

RECONSTRUÇÃO DA HISTÓRIA DOS ESPAÇOS PÚBLICOS PARA PEDESTRES: cronologia descritiva aplicada ao Centro de Santa Maria (RS)

RECONSTRUCTING THE HISTORY OF PEDESTRIAN PUBLIC SPACES: a descriptive chronology applied to the city Center of Santa Maria (RS)

Filipe Bassan Marinho Maciel¹

filipebassan@gmail.com

Resumo: Este artigo tem como objetivo propor e aplicar uma metodologia de reconstrução da história dos espaços públicos destinados a pedestres, a partir do caso do centro de Santa Maria (RS). Parte-se da lacuna historiográfica sobre a formação desses espaços no Brasil e do diálogo com autores que abordam o palimpsesto urbano, a memória coletiva e, em paralelo, as noções de vitalidade e caminhabilidade. O método adotado articula diversas fontes - documentais, visuais, cartográficas, bibliográficas e jornalísticas - de modo a superar ausências em acervos formais e permitir a reconstituição de processos. A análise resultou na elaboração de uma cronologia global das intervenções, estruturada em quatro fases, revelando continuidades, rupturas e mudanças de concepções urbanísticas ao longo do tempo. Como contribuição, a pesquisa oferece um procedimento replicável para integrar história urbana e planejamento, valorizando os espaços públicos como bens coletivos e testemunhos da memória da cidade.

Palavras-chave: história urbana; patrimônio urbano; espaços públicos; cronologia urbana; pedestres.

Abstract: This article aims to propose and apply a methodology for reconstructing the history of pedestrian-oriented public spaces, using the city center of Santa Maria (RS, Brazil) as a case study. It addresses the historiographical gap regarding the formation of such spaces in Brazil and builds on authors who discuss the urban palimpsest, collective memory, and, in parallel, the concepts of urban vitality and walkability. The method combines diverse sources - documentary, visual, cartographic, bibliographic, journalistic - in order to overcome the absence of complete archival records and enable the reconstruction of processes. The analysis produced a global chronology of interventions, structured in four phases, which revealed continuities, ruptures, and shifts in urban planning conceptions over time. As a contribution, the study offers a replicable procedure to integrate urban history and planning, recognizing public spaces as collective assets and living testimonies of the city's memory.

Keywords: urban history; urban heritage; public spaces; urban chronology; pedestrians.

¹ Doutor em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS/2023), Mestre em Planejamento Urbano e Regional pela mesma instituição (UFRGS/2018) e Arquiteto e Urbanista pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM/2014). Professor no Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

1. Introdução

A ‘humanização’ das cidades tem impulsionado intervenções que priorizam os pedestres em detrimento do tráfego motorizado. Espaços públicos para pedestres, entendidos como áreas de acesso irrestrito e uso coletivo, são planejados para promover a caminhabilidade e estimular a apropriação urbana. Essas intervenções incluem o fechamento de ruas para veículos, ampliação de calçadas, introdução de mobiliário urbano e arborização, além da criação ou requalificação de praças e parques. Embora desempenhem um papel central na acessibilidade e inclusão social, esses espaços estão sujeitos a transformações que muitas vezes comprometem sua identidade e a leitura histórica das cidades. Cabe enfatizar que a história urbana não se limita a edifícios, mas também se expressa nos espaços públicos, que refletem concepções urbanísticas e dinâmicas sociais ao longo do tempo.

No Brasil, observa-se ainda uma escassez de estudos sistêmicos sobre a priorização dos pedestres, isto é, que não se limitem a análises isoladas de um único projeto, sobretudo em cidades de porte médio. Essa lacuna dificulta a compreensão de como intervenções em espaços públicos foram propostas e implementadas ao longo das décadas, assim como de seus efeitos sobre a configuração e a vivência urbana. Nesse contexto, a reconstrução da trajetória desses espaços, mesmo que de forma descritiva, constitui uma estratégia investigativa capaz de organizar registros dispersos e revelar a lógica das intervenções urbanas em diferentes períodos. A questão central desta pesquisa é: como reconstruir a trajetória dos espaços públicos para pedestres em contextos urbanos com registros fragmentados? A hipótese é que a aplicação de uma metodologia baseada na articulação de múltiplas fontes permite reconstituir criticamente a trajetória desses espaços e identificar padrões de intervenção ao longo do tempo.

O caso de Santa Maria (RS) é particularmente relevante. Desde a década de 1970, a cidade implantou diversas iniciativas voltadas à qualificação dos espaços públicos para pedestres. No entanto, a fragmentação dos registros históricos dificulta

uma visão integrada dessa evolução. Assim, torna-se essencial sistematizar e analisar a cronologia dessas transformações, contribuindo para preencher lacunas historiográficas e fornecer subsídios para reflexões sobre as dinâmicas urbanas em cidades médias brasileiras.

Este artigo tem como objetivo geral apresentar uma cronologia descritiva global das intervenções no centro de Santa Maria (RS) que priorizaram os pedestres. Como objetivos específicos, propõe-se: i) contextualizar os fundamentos conceituais e metodológicos que orientaram a pesquisa; ii) sistematizar a cronologia global das intervenções voltadas ao pedestre no centro de Santa Maria; iii) discutir os desafios e potenciais dessa abordagem descritiva. Trata-se de um recorte de uma pesquisa mais ampla², que prevê etapas posteriores de investigação com entrevistas e questionários junto a atores envolvidos nas intervenções urbanas, mas que, no presente artigo, se concentra exclusivamente nas fontes já disponíveis. O artigo segue com o referencial teórico, a metodologia, os resultados e discussão (cronologia) e, finalmente, as considerações finais.

