



Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul

PROJETO INÉDITO DE FRIEDRICH HEYDTMANN

Publicado no site em 06/04/2010

Arq. Günter Weimer¹

O arquiteto alemão Friedrich Heydtmann foi o segundo profissional de nível superior contratado pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre na qual exerceu suas atividades entre 1858 e, provavelmente, até 1876, ano de seu falecimento.

Como funcionário da municipalidade se encarregou de diversos projetos de urbanismo que viriam ser definidores do traçado da cidade. Antes de sua contratação já haviam sido feitos alguns ensaios de melhoramentos urbanos dentre os quais o do calçamento das ruas com pedras irregulares eram os mais notórios. Até então a municipalidade dispunha de uma legislação bastante flexível chamada de Código de Posturas que legislava sobre o aspecto externo dos prédios, sobre os pés-direitos, a ordenação das aberturas, a forma dos telhados, em fim, sobre a volumetria das edificações. Mas não se manifestava a respeito dos alinhamentos dos prédios, dos perfis das ruas, dos espaços públicos, em geral. Diante da omissão da lei, passaram a ocorrer sucessivos abusos. Certamente por influência dos melhoramentos realizados no Rio de Janeiro, especialmente no que dizia respeito ao calçamento das ruas, a cidade passou a ser submetida a uma profunda reforma urbana que foi denominada "nivelamento das ruas". Esta denominação é estranha posto que a irregularidade do terreno não propiciasse este procedimento. Supomos que esta denominação tenha vindo de empréstimo do Rio de Janeiro onde as ruas – pelo menos naquilo que hoje chamamos de "centro histórico" – eram planas e onde esta denominação fazia sentido. Em Porto Alegre, de qualquer modo, o assim chamado "nivelamento" teve um conteúdo bem diferente: consistia na regularização dos alinhamentos, na pavimentação de toda a caixa das ruas e, principalmente, canalizar o esgoto pluvial.

Nos últimos anos do I Império, a administração da cidade do Rio de Janeiro realizou as primeiras obras neste sentido e as províncias procuraram imitar os feitos da Capital. No Rio Grande do Sul estas novidades chegaram tardiamente devido à eclosão da Guerra dos Farrapos. A grande novidade passou a ser a padronização das larguras e dos perfis das ruas bem como seu calçamento com pedras irregulares ainda mantendo a sarjeta central em conformidade com a tradição medieval, mas com a inovação de "calçar" as fundações dos prédios com a colocação de pedras aparelhadas levemente inclinadas para o centro da rua com o fim de proteger as paredes da água derramadas dos beirados que podiam comprometer a duração e a estabilidade das paredes, muitas de taipa, ou construídas com argamassa de barro, em se tratando de paredes de tijolos. Outra novidade era a separação da área de pedestres das áreas de rolamento pela colocação de "frades de pedra" que também eram utilizados para amarrar cavalos e bestas. Heydtmann foi cotado para capitanear estes serviços porque já adquirira experiência neste tipo de tarefa em Rio Pardo e Cachoeira.

Esta foi uma tarefa bastante complicada pelo fato de envolver interesses fundiários dos grandes proprietários, pelo vulto das obras e principalmente pela complexidade da administração da mão-de-obra que teve de ser arregimentada nas diversas camadas sociais como escravos, sentenciados submetidos a trabalhos forçados e a imigrantes assalariados, contrariando todas as teoria sociológicas sobre a evolução dos modos de trabalho.

Talvez em decorrência destes serviços tenha surgido a segunda grande tarefa da qual foi encarregado: a urbanização da Cidade Baixa. Pela documentação (escrita) disponível, parece que por esta denominação se entendia a área entre a Rua do Arvoredo (hoje, Fernando Machado) e o trecho final do Riacho. Como esta área já estava urbanizada em 1839 (conforme o levantamento de Luiz Pereira Dias), esta área carecia apenas de um "nivelamento" nos termos antes definidos e a referida "urbanização" – normalmente, entendida como abertura de ruas e demarcação em lotes – deveria se referir à área que se estendia além do Riacho. Enquanto não

for localizada a graficação deste projeto, teremos de ficar nas conjeturas. Contudo é certo que Heydtmann fez algumas intervenções. Em 1859, promoveu a ligação da Rua da Varzinha (Demétrio Ribeiro) com a Rua da Figueira (Cel. Genuíno), com a criação da Praça Triângulo (Gen. Daltro Filho).



