

TRAJETÓRIAS DAS IDEIAS SOBRE A CONSTRUÇÃO DE CIDADES: *DER STÄDTEBAU* E A PRESENÇA DO IDEÁRIO URBANÍSTICO GERMÂNICO EM PORTO ALEGRE

Inês Martina Lersch
Departamento de Urbanismo
Faculdade de Arquitetura/UFRGS
martina.lersch@ufrgs.br

Celia Ferraz de Souza
Programa de Pós-Graduação em
Planejamento Urbano e Regional (PROPUR)
Faculdade de Arquitetura/UFRGS
crfsouza@terra.com.br

Introdução

Em meados do século XIX, os contextos econômico, político e social na Europa favoreceram o nascimento de um novo campo de saberes e práticas, o Urbanismo. Conforme as diferentes vertentes, foi denominado de *L'Urbanisme* (francês), *Urban Planning* (inglês) ou *Urbanística* (italiano). No ambiente germânico, desenvolveu-se o conceito *der Städtebau*, traduzido para a língua portuguesa como “a construção de cidades”. Este termo corresponde aos saberes sobre a cidade, que surgiram com a revolução industrial tardia ocorrida na Alemanha e foram disseminados pela Europa em fins do século XIX e início do século XX, razão pela qual os alemães foram reconhecidos como pioneiros nas soluções para as questões urbanas prementes na época. Entre as principais questões, encontravam-se as que tratavam sobre expansões urbanas e habitação.

Em virtude dos muitos indícios, procurou-se investigar a inserção e a difusão deste ideário no meio técnico na cidade de Porto Alegre. Esta pesquisa iniciou como uma investigação que procurasse preencher esta lacuna: a de haver a presença pura ou híbrida de um ideário germânico, ao longo do processo de construção de um pensamento urbanístico na

cidade de Porto Alegre, no período da República Velha. A identificação de personagens que tiveram contato com este ideário, a ponto de alguns terem trazido essas ideias ou terem sido influenciados pelas mesmas ao longo de suas trajetórias profissionais, permitiu um estudo sobre esta contribuição.

Porto Alegre era uma capital de Estado administrada por um governo forte e autoritário, representado pelo Partido Republicano Rio-Grandense, com princípios morais e filosóficos explícitos calcados no Positivismo. A forte presença teuta na capital, em virtude da imigração, e a predominância de uma *Muttersprache* (língua-mãe) em muitos grupos sociais, inclusive no meio técnico, tornaram-se fatores importantes que contribuíram para a divulgação da cultura alemã.

Entre os indícios que motivaram este estudo está a presença de importantes publicações, manuais e tratados sobre o urbanismo germânico na Biblioteca da Escola de Engenharia. Parte do acervo já havia sido “salvo” na década de 1970, quando alguns livros e revistas estavam sendo postos fora, uma vez que eram muito antigos e “ninguém mais falava alemão” (Souza et al., 1995, p. 1).

As questões que se colocaram diante dos fenômenos e dos documentos foram muitas: houve uma circulação de ideias em Porto Alegre, a respeito do urbanismo, assim como era compreendido na Alemanha, a partir do conceito *der Städtebau*? Por que meios e veículos? Através de quais personagens? A Escola de Engenharia pode ter sido um canal? Discutir, portanto, o papel da Escola de Engenharia de Porto Alegre e a contribuição de alguns de seus engenheiros neste contexto é o objetivo deste trabalho, que vem ao encontro do esforço coletivo de contribuir com o campo de conhecimento da História da Cidade e do Urbanismo no Brasil.

A Escola de Engenharia de Porto Alegre e o contato com Berlim

No final do séc. XIX e início do XX, Porto Alegre era uma cidade que tinha como característica a forte presença teuta constituída, em particular, por uma elite de comerciantes e industriais. No processo de formação de uma sociedade, juntavam-se a estes também médicos, professores, jornalistas e profissionais da área técnica, entre outros. Neste período, o interesse econômico proporcionado pela colonização no Sul do país, iniciada em 1824, permitiu a abertura de contato mais franco com a Alemanha. Através das companhias de viagem também se ampliou o acesso às travessias transatlânticas e, com mais frequência, às idas e vindas entre a Alemanha e o Brasil.

Porto Alegre passaria a ter, através da Escola de Engenharia, fundada em 1896, um canal aberto que permitiria a ida de alunos para estudar na Europa, em particular, em Berlim. Desde o início, também o quadro docente foi formado por profissionais que estiveram muito estreitamente ligados ao meio germânico. Entre os professores contratados em 1898 encontrava-se, por exemplo, o engenheiro Rodolpho Ahrons, recentemente chegado de seus estudos na capital prussiana e que muito contribuiu com o ensino e a prática da profissão.

A Escola de Engenharia de Porto Alegre (Figura 1) pode ser reconhecida como uma importante instituição de ensino técnico que manteve sempre uma participação ativa na história desta cidade e que, de certa forma, se encontrou na sua origem ligada a um projeto político. Basta observar o objetivo pelo qual a Escola de Engenharia foi fundada, a saber, capacitar técnicos e formar engenheiros, e por inferência, instrumentalizar o Estado castilhistas com vistas ao crescimento da indústria, do transporte e da agropecuária.

A intenção principal da Escola sempre foi a formação de engenheiros, “visando somente ser útil ao engrandecimento da pátria” (Pereira, 1898, p. 26-27), fornecendo àqueles a teoria necessária para a prática de uma profissão. Tinha como proposta também dividir a vasta ciência do engenheiro em cursos especiais, na intenção de formar profissionais especialistas, mais habilitados em algum dos ramos da engenharia. A ideia de cursos de duração de dois ou três anos, permitia aos “menos favorecidos da fortuna” adquirirem um diploma, de modo a torná-los independentes e úteis à pátria e à família.



