



## **ELEVADOR LACERDA: MUITO MAIS DO QUE UM CARTÃO POSTAL, UM EFICIENTE MODO DE TRANSPORTE**

**Ilce Marília Dantas Pinto de Freitas**

**Gisnaia Sampaio de Camargo Dias**

**José Lázaro de Carvalho Santos**

**Wellington Correia de Figueiredo**

Universidade Federal da Bahia - UFBA

Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana - MEAU

Centro de Estudos de Transporte e Meio Ambiente - CETRAMA

### **RESUMO**

O famoso Elevador Lacerda, um símbolo da Cidade do Salvador, desde 1873 passou a estruturar a mobilidade entre a Cidade Alta e Cidade Baixa, fazendo parte de um conjunto de ascensores que constitui o principal modo de transporte entre os dois ambientes urbanos e contribui na melhoria das condições de deslocamento e acessibilidade da área central da cidade. São apresentadas as principais características e peculiaridades deste tipo de transporte e analisados os seus principais benefícios. Pode-se concluir no final deste trabalho, que este modo de transporte atende de forma eficiente à demanda de transporte público na área estudada.

### **ABSTRACT**

The Land Mark Lacerda Elevators is a symbol of the City of Salvador, since 1873 it started to connect the Higher City and Lower City, being part of a set of ascenseurs which consists of a main transportation mode between the two urban environments. It contributes for an improvement of the displacement and accessibility of the central area of the city. The main characteristics and peculiarities of this type of transport are presented and analyzed with its main benefits. In the end of this work, we came to the conclusion that this mode of transportation takes care of efficiently of the demand of public transport in the study area.

## **1. INTRODUÇÃO**

Este trabalho é um relato histórico do transporte vertical da Cidade do Salvador e uma análise dos benefícios da sua utilização, tendo a intenção de mostrar a importância deste modo de transporte como elemento de integração intermodal capaz de vencer os desníveis da topografia acidentada da cidade. Assim, o que se apresenta de novo neste relato é a constatação da importância deste transporte na melhoria da acessibilidade e no atendimento das demandas de deslocamento entre as partes alta e baixa da cidade.

## **2. A CIDADE DO SALVADOR: UM BREVE HISTÓRICO DA SUA EVOLUÇÃO URBANA**

O primeiro governador-geral do Brasil, Tomé de Souza, ao desembarcar na Bahia, iniciou a construção da Cidade do Salvador a qual foi fundada em 29 de março de 1549. Como medida de segurança a cidade foi construída no alto de um morro (com aproximadamente setenta metros de altitude), dificultando o acesso dos inimigos estrangeiros e dos indígenas hostis.

A Cidade do Salvador, capital da Província, localizada na entrada da baía de Todos os Santos era uma cidade comercial desde os primeiros séculos da colonização. No início



do século XIX era uma das cidades mais antigas e prósperas do Brasil, tinha uma população de 45.000 habitantes e contava, nos meados do século XIX com dez freguesias urbanas (Rebello apud Nascimento, 1986).

Freguesia, no conceito que será caracterizado neste trabalho, é um espaço material limitado, divisão administrativa e religiosa da cidade, onde estavam localizados os habitantes, ligados à sua igreja matriz. Constituíam-se a freguesia no centro de muitas atividades: religiosas, políticas, econômicas, sociais e preventivas em favor da saúde dos seus habitantes. (Nascimento, 1986). As 10 freguesias de Salvador são apresentadas a seguir em ordem cronológica de sua criação: Sé ou São Salvador; Nossa Senhora da Vitória; Nossa Senhora da Conceição da Praia; Santo Antônio Além do Carmo; São Pedro Velho; Santana do Sacramento; Santíssimo Sacramento da Rua do Passo; Nossa Senhora de Brotas; Santíssimo Sacramento do Pilar; Nossa Senhora da Penha.

A ocupação da freguesia era organizada em quarteirões de pelo menos 25 casas contíguas habitadas, e servia como divisão administrativa da cidade. Existiam quarteirões de diversas dimensões em área e população. Existiam 176 ruas em 1855, 210 em 1863, nas dez freguesias urbanas de Salvador, muitas dessas ruas não eram sequer calçadas de pedras ou tijolos. A urbanização, com abertura de ruas, praças, ladeiras, becos, travessas e largos era feita sem a menor planificação, a não ser do primitivo núcleo do centro da cidade.