2. Referencial teórico

A compreensão das transformações urbanas exige reconhecer que o passado não se apresenta de forma linear ou totalmente acessível. Segundo Ricoeur (2008), memória, história e esquecimento se articulam para construir sentido histórico: a memória organiza experiências vividas; a história depende de suportes materiais e da interpretação de narrativas; e o esquecimento, inevitável, pode ser tanto falha quanto estratégia ética ou política. Essa perspectiva é particularmente relevante para o estudo dos espaços públicos para pedestres, onde intervenções urbanas, práticas sociais e decisões políticas deixam rastros fragmentários.

² A pesquisa ampla chama “Pedestres em Foco – Santa Maria”, subprojeto do projeto-chapéu “Habitat Urbano: Morfologia, Planejamento e Projeto do Espaço Urbano”, registrado sob o número 202412739 no SIGPEX, da Universidade Federal de Santa Catarina. Atualmente, divulgações são feitas no Instagram @pedestres.em.foco_sm.

Complementando essa visão, o paradigma indiciário de Ginzburg (1989) e a noção de vestígio de Benjamin (1994) permitem trabalhar com fragmentos urbanos como portadores de significados ocultos. Enquanto Ginzburg valoriza pequenos indícios e narrativas marginalizadas para reconstruir histórias complexas, Benjamin entende o vestígio como presença residual que tensiona o presente com o que poderia ter sido. Aplicadas ao espaço urbano, essas ideias ajudam a interpretar calçadas, praças e ruas como palimpsestos — camadas sobrepostas de memória, materialidade e prática social — nas quais se inscrevem decisões históricas sobre circulação, permanência e apropriação do espaço. Rossi (2018) complementa que as cidades são a memória dos povos e defende que novos desenvolvimentos urbanos devem buscar a continuidade espacial e histórica para não apagar as camadas já existentes. Pesavento (2003, 2004) reforça a necessidade de perceber a cidade como construção cultural e simbólica, mediada por representações, práticas e afetos, reforçando que cada espaço urbano carrega múltiplas leituras possíveis do passado.

Essa base historiográfica e filosófica estabelece o caminho para aproximar a reflexão da prática urbanística e da experiência cotidiana dos pedestres. A literatura sobre vitalidade urbana e caminhabilidade reforça que a qualidade das ruas, praças e demais espaços de pedestres não se mede apenas pela infraestrutura, mas pela capacidade de gerar interação social, conforto e apropriação do espaço. Andrade e Linke (2017); Gehl (2013); Jacobs (1993); Speck (2016) e Whyte (1980) mostram que ruas densas, com comércio ativo, mobiliário urbano, vegetação e pavimentação adequada, incentivam a permanência, o lazer e a socialização, fortalecendo vínculos simbólicos e culturais. A observação empírica da circulação e da experiência cotidiana é, portanto, essencial para compreender como o espaço público funciona na prática, complementando a leitura histórica baseada em vestígios e indícios.

Na história urbana do século XX, observa-se que o crescimento do tráfego motorizado e a expansão urbana global moldaram a necessidade de priorizar novamente o acesso do pedestre a determinados espaços livres públicos. Nos Estados Unidos, a popularização do automóvel desde o Ford Modelo T (1908) e a expansão das

vias expressas nos anos 1950 transformaram a vida urbana, estimulando críticas à deterioração dos centros históricos (Berman, 1986; Keeler; Burke, 2010). Jacobs (2000) destacou a importância das ruas e calçadas animadas como indicadores de vitalidade urbana, propondo densidade, diversidade de usos e presença constante de pedestres. Na Europa, experiências como a pedestrianização da *Strøget* (rua comercial de Copenhague) em 1962 e o conceito do *Woonerf* (rua residencial com espaço compartilhado entre modais e limites de velocidade baixos) nos Países Baixos demonstraram que a exclusão parcial ou total de veículos favorece circulação, permanência e interação social, reativando os centros urbanos ou valorizando a vivência comunitária (Mehta, 2013; Rubenstein, 1992).

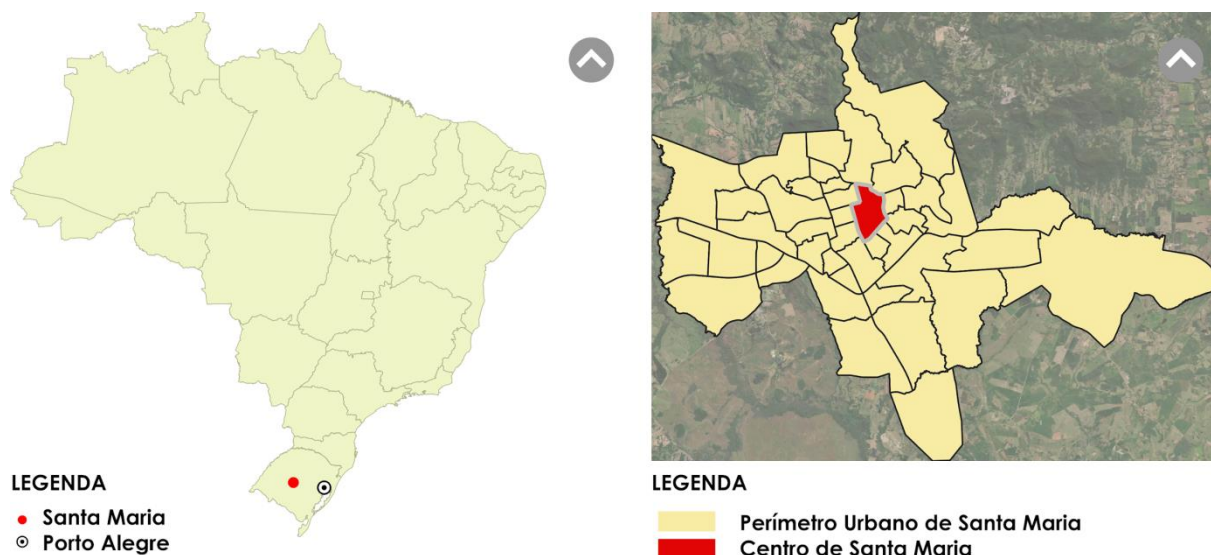
No Brasil, a implementação de calçadas e espaços exclusivos para pedestres começa nos anos 1970, em meio à rápida urbanização e ao aumento do tráfego motorizado. As primeiras intervenções nos centros históricos não apenas reorganizaram a circulação, mas buscaram qualificar a experiência urbana, promovendo convivência, lazer e apropriação social dos espaços públicos (Fonseca, 2012; Robba; Macedo, 2003). Maricato (2016); Rolnik (2022) e Villaça (2001) destacam que essas ações refletem decisões políticas, disputas territoriais e negociações sociais, mostrando que calçadas e praças são simultaneamente infraestrutura e arenas simbólicas.