Figura 1 - Vista Geral da Escola de Engenharia, 1911. Fonte: Relatório da Escola de Engenharia de Porto Alegre, 1912, não paginado.

Uma outra característica da Escola foi sempre buscar a excelência na formação de seus alunos. Por isso, em 1909, com uma situação financeira favorável, a administração da Escola não tardou em enviar o engenheiro e professor João Lüderitz em comissão para a Europa - em visita à França, Bélgica, Suíça, Itália e Alemanha - e Estados Unidos com a incumbência de conhecer institutos de ensino profissional, contratar mestres para as oficinas e adquirir material para as instalações. Por se tratar de um estabelecimento de ensino modelo, teve a oportunidade de visitar a Real Escola Técnica (*Königlich Technische Hochschule*), em Charlottenburg, área de expansão localizada a oeste de Berlim (Figura 2).

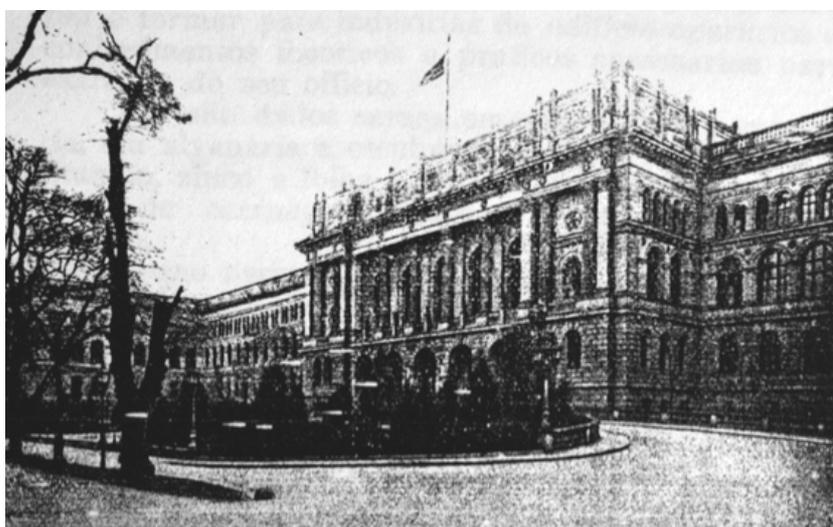


Figura 2 - Fachada principal da Real Escola Técnica de Berlim. Fonte: Lüderitz, 1909, p. 28

Segundo McClelland (1988, p. 195), como instituição dedicada à formação de engenheiros e ao desenvolvimento de tecnologia, a *Technische Hochschule* exerceu um papel decisivo no processo de transformação de Berlim em uma das maiores cidades industriais da Europa. A escola alemã serviu como modelo de ensino técnico, que aliava a teoria à prática. O professor João Lüderitz expressara-se com admiração ao visitar as instalações desta instituição. A formação na renomada escola alemã era uma importante referência no meio técnico na capital gaúcha.

A partir de 1912, a Escola de Engenharia de Porto Alegre passou a manter um contato mais intenso com a Europa e Estados Unidos. Basta ver os casos dos professores enviados em viagens comissionadas mais frequentes, dos professores contratados no exterior, do material comprado, assim como, o acervo de livros e revistas adquirido para a biblioteca. Além disso, a partir deste ano, os formandos que se destacavam nos estudos passaram a ser enviados aos estabelecimentos de ensino no exterior para aperfeiçoamento nas suas áreas de

atuação. Estas informações demonstram que a Escola estava conectada com o que havia de mais moderno nas áreas em que estava investindo e atuando.

As escolas técnicas como berço das ideias sobre a cidade

As Escolas Técnicas na Alemanha foram berço para muitas das principais ideias sobre a construção de cidades. A partir de 1907, na *Technische Hochschule* de Berlim, os professores Joseph Brix e Felix Genzmer passaram a organizar seminários que tinham este tema como foco. As palestras e debates realizados nestes seminários foram publicados em fascículos sob o título de *Städtebauliche Vorträge* (Conferências sobre a Construção de Cidades). Em Dresden, também com a criação dos seminários na respectiva *Technische Hochschule*, a formação na área passou a ser instituída em 1909.

Felix Genzmer fora nomeado como professor em Berlim em 1903 e Joseph Brix, no ano seguinte. Em artigo sobre a gênese da disciplina nesta instituição, Bodenschatz (2011, p. 28) afirma que a iniciativa de ambos representou uma grande contribuição ao vibrante debate sobre o tema antes da I Guerra Mundial. O “famoso *Städtebauliche Vorträge*”, como se refere o autor, era organizado dentro do *Seminar für Städtebau*, como uma atividade incluída no currículo da formação tanto em Arquitetura quanto em Engenharia.

Brix e Genzmer foram também parceiros na prática da profissão, realizando juntos, entre outros, o projeto da *Siedlung Frohnau*, nos arredores de Berlim, propondo um traçado assimétrico e orgânico destinado a uma população de 30 mil habitantes. Na academia, incentivavam o desenvolvimento de estudos e projetos, a partir do conhecimento adquirido nos seminários (Figura 3).

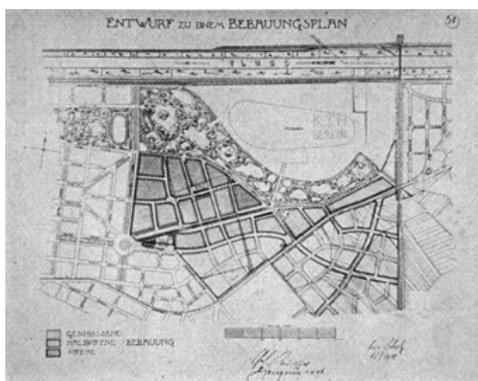


Figura 3 - Estudos realizados no *Seminar für Städtebau*, em Berlim. Fonte: Brix, 1910, pp. 36 e 37.