Toda voltada para as águas da baía e seu Recôncavo, a cidade erguia-se altaneira por cima das elevações onde estavam as freguesias da Sé - célula mater da primitiva Salvador – de São Pedro Velho, de Santo Antônio Além do Carmo e da Santíssimo Sacramento da Rua do Passo.

A Sé, localizada na Cidade Alta, primitivo núcleo da antiga Cidade do Salvador, era o Centro e sede do governo administrativo, legislativo, judiciário e religioso da Província, contava com belos e majestosos edifícios e templos coloniais: o Palácio Arquiepiscopal, o Palácio dos Governadores, a Santa Casa da Misericórdia, o Hospital Militar, o Colégio dos Jesuítas, a Biblioteca Pública, a Casa da Moeda, a Caixa dos Descontos, o Senado da Câmara e a Tipografia Imperial e Nacional.

Na Cidade Baixa, que beirava o mar, estavam situadas as freguesias de Nossa Senhora da Conceição da Praia e do Santíssimo Sacramento do Pilar, parte da Nossa Senhora da Vitória e a Nossa Senhora da Penha, que avançava pelos alagadiços pantanosos, dobrava o porto dos Tainheiros e ia abrigar-se na enseada mansa, alcançando os subúrbios.

Na Cidade Baixa estavam contidos os quartéis, a Fortaleza do Mar, o Tribunal de Contas, a Alfândegas, Companhias de Seguro, a Mesa do Consulado e os vários trapiches que recebiam os produtos da terra destinados a exportação: açúcar, fumo algodão, aguardente couro, madeiras anil, piaçavas e os produtos que se importavam, como, vinhos, os azeites, os vinagres, a farinha do reino e bacalhau.

### **3. EM BUSCA DE UM TRANSPORTE “MODERNO”**



Na parte baixa da cidade, na região atualmente chamada de Comércio se desenvolveu o porto de Salvador, onde eram embarcadas e desembarcadas as mercadorias nos armazéns. Já na parte alta situavam-se as casas do Governo e da Câmara e o Colégio dos Jesuítas.

As condições topográficas da cidade dificultavam o acesso primitivo entre os dois níveis e o transporte era realizado através de carros puxados por tração animal ou pelos escravos que se fazia por meio de simples trilhas e caminhos abertos na encosta tais como a Ladeira da Montanha.

Visando a superação destas condições desfavoráveis para o transporte de mercadorias, a partir do início do século XVII foram construídos os guindastes e elevadores, incumbidos de transportar cargas entre os dois níveis da cidade, e mais tarde, a partir do século XIX, estes passaram a se constituir como um importante modo de transporte de passageiros para a ligação entre a parte alta e a parte baixa da cidade, e funciona assim até os dias atuais. Em 18 de março de 1864, através da lei nº 941 foi aprovada a concessão dos serviços de carga e passageiros entre os dois níveis topográficos da cidade (Stiel, 1984).

Salvador que contava no início do século XIX com dez freguesias e com uma população de 45.000 habitantes, apresentava um crescimento demográfico lento até então. A partir da segunda metade do século XIX a cidade sofreu um grande crescimento demográfico, quando a sua população alcançaria 130.000 habitantes em 1870, e 175.000 habitantes em 1890.

Começa a acontecer então a expansão da ocupação urbana da cidade pelas cumeadas (Cidade Alta), passando pelo São Bento e expandindo-se em direção ao Campo Grande no Sentido Sul e em direção as portas do Carmo no sentido Norte.

Nesse mesmo período iniciou-se um processo de modernização na cidade, que se estende até a atualidade, processo este que se caracterizou pela sobreposição de imagens que pudessem transformar a paisagem da cidade colonial escravagista em uma cidade com ares de modernidade, semelhante às cidades européias, de acordo com as idéias das elites dominantes e dos gestores públicos da época (os agentes modernizadores). Estas idéias foram colocadas em prática para se criar uma estética que propiciasse esta imagem moderna da cidade aos seus visitantes. Assim, foram criados novos marcos monumentais que simbolizariam estas idéias e acontecendo ações ditas modernizadoras: projetos de embelezamento, projetos de ampliação dos espaços de circulação e a inserção de “toda uma tecnologia importada, que viabilizou os novos padrões de infraestrutura e transportes buscando redimir funcional e esteticamente a velha cidade e dignificá-la economicamente” (Trinchão, 2001).

