RESTAURAÇÃO COMO ATO CRÍTICO E CRIATIVO: o Elevador Lacerda como *máquina de transportar*[1]

ANDRADE JUNIOR, Nivaldo Vieira de (1)

(1) Universidade Federal da Bahia, nivandrade@gmail.com

RESUMO

A partir de autores como Giovanni Carbonara e Renato Bonelli, na primeira parte do artigo são apresentadas algumas reflexões sobre a restauração arquitetônica como ato crítico e criativo, de caráter conservativo e, ao mesmo tempo, transformador, ainda que sempre fundamentado em escolhas cautelosas e equilibradas. Um projeto de restauração arquitetônica de qualidade implica um prévio e aprofundado conhecimento do edifício, de suas transformações, características, valores e atributos, e esse conhecimento só pode advir da pesquisa histórica, levantamento cadastral, diagnóstico e identificação das demandas atuais. Na segunda parte do texto, é apresentado o projeto de restauração e requalificação do Elevador Lacerda, em Salvador, realizado entre 2023 e 2025, que parte do reconhecimento da dupla condição do Lacerda como bem cultural tombado pelo Iphan e como equipamento de transporte urbano que, há 150 anos, serve cotidianamente aos moradores e visitantes de Salvador. O projeto passa pelo resgate de algumas características importantes da configuração que o equipamento obteve com a intervenção realizada em 1930 e que contribuíram para que se transformasse em um marco, mas que acabaram sendo comprometidas com as sucessivas intervenções realizadas ao longo dos anos. Trata-se, portanto, da recuperação do caráter do Elevador Lacerda enquanto *máquina de transportar*.

Palavras-chave: Elevador Lacerda; restauração arquitetônica; requalificação arquitetônica.

ABSTRACT

Based on authors such as Giovanni Carbonara and Renato Bonelli, the first part of the article presents reflections on architectural restoration as a critical and creative act, both conservative and transformative, though always grounded in cautious and balanced choices. A high-quality architectural restoration project requires prior and in-depth knowledge of the building, its transformations, characteristics, values, and attributes - a knowledge that can only arise from historical research, architectural surveys, diagnosis, and the identification of current needs. The second part of the article presents the restoration and rehabilitation project of the Lacerda Elevator, in Salvador, carried out between 2023 and 2025, based on the recognition of its dual condition as both a cultural property listed by the National Institute of Historic and Artistic Heritage (Iphan) and as an urban transport infrastructure that, for 150 years, has been serving the daily needs of Salvador's residents and visitors. The project involves restoring some important features of the configuration that the equipment acquired with the 1930 intervention - features that contributed to it becoming a landmark but were later compromised by

---

1 ANDRADE JUNIOR, Nivaldo Vieira de. Restauração como ato crítico e criativo: o Elevador Lacerda como *máquina de transportar*. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE QUALIDADE DO PROJETO NO AMBIENTE CONSTRUÍDO, 9., 2025, São Paulo. Anais... São Paulo: FAUUSP, 2025. p. 1-17. DOI 10.46421/sbqp.v9i.8233

successive interventions over the years. It is, therefore, the restoration of the character of the Lacerda Elevator as a transporting machine.

***Keywords**: Lacerda Elevator; architectural restoration; architectural rehabilitation.*

1 RESTAURAÇÃO NÃO É (APENAS) CONSERVAÇÃO: RESTAURAÇÃO É PROJETO

Em um texto publicado em 2013 intitulado "Il restauro non è conservazione"[2], o professor e arquiteto Giovanni Carbonara defende que

> **Restauração não é conservação ou, pelo menos, não é apenas conservação**. Responde, sim, a exigências de conservação e 'transmissão ao futuro', mas o seu papel, como defende a Carta internacional da restauração de Veneza, de 1964, é **tanto 'conservativo' quanto 'revelador'**. (CARBONARA, 2023, p. 147, grifos nossos)

Para Carbonara (2023, p. 153), "[...] **a restauração arquitetônica é arquitetura e é competência, acima de tudo, dos arquitetos**", afinal

> **Cada ação de conservação e de restauração, ainda que conduzida com as melhores intenções, altera e modifica**. Induz modificações, frequentemente muito substanciais, mesmo aquelas providências inicialmente imateriais que dizem respeito, para um antigo edifício, à atribuição de funções (mesmo as mais leves e compatíveis), ao cumprimento das normas de segurança, de instalações e estrutural [...], à acessibilidade (portanto, novamente, para o pleno gozo e fruição do monumento) e assim por diante. Em uma realidade complexa como a arquitetura, **a resposta a estas exigências passa por um momento consciente de projeto**, desde que visando fins conservativos e restaurativos, não abstratamente manipulativos ou de reconfiguração. Projeto ponderado, baseado também no profundo conhecimento material do objeto, intensamente crítico e autocrítico, atento às razões da história e da preservação, mas ainda sempre imprescindivelmente ato de projeto destinado a traduzir-se tanto em realidade material quanto expressiva e figurativa, nem mais, nem menos. Talvez mesmo com algo a mais que deriva da responsabilidade adicional ligada à circunstância de trabalhar em bens que, por definição, são únicos e irrepetíveis.
>
> Trata-se de um **processo projetual não rotineiro, mas comprometido, difícil e realmente 'especializado'**, ainda que com suas raízes bem plantadas no campo da arquitetura no sentido mais geralmente entendido, não subdivisível em múltiplas habilidades profissionais nem redutível à sua simples somatória. **Tal processo de projeto, ao contrário, deve ser fortemente unitário e guiado por um mesmo espírito crítico e criativo**, isto é, por uma capacidade de prever, analisar e perseguir, ainda que com os necessários ajustes, mesmo durante o canteiro, um resultado repleto de inegáveis implicações estéticas. (CARBONARA, 2023, p. 174-175, grifos nossos)

Carbonara observa que

> **A restauração arquitetônica se coloca, portanto, em uma categoria de alto risco que exige obrigatoriamente escolhas cautelosas, equilibradas e muito fundamentadas**. Isto demanda um fazer e pensar intimamente interconectados; um analisar, projetar, construir, demolir quando necessário, manter no tempo as arquiteturas (e não a

[2] O texto foi traduzido do italiano pelo autor deste artigo e pelo doutorando Yan Graco Dantas Cafezeiro e publicado na revista Thèsis em 2023 (CARBONARA, 2023).

