



VII CINCCI

VII Colóquio internacional
sobre Comércio e Cidade

Fortaleza, 03 a 07 de Novembro de 2020

ZEIS 161 – Pilar: história urbana comercial e suas transformações

ZEIS 161 - Pilar: commercial urban history and its transformations

ZEIS 161 - Pilar: historia urbana comercial y sus transformaciones

INVENÇÃO, Thayse; Mestranda; Universidade Federal da Bahia (UFBA)
thayinvencao@gmail.com

Resumo

Este artigo tem como objetivo levantar uma reflexão a respeito da formação histórica urbana e comercial do Pilar, através de suas transformações econômicas e urbanas ocorridas ao longo dos séculos. Iniciamos a análise desta temática no período em que Salvador era a primeira capital do Brasil, no século XVI, e onde o Pilar e seu entorno foi a mais promissora área de urbanização. Analisaremos as mudanças sociais ocorridas até os dias atuais, onde o Pilar passa a ser classificado com área de Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) por conta dos seus imóveis abandonados. O texto traz resumidamente uma retomada dos principais momentos vividos pela localidade, levando em consideração a importância dos principais equipamentos urbanos que estão dentro da poligonal do Pilar e toda a sua importância econômica e comercial sobre a forma urbana desde a sua implementação até a atualidade.

Palavras-chave: Pilar. ZEIS. Comércio.

ZEIS 161 – Pilar: commercial urban history and its transformations

Abstract

This article aims to raise a reflection about the historical urban and commercial formation of Pilar, through its economic and urban transformations that occurred over the centuries. We started the analysis of this theme in the period when Salvador was the first capital of Brazil, in the 16th century, and where Pilar and its surroundings were the most promising area of urbanization. We will analyze the social changes that have occurred to the present day, where Pilar is now classified as a Special Social Interest Area (ZEIS) due to its abandoned properties. The text summarizes a resumption of the main moments experienced by the locality, taking into account the importance of the main urban facilities that are within the polygonal of Pilar and all its economic and commercial importance on the urban form from its implementation to the present.

Keywords: *Pilar. ZEIS. Trade.*



VII CINCCI

VII Colóquio internacional
sobre Comércio e Cidade

Fortaleza, 03 a 07 de Novembro de 2020

ZEIS 161 - Pilar: historia urbana comercial y sus transformaciones

Resumen

Este artículo tiene como objetivo plantear una reflexión sobre la formación histórica urbana y comercial de Pilar, a través de sus transformaciones económicas y urbanas que ocurrieron a lo largo de los siglos. Comenzamos el análisis de este tema en el período en que Salvador fue la primera capital de Brasil, en el siglo XVI, y donde Pilar y sus alrededores eran el área más prometedora de la urbanización. Analizaremos los cambios sociales que han ocurrido hasta el día de hoy, donde Pilar ahora está clasificada como un Área de Interés Social Especial (ZEIS) debido a sus propiedades abandonadas. El texto resume una reanudación de los principales momentos experimentados por la localidad, teniendo en cuenta la importancia de las principales instalaciones urbanas que se encuentran dentro de la poligonal de Pilar y toda su importancia económica y comercial en la forma urbana desde su implementación hasta el presente.

Palabras clave: *Pilar. ZEIS. Comercio.*

1 Introdução

O Pilar é uma Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) e está localizado entre o bairro do comércio e do Santo Antônio Além do Carmo, na cidade de Salvador, estado da Bahia, Brasil. No Plano Diretor em vigor, esta localidade é classificada como ZEIS do tipo 2 e são nomeadas como edificação deterioradas, uma vez que esse grupo abarca em suas características edificações históricas que sofreram com a ação do tempo adicionada a falta de manutenção, sendo que elas detêm de um grande valor para a memória histórica do seu povo.

