

Contribuição ao estudo das trajetórias de construtores de cidades: as ideias de Joseph Stübben no discurso do eng. Benno Hofmann

Inês Martina Lersch

Arquiteta e Urbanista, doutora em Planejamento Urbano e Regional, Departamento de Urbanismo da Faculdade de Arquitetura/PROPUR, professora adjunta da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Rua Sarmiento Leite, 320, Depto. de Urbanismo, 3º andar, Farrroupilha, Porto Alegre, RS, CEP 90050170, martina.lersch@ufrgs.br

Resumo

Este artigo discute a presença das ideias do Eng. Joseph Stübben no discurso do Eng. Benno Hofmann, formado em Berlim em 1916. Seguindo os indícios apresentados nos textos publicados por Hofmann em 1925 na Revista EGATEA, percebeu-se uma relação muito próxima da vertente encontrada na obra “Der Städtebau”, de Stübben (1890). A comparação dos textos demonstra inúmeras semelhanças, verificando que questões como o tipo de traçado, largura e comprimento das ruas ou a sua monotonia foram discutidas por Stübben e claramente apropriadas por Hofmann em seu discurso.

Palavras-chave: urbanismo no Brasil, circulação de ideias, construtores de cidades.

A Alemanha destacou-se no ataque aos males da cidade, de modo sistemático e eficiente. Porém, não eram privilégios dos alemães nem os problemas, nem os instrumentos utilizados para o combate de tais males. Assim como os demais países, os alemães enfrentaram os problemas causados pela industrialização; conseguiram, porém, fazê-lo organizando princípios básicos, com destaque para os aspectos da eficiência na gestão da administração pública municipal, demonstrando um forte cunho técnico. Entre os principais expoentes, Joseph Stübben (1845-1936), engenheiro de formação, desenvolveu intensa carreira profissional, atuando em projetos de extensão e remodelação de muitas cidades na Alemanha e na Europa.

O estudo sobre a presença do ideário urbanístico germânico para a formação do pensamento urbanístico em Porto Alegre no início do século XX vem conseguindo construir relações entre as ideias, os discursos e a formação de engenheiros na Alemanha

e a sua atuação no Sul do país. Trabalha-se hoje com a noção de que aqui essas ideias foram se estabelecendo de maneira amalgamada, junto a modelos de outras vertentes, reiterando-se que não foi “só” o modelo germânico, mas “também” este. Sabe-se que a Escola de Engenharia de Porto Alegre serviu de canal para a introdução das ideias sobre a construção de cidade, e que alguns dos engenheiros que por ali estiveram, contribuíram com a inserção destas ideias. Entre estes, encontra-se o Eng. Benno Hofmann, formado no ambiente germânico no momento em que os alemães, de modo precursor, difundiam ao mundo o seu pensamento sobre a construção de cidades.

Ideias sobre a construção de cidades, a partir de Stübben

Em 1881, Joseph Stübben venceu o concurso para a extensão da cidade de Colônia, utilizando o tema da avenida periférica em seu projeto, considerado

pela história do urbanismo como uma proposta de extensão urbana (Figura 1).

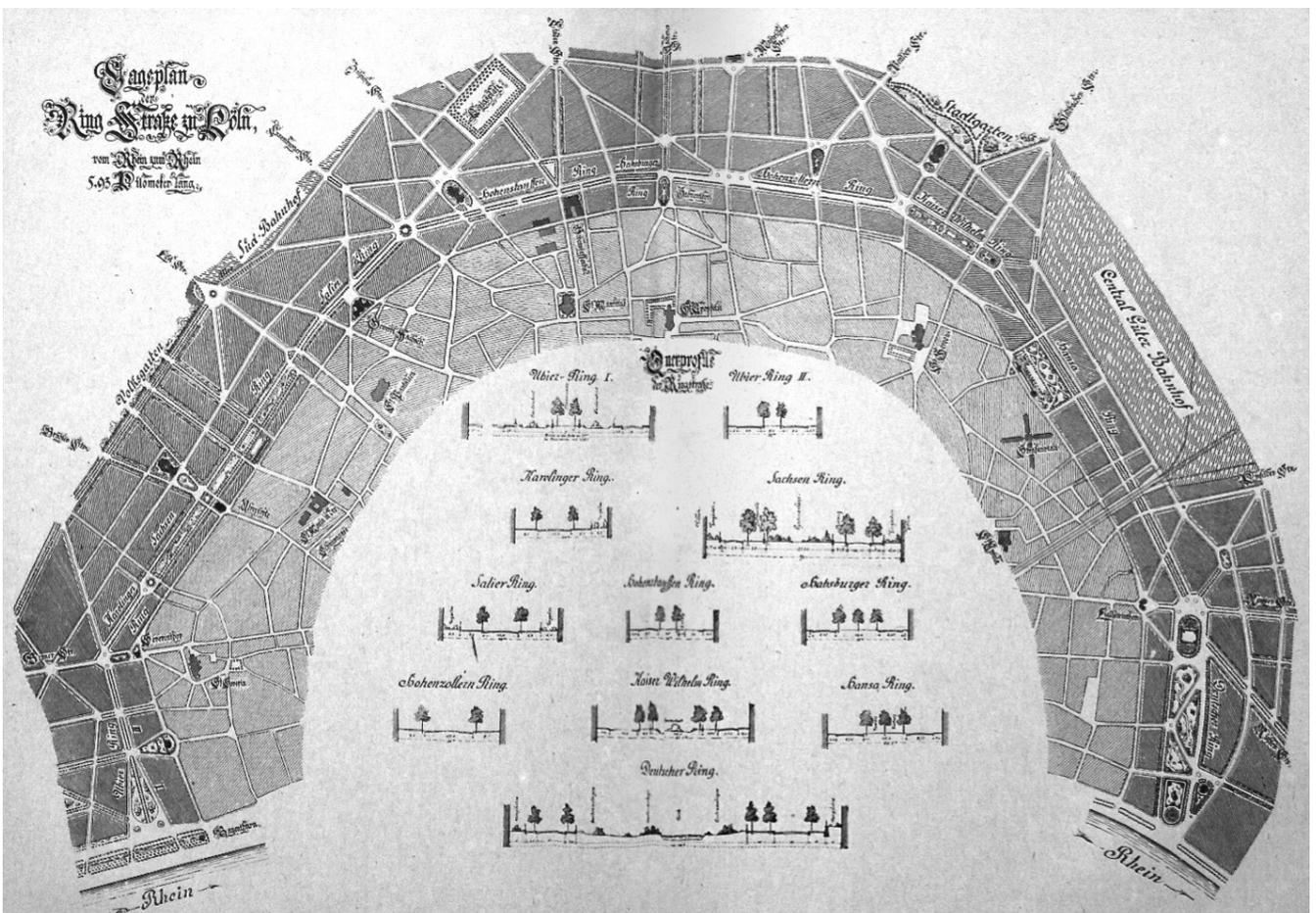
As ideias e projetos de Stübben renderam-lhe uma feroz discussão pública provocada por um antigo colaborador e amigo, o arquiteto Karl Henrici. Segundo Ballangé (1994, p. 134), em 1891, na revista berlinense de arquitetura *Deutsche Bauzeitung*, Henrici criticou Stübben por adotar o “sistema urbanístico moderno”, contrário à antiga tradição medieval alemã de construção das cidades, segundo o que havia exposto Camillo Sitte.

Stübben procurou defender-se da acusação de estar sendo o renovador revolucionário responsável por todas as falhas das novas urbanizações do Reich. Declarou, em resposta, que, ao contrário, pretendia ser herdeiro de uma larga linhagem de construtores de cidades que, de Vitrúvio a Michelangelo e Bernini,

entre outros, tinham fixado a paisagem urbana da civilização ocidental. Por sua vez, chamava a atenção para o fato de que os construtores de cidade dos períodos clássicos tinham escolhido para suas ruas e praças preferencialmente o desenho retilíneo. Na visão de Stübben, a rua e a praça eram os elementos geradores do espaço urbano. Descrevia a rua como via de circulação e defendia que a circulação seria a primeira exigência que um plano urbano deveria satisfazer.