> arquitetura idealmente concebida [...]) na sua concreta, vivida e geralmente estratificada, inimitável autenticidade material, mais ainda do que simbólica, semântica, espiritual, figurativa, etc. (CARBONARA, 2023, p. 149)

Um projeto de restauração arquitetônica de qualidade implica, portanto, um prévio e aprofundado conhecimento do bem, de suas transformações, suas características, valores e atributos. Esse conhecimento só pode advir da detalhada pesquisa histórica, rigoroso levantamento cadastral, cuidadoso diagnóstico com criterioso levantamento das patologias e atenta identificação das demandas contemporâneas. Somente depois de cumpridas essas etapas, o arquiteto pode, enfim, projetar as intervenções a serem realizadas no bem. E foi assim que o projeto de requalificação e restauração do Elevador Lacerda, em Salvador, foi concebido e desenvolvido.

2 O ELEVADOR LACERDA, "RETRATO FIEL DA BAHIA"[3]

Desde a fundação de Salvador, em 1549, o problema da conexão entre o Porto (Cidade Baixa) e a Sede Administrativa (Cidades Alta), separadas por uma escarpa de cerca de 60 metros de altura, se colocou como fundamental. Há registro da existência de planos inclinados destinados ao transporte de cargas conectando os dois níveis desde pelo menos o início do século XVII. Esses equipamentos eram denominados de "guindastes" e pertenciam às ordens religiosas, embora servissem a qualquer cidadão que pudesse pagar pelo uso. O mais antigo deles foi o "guindaste dos padres" jesuítas, cuja primeira notícia remonta a 1610. (UNIVERSIDADE..., 1998, p. 85)

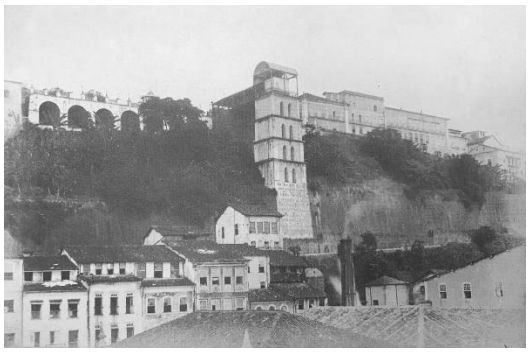
O Elevador Hidráulico da Conceição foi construído em Salvador entre 1869 e 1873 pelo engenheiro Antônio de Lacerda para promover o transporte de cargas e passageiros entre as Cidades Alta e Baixa. Lacerda havia estudado engenharia nos Estados Unidos, onde provavelmente travou contato, na primeira metade da década de 1850, com os primeiros elevadores. O Parafuso, como ficou conhecido o equipamento, possuía 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).

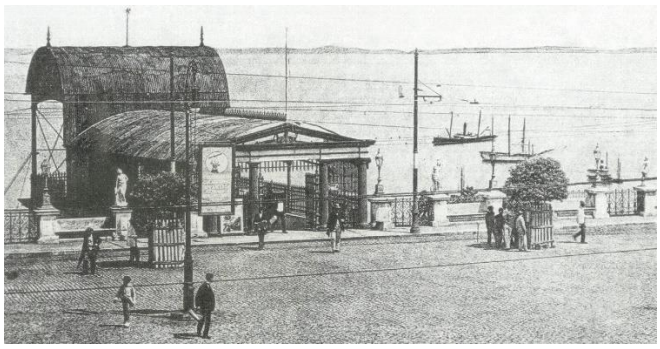
Externamente, o Parafuso era composto por uma torre de pedra, com aberturas em arco ogival, que abrigava duas cabines com capacidade para 23 passageiros cada. Essa torre penetrava na rocha viva sobre a qual se assenta a Cidade Alta, abrindo um túnel vertical (correspondente ao trecho inferior do percurso a ser realizado pelos

[3] Citação da canção "Retrato da Bahia", forró sambado de autoria do baiano Riachão e gravado pela primeira vez em 1963: "Quem chega na praça Cayru / E olha pra cima, o que é que vê? / Vê o Elevador Lacerda / Que vive a subir e a descer / É o retrato fiel da Bahia / Baiana vendendo alegria / Coisinha gostosa de dendê".

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.

Figuras 01 e 02 – Vista do Elevador Hidráulico da Conceição a partir da Cidade Baixa; vista do acesso na Cidade Alta do Elevador Lacerda, a partir da Praça Municipal.

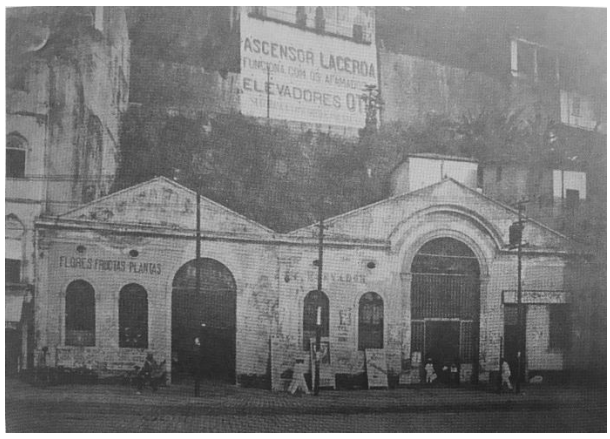




Fonte: Teixeira (2017).

Figuras 03 e 04 – Vista interna da estação da Cidade Baixa do Elevador Hidráulico da Conceição; vista da fachada da estação da Cidade Baixa do Elevador Lacerda, a partir da Praça Cayru.