"Rua da Graça (parte alta da Rua dos Andradas), em 1860, com seu novo calçamento administrado por Friedrich Heydtmann, com suas calçadas e seus "frades de pedra".

O projeto ao qual nos referimos no título desta contribuição foi assinado em 12 de janeiro de 1870 e se refere à urbanização da periferia setentrional da península, de um longo trecho que começa na Rua do Arroio (hoje, Rua Gen. Bento Martins) até a Rua de (Dom) Afonso, também chamado de Beco da Marcela, que viria a ser a atual Rua Ramiro Barcelos.

No primeiro trecho que se estende desde o Arsenal de Guerra até a Praça da Alfândega, dispõe sobre o traçado definitivo da Rua Sete de Setembro e define os aterros a serem realizados, alguns já em fase de execução. Em frente à Alfândega, como que para contornar o trapiche já existente desde o começo do século, propunha-se a construir uma doca o que mostra que o atracadouro do trapinha já estava ser tornando exíguo.

O trecho seguinte, entre a Alfândega e o novo Mercado Público – por sinal, com projeto também de Heydtmann - se percebe que os quarteirões entre a Rua do Comércio (Uruguai) e a Rua Cassiano do Nascimento à época ainda sem nome) já estavam aterrados. A proposta de Heydtmann era a de aterrar uma faixa de contorno sobre o qual seria aberta a rua das Flores (hoje, Siqueira Campos). Propunha ainda que o aterro fosse levado adiante, até onde hoje está a Avenida Mauá. Entre o mercado e o prolongamento da Rua do Comércio seria construída outra doca com a finalidade óbvia de servir de atracadouro para os navios que abasteceriam o Mercado.

Pelo lado oriental do Mercado já existia uma doca que, mais tarde, seria aterrada para formar a hoje já extinta Praça Parobé.

Neste mesmo projeto, Heydtmann propôs a abertura de outra rua que ligaria a o prolongamento da Rua do Bragança (sic, atual Floriano Peixoto) até a Rua da Aurora (Barros Cassal) onde sofreria uma inflexão para ser prorrogada de forma paralela ao Caminho Novo (Rua Voluntários da Pátria) até mais além da Rua de (Dom) Afonso e que hoje corresponderia à Avenida Castelo Branco.

Como fica demonstrado nos desenhos anexos, o audacioso plano de abertura de ruas e de grandes aterros precedeu em cerca de trinta anos o projeto definitivo de urbanização daquela faixa ribeirinha, de autoria de Wilhem Ahrons e que começaria a ser colocado em andamento pelo seu filho Rudolf, com o aterro da doca onde se encontrava o trapiche da Alfândega, obra iniciada em 1911 que deu lugar à Avenida Sepúlveda até o primeiro trecho do cais com o terreno adjacente onde foram construídos os primeiros seis armazéns no imediato após-guerra. O trecho

seguinte que prorrogaria este cais até a doca existente no prolongamento de Rua N. S. da Conceição seria realizado imediatamente após o fim da I Guerra Mundial segundo o projeto de Ahrons. Isso vale dizer que o Plano de Melhoramentos de Moreira Maciel também não serviu de base para a urbanização daquela área.



Projeto de expansão urbana pelo lado setentrional de Porto Alegre pelo arquiteto Friedrich Heydtmann, em 1870.

Dada a importância da contribuição de Heydtmann ao desenho da cidade de Porto Alegre, e como esta é pouco conhecida, anexamos uma biografia resumida de sua obra.

