

Ascensores contam HISTÓRIA DA MOBILIDADE EM SALVADOR

TRANSPORTE Elevadores e planos inclinados conectam a cidade desde os tempos coloniais e continuam importantes para o sistema de integração de modais

PRISCILA DÓREA*

Desde o Guindaste dos Padres até o Elevador Lacerda, passando pelos planos inclinados, Salvador inova em encontrar formas de conectar seus dois níveis: Cidade Alta e Cidade Baixa. Soluções práticas de mobilidade, os ascensores da capital ajudaram a moldar o desenvolvimento urbano, se tornaram símbolo da identidade soteropolitana e cartões-postais famosos; além de fazer parte do cotidiano da população até hoje.

A capital foi fundada em terreno acidentado e marcado por um desnível de mais de 60 metros de altura. Desde a origem, a diferença de relevo trouxe o desafio de garantir a comunicação entre os dois níveis, no vai e vem de pessoas e mercadorias.

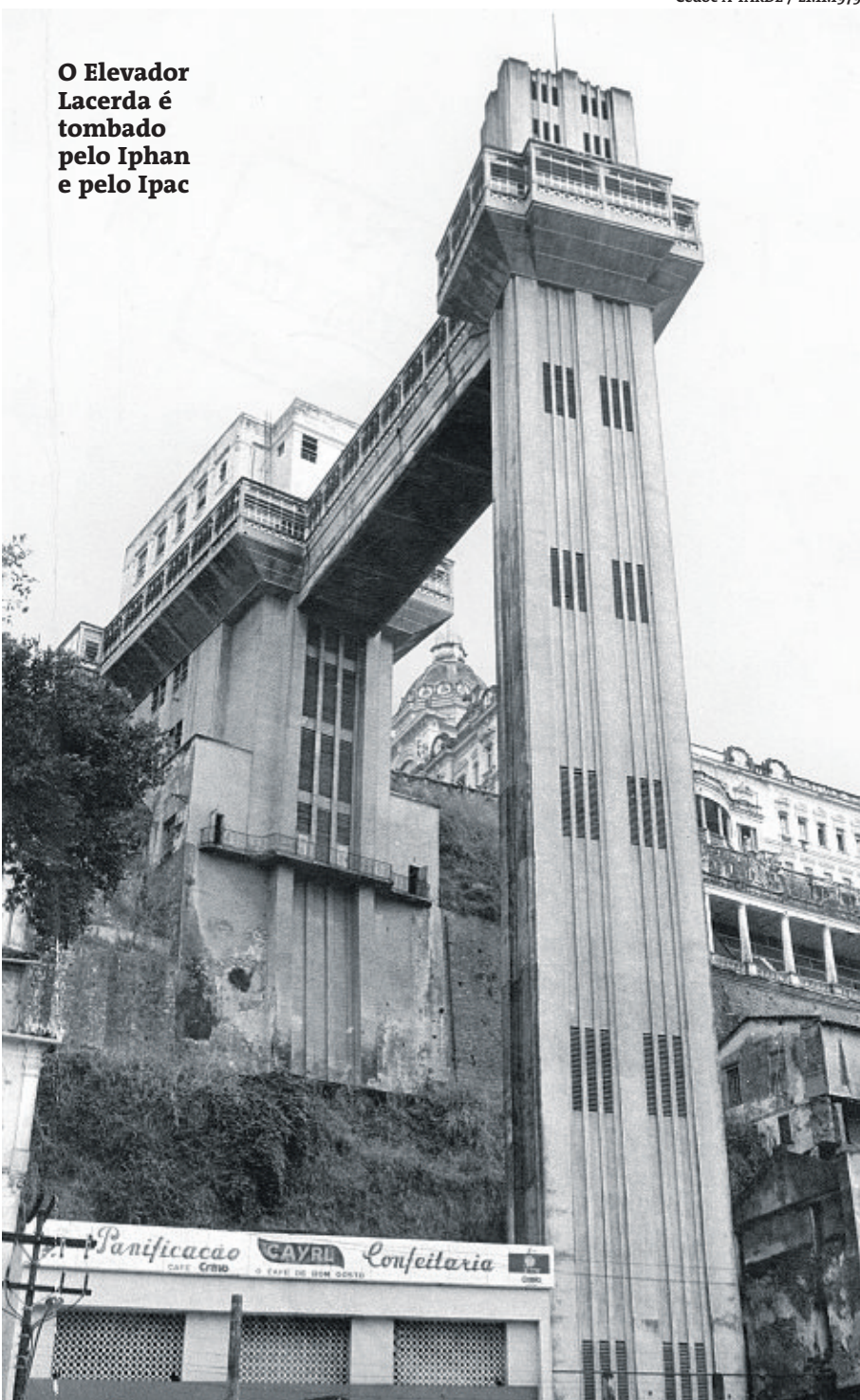
O arquiteto e urbanista Nivaldo Andrade, professor da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (Ufba), explica que no início do século XVII surgiram os primeiros mecanismos sofisticados de transporte de cargas. “Em 1610 há menções a elevadores de carga que ligavam diretamente o Porto, responsável pela comunicação com Portugal, África e outros territórios, à Cidade Alta”.

