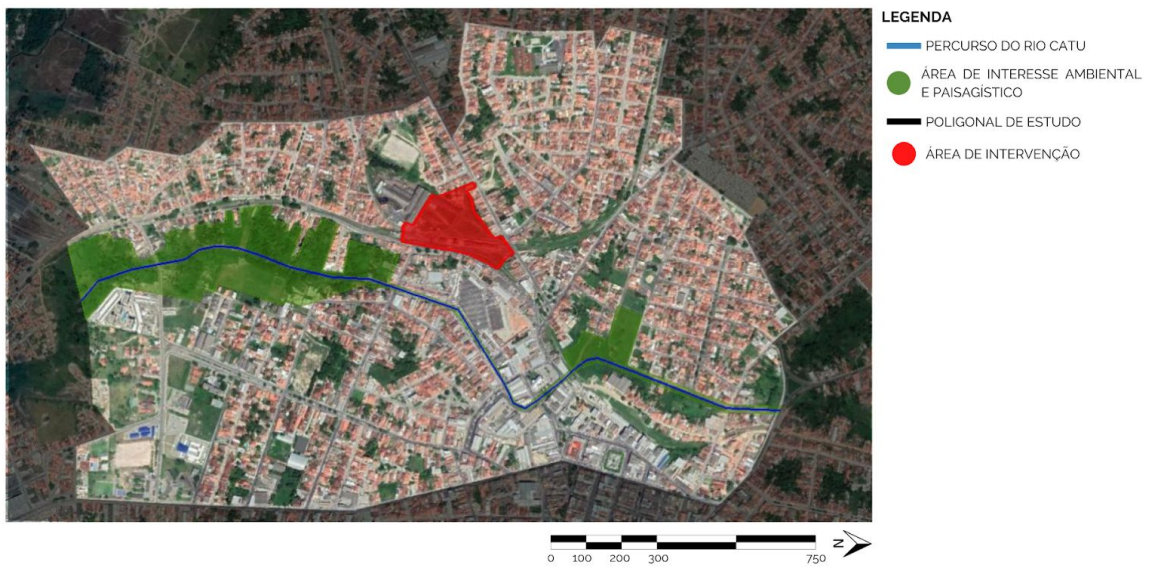
a) 30 (trinta) metros, para os que estejam situados em áreas urbanas;

b) 100 (cem) metros, para as que estejam em áreas rurais, exceto os corpos d'água com até vinte hectares de superfície, cuja faixa marginal será de cinquenta metros;

IV - ao redor das nascentes, ainda que intermitentes e nos chamados "olhos d'água", qualquer que seja a sua situação topográfica, num raio mínimo de 50 (cinquenta) metros de largura. (ALAGOINHAS, 2012)

No Plano Diretor de 2001 consta no anexo o mapa com a identificação das áreas de interesse ambiental e paisagístico, sendo possível constatar na figura 51, quais são áreas da poligonal de estudo delimitadas ao longo das margens do do Rio Catu. O Rio Catu que nasce na cidade de Aramari, percorre a cidade de Alagoinhas e Catu e se encontra com o Rio Pojuca, alcançando cerca de 80 km de extensão. No percurso deste rio na cidade, é observado que as margens de alguns trechos estão pavimentadas havendo a canalização do rio e em outros trechos há a poluição das suas águas, muitos dejetos são lançados e encontram com seu leito.

Figura 49: Áreas de interesse ambiental e paisagístico.



Fonte: Google Maps, 2019. Adaptado por SALES, 2020.

Figura 50: Área de Interesse ambiental vista da rua Dois de Julho.



Fonte: Sales, 2020.

Figura 51: Rio Catu visto da Travessa Dois de Junho.



Fonte: Sales, 2020.

Figura 52: Rio Catu visto da Rua Nilton Ornelas



Fonte: Prefeitura de Alagoinhas, 2018.

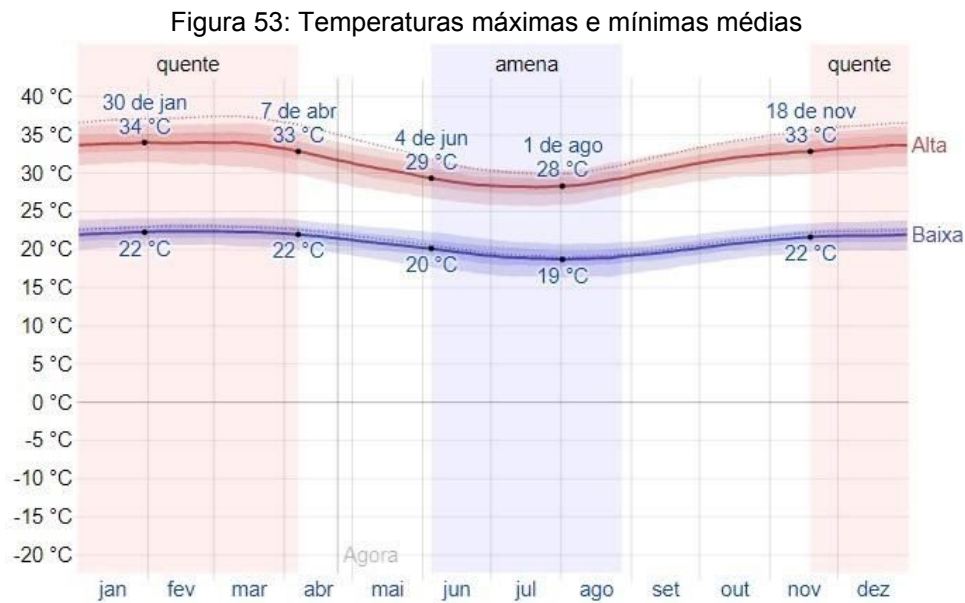
A Estação São Francisco está descrita como citada no mesma lei que decorre sobre o assunto:

Art. 59: Ficam criadas como Áreas Sujeitas a Regime Específicos - ASRE, na Subcategoria de Áreas de Proteção Cultural e Paisagística - APCP, as seguintes edificações:

- I - Mercado do Artesão;
- II - O Prédio onde funciona a Prefeitura Municipal;
- III - O Prédio da Biblioteca Municipal;
- IV - As Ruínas da Igreja de Alagoinhas Velha;
- V - Igreja da Matriz de Santo Antônio e Paróquia São Francisco;
- VI - Coreto da Praça J.J. Seabra;
- VII - Estação de Trem São Francisco;
- VIII - Antiga Delegacia.

5.1.12. Estudo Climático

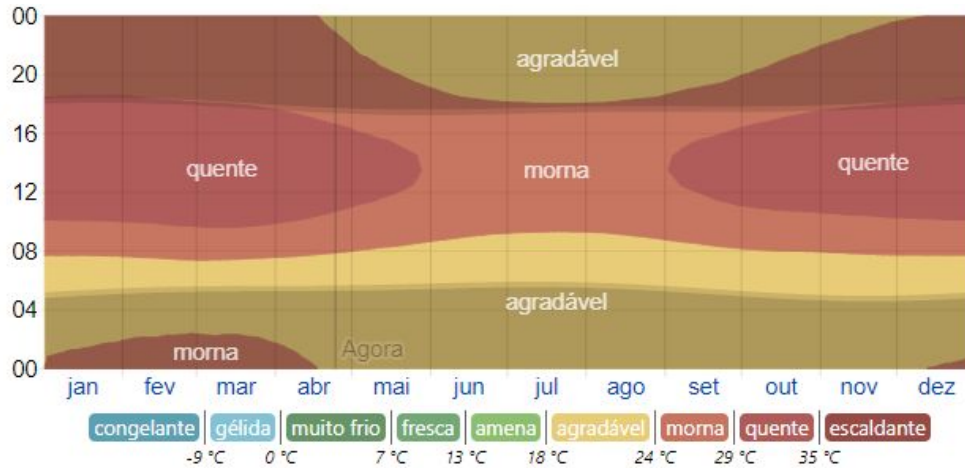
O clima da cidade é tropical, com temperatura média de 23.5 °C e tendo uma pluviosidade média anual de 1478 mm. Na cidade de Alagoínhas, o verão é longo e quente, permanecendo por 4 à 6 meses e o inverno curto e agradável. A temperatura varia de 19 °C à 34 °C ao longo do ano, como relatado na figura a seguir:



Fonte: WeatherSpark, 2016.

A temperatura máxima está representada pela linha vermelha variando de 34 °C à 28 °C ao longo do ano e a temperatura mínima representada pela linhas azul há variação ao longo do ano, não ultrapassando 22 °C ao longo do ano. Abaixo outra figura demonstrando a temperatura média ao longo do ano:

Figura 54: Temperatura média horária

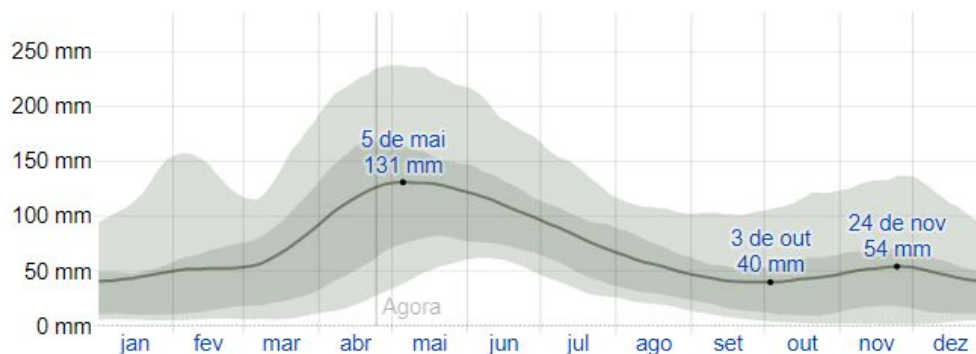


Fonte: WeatherSpark, 2016.

As temperaturas médias relatadas na figura, atendem a variação de 18 °C à 35 °C, representadas por temperaturas agradáveis à escaldante em períodos do dia e ao longo dos meses do ano.

Na cidade, chove ao longo do ano inteiro, sendo que o mês de maio é o mais chuvoso, com acumulação total média de 131 milímetros no dia 5 de Maio. O mínimo de chuva no ano é no período de outubro, com 40 milímetros no dia 30 de Outubro.