Articulando essas perspectivas, o referencial sustenta a proposta do estudo: compreender a evolução histórica dos espaços públicos para pedestres em Santa Maria (RS) não apenas como uma sequência de obras isoladas, mas como um processo contínuo de transformação urbana. A análise cronológica permite mapear padrões de implementação, identificar tendências de tipologias de intervenções, e relacionar decisões históricas às mudanças na experiência cotidiana e na apropriação do espaço, oferecendo uma visão integrada das obras.

3. Metodologia

Esta pesquisa adota o estudo de caso como estratégia metodológica, tendo como foco os espaços voltados aos pedestres no centro de Santa Maria (RS), município localizado na região central do estado, a 290 km de Porto Alegre (Figura 1). Com 1.780,19 km² de extensão total e perímetro urbano de 134,48 km² (7,55% do território), a cidade abriga uma população de 271.735 habitantes (IBGE, 2025), sendo considerada de porte médio e a quinta maior do estado, com economia centrada no setor de serviços. A escolha de Santa Maria justifica-se pela diversidade de intervenções urbanas destinadas à circulação e permanência de pedestres, bem como pela dispersão e fragmentação dos registros históricos sobre essas transformações.

Figura 1: Localização de Santa Maria no Brasil e do seu centro no perímetro urbano.



Fonte: autor.

A história urbana do município pode ser compreendida a partir de três grandes eras: fundacional (1797–1884), ferroviária (1885–1959) e universitária (1960–presente). A era fundacional tem início com os acampamentos militares da Comissão Demarcadora de Limites, origem da Capela do Acampamento de Santa Maria da Boca do Monte, que posteriormente consolidou-se como vila (1857) e cidade (1876). Com a

chegada da ferrovia, Santa Maria transforma-se em um importante entroncamento regional, promovendo crescimento urbano, modernização e obras de infraestrutura como a abertura da Avenida Rio Branco. A partir de 1960, com a instalação da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), inicia-se um novo ciclo de expansão territorial, diversificação econômica e atração populacional, consolidando o município como polo regional de serviços e educação (Belém, 1989; Beltrão, 1976, 2013; Gabriel, 2014; Mello, 2002; Salamoni, 2008; Tochetto, 2016).

Conforme Villaça (2001), o planejamento urbano brasileiro passou, no século XX, de uma lógica centrada no embelezamento a uma abordagem técnica, com foco em eficiência, infraestrutura e transporte. Esse modelo se impôs em Santa Maria nos anos 1970, durante o regime autoritário, quando a cidade, com cerca de 150 mil habitantes (IBGE, 1973), vivia um processo acelerado de crescimento. O território urbano expandia-se em direções opostas: a leste, impulsionado pela Base Aérea e pela UFSM; e a oeste, pelo Distrito Industrial. Nesse contexto, surgem novas demandas por infraestrutura e integração, levando às primeiras ações de requalificação do centro, incluindo a mobilidade de pedestres.

O objetivo da pesquisa é sistematizar uma cronologia descritiva global das intervenções para pedestres realizadas no centro de Santa Maria, permitindo compreender sua sequência temporal e estratégias. Para isso, o recorte empírico da pesquisa foi delimitado em três dimensões: conceitual, espacial e temporal. No plano conceitual, foram selecionadas obras efetivamente executadas — projetos, planos ou programas — que priorizaram os pedestres em detrimento da lógica centrada nos veículos. Isso inclui o fechamento de ruas ao tráfego, o alargamento ou qualificação de calçadas, a implantação de mobiliário urbano e arborização, além da reforma de praças e áreas de permanência. O foco está nas intervenções promovidas pelo poder público. Espacialmente, o estudo limita-se ao centro de Santa Maria, tendo como referência o cruzamento da Rua do Acampamento com a Rua Dr. Bozano, considerado o marco zero da cidade. No seu entorno concentraram-se, ao longo das décadas, diferentes iniciativas voltadas à circulação e permanência de pedestres, em especial

nas áreas de maior valor simbólico, histórico e patrimonial, articuladas ao comércio e à vida cotidiana.

Dentro desse perímetro, algumas praças não foram incluídas na amostra por não apresentarem intervenções específicas de priorização dos pedestres frente ao tráfego de veículos, ainda que sejam espaços tradicionalmente destinados à permanência. Temporalmente, a análise tem início na gestão do prefeito Osvaldo Nascimento da Silva (1977–1982), período marcado pelas primeiras ações locais de humanização dos espaços públicos, em um contexto nacional ainda mais voltado à motorização. A narrativa segue até o presente, adotando como marco principal a data de execução das obras, ainda que os projetos tenham sido elaborados anteriormente.

Nesta etapa da pesquisa, foram mobilizadas fontes documentais e bibliográficas (Quadro 1), que constituíram a base para a reconstrução cronológica das intervenções urbanas em espaços públicos de pedestres no centro de Santa Maria (RS). Fontes orais (entrevistas e questionários) estão previstas em etapas posteriores, mas não foram utilizadas neste artigo.