Então, passaram a acontecer modificações no aspecto arquitetônico e construtivo em várias partes da cidade, embora em locais isolados, que foram promovidas pelos agentes modernizadores nas intervenções no Centro Antigo de Salvador a partir de 1869, tais como a construção da Praça do Palácio, onde se situa atualmente a Praça Municipal, no Centro Tradicional, parte alta da cidade, que teve várias edificações demolidas para abrir espaço para uma vista panorâmica da Baía da Todos os Santos e para a Cidade Baixa. Estas intervenções foram feitas sob o pretexto de se criar um espaço público de lazer, e ainda para a construção do Elevador Hidráulico da Conceição que ligaria os dois níveis da cidade, pela encosta, no mesmo local da Praça do Palácio.



Este elevador hidráulico, vindo da Inglaterra, foi chamado popularmente de “Parafuso” e foi construído em 1873 por iniciativa do empresário Carlos Lacerda, para fazer o transporte de passageiros e mercadorias entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, sendo o primeiro elevador destinado ao transporte público e coletivo existente no mundo até então e por isto “representava o que existia de mais moderno e rápido em tecnologia de transporte para a época e sua aparência pouco tinha a ver com o passado colonial que pretendia extirpar” (Trinchão,2001). Só em 21 de junho de 1896, por decisão do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia (IGHB), foi batizado com o nome do seu criador, sendo consagrado Elevador Antônio de Lacerda, e logo depois simplificado para Elevador Lacerda.

Vale ressaltar que o mesmo empresário Carlos Lacerda fundou em 18 de dezembro de 1870 a Companhia de Transportes Urbanos e iniciou uma linha de bondes com tração animal na Cidade Alta, entre Piedade e Graça. A idéia era que a construção do elevador interligasse também as duas linhas de bonde Calçada/Praça Cayru (na Cidade Baixa) e Graça/Praça Municipal (na Cidade Alta). A ligação entre Piedade e Praça Municipal (onde situava-se o Elevador Lacerda) só seria feita em 1873, quando o elevador foi inaugurado.

O Elevador Lacerda foi eletrificado em 1907 e totalmente reformado no final da década de 20, ao mesmo tempo em que se construiu o prédio da Imprensa Oficial ao lado da Biblioteca Pública e reformou-se a Praça do Palácio, que passou a abrigar um terminal de bonde. O Elevador então ganhou mais uma torre nova que foi construída, tendo sua capacidade de transportar passageiros aumentada, e a sua torre antiga reformada, passando a ter uma nova arquitetura, que incorporava um ambiente futurista da engenharia de ponta da época. No ano de 1930, novas mudanças: as duas cabines originais que transportavam até 23 passageiros, foram substituídas por outras quatro novas com capacidade para 27 pessoas cada uma delas, aumentando assim o conforto para os usuários daquela época.

O Elevador Lacerda passou a constituir um monumento histórico símbolo da cidade, de elevada importância histórica e turística, sem perder a sua função de transporte público, sendo de fundamental importância de comunicação entre a Praça Municipal, na Cidade Alta, e a Conceição da Praia, na Cidade Baixa, até os dias atuais.

Outros “ascensores” além do Elevador Lacerda também foram construídos com o objetivo de realizar o transporte de passageiros entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa: o Plano Inclinado Gonçalves, o Elevador do Taboão, o Plano Inclinado do Pilar e o Plano Inclinado Liberdade-Calçada.

Criado pelos padres jesuítas, no século XVII, conhecido na época, como “Guindaste dos Padres”, o Plano Inclinado Gonçalves foi construído com a função de transportar cargas e materiais para construção do Colégio dos Jesuítas. Este guindaste foi transformado em plano inclinado em 1889, passando a transportar passageiros entre a Praça Ramos de Queiroz, na Cidade Alta, e a Rua Francisco Gonçalves, na Cidade Baixa (Sena,2000).