Ao longo do primeiro ano, o foco principal dos seminários foi voltado para a legislação relacionada ao planejamento das cidades, para as expansões urbanas, o transporte público e a arte urbana. As palestras eram publicadas e colocadas à venda, por valores entre 1

e 3,6 marcos, junto ao editor Wilhelm Ernst & Sohn, em Berlim. Uma característica das primeiras edições era a de apresentar apenas conteúdo textual. A iniciativa de incluir ilustrações aconteceu no sexto caderno, na documentação da palestra dada por Josef Stübben, sob o título “A realização da expansão urbana conforme as condições de propriedade”.

A importância das palestras de Brix e Genzmer para a construção de um ideário urbanístico na Alemanha se dá na medida em que se reconhece o seu conteúdo como um resumo do conhecimento que se tinha sobre o assunto na época. Segundo Bodenschatz (2011, p. 28), a mensagem das publicações era inequívoca: *Städtebau* não era somente uma disciplina de desenhos, mas também uma disciplina de palavras – uma disciplina acadêmica. Além disso, as palestras demonstravam que se tratava de uma disciplina internacional e era o resultado de uma troca de experiências internacionais.

Este aspecto pode ser analisado de duas maneiras. Uma delas é que o autor reforça a ideia defendida por Stübben, de que os princípios do urbanismo eram de todos os tempos e países. A outra é que, de fato, os palestrantes que contribuíam com os seminários traziam casos e exemplos não só germânicos, mas também de outros países da Europa, como França, Itália, Inglaterra e Países Baixos.

Olhando para a controvérsia em torno do caráter do urbanismo – urbanismo como arte ou como ciência – a mensagem de Brix e Genzmer era clara: o urbanismo é ambos e mais – engloba arte, ciência e engenharia também. Tinha que incluir, de acordo com as palavras de Brix e Genzmer, “as ciências progressistas da tecnologia, saúde e economia”. Exames mais acurados de suas palestras revelam que o urbanismo inclui disciplinas além: por exemplo, transporte público, direito administrativo e a legislação de planejamento. O próprio planejamento urbano era considerado uma parte do urbanismo¹. (Bodenschatz, 2011, p. 28).

As conferências serviram como preparação para a *Städtebau-Ausstellung*, exposição internacional ocorrida em Berlim, em 1910. Esta exposição não apenas trouxe ao público alemão pela primeira vez a nova disciplina, como também tornou-se um dos maiores eventos sobre o tema até então vistos. Por sua vez, o sucesso de público internacional foi tal, que partes dessa exposição foram apresentadas também em Düsseldorf e em Londres, na *Town Planning Conference of the Royal Institute of British Architects*.

¹ Tradução livre das autoras, a partir de: “Looking at the controversy surrounding the character of urban design – urban design as art or as science – Brix and Genzmer’s message was clear: urban design is both and more – it encompasses art, science and engineering, too. It had to include, according to the words of Brix and Genzmer, “the progressive sciences of technology, health and economics”. Closer examinations of their lectures reveals that urban design includes further disciplines: for example public transportation, administrative law, and the law of planning. Urban planning itself was considered to be a part of urban design”. BODENSCHATZ, 2011, p. 28

A trajetória das ideias por meio das publicações: a contribuição do Eng. Roberto Bruno de Escobar

Para formar uma noção mais completa a respeito da presença do ideário germânico sobre a construção de cidades em Porto Alegre, procurou-se identificar personagens vinculados à Escola de Engenharia e que tiveram alguma relação mais próxima com a Alemanha. O estudo sobre a Escola de Engenharia de Porto Alegre permitiu verificar a proximidade existente entre esta escola e a *Technische Hochschule* de Berlim.

A importância de contar a história da Escola de Engenharia também se tornou evidente a partir do momento em que se poderia explicar o ambiente no qual Roberto Bruno de Escobar se formou. Nascido em 6 de outubro de 1889, em Porto Alegre, Escobar concluiu o curso ginásial em 1906 - já na época oferecido pela Escola de Engenharia - com o título de Bacharel e, no ano seguinte, ingressou na Escola de Engenharia, formando-se Engenheiro Civil, em 1910.

Mesmo depois de formado, Escobar ainda manteve fortes vínculos com a Escola e convivia com o influente meio técnico. Talvez por isso, em 1912, tenha sido convidado para compor a Comissão de Melhoramentos. Escobar assim como João Moreira Maciel, o coordenador do Plano, foram contratados inicialmente como assistentes técnicos para trabalhar na Comissão (Souza, 2010, p. 55)

Em dezembro de 1913, Escobar matriculou-se na *Technische Hochschule* em Berlim para aperfeiçoar-se em eletricidade, onde permaneceu até o ano seguinte, quando a I Guerra foi deflagrada, de modo que o conflito forçou a sua volta ao Brasil. No entanto, o tempo em que permaneceu nesta escola foi suficiente para demonstrar interesse aos temas relativos à construção das cidades que se encontravam na pauta dos debates: acabou por estudar também **melhoramentos de cidades**. Em sua viagem de volta, trouxe consigo um importante acervo de livros e publicações, entre os quais encontravam-se as principais obras de referência para o estudo do urbanismo germânico.