Quadro 1: Fontes da pesquisa e formas de utilização.

Tipo de fonte	Exemplos / Acervos	Forma de utilização
Documentação técnica	Projetos originais das intervenções; legislações urbanísticas. Acervo da Secretaria de Município de Urbanismo e Projetos da Prefeitura Municipal de Santa Maria.	Identificação de autoria, data de projeto, concepções urbanísticas, diretrizes espaciais. Fundamentação da cronologia oficial das intervenções.
Registros cartográficos e visuais	Mapas históricos, levantamentos aerofotogramétricos, fotografias institucionais e amadoras (acervos municipais e disponíveis online).	Comparação de modificações espaciais ao longo do tempo; identificação de diferentes configurações dos espaços; apoio à ordenação cronológica das transformações.
Materiais jornalísticos e de mídia	Jornal <i>A Razão</i> (1934–2017, Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria); outros periódicos disponíveis na Hemeroteca Digital Brasileira (Fundação	Contextualização pública das obras; verificação de datas de execução; registro de debates e controvérsias

	Biblioteca Nacional).	em torno das intervenções.
Fontes bibliográficas	Trabalhos acadêmicos, livros e artigos sobre urbanismo e história local.	Aprofundamento teórico e comparativo; complementação de informações cronológicas.

Fonte: autor.

Cada categoria contribui com diferentes perspectivas sobre o objeto de estudo, embora apresente limitações específicas, como lacunas documentais, imprecisões cartográficas ou subjetividade interpretativa. A análise das fontes foi conduzida a partir de três procedimentos principais:

- Sistematização cronológica – os dados coletados foram organizados em ordem temporal, de modo a estabelecer uma linha evolutiva das principais intervenções voltadas aos pedestres.
- Categorização por variáveis – cada intervenção foi descrita segundo um conjunto de variáveis (Quadro 2).
- Triangulação das informações – cruzamento das diferentes fontes, de modo a confrontar registros técnicos, cartográficos, midiáticos e bibliográficos, assegurando maior consistência e reduzindo limitações como lacunas documentais, imprecisões cartográficas ou subjetividade interpretativa.

Esse conjunto metodológico possibilitou não apenas a reconstrução detalhada das intervenções, mas também a identificação de padrões e recorrências, fornecendo subsídios para uma visão global das transformações dos espaços públicos destinados aos pedestres em Santa Maria.

Quadro 2: Variáveis e unidades de análise.

Variável	Unidades de análise
Fase em que se insere na cronologia global	Pioneirismo, Expansão, Reformulação, Consolidação
Área total de intervenção da fase da cronologia	Hectares
Nome da intervenção	Denominação oficial e/ou nome popular
Ano da Execução	Ano
Categoria de intervenção	Criação de Espaço Público, Requalificação de

	Espaço Público, Criação de Conexão Viária, Reprogramação de Uso, Intervenção Temporária, Criação de Legislação
Área da intervenção	Metros quadrados
Tempo de execução	Anos, meses, dias
Vida útil	Anos, meses, dias
Status	Demolida, existente, vigente (legislação)

Fonte: autor.

4. Resultados e discussão

A leitura cronológica das intervenções em espaços públicos de pedestres no centro de Santa Maria (RS) permitiu identificar quatro fases distintas de ação: Pioneirismo (1979–1984), Expansão (1990–1994), Reformulação (2003–2007) e Consolidação (2011–hoje) (Quadro 3). Essa periodização não pretende fixar marcos rígidos, mas traduzir as diferentes lógicas de produção do espaço urbano ao longo do tempo, revelando mudanças nos discursos, nas estratégias de intervenção e nos valores atribuídos ao centro pela gestão pública. Essa opção metodológica de organizar as intervenções em fases, como discutido no referencial, segue a lógica do palimpsesto urbano (Pesavento, 2003, 2004), em que cada camada materializada reflete escolhas políticas, técnicas e culturais, mas também apagamentos e reelaborações. Assim, mais do que uma sequência de obras, a cronologia evidencia como a cidade experimentou, abandonou ou consolidou distintas formas de pensar a presença do pedestre no espaço urbano.

Quadro 3: Cronologia Global de Intervenções em Espaços Públicos para Pedestres.

Fase / Área Total de Intervenção	Intervenção / Ano de Execução	Categoria de Intervenção	Área (m²)	Tempo de Execução	Status	Vida útil
Pioneirismo (1979–1984) 6,16 ha	Calçada Salvador Isaia (1979)	Criação de Espaço Público	2.356	4 meses	Demolida	24 anos
	Parque Itaimbé (1980-1982)	Criação de Espaço Público	53.882	2 anos	Existente	43 anos e contando
	Praça Saldanha Marinho (1981-1984)	Requalificação de Espaço Público	5.357	~ 3 anos	Demolida	~ 9,5 anos
Expansão (1990–1994)	Praça dos Ambulantes (1990-	Reprogramação de Uso	4.597	~ 8 meses	Demolida	~19 anos