As ZEIS são um tipo especial de zoneamento, cujo principal objetivo é a inclusão da população de menor renda no direito à cidade e à terra urbana, que é servida de equipamentos e infraestrutura, tanto por meio da delimitação de áreas previamente ocupadas por assentamentos precários, quanto por meio da delimitação de vazios urbanos e de imóveis subutilizados, destinados à produção de novas moradias populares. (MCIDADES, 2009).

No plano diretor vigente, a Lei Municipal 9.069 de 2016, as ZEIS ocupam uma área de 61.793.398 m² do território total de 309.525.671 m² do município de Salvador. Esta lei define que estes espaços de ZEIS sejam agrupados em cinco categorias distintas, sendo estas: tipo 1 - os assentamentos precários; tipo 2 - edificação deterioradas; tipo 3 - terrenos não edificadas; tipo 4 - assentamento precário ocupados por população de baixa renda inserido em Área de proteção Ambiental - APA ou Área de Proteção de Recursos Naturais - APRN; tipo 5 - assentamentos quilombolas e/ou comunidades tradicionais.

Estes agrupamentos estruturaram-se com a finalidade de harmonizar o território em detrimento das suas características distintas e estão distribuídas ao longo da área do município de Salvador, estando presente na sede municipal e nas suas duas ilhas.

A ZEIS Pilar por ser uma área que tem imóveis históricos datados de sua formação na da época da colonização brasileira e suas construções faz parte da estrutura portuária e comercial que Salvador apresentava na sua fundação e que se manteve em sua história. Esta ZEIS possui área territorial de aproximada de 57.700 m², figura a seguir. Localizado na zona portuária de Salvador, Baía de Todos os Santos, área da cidade que ainda reflete a temporalidade e história vivida desde o primórdio de fundação da cidade de Salvador e ao passar dos anos diminui a sua importância econômica devido a novos modelos e seu declínio social.



Figura 1 - Mapa de localização da ZEIS 161 – Pilar.

Fonte: Lei municipal 9.069/2016, PDDU de Salvador. Elaboração: DIPLAN/FMLF, 2017

A origem da palavra Pilar foi concedida em homenagem à Padroeira da Espanha, no momento em que a Bahia esteve sob o período colonial (PORTAL A TARDE, 2012), nome este que também é denominado à igreja católica do lugar. Com uma extensão territorial é pequena, o Pilar tem como equipamento urbano de maior relevância a Igreja de Nossa Senhora do Pilar, que foi construída no século XVIII pelos espanhóis, na porção territorial entre o mar e a cidade alta, em homenagem à padroeira da Espanha.

Além da referida igreja, a localidade abriga o Plano Inclinado do Pilar, o espaço cultural Trapiche Barnabé, que faz parte do complexo arquitetônico do bairro, datado este do século XVII. Este cenário histórico foi tombado em 1938 como Monumento Nacional pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

Assim iremos guiar nosso trabalho através da análise da ZEIS 161 – Pilar e a sua formação urbana ao longo da história, desde a época de sua construção até a atualidade. Com o objetivo de diagnósticas e visualizar através da sua transformação a estrutura econômica e comercial que a cidade passou ao longo dos anos, desde o período de construção da cidade do Salvador até os dias atuais.

A metodologia utilizada é a análise documental e bibliográfica, além de dados em órgãos federais ligados ao planejamento urbano e proteção do desenho urbano e social. Após esta introdução, o artigo segue estruturado em sua análise do período de formação e o cenário histórico do Pilar ao longo dos anos, seguindo pela sua análise arquitetônica. Continuaremos a análise através dos aspectos sociais, culturais e artísticos, relacionando o comércio e os principais equipamentos urbanos estruturantes do Pilar e sua importância urbana para o desenvolvimento da cidade.

Findando essa produção textual com a conclusão que aborda uma análise reflexiva das informações trabalhadas ao longo do artigo, ao final registram-se as referências.