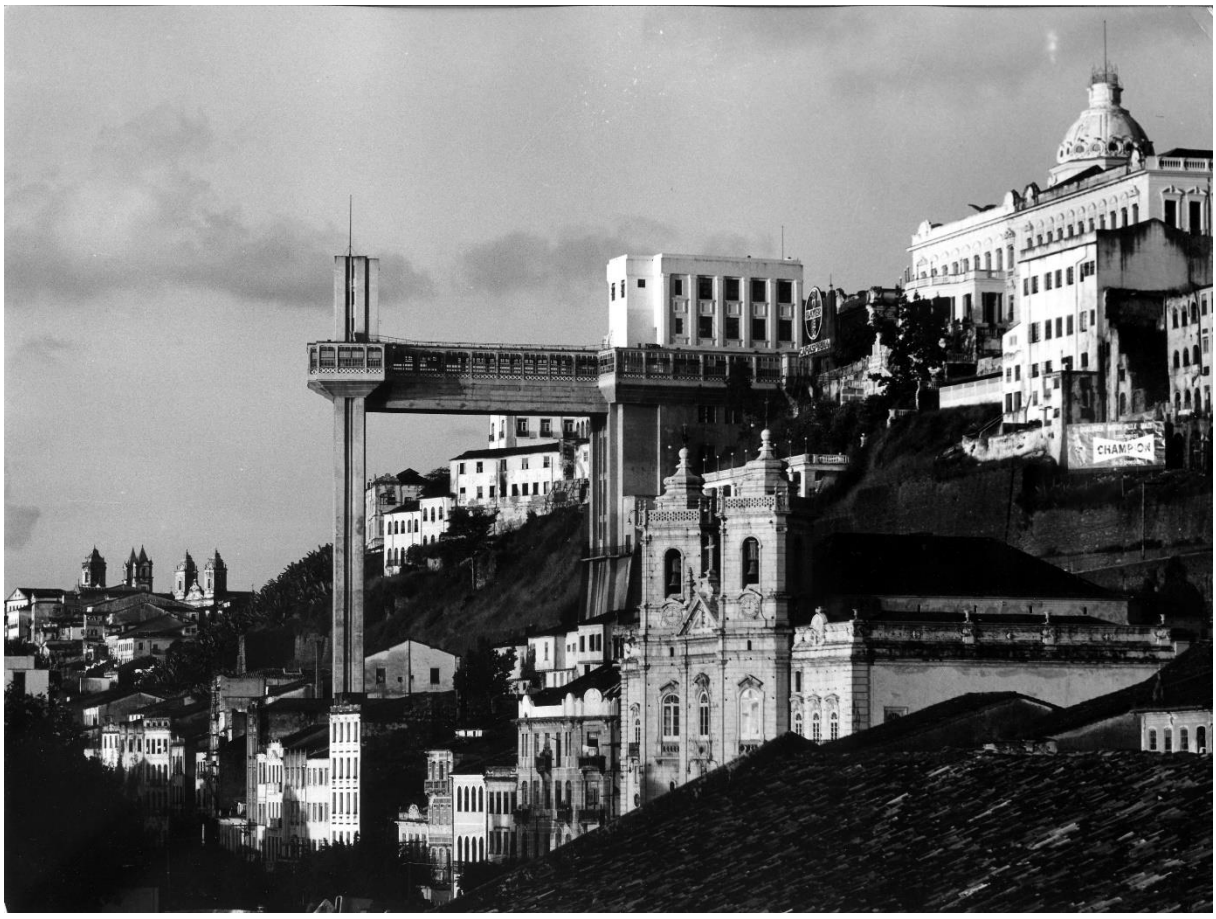
Fonte: Trinchão (2010).

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 ascensores urbanos (dois elevadores e dois planos inclinados) que, nas últimas décadas do século XIX, seriam implantados na falha geológica da área central de Salvador, adotando tecnologias pioneiras e inovadoras.

Entre 1929 e 1930, o Elevador Lacerda foi objeto de uma grande reforma e ampliação, que sua capacidade de atendimento, através da substituição dos dois elevadores existentes por outros de maior capacidade e da construção de uma torra abrigando mais duas cabines de passageiros. Assim, cada uma das quatro novas cabines passa a ter capacidade para 27 passageiros. Com o projeto elaborado entre

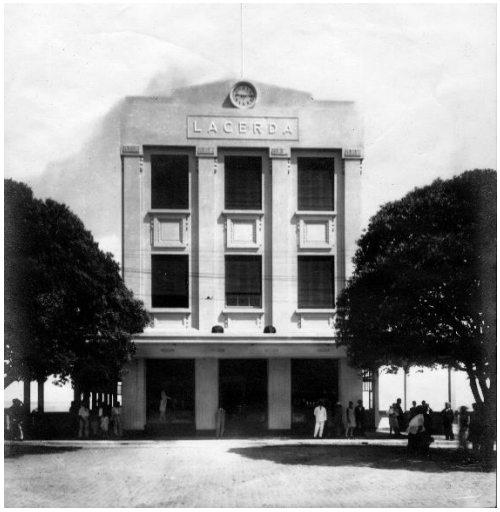
1927 e 1928 pelos arquitetos Fleming Thiesen e Adalberto Szilard – este último do escritório Prentice e Floderer, do Rio de Janeiro –, o equipamento passou a ser composto, do ponto de vista formal, por quatro elementos: um bloco de planta de 11,00 x 18,60 metros, com três pavimentos de altura e mais dois subterrâneos, circundado por uma circulação de passageiros coberta, com largura variando entre dois e três metros, abrigando a estação da Cidade Alta e os dois elevadores antigos; uma torre de concreto de 3,55 x 7,48 metros com 73,50 metros de altura, que abriga os dois novos elevadores; uma passarela mista de aço e concreto com 6,00 metros de largura e 28,71 metros de comprimento, que conecta esta torre à estação da Cidade Alta; e a estação da Cidade Baixa, com um único pavimento, e que se prolonga até os elevadores mais antigos por meio de um túnel, remanescente da obra de 1873.