1,69 ha	1991)					
	Humanização R. Floriano Peixoto (1991)	Requalificação de Espaço Público	1.812	~ 4 meses	Existente	34 anos e contando
	Ligação Norte-Sul (1991-1992)	Criação de Conexão viária	2.693	~11 meses	Existente	33 anos e contando
	Calçadão Alberto Pasqualini / R. 24h (1993-1994)	Criação de Espaço Público	2.414	~ 10 meses	Demolida	~ 10 anos
	Praça Saldanha Marinho (1994)	Requalificação de Espaço Público	5.357	~ 8 meses	Demolida	29 anos
Reformulação (2003–2007) 0,48 ha	Calçadão Salvador Isaia (2003)	Requalificação de Espaço Público	2.356	6 meses	Demolida	~ 16,3 anos
	Calçadão Alberto Pasqualini (2007)	Requalificação de Espaço Público	2.414	~ 4,5 meses	Existente	17 anos e contando
Consolidação (2011–2024) 2,03 ha	Caminhe Legal (2011–2019)	Criação de Legislação	—	—	Vigente	14 anos e contando
	Av. Rio Branco (2011-2012)	Requalificação de Espaço Público	10.113	~ 1,4 anos	Existente	13 anos e contando
	Plano de Mobilidade Urbana (2015)	Criação de Legislação	—	—	Vigente	10 anos e contando
	Parklet 2ª Quadra R. Dr. Bozano (2019)	Intervenção Temporária	40	7 dias	Demolida	4 anos
	Re.Viva Bozano (2019)	Intervenção Temporária	2.413	5 dias	Demolida	17 dias
	Calçadão Salvador Isaia (2020-2023)	Requalificação de Espaço Público	2.356	~ 3,7 anos	Existente	2 anos e contando
	Praça Saldanha Marinho (2023-2024)	Requalificação de Espaço Público	5.357	~ 1 ano	Existente	1 ano e contando

Fonte: autor.

A primeira fase das intervenções - Pioneirismo (1979-1984) - caracteriza-se por ações estruturantes e inovadoras, com ênfase na criação de espaços públicos para pedestres (Figura 2). Inspirado na Rua XV de Novembro, de Curitiba, o Calçadão Salvador Isaia (1979) foi o principal marco da fase, ao transformar a primeira quadra da Rua Dr. Bozano em área exclusiva para pedestres. A iniciativa posicionou Santa Maria na vanguarda do urbanismo voltado à mobilidade a pé. Na sequência, o município

investiu na criação de espaços verdes e de lazer, como o Parque Itaimbé (1980-1982), que reaproveitou estruturas preexistentes de um projeto viário não executado para consolidar uma nova centralidade verde. Já a Praça Saldanha Marinho passou por ampla reforma (1981-1984), com a incorporação da área de ruas adjacentes e novos elementos urbanos, fortalecendo seu papel como espaço simbólico e de convivência.

Figura 2: Mapa de intervenções para pedestres da Fase 1 – Pioneirismo (1979-1984).



(1) Calçada Salvador Isaia
(1979)

(2) Parque Itaimbé
(1980-1982)

(3) Praça Saldanha Marinho
(Reforma 1981-1984)



Fonte: autor, com fotografias do Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

A área total das intervenções nessa fase chegou a 6,16 hectares - a maior entre todas as fases analisadas -, viabilizada em parte por programas federais de financiamento. O tempo de execução variou consideravelmente: enquanto o calçadão foi implantado em quatro meses, o parque e a praça demandaram dois e três anos, respectivamente, incluindo períodos de paralisação. A longevidade do Parque Itaimbé (43 anos e contando) revela o impacto duradouro dessas iniciativas. Em contrapartida, a reforma da Praça Saldanha Marinho teve vida útil inferior a dez anos, o que pode apontar tanto para fragilidades no projeto quanto para mudanças na condução da política urbana. O fato de duas das três intervenções terem sido posteriormente demolidas sugere que, embora visionárias, não foram suficientemente amparadas por estratégias de manutenção ou foram superadas por novas diretrizes urbanísticas. A fase mostra o quanto a inovação urbanística depende de sustentação institucional para se consolidar — algo que Gehl (2013) já apontava ao discutir a necessidade de políticas que garantam a permanência da vida urbana.

Após um intervalo de seis anos sem novas intervenções, inicia-se uma nova fase - Expansão (1990-1994) - marcada pela diversificação tipológica e pela expansão física das ações voltadas à priorização dos pedestres (Figura 3). Nesse período, foram realizadas cinco intervenções distintas, totalizando uma área menor (1,69 ha), mas com presença significativa em diferentes trechos da malha urbana, contribuindo para consolidar a centralidade do pedestre no espaço urbano central. A Praça dos Ambulantes (1990–1991) consistiu na reprogramação de uso do canteiro central da Av. Rio Branco, transferindo para ele os vendedores ambulantes que ocupavam calçadas de outras ruas centrais. Apesar de liberar espaço para circulação de pedestres e dar visibilidade comercial aos ambulantes, descaracterizou-se o antigo boulevard, tradicional ponto de ‘footing’. Ainda em 1991, um trecho da Rua Floriano Peixoto passou por um processo de humanização, com a eliminação dos estacionamentos para alargar calçadas, ampliando a faixa de circulação dos pedestres. Na sequência, a Ligação Norte-Sul (1991–1992), hoje Viaduto Evandro Behr, que rebaixou o leito viário

que separava a Praça Saldanha Marinho do Calçadão Salvador Isaia, criando uma travessia para pedestres em nível entre os dois espaços públicos.

Em 1994, um novo calçadão é concluído na Alberto Pasqualini inspirado em novo modelo curitibano: uma Rua 24 Horas, que integraria comércio permanente e circulação de pedestres em espaços dedicados exclusivamente à vivência urbana. No mesmo ano, a Praça Saldanha Marinho foi reformada novamente, reafirmando sua centralidade simbólica e funcional na estrutura urbana de Santa Maria.

Figura 3: Mapa de intervenções para pedestres da Fase 2 – Expansão (1990-1994).



