

# A REDE DE ASCENSORES URBANOS DE SALVADOR: DO GUINDASTE DOS PADRES AOS DIAS DE HOJE

**Nivaldo Vieira de Andrade Junior**

Universidade Federal da Bahia – Faculdade de Arquitetura

[nivandrade@gmail.com](mailto:nivandrade@gmail.com)

## Resumo

Este artigo tem como objetivo apresentar a trajetória do conjunto de ascensores urbanos de Salvador, desde os guindastes implantados pelas ordens religiosas no século XVII até os dias de hoje. Atualmente existem quatro ascensores urbanos de uso público instalados no Centro Histórico de Salvador; ainda que somente dois estejam em funcionamento – e o mais conhecido deles, o Elevador Lacerda, apenas parcialmente –, eles continuam sendo intensamente utilizados pelos locais e turistas, frente às dificuldades de ligação inerentes a uma cidade dividida por uma falha geológica com cerca de 60 metros de altura. Ao longo do artigo, serão abordados ainda os processos de reconhecimento destes ascensores como patrimônio nacional, iniciados na última década, bem como as iniciativas, até agora não executadas, de implantação de novos equipamentos semelhantes no Centro Histórico de Salvador e em seus arredores.

**Palavras-chave:** Patrimônio industrial; Ascensores urbanos; Salvador (Bahia).

## 1. Introdução

Tendo sido fundada em 1549 em dois platôs separados por uma escarpa de cerca de 60 metros de altura, desde os primórdios da ocupação urbana a cidade de Salvador se utilizou de ascensores para conectar os seus dois níveis. Visando facilitar o transporte de mercadorias entre o Porto (Cidade Baixa) e a Sede Administrativa (Cidade Alta), foram instalados os primeiros destes ascensores, conhecidos como *guindastes* e que eram, na verdade, planos inclinados construídos e administrados pelos religiosos de diversas ordens, mas utilizados por todos aqueles que se dispusessem a pagar pelo seu uso. O mais famoso deles, muitas vezes citado pelos historiadores da primeira capital do Brasil, é o Guindaste dos Padres (da Companhia de Jesus), cuja primeira notícia remonta a 1610, quando o viajante francês Pyrard de Laval descreveu um “elevador engenhoso” construído pelos jesuítas (UNIVERSIDADE..., 1998, p. 85). Outros guindastes existentes no período colonial e nos primeiros anos do Império que ficaram registrados na história são o dos beneditinos, localizado na praia da Preguiça e demolido em 1813; o dos carmelitas, ligando o Pilar ao Carmo; e o dos terésios, que “ia das Pedreiras até o fundo da estreita ruela que nasce na Rua do Sodré” (CALDERÓN, 1970, p. 37). Ao que tudo indica, no final do século XVII, existiam em Salvador pelo menos seis ascensores deste tipo em funcionamento (TRINCHÃO, 2010, p. 103).

## **2. Salvador se moderniza: as novas redes de transporte coletivo do século XIX**

Entretanto, é a partir da segunda metade do século XIX que os ascensores urbanos vão se consolidar como importante meio de transporte também para pessoas, conectando as linhas de bondes urbanos das Cidades Alta e Baixa. É neste contexto de modernização da cidade e de implantação de novos meios de transportes urbanos que serão construídos quatro ascensores que, ainda hoje, compõem a paisagem urbana do Centro Histórico de Salvador.

Em 1845, o então Presidente da Província da Bahia, Francisco José de Souza Soares de Andréa, Barão de Caçapava, já havia autorizado a concessão pública para a exploração do sistema de transportes de Salvador, pelo período de dez anos. Entretanto, a primeira companhia que obteve esta concessão não chegou a explorar este sistema e, em 1849, a concessão foi leiloada e adquirida pelo imigrante judeu italiano Rafaele Ariani. Segundo Consuelo Novais Sampaio,

Com os filhos Luciano e Justo, Ariani constituiu uma empresa familiar que revolucionou a Cidade, ao introduzir um tipo mais sofisticado de transporte urbano coletivo, disponível com regularidade e sempre atualizado com o que havia de mais moderno no gênero. Foi inovador e estava disposto a dominar. Quando se falava em ‘carros do Ariani’, falava-se em alta qualidade. Eram solidamente construídos, estáveis e de refinado acabamento. (SAMPAIO, 2005, p. 135)

Ariani implanta imediatamente uma linha de “gôndolas” – como eram chamadas as carroças para transporte de passageiros de tração animal – na Cidade Baixa, ligando o Comércio ao bairro do Bonfim, na Península de Itapagipe, ao norte do centro. Em 1851, foi a vez do major Francisco Antônio Filgueiras, membro da Assembléia Legislativa Provincial, obter a autorização do Governo para começar a explorar uma linha de gôndolas na Cidade Alta, ligando o Largo do Teatro (atual Praça Castro Alves) ao Largo da Vitória, no extremo sul da ocupação urbana de então. Em 1859, Filgueiras venderia a Ariani a sua concessão (SAMPAIO, 2005, p. 139-140).

Em 1866, após uma acirrada disputa entre a firma R. Ariani, gerida pelos filhos de Rafaele Ariani, e a sociedade Monteiro & Carneiro, esta última obtém a autorização da Câmara Municipal de Salvador para estabelecer o transporte coletivo sobre trilhos de ferro – o bonde urbano. No ano seguinte, a sociedade Monteiro & Carneiro incorporou, por compra, a firma R. Ariani, e, em 1869, inaugurou a primeira linha de bondes, ligando a Água de Meninos à Península de Itapagipe (SAMPAIO, 2005, p.165-166). Segundo Gláucia Trinchão (2010, p. 106), Salvador foi a segunda cidade da América do Sul – logo após a capital do Império – a implantar um sistema de transporte coletivo

sobre trilhos. Lisboa, a capital da antiga metrópole, só teria sua primeira linha de bondes por tração animal instalada em 1873, quando as linhas de Salvador já se encontravam em funcionamento e em fase de ampliação.