HEYDTMANN, Friedrich

Nasceu em Hamburgo, Alemanha, em 1802. Deve ter imigrado na condição de colono, pois recebeu um lote de $\frac{1}{4}$ de légua em quadra na estrada para Cima da Serra (que fora construída por Afonso Mabilde), no município de Santa Cruz, que lhe foi concedido em 18.11.1851. O tamanho excepcional desta propriedade deve ter sido por alguma recompensa do governo estadual. Deve ter chegado a Porto Alegre em fins da década de 1840 onde trabalhou por conta própria, realizando obras para a Intendência Municipal, na construção de bicas d'água que receberiam efusivos elogios, em 1852, quando terminou de construir a oitava "fonte do Riacho" com cinco bicas, onde "a abundância da água é tal que sozinha pode abastecer a cidade", conforme o edital do Correio do Sul de 27.19.52. Em 01.1850 encaminhou à presidência da Província dois projetos de cadeias - como resposta a uma concorrência aberta pelo poder público - para o fim de servir de "modelo" para construções a serem executadas no interior. O primeiro prédio teria 125x130 palmos (27,5x28,6m) e o primeiro piso teria uma altura de 120 palmos (4,40m) e se destinaria a alojar 89 presos, "podendo servir para as Cidades de São Pedro e feita com vistas de levantar para o futuro um segundo pavimento sobre o primeiro". O segundo "projeto de uma cadeia de 2 pavimentos de 18 a 02 palmos de altura e com a capacidade para 114 presos. O custo presumido de sua construção seria de 25 contos de Reis para baixo". Na planta baixa havia capacidade para alojar 38 presos e 76, na "planta alta". Ao que tudo indica, este deve ter sido um dos primeiros concursos de arquitetura realizados no país. Não se sabe se estes projetos foram levadas ao canteiro de obras, mas tiveram efeitos positivos na carreira do proponente. De imediato foi contratado como "engenheiro provincial" e, em fevereiro, já iniciou o projeto da cadeia para Porto Alegre que era uma construção muito mais arrojada - estava orçada em quase 200 contos de reis - valor que não incluíam os custos do aterro na ponta da península sobre o qual haveria de ser construída. Quando as obras pararam por "falta de verbas", em setembro de 1850, Heydtmann ainda foi encarregado de fazer o projeto da Santa Casa de Misericórdia de Rio Grande. Nesta época também apresentou duas variantes de projeto para a cadeia judicial desta vila e se encarregou da fiscalização e da construção da mesma. Com estas obras se ocuparia durante os anos seguintes. Enquanto ultimava os projetos, recebeu o encargo de elaborar outro, em parceria com Philipp von Normann, para o Liceu Dom Afonso que viria a ser a primeira instituição de nível médio da Província. Um projeto anteriormente elaborado por Luiz Pereira Dias não foi bem aceito. Em meados de 1851 foi transferido para Rio Pardo em consequência da exoneração de Johann Martin Buff. Então realizou os projetos da ponte sobre o Rio Pardo, das pontes sobre as sangas dos Lavapés e do Miguel, de uma fonte (bica do Jacaré) e de paisagismo da praça da matriz além de iniciar o calçamento das ruas (das quais a rua da Imperatriz está tombada). Em 1852 foi transferido para Cachoeira onde se dedicou ao "nivelamento" das ruas da vila. Enquanto isto, fiscalizava a construção da ponte sobre o Jacuí e ia freqüentemente a Porto Alegre para