O Guindaste dos Padres é o primeiro, com registro do início do século XVII. Ficava onde hoje é o Plano Inclinado Gonçalves, atrás da Catedral Basílica [antiga igreja da Companhia de Jesus]. “Tinha esse nome porque era dos jesuítas. No final do século XVII existiam seis guindastes na área da encosta, ligando sempre o Porto com a Cidade Alta, todos de ordens religiosas”.

O professor Nivaldo enumera o guindaste dos teresíes, da Ordem dos Carmelitas Descalços, que ficava perto do Convento de Santa Teresa; e o guindaste dos Carmelitas, perto do Convento do Carmo, onde hoje está o Plano Inclinado do Pilar.

Em 1869, as linhas de bonde foram implantadas em Salvador, continua o professor, e havia uma linha na Cidade Baixa e outra na Cidade Alta. Só que a conexão ainda era difícil para os pedestres. “As pessoas subiam as ladeiras íngremes, ocorriam deslizamentos na época de chuva, as pessoas escorregavam. Então, a mesma empresa que implantou a linha de bonde recebeu a concessão

O Elevador Lacerda é tombado pelo Iphan e pelo Ipac



Cedoc A TARDE / 21.11.1979

para fazer a primeira conexão mecânica para passageiros ligando a Cidade Alta com a Cidade Baixa, que é o Elevador Hidráulico da Conceição, o atual Elevador Lacerda”, acrescenta o urbanista.

Primeiro do mundo

Os elevadores urbanos foram inventados nos Estados Unidos na década de 1850. Para lá, os irmãos Antônio e Augusto Frederico de Lacerda viajaram para aprender sobre o equipamento, trazendo a tecnologia para Salvador, com o financiamento do pai, Antônio Francisco de Lacerda.

Inaugurado em 1873 como Elevador Hidráulico da Conceição, o primeiro elevador urbano do mundo só foi rebatizado em 1896. No início, tinha duas cabines na torre incrustada na rocha da encosta. No final dos anos 1920, uma segunda torre, com mais duas cabines, foi construída, assim como a passarela de concreto e revestida de aço para ligar as torres à praça.

A duplicação das cabines foi feita pelos arquitetos Fleming Thiesen e Adalberto Szilard,

em parceria com a empresa de elevadores Otis. As alterações deram ao Elevador Lacerda a estrutura que conhecemos hoje e que se tornou cartão-postal.

“Construído no século passado, em 1873, o Elevador Lacerda não teve sua importância diminuída, apesar do progresso: os bondes desapareceram, carros e ônibus tomaram o lugar; foi criada uma linha de condução direta da Cidade Alta para a Cidade Baixa pela Avenida Contorno, mas o hábito permaneceu”, diz A TARDE na edição de 05 de novembro de 1978.

Tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (Ipac), o Lacerda, apesar da beleza e pioneirismo arquitetônicos, frustra alguns turistas que esperam vista panorâmica de dentro das cabines.

“Muitos turistas ficam desiludidos quando chegam aqui e descobrem que não é panorâmico. Ele não é panorâmico porque não havia esse entendimento de elevador panorâmico na época, porque a estrutura é de concreto. É uma das primeiras estruturas de concreto com essa altura do Brasil. Na reforma nos anos 2000 houve proposta dele ser panorâmico, mas não foi autorizado pelo Iphan. Ele é tombado há mais de 20 anos e, sendo tombado, tem que preservar as características”, afirma Nivaldo Andrade.

Com capacidade para até 128 pessoas nas quatro cabines, o Lacerda transporta mais de 20 mil passageiros por dia e tem grande importância para o funcionamento da cidade.

Com capacidade para até 128 pessoas nas quatro cabines, o Lacerda transporta mais de 20 mil passageiros por dia e tem grande importância para o funcionamento da cidade.

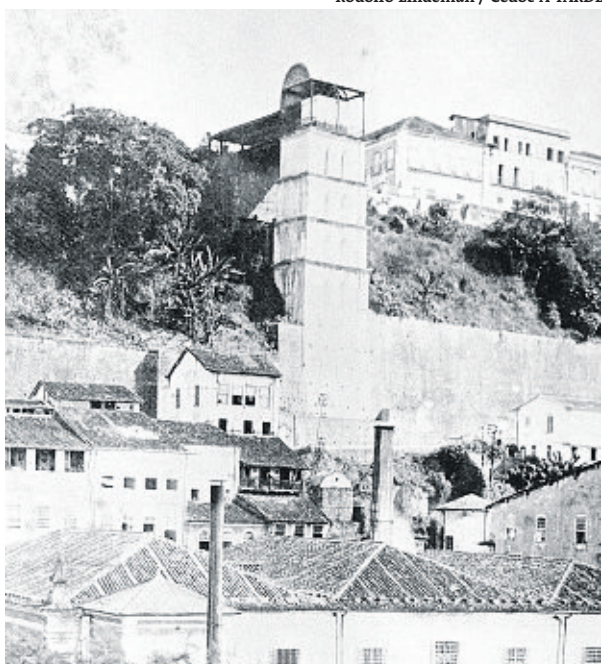
Outros ascensores

Após o Elevador Lacerda, o outro ascensor de Salvador foi o Plano Gonçalves, inaugurado em 1889, no lugar do antigo Guindaste dos Padres. “Ele e o Lacerda são os que praticamente nunca ficaram fechados, apenas tiveram fechamentos para reforma ou manutenção”, aponta Nivaldo.

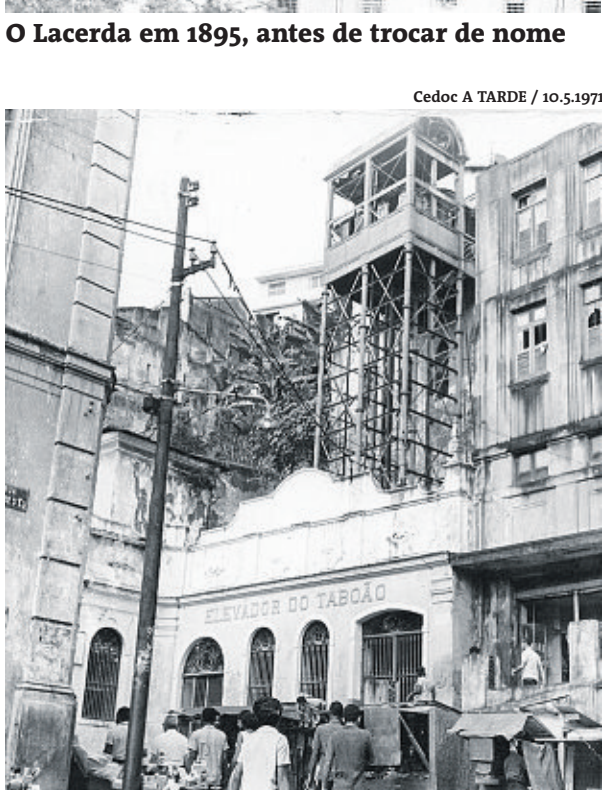
Os períodos de manutenção no Gonçalves também sempre afetaram a população, como na recuperação dos anos 1970, com o povo