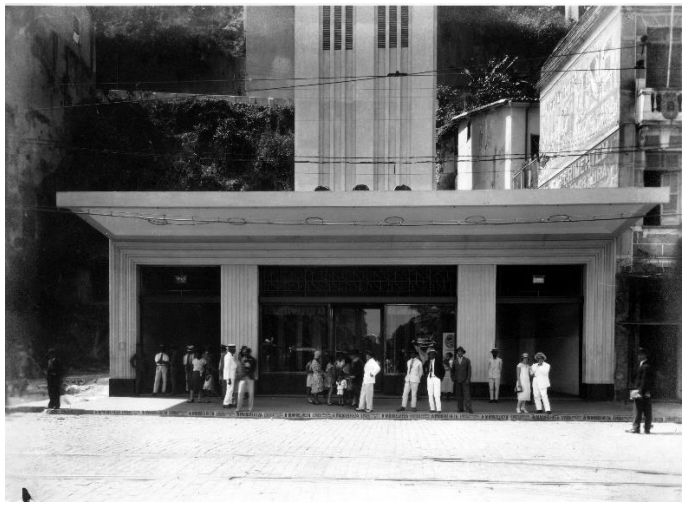
Figura 05 – Vista geral do Elevador Lacerda a partir da Cidade Baixa, logo após a reforma e ampliação de 1930.



Fonte: Acervo Construtora Carioca / Christiani-Nielsen.

Figuras 06 e 07 – Vistas das fachadas das estações Cidade Alta, a partir da Praça Municipal (esquerda) e Cidade Baixa, a partir da Praça Cayru (direita), logo após a reforma e ampliação de 1930.





Fonte: Acervo Construtora Carioca / Christiani-Nielsen.

Figuras 08 e 09 – Duas vistas internas logo após a reforma e ampliação de 1930: à esquerda, vista do interior do acesso à passarela, na estação Cidade Alta; à direita, vista do saguão da estação Cidade Baixa.





Fonte: Acervo Construtora Carioca / Christiani-Nielsen.

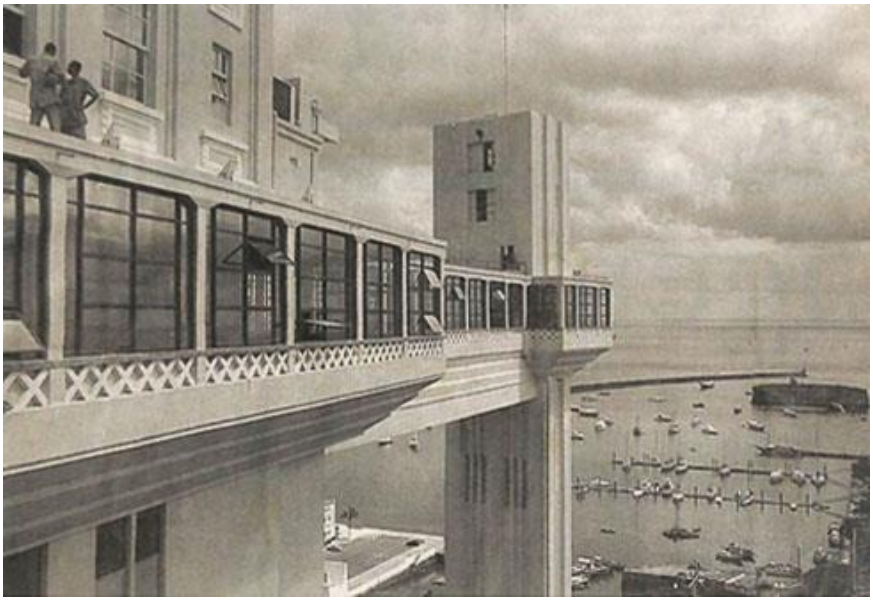
Os ascensores vencem o percurso de 59 metros em apenas 22 segundos. O moderno

Elevador Lacerda, tão radicalmente contrastante com as igrejas e conventos coloniais da Cidade Alta e com o casario 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. (ANDRADE JUNIOR, 2011)

O Elevador Lacerda, em sua configuração resultante do projeto de reforma e ampliação concluído em 1930, é um exemplar pioneiro da arquitetura moderna brasileira e dos avanços tecnológicos da época, especialmente no que se refere à utilização do concreto armado e do aço, não obstante os ornamentos art déco existentes nas fachadas. Não menos importante, é também um dos principais marcos da paisagem soteropolitana, correspondendo a um dos mais significativos símbolos da cidade.

Dentre as diversas intervenções realizadas no Elevador Lacerda desde 1930, a de maior impacto foi aquela promovida pela Prefeitura Municipal de Salvador entre 2001 e 2002. Dentre outros impactos negativos dessa intervenção, merecem destaque: 1) a inserção de revestimentos em granito polido nos pisos e em trechos das paredes internas e externas (fachadas) do equipamento, trazendo cores, texturas e uma monumentalidade que não existiam no edifício, caracterizado até então por materiais simples; 2) a alteração das esquadrias do passadiço, que passaram a ter caixilhos em alumínio anodizado na cor bronze, com desenho bastante diferente do original e mesmo do desenho adquirido após uma intervenção que as alterou década de 1970; 3) a instalação de forros de alumínio e gesso para esconder as instalações de ar-condicionado, rede elétrica e iluminação, modificando fortemente a leitura espacial do equipamento, em especial no passadiço da Cidade Alta e no túnel de acesso aos dois elevadores mais antigos, na Cidade Baixa; 4) inserção de novos elementos em aço inox, como as barreiras que organizam os fluxos e os elementos de comunicação visual e sinalização do equipamento; 5) a substituição de parte significativa da laje de cobertura do acesso da Cidade Baixa por uma grande cobertura de vidro, com estrutura em aço e alumínio, eliminando as claraboias originais existentes nesta laje e transformando de modo radical a ambiência deste espaço, além de aumentar excessivamente a carga térmica deste espaço.