A implantação de duas linhas autônomas de transporte coletivo, nas Cidades Alta e Baixa, demandou obviamente a criação de um equipamento de transporte vertical que pudesse conectá-las. É preciso ressaltar que, no final da década de 1860, o transporte de passageiros entre os dois níveis em que se implantava a cidade se mantinha tão difícil quanto nos séculos anteriores, sendo realizado através das velhas escadarias e ladeiras íngremes e sinuosas:

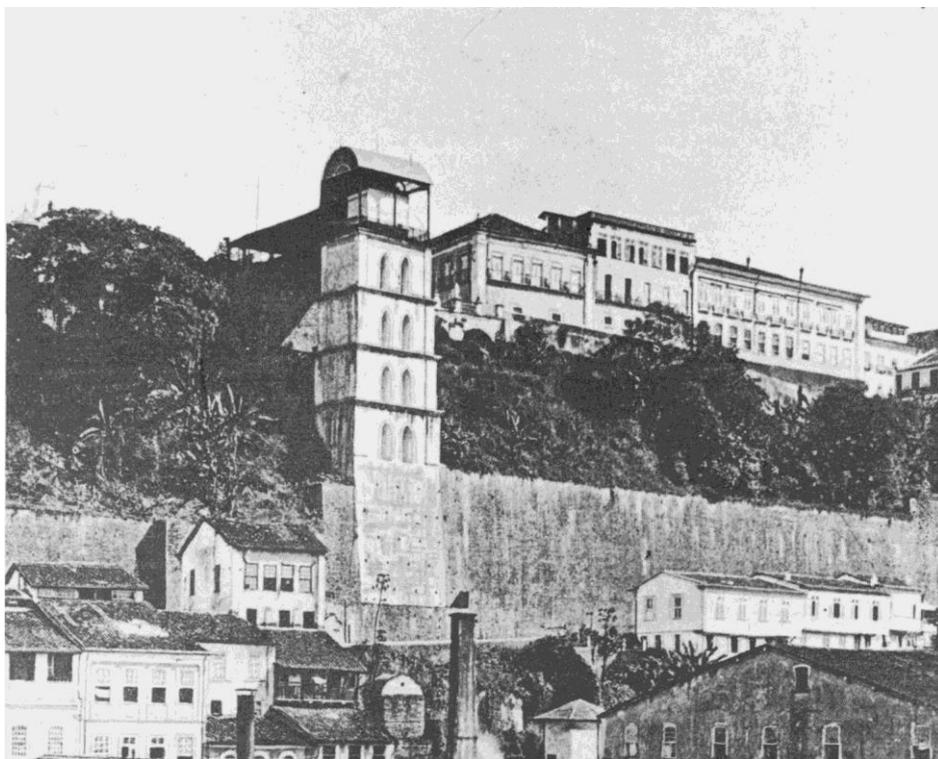
Findo o dia, a maior parte das pessoas demandava as ladeiras íngremes, as trilhas ou escadarias, rumo à Cidade Alta [...]. Trajetos cansativos, porque as distâncias eram longas e os caminhos mal pavimentados, numa cidade em que os primeiros transportes coletivos só apareceram após 1850 [...]. Os privilegiados, os mais ricos, deslocavam-se nas cadeirinhas [de arruar], que, embora desconfortáveis, os punham a salvo das chuvas do inverno tropical, dos calores do verão e da lama suja de todas as estações, em que patinhavam os pés descalços de seus escravos, molhados de suor sob o peso do palanquim rutilante. (MATTOSO, 1992, p. 439)

Em 1864, o Governo havia concedido a Thomas Wilson e Alexandre Messeder autorização para “construir sobre a encosta ocidental desta Cidade linhas de comunicação entre a cidade alta e baixa, para transporte de cargas e passageiros” (apud SAMPAIO, 2005, p. 184); esta ligação entre as Cidades Alta e Baixa, porém, só começaria a ser implantada a partir da compra desta concessão pela firma Antônio de Lacerda & Cia., em 1868. Esta firma era sócia da Fábrica de Tecidos Todos os Santos, a primeira a se instalar na Bahia e que deu início a um surto industrial na Província; seu principal diretor, Antônio de Lacerda (1834-1885), havia estudado engenharia nos Estados Unidos, onde provavelmente travou contato, na primeira metade dos anos 1850, com as primeiras experiências feitas com elevadores, então ainda incipientes mesmo na América do Norte.

Entre 1869 e 1873, a Companhia Transportes Urbanos (nova denominação da Antônio de Lacerda & Cia.) construiu um elevador hidráulico de 63 metros de altura ligando a Praça do Palácio, centro do poder administrativo da Província, na Cidade Alta, à Conceição da Praia, na zona comercial e portuária da Cidade Baixa. O Elevador Hidráulico da Conceição foi uma obra “revolucionária, na sua concepção e realização”, pois “traduziu à perfeição os ideais modernizadores que permeavam o mundo capitalista”, em um contexto histórico em que o transporte vertical ainda se encontrava em seus primórdios e quando, mesmo nos Estados Unidos, os elevadores só haviam

sido instalados no interior de alguns edifícios com alturas até cinco pavimentos (SAMPAIO, 2005, p. 184-185).

Externamente, o “Parafuso” – como ficou conhecido o Elevador Hidráulico da Conceição, devido à peça em espiral que, assemelhada a um grande parafuso, impulsionava as cabines – era composto por uma torre de pedra, com aberturas em arco ogival, que abrigava duas cabines com capacidade para 23 passageiros cada. Essa torre penetrava na rocha viva sobre a qual se assenta a Cidade Alta, abrindo um túnel vertical (correspondente ao trecho inferior do percurso a ser realizado pelos elevadores); para permitir o acesso dos usuários aos elevadores, a partir da rua da Conceição, foi aberto um segundo túnel na rocha, desta vez horizontal. Na Cidade Baixa, uma construção térrea em estilo neoclássico, com aberturas em arco pleno, marcava o acesso do equipamento, enquanto na Cidade Alta uma passarela metálica ligava a Praça do Palácio à extremidade superior da torre.