2 Histórico da formação urbana e arquitetônica do Pilar

Uma das preocupações da História Urbana é entender as formas construídas, desde o traçado das ruas, adaptado ao meio físico, até as construções sólidas, sejam elas monumentais ou não. No caso de Salvador, onde a renovação do Centro Histórico está causando um processo de retorno da população de baixa renda da cidade, o debate sobre o patrimônio construído volta ao primeiro plano (VASCONCELOS, 1997).

Em 1501, inicia-se a história de povoamento pelos povos europeus do território brasileiro, que até então era ocupado por população indígena, através das expedições de Gonçalo Coelho e Américo Vespúcio. Que tinham como objetivo a identificação das qualidades estratégicas da orla brasileira, buscando espaço que configura-se para um bom porto, áreas com facilidade de reabastecimento das embarcações, e o estudo da hospitalidade local da população.

As primeiras tentativas de colonização da Capitania da Bahia deram lugar a uma intervenção organizada do Estado Português, estruturada a partir da construção de uma cidade-fortaleza - sede administrativa, posto militar e porto-; uma rede de engenhos fortificados no recôncavo da baía; e de um sistema de navegação e comunicação com a cabeça do sistema². A cidade de Salvador nasce assim como a Cabeça do Brasil, capital da América portuguesa (ALMEIDA, 2014).

Neste momento de colonização a grande porcentagem das cidades construídas, sendo elas insulares ou ultramarinas, localizava-se junto às margens dos rios ou do mar, uma vez que os navios eram os grandes transportadores de pessoas e mercadorias, então se fazia necessária um local para implementação das cidades com um bom porto seguro e que tivesse uma topografia que possibilitasse a defesa.

Os novos espaços encontrados pelos colonizadores portugueses deveriam ter como obrigatoriedade a proximidade de água potável em abundância e isso eles encontraram. Além do porto na borda do mar, a futura cidade de Salvador estruturava-se em colinas elevadas, que gerou posteriormente a divisão territorial chamada de cidade Alta, local que concentrava o poder político e religioso, e a cidade Baixa, destinada às atividades marítimas e comerciais.

A ocupação da cidade de Salvador por volta do século XVII era rarefeita. A topografia dificultava muito o desenvolvimento da cidade que era repartida em dois níveis e onde ainda mais que a tecnologia de locomoção era baixa, sendo realizada ainda pela tração animal. A cidade alta era acessada por trilhas e caminhos na encosta, como a Ladeira da Montanha e por guindastes, que transportavam as mercadorias.

O período de exportação do açúcar do Recôncavo da Bahia trouxe riqueza, possibilitando a construção de edifícios mais imponentes e importantes para a sociedade da época, como as igrejas, como a de São Francisco, a igreja e o colégio dos Jesuítas, o Convento e a Igreja do Desterro e edifícios públicos como a Santa Casa de Misericórdia e a nova Casa da Câmara.

O Pilar foi construído em meados do século XVII na base da falha geológica de cerca de 70 metros de altura que divide as cidades Alta e Baixa. Ao longo dos anos ele enfrentou alguns deslizamentos de terras, o que mudou a sua forma, uma vez que durante o século XIX foram construídos vários sobrados na localidade e a sua geografia acidentada acabou não sendo compatível com o formato das habitações, o que gerou uma modificação da sua paisagem. Atualmente encontra-se a maior parte destas construções em ruínas, o que o justifica como ZEIS.

Este local, atualmente, é formado por diferentes formas arquitetônicas de destaque, sendo estas: grandes imóveis coloniais, em maioria vinculado a atividade comercial como uma espécie de galpões, a imponente igreja do Pilar, um conjunto habitacional, imóveis residenciais coloniais e outros imóveis construídos/adaptados as ruínas no formato de autoconstruções que tentam se adequar a estrutura existente

A estreita faixa de terra entre o mar e à montanha foi a escolhida e mais apta para a fixação do homem, desta forma iniciou a construção da cidade neste local. Neste espaço também se construiu o porto, que era um equipamento de fundamental importância para a sociedade da época, visto a comunicação entre a colônia e sua metrópole.