Roberto Bruno de Escobar veio a falecer em meados de 1917, no Rio de Janeiro, por conta de “uma gripe pulmonar de caracter violentissimo” - tratando-se provavelmente da gripe espanhola – segundo notícia publicada no jornal A Lanterna, da capital federal, e replicada no jornal gaúcho A Federação. No ano seguinte, a Biblioteca da Escola de Engenharia de Porto Alegre receberia uma doação de 145 livros para o seu acervo, todos pertencentes a Escobar. Segundo o noticiário sobre o seu falecimento, o jovem engenheiro “há dois ou tres dias já previra o desfecho fatal da sua enfermidade, legando sua biblioteca à

Escola de Engenharia do Rio Grande do Sul” (A Federação, 1917). A entrega do acervo foi feita pelo pai de Escobar, Marçal Pereira de Escobar, deputado federal pelo PRR.

Entre estes livros, estão os que se têm em mãos e que moveram o tema de estudo da pesquisa, os mesmos que iriam ser jogados fora nos anos 70. Como parte integrante do acervo resgatado estavam exemplares das Conferências sobre a Construção de Cidades (*Städtebauliche Vorträge*), de Joseph Brix e Felix Genzmer, promovidos na *Technische Hochschule* em Berlim. Na folha de rosto de um dos fascículos, verifica-se a identificação do nome com letra cursiva de Escobar, com local e data, a saber, Berlim, 1914, conforme a Figura 4:



Figura 4 - Folha de rosto de um dos fascículos dos *Städtebauliche Vorträge*, pertencente ao engenheiro Roberto Bruno de Escobar. Fonte: Lersch, 2014, p. 287

Compreende-se agora que estes fascículos eram vendidos no meio universitário, e que, portanto, o jovem engenheiro utilizou-se desta oportunidade para adquiri-los. Além destes, foram localizadas no acervo de livros raros da Escola de Engenharia a obra de Reinhard Baumeister, *Stadt-erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung* (A expansão das cidades e sua relação com os aspectos técnicos, edifícios e econômicos), publicado em 1876, que se tornou o primeiro tratado urbanístico germânico de grande difusão, e a obra de Camillo Sitte *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (A Construção das Cidades segundo seus Princípios Artísticos), em sua quarta edição, publicada em 1909, que também pertenceram a Escobar (Figura 5).

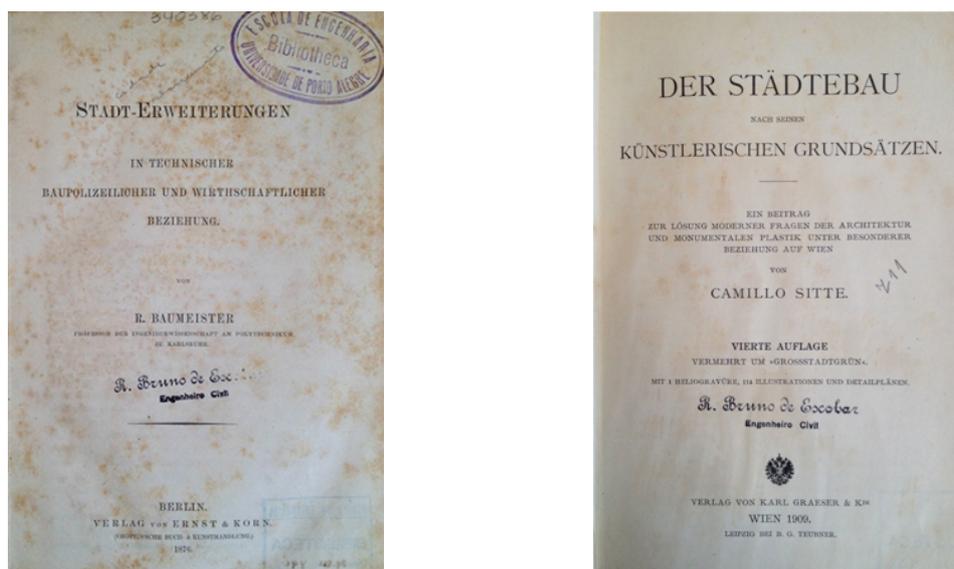


Figura 5 - Folha de rosto dos livros de Reinhard Baumeister e Camillo Sitte, pertencentes ao engenheiro Roberto Bruno de Escobar. Fonte: Lersch, 2014, p. 287

Como explicar o interesse de Escobar em adquirir estes livros? Uma possibilidade é a de que, em meio às discussões sobre os problemas urbanos a serem enfrentados em Porto Alegre, o jovem engenheiro, como membro da Comissão do Plano, possa ter tido o olhar despertado para o tema do ‘urbano’. Tamanho pode ter sido o seu interesse, a ponto de, em sua curta estada em Berlim, ter adquirido os mais importantes livros e publicações sobre o tema – quiçá não terá participado dos seminários. Para esta dúvida, talvez não há resposta. Mas, ao investigar a curta trajetória de Escobar, explica-se uma das questões que se apresentavam à pesquisa: o meio pelo qual estes livros, fundamentais para o urbanismo germânico, chegaram à Escola de Engenharia.

A trajetória das ideias por meio da formação: a contribuição do Eng. Benno Hofmann

Na historiografia do urbanismo em Porto Alegre, o nome do Engenheiro Benno Hofmann tem sido citado por vários pesquisadores por um fato em particular: o de ter sido aluno dos reputados engenheiros sanitaristas alemães Joseph Brix e Felix Genzmer, e ter conhecido através destes, os ensinamentos de mestres de reputação universal como Sitte, Hénard, Stübben entre outros, conforme afirmação feita por ele mesmo em artigo publicado em 1925, na Revista *Egatea*.

Benno Hofmann nasceu em 10 de outubro de 1892, em São Leopoldo, reduto da colonização alemã no Rio Grande do Sul. Em 1912, iniciou o curso de Engenharia Civil na *Königliche Technische Hochschule zu Berlin*, concluído em 1916. Trata-se, portanto, de um personagem que realizou a sua formação integral no ambiente germânico, especificamente em

um contexto no qual se cultivava de modo profícuo, a então “*relativamente nova sciencia*” (Hofmann, 1925, p. 1) preocupada com a construção de cidades.