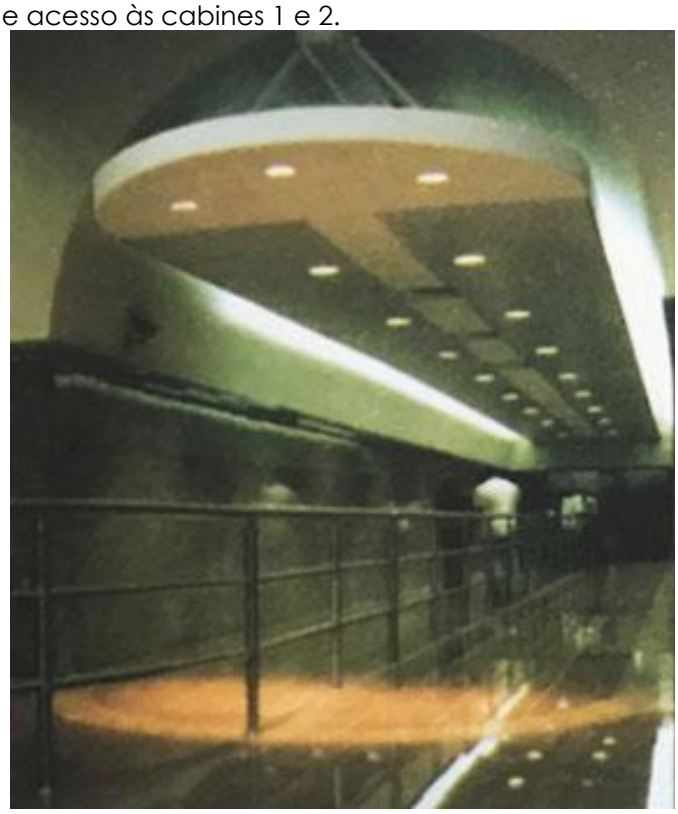
Figura 10 – Vista geral do Elevador Lacerda a partir da Cidade Alta, logo após a reforma de 2001-2002.



Fonte: ELEVADOR LACERDA É REABERTO hoje depois de cinco meses de reforma. In: Correio da Bahia. Salvador, 12 de agosto de 2002

Figuras 11 e 12 – Vistas internas da estação Cidade Baixa após a reforma de 2001-2002: à esquerda, nova claraboia criada no saguão com a destruição da laje original; à direita, forro do túnel de acesso às cabines 1 e 2.





Fonte: Trinchão (2010).

Apesar da inadequação de boa parte dessas intervenções, que adotaram materiais e elementos resistentes e duráveis mas estranhos ao Elevador Lacerda, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) aprovou, em dezembro de 2006, o pedido de tombamento realizado cinco anos antes e, no ano seguinte, promoveu o tombamento definitivo do Elevador Lacerda, que 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.

3 A RESTAURAÇÃO DE UMA *MÁQUINA DE TRANSPORTAR*

O projeto de restauração e requalificação do Elevador Lacerda foi elaborado pelo arquiteto Alexandre Prisco Paraíso Barreto (A+P Arquitetura e Urbanismo) com a consultoria do autor deste artigo entre 2023 e 2024, a partir de contrato realizado pela Fundação Mario Leal Ferreira da Prefeitura Municipal de Salvador. As obras de requalificação foram realizadas entre 2024 e 2025, também pela Prefeitura, e a reabertura do equipamento ocorreu em 25 de fevereiro de 2025.

O projeto teve entre seus objetivos principais, qualificar o Elevador Lacerda em seus acabamentos, infraestrutura, fluxos e demais aspectos que interferem no seu funcionamento cotidiano, de modo que ele possa continuar servindo como um importante equipamento de transporte urbano, utilizado mensalmente por milhares de pessoas. Este projeto, portanto, compreende o Elevador Lacerda em sua dupla condição de, por um lado, bem cultural tombado pelo Iphan em 2007; e, por outro, de equipamento de transporte urbano que, há um século e meio, serve cotidianamente aos moradores e visitantes de Salvador.

A intervenção teve, ainda, como um dos seus principais objetivos resgatar algumas características importantes da configuração que o equipamento possuía após a reforma e ampliação de 1930 e que contribuíram enormemente para que ele se transformasse em um marco, mas que acabaram sendo comprometidas ou perdidas em sucessivas intervenções realizadas ao longo dos anos. Para tanto, fazia-se necessário eliminar os excessos decorrentes de diversas intervenções realizadas nas décadas anteriores – e em especial nos primeiros anos deste milênio –, visando à recuperação plena do caráter despojado, quase industrial, do Elevador Lacerda em sua configuração adquirida em 1930: uma *máquina de transportar*.

Um exemplo de como essas intervenções alteraram algumas características importantes do edifício e que hoje passam desapercebidas são as duas varandas laterais do volume de acesso na Cidade Alta (Praça Thomé de Souza), que eram cobertas e lateralmente abertas, contando apenas com um guarda-corpo em alvenaria, porém foram fechadas há mais de 70 anos, passando a abrigar a sorveteria A Cubana. No presente projeto, estes dois espaços laterais tiveram seu caráter leve e aberto recuperado.

A sorveteria A Cubana está instalada no Elevador Lacerda desde o final da década de 1930 e se tornou uma das sorveterias mais famosas da Bahia e uma referência indissociavelmente ligada ao monumento. Deste modo, ela precisou ser relocada para outro espaço no Elevador Lacerda, no acesso da Cidade Alta: uma parte de um espaço que, nas últimas décadas, era subutilizado, servindo apenas como hall