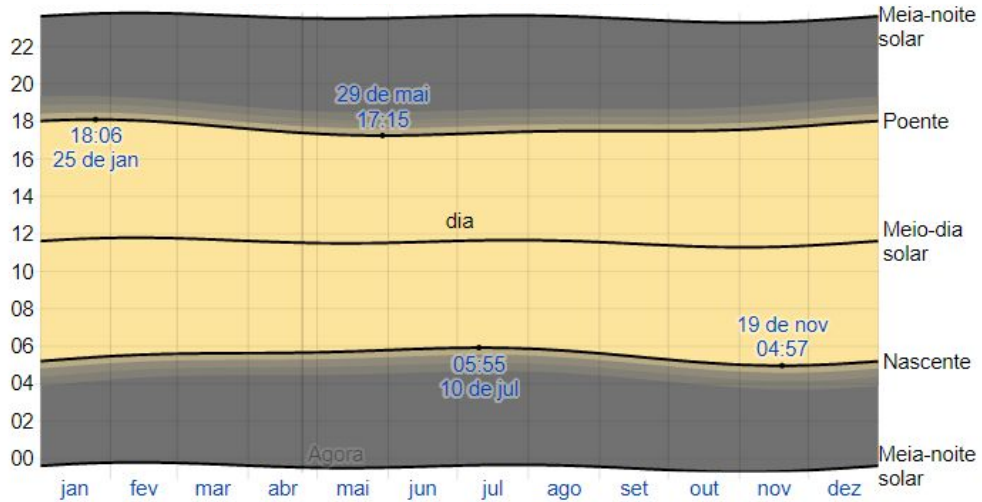
Figura 55: Chuva mensal média



Fonte: WeatherSpark, 2016.

A duração do dia na cidade não varia muito ao longo do ano, variando o pôr e o nascer do Sol, com a diferença de 50 minutos à 1 hora como relatado na figura a seguir:

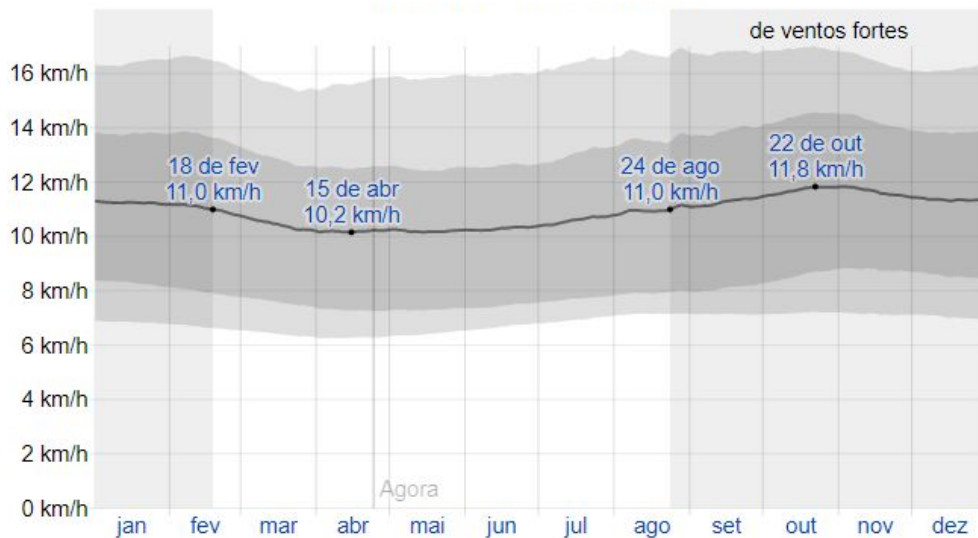
Figura 56: Nascer e pôr do Sol com crepúsculo



Fonte: WeatherSpark, 2020.

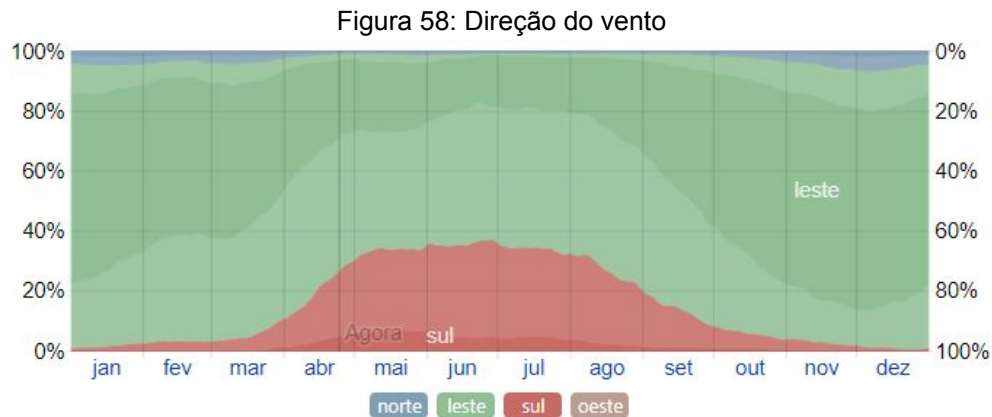
A velocidade horária média do vento tem variações pequenas ao longo do ano, sendo que a época de mais ventos ocorre no final de agosto a meados de fevereiro e ventos mais calmos no resto do ano, de acordo com a figura abaixo:

Figura 57: Velocidade Média do vento



Fonte: WeatherSpark, 2020.

Sendo a direção do vento predominante durante a maior parte do ano é leste, como exposto:



As coordenadas geográficas de Alagoínhas são: latitude $-12,136^{\circ}$, longitude $-38,419^{\circ}$ e 159 m de altitude. Em relação a topografia dentro do perímetro de 3 quilômetros de Alagoínhas contém apenas variações pequenas de altitude, com mudança máxima de 114 metros e altitude média acima do nível do mar igual a 151 metros.

5.1.13. Considerações gerais sobre a análise da poligonal de estudo

A Estação São Francisco está em destaque dentro da poligonal de estudo pela sua arquitetura e por ser uma edificação histórica de tantos anos que está localizada na área central da cidade. As vias férreas percorrem alguns bairros e são utilizadas para delimitar os bairros, e estas são questões a serem abordadas no projeto, para tornar toda a área acessível enquanto a pavimentação.

Ao longo da área estudada, é perceptível problemas nas calçadas, vias, problemas específicos em algumas localidades por causa de buracos e iluminação, gerando insegurança. É necessário notar que não há espaços como praças com o objetivo de reunir pessoas em um espaço aberto e amplo para a realização de atividades que podem ser apresentadas à população.

6. ANÁLISE DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

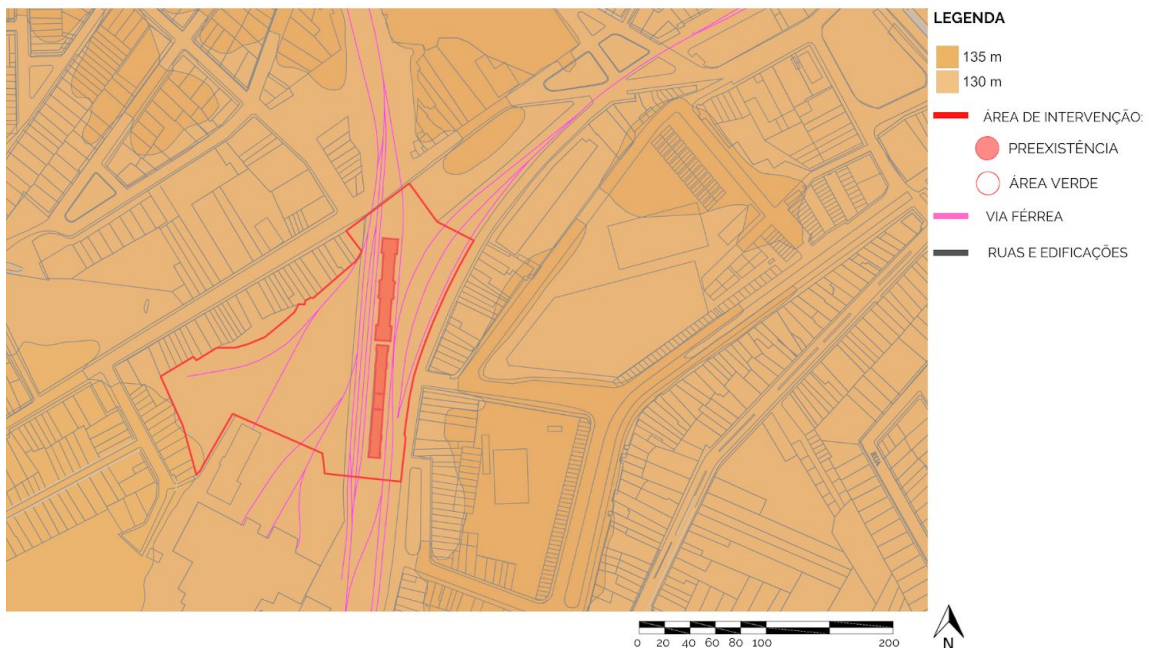
6.1. Situação Fundiária

A Estação Ferroviária São Francisco, é tombada como patrimônio do estado pelo IPAC-BA (Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural do Estado da Bahia) desde 2002, com resolução de tombamento nº 8.357/02, sendo assim a preexistência é propriedade do governo do estado.

6.2. Levantamento Topográfico

A área de intervenção está situada a 130 metros do nível do mar, em que o terreno se encontra em um espaço plano em todo seu perímetro, como descrito na figura a seguir:

Figura 59: Levantamento Topográfico na área de intervenção.



Fonte: ALAGOINHAS, 2006. Adaptado por: SALES, 2020.

6.3. Levantamento Fotográfico

O levantamento fotográfico realizado pela extensão da preexistência, revela o abandono e o descaso com a Estação São Francisco e com seu entorno que complementam à área total de intervenção.

Figura 60: Entorno da área de intervenção.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 61: Fachada da Estação de Passageiros



Fonte: SALES, 2020.

Figura 62: Entorno da área de intervenção.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 63: Calçadas do entorno da edificação.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 64: Edificação que desabou em 2008.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 65: Situação do local em que a edificação desabou.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 66: Espaço coberto pela cobertura metálica e edificação em ruínas.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 67: Cobertura metálica.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 68: Cobertura metálica.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 69: Acesso ao Bloco A.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 70: Bloco A.