(1) Praça dos Ambulantes
(1990-1991)



(2) Humanização da
R. Floriano Peixoto (1991)



(3) Ligação Norte-Sul
(1991-1992)



(4) Rua 24 Horas e Calçadão
Alberto Pasqualini (1993-1994)



(5) Praça Saldanha Marinho
(Reforma 1994)



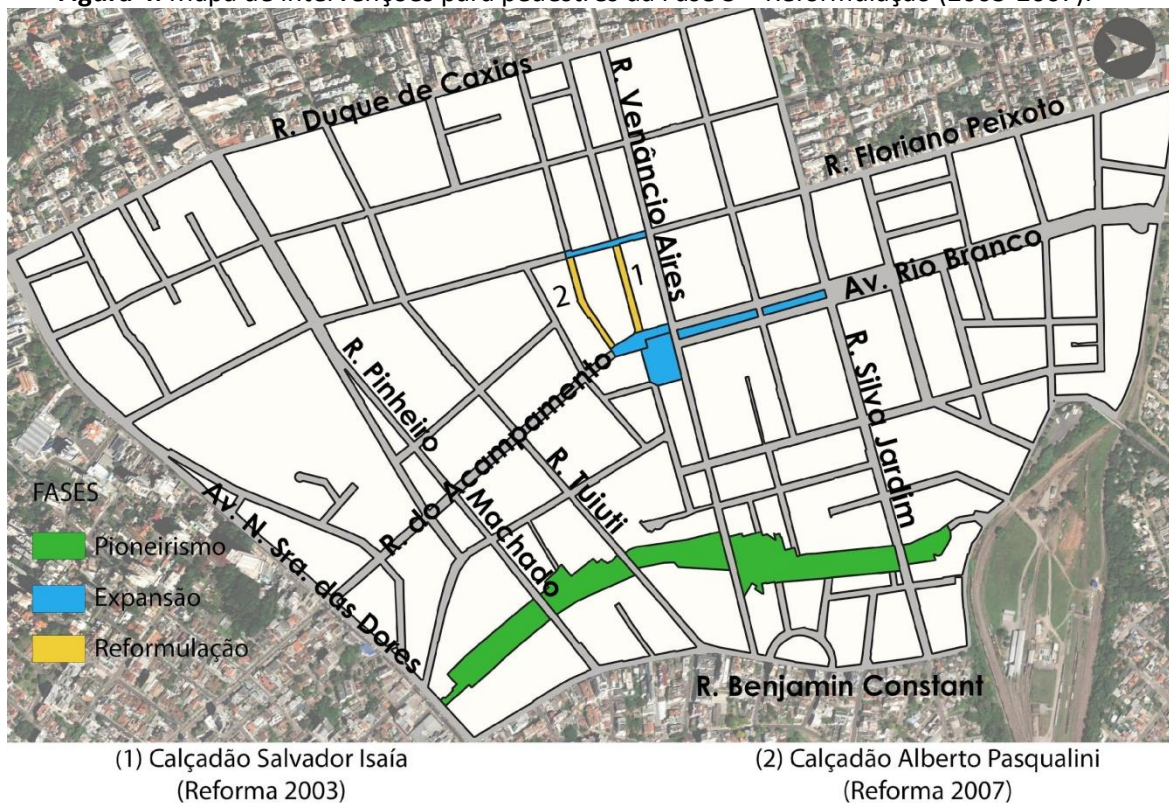
Fonte: autor, com fotografias do Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

O tempo médio de execução dessas obras foi inferior ao da fase anterior: cerca de oito meses. A maioria dessas intervenções já foi demolida ou reformada, embora duas — a Ligação Norte-Sul e a humanização da Rua Floriano Peixoto — permaneçam em uso, mantendo-se funcionais por mais de três décadas. A breve vida útil de algumas intervenções, como a Rua 24 Horas (dez anos), revela um ciclo de obsolescência mais acelerado, possivelmente relacionado a dificuldades de manutenção ou à mudança no perfil de uso dos espaços centrais. Essa fase demonstra, conforme Jacobs (2000), a tentativa de ampliar as condições de vitalidade urbana por meio de espaços diversificados.

Depois de um novo intervalo prolongado — desta vez de nove anos —, a cidade volta-se à Fase de Reformulação (2003–2007) (Figura 4), momento de revisão de intervenções anteriores, com foco na requalificação de espaços já existentes. A reforma do Calçadão Salvador Isaía (2003) incluiu a troca do piso e do mobiliário urbano, transformando os antigos canteiros em floreiras com bancos. Já a do Calçadão Alberto Pasqualini (2007), executada após a remoção da estrutura da Rua 24 Horas, segue a mesma ideia de floreiras com bancos, criando um ambiente mais amplo visualmente no local. As intervenções somam uma área total de apenas 0,48 ha — a menor entre todas as fases analisadas —, com ênfase na revalorização estética, funcional e material de estruturas pré-existentes, com obras de curta duração média (cinco meses).

As ações podem ser interpretadas como tentativas de recuperação da imagem urbana diante de sinais de degradação física, uso inadequado ou conflitos não resolvidos nos espaços públicos centrais. A posterior demolição da versão de 2003 do Calçadão Salvador Isaía, que teve uma vida útil de 16 anos, reforça a ideia de que essa fase teve um caráter mais corretivo do que estruturante nos espaços públicos centrais. Rossi (2018) lembra que o valor urbano não se mede apenas pela permanência material, mas pelo modo como certos espaços se tornam *locus* de memória coletiva. Nesse sentido, os calçadões reafirmaram sua centralidade simbólica, mesmo em meio a sucessivas reformulações.

Figura 4: Mapa de intervenções para pedestres da Fase 3 – Reformulação (2003-2007).



Fonte: autor.

A fase mais recente - Consolidação (2011–hoje) - é também a mais longa e heterogênea, refletindo um planejamento urbano mais integrado e voltado à criação de uma cidade mais caminhável e sustentável (Figura 5). Essa etapa combina múltiplas estratégias - produção legislativa e requalificação física, além de intervenções temporárias e/ou permanentes - articulando ações normativas, melhorias de infraestrutura e experiências inovadoras.