O porto abrigava os navios que traziam as mercadorias do exterior e levavam as riquezas da colônia ao mundo, como o açúcar do recôncavo. O bairro da Praia, como era chamado essa faixa de terra entre o mar e a falha geológica, desempenhava um local de grande relevância ao cenário social da época, abrigando ao mesmo tempo as funções residenciais, comerciais, portuárias e de construção naval, como visível nas figuras 3 e 4, uma vez que as tecnologias de locomoções e urbanização não propiciava um deslocamento distante do mar.

O açúcar foi o produto rei, a verdadeira riqueza de Salvador durante todo este período. Fixou o negociante à beira-mar, perto de seus armazéns e fez com que estabelecesse ali seu domicílio. Tanto assim que a estreita faixa de terra que acompanha o litoral e morre ao pé da encosta em que ia sendo construída a Cidade Alta tornou-se paróquia em 1623, sob a proteção de Nossa Senhora da Conceição da Praia. As três paróquias originais - a Sé, a Vitória e a Conceição da Praia – testemunharam, cada uma a sua maneira, o enraizamento de uma colonização vitoriosa e dinâmica (MATTOSO, 1992, p.72).

Com o crescimento demográfico e econômico passou a se desenvolver a construção de armazéns de materiais e ferramentas, oficinas e barracões. A intensificação do movimento do porto, multiplicou a presença soldados, operários e degredados concentrando-se aí a maior parte da população, tanto assim que, em 1551, Antônio Cardoso Barros, Provedor Morda Fazenda, consideraria a parte alta “[...] muy vazia asy de casas como de jente [...]” (UFBA, 1998, p. 51).

No período colonial foi na localidade do Pilar que foram construídos os trapiches, que eram espaços destinados a guardar mercadorias que chegavam nas grandes embarcações, como galpões que eram destinados ao comércio local, algo próximo ao papel desempenhado pelos centros comerciais atuais, guardada as suas devidas proporções.

Outro aspecto a considerar é o contínuo crescimento populacional, em 1724, estimava a população de Salvador em torno de 28.000 pessoas. Em 1759, a cidade teria 40.000 habitantes (AZEVEDO, 1969). A criação das freguesias de Santana (1673), de S. Pedro (1676), do Pilar, Passos e Brotas (1718) indica a expansão da

área urbana e o surgimento de novos núcleos, e mesmo após a mudança da capital em 1763 para o Rio de Janeiro, a cidade não sofreu nem regressão, nem estagnação.

Neste período da história citadina, as pessoas moravam próximas aos locais de trabalhos, como já falado e visualizado nas imagens, visto a realidade tecnológica da época, onde o modal a pé era o que regia os fluxos na cidade. Assim foram construídas sobrados e habitações para as famílias no mesmo local comercial, atrelados esse uso ao formato urbano cultural econômico de construções. Desta forma este espaço portuário era um local de grande movimento e importância econômica e social para a história da cidade de Salvador, considerada por muitos como “momentos de glórias”.

Nesta porção territorial haviam-se construídos alguns setores públicos de grande importância e relevância como a alfandega, o estaleiro naval e outras coisas, desta forma a zona da Freguesia do Pilar era um trecho urbano mais densamente edificado, uma vez que neste espaço a construção se executava de forma mais fácil e rápida quando se analisa o relevo do cenário urbano da época.

O movimento comercial nesse Cais, da Freguesia do Pilar, era intenso e buscava-se mais espaço com aterros, nesse período, foi construído o Trapiche do Barnabé sobre um aterro ao lado do Cais Dourado. No apogeu desta forma econômica e social do mercantilismo, a cidade chegou a contar com 429 trapiches. Exemplares que restaram deste período são os Trapiches Barnabé e Quirino, na atual Rua Jequitaia (LINS e SANTANA, 2012).