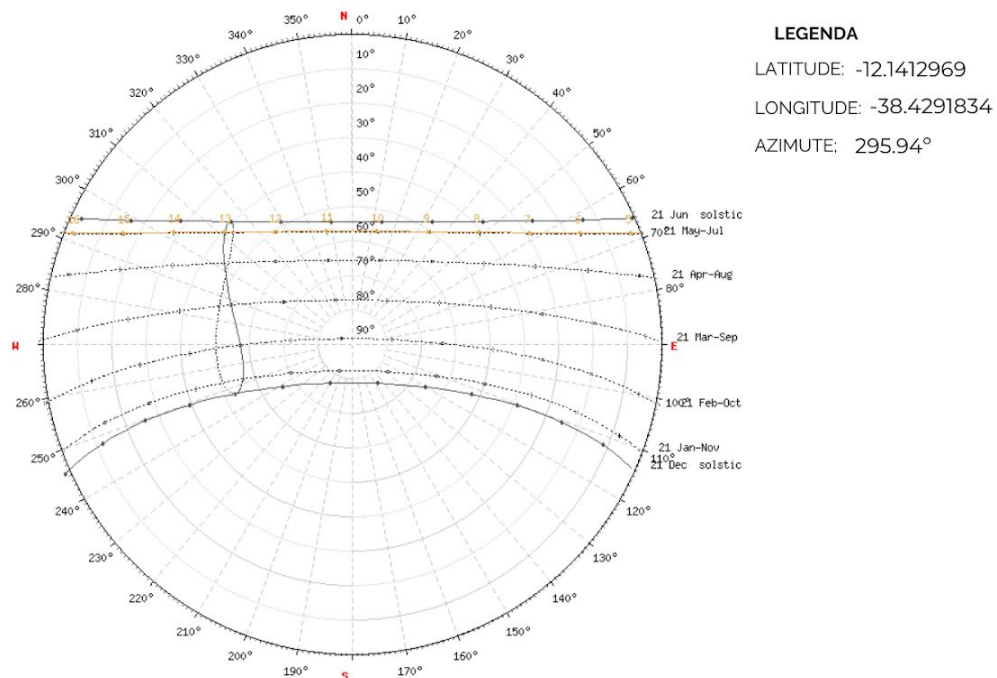


Fonte: SALES, 2020.

6.4. Estudos Climáticos (insolação, ventilação, sombreamento)

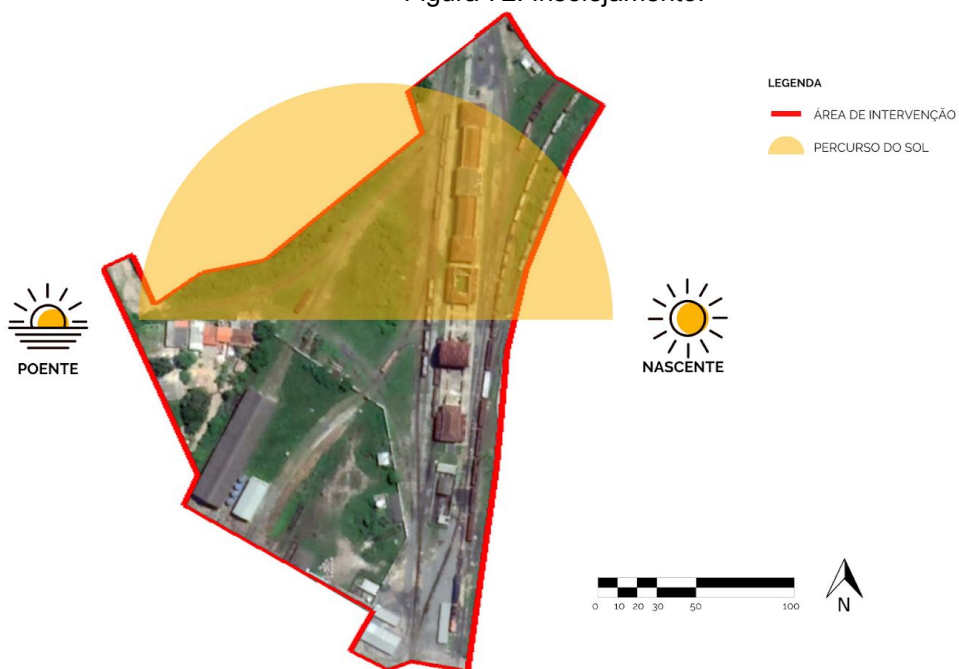
De acordo aos estudos, o sol nasce no leste e se põe no oeste e o sombreamento está descrito como na figura 80, em que a sombra se constrói no sentido oposto do sentido nascente e poente do Sol. Os ventos predominantes são do sentido sudeste.

Figura 71: Carta Solar.



Fonte: SUNEARTHTOOLS, 2020.

Figura 72: Insolejamento.



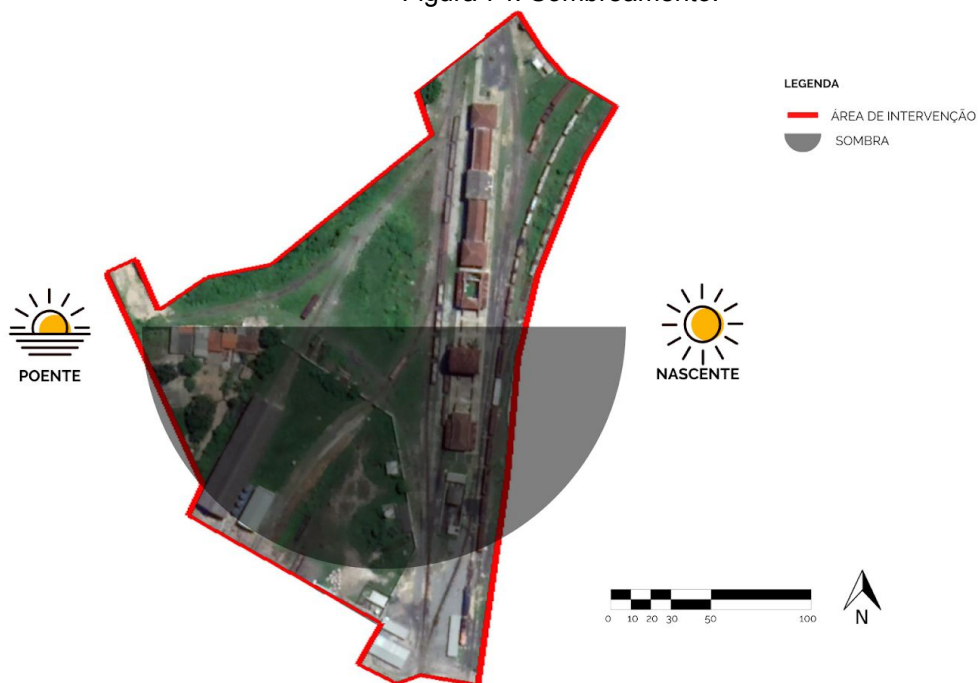
FONTE: Google Maps, 2019. Adaptado por SALES, 2020.

Figura 73: Direção dos ventos.



FONTE: Google Maps, 2019. Adaptado por SALES, 2020.

Figura 74: Sombreamento.



FONTE: Google Maps, 2017. Adaptado por SALES, 2020.

6.5. Considerações gerais sobre a área de intervenção

A área de intervenção tem problemas com a acessibilidade devido a pequena diferença de nível entre as passagens dos trens e do material que é utilizado entre as vias férreas, que são pequenas pedras. Além do que é necessário estabelecer outros acessos para que encurte distâncias, dois acessos nos extremos das edificações são considerados poucos ao longo de toda estação que tem cerca de 172 metros.

7. REFERÊNCIAS PROJETUAIS

A Estação da Luz e o Centro Cultural Parque das Ruínas foram escolhidos como referências projetuais devido a importância para a cidade e para o estado no qual fazem parte.

A Estação da Luz era uma estação ferroviária que após a modernização dos transportes, toda a estrutura teve que ser adaptada para novos usos e a constante manutenção e a conservação do edifício foi essencial para ter a estrutura do jeito que está hoje e para mostrar o valor que as obras históricas tem diante da necessidade do uso.

O Centro Cultural Parque das Ruínas, também apresentado a seguir, comprova que o conhecimento em relação a preservação, manutenção e utilização dos edifícios históricos são essenciais. Uma residência que antes era ocupada, passou a ser abandonada e deteriorada, podendo notar o descaso das pessoas em relação à edificações históricas.

7.1. Estação da Luz - São Paulo, SP, Brasil

A Estação da Luz, localizada no bairro da Praça da Luz, no centro da cidade de São Paulo, SP, ocupa uma área de 7.500,00 m². Hoje, a Estação atende as linhas de trens da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) e possui conexões com as linhas do metrô da cidade de São Paulo, além de abrigar o Museu da Língua

Portuguesa, projeto de restauro do ano de 2006 com autoria de Paulo Mendes da Rocha e seu filho Pedro Mendes da Rocha.

A São Paulo Railway Station, como era chamada a estação, foi utilizada como parada para o transporte ferroviário e de mercadorias, que possibilitou a ligação do porto de Santos a Jundiaí e impulsionou a economia a partir do ano de 1867. O projeto de expansão de Charles Henry Driver, arquiteto britânico, constou com uma área de 7.500,00 m² (área atual), sendo aberta ao público em 1901 e teve como objetivo solucionar a questão do grande fluxo de mercadorias e pessoas.

Esta grande obra do estilo neoclássico passou por algumas restaurações, uma destas ocorreu devido a destruição ocasionada por um incêndio em 1946, na obra foi acrescentada um novo pavimento à edificação e esta foi mantida pelo governo, totalizando os três pavimentos, conhecidos hoje. Em 1982, o complexo arquitetônico tombado pela CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico).

A escolha da Estação da Luz como referência projetual deve-se a importância de destacar que edificações históricas como essa, que podem ser utilizadas para outras finalidades, mediante novas soluções para o novo uso, ou até mesmo como ponto de embarque e desembarque de passageiros, como anteriormente. A estação poderia hoje estar abandonada, como muitas outras estações ferroviárias que foram esquecidas diante do surgimento de novos meios de transportes após a Revolução Industrial, mas houve investimentos e interesse público em identificar o potencial e incrementar novas ideias, em um ponto histórico que é referência na cidade de São Paulo.

Figura 75: Estação da Luz em construção em 1898.



Fonte: ARRUDA, 2016.

Figura 76: Fachada da Estação da Luz



Fonte: CORDEIRO, 2015.