Seus bondes, também conhecidos por “Charriot”, foram idealizados e construídos pelo Engenheiro João Ramos de Queiroz, da Escola Politécnica da Bahia, em 1889. Em 1910



o sistema mecânico de biela e manivela foi substituído pelos bondes elétricos. Em agosto de 1931 foi reaberto ao tráfego público, depois de reformado, aumentando a declividade da rampa de 32° para 35°, para permitir a eliminação das escadarias de acesso aos pavimentos superior e inferior.

O Elevador do Taboão começou a funcionar em 1897 juntamente com o Plano Inclinado do Pilar, sendo o primeiro eletrificado em 1909 e o segundo em 1912, anos depois os dois ascensores foram desativados, e continuam até hoje sem funcionamento.

Em 1904 a Companhia de Transportes Urbanos foi encampada pela Companhia de Trilhos Centrais, ficando com os serviços de bondes que ligavam a Cidade Alta com a Calçada, as vias que eram trafegadas na Cidade Alta, a linha de bondes de Itapagipe, dois planos inclinados e dois elevadores Otis (Lacerda e Taboão)

O Plano Inclinado Liberdade-Calçada, foi criado na década de 80 e pretendia ser uma marca de modernidade em planos funiculares. Tem como função fazer a ligação entre os bairros da Liberdade (bairro mais populoso de Salvador), na Cidade Alta, e o bairro da Calçada (próximo a Estação Ferroviária da Calçada), na Cidade Baixa. Com a implantação de uma das maiores Estações previstas pelo Sistema Metro de Salvador, esse ascensor passará a ser estratégico para a integração da área.

Atualmente estão em funcionamento os Elevadores Lacerda e Liberdade-Calçada e o Plano Inclinado Gonçalves gerenciados pela STP (Superintendência de Transporte Público) autarquia vinculada à SMTU (Secretaria Municipal de Transportes Urbanos) .

#### 4. ANÁLISE DOS BENEFÍCIOS DOS ASCENSORES

Em Salvador, os ascensores são considerados como parte do subsistema auxiliar de transporte público, servindo como integração modal de acordo com o Plano Integrado de Transporte e representando a segunda maior demanda de transporte da cidade, conforme a tabela 1.

Tabela 1: Demanda no município de Salvador, por modo de transporte

MODO	2001	%
ÔNIBUS	472.251.850	95,70
<b>ASCENSORES</b>	<b>12.820.069</b>	<b>2,60</b>
TREM	2.938.699	0,60
FERRY BOAT	5.408.214	1,10
TOTAL DE PASSAGEIROS	493.418.832	100,00

Fonte: STP (2001)

Neste item será feita uma apresentação através da tabela 2, das principais características técnicas do sistema de transporte vertical responsável pela ligação *da Cidade Alta e Cidade Baixa* do Município de Salvador. Em seguida será realizada uma análise dos benefícios gerados por esta modalidade de transporte.

Tabela 2: Características técnicas dos ascensores

	Passageiros Transportados (mês)	Capacidade do Equipamento	Tempo de Viagem	Tarifa (R\$)
Elevador Lacerda	675.282	27 pass/cabine (4 cabines)	30 segundos	0,05
Plano Inclinado Gonçalves	174.703	36 pass/ "bonde"	1,67 minutos	0,05



Plano Inclinado Liberdade/Calçada	218.355	(2 bondes) 36 pass/ "bonde" (2 bondes)	1,67minutos	0,05
--------------------------------------	---------	--	-------------	------

Fonte: STP (2001)

Para efeito da análise dos benefícios será apresentada a tabela 3 com os dados de evolução das tarifas do transporte vertical e por ônibus na Cidade do Salvador.

Tabela 3: Histórico das tarifas de ônibus e ascensores

		Período: 1994 - 2001						
MODO	TIPO	VALORES DA TARIFA (R\$)						
Ínicio da vigência		01/07/94	03/06/95	04/06/96	21/07/97	11/03/99	06/01/01	02/09/01
ÔNIBUS	Convencional	0,35	0,50	0,60	0,70	0,80	0,90	1,00
	Microônibus	-	-	-	-	0,90 (*)	1,00	1,10
Ínicio da vigência		01/07/94						01/07/94
ASCENSORES	Ascensores	0,05						0,05

Fonte: STP (2001)

(\*)Início de operação: 02/12/2000

Em seguida será apresentada uma comparação do custo e tempo da viagem do percurso Cidade Alta/Cidade Baixa realizada pelos dois modos de transporte: ascensores x ônibus.