Em 1978, reportagem tratou da importância e conservação dos ascensores



Rodolfo Lindeman / Cedoc A TARDE



Cedoc A TARDE / 10.5.1971



Cedoc A TARDE / 18.9.1978



Cedoc A TARDE / 24.8.1971

reclamando da demora em liberar o acesso: “Os comerciantes apelam para que, pelo menos aos sábados, o Plano Inclinado Gonçalves funcione até às 14 horas”, informa A TARDE em 1º de outubro de 1976.

Na sequência, foi inaugurado o Elevador do Taboão, que liga o Pelourinho e o Comércio, e se tornou marco da arquitetura baiana em ferro. Inaugurado na década de 1890, é todo em ferro europeu, com maquinário escocês e feito por engenheiros ingleses. Funcionou de 1890 até 1959 e ficou 60 anos fechado.

Na década de 1980, a Associação Comercial da Bahia (ACB) quis arrendar o Elevador do Taboão para ajudar a revitalizar o Comércio na área próxima ao equipamento. “O presidente da ACB, Wilson Andrade, disse que espera que a Prefeitura se encarregue da restauração. Se a prefeitura não tiver condições de executar a obra, a associação pretende arrendá-lo por dez anos e fazer o que for necessário”, informa A TARDE em 4 de agosto de 1981. Foram mais 30 anos para que o Elevador do Taboão fosse reinaugurado, o que só ocorreu em 2021.

Já o Plano Inclinado do Pilar foi construído no finalzinho da década de 1890, onde antes ficava o Guindaste dos Carmelitas. Liga a Rua do Pilar (Cidade Baixa) a Santo Antônio Além do Carmo (Cidade Alta). Na década de 1970, passou por grande reforma.

“O antigo plano inclinado conta, agora, com novo motor de tração, novo grupo gerador e com substituição dos cabos de aço e os pisos de ladrilhos. Nova pintura também foi colocada”, informa A TARDE em 13 de agosto de 1971. Após a reforma, o Pilar funcionou até 1984, fechou e só reabriu em 2006.

“Acredito que Salvador deveria ter muitos mais ascensores urbanos, porque eles funcionam como parte importante do sistema de transportes da cidade”, diz Nivaldo Andrade.

Nos últimos anos, os elevadores Lacerda e Taboão passaram por revitalização, assim como os planos inclinados Gonçalves e Pilar. Os quatro ascensores estão em pleno funcionamento, afirma a Secretaria Municipal de Mobilidade (Semob). Já o Plano Inclinado Liberdade/Calçada, o único que não vem do século XIX e foi criado em 1981, atualmente passa por uma reforma, mas sem data de reabertura.

APONTE A CÂMERA DO CELULAR E LEIA MAIS SOBRE O TEMA NO A TARDE MEMÓRIA



* COM A COLABORAÇÃO DE TALLITA LOPES

* OS TRECHOS RETIRADOS DAS EDIÇÕES HISTÓRICAS DE A TARDE RESPEITAM A GRAFIA DA ÉPOCA.

MATERIAL ELABORADO COM BASE EM EDIÇÕES DE A TARDE E ACERVO DO CEDOC A TARDE