Conforme Ballangé (1994, p. 134), “é evidente que a necessidade funcional (*zweckmässig*) de um plano de urbanismo tem, para Joseph Stübben, prioridade sobre o aspecto estético (*künstlerisch*) que defende a escola de Camillo Sitte”. O projeto de extensão de Colônia procurou articular a trama viária da cidade medieval com os novos bairros construídos ao redor por meio de um anel (Ring)

Figura 1: O projeto de Joseph Stübben para a extensão da cidade de Colônia, 1880. Fonte: Stübben, 1924, p. 468-469.



semicircular, parecendo-se muito com o de Viena, de 1857. Ballangé refere-se à Ringstrasse como uma solução formal devida mais às questões de representação e de prestígio, do que por razões de desenvolvimento urbano harmonioso, e afirma que o projeto austríaco teria sido uma “configuração tradicional imposta”. Colônia, porém, não repete o caso de Viena, e se diferenciou por se organizar a partir de largas avenidas convergentes, chamadas por Stübben de “praças de circulação”, a partir das quais se organizava todo um traçado viário que distribuía a circulação para dentro da cidade, bem como para a sua periferia.

Stübben exaltava as intervenções em Paris, sendo muitas vezes chamado de “Hausmann da periferia” (BALLANGÉ, 1994, p. 135). Mas lembra que, como um todo, na Europa, outras cidades vinham adotando a linha reta:

o uso da régua e do compasso não é um costume alemão, nem unicamente italiano ou francês. Assim como é um erro crer que os traçados urbanos tortuosos são reflexos de uma alma alemã (urdeutsch), já que também se dão nas cidades italianas e francesas. Os princípios do urbanismo são de todos os tempos e países. (STÜBBEN, 1924, p.135)

Segundo Souza e Almeida (2009, p. 183), Joseph Stübben, representando a escola alemã, envolveu-se também com o *Musée Social de Paris*, publicando inclusive nos anais dessa instituição. Stübben questionava, por exemplo, sobre “Quem responde às exigências múltiplas do urbanismo?”, preocupado com a responsabilidade pelos planos estabelecidos através da nova disciplina. A autoras afirmam que, para esta questão, Alfred Agache deu uma resposta, em 1916, afirmando que, de fato, o urbanismo era uma palavra nova, mas, em todos os tempos, as cidades já tinham sofrido transformações e, mesmo assim, reorganizaram partes de seu conjunto. Porém, jamais se tinha tido conhecimento da preocupação de procurar atender-se com um método a um grande número de necessidades coletivas para, em seguida, extrair as leis que deveriam regulamentar a aglomeração urbana.

Nas palavras de Agache, ao compreender as atuações dos especialistas que se ocupavam da cidade, o engenheiro forneceria soluções lógicas,

o arquiteto saberia ornamentar a cidade com construções nobres e pitorescas, mas era papel do urbanista coordenar todos esses valores em uma concepção unitária. Ao lembrar esta afirmação, Calabi (2012, p. 112) acentua o papel do urbanista, que, segundo a autora, era um profissional especializado em questões urbanas, que intervinha em diversas situações, trazendo consigo uma bagagem crescente de experiências e conhecimentos, e que, por isso mesmo, era chamado para dar uma consultoria, assim como um médico a um doente. Esse era o caso do alemão Joseph Stübben ou do italiano Gustavo Giovannoni, que muitas vezes foram convidados a dar o seu parecer sobre as necessidades de uma cidade e sobre os planos elaborados para esta.

Sobre a construção das cidades no século XIX, Stübben (1924, p. 459) afirma que, ao grande colapso do fim do século XVIII, seguiu-se a pobreza ao longo da primeira metade do século XIX, para em seguida dar-se o rápido desenvolvimento urbano na segunda metade do mesmo século. Segundo o autor, na Alemanha, desde os anos 1860, e durante os 60 anos seguintes, o número de habitantes aumentara, e as cidades expandiram-se, em cerca de três vezes ou mais. Diante das exigências tempestuosas geradas por este desenvolvimento, tanto o governo, quanto os construtores estavam igualmente despreparados. Até mesmo a palavra “Städtebau” havia sido perdida, segundo afirma Stübben neste trecho, aparecendo pela primeira vez de novo em duas obras que são publicadas quase instantaneamente.

O autor referia-se ao livro de Sitte em 1889 e também à primeira versão do seu próprio livro em 1890. De fato, Baumeister havia escrito, em 1876, sobre o “Stadt-erweiterungen...”, ou seja, o alargamento ou expansão das cidades, e não utilizou o termo “Städtebau” em seu título.

A presença das ideias de Stübben no discurso do eng. Benno Hofmann

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”, como Hofmann mesmo citou (1925, p. 1), preocupada com a construção de cidades.

Entre as disciplinas que cursou em Berlim, podemos destacar algumas relacionadas com a construção das cidades, como, por exemplo, aquelas ministradas pelos professores citados por Hofmann, a saber, o Prof. Joseph Brix, em disciplinas como Wasserversorgung der Städte (Abastecimento de água para as cidades), e o Prof. Felix 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 se debruçava mais sobre questões técnicas relacionadas ao projeto de expansão urbana, Genzmer 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. 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 comndenável”.

Sao 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, tracado 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. O autor repudia a inobservância a qualquer método, previamente pensado, na abertura de ruas e o desprezo quase absoluto das condições topográficas do terreno, bem como a 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 “offerece o aspecto de um taboleiro [sic] 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, 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 facil e desembaraçada circulação dos vehiculos, as exigências sanitarias, de conforto e esthetica da população. (HOFMANN, 1925, P. 2)

O engenheiro afirma que esta “sciencia 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, das escolas de Berlim e Dresden. O caráter pioneiro de Hofmann encontra-se ao demonstrar um domínio sobre o urbanismo de vanguarda e uma preocupação sobre o tema da cidade em construção, a partir dos referenciais europeus. É nesta passagem do artigo que Hofmann afirma que,

como discípulo de Brix e Genzmer, reputados engenheiros sanitários allemães, tive occasião de dedicar-me aos estudos destas questões, ouvindo das suas boccas a sciencia apregoada por Sitte, Hénard, Stuebben, Brown, Saturnino de Brito e muitos outros mestres de renome universal. (HOFMANN, 1925, P. 1)

É muito significativo observar que Hofmann coloca o engenheiro e sanitarista Saturnino de Brito no mesmo patamar de reconhecimento e notoriedade dos grandes mestres europeus. Continuando em suas

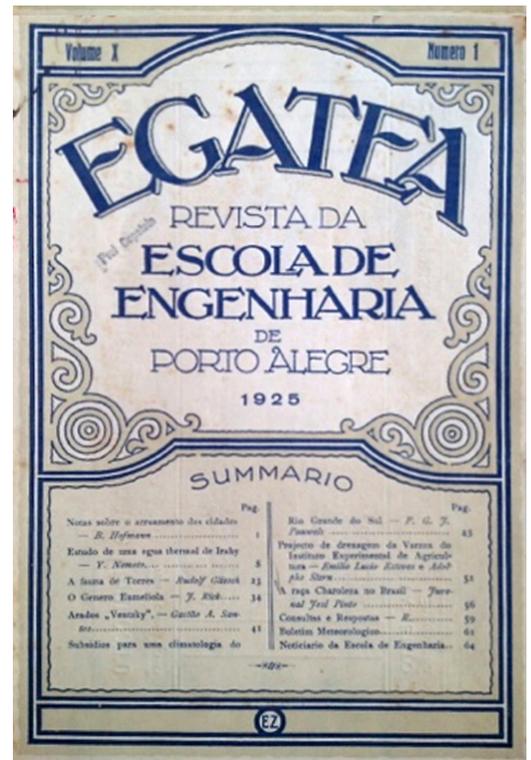


Figura 2: Capa interna do tomo Der Städtebau, de Joseph Stübben, 1924 e capa da revista EGATEA, 1925.

notas, Hofmann explicita o que o leva a escrever este artigo, colocando-se na posição de

um modesto porta-voz desta sciencia creada no correr dos annos e modernamente estudada, ampliada e posta em pratica por homens de renome mundial, o meu unico intuito escrevendo estas notas, sem o apoio da competencia e autoridade, é apenas cooperar com os meus fracos conhecimentos sobre o assumpto para a sua divulgacao no nosso meio, em beneficio das nossas cidades e das suas populações. (HOFMANN, 1925, P. 2)

O artigo apresenta uma análise da forma da cidade e fala sobre o emprego de modelos. Utiliza, para tanto, desenhos sobre os quais se tornou absolutamente necessário refletir, para melhor compreensão do papel de Benno Hofmann na transferência de ideias para o caso de Porto Alegre. Ao longo da pesquisa, observou-se a similaridade entre estes desenhos utilizados no artigo de Hofmann e ilustrações de outras fontes. A partir de uma análise textual e gráfico-comparativa, verificou-se que Hofmann se utilizou, fundamentalmente, dos conceitos sobre traçados, ruas e praças, difundidos por Stübben no *Der Städtebau*. O que podemos

concluir desta análise é que, talvez, não estejamos falando mais de influência, ou ressonância, mas sim de transposição de ideias.