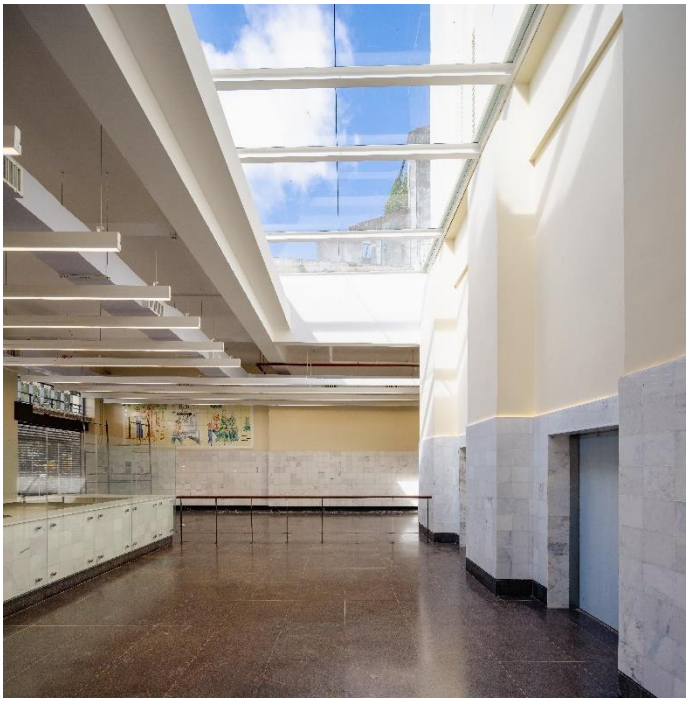
de acesso ao Centro de Informações ao Turista. Essa intervenção permitiu resgatar o caráter original de varanda aberta dos espaços laterais do acesso da Cidade Alta, ao mesmo tempo em que diminuiu os conflitos entre a fila de atendimento da sorveteria e o fluxo dos usuários do Lacerda.

Do mesmo modo, na Cidade Baixa, foram eliminados os dois espaços comerciais de planta triangular que ocupavam as duas laterais junto à fachada principal, comprometendo a espacialidade e os fluxos do equipamento. Com isso, a entrada pela Cidade Baixa voltou a ser realizada pela porta da esquerda da fachada e a saída pela porta da direita. Na Cidade Alta, foram mantidos os acessos atuais, com entrada pela porta da esquerda da fachada da Praça Municipal e saída pela porta da direita.

O nome "LACERDA", existente desde 1930 no topo da fachada do edifício de três pavimentos voltada para a Praça Municipal, foi restaurado e adequadamente iluminada. Na Cidade Baixa, por sua vez, foram criados novos gradis metálicos sobre as três portas de acesso, com as palavras "ENTRADA", "LACERDA" e "SAÍDA" nas portas da esquerda, central e da direita, respectivamente. Esses gradis adotam uma linguagem leve que faz referência aos gradis instalados em 1930 e apresentam uma tipografia que emula aquela utilizada na arquitetura déco. Solução análoga foi adotada também no acesso da Cidade Alta.

Um problema muito grave no funcionamento do Lacerda é a cobrança na própria catraca de acesso da taxa de R$ 0,15 (quinze centavos) por passageiro, o que resultava em longas filas nos horários de pico e em outros momentos de maior demanda, tendo em vista que era preciso providenciar troco para cada passageiro. Visando melhorar a eficiência do funcionamento do equipamento e reduzir as filas nos momentos de maior demanda, foram criadas bilheterias próximas aos acessos, tanto na Cidade Baixa quanto na Cidade Alta, e que permitem a formação de filas independentes das filas das catracas. Na Cidade Alta, a bilheteria foi instalada no que era até então parte do hall de acesso ao Centro de Informação ao Turista, em posição simétrica à da sorveteria A Cubana, o que permite a formação de filas para aquisição de bilhetes sem impacto nos fluxos de entrada e saída do elevador daqueles que já estão munidos de bilhetes. No que se refere à Cidade Baixa, foi criado um balcão com fechamento em vidro blindado para abrigar a bilheteria, localizado no trecho central do hall de acesso, e que serve também como balcão de informações.

Figura 13 – Vista geral do saguão da estação Cidade Baixa após a restauração e requalificação de 2024-2025; à esquerda na foto, vê-se o balcão da bilheteria.

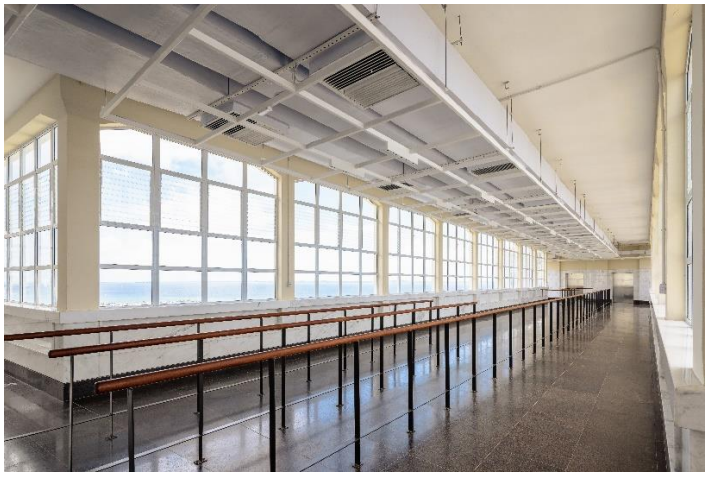


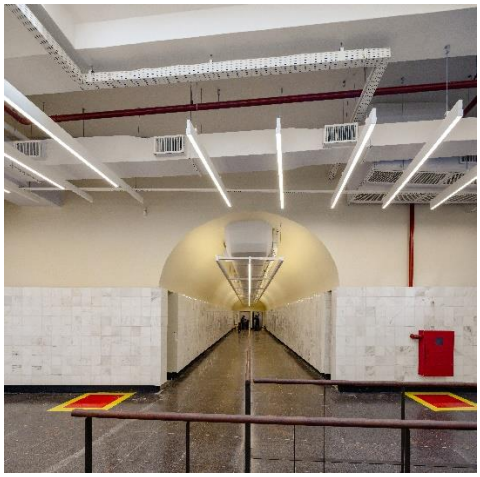
Fonte: Foto de Manuel Sá, 09 março 2025.

Voltando à liberação espacial através da redução de elementos inseridos nas últimas décadas, as barreiras fixas de aço inox voltadas à organização das filas, inseridas há cerca de 20 anos, foram eliminadas e, apenas nos casos essenciais, substituídas por novas barreiras em barras de aço com pintura protetiva na cor marrom café e com corrimão em madeira maciça com verniz incolor. Outras barreiras, móveis mas realizadas com os mesmos materiais, foram executadas para serem relocados pela equipe de funcionários ao longo do dia, de acordo com os fluxos predominantes a cada momento.