A partir do século XVIII, os sucessivos aterros possibilitariam a construção de novas quadras em espaços tomados ao mar, onde só havia poucas casas próximas ao guindaste dos jesuítas. A elevação a Matriz da Igreja de Nossa Senhora do Pilar, erguida a partir de 1739, indica o adensamento da área e a sua crescente importância (ANDRADE, 2012).

A igreja de Nossa Senhora do Pilar, padroeira da Espanha. Esta foi construída pelos imigrantes espanhóis e detém de uma forte imponência ao local, uma vez que é graças a esta devoção que a localidade leva seu respectivo nome.

No ano de 1718 fundou-se a irmandade, mas somente em 1756 iniciou-se a construção do templo na cidade, na faixa de terra da cidade baixa, detrás a área do porto. O frontispício foi projetado pelo engenheiro militar José de Anchieta e Mesquita entre os anos de 1770 e 1799, sendo este ano o da sua conclusão juntamente com o cemitério anexo em um nível topográfico superior ao da igreja. A igreja, com seu pátio interno, uma fonte e o cemitério formam um complexo arquitetônico exclusivo da cidade de Salvador, ainda mais pelo contexto das habitações comerciais e habitacionais ao seu redor.

A forma das vias principais e de acesso do Pilar não se modificou com o passar dos anos, devido a limitação que a falha geográfica lhe impunha. Seguindo pela forma de rua principal, onde está a igreja, o largo e todas as suas principais atividades neste alongamento horizontal paralelo ao mar, a Baía de Todos os Santos.

Na última década do século XIX, se incrementará também o processo de ocupação do distrito do Pilar, área de expansão das atividades do centro comercial. Contudo, o que aí se percebe é o adensamento de trechos de ocupação rarefeita, em novos loteamentos criados em zonas próximas dos limites com o distrito dos Mares, nas imediações da Estação Ferroviária da Calçada (ALMEIDA, 2014).

3 O Pilar do século XIX até a atualidade

3.1 Aspectos sociais, culturais e artísticos

A República foi um momento de significativas transformações para o Pilar tornando-se um natural vetor da expansão urbana expandindo seus limites através de grandes aterros ao mar e de uma nova morfologia urbana, redesenhando a zona de ocupação já consolidada com alinhamentos que redimensionam as ruas e espaços abertos, assim como suas relações com o conjunto construído. Apesar das transformações na malha viária do bairro do comércio ao longo do século XX, podemos afirmar que são as obras do porto que aceleram o processo de reestruturação física da área, tomando-a como um requisito indispensável de sua modernização.

No início do século XX a cidade de Salvador possuía ruas estreitas, que dificultavam a circulação do ar e a penetração de luz, o que diminuía a qualidade de salubridade da cidade. Era uma cidade com precária higiene e com deficiência de transporte e moradias, decorrentes da existência de muitos cortiços e outros tipos de moradia insalubre construída de maneira precária e desordenada (COSTA, 2015).

As moradias eram ocupadas principalmente por ex-escravos alforriados, que residiam em uma estrutura colonial, e que não tinham os recursos que favorecia a manutenção e a higiene. Várias epidemias se alastraram nessa época como a tuberculose, febre amarela, cólera, entre outras, assim era nítida a necessidade de mudanças higienistas na cidade.

A maior parte da população naquela época se locomovia através dos bondes elétricos, que tiveram sua primeira linha inaugurada no final do séc. XIX. Esse modal de transporte facilitou a mobilidade urbana, trazendo mais movimento ao centro da cidade, tornando-o cada vez mais denso. Assim, a forma da cidade passou ter a seguinte formatação, a Península de Itapagipe começou a se caracterizar pela atração da classe proletária, a Vitória como um local preferido das elites, a cidade alta continuou sendo, desde a época colonial, um centro administrativo e religioso, e a Conceição da Praia manteve as casas de atacado, continuando como um ponto tumultuado da cidade (PINHEIRO, 2011).