Figura 5: Mapa de intervenções para pedestres da Fase 4 – Consolidação (2011-2024).



(1) Av. Rio Branco
(Reforma 2011-2012)

(2) Parklet da Segunda Quadra da
Dr. Bozano (2019)

(3) Re.Viva Bozano
(2019)



(4) Calçadão Salvador Isaia
(Reforma 2020-2023)



(5) Praça Saldanha Marinho
(Reforma 2023-2024)



Fonte: autor.

O conjunto soma sete intervenções e abrange uma área de 2,03 ha, com destaque para a institucionalização do tema da mobilidade ativa. Exemplo disso é o Plano Diretor de Mobilidade Urbana (2015), que definiu Zonas de Prioridade de Pedestres, além do programa Caminhe Legal (2011–2019), que promoveu a padronização da construção de calçadas em diferentes áreas da cidade.

Esse período também trouxe experimentações pontuais de urbanismo tático e intervenções temporárias. Duas delas ocorreram em 2019: o Parklet na 2ª Quadra da Rua Dr. Bozano e o projeto Re.Viva Bozano. Ambas tiveram execução muito rápida (menos de dez dias), e vidas úteis curta (quatro anos) e curtíssima (apenas 17 dias), respectivamente. O segundo projeto gerou controvérsia entre comerciantes, que relataram prejuízos associados à perda de vagas de estacionamento, revelando os desafios e tensões que ainda permeiam o compartilhamento do espaço público nas áreas centrais.

Outras ações sinalizam um retorno aos espaços centrais consagrados, com novas reformulações. A Av. Rio Branco (2011–2012) teve seu canteiro central restaurado com a retirada do camelódromo, devolvendo mais de 10 mil m² qualificados à convivência pública. Já o Calçadão Salvador Isaía (2020–2023) e a Praça Saldanha Marinho passaram por suas terceiras grandes reformas. O primeiro recebeu novo mobiliário de design minimalista, revestimentos e paisagismo atualizado, enquanto a segunda foi revitalizada com a restauração do chafariz original, a introdução de floreiras e um novo piso com traçados curvos. O foco dessa fase deixa de ser a criação de grandes obras inéditas e passa a concentrar-se na manutenção, atualização e regulamentação dos espaços existentes.

O tempo médio de execução voltou a crescer, influenciado sobretudo pela reforma do Calçadão Salvador Isaía, que — em função da pandemia e da quebra de contratos — exigiu quase quatro anos para ser concluída, o mais longo entre todas as intervenções analisadas. Essa fase mostra como Santa Maria tentou incorporar repertórios contemporâneos do urbanismo, em especial a combinação entre grandes requalificações, legislação e intervenções táticas. Speck (2016) destaca que a

caminhabilidade só se fortalece quando políticas sistêmicas se articulam a projetos de desenho urbano. A consolidação, nesse sentido, traduz o amadurecimento de um processo iniciado de forma pioneira quatro décadas antes.

A análise cronológica das intervenções revela um ciclo de criação, expansão, revisão e consolidação, marcado pela alternância entre períodos de forte investimento em espaço público e fases de estagnação, com lacunas de até nove anos. Os locais com maior número de intervenções — como a Praça Saldanha Marinho e o Calçadão Salvador Isaía — evidenciam sua centralidade e resiliência, mas também expõem certa fragilidade na permanência das soluções adotadas. Os retornos frequentes a esses espaços apontam para sua condição de ‘campos de disputa simbólica’ e arenas privilegiadas de investimento público, em razão de sua alta visibilidade. As variações nos tempos de execução e na vida útil das obras refletem diferenças de complexidade, recursos disponíveis, contexto político e capacidade de manutenção. A alternância entre criação, requalificação e uso temporário sugere uma ampliação no repertório de estratégias urbanas, alinhada a tendências contemporâneas como o urbanismo tático e a mobilidade ativa.

Esses dados reforçam a necessidade de políticas públicas sistêmicas e continuadas para os espaços públicos, que articulem aspectos materiais e institucionais, garantindo permanência e eficácia ao longo do tempo. A estruturação das intervenções em quatro fases não apenas organiza os eventos de forma sequencial, mas também evidencia inflexões relevantes na concepção, execução e percepção do espaço público para pedestres nas últimas décadas. Ao situar cada fase em seu contexto histórico, político e cultural, emergem mudanças de enfoque nas políticas urbanas, descontinuidades entre gestões e os discursos que sustentaram as intervenções. Assim, a cronologia proposta não se limita a organizar dados empíricos: ela oferece uma visão global do processo, permitindo compreender como Santa Maria vem construindo — entre avanços, recuos e experimentações — uma cultura urbana voltada ao pedestre, em diálogo com tendências nacionais e internacionais de mobilidade e vitalidade urbana.

5. Considerações finais

Este artigo apresentou uma metodologia para reconstruir a história dos espaços públicos destinados ao pedestre, a partir do estudo de caso do centro de Santa Maria (RS). A proposta combinou diferentes tipos de fontes – documentais, cartográficas, visuais, jornalísticas e bibliográficas – analisadas em conjunto por meio da triangulação e organizadas em uma cronologia interpretativa. Essa abordagem mostrou-se eficaz para recompor fragmentos dispersos, revelando camadas históricas do espaço urbano que, à primeira vista, poderiam permanecer invisíveis.

A cronologia elaborada, estruturada em quatro fases, evidenciou que os espaços para pedestres na cidade não se constituíram de forma linear, mas em ciclos de avanços e recuos, com momentos de valorização, abandono e reformulação. Tal leitura corrobora a hipótese de que a aplicação de uma metodologia baseada na articulação de múltiplas fontes permite reconstituir criticamente a trajetória desses espaços e identificar padrões de intervenção ao longo do tempo. A cronologia não apenas organiza dados, mas também ilumina tensões, lacunas e disputas em torno do espaço público. O exercício de historicização, nesse sentido, aproxima-se da noção de cidade como palimpsesto: um campo em que permanências e rupturas coexistem e revelam o caráter processual da urbanidade.