Entre estas disciplinas que integravam o currículo no período de formação de Hofmann, destacam-se algumas relacionadas com a construção das cidades, como por exemplo, aquelas ministradas justamente pelos seus professores, a saber, Brix, em disciplinas como *Wasserversorgung der Städte* (Abastecimento de água para as cidades) e Genzmer, em disciplinas como *Städtebaukunst, Geschichtliches und Stadttypen (...) für Architekten und Bauingenieure* (Arte urbana, história e tipos de cidades (...) para arquitetos e engenheiros civis). Enquanto Brix (1910) se debruçava mais sobre questões técnicas relacionadas ao projeto de expansão urbana, Genzmer (1910) trazia ao debate aspectos que diziam respeito à paisagem urbana. Estes conteúdos surgem nos discursos de Benno Hofmann, ao demonstrar preocupação tanto com as questões de cunho técnico quanto com as questões estéticas e de percepção.

Por duas vezes, em 1917 e 1925, Benno Hofmann contribuiu com artigos na Revista *Egatea*, a primeira revista técnica de engenharia produzida no Rio Grande do Sul, que circulou entre 1914 e 1934. O primeiro artigo foi escrito assim que o engenheiro chegou em Porto Alegre, o que demonstra que imediatamente se envolveu com o meio técnico da capital, em particular, com a Escola de Engenharia e seus engenheiros. Neste artigo, intitulado “Considerações gerais sobre a água, suas propriedades e sua utilização para o abastecimento de cidades” (Hofmann, 1917), o engenheiro “chamou a atenção para o fato de que a água é um poderoso instrumento de transmissão de epidemias”, conforme Souza.

Como referência, expunha a discussão de higienistas europeus sobre o assunto, ocorrida após a epidemia de cólera de 1854, que varreu a população da Inglaterra. Ressaltava a má qualidade da água fluvial e recomendava evitá-la quando do abastecimento de uma localidade, na ausência de processos purificadores. Nesse âmbito, inscreviam-se os ‘preceitos gerais da higiene moderna. (Souza, 2010, p. 146).

Estas ideias de Hofmann fortalecem a compreensão de que as questões de saneamento pautavam os debates sobre a construção das cidades no início do século XX, assim como em demais cidades brasileiras, também em Porto Alegre. É possível, portanto, compreender o seu domínio sobre o tema reportando o fato à sua recente formação. Por sua vez, o artigo publicado em 1925, contemplado em duas partes, trazia o título “Notas sobre o arruamento das cidades”. O texto inicia com uma crítica aos “arruamentos até hoje procedidos de uma maneira desregrada e comdenável”.

São elles geralmente feitos aos poucos, de accordo com as exigencias do momento, sem obedecer porem a um plano certo, sem que exista um projecto geral para o novo bairro, traçado conforme as exigências modernas da sciencia ou arte de construção de cidades (Urbanisme, Town Planning). (Hofmann, 1925, p. 1).

Hofmann introduz a ideia de plano geral para um novo bairro, tratando, portanto, da questão sobre a expansão da cidade, que, no seu entender, deveria ser feita conforme o pensamento do urbanismo moderno. Dirige a sua crítica para referir-se ao traçado que havia sido utilizado no Bairro Navegantes (Figura 6), uma das áreas de expansão da cidade de Porto Alegre na época.

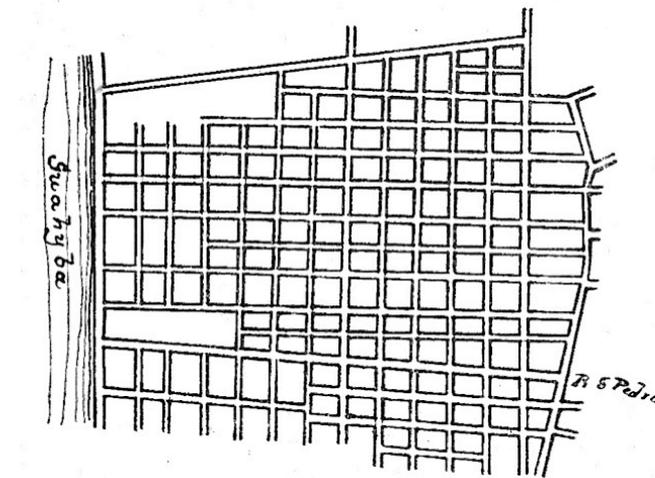


Figura 6 - Traçado do Bairro Navegantes. Fonte: Hofmann, 1925, p. 3

O autor repudia a inobservância a qualquer método previamente pensado somente na abertura de ruas e no desprezo quase absoluto das condições topográficas do terreno, bem como, à qualquer condição higiênica e sanitária. A sua crítica recai também sobre o traçado ‘absolutamente’ reto e perpendicular, a igualdade matemática e o ato mecânico, que resultam em um bairro que “oferece o aspecto de um taboleiro de xadrez de uma uniformidade monótona e insípida, sem que a menor variação venha quebrá-la e em que a nossa vista possa descansar e se deleitar” (Hofmann, 1925, p. 1).

Além disso, o engenheiro aponta para o fato de que este modo de proceder estivesse atendendo as conveniências econômicas dos proprietários dos terrenos arruados. O discurso de Hofmann estava, sem dúvida, calcado nos princípios do urbanismo moderno.

Si não quisermos comprometer o futuro das nossas cidades, não só quanto ao seu embelezamento como também quanto a sua salubridade, si quizermo-nos ufanar de possuil-as munidas dos requisitos de uma cidade moderna, construídas segundo os preceitos modernos, forçoso será abandonar este systema errôneo e adoptar outro, o único verdadeiro, que, dictado pela evolução progressista, satisfaz, ao par das

necessidades para a fácil e desembaraçada circulação dos veículos, as exigências sanitárias, de conforto e estética da população. (Hofmann, 1925, p. 2).