7.2. Parque das Ruínas - Rio de Janeiro, RJ, Brasil

O Parque das Ruínas localizado em Santa Teresa no Rio de Janeiro, RJ, Brasil, funciona atualmente como centro cultural voltado para a difusão das diversas tipologias de expressão, por meio da dança, música, teatro, cinema e outros métodos de atividades para a propagação de cultura.

A casa simples foi construída entre 1898 e 1902 que era moradia de Joaquim Murtinho Nobre, ministro da Fazenda do governo de Campo Sales, onde deixou de

herança para sua sobrinha Laurinda Santos Lobo, que realizou a reforma nos anos de 1930, adquirindo artigos da arquitetura neocolonial.

Antes da morte de Laurinda, em 1946, o chamado então, palacete, foi deixado para a Sociedade Homeopática, que não ocupou o lugar, então o mesmo foi sendo esquecido, abandonado por décadas e se tornou lugar para moradores de ruas, usuários de drogas, o que acabou danificando a estrutura e sendo deixada em ruínas. Em 1993, foi tombado pela prefeitura do Rio de Janeiro como imóvel do patrimônio histórico da cidade e em 1994, recebeu intervenções dos arquitetos Ernani Freire e Sônia Lopes, assim foi inaugurado em 1997, como um centro cultural.

Em sua estrutura atual formada da combinação da estrutura metálica e do concreto para a estabilização de toda estrutura antiga, apresenta uma combinação de ferro e vidro que contrasta com os tijolos aparentes que são originais, o que permitiu que a memória do lugar estivesse presente, através da materialidade, da utilização dos espaços internos e da permanência da estrutura que foi tão significativa.

A nova utilização dada para o palacete foi essencial para descrever que não só a história do lugar tem que ser mantida, mas o novo uso baseado na difusão da cultura e da arte para todas as pessoas que se importam em unir a cultura e a história, mostrando a necessidade de explorar a história e difundir a cultura para todos.

A importância do projeto está presente na referência do passado, que são as ruínas que foram mantidas no projeto, e a inserção de materiais novos, que tem a intenção de solucionar os danos causados pelo abandono e pelo tempo. E este é o principal motivo da escolha deste projeto como projeto referencial, a união do antigo e do novo, inserindo elementos modernos para uma nova solução de projeto.

Figura 77: Fachada do Parque das ruínas



Fonte: ARAÚJO, 2015.

Figura 78: Interior do Parque das ruínas.



Fonte: JR, 2008.

8. CONCEITO DO PROJETO

As edificações históricas estão incluídas na história das cidades revelando uma grande importância para a arquitetura, história e cultura locais. Entretanto, na maioria das vezes, estas edificações se tornam apenas uma marca na história, como algo que um dia já existiu. No entanto, há a necessidade de preservação do patrimônio cultural e histórico e a re-inserção destes imóveis no novo contexto urbano, após anos da sua construção. É indispensável ainda a conexão destas memórias do passado com o que vivemos no presente, com a finalidade da vivência

dos espaços, os quais que quando restaurados devem estar integrados ao entorno.

Assim foram analisados três vertentes: a de Marc Augé sobre ocupação de não lugares, Yi-fu Tuan sobre identidade cultural e Jan Gehl com seus conceitos sobre cidade para pessoas, com a finalidade de elaborar um único conceito baseado em tais conhecimentos.

Marc Augé, explorando os conceitos sobre “lugares e não lugares”, além de relacionar as definições de ambos, refere-se a estes como atividades do cotidiano, como se os conceitos de “lugar e não lugar” fossem diferentes, a depender de quem frequenta o ambiente. Conforme afirma Teresa Sá, citando em seu artigo um trecho do livro de Augé (2006):

Se definirmos o não lugar não como um espaço empiricamente identificável (um aeroporto, um hipermercado ou um monitor de televisão), mas como o espaço criado pelo olhar que o toma como objeto, podemos admitir que o não lugar de uns (por exemplo, os passageiros em trânsito num aeroporto) seja o lugar de outros (por exemplo, os que trabalham nesse aeroporto). (AUGÉ, 2006, p. 116 apud SÁ, 2014, p. 213).

Tal fato acontece, por exemplo, na utilização das antigas estações ferroviárias. Toda a estrutura existente pode passar despercebida, já que para as pessoas a importância da estrutura é mínima. A estação se caracterizava, principalmente, como um espaço de passagem, como se a utilização da estrada de ferro estivesse relacionada apenas à ligação entre dois pontos para a realização de viagens, relacionado à transitoriedade. Nesse sentido, a estação tinha apenas como função ser apenas um espaço de circulação de pessoas. Com o surgimento de outros meios de transporte, conseqüentemente, a não utilização de estações ferroviárias, tornou este um “não lugar”, resultando em locais abandonados que se deterioraram com o passar do tempo.

A busca de interligar os dois momentos da história - o passado no século XIX e o presente no século XXI – visa a transformação da estação, de um “não lugar” para um “lugar”, com a intenção de possibilitar o convívio no espaço, e o fortalecimento de laços afetivos, como cita Flávio Bartoly:

O lugar é produzido a partir da afetividade, da sensação de pertencimento, do modo como nos adaptamos e nos apropriamos das realidades globais que se introduzem no local, que dão sentido à própria distribuição objetiva

das coisas e das pessoas nessa porção do espaço geográfico. (BARTOLY, 2011, p.73).

Esta definição de formação de um lugar, pode ser considerado topofilia, um conceito abordado no livro “Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente”, do autor e geógrafo Yi-Fu Tuan, que busca esclarecer a relação das pessoas e a natureza, e como estes pilares são abordados para o melhor entendimento e formação da nossa identidade cultural. A percepção, as atitudes e os valores tem como intuito uma visão diferenciada do mundo, e entendê-las seria o ponto inicial para isso.

Percepção é aquilo que a gente está acostumado a ver, sendo “a resposta dos sentidos aos estímulos externos” (TUAN, 1980, p. 4). A atitude é formada pelo conjunto de percepções ao longo de um determinado tempo, que poderia ser chamado da experiência vivida e que será necessário para a elaboração da visão do mundo que será única. Duas pessoas não têm o mesmo conceito pois suas experiências e reações são diferentes e formadas a partir da consequência de momentos.

A percepção da paisagem “é mais pessoal e duradoura quando está mesclada com lembranças de incidentes humanos” (TUAN, 1980, p. 110), são atitudes como se objetos e sensações físicas fossem causadas pela reação de estar no ambiente, seria algo necessário para observarmos, entendermos e termos menos atitudes em um determinado momento. “A consciência do passado é um elemento importante no amor pelo lugar. A retórica patriótica sempre tem dado ênfase as raízes de um povo.” (TUAN, 1980, p. 114). Quando temos lembranças, criamos laços afetivos, apegos pelo lugar, sentimento, conforme foi descrito por muitos moradores de cidade de Alagoinhas, quando relataram que algo marcante aconteceu em um dado momento na Estação, como citado:

A Estação São Francisco significa parte da minha vida. Tem um valor inestimável. Meu pai foi ferroviário e hoje é falecido. Esse local representa o amor que meu pai tinha a ferrovia e aprendemos a cuidar como ele nos ensinou. (Morador na faixa de 51 à 60 anos, mora na cidade há mais de 15 anos)

A condição adotada pelas pessoas em utilizarem suas memórias e fazerem

referência a estrutura que está presente na cidade, relata como ocorre a criação de laços, sempre que a pessoa visitava este lugar, acabava obtendo uma percepção diferente em diferentes momentos, bem como as pessoas que estavam com ela, finalizando com a criação de sua visão em referência à Estação São Francisco. Isto pode ter acontecido com muitos moradores da cidade, e pode ainda acontecer, já que a edificação ainda existe. A condição abordada pela pessoa determina o conceito de topofilia:

A palavra "topofilia" é um neologismo, útil quando pode ser definida em sentido amplo, incluindo todos os laços afetivos dos seres humanos com o meio ambiente material. Estes diferem profundamente em intensidade, sutileza e modo de expressão. (TUAN, 1980, p. 107)

Para a vivência do espaço estudado, é necessário descrever o modo que Jan Gehl em seu livro "Cidade para pessoas" analisa o comportamento da vida urbana de modo que preserve a dimensão humana. Seus conceitos apresentados podem ser inseridos na atuação das pessoas e o que pode ser oferecidos à elas para um bom aproveitamento do espaço, assim se baseia em três pilares, estes subdivididos em doze critérios, relatados a seguir:

Quadro 7: Critérios de qualidade com respeito à paisagem do pedestre.

PROTEÇÃO	Proteção contra o tráfego e acidentes - sensação de segurança	Proteção contra o crime e violência - sensação de segurança	Proteção contra experiências sensoriais desconfortáveis
CONFORTO	Oportunidades para caminhar	Oportunidades para permanecer em pé	Oportunidades para sentar-se
	Oportunidades para ver	Oportunidades para ouvir e conversar	Oportunidades para brincar e praticar atividade física
PRAZER	Escala	Oportunidades de aproveitar os aspectos positivos do clima	Experiências sensoriais positivas

Fonte: GEHL, 2009 apud GEHL, 2014. Adaptado por SALES, 2020.

A necessidade da proteção, do conforto e ter o prazer de estar em um lugar são fundamentais para um bom projeto que envolve pessoas e reaproveitamento de

locais adaptados para outro contexto urbano como a Estação São Francisco. Faz-se necessário considerar a proteção dos pedestres em relação ao sistema viário e ferroviário, em relação à violência que incide nas edificações pelo abandono e também a falta de iluminação, que dão lugar ao uso indevido. O projeto deverá considerar ainda a proteção contra as intempéries, sem que afete a estrutura das edificações e não afaste as pessoas do local.

O conforto oferecido às pessoas para caminhar sem impedimentos e o direito que cada um tem de permanecer no lugar da maneira que preferir, em pé ou sentado, deverá ser oferecido opções confortáveis para o bem estar, além de criar oportunidades para a convivência e a possibilidade de relações entre as pessoas. O prazer em ter um projeto bem executado, estabelecendo conexão do entorno e das edificações preexistentes, tem que atender as demandas para um bom espaço urbano e este tem que ser convidativo, para que as pessoas desejem ocupar e permanecer no lugar.