Salvador deixou de ser a capital do país e de ser a exclusiva fonte econômica, porém manteve importância, contudo a sua estrutura tornou-se fragmentada e modesta, características que causavam entraves para a continuação do desenvolvimento das atividades mercantis do século XX. O que despertou um crescente interesse pela modernização da área portuária, que veio a ocorrer em 1913 por intermédio de aterros que permitiram a construção de modernos cais capazes de receber navios de grande porte (RIOS e SILVA).

No início do século XX, José Joaquim Seabra, que era o governador da Bahia, através das influências haussmanianas teve como principal característica do seu mandato reformas urbanas, ao qual tinham por objetivo o embelezamento da cidade e imagem do progresso, desta forma existiu a derrubada de monumentos e edifícios que faziam parte do patrimônio histórico da cidade (COSTA, 2015).

As reformas vieram justamente para compor a cidade de novos espaços que possibilitasse o ócio, e também o bem-estar, a higiene, funcionalidade, fluidez e equilíbrio. Desta forma a cidade baixa ganhou terrenos avançando ao mar e a cidade alta ganhou alargamento de ruas e calçadas (BRITTO, MELLO e MATTA).

Neste período, utiliza-se a estética da perspectiva de criação de uma nova cidade e de uma nova sociabilidade, importante na formação de um ambiente bom, que, consequentemente, originaria um homem bom. A estética une-se à técnica, representada pela salubridade e fluidez, na construção desse novo ambiente (PINHEIRO, 2011, p.216).

Com o passar dos anos a atividade econômica mercantilista deixou de ser a principal atividade comercial da cidade, o que gerou no seu planejamento novos centros econômicos, o que gerou um deslocamento das atividades e assim um abandono dessa área.

Até a década de 1970 o bairro era muito importante para a vida da cidade de Salvador. Entretanto o povoamento de bairros e a formação de novas centralidades, como Iguatemi e o Centro Administrativo da Bahia (CAB), trouxeram mudanças no cenário da cidade e do bairro, mas, ainda hoje, algumas lojas mantêm a memória dos tempos gloriosos.

Atualmente o Pilar detém de grande parte do seu arsenal arquitetônico com deterioração, contudo os imóveis que não estão nesse cenário ainda estão em funcionamento, executando atividade ligadas a gestão pública e comercial. As lojas que ficam voltadas ao largo da igreja do Pilar detém de atividades ligadas aos serviços, como mecânicos, ao estoque, como sua memória histórica já traz, e pequenas indústrias locais.

O largo do Pilar que outrora era movimentado pelos escravos alforriados, religiosos e comerciantes agora é ocupada principalmente por carros, exemplificada na figura 9 e 10, já que se localiza vizinha ao comércio e ainda dispõe do plano inclinado que permite um acesso mais rápido a outras partes da cidade e serviços.

Novos empreendimentos com diferentes atividades também são importantes para movimentar a área além do horário comercial. Um exemplo é o Museu do Ritmo que funciona no antigo Mercado do Ouro. Além de servir como espaço para shows e galeria de arte, o museu também tem como objetivo ser agente de transformação social, beneficiando comunidades carentes das localidades do entorno.

Costumeiramente, as políticas voltadas para o patrimônio cultural e a memória nas cidades têm girado em torno de planos de reconstrução, requalificação e/ou revitalização do espaço público. No entanto estes planos não trazem em suas formulações a preocupação com a educação patrimonial e a relação do cidadão com o seu patrimônio (SANTOS, 2016).

Em 2003 a Faculdade de Arquitetura da UFBA, em convênio com a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER) e com a participação do Ministério das Cidades foi elaborado projeto de Requalificação Urbana do Pilar, com o objetivo de realizar projetos de intervenção para a área do Pilar, com adaptação de imóveis em ruínas aos usos residencial, comercial, institucional, educacional e de hospedagem.