O engenheiro afirma que esta “ciência relativamente nova” não havia ainda encontrado reconhecimento local e que, “até hoje, segundo me consta, ainda não temos no Brasil Escola de Engenharia que incluísse em seu programma uma cadeira sobre esta matéria”. E acrescenta, indicando que as escolas europeias já haviam introduzido em seu programa de estudos uma cadeira relativa ao tema – tratava, com certeza, entre outras, da *Technische Hochschule* de Berlim e também a de Dresden. O caráter pioneiro de Hofmann se encontra ao demonstrar um domínio sobre o urbanismo de vanguarda e uma preocupação sobre o tema da cidade em construção, a partir dos referenciais europeus.

Estes referenciais se tornam mais evidentes quando se observa os exemplos que o autor utiliza. O artigo de Hofmann apresenta uma análise da forma da cidade e fala sobre o emprego de modelos. Utiliza para tanto desenhos sobre os quais tornou-se absolutamente necessário refletir, para melhor compreensão do papel deste personagem na transferência de ideias para Porto Alegre. Ao longo da pesquisa, observou-se a similaridade entre os desenhos utilizados no artigo de Hofmann e ilustrações de outras fontes. A partir de uma análise textual e gráfico-comparativa, verificou-se que Hofmann utilizou-se, fundamentalmente, dos conceitos sobre traçados, ruas e praças, difundidos por Stübben na sua obra *Der Städtebau*, publicada a primeira vez em 1890. A análise comparativa foi realizada a partir de um exemplar da terceira edição, publicada em 1924 (Lersch, 2014).

Na prática, não havia o rigor na citação de referências. Apesar disso, o leitor é avisado no início do artigo sobre quais eram os mestres seguidos por Hofmann (Sitte, Hénard, Stübben, etc...). É difícil medir as influências sofridas, porém, o confronto entre os discursos permite fazer uma análise entre o autor local e os de origem germânica, através do qual é possível comprovar que ele se associa ao texto de Stübben. Verificou-se uma semelhança extraordinária entre os discursos de ambos e, portanto, a partir desta análise, passa-se a ter evidências da circulação dessas ideias no meio local.

A primeira ideia da qual Hofmann se apropria é a respeito da malha viária, que, em seu livro, Stübben (1924, p. 477-480) trata como ‘sistema de ruas em rede’². Hofmann muda apenas a ordem de apresentação entre os diferentes tipos, mas discute, reproduzindo o discurso de Stübben, os tipos fundamentais de traçado para o projeto de arruamento de uma cidade, a saber, o tipo retangular, o sistema diagonal e o sistema radial, chamando este último

² em uma tradução literal, *Systeme des Strassenetzes*: *Strasse* - rua; *Netz* - rede (nota das autoras).

de sistema natural, uma vez que remete ao desenvolvimento natural de uma cidade, que se dá a partir de um ponto central, como a igreja ou a praça de feiras (Hofmann, 1925, p. 5).

Ao discutir os traçados retangular e diagonal, Hofmann toma como exemplo o Plano de Belo Horizonte, do engenheiro Aarão Reis, de 1894 (Figura 7). A nova capital de Minas Gerais havia sido planejada a partir da ‘tabula rasa’, com um traçado xadrez cortado por diagonais, inspirado no plano de Washington, de L’Enfant. O plano recebera críticas, sendo a mais contundente, segundo Andrade (1998, p. 144), a de Saturnino de Brito, que se referiu ao plano como um ‘traçado geométrico’.

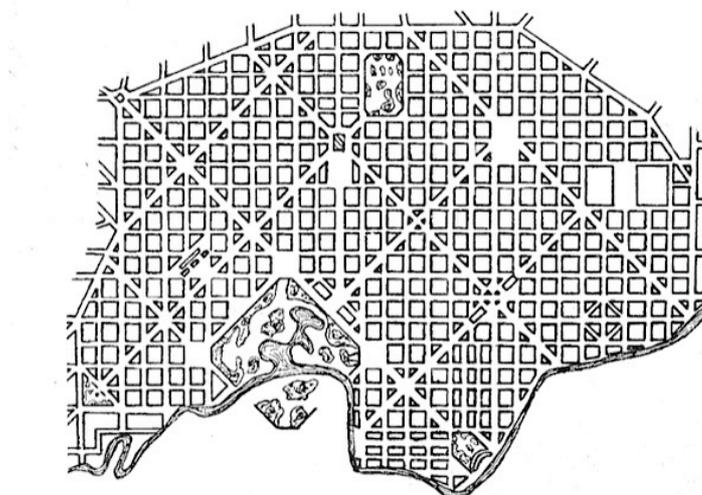


Figura 7 - Plano de Belo Horizonte, de Aarão Reis, de 1894. Fonte: Hofmann, 1925, p. 5

Em contraponto, o engenheiro sanitarista propôs um plano com modificações sanitárias, descaracterizando o traçado original, introduzindo sinuosidade e rompendo com a rigidez geométrica, em virtude das vias de fundo de vale propostas. Este é a única ilustração do artigo da qual Hofmann indica a fonte, a saber, da obra *Notes sur le Trace' Sanitaire des Villes*, de Saturnino de Brito.