Um aspecto igualmente importante do projeto de restauração e requalificação do Elevador Lacerda é a atualização técnica da infraestrutura (ar-condicionado, instalações elétricas, etc.) associada a um tratamento estético que reduz ao máximo seu impacto na espacialidade interna do equipamento. Os pesados forros instalados na intervenção dos anos 2001-2002 foram eliminados e substituídos por soluções técnica mais leves e de menor interferência na leitura do espaço. Os dutos de ar-condicionado e um conjunto de canaletas metálicas que servem, simultaneamente, para passagem das redes técnicas por cima e como suporte das luminárias na superfície inferior, são atirantados da laje de cobertura, sem a criação de forros. A decisão de deixar dutos e eletrocalhas expostos e de pintá-los na cor branca – a mesma do teto –minimiza o impacto visual destes elementos e reforça o caráter industrial, de máquina de transporte, do Lacerda. Com essa solução foi possível, também, recuperar a leitura espacial original do túnel de acesso aos elevadores 1 e 2, um dos poucos elementos remanescentes do Elevador Hidráulico da Conceição (1873).

Figuras 14 e 15 – Vistas internas após a restauração e requalificação de 2024-2025: à esquerda, estação Cidade Alta: interior da passarela; à direita, estação Cidade Baixa: túnel aberto em 1873 restaurado em sua configuração espacial original.





Fonte: Fotos de Manuel Sá, 09 março 2025.

Como as unidades condensadoras de ar-condicionado do acesso da Cidade Baixa foram instaladas sobre sua laje de cobertura, foi necessário conectar esse novo duto a essas unidades. Para evitar que essa conexão impactasse visualmente no espaço, e também para resolver um problema histórico que é a escada de acesso ao sanitário de funcionários instalado nos fundos do imóvel vizinho (Panificadora Cayru), que se localiza em plena circulação de usuários do elevador, foi criada uma parede falsa afastada alguns centímetros da parede existente onde se inicia o túnel que permitiu tanto esconder a nova escada de acesso ao sanitário de funcionários quanto os dutos verticais do ar-condicionado.

De modo análogo, o forro instalado há cerca de vinte anos no passadiço da Cidade Alta para esconder as redes de infraestrutura (principalmente ar-condicionado) e que ocupa praticamente toda a largura do passadiço, quase interceptando as esquadrias das fachadas, será eliminado e substituído por um conjunto de dutos de ar-condicionado mais estreito, afastado das esquadrias e resultando em uma configuração espacial muito mais próxima daquela existente em 1930. Devido ao caráter predominantemente linear do passadiço, aqui a iluminação e as outras redes de infraestrutura estarão distribuídas através de uma grelha metálica atirantada na laje de cobertura, sendo ambos – grelha e teto – pintados na cor branca para minimizar seu impacto visual. O resultado é um espaço muito mais livre e leve que a situação atual, com uma linguagem quase industrial.

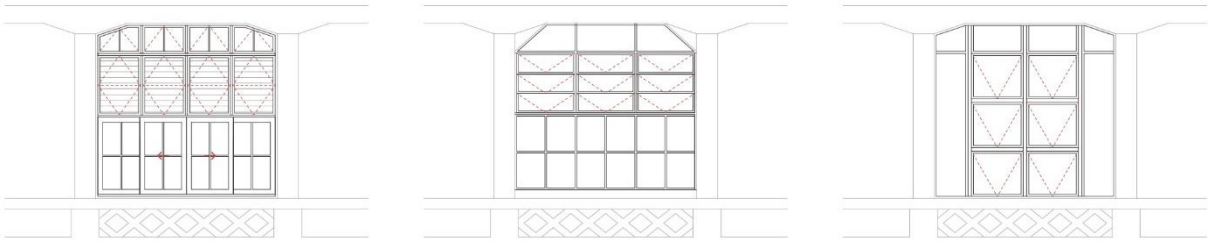
No que se refere aos revestimentos, foram adotados materiais de alta resistência e durabilidade e que não necessitam de grandes investimentos em manutenção, porém mantendo o caráter despojado dos espaços. Assim, o piso das estações das Cidade Alta e Baixa foi substituído por granito marrom imperial com acabamento escovado antiderrapante.

Na Estação da Cidade Baixa, as paredes tanto do túnel quanto do saguão foram revestidas, até a altura de 2,10 m, com placas em mármore branco de 20x20 cm,

assentados sobre um painel afastado da parede alguns centímetros para evitar a umidade. No restante da parede, foi adotada pintura acrílica na cor bege claro.

Um dos elementos mais estudados do projeto foram as esquadrias da estação da Cidade Alta, que foram substituídas por um novo sistema que faz referência à composição das esquadrias originais de 1930, porém agora adotando caixilhos de alumínio com pintura eletrostática branca e venezianas móveis de vidro, que podem ser abertas para permitir a ventilação natural em caso de falha no sistema de ar-condicionado.

Figura 16 – Vistas esquemáticas das esquadrias da passarela da Cidade Alta: à esquerda, em 1930; ao centro, na década 1970; à direita, após a reforma de 2001-2002.



Fonte: Acervo do autor.

Figura 17 – Vista das novas esquadrias da passarela da Cidade Alta após a restauração e requalificação de 2024-2025.