Apesar dos processos/tentativas de revitalização de um local que ainda continua vivo, mesmo com suas dificuldades, reforça a perda de identidade do local fazendo com que a população se afaste e a história se perde na memória da cidade.

3.2 O Plano inclinado do Pilar

A cidade de Salvador colonial detinha uma problemática questão sobre o seu deslocamento, já que ela era dividida entre a parte alta e a baixa por uma falha de

mais de 60m aproximadamente. Assim passa-se a se óbvia a demanda de 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 (ANDRADE, 2012).

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 patinavam os pés descalços de seus escravos, molhados de suor sob o peso do palanquim rutilante. (MATTOSO, 1992, p. 439)

Na segunda metade do século XIX os ascensores urbanos são tecnologias que vão se consolidando como importante modal de transporte não só para cargas, agora ele também passa a ser acessível para pessoas. Conectando as linhas de bondes urbanos das Cidades Alta e Baixa de Salvador, os assessores exprimem a modernização da cidade, através de implantação de novos meios de transportes urbanos. Desta forma foram construídos na cidade quatro ascensores que, ainda hoje, compõem a paisagem urbana do Centro Histórico de Salvador.

A fluidez pretendida também com a parte alta da cidade garante a concessão ao Eng^o Fortunato Fausto Gallo para construir na encosta da Montanha, a duzentos metros para o norte do Elevador do Taboão, um plano inclinado destinado ao transporte de cargas e passageiros, o Plano Inclinado do Pilar (ALMEIDA, 2014).

O Pilar é uma das regiões que dispõem de um equipamento urbano de grande funcionalidade como resposta ao relevo do local, ao qual leva o mesmo nome da local. Contudo esta tecnologia de plano inclinado não se aplicou somente a área do Pilar, outros planos foram implantados, em anos anteriores e posteriores ao do Pilar, como exemplo o plano inclinado Gonçalves, o elevador do Taboão e o elevador Lacerda, formando uma rede de mobilidade.

O Plano Inclinado do Pilar foi a última das ligações mecânicas executadas na encosta de Salvador, implantado entre 1895 e 1897, a 450 metros do Elevador do Taboão, ligando o Santo Antônio Além do Carmo, que faz parte da cidade alta, com a à Rua do Pilar, na Cidade Baixa. Assim ele foi implantado no mesmo local onde outrora existira um dos primeiros ascensores da cidade, o guindaste dos carmelitas (ANDRADE, 2012).

Assim 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.

Os anos se passaram e a cidade passou por diferentes ciclos econômicos e polos de atração urbana, assim em meados da década de 1980, o centro tradicional de Salvador se encontra profundamente sucateado e esvaziado, uma vez que um novo pólo social e econômico crescia e se tornava o novo centro da economia baiana.

Atrelado a esse novo fluxo de arranjos urbanos passou-se e executar obras em outros polos da cidade, e assim desviar fluxos de mobilidade e serviços para

esses novos centros, esvaziando os antigos centros econômicos como a Rua Chile e o Comércio, transformando radicalmente a lógica funcional do antigo centro.

4 Conclusão

O Pilar constitui-se como uma ocupação peculiar do Centro Histórico, uma vez que se situa no sopé de uma encosta que compõe parte do Frontispício de Salvador, registrada em cartas cartográficas e outras formas de registro desde a época colonial. Um lugar que além das fragilidades impostas pela topografia do local, partindo da problemática da acessibilidade de modo geral tanto para fluxos de pessoas como para construção, conseguiu permanecer com a sua histórias e características vivas dos seus tempos de glória.

Com a chegada dos portugueses o seu zoneamento se modificou, sua área passou a ser uma expansão de toda a atividade social e econômica que se estruturava no porto e nos mercados que se estruturaram a orla da cidade. Assim nele construiu-se os trapiches com seu alto gabarito, ao qual era permitido pela tecnologia da época e com seu limite em uma falha geográfica, que limitava o seu desenvolvimento e crescimento.