No projeto de requalificação da Estação São Francisco além de abordar o espaço como um lugar, é preciso evidenciar o que é antigo e o que é novo, revelando mais um pilar para o conceito proposto. A não utilização das edificações deterioradas como marcas do tempo, revelam o descaso que a edificação sofreu após o término do seu funcionamento, até chegar ao desabamento de algumas partes da estrutura original. Portanto, todas as partes faltantes devem ser evidenciadas no projeto para comprovar que por um longo período esta estrutura esteve desativada, promovendo a requalificação e a possibilidade de diferenciar cada época através da sua estrutura.

A possibilidade de criação de novas relações entre edificações e pessoas, traz um objetivo principal: ocupar para tornar o espaço um “lugar”, provendo a criação de vínculo afetivo sobre aquilo que é seu, que faz parte de sua cultura e decida tomar posse para ocupar o local. Para o conceito do projeto é necessário conectar os conceitos abordados por Marc Augé, Yi-fu Tuan e Jan Gehl, e implementá-los ao longo das edificações para promover a vivência do espaço que foi desconstruído.

Em suma, o projeto intitulado, Estação São Francisco: reconstruindo e valorizando a memória urbana de Alagoinhas, tem como conceito a requalificação e adequação do local ao novo uso, em busca do atendimento às necessidades da

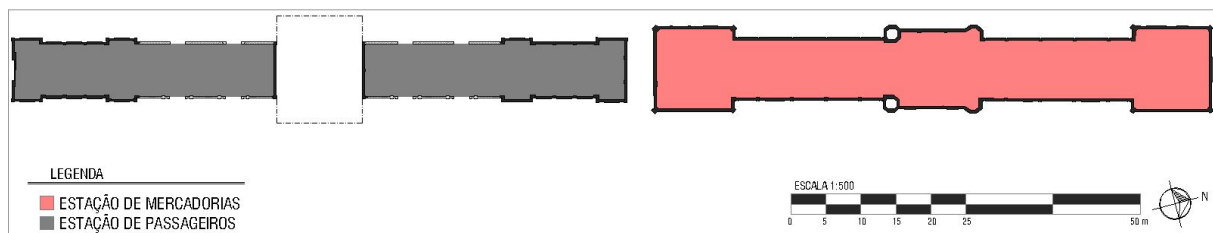
população local e evidenciar a identidade cultural que as pessoas criaram dando a devida importância a este lugar e tornando este espaço acessível para todos.

9. PROPOSTA PROJETUAL

9.1. Programa de Necessidades

A Estação São Francisco atualmente encontra-se dividida em duas edificações: a Estação de Mercadorias, em uso pelo FIGAM (Fundação Iraci Gama), que ficou estabelecido como Bloco A e a Estação de Passageiros que encontra-se desocupada e em estado de abandono, que ficou estabelecido como Bloco B. Cada uma possui sua característica arquitetônica identificada e diferenciada entre si, em que é necessário buscar a harmonia entre ambas pelo uso dos materiais semelhantes. A setorização é demonstrada na figura a seguir:

Figura 79: Estação São Francisco e condição atual.



Fonte: ALAGOINHAS, 2006. Adaptado por SALES, 2020.

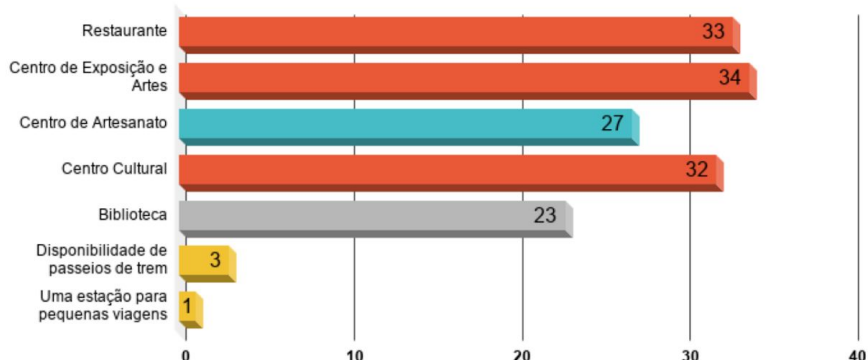
Como resultado da pesquisa, conforme citado na metodologia, foram coletados dados importantes junto aos moradores da cidade, a partir de questões relativas ao entendimento de qual função a Estação poderia ter, que influenciaram no desenvolvimento do projeto foram essenciais para a elaboração do programa de necessidades. Estes esclarecimentos e questões resultaram em gráficos, conforme citados a seguir:

A Estação pertence à cidade e por isso tem importância histórica e sociocultural, necessita de maior atenção do poder público, e assim conseguirá resgatar o interesse da população para visitar o local, gerando renda e difusão de cultural. (Morador na faixa de 31 à 40 anos, mora na cidade há mais de 15 anos)

A Estação possui uma estrutura para o desenvolvimento de diversas atividades que envolvam a cultura, até mesmo devido ao seu marco histórico, porém está abandonada.” (Morador na faixa de 21 à 30 anos, mora na cidade há mais de 15 anos)

Figura 80: Resultado da questão da pesquisa.

Se você pudesse escolher qual (quais) uso (s) a estação de passageiros poderia ter, qual (quais) escolheria?



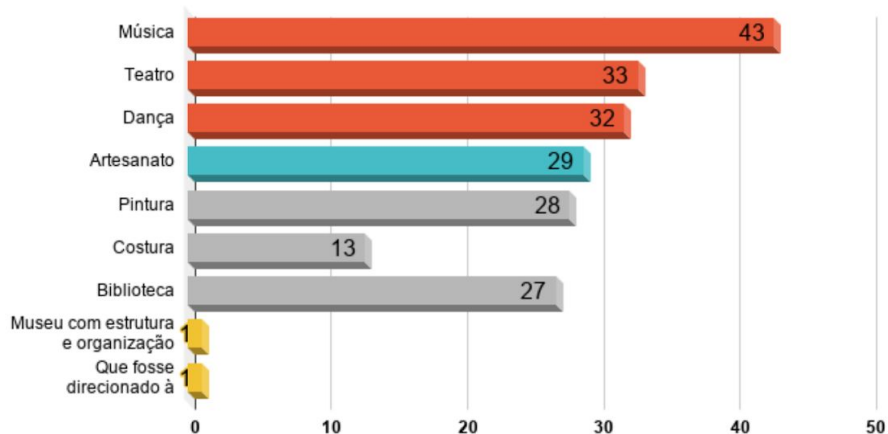
LEGENDA

- OPÇÕES OFERECIDAS NA PESQUISA E ADOTADAS
- PROPOSTA DO PROJETO DO IPAC - BA
- OPÇÕES OFERECIDAS NA PESQUISA
- SUGESTÃO DA POPULAÇÃO

Fonte: SALES, 2020.

Figura 81: Resultado da questão da pesquisa.

Quais atividades gostaria que tivesse?



LEGENDA

- OPÇÕES OFERECIDAS NA PESQUISA E ADOTADAS
- PROPOSTA DO PROJETO DO IPAC - BA
- OPÇÕES OFERECIDAS NA PESQUISA
- SUGESTÃO DA POPULAÇÃO

Fonte: SALES, 2020.

Com base nas sugestões dadas pela população, propõe-se um programa de necessidades combinando o desejo da população, que é o público alvo do projeto, e a definição de atividades que podem se adequar ao programa. Assim, este foi

elaborado pelas necessidades de cada edifício, assim como as soluções arquitetônicas que foram diferenciadas a partir do que foi encontrado no mapeamento de danos. Então, o bloco de mercadorias e de passageiros, que antes eram assim denominados pelos usos que tinham, definiu-se como bloco A e bloco B, respectivamente.

9.2. Diretrizes de projeto

Quanto à Estação São Francisco: reconstruindo e valorizando a memória urbana e Alagoinhas, tem como objetivo o projeto de restauração da Estação Ferroviária São Francisco e seu entorno, sendo que pressupõe a utilização das edificações amplas que estão sem uso ou com uso em estrutura inadequada.

Quanto ao Bloco A: em uso pelo FIGAM, necessita da readequação do espaço utilizado pelo órgão, atendendo as demandas, contando com um espaço de exposição permanente, promovendo ventilação e iluminação adequada, tornando confortável a quem visite, incluindo espaço para exposição temporária.

A criação de um espaço interativo na área externa das edificações para apresentações ao ar livre, promovendo um área agradável que possa conectar os espaços externos e internos, de modo que não interfira de modo negativo na paisagem urbana da cidade.

No projeto de restauro é preciso evidenciar o que é antigo e o que é novo, utilizando as áreas em que houve o desabamento e utilizar este fato para construir uma nova estrutura com materiais diferentes dos convencionais, já que após 2008 (data do desabamento) a estrutura continuou em processo de arruinamento.

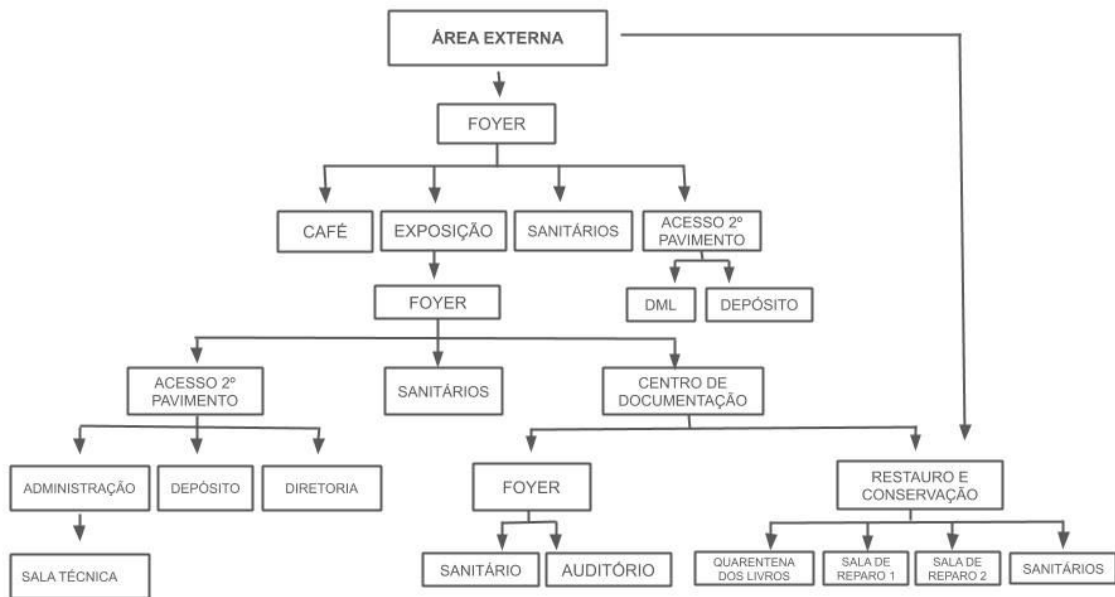
A criação de oportunidades para visita da área de intervenção, ou seja, a pessoa deseja frequentar o café ou o restaurante e podendo ficar curioso em saber o que há na Estação São Francisco, em conhecer a história que existe por trás daquele espaço confortável que foi promovido depois do projeto de restauro. Assim como há essa curiosidade quando há a disponibilização do passeio de trem utilizando do espaço externo da edificação e podendo criar a necessidade de frequentar a área interna para algum uso específico ou para os eventos esporádicos que podem ocorrer na estrutura, em que ambas tem a finalidade de conhecimento

da própria estação e a intenção de ocupar o lugar, movimentar, de forma direta ou indireta.