Os dados utilizados nesta análise foram obtidos no período de março a agosto de 2002 durante as obras de reforma do Elevador Lacerda quando foi necessária a criação de uma linha especial expressa de microônibus (sem pontos de parada): *Elevador Lacerda Circular*, que substituiu a ligação Cidade Alta/Cidade Baixa, normalmente efetuada pelo Elevador Lacerda.

Durante a operação da linha especial a tarifa do microônibus permaneceu a mesma da viagem realizada pelo Elevador Lacerda, pois foi subsidiada pela Prefeitura Municipal de Salvador. Para efeito da análise aqui sugerida, utilizaremos a tarifa real calculada para esta linha.

A linha Elevador Lacerda Circular possuía os seguintes itinerários:

Ida (Cidade Alta/ Cidade Baixa) - Rua Carlos Gomes / Rua do Cabeça / Avenida do Contorno/Comércio – Extensão: 2,54 km;

Volta (Cidade Baixa / Cidade Alta) – Rua Santo Drumont / Ladeira da Montanha/Praça da Sé – Extensão: 1,97 km.

A tabela 4 a seguir apresenta as principais características da linha especial de microônibus.

Tabela 4: Características operacionais da linha - Elevador Lacerda Circular

Passageiro Equivalente	Quilometragem	Média Mensal de Passageiros	Frota	Número de Viagens	Capacidade do Equipamento	Tempo de Viagem	Tarifa (R\$)
215.280	37.440,00	4680,00	08	240*	26 pass/ônibus	27 minutos	0,32

Fonte: STP (2001)

\*dia útil



Partindo da premissa da inexistência dos ascensores na Cidade do Salvador observa-se que para os seus usuários existem apenas duas possibilidades para realização do percurso Cidade Alta/ Cidade Baixa: a viagem pelo modo a pé pelas ruas “enladeiradas” com acentuada declividade ou a viagem de ônibus onde esse tempo de viagem seria 54 vezes maior se comparado à viagem efetuada pelo Elevador Lacerda e aproximadamente 16 vezes as viagens dos Planos Inclinados Gonçalves e Liberdade/ Calçada enquanto que sua tarifa seria elevada 6,4 vezes.

É importante ressaltar, que maior parte destes usuários são funcionários das diversas instituições e empresas localizadas nesta área (Centro Tradicional da Cidade), cujas atividades (agências do sistema financeiro, escritórios de representação, lojas de departamentos/ magazines, cartórios) exigem que este deslocamento Cidade Alta/ (Cidade Baixa) seja realizado várias vezes ao dia.

Ainda comparando os benefícios gerados pelos ascensores em relação aos ônibus podemos citar outros benefícios como: menores emissões de poluentes atmosféricos e sonoros e menores níveis de vibração, pois utiliza energia elétrica e não o diesel utilizado pelos microônibus. Impactos que para as zonas tradicionais das cidades são bem significativos principalmente ao que se refere à conservação do seu patrimônio histórico. O tempo de espera é bem menor, pois a frequência de atendimento do elevador é de menos de um minuto, enquanto que a do micro-ônibus está situada num intervalo de 4 a 5 min. Há maior confiabilidade, pois tanto a pontualidade (grau de cumprimento dos horários) quanto a efetividade na realização da programação operacional (porcentagem de viagens programadas realizadas) são melhores no elevador. O conforto é maior, pois a viagem é mais curta e menos desgastante do que o modo a pé.

## **5. A REVITALIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL**

As peculiaridades da Cidade do Salvador indicam a forte correlação entre a revitalização de certas áreas degradadas e a funcionalidade das articulações verticais, não apenas devido ao significado histórico-cultural dos ascensores, como também pela sua localização estratégica e função integradora entre as “duas cidades” – a alta e a baixa – no contexto urbano.