Porém, conforme Hofmann, “da aplicação demasiada das ruas diagonais, resultaria o desaparecimento de quarteirões retangulares, dando lugar a quarteirões triangulares”. O autor utiliza o exemplo da cidade de Antuérpia extraído do *Der Städtebau*, conforme a comparação dos desenhos, conforme a Figura 8. Stübben citara o exemplo do *Quartier du Sud*, ao tratar das expansões urbanas.

ser curvas (*krumme oder gerade Straßen?*)”. Mas esta discussão já havia há algum tempo extrapolado os limites europeus. Andrade (1998, p. 232) demonstra que Barry Parker, arquiteto inglês que atuou em São Paulo, em uma nota datada de 1917, sobre o Plano do Pacaembu, afirma que “uma via curva sempre contém algum mistério para o pedestre”, enquanto as retas, sobretudo as longas, provocavam monotonia. O discurso de Parker demonstra, por outro lado, que este assunto já se resolvera, uma vez que afirmou também que “hoje os urbanistas dependem seu sucesso da habilidade em resolver cada problema com a mente aberta, livre de bias ou predileção em favor de ruas curvas ou retas”, conforme descreve o autor.

Ao tratar das ruas, em particular das circulares mais externas de um núcleo urbano, Hofmann remete ao exemplo de Colônia, na Alemanha (Figura 10).

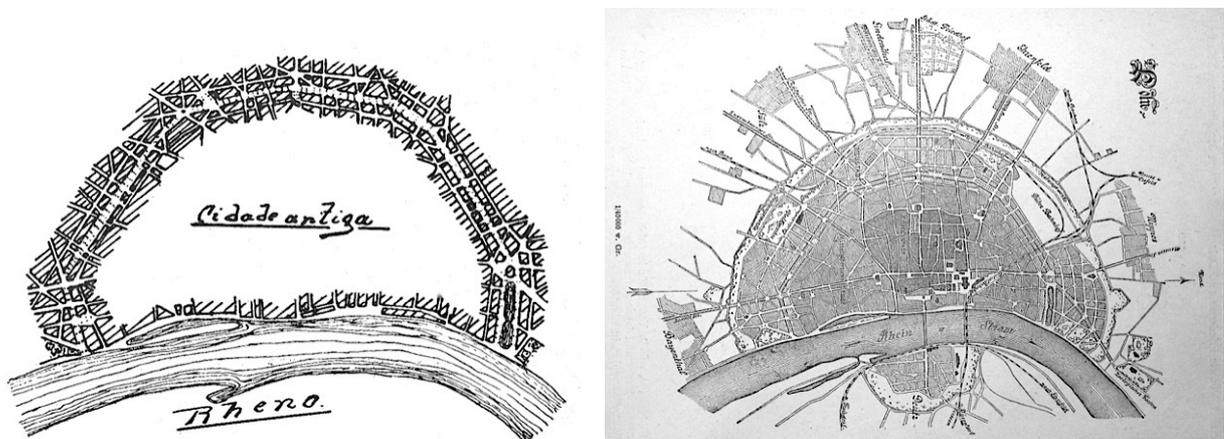


Figura 10 – À esquerda, exemplo da rua circular externa de Colônia, utilizado por Hofmann, a partir do projeto de Stübben, à direita. Fonte: Hofmann, 1925, p. 82 e Stübben, 1924, p. 468-469

Hofmann trata também do embelezamento das ruas pela sua arborização e, da mesma forma, se utiliza das referências de Stübben (Figura 11).

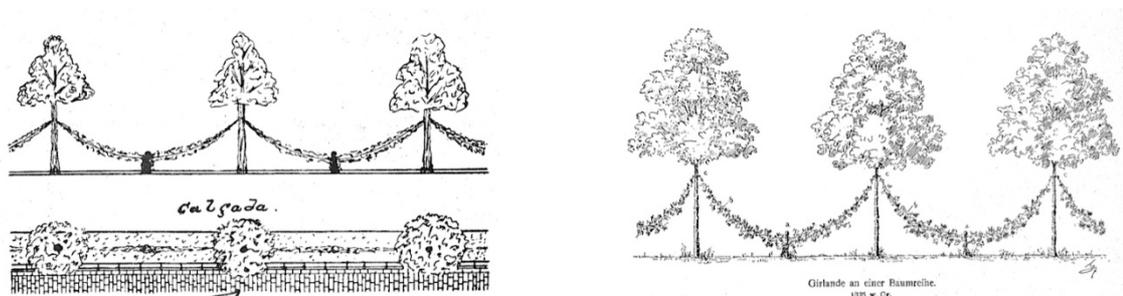


Figura 11 - Uso da vegetação como ornamento das ruas, à esquerda, por Hofmann e à direita, por Stübben. Fonte: Hofmann, 1925, p. 81 e Stübben, 1924, p. 269

Estes são apenas alguns exemplos da apropriação do engenheiro Benno Hofmann para com as ideias difundidas por Stübgen sobre a construção de cidades. Entre outras coisas, o discurso de Hofmann alertava para o comprometimento do futuro das nossas cidades, não só quanto ao seu embelezamento, mas também à sua salubridade, à circulação de veículos, às exigências sanitária, de conforto e estética. O seu “único intuito” era, segundo o próprio Hofmann, com este artigo, “cooperar em benefício das nossas cidades e das suas populações”. A partir deste exemplo, é possível afirmar que a intenção de cooperação de Hofmann foi muito além. Imbuído de uma influência profunda, o engenheiro semeou no fértil ambiente técnico da época as ideias sobre uma nova disciplina, o urbanismo, a partir de sua vertente germânica.

Considerações Finais

A Escola de Engenharia serviu como um canal aberto entre Porto Alegre e a Europa, por intermédio do qual transitaram pessoas e ideias, muitas delas provindas do ambiente germânico. Mais precisamente, um caminho de duas vias: por um lado, seguiram ao estrangeiro professores em viagens comissionadas e alunos em oportunidades de formação e aperfeiçoamento; por outro, mestres e técnicos vieram contratados para trabalhar na Escola.