**Figura 01** – Elevador Hidráulico da Conceição em 1889 (Fonte: Arquivo do CEAB/FAUFBA)

Devido ao uso reduzido do ferro, restrito à passarela de acesso da Cidade Alta, o “Parafuso” recebeu diversas críticas, principalmente dos ingleses e de outros europeus que defendiam que fosse construído inteiramente em ferro. Nas palavras do próprio Antônio de Lacerda, principal responsável pela realização do empreendimento,

Sendo o Elevador Hidráulico uma invenção nova tentada no País, e o seu projeto o mais gigantesco em relação mesmo aos Lifts e Hoistings Machines existentes na

Europa, pela altura de sua torre e extensão do seu túnel através da rocha viva, eu bem sabia que a Empresa havia de encontrar obstáculos perante a indústria acanhada e rotineira da Província, por falta de conhecimentos teóricos e práticos de uns, pela dúvida e incerteza de outros, e, finalmente, pela descrença de muitos, que longe de auxiliá-la com seus capitais e influência, consideravam e propagavam ser ele uma utopia! (apud SAMPAIO, 2005, p. 189).

O Elevador Hidráulico da Conceição – que, a partir de 1894, teve seu nome alterado para Elevador Lacerda, em homenagem ao seu idealizador – foi o primeiro de um total de quatro elevadores e planos inclinados que seriam implantados na encosta da área central de Salvador até o final do século XIX e que aportariam consigo tecnologias pioneiras e inovadoras à antiga capital do Brasil.

Em 1886, a Companhia Transportes Urbanos decide construir um segundo elevador para ligar as Cidades Alta e Baixa. O Elevador do Taboão seria construído a partir de 1891 cerca de 550 metros a nordeste do Elevador Hidráulico da Conceição, vencendo um desnível de aproximadamente 24 metros e ligando a Ladeira do Taboão, na Cidade Alta, com a Rua do Julião, na Cidade Baixa. O projeto foi desenvolvido na Inglaterra, e o maquinário trazido das oficinas de W.G. Armstrong, em Newcastle. Totalmente construído em ferro, é composto por uma torre de 28 metros de altura para abrigar os dois elevadores de passageiros, e uma passarela metálica que o conecta à Ladeira do Taboão. O único elemento não metálico do Elevador do Taboão era o assoalho da ponte em madeira.

A preferência pelo ferro, em detrimento da alvenaria utilizada por Antônio de Lacerda no elevador da Conceição, indica que os novos diretores da Transportes Urbanos não souberam, ou não puderam resistir [...] às pressões de fornecedores ingleses. O uso do ferro conferia às construções a marca da modernidade. Era elogiado por sua leveza, facilidade de instalação e durabilidade, mas não em Salvador, onde a elevada umidade do ar se faz mais corrosiva pelo salitre que do mar avança sobre a terra. (SAMPAIO, 2005, p. 201)

O sistema adotado no Elevador do Taboão – que ficou conhecido como “Balança”, uma vez que suas duas cabines funcionavam por contrapeso – era o mesmo adotado na recém-inaugurada torre Eiffel de Paris e o permitia vencer o desnível de mais de vinte metros em apenas 3 segundos, como ressaltou o diretor da Companhia Transportes Urbanos, Teodoro Teixeira Gomes, em carta publicada no jornal *Diário de Notícias* de 18 de janeiro de 1896, onde ainda informa sobre o abastecimento da água necessária para o funcionamento do equipamento:

A água, de que necessita esse elevador para a sua pressão hidráulica é puxada do mar [que então se encontrava a cerca de 200 metros de distância] por meio de tubos de ferro pelas próprias máquinas condensadoras; essa água depois de ser

condensada e utilizada (cerca de 6.500 barris diários) para a ascensão dos camarins, é de novo lançada para o mar pelas próprias máquinas.

As caldeiras, porém, são alimentadas com água doce, que é fornecida pela rocha, sobre a qual foi construído o Elevador (apud MATTOS, 1978, p. 134-135).

Logo após sua inauguração, em 1896, o Elevador do Taboão passou a funcionar diariamente, das 6 horas da manhã até as 11 da noite (MATTOS, 1978, p. 135).

Entre 1887 e 1889, antes mesmo de ser iniciada a construção do Elevador do Taboão, foi implantado o Plano Inclinado Isabel, no mesmo local do antigo Guindaste dos Padres, aos fundos da velha igreja do Colégio dos Jesuítas, apenas 350 metros a nordeste do Elevador Hidráulico da Conceição. O “Chariot”, como foi imediatamente apelidado, foi uma iniciativa da Companhia Circular de Carris da Bahia, que se instalou em Salvador em 1883 e que em 1887 já operava quatro linhas de bonde na cidade.

O “Chariot” possuía uma extensão de 150 metros, inclinação de 32° 10' e uma linha dupla de trilhos com 2 metros de bitola, sobre os quais corriam as duas cabines de passageiros, funcionando por contrapeso e com capacidade para transportar até 4.000 passageiros em apenas duas horas (SAMPAIO, 2005, p. 214). O nome do plano inclinado pretendia homenagear a princesa Isabel, herdeira do trono imperial brasileiro, porém, em 25 de dezembro de 1889, quando ocorre a sua inauguração, a família imperial já havia sido destronada e a República, proclamada, o que leva o equipamento a ser rebatizado de Plano Inclinado Gonçalves, em homenagem ao comendador Manuel Francisco Gonçalves, diretor da Companhia Circular de Carris da Bahia.

A última das ligações mecânicas executadas na encosta de Salvador no período foi o Plano Inclinado do Pilar, implantado entre 1895 e 1897 cerca de 450 metros a nordeste do Elevador do Taboão, ligando o Santo Antônio Além do Carmo, bairro residencial de baixa renda situado na Cidade Alta, à Rua do Pilar, na Cidade Baixa. Assim como no caso do Plano Inclinado Gonçalves, inaugurado oito anos antes, o Plano Inclinado do Pilar, com mecanismos e maquinário importados da Alemanha, foi implantado no mesmo local onde outrora existira um dos primeiros ascensores da cidade, o guindaste dos carmelitas.