acompanhar a construção da cadeia e da oitava fonte da cidade, a fonte do Riacho. Em setembro de 1853 tornou a se estabelecer em Porto Alegre quando as obras no vale do Jacuí pararam “por falta de verbas”. Mesmo assim, ainda projetou, à distância, o aterro da rampa do porto de Cachoeira, os melhoramentos de sua matriz (projeto do ex-Presidente da Capitania Francisco José Roscio) e da ponte do Passo do Rufino sobre o Arroio Santa Bárbara. Numa das viagens de fiscalização da ponte sobre o Jacuí, verificou que a enchente havia comprometido a estrutura e que havia necessidade urgente de ancorar as madeiras que serviam para construção das fundações. Como não haviam verbas disponíveis, pagou de seu próprio bolso parte dos mesmos, ao custo de 415 mil Reis (conquanto seu salário anual era de 800 mil Reis) sob a promessa de um ressarcimento posterior. Em 1855 fiscalizou a construção das pontes do Rufino (com as obras sob responsabilidade do Barão von Kahlden) e do Rio São Sepé que tinha projeto de sua autoria, com obras dirigidas por Maximilian von Emmerich. Em meados de 1855 os problemas em Porto Alegre se avolumaram porque Normann que se encarregava da fiscalização das obras da cadeia em seus impedimentos, fora exonerado do cargo. Posteriormente este problema foi solucionado com a contratação de seu irmão Karl Phillip para fiscal da cadeia, o que possibilitou a Friedrich a dedicação às obras do quartel de Cachoeira. No ano de 1856 alternava com Emmerich e Martins da Silva na fiscalização da construção da igreja de N.S. das Dores, mas dedicou-se basicamente à conclusão da Cadeia de Porto Alegre que lhe custou sérias dores de cabeça: por falta de mão-de-obra especializada, não conseguiu vedar as caixas d’água e o caldeireiro contratado para soldar os canos de chumbo das instalações hidráulicas não era perito na matéria. Pior aconteceu com as instalações cloacais: depois de instalar os retretes, teve de proceder a grandes concertos devido aos estragos causados na obra da colocação da canalização recém-concluída. Enquanto isto, estava envolvido com o concerto do quartel da polícia de Cachoeira, com as obras do porto da cidade e a construção da ponte sobre o arroio Santa Bárbara. Em 1857 projetou a Casa de Câmara de Encruzilhada e um bom número de pontes (do Passo de Estrela, de Monte Alegre, de Santo Amaro, dos arroios Taquari e Taquari-Mirim, de Capivari, de Erval, de Conventos, do Chafariz, Sampaio, Joaquim Castelhana, Manuel Ferreira, passo de Pedro Marques) associado com os projetos de diversas estradas, especialmente, Capivara - Estrela, Taquari - Santo Amaro e Santo Antônio da Patrulha - São Leopoldo. Nas viagens para o interior relacionadas com estes projetos, se encarregava de fiscalizar a construção de diversas igrejas e matrizes, projetos das quais não fora encarregado, aparentemente, por ser protestante. Enquanto estava envolvido com o projeto da ponte sobre o Arroio dos Ratos, em São Jerônimo, a Assembléia Legislativa aprovou um projeto de lei instituindo um concurso público em que constava: *“quem inventar a melhor máquina que sirva para descascar vantajosamente a mandioca, diminuindo o número de braços que atualmente se empregam em tal serviço para o fabrico, terá um prêmio de oito contos de Reis²”*. Heydtmann se inscreveu e venceu o concurso – o segundo do qual participou – que, na realidade, consistiu no projeto de um engenho com dispositivos para ralar, prensar e torrar ou secar a farinha. Heydtmann chegou a construir um protótipo que não foi levado adiante, inicialmente, porque ninguém sabia o que fazer com ele. Não se sabe que conjuntura levou a que, posteriormente, diversas destas “máquinas” fossem construídas com duas variantes em que o “motor” era acionado por animais ou por força hidráulica, e que foram vendidas para o estado da Bahia. Estas máquinas impressionavam por sua produtividade: chegavam a processar um “carrada” de mandioca em pouco mais de três horas e aprontavam entre 14 e 16 alqueires de farinha em doze horas de trabalho (cerca de 200 litros). Estas “máquinas” ficaram prontas em setembro de 1858 e sua instalação na Bahia requereu o acompanhamento de um técnico, o carpinteiro Peter Schneider. Possivelmente esta tenha sido a primeira exportação de máquinas do Rio Grande do Sul.

Em 1853 a Câmara de Porto Alegre fez a primeira contratação de um engenheiro na pessoa de Frederico Augusto Sarmiento Mena, de tradicional família farroupilha. Este, porém, era militar e estava encarregado de dirigir diversas obras militares em Rio Grande e seus arredores em razão do que delegou seus encargos na Intendência de Porto Alegre a seu mestre-de-obras Luiz Pereira Dias. Por não poder atender satisfatoriamente aos encargos recebidos em Porto Alegre, foi exonerado em 1855. Por isto a intendência tentou contratar Heydtmann em razão dos serviços que prestara à municipalidade anteriormente e de seu currículo. A presidência não concordou na ocasião alegando necessitar de seus préstimos.