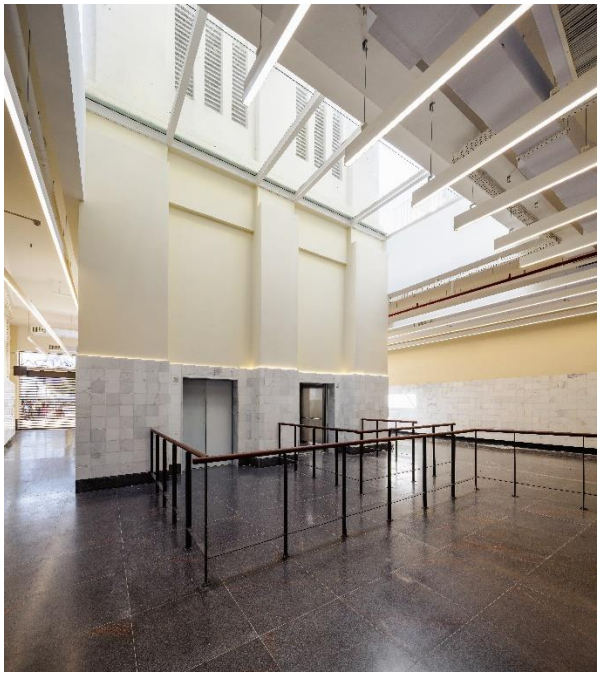


Fonte: Foto de Manuel Sá, 09 março 2025.

A imensa claraboia de vidro criada há pouco mais de vinte anos no acesso da Cidade Baixa foi eliminada e a laje de concreto foi reconstituída, com a criação de duas claraboias de menor dimensão, próximas em escala àquelas existentes em 1930. As novas claraboias garantem a iluminação natural desse espaço, eliminando a excessiva entrada de carga térmica do ambiente externo que se observava até a intervenção. Além disso, e não menos importante, a recomposição da laje de

concreto e as novas claraboias recuperaram a leitura espacial deste ambiente.

Figura 18 – Vista da saguão da estação Cidade Baixa após a restauração e requalificação de 2024-2025, com destaque para a nova claraboia e as instalações técnicas (ar-condicionado, calhas e iluminação) atirantadas na laje de cobertura.



Fonte: Foto de Manuel Sá, 09 março 2025.

No que se refere ao projeto de iluminação, ele partiu igualmente do pressuposto de que o Elevador Lacerda deve ser entendido na sua dupla condição de bem cultural de imensa relevância na paisagem soteropolitana e de equipamento de transporte urbano de uso intenso. A iluminação externa tem, portanto, um caráter cênico, no sentido de ressaltar o caráter de monumento icônico do edifício. Entendendo que o Elevador Lacerda é formado por dois densos volumes principais – o volume do acesso da Cidade Alta, incluindo os dois pavimentos acima deste nível e os dois pavimentos semienterrados abaixo dele e o volume de acesso da Cidade Baixa com a torre dos elevadores 3 e 4 – e pelo leve passadiço que os conecta, optou-se por tratar estes dois volumes de forma distinta, no que se refere ao projeto de iluminação, diferenciando o que é *massa* do que é *leve*, o que é *pesado* do que é *diáfano* e quase *translúcido*, o que é *predominantemente fechado* do que é *essencialmente vazado*. Assim, os volumes densos são iluminados de fora para dentro, ressaltando a cor adotada nas fachadas do equipamento, enquanto o passadiço é iluminado de dentro para fora, com luz na cor branca.

A iluminação interna, por sua vez, embora tenha também o papel de ressaltar os valores históricos e arquitetônicos do edifício, é acima de tudo uma iluminação funcional, voltada a permitir que as centenas de usuários diários circulem pelo espaço de forma confortável e segura.

Figura 19 – Vista geral externa do Elevador Lacerda após a restauração e requalificação de 2024-2025.



Fonte: Foto de Manuel Sá, 09 março 2025.

4 CONCLUSÕES

A pesquisa sobre a imagem, a especialidade e a materialidade históricas do Elevador Lacerda foi fundamental para fundamentar as decisões de projeto. Essas decisões, contudo, não tiveram a intenção, em nenhum momento, de resgatar, de forma literal, os materiais e a configuração espacial original do Lacerda, o que, além de constituírem falsos histórico e artístico, não resolveria problemas extremamente importantes relacionados à durabilidade dos materiais, à eficiência da manutenção do equipamento e ao conforto dos usuários. Parafraseando o arquiteto e professor Renato Bonelli (2022, p. 179), mestre de Carbonara, o princípio adotado foi o de inserir "elementos novos, para resgatar a unidade e continuidade formal da obra, beneficiando-se de uma livre escolha criativa" pois, assim como o arquiteto italiano, acreditamos que

> Restauração como processo crítico e restauração enquanto ato criativo são [...] ligadas por uma relação dialética, na qual a primeira define as condições que a segunda deve adotar como sua íntima premissa, e na qual a ação crítica promove a compreensão da obra arquitetônica, que a ação criadora é instada a prosseguir e integrar. (BONELLI, 2022, p. 179-180)

AGRADECIMENTOS

A Alexandre Prisco Paraíso Barreto, amigo e parceiro na arquitetura há quase 30 anos.

REFERÊNCIAS

ANDRADE JUNIOR, Nivaldo Vieira de. "Ligando Tempos e Espaços: Passado, presente e futuro dos ascensores urbanos de Salvador, Bahia". In: **Ascensores y Funiculares del Mundo. Congreso de Patrimonio Industrial**, 2011, Santiago de Chile. 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.

BONELLI, Renato; ANDRADE JÚNIOR, Nivaldo Vieira de (Trad.); CAFEZEIRO, Yan Graco Dantas (Trad.). A Restauração Arquitetônica - Enciclopedia Universale dell'Arte, vol. XI, 1963. **Revista Thésis**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 12, 2022. Disponível em: https://thesis.anparq.org.br/revista-thesis/article/view/356. Acesso em: 24 set. 2025.

CARBONARA, Giovanni; ANDRADE JUNIOR, Nivaldo Vieira de (Trad.); CAFEZEIRO, Yan Graco Dantas (Trad.). A restauração não é conservação... **Revista Thésis**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, 2023. Disponível em: https://thesis.anparq.org.br/revista-thesis/article/view/411. Acesso em: 24 set. 2025.

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

TEIXEIRA, Cid. **Salvador: uma Viagem** Fotográfica – Transportes na Cidade da Bahia. Salvador, Caramurê, 2017.

TRINCHÃO, Gláucia Maria Costa. **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.