### **3. (Des)caminhos dos elevadores e planos inclinados de Salvador no século XX**

Ao longo de quase um século, estes quatro elevadores e planos inclinados tiveram um papel fundamental para os habitantes e usuários da área central de Salvador e de

seus arredores, conectando os sistemas de transporte coletivo – inicialmente bondes, posteriormente substituídos pelos ônibus – das Cidades Alta e Baixa.

Entre o final da década de 1920 e o início da década de 1930, a construtora dinamarquesa Christiani-Nielsen, contratada pela Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, realiza reformas de modernização tecnológica e estética no Elevador Lacerda e no Plano Inclinado Gonçalves.

Com a reforma realizada pela Christiani-Nielsen e a sua reinauguração, em agosto de 1931, o Plano Inclinado Gonçalves teve a inclinação da sua rampa aumentada de  $32^{\circ} 10'$  para  $35^{\circ} 45'$ , de modo a permitir a supressão das escadarias de acesso aos pavimentos superior e inferior, enquanto as fachadas dos acessos às Cidades Alta e Baixa foram alteradas, passando a ostentar uma estética claramente influenciada pelo *art déco*, com linhas retas e ornamentos geométricos.



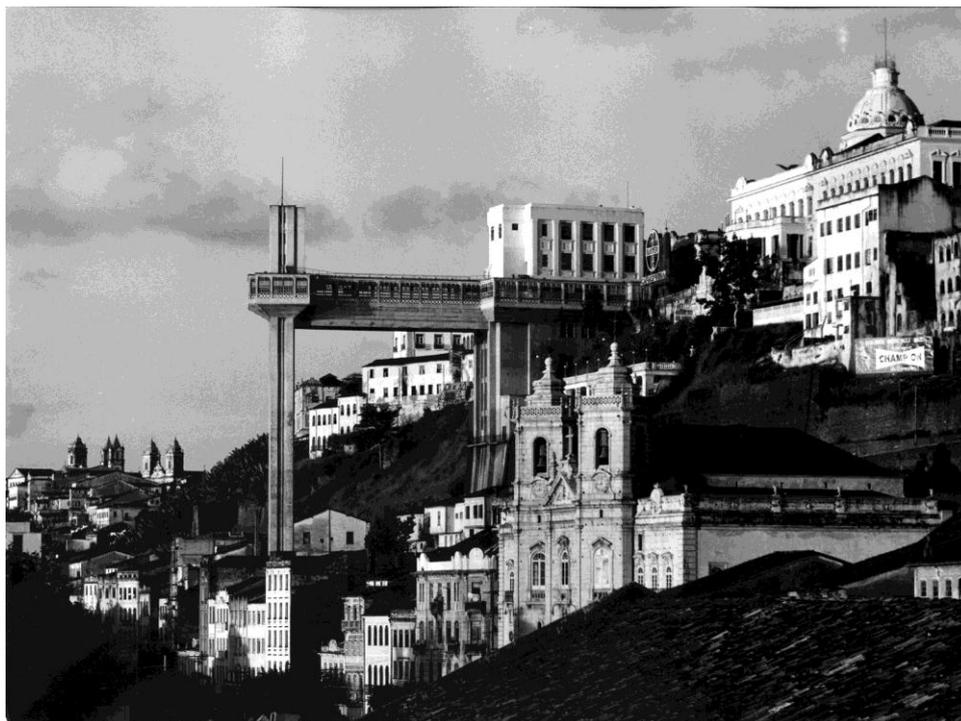
**Figura 02** – Plano Inclinado Gonçalves logo após a reforma de 1931. (Fonte: Arquivo da Construtora Carioca Christiani-Nielsen, Rio de Janeiro)

Entretanto, a reforma mais radical foi aquela sofrida pelo Elevador Lacerda. Projetada entre 1927 e 1928 pelos arquitetos Fleming Thiesen e Adalberto Szilard, este último do escritório Prentice e Floderer, do Rio de Janeiro, a reforma, executada entre 1929 e 1930, ampliou a capacidade de atendimento do Elevador Lacerda, através da construção de uma torra abrigando mais duas cabines de passageiros e da substituição dos dois elevadores existentes por outros de maior capacidade. Cada uma das quatro novas cabines passa a ter capacidade para 27 passageiros. Em

termos formais, o edifício passa a ser composto por quatro elementos: um bloco de 11,00 x 18,60 m, com três pavimentos de altura e mais dois subterrâneos, circundado por uma circulação de passageiros coberta, com largura variando entre 2,00 e 3,00 m, responsável pelo acesso desde a Cidade Alta; a torre de concreto de 3,55 x 7,48 m com 73,50 m de altura, que faz a conexão entre as Cidades Alta e Baixa; a ponte mista de aço e concreto com 6,00 m de largura e 28,71 m de comprimento, que conecta esta torre ao acesso na Cidade Alta; e o acesso da Cidade Baixa, com um único pavimento. Os ascensores vencem o percurso de 59 metros em apenas 22 segundos.

Segundo Ângela Pedrão (1994, p. 03), durante a construção do elevador, os engenheiros consultores americanos da Otis Company não acreditaram que toda a estrutura pudesse ser executada em concreto armado. Desta forma, a torre foi concluída da maneira prevista, em concreto, enquanto a ponte foi executada em aço, ainda que tivesse sido calculada para ser em concreto. Placas de concreto armado foram aplicadas na parte exterior da ponte, onde estava previsto o acabamento em concreto.

O moderno Elevador Lacerda, tão radicalmente contrastante com as igrejas e palácios barrocos da Cidade Alta e com o casario colonial da Cidade Baixa, e, ao mesmo tempo, até hoje tão absolutamente integrado às redes de transporte coletivo e aos fluxos urbanos de Salvador, dado que mantém, ininterrupta e intensamente, seu papel de meio de transporte urbano, se consolidou como o mais importante cartão-postal de Salvador, representando uma cidade desde sempre dividida – mas também ligada – por uma encosta verde de 60 metros de altura.