Em fins de 1857 se estabeleceram acaloradas discussões na Assembléia Legislativa em torno da contratação de profissionais estrangeiros pelo governo provincial, possivelmente relacionado com as ações da marinha inglesa no sentido de coibir o contrabando de escravos no Atlântico-sul. Estas levaram à aprovação da lei no 12/1857 que impunha a demissão dos técnicos estrangeiros do governo provincial. Com isto os engenheiros militares foram transferidos para o Rio de Janeiro onde passaram a preparar as tropas para a guerra contra o Paraguai e Heydtmann, a contragosto do presidente Ferraz, após diversas ações protelatórias, foi transferido para o posto anteriormente ocupado por Sarmiento Mena, na Intendência da Capital. Em julho

de 1958 assumiu o cargo de Diretor Geral de Obras e Viação da municipalidade. Seus serviços prestados à municipalidade não foram menos corridos. De início, se ocupou com a administração do calçamento das ruas de Porto Alegre, antes referida e acompanhou os serviços na conclusão do Teatro São Pedro que fora inaugurado, precariamente, a 27.06.1858, no natalício do Imperador.

Nesta época, o país viveu uma fase esplendorosa com um grande desenvolvimento econômico originado da compulsória supressão do tráfico de escravos ditado pela marinha inglesa. Esta foi apenas uma das causas da euforia econômica da época. Com as finanças azeitadas, puderam ser efetuados grandes investimentos na cidade. E um deles foi a realização da regularização e calçamento das ruas da cidade antes referida.

Esta revisão dos alinhamentos das ruas do centro da cidade ainda se mantém em grande parte até nossos dias, salvo nas vias de grande movimento que começaram a ser abertas a partir da política do "bota abaixo" que começou a ser promovido pela primeira administração de Loureiro da Silva, em pleno Estado Novo e depois foi ampliado através dos sucessivos planos diretores igualmente autoritários e impositivos. Quando a Guerra dos Farrapos estava chegando ao fim, o presidente Saturnino de Souza e Oliveira tomou a iniciativa de prover a cidade de um mercado que foi construído na praça do Paraíso, nome originário de um prostíbulo existente no local, e que estava sendo tomado por quitandas cobertas de palha. Para acabar com o aspecto pouco convidativo das mesmas, mandou construir uma cobertura quadrada com dois corredores centrais que se cortavam em forma de cruz, com bancas em ambos os lados. Este segundo prédio estava localizado aproximadamente onde hoje está a Praça XV e foi entregue ao uso público em 1844. Ele serviu por duas décadas e meia à cidade. Foi demolido em 1870 quando foi inaugurado o novo mercado que foi construído para substituí-lo. A partir de 1857, a Câmara Municipal tratou na construção de um novo prédio, mais amplo e de melhores condições de atendimento ao público. A transferência de Heydtmann para a municipalidade foi providencial. Em 1861 apresentou um projeto de um prédio alinhado pelo lado norte do Caminho Novo e que deveria ser construído sobre um aterro na frente da mesma praça. Este projeto suscitou muita discussão envolvendo até a Assembléia Provincial que mandou confeccionar dois projetos alternativos, um assinado por Manoel Soares Lisboa e outro, por Inácio José Ferreira de Moura. Uma comissão nomeada pela Câmara deu preferência à proposta de Heydtmann apesar de um parecer radicalmente contrário do engenheiro provincial Antônio Mascarenhas Teles de Freitas para o qual o projeto era totalmente equivocado, desde a escolha da ordem (que deveria ser a toscana), das proporções, do tipo de frontão, da composição e até mesmo, no traço da argamassa e da qualidade da pedra, para o qual uma obra destas só poderia servir para um país atrasado como a Alemanha e não se adequava a um povo de cultura latina. Mesmo assim, os vereadores aprovaram a projeto de Heydtmann e em julho de 1864 foi assinado contrato de construção com Polidoro Antônio da Costa³ que não conseguiu levar a bom termo a obra iniciada em razão do que o contrato foi rescindido. Depois o filho deste, João Evaristo da Costa, assumiu o encargo que seu pai não pôde cumprir e no primeiro dia de 1870 o prédio foi franqueado ao público. Então foi elogiado por suas amplas instalações, por estar construído sobre uma plataforma cercada de água por três lados, o que permitia um fácil abastecimento pelas barcas e a cobertura plana convidava a um passeio elevado que foi muito apreciado, pois fornecia uma bela vista sobre o rio enquanto se esperavam a chegada dos barcos que faziam o transporte de passageiros e cargas com o interior da província. Como em cada "esquina" do terraço havia uma torre com uma loja especializada no comércio de escravos, de quebra se podia escolher uma boa "peça" enquanto se aguardava a chegada e o atracar dos navios. Paulatinamente, as barracas internas foram sendo substituídas por bancas de madeira e, em 1909, a Intendência resolveu completar a construção do piso superior, conservando, contudo a passarela - a partir de então, interna -. Um incêndio providencial a 05.06.1912 acabou com as barracas de madeira internas o que ensejou sua substituição por dois corredores em forma de cruz ladeados por bancas com estruturas de ferro importadas da Alemanha pela firma Bromberg. Em inícios da década de 1960 o arquiteto Moacir Moojen Marques cobriu os corredores internos que permaneceram por quase três décadas, até que foi feita uma reforma geral necessária devido ao fato de que, ao longo do tempo, foram sendo introduzidas modificações que aconteceram à revelia ou com a complacência da administração municipal. A louvável proposta de cobrir todo o pátio interno com uma cobertura única que foi levada a cabo recentemente, acabou comprometendo o prédio pelo exagero de sua altura por estar em total dissintonia com a linguagem historicista do prédio original que foi respeitada em sua ampliação anterior, quando foi construído o segundo piso. Lamentavelmente os arquitetos locais ainda não tomaram conhecimento da Carta de Veneza ou ainda não se convenceram de que as obras do passado merecem mais respeito.