Rovati (2001, pp. 139-160), em sua tese, confrontou os escritos de Edvaldo Pereira Paiva (1911-1981) com discursos de especialistas, entre os quais engenheiros, arquitetos e urbanistas – autores de referência nacional e estrangeira. Por meio de comparações, o pesquisador conseguiu demonstrar que, em vários trechos dos seus artigos, Paiva se apropriava desses outros discursos, muitas vezes, porém, sem citar as suas fontes. O que ocorre com Hofmann é muito parecido, dada a prática de não haver um 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...).

Através do confronto do texto de Benno Hofmann com os autores, é possível comprovar que ele se associa ao texto de Stübben¹. Verificou-se uma semelhança extraordinária dos discursos de ambos. A partir desta análise, passa-se a ter evidências da circulação dessas ideias no meio local. A edição que temos em mãos e que serviu para

¹ A tradução e interpretação dos trechos da obra de Joseph Stübben são de responsabilidade da autora, com revisão de Vera Grieneisen, arquiteta formada pela TU Dresden. Os trechos do artigo de Benno Hofmann foram mantidos na sua grafia original.

esta análise comparativa, foi publicada em 1924 e pertenceu ao Eng. Oswaldo Ritter, formado na Escola de Engenharia em 1928. A Figura 2 apresenta a capa da obra de Stübben e da revista EGATEA, na qual foi publicado o artigo de Hofmann, em 1925.

Procurou-se demonstrar, em cada uma das categorias do artigo de Hofmann, trechos que continham a apropriação das ideias de Stübben. Abaixo, seguem, além destes trechos, também os desenhos utilizados por Hofmann no artigo, que, evidentemente, na sua grande maioria, são extraídos dos exemplos de Stübben.

A primeira ideia da qual Hofmann se apropria é sobre os tipos de traçados, ou malha viária. O conceito de traçado, a partir da leitura de Stübben (1924, p. 477-480), pode ser compreendido como um sistema de ruas em rede - *Systeme des Strassenetzes: Strasse - rua; Netz - rede*. 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, por fim o sistema radial, chamando este também 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.

A respeito do sistema retangular ou traçado xadrez, Stübben (1924, p. 478) afirma que,

contrário ao natural, o sistema de construção, na verdade, artificial, é a malha retangular esquemática, geralmente monótona e pouco atraente, especialmente quando (...) o padrão em tabuleiro de xadrez é simplesmente estendido, retilíneo e retangular, sobre colinas onduladas e vales pro-fundos. Também a exigência de que o trânsito deva ocorrer com facilidade, o sistema retangular satisfaz de modo insuficiente e ruim. Pois entre dois pontos que se encontram em diferentes ruas, precisa-se sempre percorrer um caminho que se compara aos dois catetos de um triângulo retângulo, ao invés de sua hipotenusa.

Hofmann (1925, p. 4), por sua vez, afirma que,

(...) o typo rectangular, pelo qual as ruas se cortam em angulo recto, são parallellas, apresentando

a respectiva planta o aspecto de um taboleiro de xadrez (...). Não satisfaz porém de todo as exigencias de rapido acesso a todos os pontos da cidade, pois para chegarmos de um a outro ponto da mesma, um pouco distantes e situados em ruas diversas, seremos sempre obrigados a percorrer o máximo trajecto; os dois catetos de um triangulo rectangular. Um bairro assim construído apresentará sempre um aspecto uniforme e monótono, pouco esthetico, especialmente tratando-se de um terreno accidentado, onde a applicacao deste systema rectangular é feita sem a menor consideração da topografia do terreno.

Para exemplificar o tipo retangular, ou xadrez, Hofmann utiliza um desenho de Navegantes, que o autor chama de "aumento de Porto Alegre no bairro S. João". Uma busca nas referências cartográficas permitiu identificar que o desenho de Hofmann foi baseado na Planta de Porto Alegre de 1916 (Figura 3).

Pode-se afirmar que os desenhos do artigo na EGATEA são de próprio punho do autor, uma vez que conferem, principalmente em termos de tipo de letra, muito com outros escritos encontrados na documentação, como anotações e cartas do seu acervo.

Uma relação muito próxima também se encontra na tradução de Stübben (1924, p. 479) quanto este trata do sistema diagonal.

O terceiro tipo de sistema urbano é o diagonal – ou sistema triangular (comparar p. ex. a figura 861, bairro sul de Antuérpia). Alguns nós de tráfego já existentes, ou projetados em pontos convenientes, são conectados diretamente mediante ruas retas. Resulta assim uma rede de ruas principais, cuja malha é principalmente triangular, mas pode conter também algumas partes retangulares.

Observa-se que Hofmann (1925, p. 4) inverte a ordem de apresentação dos tipos de traçado. O autor toma para si o sistema diagonal como originado no sistema retangular, por isso assim o cita:

Do systema rectangular origina-se o seguinte: o Systema diagonal, no qual os quarteirões, na maioria também rectangulares, são cortados por

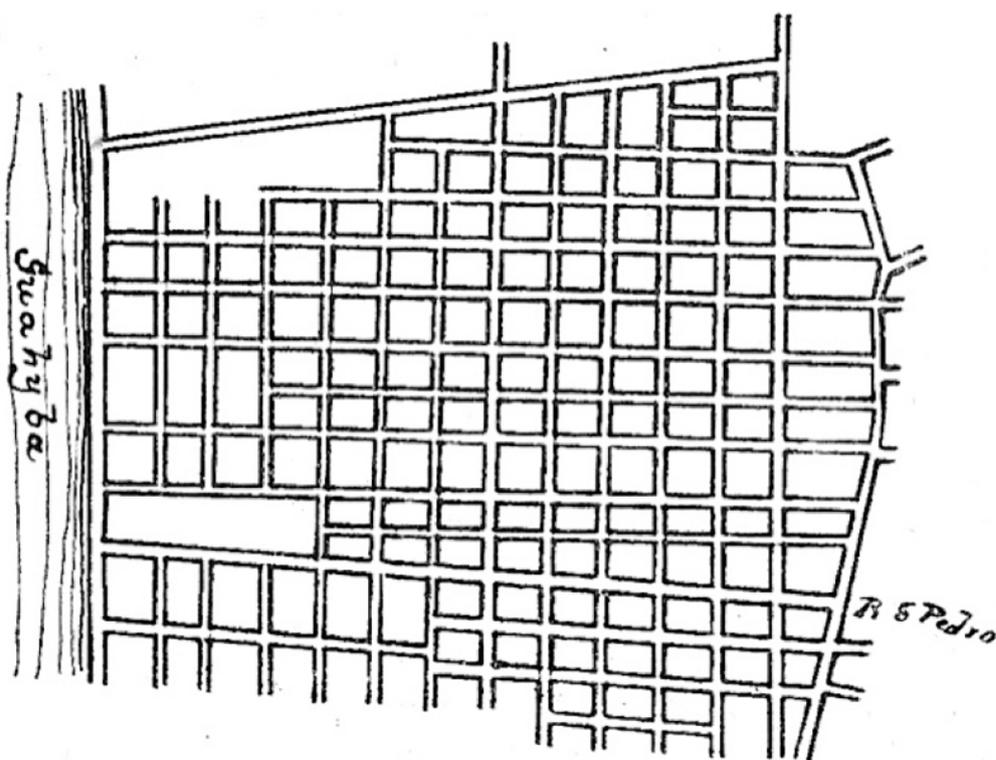


Figura 3: Bairro Navegantes, segundo recorte da Planta de Porto Alegre (topo); e traçado do Bairro Navegantes, segundo desenho de Hofmann (embaixo). Fonte: Planta de Porto Alegre, de 1916 e Hofmann, 1925, p. 3.