**Figura 03** – Elevador Lacerda logo após a reforma de 1930. (Fonte: Arquivo da Construtora Carioca Christiani-Nielsen, Rio de Janeiro)

Em outubro de 1955, através do Decreto nº 1.503, assinado pelo Prefeito Hélio Ferreira Machado, o Município de Salvador encampou todo o patrimônio da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, monopolista dos serviços de transportes, luz e telefone na cidade e proprietária dos quatro ascensores e planos inclinados existentes, que passam a ser administrados pelo Serviço Municipal de Transportes Coletivos (atual Secretaria Municipal dos Transportes e Infraestrutura).

Em 1959, o Elevador do Taboão foi desativado, assinalando, de certa forma, o início do processo de decadência social e econômica do centro tradicional de Salvador. A partir do final da década de 1960, quando Antônio Carlos Magalhães se tornou prefeito biônico<sup>1</sup>, o centro econômico e político da cidade começou a se deslocar em direção nordeste. Através de uma série de iniciativas privadas e públicas, a maior parte das atividades econômicas e administrativas soteropolitanas foi deslocada para uma nova e até então desocupada área, situada quilômetros ao nordeste daquela onde se situara o centro da cidade por quatro séculos.

---

<sup>1</sup> Antônio Carlos Magalhães (1927-2007) foi a principal liderança política do Estado da Bahia a partir da década de 1960 até a sua morte, tendo sido prefeito de Salvador (1967-1970, indicado pelo Regime Militar), Governador do Estado por três gestões (1971-1975, 1979-1983 e 1991-1994), Ministro das Comunicações (1985-1990) e Presidente do Senado Federal (1997-2001).

Por um lado, o Governo do Estado construiu avenidas ligando novas áreas desabitadas ao centro tradicional<sup>2</sup> e transferiu todo o funcionalismo público estadual para uma imensa gleba em local ermo e desocupado – o Centro Administrativo da Bahia, construído entre 1972 e 1974 a mais de 10 km do centro histórico. Por outro lado, a iniciativa privada construiu em uma nova área diversos centros empresariais e comerciais – entre eles, o pioneiro Shopping Iguatemi, o maior do Brasil quando da sua inauguração, em 1975, e que acabou por dar nome a esta nova centralidade urbana. A iniciativa privada abriu ainda em uma série de loteamentos voltados às classes sociais abastadas nos arredores do Iguatemi, ao mesmo tempo em que o Governo do Estado construiu uma nova Estação Rodoviária a algumas centenas de metros do novo Shopping Center Iguatemi, cerca de quinze anos após ter construído uma Estação Rodoviária nas imediações do centro tradicional.

Já em meados da década de 1980, o centro tradicional de Salvador se encontra profundamente sucateado e esvaziado, enquanto o novo pólo florescia e se tornava o verdadeiro centro da economia baiana. Por outro lado, nos limites do centro tradicional, a criação da Estação de Transbordo da Lapa nas cercanias da Praça da Piedade, no início dos anos 1980, trouxe a reboque o surgimento de dois grandes centros comerciais e acabou por revitalizar o seu entorno, esvaziando ainda mais as cercanias da Rua Chile e o Comércio, transformando radicalmente a lógica funcional do antigo centro.

As novas dinâmicas urbanas já tinham levado à inauguração, em 13 de março de 1981, do Plano Inclinado Liberdade-Calçada (PILC), localizado na periferia do Centro Histórico (cerca de 2,5 quilômetros ao norte do Plano Inclinado do Pilar) e conectando a Liberdade – o bairro mais densamente habitado da cidade, ocupado por uma população de baixa renda – e o setor comercial nas cercanias da Estação da Calçada – parada final da linha férrea do Subúrbio Ferroviário, região onde reside cerca de um terço da população urbana de Salvador. Entretanto, apenas três anos após a inauguração do PILC, a decadência do centro tradicional leva ao fechamento de mais um dos equipamentos implantados no século XIX: o Plano Inclinado do Pilar.

Somente a partir de 1992 o processo de decadência do centro tradicional de Salvador começa a se reverter, com o início do Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador, promovido pelo Governo do Estado da Bahia. Embora tenha criado, na

---

<sup>2</sup> Dentre elas, a Avenida Antônio Carlos Magalhães (1968), a Avenida Magalhães Neto (1970) e a Avenida Luiz Viana Filho – “Paralela” (1971). Em 1965, foi pavimentada a Avenida Paulo VI e, em 1971, duplicada a Avenida Otávio Mangabeira (inaugurada em 1949).

área de ocupação mais antiga da cidade, um gueto focado no turismo e dinamizado culturalmente através de um investimento maciço e contínuo de recursos públicos, o Programa de Recuperação conseguiu preservar o patrimônio edificado do Centro Histórico, ainda que de forma questionável e ao custo da higienização social desta área. É neste contexto de renovação econômica e social que o Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC-BA), órgão estadual de proteção do patrimônio cultural, elaborou, entre 1997 e 1998, os projetos de restauração e recuperação dos dois equipamentos públicos de transporte vertical do Centro Histórico que se encontravam fora de funcionamento: o Elevador do Taboão e o Plano Inclinado do Pilar.

Esses projetos, contudo, não chegam a ser implementados imediatamente. Embora o Elevador Lacerda e o Plano Inclinado Gonçalves nunca tenham parado de funcionar – exceto por curtos períodos e para ações de manutenção e de requalificação –, o Plano Inclinado do Pilar só foi restaurado e reinaugurado em 29 de março de 2006, por iniciativa da Prefeitura de Salvador, e o Elevador do Taboão, por sua vez, continua abandonado até hoje. No caso deste último, os efeitos da ausência de uso e de manutenção por mais de cinquenta anos se fazem sentir no acelerado processo de degradação da sua estrutura de ferro, em boa parte escondida pela vegetação; as construções que originalmente correspondiam aos seus acessos nas Cidades Alta e Baixa abrigam atualmente pequenas lojas de conserto de sapatos.