9.3. Determinação das áreas

9.3.1. Fluxograma

Figura 82: Fluxograma do Bloco A.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 83: Fluxograma do Bloco B.



Fonte: SALES, 2020.

9.3.2. Setorização

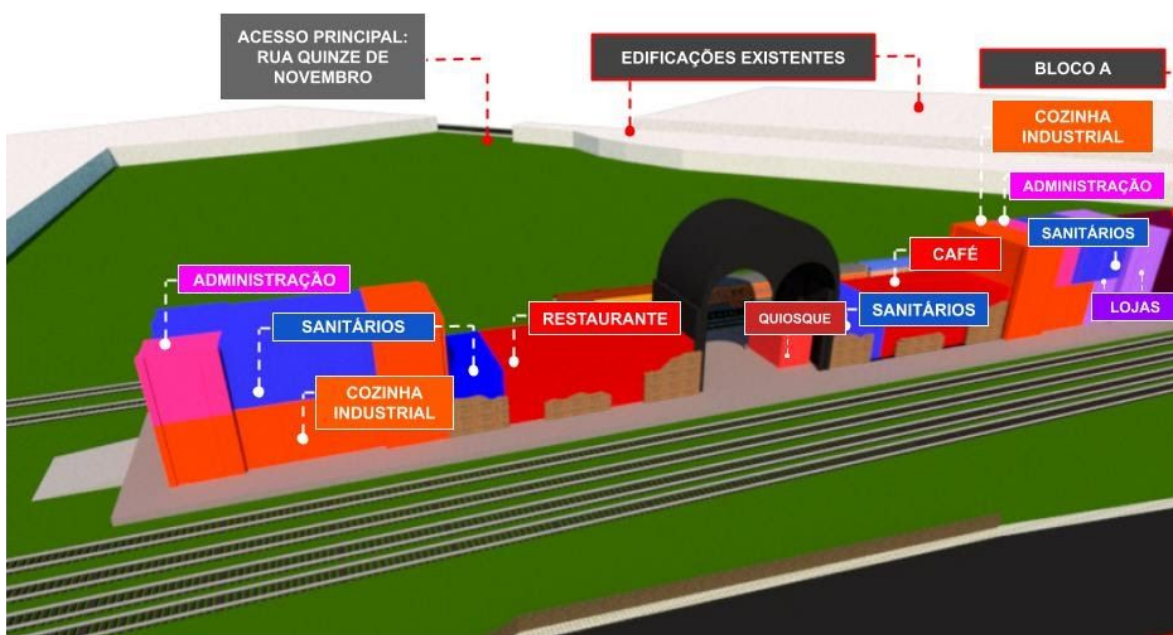
A setorização da área de intervenção por espaço de cada estação e o espaço externo apresentado compartilhando a área com a via férrea, como abordado a seguir:

Figura 84: Setorização do Bloco A.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 85: Setorização do Bloco B.



Fonte: SALES, 2020.

9.3.3. Dimensionamento

A elaboração do dimensionamento de espaços foram demarcados de acordo com o espaço existente e o ambiente proposto.

Quadro 8: Dimensionamento do Bloco A

PAVIMENTO TÉRREO		PAVIMENTO SUPERIOR	
AMBIENTE	ÁREA (m ²)	AMBIENTE	ÁREA (m ²)
Foyer	42.37	Hall	10.56
Café	33.24	Depósito	16.18
Hall	8.39	DML	11.79
Sanitário masculino	11.86	Hall	8.19
Sanitário P.C.D.	4.26	Depósito	20.18
Sanitário feminino	11.79	Diretoria	13.18
Espaço para exposições	184.13	Administração	15.67
Auditório	83.84	Sala técnica	7.19
Recepção	11.58		
Hall	34.30		
Sanitário	2.53		
Sanitário	2.47		
Área de estudo	66.83		
Acervo	107.24		
Identificação, análise e diagnóstico do estado	12.20		
Foyer	28.79		
sala de reparação 1	17.49		
Sala de reparação 2	13.35		
Quarentena dos livros	5.97		
Treinamento e higienização	31.93		
Sanitários	8.17		

ÁREA ÚTIL	825.67
ÁREA CONSTRUÍDA	835.76
ÁREA OCUPADA	893.97

Fonte: SALES, 2020.

Quadro 9: Dimensionamento do Bloco B

PAVIMENTO TÉRREO		PAVIMENTO SUPERIOR	
AMBIENTE	ÁREA (m²)	AMBIENTE	ÁREA (m²)
Triagem	9.68	Hall	13.17
Hall	6.87	Administração	10.02
Lavabo	1.70		
Hall	8.75	Vestiário Feminino	16.70
Despensa de limpeza	4.38	Vestiário Masculino	16.56
Despensa de bebidas	4.05	Hall	3.90
Depósito de utensílios	4.18	Administração/ Financeiro	9.94
Depósito para secos	7.10	Vestiário Femino	13.22
Câmara fria 1	4.14	Vestiário Masculino	12.92
Câmara fria 2	6.54		
Nutricionista	4.41		
Cozinha semi industrial	39.86		
Higienização	10.10		
Caixa	3.55		
Sanitários	12.72		
Salão para refeições	96.47		
Pátio Externo	88.95		
Quiosque	8.00		
Depósito	2.88		
Sanitário Feminino	12.95		
Sanitário Maculono	12.69		

DML	2.99	
Sanitário P.C.D.	4.29	
Hall	8.09	
Guichê	6.71	
Salão para refeições	68.45	
Caixa	7.12	
Cozinha	22.94	
Higienização	7.27	
Câmara fria	4.54	
Despensa seca	4.53	
Hall	7.91	
Triagem	9.88	
Loja 2	22.58	
Loja 1	31.43	
ÁREA ÚTIL		751.13
ÁREA CONSTRUÍDA		721.37
ÁREA OCUPADA		1022.52

Fonte: SALES, 2020.

Quadro 10: Dimensionamento da área externa

AMBIENTE	ÁREA (m²)	ÁREA CONSTRUÍDA (m²)	ÁREA OCUPADA (m²)
Academia ao ar livre	172.55	-	172.55
Espaço livre	311.27	-	311.27
Espaço recreativo	657.75	-	657.75
Playground	384.72	-	384.72
Bike Park	153.93	-	153.93
Circuito de Bike primeiros passos	826.53	-	826.53
Sanitários (fem + masc + pcd)	46.65	46.65	92.43
Espaço sanitários	406.51	-	406.51

Espaço para alimentação	512.00	-	512.00
Quiosques (5 unid.)	80.00	80.00	56.80
Espaço quiosques	573.91	-	573.91
Estacionamento	1501.02	-	1501.02
Casa de lixo (2 unid.)	26.40	26.40	26.40
Casa de gás	13.20	13.20	13.20
Reservatório superior		-	
ÁREA CONSTRUÍDA	166.25 m ²		
ÁREA OCUPADA			

Fonte: SALES, 2020.

Quadro 11: Parâmetros Urbanísticos

PARÂMETROS URBANÍSTICOS			
ÁREA DE INTERESSE AMBIENTAL E PAISAGÍSTICO			
ÁREA DO TERRENO	37,378.87 m ²		
ÁREA CONSTRUÍDA BLOCO A	835.76	ÁREA CONSTRUÍDA TOTAL	1,723.38 m ²
ÁREA CONSTRUÍDA BLOCO B	721.37		
ÁREA CONSTRUÍDA EXTERNA	166.25		
ÍNDICE DE OCUPAÇÃO	0.42	ÁREA OCUPADA TOTAL	15,872.40 m ²
ÍNDICE DE PERMEABILIDADE	0.56	ÁREA PERMEÁVEL TOTAL	21,506.20 m ²

Fonte: SALES, 2020.

No Quadro 11, intitulado Parâmetros urbanísticos relaciona-se apenas com a área existente em que foi realizado o projeto, pois a Legislação da cidade de Alagoinhas, baseado no PDDU do ano de 2004 e na Lei nº 1737 do mesmo ano, com o título denominado "Parâmetros de uso, ocupação e parcelamento do solo nas áreas de uso" não determinam parâmetros urbanísticos que se tornem referência para a comparação dos referentes dados.

10. PROJETO ARQUITETÔNICO

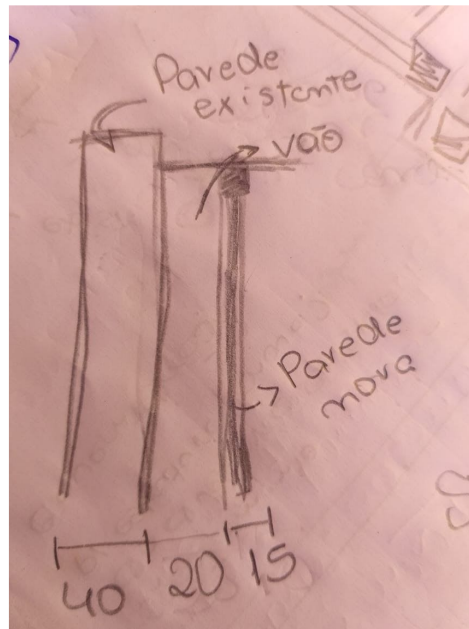
O projeto de Requalificação da Estação São Francisco, visando a preservação da cultura e da memória da Estação que está diretamente ligada ao desenvolvimento da cidade, teve com o intuito principal a preservação do existente, ou seja, preservação da materialidade e das marcas do tempo que acabam revelando as deteriorações presentes ao longo das edificações, inclusive com o desabamento de 2008, em que foi essencial para o projeto, manter os muros da mesma forma que estão desde o período até o atual.