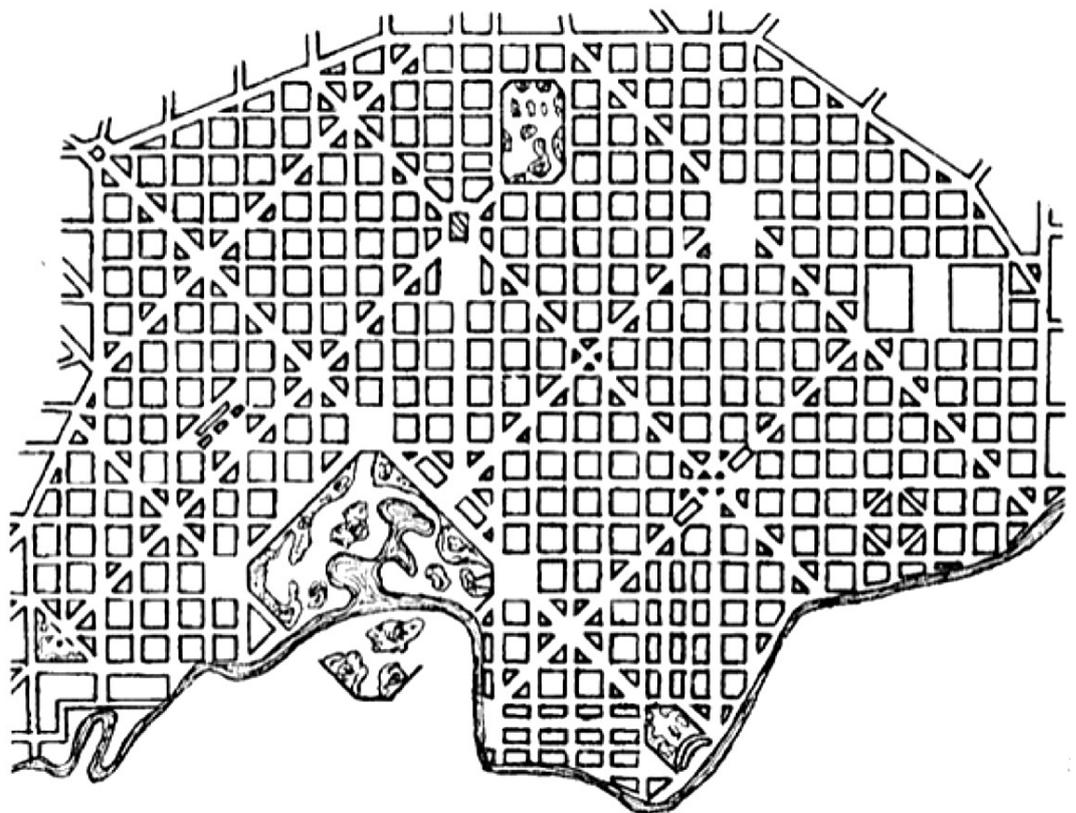
diversas diagonais que ligam os pontos de principal movimento. Encontramos este systema na cidade de Bello Horizonte (...). Podemos observar neste exemplo que tambem as diagonaes obedecem ao mesmo schema, pois entre si ellas de novo formam um sistema rectangular (...). Da aplicação demasiada das ruas diagonaes resulta o desaparecimento quasi total dos quarteirões rectangulares, dando lugar a quarteirões triangulares, como vemos na Fig. 4 que representa uma parte da cidade de Antuerpia.

Ao discutir o traçado em malha e diagonais, Hofmann toma como exemplo o Plano de Belo Horizonte, do engenheiro Aarão Reis, de 1894. 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”. Em contraponto, o engenheiro sanitário 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. Apresentado na Figura 4, este é o único desenho de que Hofmann indica a fonte, a saber, a obra *Notes sur le Tracé 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-se do exemplo da cidade de Antuérpia (Figura 5), extraído, conforme a comparação dos desenhos, do *Der Städtebau*, no qual Stübben havia utilizado o exemplo do Quartier du Sud, em Antuérpia, ao tratar das expansões urbanas.

Figura 4: Plano de Belo Horizonte, de Aarão Reis, de 1894. Fonte: Hofmann, 1925, p. 5.



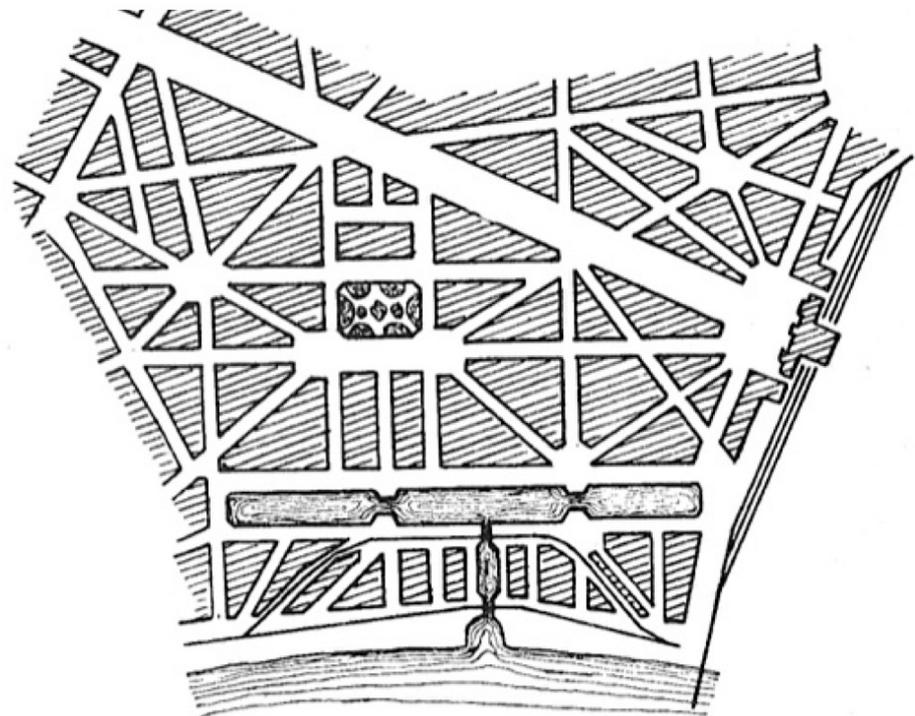
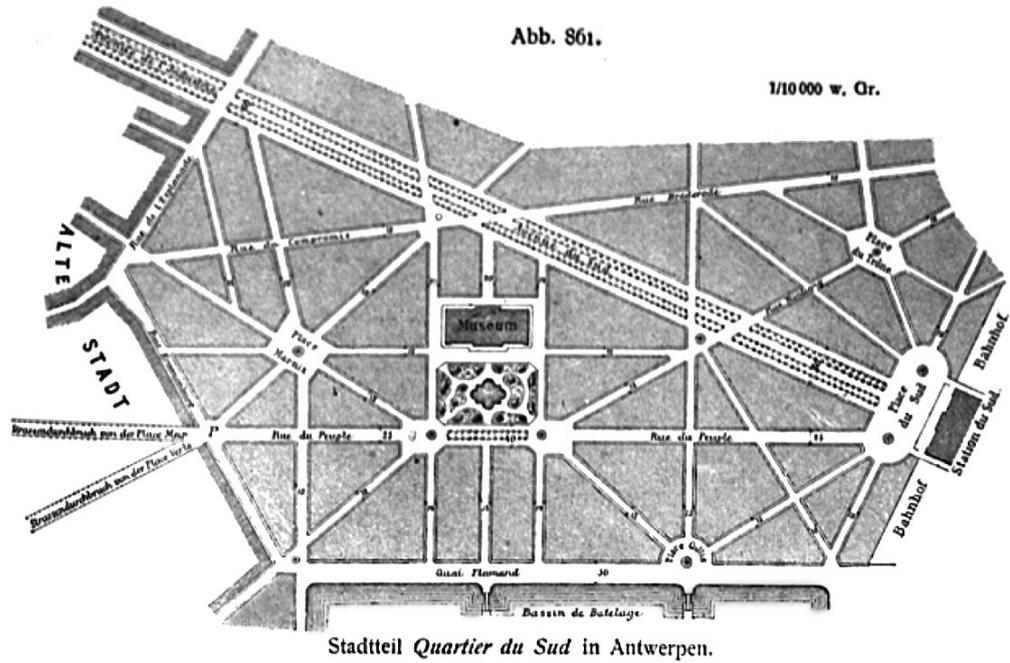


Figura 5: Traçado diagonal em trecho da cidade de Antuérpia, segundo Stübben, à esquerda, e segundo Hofmann, à direita. Fonte: Stübben, 1925, p. 465 e Hofmann, 1925, p. 5.