**Figura 04** – Situação atual do Elevador do Taboão. (Foto realizada pelo autor, mar./2008)

#### **4. O processo em curso de reconhecimento do valor cultural dos ascensores de Salvador**

Em 1999, a Prefeitura Municipal de Salvador contratou o arquiteto Daniel Colina para elaborar o projeto de modernização do Elevador Lacerda, prevendo, dentre outras intervenções, a transformação dos dois elevadores instalados dentro da torre de concreto em 1930 em elevadores panorâmicos. Segue-se uma acirrada polêmica, em que nomes como o poeta e historiador Fernando da Rocha Peres, professor da Universidade Federal da Bahia – UFBA e ex-superintendente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN na Bahia, criticam a proposta de alteração do Elevador Lacerda (TRINCHÃO, 2010, p. 220). A possível descaracterização do Elevador Lacerda, símbolo maior da cidade de dois andares, leva o Núcleo DOCOMOMO-Bahia<sup>3</sup> e a Faculdade de Arquitetura da UFBA a solicitarem, em dezembro de 2001, o seu tombamento ao IPHAN. Atendendo aos procedimentos previstos na lei, a Superintendência do IPHAN na Bahia abre o Processo de Tombamento nº 1.497-T-02.

Neste meio tempo, contudo, foi realizada a reforma do Elevador Lacerda, concluída em 2002 e que, felizmente, não significou a sua descaracterização. Dentre as intervenções realizadas, estão: o novo revestimento em granito de trechos das fachadas externas e dos pisos e paredes do túnel de acesso às cabines, na Cidade Baixa; os novos corrimãos de aço inox; as novas esquadrias de alumínio anodizado, de desenho idêntico às aquelas anteriormente existentes; a retirada das lojas localizadas nos acessos inferior e superior, que dificultavam o intenso fluxo de entrada e saída de passageiros; a instalação de iluminação cênica; e a criação de uma clarabóia de vidro sobre o acesso da Cidade Baixa, visando garantir uma melhor iluminação natural a este espaço. Todas estas intervenções tinham como objetivo qualificar o espaço do Elevador Lacerda e otimizar o seu funcionamento enquanto equipamento de transporte público intensamente utilizado, adotando somente materiais e elementos resistentes e duráveis e que não comprometeram as suas características arquitetônicas. Desta forma, mesmo após a intervenção, o IPHAN reconheceu que o

---

<sup>3</sup> O DOCOMOMO – *International Working Party for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of the Modern Movement* – é uma organização não-governamental sem fins lucrativos fundada na Holanda em 1988 e voltada à documentação e salvaguarda das criações do Movimento Moderno nos campos da arquitetura e do urbanismo. Sua representação brasileira foi fundada em Salvador, Bahia, em 1992, no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFBA, que ainda hoje abriga o Núcleo DOCOMOMO-Bahia.

Elevador Lacerda se constitui em um bem cultural detentor de valores históricos e arquitetônicos únicos e, em dezembro de 2006, após parecer favorável do Conselho Consultivo do IPHAN, acatou o pedido de tombamento realizado cinco anos antes e promoveu o tombamento definitivo do Elevador Lacerda.

O tombamento do Elevador Lacerda representou não somente o primeiro tombamento de um exemplar da arquitetura moderna realizado na Bahia, como também o reconhecimento de um equipamento urbano de indiscutível valor social e inovador do ponto de vista tecnológico. Além disso, foi decisivo no tombamento pelo IPHAN o reconhecimento do Elevador Lacerda como principal marco urbano na paisagem da soteropolitana que, ao longo do tempo, se transformou no mais importante símbolo da cidade no âmbito nacional e internacional.

Entretanto, como vimos, o Elevador Lacerda não se constitui no único ascensor mecânico construído nas últimas décadas do século XIX para conectar as cidades alta e baixa de Salvador. De fato, o conjunto formado pelo Elevador Lacerda junto aos outros três elevadores e planos inclinados construídos nas três últimas décadas do século XIX e ainda hoje existentes sobre a falha geológica de Salvador – o Elevador do Taboão, o Plano Inclinado Gonçalves e o Plano Inclinado do Pilar – é único no Brasil e, mesmo internacionalmente, é apenas comparável àqueles existentes em Lisboa, Valparaíso e poucas outras cidades no mundo. Como observou Paulo Ormino de Azevedo,

Muitas cidades, em todo o mundo, têm um ou dois planos inclinados para conduzirem moradores e turistas a pontos elevados, como Paris, Nápoles e Braga na Europa ou Santiago do Chile, Rio de Janeiro e Santos, na América do Sul. Mas poucas cidades possuem sistemas de ascensores integrados a redes de transporte urbano. Nesta última condição, além de Salvador, podemos citar San Francisco, nos Estados Unidos, Lisboa, Valparaíso, no Chile, e Shimla, na Índia. Lisboa com seu Bairro Alto e outras elevações em seu sítio urbano, possui três planos inclinados ainda em funcionamento [...].

Valparaíso é provavelmente a cidade no mundo com mais ascensores em funcionamento. [...] A cidade já possuiu 30 ascensores, mas pela concorrência com outros meios de transporte, especialmente táxis e vans, 14 deixaram de funcionar. Dos dezesseis em funcionamento, quinze são do tipo plano inclinado e um do tipo elevador [...] A presença deste sistema especial de transporte público contribuiu para a inclusão do centro histórico de Valparaíso na lista dos Sítios Patrimônio da Humanidade da UNESCO, em 2003. (AZEVEDO, 2007, p. 19-20)

Em 2008, na qualidade de arquiteto da Superintendência do IPHAN na Bahia, tive a oportunidade de elaborar a proposta de tombamento do Conjunto Arquitetônico, Paisagístico e Urbanístico do Bairro do Comércio em Salvador, abrangendo a área

correspondente aos sucessivos aterros promovidos na zona portuária da Cidade Baixa ao longo dos quatro séculos e meio de existência da cidade. Na ocasião, baseado na singularidade, em âmbito nacional, do conjunto de elevadores e planos inclinados de Salvador, e respaldado no exemplo chileno de reconhecimento de um sistema semelhante como patrimônio cultural nacional (e mundial), propus que, além da salvaguarda do Conjunto do Comércio, o IPHAN procedesse ao tombamento dos outros três equipamentos urbanos de transporte coletivo implantados no final do século XIX. Ainda que estes três equipamentos estejam situados dentro da poligonal do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico do Centro Histórico de Salvador, tombado pelo IPHAN em 1959, ampliado em 1984 e declarado Patrimônio Mundial em 1985, nenhum deles é individualmente tombado, e entendemos que o seu tombamento poderia contribuir para a sua preservação, especialmente no caso do Elevador do Taboão, que se encontra ainda hoje desativado e em processo acelerado de degradação.