No Bloco A nota-se que há algumas aberturas realizadas quando teve uma nova ocupação, algo que interferiu nas fachadas e que pode representar isso no mapeamento de danos, então no projeto busquei permanecer com essas aberturas, mas com a utilização das esquadrias em alumínio e vidro, que funcionam para a entrada de iluminação e ventilação, estes materiais das esquadrias foram os mesmos adotados ao longo dos dois blocos.

No projeto, foi essencial não interferir de modo negativo nas edificações, então foi necessário evidenciar os tijolos cerâmicos que são a marca da estação, utilizando sempre materiais que combinem e se adequem à situação. No Bloco B, em que tem parte da alvenaria demolida, foram projetadas novas edificações para atender ao novo uso, foi escolhida a pintura em cimento queimado para as alvenarias da parte externa do restaurante e com o piso interno de alta resistência para compor o contexto de uma preexistência.

A estrutura escolhida foi a metálica, a mais ideal para trabalhar com persistência, pois é mais leve e pode ser alcançado grandes vãos a depender das dimensões utilizadas nos pilares e vigas, sendo que para cada bloco foi escolhida uma dimensão de estrutura que atendesse a demanda existente, mas sempre com a mesma composição e incluindo sobre a viga a grelha. A estrutura dentro do projeto manteve o padrão de distanciamento de 20 centímetros da parede existente, que tinham espessura variando de 30 à 40 centímetros (Figura 86), exceto na área do restaurante e do café do Bloco B, que as paredes novas possuem um distanciamento de 40 centímetros.

Figura 86: Croqui relatando a estrutura existente e a nova.



Fonte: SALES, 2020.

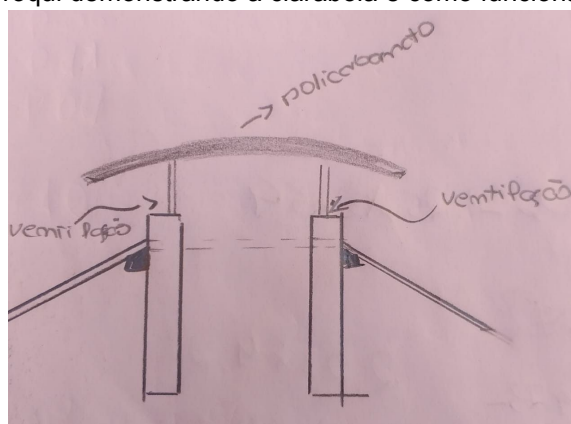
A preservação das aberturas originais do Bloco B foram essenciais para a definição do pé direito das edificações novas, justo que essas aberturas funcionarão para a entrada de ventilação e iluminação. A platibanda da estrutura existente foi utilizada como limite para o novo pavimento que foi proposto (Figura 87), mas tendo como referência a altura da cobertura da edificação que foi construída inicialmente (século XIX), pois esta se encontra em partes danificadas ou ausentes, assim foram substituídas por uma nova estrutura e foi pensado em um meio para ocorrer a ventilação necessária para os pavimentos superiores, já que não era possível criar novas aberturas nas fachadas, pois seria necessário a preservação das características das mesmas. Desta forma há a proposta da criação de clarabóias em policarbonato apoiados em estrutura metálica (Figura 88), que tem o objetivo de iluminar, ventilar e promover o conforto adequado.

Figura 87: Croqui demonstrando a relação da platibanda existente e a cobertura nova.



Fonte: SALES, 2020.

Figura 88: Croqui demonstrando a claraboia e como funciona a ventilação.



Fonte: SALES, 2020.

As escadas de ambos os blocos possuem o piso em chapa metálica com corrimãos em aço inox escovado, demonstrando o estilo industrial e rústico que gostaria que fosse atendido em todas as edificações. Assim foi necessário ao longo de todo projeto além de utilizar o material existente (o tijolo cerâmico), foi possível utilizar soluções em aço, alumínio e madeira e utilizando sempre revestimentos neutros das áreas molhadas, para que ocorresse a harmonização local.

Na área externa há a presença das linhas férreas em que algumas estão desativadas, inclusive as que estão dentro da área em que no projeto há a proposta da praça, em que como partido busquei incluir estas linhas férreas para compor a paisagem e não deixar a memória ser apagada, de que um dia aquelas linhas foram essenciais para o transporte de pessoas e mercadorias. A manutenção dos trens que ainda percorrem os trilhos foi dirigido a outra área, assim é possível modificar a logística do trânsito dos mesmos, organizando os horários de passagem de trens

junto com a empresa privada que tem posse da via férrea atualmente, sendo que isto foi pensado para um melhor aproveitamento da população à nova área do projeto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Estação São Francisco no século XXI apresenta suas condições apresentadas neste trabalho e a necessidade de um projeto de restauro é revelada através dos fatos, dados, fotografias e entrevistas com os moradores da cidade que temem com a não utilização da estação de passageiros pela violência e pela estrutura que está ao passar dos anos está se deteriorando devido a falta de manutenção.

Este projeto de requalificação é necessário para as edificações, mas mostra a necessidade também uma intervenção no entorno que hoje compreende um contexto diferente. Estas edificações fizeram parte do início e do desenvolvimento da cidade, mas também marcaram a história que nela é acrescentada devido ao seu uso e o sistema ferroviário que por anos foi de grande utilidade para quem precisava deslocar e utilizá-lo para transportar mercadorias.

O abandono da Estação São Francisco é algo marcante para a vida de muitos moradores de Alagoinhas que percorrem todos os dias os mesmos caminhos e encontram a estação se deteriorando. O projeto além de marcar o início de uma nova fase, se transforma na ressurreição de uma obra arquitetônica com grande importância histórico e cultural, e acaba valorizando a cultura local, as edificações e o resgate da memória urbana que vai ser implementado dentro de um projeto que tem uma estrutura adequada para visitação e novos usos.

REFERÊNCIAS

ALAGOINHAS. **LEI COMPLEMENTAR Nº 014/2004 - Institui o Código de Posturas e de Preservação do Meio Ambiente do Município de Alagoinhas e dá outras providências.** Disponível em:

<<https://www.alagoinhas.ba.gov.br/index.php/publicacoes/leis-administrativas/leis/>>.

Acesso em: 19 abr. 2020.

ALAGOINHAS. **LEI COMPLEMENTAR Nº 083/2012 - Institui o Código Municipal do Meio Ambiente e dispõe sobre o Sistema Municipal do Meio Ambiente para a administração da qualidade ambiental, proteção, controle e desenvolvimento do meio ambiente e uso adequado dos recursos naturais no Município de Alagoinhas.** Disponível em:

<<https://www.alagoinhas.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/01/LEI-COMPLEMENTAR-083-C%C3%93DIGO-MUN.-DO-MEIO-AMBIENTE.pdf>>. Acesso em: 19 abr. 2020.

ALAGOINHAS. **LEI COMPLEMENTAR Nº 012/2004 - Aprova o Plano Diretor do Município.** Disponível em:

<https://www.alagoinhas.ba.gov.br/wp-content/uploads/2015/11/Lei_Complementar_012-2004_Aprova_o_PDDU.pdf>. Acesso em: 05 abr. de 2020.

ALAGOINHAS. **LEI COMPLEMENTAR Nº 013/2004 - Dispõe sobre a execução de Obras e Construções no Município de Alagoinhas e dá outras providências.**

Disponível em:

https://www.alagoinhas.ba.gov.br/wp-content/uploads/2015/11/Lei_Complementar_013-2004_Execucao_Obras_e_Construcoes.pdf>. Acesso em: 05 abr. de 2020.

ALOISE, Julia Miranda. **O restauro na atualidade e a atualidade dos restauradores.** Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Artigos_do_patrimonio_O_restauro_na_atualidade_e_a_atualidade_dos_restauradores_JuliaMiranda.pdf>. Acesso em: 26 mar. de 2020.

ALVES, Luiz Augusto dos Reis. **O conceito de lugar (1).** Disponível em:<<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/225>>. Acesso em: 03 abr. de 2020.

ANDREWMARSH. **SUN PATH.** Disponível em:

<<https://drajmarsh.bitbucket.io/sunpath2d.html>>. Acesso em: 04 maio de 2020.

ARAÚJO, Mayara Mychella Sena. **A cidade de Alagoinhas na dinâmica da espacialidade funcional urbana da região litoral norte da bahia.** 2009. 190f. Dissertação apresentada ao Curso de Pós Graduação em Geografia, Departamento de Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Salvador, Bahia.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND. **Guia prático para a construção de Calçadas.** Disponível em:

<http://solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2012/08/Guia_construcao_calcadas.pdf>. Acesso em: 01 maio de 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, p. 162. 2004.

BAHIA. **Lei 8895/03 | Lei nº 8.895 de 16 de dezembro de 2003**. Disponível em: <<https://governo-ba.jusbrasil.com.br/legislacao/85799/lei-8895-03>>. Acesso em: 7 mar. de 2020.

BARROS, Salomão A. **Vultos e Feitos do município de Alagoinhas**. Salvador, Bahia: 1979.

BARTOLY, Flávio. **Debates e perspectivas do lugar na geografia**. Disponível em: <<https://periodicos.uff.br/geographia/article/viewFile/13625/8825>>. Acesso em: 03 abr. de 2020.

BORGES, Barsanufio Gomides. **Ferrovia e Modernidade**. Goiás: Revista UFG, 2011.

BRANDI, Cesare. **Teoria da Restauração**. 2 edição. São Paulo: Ateliê Editorial, 2005. 261 p.

BRASIL. **Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Rio de Janeiro, [1937]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm>. Acesso em: 7 mar. de 2020.

BRASIL. **LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 25 abr. de 2020.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. 1 ed. Brasil: Estação Liberdade.

CLIMATE. **Clima Alagoinhas**. Disponível em: <<https://pt.climate-data.org/america-do-sul/brasil/bahia/alagoinhas-4471/>>. Acesso em: 24 abr. de 2020.

EFARQUITETOS. **Ernani Freire Arquitetos Associados**. Disponível em: <<https://www.efarquitetos.com.br/>>. Acesso em: 24 de mar. de 2020.