Ao discutir o sistema radial, Stübben (1925, p. 477) utiliza-se de várias cidades alemãs.

A Idade Média criou, como vimos, geralmente cidades, cujas estradas mais ou menos radiais convergiam num ponto central (para o mercado, a praça, o 'ring') e eram ligadas por meio de um círculo aproximado, além de serem fracionadas por estradas vicinais, como p. ex., Aachen, Münster na Westphalia, Braunschweig, Munique, Lennep, Lüdenscheid, e assim por diante; geralmente resultando em um conjunto curvilíneo e pitoresco (...). Este sistema radial e em anel é frequentemente também 'chamado' de natural, porque se funde, sem maior esforço, com as rodovias e estradas rurais. Porém, sem uma remodelação e um complemento da rede viária (estradas rurais e atalhos) existente, não há como um sistema radial ser funcional.

Para exemplificar o traçado radial, Hofmann utiliza apenas o caso da cidade de Lennep (Figura 6), na Alemanha, reordenando os sistemas.

O terceiro systema é o Systema radial, também chamado o Systema natural, pois representa elle o desenvolvimento natural de uma localidade, que, tendo tido os seus começos em um ponto central (igreja, praça de feiras, por ex.) expandiu-se aos poucos, procurando de preferencia as estradas reaes que irradiavam deste centro em demanda das localidades circunvizinhas, e que mais tarde foram unidas por ruas transversaes, formando assim um systema de ruas radiaes, unidas entre si por ruas circulares, ou semi-circulares. Exemplo typico deste desenvolvimento apresenta-nos a antiga cidade allemã Lennep, cuja planta é representada pela figura 5. Tratando-se de uma cidade muito antiga, notamos neste exemplo a irregularidade das ruas secundarias, irregularidade cuja imitação devemos regeitar.

O autor chega à conclusão de que o modelo de cidade medieval seria o tipo que serviria de base para as plantas de cidades modernas, pois reuniria as vantagens do tipo de planta retangular, apresentando, de preferência, blocos retangulares, e as vantagens do tipo orgânico, pelas ruas radiais e circulares que facilitariam o trânsito.

Este discurso reflete o que vinha sendo discutido no meio técnico e acadêmico na Alemanha. Simões

Júnior (2011, p. 70) aponta alguns dos princípios básicos do ideário germânico, entre os quais se encontrava "o debate a respeito do melhor traçado para as ruas, aplicado sobretudo nas áreas de expansão urbana: se elas deveriam ser retas ou se deveriam ser curvas (krumme oder gerade Straßen?)".

No debate sobre ruas retas e ruas curvas, Stübben (1924, p. 73) entendia que,

Do ponto de vista do trânsito, uma rua deve ser tão longa quanto possível em reta contínua, ou melhor dito, prosseguir em uma linha nítida. Do ponto de vista da saúde, recomenda-se restringir o comprimento da rua, devido à poeira e aos fortes ventos, que em longas ruas retas, em particular quando estiverem em conformidade com a direção predominante do vento, podem ser bastante desconfortáveis (...). As ruas curvas estão menos atreladas à sua extensão e ao seu nivelamento, do que as ruas retas, porque oferecem aos olhos uma imagem que varia muito em suas formas.

Hofmann (1925, p. 80) replicou também estas ideias, afirmando que,

As ruas rectas extensas têm ainda o grande inconveniente antihigienico de facilitarem a formação de fortes ventos acompanhados de uma poeira sempre molesta e impertinente (...). Quanto às ruas em curva, (...) ellas possuem a grande vantagem de, mesmo possuindo grande extensão e largura uniforme, não causarem a impressão monotona das ruas rectas, pois vendo-se sempre só uma parte delas, o aspecto que se apresenta à vista constantemente varia.

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 Andrade (1998, p.

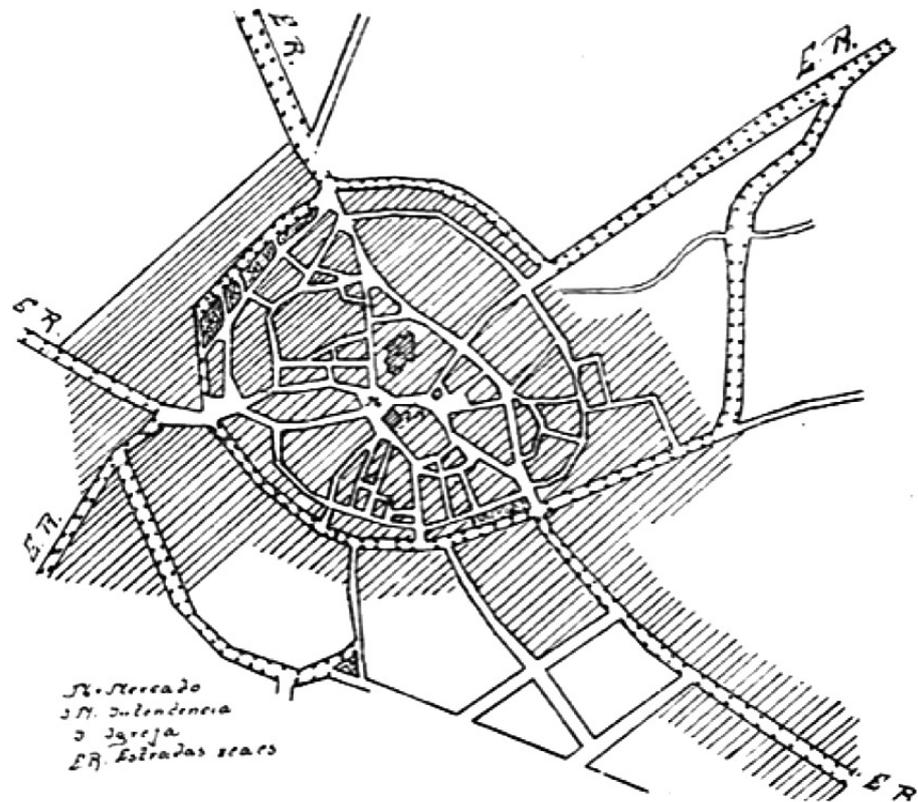
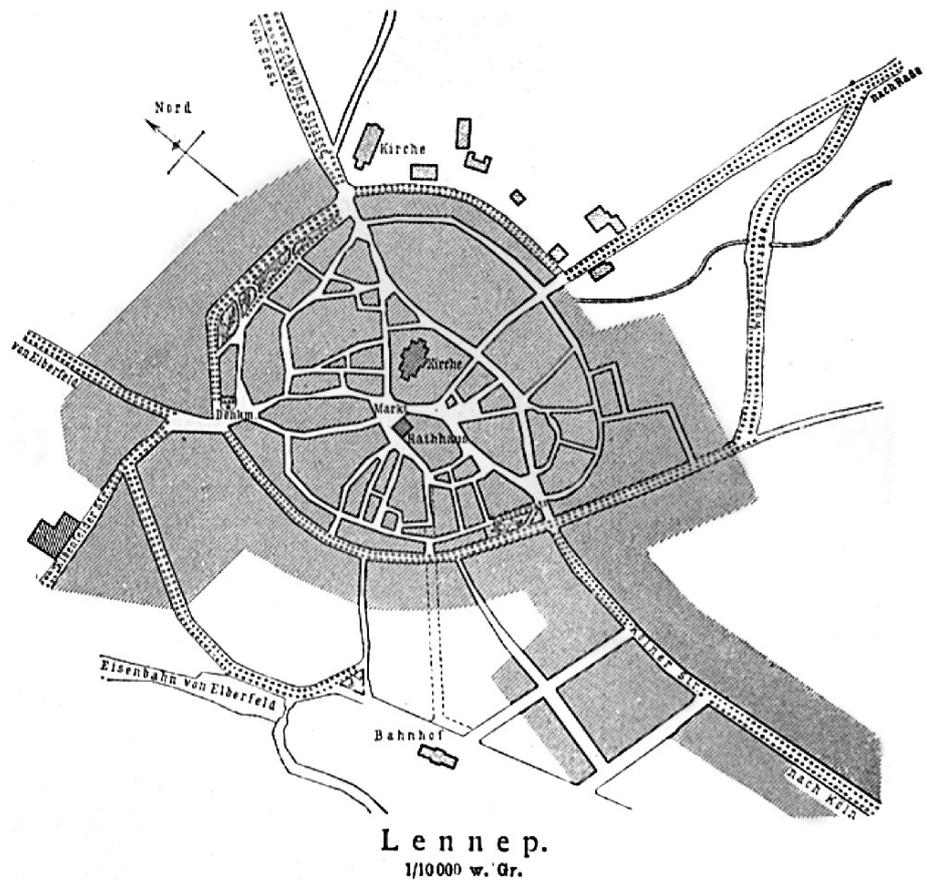