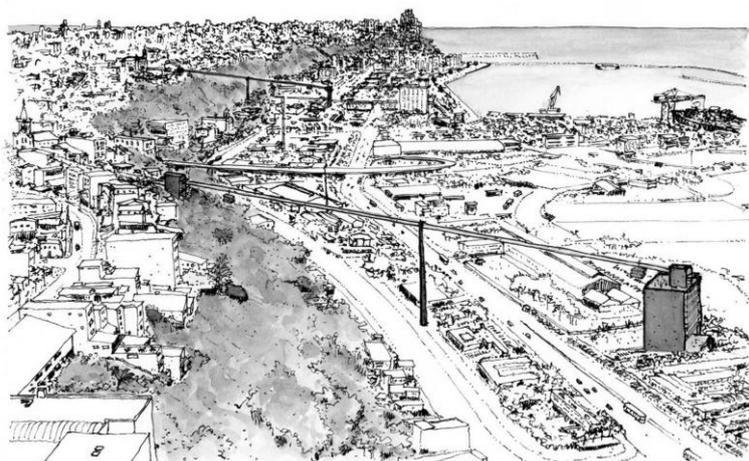
Não obstante o Conjunto Arquitetônico, Paisagístico e Urbanístico do Bairro do Comércio em Salvador tenha sido tombado pelo IPHAN em 24 de outubro de 2008, os tombamentos do Elevador do Taboão, do Plano Inclinado Gonçalves e do Plano Inclinado do Pilar não foram realizados até hoje pelo IPHAN.

## **5. Situação atual**

Atualmente, os ascensores do Centro Histórico de Salvador continuam sendo intensamente utilizados não só por turistas como também pelos moradores e trabalhadores dos bairros vizinhos. Mesmo após um reajuste da ordem de 200%, realizado em novembro de 2009, o valor da tarifa cobrada pela Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura de Salvador continua bastante reduzido – apenas R\$ 0,15 (quinze centavos) –, o que potencializa o seu uso pelas camadas da população de menor poder aquisitivo.

A intensa utilização dos ascensores existentes resultou em diversas propostas para a ampliação desta rede, com a construção de novos equipamentos em outros trechos do Centro Histórico de Salvador. No final de janeiro de 2010, a Prefeitura Municipal de Salvador e o Governo do Estado da Bahia apresentaram o projeto *Nova Cidade Baixa*, voltado à requalificação urbana, ambiental e paisagística da Cidade Baixa, abrangendo a área que vai do Campo Grande até a Ribeira, da orla da Baía de Todos os Santos até a cumeada da escarpa que separa as Cidades Alta e Baixa.

De autoria dos escritórios A&P Arquitetura e Urbanismo (Salvador) e Brasil Arquitetura (São Paulo), o projeto *Nova Cidade Baixa* previa, dentre diversas outras ações, a recuperação do Elevador do Taboão – único dos ascensores urbanos de Salvador então desativado – e a implantação de quatro novos equipamentos destinados a articular a Cidade Baixa com a Cidade Alta e a intensificar o fluxo de pedestres entre os dois níveis: um teleférico localizado cerca de 1,3 quilômetro a sudoeste do Elevador Lacerda, ligando o Largo dos Aflitos, na Cidade Alta, ao Museu de Arte Moderna (MAM), na Cidade Baixa; um plano inclinado situado 400 metros a sudoeste do Elevador Lacerda, conectando a Praça Castro Alves, na Cidade Alta, ao sopé da Ladeira da Preguiça e à Rua da Conceição, na Cidade Baixa; um teleférico implantado cerca de 570 metros a nordeste do Plano Inclinado do Pilar, articulando o Largo de Santo Antônio Além do Carmo, na Cidade Alta, com um terminal intermodal proposto no mesmo projeto para o imenso terreno atualmente ocupado pelos Fuzileiros Navais, na Cidade Baixa; e um teleférico situado a meio caminho entre esse último e o Plano Inclinado Liberdade-Calçada, articulando os populosos bairros da Soledade, Lapinha e Liberdade, na Cidade Alta, com o Terminal Marítimo e a Feira de São Joaquim, na Cidade Baixa.



**Figura 05** – Projeto *Nova Cidade Baixa*: Teleférico Lapinha-São Joaquim (em primeiro plano), vendo-se ao fundo o Teleférico Santo Antônio-Terminal Intermodal (Fonte: Acervo A&P Arquitetura e Urbanismo, Salvador)

Com exceção do teleférico ligando o Santo Antônio Além do Carmo ao terminal intermodal dos Fuzileiros Navais, os ascensores citados acima tiveram suas implantações incorporadas como ações prioritárias dentro do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) das Cidades Históricas, concebido pelo IPHAN e pela Prefeitura Municipal de Salvador entre 2009 e 2010.

Mais recentemente, em 2011, a Prefeitura Municipal de Salvador, através da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente (SEDHAM), elaborou o projeto do *Portal Turístico da Misericórdia*, visando criar uma estrutura de receptivo turístico para o Centro Histórico de Salvador e facilitar o deslocamento dos visitantes entre os diversos níveis em que este sítio patrimonial encontra-se implantado.