Com o passar dos anos e o crescimento da cidade passou-se a buscar e implementar tecnologias que possibilitasse o deslocamento das pessoas através da falha geográfica, assim iniciou a construção de equipamentos públicos que transgrediu as escadas, eram os planos inclinados e os elevadores da cidade de Salvador, que até os dias de hoje são importantes e necessários ao deslocamento intermodal da população.

O Pilar atualmente está inserido como uma área de grande degradação física arquitetônica, de segurança entre outros, apesar de ainda funcionar como área sede de algumas empresas e comércios, todavia a sensação de insegurança ainda é muito forte visto à marginalidade, principalmente após horário de fechamento do expediente comercial do local.

Atualmente o Pilar tem de algumas problemáticas relacionadas ao social, como a baixa ocupação desses imóveis pelo perfil residencial, com o alto grau de fragilidades destes imóveis e assim uma população precária e que se encaixam no perfil de fragilidades sociais e que detém de rebatimento direto na dinâmica socioespacial de produção do espaço naquela região e assim a sua atual forma espacial. Nesse contexto que ela se encaixa na categorização do grupo de ZEIS tipo 2, edificações deterioradas.

5 Referências

ALMEIDA, M. C. B. E. **As vitrines da civilização**: a modernização do bairro commercial da cidade da Bahia (1890-1930). Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, 2014.

ANDRADE, Luiz Cristiano Oliveira de. **A Cidade Real**: os espaços urbanos de Salvador e seus significados. 2012.

AZEVEDO, Thales. **Povoamento da cidade do Salvador**. Cia. Ed. Nacional, São Paulo. 1969

BRASIL. **Estatuto da Cidade**: Lei 10.257/2001 que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, Câmara dos Deputados, 2001,

BRITTO, Lays; MELLO, Márcia; DA MATTA, Raissa. O PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO URBANA DE SALVADOR-BA. **RDE-Revista de Desenvolvimento Econômico**, v. 2, n. 37, 2017.

CÂMARA, Marcos Paraguassu de Arruda. **Conceição e Pilar: freguesias seculares do centro econômico e do Porto de Salvador até o sec. XIX**. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia. 1988.

COSTA, Eduardo. **A Semana de Urbanismo de 1935 em Salvador**. 2015. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.182/5689>. Acesso: 10 Mar. 2020.

LINS, Eugenio; SANTANA, Mariely; SILVA, Marivaldo. Salvador e a Baía de Todos os Santos. **Guia de Arquitetura e Paisagem. Escandón Impressiones**, 2012.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. **A Bahia no Século XIX- Uma província do Império**, Rio de Janeiro: Editora Nova fronteira, 1992.

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos—Paris, Rio e Salvador**. SciELO-EDUFBA, 2011.

RIOS, Ricardo Bahia et al. O PORTO DE SALVADOR, A CIDADE EA REGIÃO. **Revista Geográfica de América Central**, v. 2, n. 47E, 2011.

SALVADOR. **Lei nº 9.069/2016**. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2016 e dá outras providências. Diário Oficial, Salvador, 2016. Disponível em: . Acesso em: 09 Fev. 2020.

SANTOS, Maria Estela Lage. **Salvador Cidade Patrimonial**: um estudo museológico do bairro do Comércio / Salvador-Bahia. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Museologia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2016.

TEIXEIRA, Cid. O Comércio; Cidade Baixa, Comércio e Mercado do Ouro. In: CORREIO DA BAHIA. Salvador, **história visual**. Salvador, v.07, 2012.

Universidade Federal da Bahia - UFBA, Faculdade de Arquitetura, Centro de Estudos da Arquitetura na Bahia, Fundação Gregório de Mattos. **Evolução Física de Salvador**. Salvador: Pallotti, 1998

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **A IDADE DE OURO DE SALVADOR**. **Revista Território**, v. 1, p. 2, 1997.