Voltando à atuação de Heydtmann na intendência, em janeiro de 1870, apresentou um projeto audacioso: um grande aterro pelo lado norte da península que consistia num

alargamento dos terrenos de marinha desde o Arsenal de Guerra até o que é hoje a rua Cap. Montanha, em continuidade à qual seria construída uma ampla doca envolvendo o trapiche da Alfândega. Como complementação do aterro e da construção do mercado público, o aterro seria retomado desde o ponto que hoje é a Rua Cassiano do Nascimento até o prolongamento da Rua do Comércio (atual, Uruguai), com um aterro que iria até a atual Avenida Mauá, em meio ao qual seria aberta uma rua que foi denominada como Rua das Flores (atual, Siqueira Campos). Entre a Rua do Comércio e o mercado, propunha a construção de outra doca, simétrica à já existente entre o mercado e a Rua dos Bragança (atual, Mal. Floriano). Com um aterro dos terrenos de marinha, propunha a construção de uma avenida à beira do rio, paralela ao Caminho Novo, até o prolongamento das ruas da União (atual, N. S. da Conceição) e Ponta de Paris (atual, Barros Cassal) onde seria construída outra doca. Depois desta, a rua continuaria no sentido paralelo ao Caminho Novo até a Rua Dom Afonso, mais conhecido como o Beco da Marcela e que os positivistas rebatizaram de Ramiro Barcelos.

Este projeto é importante porque nele foram propostas, por vez primeira, as ruas Siqueira Campos e Júlio de Castilhos, bem como um esboço do que viria a ser a Avenida Castelo Branco. Na manipulação dos documentos oficiais sobre as atividades de Heydtmann foram descobertas numerosas referências a atividades suas na qualidade profissional liberal. Os esforços despendidos no sentido do levantamento das mesmas não trouxeram os resultados esperados. De concreto, o único projeto que conseguiu-se levantar foi o do primeiro bloco do hospital da Beneficência Portuguesa que surgiu por ocasião de uma devastadora epidemia de gripe. A Sociedade Portuguesa de Beneficência foi fundada em 1854 e funcionava nas dependências da Santa Casa de Misericórdia. Quatro anos mais tarde comprou uma casa na Rua da Figueira (atual, Cel. Genuíno) cujas dependências se tornaram exíguas para o número de associados. Por ocasião de uma nova epidemia na primeira metade de 1860, decidiu-se construir um hospital "digno da cidade", com uma ampla mobilização da sociedade de então. Em 1867 iniciou-se a construção na periferia da cidade, em terreno ao lado da igreja dos mulatos (N. S. da Conceição) doado por Dionísio de Oliveira Silveira. O amplo apoio da Intendência no empreendimento induz à suposição de que uma das formas de apoio foi a de encarregar seu arquiteto-mor de elaborar o projeto do prédio. Apesar dos acréscimos aleatórios que foram sendo realizados ao longo do tempo e sem tomar os devidos cuidados em preservar a integridade do conjunto original, a conjugação dos prédios da Beneficência com a igreja são um dos mais importantes testemunhos da evolução da linguagem arquitetônica da época, uma vez que a construção do templo contíguo fora terminado uma década antes do início das obras do hospital e, como tal, mostra a passagem de um tardio emprego de uma linguagem pautada dos cânones do barroca para um historicismo inovador num curto lapso, sem passar pela fase intermediária do neoclassicismo. A respeito deste projeto há uma controvérsia a respeito do autor do desenho da fachada. Spalding (1954,36) afirma que a mesma seria de autoria do litógrafo Inácio Weingaertner, o pai do pintor Pedro W. O procedimento de "levantar a planta" pelos engenheiros e depois convidar um "frentista" (isto é, um arquiteto) para desenhar uma fachada "arquitetural" só foi adotado mais tarde, no novo século, e não se justificaria posto que Heydtmann tinha a formação de arquiteto. Por isto parece mais factível que a contribuição de Weingaertner tenha se restringido ao desenho dos dois escudos entrelaçados que coroam a edificação. Igualmente, é difícil entender que a escadaria original teria vindo de Portugal segundo uma "oferta do arquiteto lusitano Manoel Lopes da Costa Soares" (Telles, 1981,39). Estes são assuntos para serem conferidos. Heydtmann faleceu de apoplexia, em 04.03.1876, em Porto Alegre. Há referências em Barreto (1973,651/2), em Franco (1988, passim) e em Weimer (1980a,187/91 e 1980b,82/6).