Dentre os principais elementos voltados a facilitar a mobilidade no Centro Histórico previstos no projeto *Portal Turístico da Misericórdia*, elaborado pelo escritório A&P Arquitetura e Urbanismo, destaca-se um elevador público ligando o Belvedere da Sé, na Cidade Alta – um espaço bastante frequentado pelos turistas atualmente – e a Ladeira da Misericórdia, cerca de 30 metros abaixo e que se encontra, hoje, bastante degradada e com acesso bastante dificultado. Esta ligação garantiria o acesso rápido e confortável à Ladeira da Misericórdia e contribuiria para a recuperação desse logradouro para a cidade. A estrutura do elevador em aço teria seus vãos parcialmente preenchidos por placas de argamassa armada que fariam referência à tecnologia desenvolvida pelo arquiteto João Filgueiras Lima, o Lelé, para a intervenção realizada por Lina Bardi nos imóveis vizinhos nos anos 1980. O fechamento desses vãos se daria de forma irregular, provocando o usuário a direcionar o seu olhar ora para a Baía de Todos os Santos e o casario da Cidade Baixa, ora para o conjunto restaurado por Lina. Na Cidade Alta, o acesso ao elevador a partir do Belvedere da Sé se daria por meio de um singelo passadiço. A vegetação existente se encarregaria de minimizar o impacto do novo elevador na paisagem do frontispício de Salvador, que ademais é caracterizada pela existência desses equipamentos.



**Figura 06** – Projeto *Portal Turístico da Misericórdia*: elevador proposto para conectar o Belvedere da Sé e a Ladeira da Misericórdia (Fonte: Acervo A&P Arquitetura e Urbanismo, Salvador)

Entretanto, essas propostas – das quais participamos diretamente, como coautor (no caso do projeto *Nova Cidade Baixa* e do *Portal Turístico da Misericórdia*) e como consultor (no caso do PAC das Cidades Históricas) – permanecem no papel, por falta de recursos.

A declaração como Patrimônio Mundial pela UNESCO, em 1985, do Centro Histórico de Salvador, onde estão situados os quatro ascensores construídos no século XIX, e o tombamento pelo IPHAN do Elevador Lacerda, em 2006, não impediram que, nos últimos anos, uma série de problemas tenham comprometido o funcionamento desta rede de ascensores urbanos. Apesar do Plano Inclinado do Pilar ter sido recuperado e posto novamente em funcionamento pela Prefeitura em 2006, o Plano Inclinado Gonçalves foi fechado, no início de 2011, sob a alegação de que a encosta sobre a qual está implantado se encontrava instável, permanecendo fechado até hoje. Por sua vez, as quatro cabines do Elevador Lacerda – o mais conhecido e mais utilizado dentre os ascensores públicos de Salvador – foram sendo paralisadas a partir do início de agosto de 2011 em função de sucessivas panes, até que, no dia 25 do mesmo mês, o equipamento foi totalmente paralisado.

O fechamento simultâneo dos dois ascensores mais utilizados pela população criou significativos problemas para a mobilidade urbana no centro tradicional de Salvador e, sob a alegação de que o sistema é altamente deficitário em função dos onerosos e

constantes reparos, a Prefeitura divulgou, em setembro de 2011, que iria transferir a operação da rede à iniciativa privada, além de aumentar as tarifas para R\$ 0,50, provocando intensa polêmica. Até o momento, contudo, tudo continua como antes: o sistema funciona precariamente, com apenas o Plano Inclinado do Pilar e metade das cabines do Elevador Lacerda em funcionamento, e a tarifa permanece com o valor de R\$ 0,15.

Os elevadores e planos inclinados urbanos de Salvador constituem um sistema de transporte público único no Brasil; com o fechamento da maior parte dos ascensores de Valparaíso, no Chile, tornou-se também o maior e mais intensamente utilizado da América Latina. Se a singularidade de Salvador frente aos outros núcleos urbanos coloniais latino-americanos reside na sua condição de “cidade de dois andares”, separados por uma encosta verde, o seu conjunto de ascensores urbanos representa não só um meio de transporte intensamente utilizado pela sua população ainda hoje, mas também a busca, desde o século XVII, por soluções tecnológicas no intuito de resolver um problema inerente a esta condição topográfica.

## **6. Referências bibliográficas**

ANDRADE JUNIOR, N.V. Ligando Tempos e Espaços: Passado, presente e futuro dos ascensores urbanos de Salvador Bahia. In: **Ascensores y Funiculares del Mundo**. Congreso de Patrimonio Industrial: 14, 15 y 16 de Abril de 2011. Santiago de Chile: Universidad Internacional SEK, 2011. p. 223-242.

A&P ARQUITETURA E URBANISMO. **Portal Turístico da Misericórdia / Misericórdia Tourist Portal**. In: Catálogo da 9ª Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo. São Paulo: IAB-SP, 2011.

AZEVEDO, P.O.. Um elevador liga o passado à modernidade. In: **Anais do III Seminário Projetar**. Porto Alegre: PROPAR / UFRGS / DOCOMOMO Brasil, 2007 (CD-Rom).

CALDERÓN, V.. **Biografia de um Monumento: o antigo convento de Santa Teresa da Bahia**. Salvador: UFBA / Departamento Cultural da Reitoria, 1970.

MATTOS, W.. **Evolução Histórica e Cultural do Pelourinho**. Salvador: SENAC, 1978.

MATTOSO, K.M.Q.. **Bahia, Século XIX: uma Província no Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

PEDRÃO, A.W.. Docomomo international register fiche: Elevador Lacerda. In: **Brazilian DOCOMOMO Register – First Part**. Salvador: BRAZILIAN DOCOMOMO WORKING PARTY/MAU/FAUFBA, jul. 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR; GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. **Salvador Capital Mundial: a cidade de nosso futuro**. Salvador: Prefeitura Municipal de Salvador / Governo do Estado da Bahia, 2010.

SAMPAIO, C.N.. **50 Anos de Urbanização: Salvador da Bahia no Século XIX**. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

TEIXEIRA, C.. **Salvador: História Visual**. Salvador: Correio da Bahia, 2001. 10 v..

TRINCHÃO, G.M.C.. **O Parafuso: de meio de transporte a cartão-postal**. Salvador: EDUFBA, 2010.

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA / FACULDADE DE ARQUITETURA / CENTRO DE ESTUDOS DA ARQUITETURA NA BAHIA. **Evolução física de Salvador**. Salvador: Pallotti, 1998.

\_\_\_\_\_. **Evolução física de Salvador**. Vol. III. Salvador, 1977. Documento original sem publicar.

\_\_\_\_\_. **Evolução física de Salvador**. Vol. IV. Salvador, 1978. Documento original sem publicar.