Figura 6 :A cidade medieval de Lennep, segundo Stübben, à esquerda, e segundo Hofmann, à direita. Fonte: Stübben, 1924, p. 426 e Hofmann, 1925, p. 6

231). Stübben (1925, pp. 73 e 76) tinha também uma posição a respeito da monotonia:

Ruas com largura variável encontram-se geralmente em aldeias e cidades que não foram construídas de acordo com um alinhamento. Isso pode dar a impressão de desordem ou arbitrariedade, mas também pode demonstrar como muitas cidades medievais causam imagens pitorescas através de um delicado traçado (...). Evitar caminhos paralelos na rua é, na mão do artístico e sensível projetista, uma maneira excelente de embelezar a cidade (...). Uma das principais demandas da estética é a alternância da configuração da rua, tanto em termos de forma geral, quanto em respeito à largura, ao perfil e à decoração. Dependendo desta última, meras fileiras de árvores ou faixas de grama com arbustos, ou em jardins maiores, lagos ornamentais, fontes, monumentos e semelhantes, a largura da rua projetada pode aumentar (...), enquanto que, na sua mudança de configuração, vai concebendo um panorama da cidade mais atraente.

Sobre esta questão, Hofmann (1925, p. 80) afirma que,

podemos quebrar a monotonia de uma rua interrompendo-a com pequenos alargamentos ajardinados, ou por uma praça ajardinada, ou mudando em certos pontos simplesmente a sua largura ou direção (...). Um bello ornato que frequentemente se encontra nas ruas de moradia européas e muito digno de imitação são os pequenos jardins (...) em frente às casas (...). Dá este ajardinado às ruas um aspecto altamente pittoresco, causando uma impressão agradabilíssima. Todos esses meios servem para quebrar a uniformidade do aspecto da cidade, uniformidade essa muitas vezes ainda aumentada por uma falsa prescrição, adoptando para todas as ruas uma largura uniforme.

Na discussão sobre a largura das ruas, Stübben (1925, p. 73) afirma que “para a largura de uma rua, a pergunta de maior importância é, se trata-se de uma mera rua residencial ou de uma rua propriamente de tráfego”. No discurso de Hofmann (1925, p. 79), o entendimento da questão se dá da seguinte forma:

De acordo com a planta geral, devemos projectar também as ruas conforme o caracter e o destino que se lhes quer dar, fazendo-se a distincção em ruas

de primeira ordem ou ruas destinadas a receber o principal movimento comercial interurbano, ruas de segunda ordem, cujo fim principal é servir para os predios de moradia particulares, sendo o trafego de vehiculos nelas pequeno, e as ruas monumentais – ruas jardins – destinadas para moradias particulares e com pouco transito comercial.

A relação entre a largura e o comprimento das ruas também é tema em questão, que segundo Stübben (1924, p. 75), quando afirma que,

gostaríamos de indicar a proporção de 1:25 como um limite de beleza para ruas retas em declive e largura proporcionais, também advertir para arruamentos, cujo comprimento seja superior a 1 km na mesma direção e largura, e que, por isso, os olhos, voltados para o distante fim da rua, onde não são mais capazes de distinguir objetos.

Hofmann (1925, p. 79), por sua vez, utiliza-se de um exemplo do caso brasileiro. Mesmo assim, não se afasta do acima apregoado:

muitas vezes, na verdade, justamente a rua rectilinea, nos dá um desejado aspecto de monumentalidade, a Avenida Rio Branco, por ex. no Rio; não sendo porém conveniente uma demasiada extensão. Comprimentos até 800 ou mesmo 1.000 metros ainda são admissíveis em ruas largas (empiricamente: relação entre largura e comprimento cerca de 1:25).

Ao tratar, em particular, das ruas circulares mais externas de um núcleo urbano, Hofmann remete ao desenho de Colônia, na Alemanha, sem porém citar a autoria de Stübben para o projeto (Figura 7).

No que diz respeito às praças e áreas verdes, encontramos também relações interessantes. Enquanto Stübben, referindo-se às praças, afirma que “distingue-se, a seguir, entre praças para o tráfego, praças de uso ou para proveito (praças para feiras, praças para usufruto da população), praças-jardins (praças decorativas, squares) e praças arquitetônicas (praças monumentais)” e sobre elas desenvolve um longo capítulo com inúmeros exemplos, Hofmann (1925, p. 79) restringe-se a afirmar que,

distinguimos duas classes principais de praças: as praças destinadas a facilitar o trafego entre diversos pontos da cidade ou em determinado ponto da

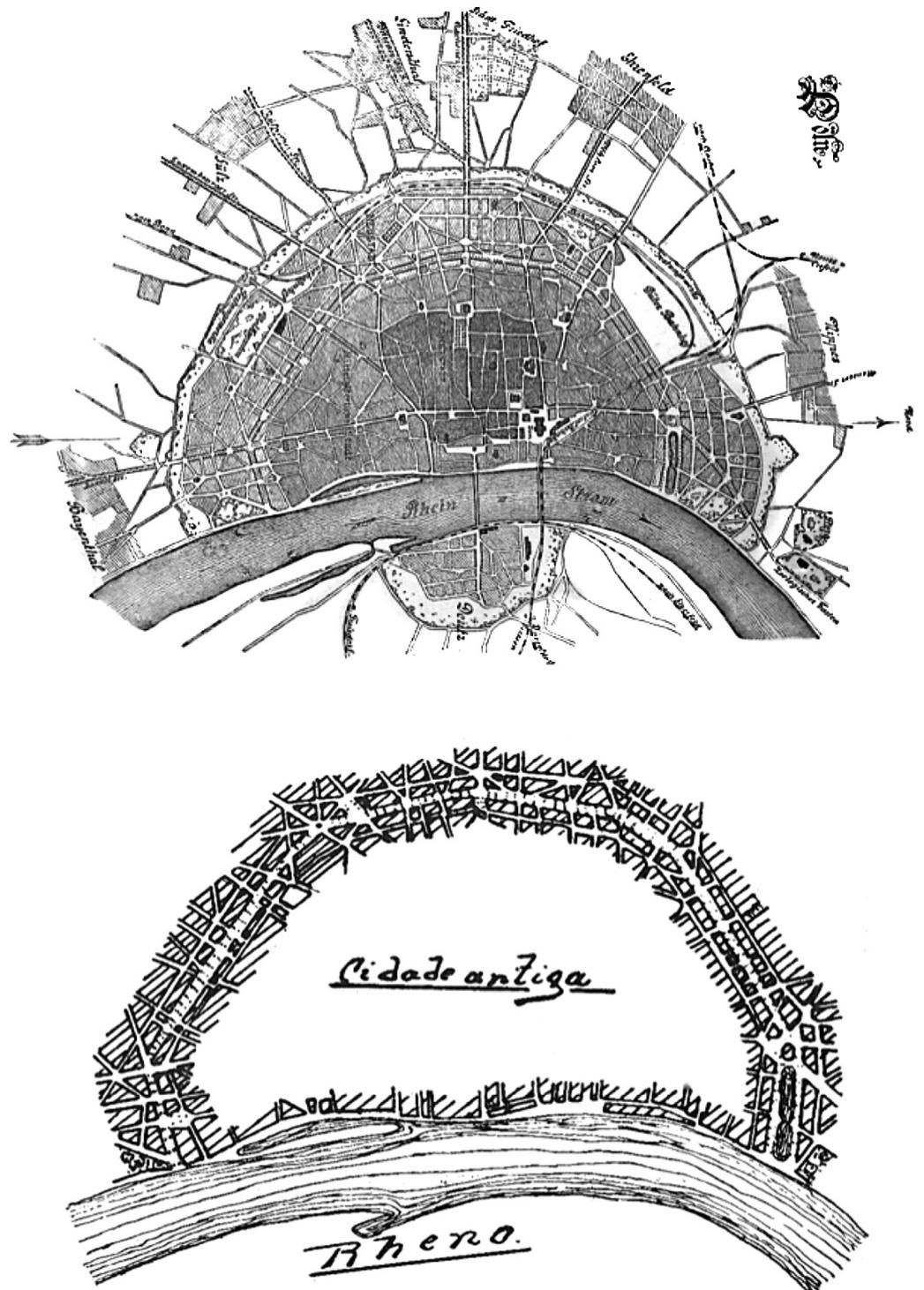


Figura 7: (topo) projeto de Stübben para a rua circular externa de Colônia; (embaixo) desenho de Hofmann. Fonte: Stübben, 1924, p. 468-469 e Hofmann, 1925, p. 82.

cidade, as praças de transito (largos) e as praças destinadas a servir de ponto de recreio para os habitantes e ao embelezamento da cidade, as praças-jardins, os parques.