Através deste canal também foram trazidas algumas das mais importantes obras de vanguarda sobre a construção das cidades – *der Städtebau* - publicadas na Alemanha. Um olhar sobre a biblioteca da Escola de Engenharia permitiu verificar em seu acervo livros e publicações sobre o urbanismo germânico. A pesquisa revela, pois, a Escola como guardiã de um acervo bibliográfico raro, com livros como o de Reinhard Baumeister e Camillo Sitte, além de ter guardado, por um longo tempo, a coleção *Städtebauliche Vorträge*, organizada por Joseph Brix e Felix Genzmer e contendo, entre outros discursos, também os de Stübgen.

O termo *der Städtebau* não era utilizado no meio técnico ou acadêmico em Porto Alegre. Observa-se, porém, que as ideias estavam presentes. Explicitamente, as ações relativas à construção de cidades eram expressas nos termos “melhoramentos”, “saneamento” e “higiene”, que compunham o rol de intervenções do processo de modernização das cidades brasileiras neste período.

Os acontecimentos de cada uma das duas trajetórias não podem ser entendidos como fatos isolados, se a intenção foi refletir sobre a chegada de um pensamento germânico através da Escola de Engenharia. Uma se deu através das publicações, enquanto outra, através do discurso publicado na revista da instituição. Apesar dos infortúnios, a principal contribuição de Escobar se deu ao servir de veículo para que os fascículos publicados na

Technische Hochschule de Berlim chegassem por meio de doação à Escola de Engenharia. O personagem, porém, que de fato carrega o ideário germânico no seu discurso é Hofmann e por meio da análise comparativa é possível concluir de que se trata de uma transposição de ideias.

Como explicar o fato de que a difusão deste ideário não se tenha se dado de modo mais amplo? Ou de que as ressonâncias e permanências não sejam tão explícitas? Com as perseguições aos teutos, principalmente com a aproximação da II Guerra Mundial, muitos livros em alemão deixaram de ser lidos, foram esquecidos nas prateleiras ou colocados fora, porque “ninguém mais falava (ou deveria falar) alemão”.

Por outro lado, porém, em termos de correntes de pensamento da Arquitetura e do Urbanismo, não se pode esquecer que, em seguida, o Modernismo também abafaria a manifestação de correntes anteriores.

Referências Bibliográficas

- A Federação. Porto Alegre, segunda-feira, 23 de julho de 1917. Ano XXXIV, nº 169. Hemeroteca Digital Brasileira da Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=388653&PagFis=36921>. [Acesso em 16 jul 2014].
- Andrade, C. R. M. 1998. Barry Parker um arquiteto inglês na cidade de São Paulo. 486 p. *Tese* (Doutorado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Brix, J. 1910. Kanalisation und Städtebau (Rede de esgotos e a construção das cidades). In: *Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin*. Berlin: Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn.
- Bodenschatz, H. 2011. 100 Years and More of Urban Design at TU Berlin (p. 27 - 33). In: *Bridging Urbanities: Reflections on Urban Design in Shanghai and Berlin*. BAUERFEIND, Bettina; FOKDAL, Josefine (Eds.). Schriften der Habitat Unit, Fakultät VI Planen – Bauen – Umwelt der TU Berlin. Berlin: LIT Verlag.
- Escola de Engenharia de Porto Alegre, 1912. *Relatorio da Escola de Engenharia referente ao anno de 1911*. Porto Alegre: Officinas graphics do Instituto Electro-technico da Escola de Engenharia de Porto Alegre.
- Genzmer, F. 1910. Die Ausstattung von Strassen und Plätzen (As características de ruas e praças). In: *Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin*. Berlin: Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn.
- Hofmann, B. 1917. Considerações gerais sobre a água, suas propriedades e sua utilização para o abastecimento das cidades. In: *EGATEA*, Porto Alegre, v. 4, n.1, jul/ago.

Hofmann, B. 1925. Notas sobre o arruamento das cidades – Parte 1. In: *EGATEA*, Porto Alegre, v. 10, n. 1, p. 01-07, jan.-fev.

Hofmann, B. 1925. Notas sobre o arruamento das cidades – Parte 2. In: *EGATEA*, Porto Alegre, v. 10, n. 2, p. 79-83, mar.-abr.

Lersch, I. M. 2014. A busca de um ideário urbanístico no início do século XX: der Städtebau e a Escola de Engenharia de Porto Alegre. 451 p. *Tese* (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Faculdade de Arquitetura, UFRGS, Porto Alegre.

Lüderitz, J. *Relatório da Viagem na Europa e Estados Unidos*. Porto Alegre: Globo, 1909. 157 p.

McClelland, C. 1988. To Live for Science: Ideals and Realities at the University of Berlin. In: BENDER, T. *The University and the City: from Medieval Origins to the Present*. New York/Oxford: Oxford University Press.

Pereira, A. N. 1898. Carta ao Congresso Nacional. In: *Relatório da Escola de Engenharia referente ao ano de 1897*. Porto Alegre: Typografia de Cesar Reinhardt.

Simões Junior, J. G. 2011. A contribuição germânica para a construção do urbanismo moderno (1870-1930): referência pra os primeiros projetos urbanos em São Paulo. In: Domschke, Rainer (Hrsg). *Martius-Staden-Jahrbuch = Anuário do Instituto Martius-Staden*. São Paulo, n. 58, p. 55-79.

Souza, C. F.; Lersch, I. M. 1995. Urbanismo no início do século/ Bibliografia Alemã em Porto Alegre. In: Encontro Nacional da ANPUR, 1995. *Anais*. Brasília: UFB.

Souza, C. F. 2010. *Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. 2. ed. rev. e ampl. Porto Alegre: Armazém Digital.

Stübgen, J. 1924. Der Städtebau. In: *Handbuch der Architektur*. 4. Teil: Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude. 9. Halbband. Leipzig: J.M. Gebhardt's Verlag.