FIGAM. FIGAM - Fundação Iraci Gama de Cultura, 2012. **A FIGAM e as estações ferroviárias**. Disponível em: <<http://figam-fundacaoiracigamadecultura.blogspot.com/2012/08/a-cidade-de-alagoinhas-foi-se.html?view=timeslide>>. Acesso em: 18 abr. de 2020.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. São Francisco, Município de Alagoinhas, BA. **Estações Ferroviárias Brasil**, Santana de Parnaíba, 29 fev. 2020. Disponível: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_paulistana/sfrancisco.htm>. Acesso: 18

abr. de 2020.

IBGE. **Alagoinhas.** Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/alagoinhas/historico>>. Acesso em: 02 abr. de 2020.

Ipatrimônio. **São Paulo - Estação da Luz.** Disponível em: <<http://www.ipatrimonio.org/estacao-da-luz/#!/map=38329&loc=-23.5351699999999997,-46.635315000000006,17>>. Acesso em: 24 mar. de 2020.

IPHAN. **Carta de Veneza.** [1964]. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>>. Acesso em: 7 mar. de 2020.

IPHAN. **Revitalização.** Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/58/revitalizacao>>. Acesso em: 30 nov. de 2020.

LIMA, Keite Maria Santos do Nascimento. **ENTRE A FERROVIA E O COMÉRCIO: Urbanização e Vida Urbana em Alagoinhas (1868-1929).** 2010. 148f. Dissertação (Programa de Pós-graduação em história) - Departamento de filosofia e ciências humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, Bahia.

LUCENA, Felipe. **História do Parque das Ruínas.** Disponível em: <<https://diariodorio.com/historia-do-parque-das-ruinas/>>. Acesso em: 24 mar. de 2020.

MORAES, Carolina Albuquerque de; RIBEIRO, Luiz Fernando Loureiro. **Intervenções metálicas em edificações de valor histórico e cultural: estudos de caso de interfaces.** Disponível em: <<https://www.cbca-acobrasil.org.br/upfiles/fckeditor/file/artigo-tecnico-rcm113.pdf>>. Acesso em: 24 mar. de 2020.

Museus do Rio. **Centro Cultural Municipal Parque das Ruínas.** Disponível em: <https://www.museusdoriorio.com.br/joomla/index.php?option=com_k2&view=item&id=18:centro-cultural-municipal-parque-das-ru%C3%ADnas>. Acesso em: 24 mar. de 2020.

NATAL, Lílian. **Estação da Luz.** Disponível em: <<https://www.saopaulobairros.com.br/estacao-da-luz/>>. Acesso em: 24 mar. de 2020.

OLIVEIRA, Rogério Pinto Dias de. **O idealismo de Viollet-le-Duc.** Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/08.087/3045>>. Acesso em: 26 de mar. de 2020.

PREFEITURA DE ALAGOINHAS. **Cidade mais limpa: Confira os dias e horários da coleta no seu bairro.** Disponível em: <<https://www.alagoinhas.ba.gov.br/index.php/cidade-mais-limpa-confira-os-dias-e-hor>>

arios-da-coleta-no-seu-bairro/>. Acesso em: 23 abr. de 2020.

PAIXÃO, Carlos Nássaro Araújo da. **Traços da cidade de Alagoinhas: memória, política e impasses da modernização (1930-1949)**. 2009. Dissertação do Programa de Pós-Graduação em História Regional e Local, Universidade do Estado da Bahia, Santo Antônio de Jesus, Bahia.

PREFEITURA DE ALAGOINHAS. **Silva Jardim se prepara para macrodrenagem**. Disponível em: <<https://www.alagoinhas.ba.gov.br/index.php/silva-jardim-se-prepara-para-macrodrenagem/>>. Acesso em: 01 maio de 2020.

RUSKIN, John. **The seven lamps of architecture**. 6ed. Londres e Aylesbury: Hazell, Watson, and Viney, 222 p. 1889.

SÁ, Teresa. **Lugares e não lugares em Marc Augé**. Tempo Social, revista de sociologia da USP, São Paulo, novembro, 2014. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/ts/v26n2/v26n2a12>>. Acesso em: 03 abr. de 2020.

SANTOS, Ana Carolina Melaré dos. **Viollet-le-Duc e o conceito moderno de restauração**. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/04.044/3153>>. Acesso em: 26 mar. de 2020.

SANTURIAN. **O caboose do trem de amônia da SR-7**. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Bahia/SR7dc15/Alagoinhas.shtml>>. Acesso em: 25 maio de 2020.

SCRIVANO, Roberta. **Memória: prédio da Estação da Luz tem 114 anos de história**. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/brasil/memoria-predio-da-estacao-da-luz-tem-114-anos-de-historia-18348767>>. Acesso em 24 mar. de 2020.

SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura do ferro no Brasil**. 2.ed. São Paulo: Nobel, 1987.

SUNEARTHTOOLS. **SUN POSITION**. Disponível em: <https://www.sunearthtools.com/dp/tools/pos_sun.php?lang=pt>. Acesso em: 04 maio de 2020.

TUAN, Yi-fu. **Topofilia. Um estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente**. São Paulo: DIFEL, 1980.

VivaDecora. **Ama arquitetura inglesa? Confira a história da Estação da Luz!** Disponível em: <<https://www.vivadecora.com.br/pro/arquitetura/estacao-da-luz/>>. Acesso em: 24 mar. de 2020.

WEATHER. **Condições meteorológicas médias em Alagoinhas**. Disponível:

<<https://pt.weatherspark.com/y/31067/Clima-caracter%C3%ADstico-em-Alagoinhas-Brasil-durante-o-ano>>. Acesso em: 16 abr. de 2020.

WINDY. **VENTOS.** Disponível em:
<<https://www.windy.com/-12.141/-38.429/wind?-12.143,-38.429,16,m:dkUae46>>.
Acesso em: 04 maio de 2020.

APÊNDICE

Questionário realizado entre os dias 13 e 17 de maio de 2020, com a participação via formulário digital, como resultado obteve cinquenta e cinco respostas. Segue abaixo o modelo encaminhado para a população.

ESTAÇÃO SÃO FRANCISCO -

Reconstruindo e valorizando a memória urbana de Alagoinhas

1. Qual sua faixa etária?
 - a. 10 - 20 anos
 - b. 21 - 30 anos
 - c. 31 - 40 anos
 - d. 41 - 50 anos
 - e. 51 - 60 anos
 - f. Acima de 60 anos

2. Há quanto tempo mora na cidade?
 - a. 1 - 5 anos
 - b. 6 - 10 anos
 - c. 11 - 15 anos
 - d. Acima de 15 anos

3. Você já teve acesso à Estação São Francisco ?
 - a. Sim
 - b. Não

4. Tem conhecimento da história e da importância das edificações para a cidade?
 - a. Sim
 - b. Não

5. Atualmente, em parte da estação funciona a FIGAM, como citado anteriormente, tem conhecimento sobre ?
 - a. Sim
 - b. Não

6. Sobre a Estação São Francisco , qual sua opinião? (em relação à estrutura da edificação, ao uso atual)

7. O local te transmite segurança? Se sente à vontade de frequentar este lugar ?
 - a. Sim
 - b. Não

8. Se fosse realizada um projeto de intervenção, você iria visitar?
 - a. Sim
 - b. Não

9. Se você pudesse escolher qual (quais) uso (s) a estação de passageiros poderia ter, qual (quais) escolheria?
 - a. Restaurante
 - b. Centro de exposições e artes
 - c. Centro de Artesanato
 - d. Centro Cultural
 - e. Biblioteca
 - f. Outros...

10. Quais atividades gostaria que tivesse?
 - a. Música
 - b. Teatro
 - c. Dança
 - d. Artesanato
 - e. Pintura
 - f. Costura

g. Biblioteca

h. Outros...

11. Caso a Estação São Francisco signifique algo para você ou se tiver algo à comentar, este espaço é seu...

ANEXOS

- 01_24 - PLANTA DE LOCALIZAÇÃO
- 02_24 - PLANTA DE SITUAÇÃO
- 03_24 - MASTERPLAN
- 04_24 - LEVANTAMENTO CADASTRAL
- 05_24 - FACHADAS NORTE E SUL - BLOCO A (ETAPA MAPEAMENTO DE DANOS)
- 06_24 - FACHADAS NORTE E SUL - BLOCO B (ETAPA MAPEAMENTO DE DANOS)
- 07_24 - FACHADA NORDESTE - BLOCO A (ETAPA MAPEAMENTO DE DANOS)
- 08_24 - FACHADA NORDESTE - BLOCO B (ETAPA MAPEAMENTO DE DANOS)
- 09_24 - FACHADA NOROESTE - BLOCO A (ETAPA MAPEAMENTO DE DANOS)
- 10_24 - FACHADA NOROESTE - BLOCO B (ETAPA MAPEAMENTO DE DANOS)
- 11_24 - PLANTA BAIXA PAV. TÉRREO E SUP. - BLOCO A (ETAPA PROJETO ARQUITETÔNICO)
- 12_24 - PLANTA BAIXA PAV. TÉRREO E SUP. - BLOCO B (ETAPA PROJETO ARQUITETÔNICO)
- 13_24 - CORTES A, B, C - BLOCO A (ETAPA PROJETO ARQUITETÔNICO)
- 14_24 - CORTES A, B, C, D, E - BLOCO B (ETAPA PROJETO ARQUITETÔNICO)
- 15_24 - FACHADAS NORDESTE, NOROESTE, NORTE E SUL - BLOCO A (ETAPA PROJETO ARQUITETÔNICO)
- 16_24 - FACHADAS NORDESTE, NOROESTE, NORTE E SUL - BLOCO B (ETAPA PROJETO ARQUITETÔNICO)
- 17_24 - PLANTA DE COBERTURA (ETAPA PROJETO ARQUITETÔNICO)

- 18_24 - QUIOSQUE MODELO TIPO (ETAPA PROJETO ARQUITETÔNICO)
- 19_24 - SANITÁRIO MODELO TIPO (ETAPA PROJETO ARQUITETÔNICO)
- 20_24 - SANITÁRIO P.C.D. (ETAPA PROJETO ARQUITETÔNICO)
- 21_24 - CASA DE LIXO (ETAPA PROJETO ARQUITETÔNICO)
- 22_24 - BANCO DO BIKE PARK (ETAPA PROJETO ARQUITETÔNICO)
- 23_24 - ESCADA METÁLICA - BLOCO A (ETAPA PROJETO ARQUITETÔNICO)
- 24_24 - MODELAGEM 3D