Da mesma forma utilizando-se de exemplos de Stübben, Hofmann trata do embelezamento das ruas pela sua arborização, conforme (Figura 8).

O livro de Stübben contém análises de casos específicos, como a da Maximilianstrasse, em Augsburg (Figura 9). Em virtude da proporção entre largura e comprimento da rua, assim como das curvaturas, que proporcionam visuais privilegiadas sobre o casario, este é um exemplo de uma bela rua, para o autor.

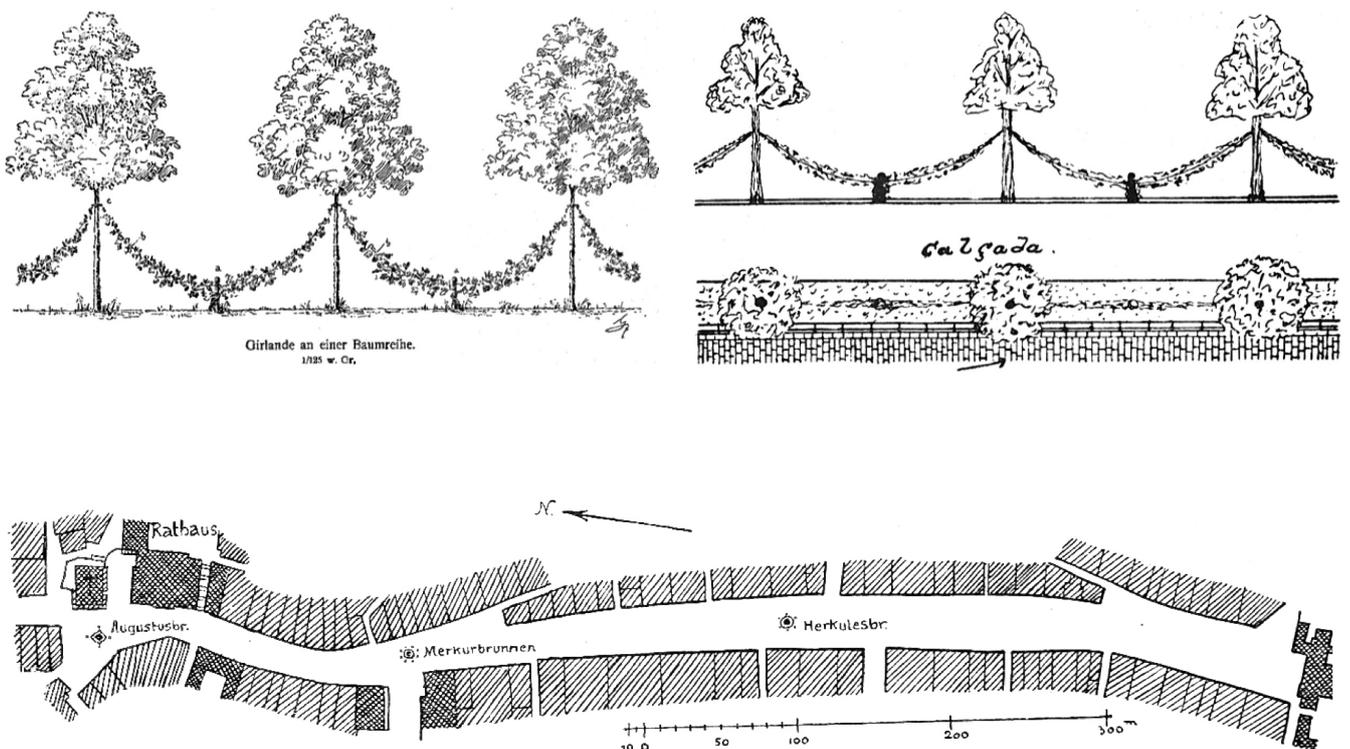
Por sua vez, as ideias que Hofmann apresenta no seu artigo dizem respeito às preocupações técnicas

(inclinações de vias, relações de proporção dos quarteirões, dimensões das ruas), bem como as recomendações relativas à estética e à percepção (relação de ruas e praças, ornamento e arborização e escala das praças).

A noção de hierarquia de ruas que Hofmann apresenta é tal qual a apreendida por Stübben. Sobre as praças, o discurso também é o mesmo. Hofmann, porém, é bastante sucinto. Ainda assim, o artigo aponta duas classes principais de praças: as destinadas a facilitar o tráfego e as que servem de local de recreio para os habitantes e ao embelezamento da cidade, como as praças-jardins e os parques. As praças-jardins são de suma importância, tanto para o aspecto, quanto para a higiene das cidades, pois "elas são os pulmões das cidades e sua localização deve desde logo preocupar o engenheiro que se ocupa com a confecção da planta do arruamento".

Figura 8: Uso da vegetação como ornamento das ruas, à esquerda, por Stübben e à direita, por Hofmann. Fonte: Stübben, 1924, p. 269 e Hofmann, 1925, p. 81.

Figura 9: Trecho da Maximilianstrasse, em Augsburg, por Joseph Stübben. Fonte: Stübben, 1924, p. 74.



Devido ao seu papel embelezador, impunha-se que a localização da praça-jardim fosse em pontos importantes da cidade, onde pudesse colocar a sua beleza em evidência, segundo Hofmann. Não à toa, o autor dá como exemplo a Praça da Alfândega, localizada no centro da capital gaúcha.

Assim como demonstrado, praticamente em todo o discurso de Benno Hofmann evidencia-se a reprodução do discurso de Stübben. Observa-se que Hofmann, de fato, estudou a teoria de Stübben, procurando transferi-la para uma análise de casos, como as cidades de Pelotas, Porto Alegre, Belo Horizonte e Rio de Janeiro. Quando analisa a Rua dos Andradas, tratando-se muito provavelmente do percurso que partia da Praça do Arsenal e, ao seu final, avançava na Av. Independência, o engenheiro afirma que,

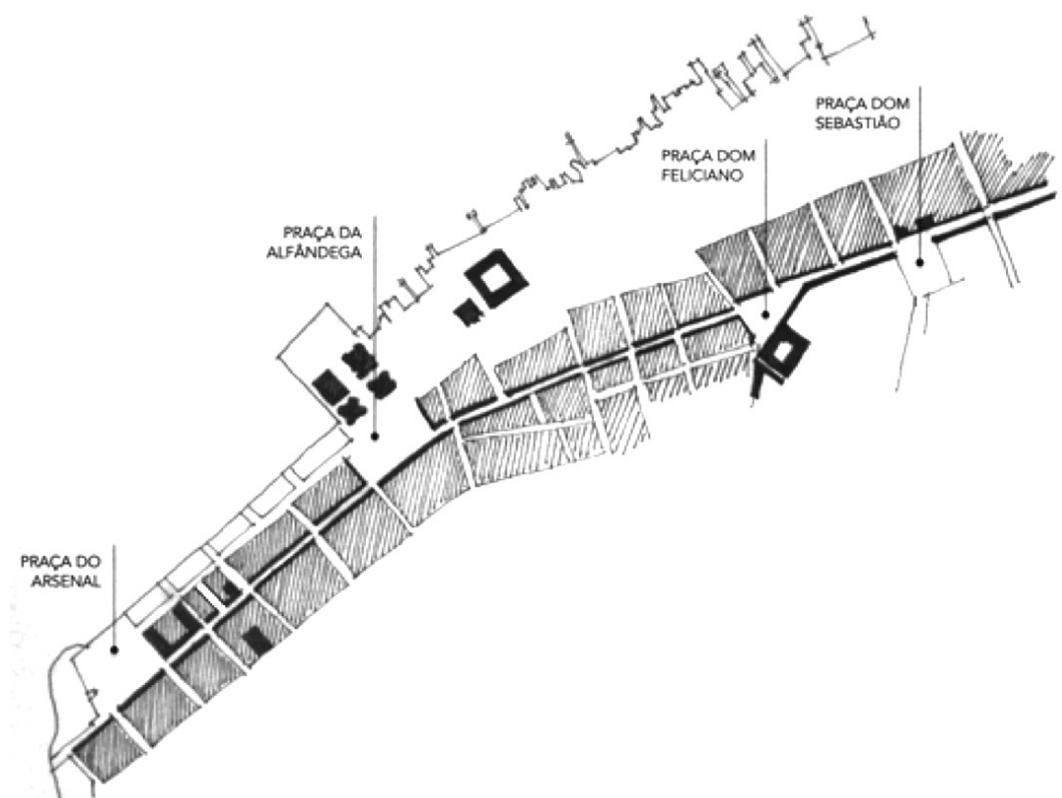
apesar do seu comprimento de cerca de 3 quilômetros, não pode ser chamada de monotona ou uniforme, pois a intercalação de diversas praças, a mudança de largura, de declive, as leves quebras da direção, tudo coopera para tornar o seu itinerário agradável (...).(HOFMANN, 1925, p. 80)