Há referências da existência de um filho, homônimo seu, que também teria sido *engenheiro* e de um irmão chamado Karl Phillip. Este também era natural de Hamburgo, na Alemanha, onde nasceu em 1803. Deve ter imigrado em fins da década de 1840 com seu irmão. Há referências de que teria sido arquiteto e engenheiro. Em 8.10.1850, o arquiteto Philipp von Normann solicitou autorização para contratar o *carpinteiro* Karl Phillip Heidtmann para construir uma maquete da ponte sobre o Rio Jacuí, com todos os detalhes construtivos posto que o arrematante, Firminiano Pereira Soares, não conseguia entender os desenhos que lhe foram apresentados. Esta maquete foi construída na escala de 1 palmo por 1/2 polegada e tinha um comprimento de 15 palmos (4.95m). Mais tarde, em 1855, transitoriamente, fiscalizou a construção da cadeia de Porto Alegre, na condição de *engenheiro provincial*, durante o impedimento (transferência para o interior) de seu irmão Friedrich. Nesta ocasião apresentou um projeto com respectivo orçamento do quartel da força policial de Porto Alegre e outro, para uma estrebaria da Chácara dos Meninos. Em 1851 registrou-se na Comunidade Luterana de Porto Alegre, como sendo casado com Elise Sophie Agathe, nascida Oehlschläger e natural de Hamburgo. Faleceu a 05.03.1875, um ano antes de seu irmão Friedrich H.

Bibliografia.

BARRETO, Abeillard. *Bibliografia sul-rio-grandense*, Rio de Janeiro, Conselho federal de Cultuar, 1973/6, 2 vol.

FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre, Guia Histórico*, Porto Alegre, EdURFGS, 1988 .

SPALDING, Walter. *A Beneficência Portuguesa*, Porto Alegre, Santa Teresinha, 1954.

TELLES, Leandro. 111 anos do prédio da Beneficência Portuguesa, *Revista Caravelas*, Porto Alegre, v.3, n.3.

WEIMER, Günter. Construtores alemães no rio Grande do Sul (1848-1858). In: MÜLLER, Telmo Lauro. *Imigração e colonização alemã*, Porto Alegre, ESTSLB, 1980.

1 Arquiteto pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRGS, em 1963. Especialista em Desenho Industrial pela Hochschule für Gestaltung de Ulm/Alemanha, em 1967. Mestre em História da Cultura pela PUCRS, em 1981. Doutor em Arquitetura pela FAU-USP, em 1991. Professor aposentado da FAU-UFRGS. Docente do Departamento de Teoria & História da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUCRS e do PROPUR. Autor de cerca de 40 livros de autoria exclusiva e colaborador em aproximadamente de 80 livros. E-mail **gunterweimer@gmail.com**

2 A grafia foi por nós atualizada.

3 Noutros documentos o nome deste construtor aparece como sendo Polidoro Antônio de Souza Gonzaga.