Com efeito, o Centro Tradicional de Salvador, que compreende parte da Cidade Alta e o Comércio (“centro de negócios”), na Cidade Baixa, vem sofrendo desde a década de 60 um processo de esvaziamento e degradação de sua qualidade ambiental.

Em 1992 foi elaborado um programa de revitalização para a área do Comércio. Este programa foi uma iniciativa conjunta da Associação Comercial da Bahia (ACB), Instituto Miguel Calmon (IMC) e a Prefeitura Municipal de Salvador (PMS) envolvendo também órgãos do Governo Federal e Estadual, além de representantes da sociedade civil.

Dentre os diversos estudos e propostas para revitalização da área podemos citar:

- Projeto de Reforma do Plano Inclinado Gonçalves: devido a sua importância à revitalização do Centro Histórico e do bairro do Comércio de Salvador,



facilitando a acessibilidade Cidade Baixa/Cidade Alta com conforto e estética, induziu a administração municipal a reformá-lo reinaugurando-o em 1998.

- Projeto de Reforma do Elevador Lacerda: elaborado pela Prefeitura de Salvador com o objetivo de oferecer maior conforto e segurança aos usuários em geral durante o deslocamento entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa. A reforma realizada em 2002 contemplou vários serviços de engenharia tais como: melhoria estrutural da edificação, obras de manutenção das fachadas e pisos, implantação do sistema de bilhetagem (catracas eletrônicas acionadas por cartões magnéticos), melhoria do sistema de ventilação, climatização das cabines e iluminação cênica.
- Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU-2002 (em fase de aprovação) estabelece a implementação de medidas de apoio ao transporte de passageiros por ascensores:
  - a) Reativação do Elevador do Taboão e do Plano Inclinado do Pilar, permitindo a ligação do Centro Histórico ao Comércio;
  - b) Construção de três novos ascensores: junto à Praça Castro Alves (estação final do futuro VLT – Veículo Leve Sobre Trilhos); junto à Feira de São Joaquim/ Estação Ferry Boat; e junto à Estação do Trem do Subúrbio em Santa Luzia, interligando-os com o Sistema Integrado de Transporte Coletivo.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Imponente e reconhecido como um dos ícones mais importantes do turismo de Salvador, o Elevador Lacerda é muito mais do que um cartão-postal que oferece uma maravilhosa vista panorâmica da Baía de Todos os Santos.

Não só o Lacerda como também o Plano Inclinado Gonçalves e o Plano Inclinado Liberdade/Calçada, ascensores que realizam a ligação entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, são capazes de atender de forma eficiente a uma grande demanda da Cidade do Salvador principalmente no que se refere ao conforto, a tarifa, a confiabilidade e o tempo de viagem extremamente reduzidos e sem poluição ambiental.

### REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- CONDER(1978) – Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano – A Grande Salvador Posse e Uso da Terra, Salvador, Ba.
- Nascimento, A. A. V. (1986), *Dez Freguesias da Cidade do Salvador: Aspectos Sociais e Urbanos do Século XIX*, Fundação Cultural do Estado da Bahia, Salvador, Ba.
- Stiel, W. C. (1984), *História do Transporte Urbano no Brasil: história dos bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegam.*, Edição Convênio EBTU/ PINI, Brasília, DF.
- Trinchão, G. (2001), Metamorfose de Símbolo: Do Parafuso ao Lacerda, *Anais do IV Congresso de História da Bahia*, Salvador, vol. II, p. 725-738.
- Sena, C. P.(2000), Da Cidade Baixa para a Alta e Vice Versa , *A Tarde* , Salvador, 12 ago. 2000.
- STP - Superintendência de Transporte Público (2001) - Anuário de transportes Urbanos de Salvador. Salvador, Ba.
- PDDU (2000) – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador – [www.seplam.pms.pddua/index.asp](http://www.seplam.pms.pddua/index.asp) (25/06/2003)

*Endereço dos autores*





Rua Aristides Novis, 02, 6º andar, Escola Politécnica – UFBA, Federação, Salvador –BA, Brasil,  
CEP-40210-630

Ilce Marília Dantas Pinto de Freitas – e-mail: [ilce@ufba.br](mailto:ilce@ufba.br) -telefone (071) 203-9834