Ao mesmo tempo, a análise conectou a dimensão historiográfica e filosófica da cidade às discussões contemporâneas sobre vitalidade urbana, caminhabilidade e qualidade dos espaços públicos. Mostrou-se que compreender quando, como e em que contexto os espaços de pedestres foram concebidos é fundamental para interpretar sua relevância atual e projetar sua potência futura. O estudo de caso de Santa Maria, apesar de suas especificidades, sugere que a metodologia proposta pode ser adaptada a outros contextos urbanos, funcionando como instrumento de leitura crítica e comparativa.

Ainda que a consulta aos acervos tenha revelado algumas ausências documentais relativas a projetos e registros formais, o recurso a fontes alternativas,

como as jornalísticas, permitiu identificar datas, autorias e circunstâncias dos eventos analisados. Essa estratégia não comprometeu a consistência da pesquisa; ao contrário, evidenciou a importância de uma abordagem metodológica que valoriza a diversidade de registros e reconhece diferentes formas de memória urbana.

Como continuidade, prevê-se o desenvolvimento de cronologias locais específicas para cada obra, possibilitando leituras mais detalhadas sobre seus contextos de concepção, execução e transformação. Esse aprofundamento deverá mobilizar novas fontes documentais e orais, especialmente junto a atores sociais envolvidos nas intervenções, de modo a enriquecer a compreensão dos processos e ampliar o alcance crítico da metodologia aqui proposta.

Referências

- AHMSM - ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SANTA MARIA. **Acervo digital do Arquivo Histórico de Santa Maria**. [online]. Disponível em: http://web2.santamaria.rs.gov.br/arquivohistorico/sistema_descricao_documental/index.php/. Acesso em: 01 maio 2025.
- ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha. **Cidades de Pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo**. 1. ed. Rio de Janeiro: Babilonia Cultural Editorial, 2017.
- BELÉM, João. **História do Município de Santa Maria – 1797-1933**. Santa Maria: Edições UFSM, 1989.
- BELTRÃO, Romeu. **Cronologia histórica de Santa Maria e do extinto município de São Martinho: 1787-1930**. 3. ed. Santa Maria: Ed. da UFSM, 2013.
- BELTRÃO, Romeu. Síntese histórica de Santa Maria. In: KUHN, Olinto José (org.). **Livro Guia Geral do Município de Santa Maria**. 3. ed. Santa Maria: Guimapa, 1976. p. 9–15.
- BENJAMIN, Walter. Sobre o Conceito de História. In: **Magia e técnica, arte e política: Ensaios sobre literatura e história da cultura**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 222–232.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- FONSECA, Fábio Luiz. **Os calçadões e sua importância para a qualidade urbana na área central de Juiz de Fora**. 2012. 162 f. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2012.

GABRIEL, Letícia Castro. **Entre a regularidade no “centro” e a ocasionalidade na “borda”**: narrativas urbanas nos espaços públicos da área central de Santa Maria - RS. 2014. 289 p. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GINZBURG, Carlo. **Sinais**: Raízes de um paradigma indiciário. In: MITOS, EMBLEMAS, SINAIS: MORFOLOGIA E HISTÓRIA. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p. 143–180.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico**: VIII Recenseamento Geral - 1970 - Série Regional Volume I - Tomo XXI - Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1973.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **IBGE Cidades - Santa Maria**. [S. l.], 2025. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/santa-maria/>. Acesso em: 1 maio 2025.

JACOBS, Allan B. **Great Streets**. Cambridge: MIT Press, 1993.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 1. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KEELER, Marian; BURKE, Bill. **Fundamentos de projeto de edificações sustentáveis**. Porto Alegre: Bookman, 2010.

MARICATO, Ermínia. O automóvel e a cidade. **ArchDaily Brasil**, [s. l.], 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/795885/o-automovel-e-a-cidade-erminia-maricato>.

MEHTA, Vikas. **The street**: a quintessential social public space. Oxon: Routledge, 2013.

MELLO, Luiz Fernando da Silva. **O espaço do imaginário e o imaginário do espaço**: a ferrovia em Santa Maria, RS. 2002. 160 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) Porto Alegre, 2002.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Com os olhos no passado: a cidade como palimpsesto. **Esboços**: histórias em contextos globais, Florianópolis, v. 11, n. 11, p. 25–30, 2004.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História & História Cultural**. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.

RICOEUR, Paul. **A Memória, A História, O Esquecimento**. Campinas: Editora da Unicamp, 2008.

ROBBA, Fabio; MACEDO, Silvio Soares. **Praças Brasileiras**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2003.

ROLNIK, Raquel. **São Paulo: O Planejamento da Desigualdade**. São Paulo: Fósforo, 2022.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. 1. ed. Campinas: Edições 70, 2018.

RUBESTEIN, Harvey. **Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces**. New York: Wiley, 1992.

SALAMONI, Gian Franco. **O crescimento urbano por extensão e suas repercussões morfológicas em estruturas urbanas**: estudo de caso: Santa Maria/RS. 2008. 372 p. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016.

TOCHETTO, Daniel. **Santa Maria: Uma história precursora do planejamento urbano no Rio Grande do Sul**. 1. ed. Porto Alegre: Corag/CAU-RS, 2016.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 2001.

WHYTE, William H. **The Social Life of Small Urban Spaces**. New York: Project for Public Spaces, 1980.

Agradecimentos

A pesquisa aqui apresentada deve muito à atenção e disponibilidade da equipe do Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, a quem registro meu sincero agradecimento.