Esta análise tem, no seu cerne, toda a fundamentação teórica sobre as ruas retas ou curvas, sobre declividades e ausência de monotonia presente no debate de Stübben, e, como visto, no contexto do urbanismo germânico como um todo. De fato, o percurso ao longo da Rua dos Andradas proporciona uma alternância entre abertos e fechados, de recintos urbanos, como as praças indicadas na Figura 10 e trechos de rua.

Há também mudanças de direção, tendo como ponto de inflexão a Praça da Alfândega, e mudanças de declividade, como a íngreme subida até a Praça Dom Feliciano. E o trecho indicado por Hofmann parece terminar ainda em outro largo, o da Praça Dom Sebastião, já no início da Av. Independência.

Baseando na mesma linha de raciocínio, Hofmann continua a argumentação, criticando a impressão de tédio e cansaço que invade o passeante “ao percorrer uma rua extensa, sempre uniforme, como a rua São Pedro, anteriormente apontada no bairro São João, apesar da sua largura, para as nossas condições, excepcional, e apesar de possuir muito inferior extensão” (HOFMANN, 1925, p. 80).

Figura 10: Rua dos Andradas, com croqui da autora, sobre o Mapa de Porto Alegre de 1916.



Fica evidente, mais uma vez, que Hofmann assimila muito bem os conceitos que estão em pauta nos discursos urbanísticos de Stübben.

Considerações Finais

Na prática, a trajetória de Benno Hofmann pouco reflete a atuação de um urbanista. O engenheiro dedicou-se com mais afinco às questões relativas a portos e navegação, por meio dos cargos assumidos no serviço público. No relatório sobre os atos e realizações da administração do Estado, no exercício de 1928, o então presidente do Estado, Getúlio Vargas, nomeou uma “comissão técnica, sob a direção do engenheiro Benno *Hofmann* (grafia original), para proceder aos estudos necessários” à implantação de um porto em Torres, no litoral norte do Estado. Cerca de três anos depois, no cargo de chefe de Sessão da Diretoria de Viação Fluvial da Secretaria de Obras Públicas do Rio Grande do Sul, Hofmann¹ apresentou o trabalho intitulado “O Porto de Torres como problema técnico” na Sociedade de Engenharia. Este trabalho foi publicado em 1933 no *Boletim* da mesma entidade.

Hofmann escreveu também sobre a Barra de Rio Grande², uma obra de grande porte para a qual se dedicou por muitos anos. Neste artigo, Benno Hofmann demonstra um profundo conhecimento sobre o regime das águas, enchentes e vazantes, e todo o complexo sistema que provocava a formação dos molhes da barra e da fossa do canal.

O engenheiro dedicou-se à profissão até o fim de sua vida, pois há indícios que o colocam em reuniões e palestras promovidos pela Sociedade de Engenharia³, entre outros, bem como manifestações suas através de algumas poucas cartas e artigos ao longo da década de 60. Ainda na década de 70 e 80, frequentava a Biblioteca do antigo Departamento de Portos e Canais - DEPREC, hoje Superintendência de Portos e Hidrovias – SPH, para a qual entregou, em 1979, boa parte do seu acervo. Ao fim de um vida dedicada a múltiplas atuações no meio técnico, veio a falecer em dezembro de 1984.

Os fatos e documentos pesquisados demonstram que o engenheiro Benno Hofmann era um profissional reconhecido e muito respeitado no meio técnico de sua época. Algumas pessoas que o conheceram pessoalmente ainda hoje se referem a ele como o “Dr.

Benno”. Também percebe-se a dedicação às questões técnicas, debatidas sempre com muita precisão e fundamentação, reflexo da sua formação acadêmica. Percebe-se que o engenheiro se encontrava, como se poderia dizer, ‘na crista da onda’ de sua época, com uma atuação plural, em questões urbanas, de portos, de saneamento e de estradas.

O seu discurso 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 sanitárias, de conforto e estética. O seu “único intuito”, como Hofmann mesmo expressa em seu artigo, era cooperar em benefício das nossas cidades e das suas populações. A partir deste estudo, que toma por referência as ideias de Stübben, 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.

Pode-se concluir que este profissional contribuiu com a circulação de ideias e a formação do pensamento sobre a construção de cidades não só em Porto Alegre, mas também, em outras cidades do Rio Grande do Sul. E, em particular, pode ser apontado como um dos principais expoentes da difusão de um ideário urbanístico germânico no contexto brasileiro.

Referências bibliográficas

- Andrade, Carlos Roberto Monteiro de. *Barry Parker um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*. 1998. 486 p. Tese (Doutorado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.
- BALLANGÉ, Guy. Josef Stübben – Heredero o fundador? In: DETHIER, Jean; GUIHEUX, Alain (Org.). *Visões Urbanas – Europa 1870-1993: La ciudad del artista - La ciudad del arquitecto*. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Sociedad Editorial Electa España, 1994.
- CALABI, Donatella. *História do Urbanismo Europeu: questões, instrumentos e casos exemplares*. São Paulo: Perspectiva, 2012. 442 p. il.
- HOFMANN, Benno. Notas sobre o Arruamento de Cidades. *Egatea*, Porto Alegre, v. 10, n.1, p. 01-07, jan.- fev. 1925.
- HOFMANN, Benno. Notas sobre o Arruamento de Cidades. *Egatea*, Porto Alegre, v. 10, n.2, p. 79-83, mar.-abr. 1925.

¹ HOFMANN, Benno. O Porto de Torres como problema técnico. Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, jan. 1933, n. 4., p. 63-73.

² HOFMANN, Benno. A Barra de Rio Grande. Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, jun. 1933, n. 4.

³ HOFMANN, Benno. Francisco de Paula Bicalho. Palestra realizada em 18 de julho de 1947, na Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul. Acervo da Biblioteca Rio-Grandense (mimeo). 24 folhas datilografadas.

LERSCH, Inês Martina. A busca de um ideário urbanístico no início do século XX: der Städtebau e a Escola de Engenharia de Porto Alegre. 420 p. *Tese* (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Faculdade de Arquitetura, UFRGS, Porto Alegre, 2014.

ROVATI, JOÃO FARIAS. *La modernité estailleurs: "ordre et progrès" dans l'urbanisme d'Edvaldo Pereira Paiva (1911-1981)*. 2001. 425 p. Tese de Doutorado. Université de Paris VIII, Paris, 2001.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. A contribuição germânica para a construção do urbanismo moderno (1870-1930): referência pra os primeiros projetos urbanos em São Paulo. Domschke, Rainer (Hrsg). *Martius-Staden-Jahrbuch* = Anuário do Instituto Martius-Staden. São Paulo, n. 58, p. 55-79, 2011. p. 70.

SOUZA, Celia Ferraz de; ALMEIDA, Maria Soares de. Fronteiras intercambiáveis: o urbanismo que veio do Uruguai. In: *Urbanismo na América do Sul*: Circula-

ção de Ideias e constituição do campo, 1920-1960. Salvador: EDUFBA, 2009.

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

Agradecimentos

Agradeço as contribuições da Profa. Dra. Célia Ferraz de Souza, pela orientação à pesquisa, do Prof. Dr. João Farias Rovati, pela generosidade em ceder o exemplar original do livro de Stübben, encontrado em um sebo de Porto Alegre e da Acad. Arq. Caroline Bariviera, pela tradução do resumo em espanhol.

Recebido [Dez. 04, 2015]

Aprovado [Abr. 10, 2016]