



Cadernos NAUI

Núcleo de Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural

Dossiê Patrimônio Cultural: Interfaces e Temas Emergentes

V 14 | n 26 | jan-jun 2025

**Construtores da modernidade.
Imigração, nacionalismo e regulamentação
profissional: o caso de Rio do Sul/SC**

Renata Lais Bogo; Karine Daufenbach



Edição eletrônica

URL: [NAUI – Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural \(ufsc.br\)](http://nauui.ufsc.br)

ISSN: 2558 - 2448

Organização

Núcleo de Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural

Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFSC

Referência Bibliográfica

BOGO, Renata Lais; DAUFENBACH, Karine. Construtores da modernidade. Imigração, nacionalismo e regulamentação profissional: o caso de Rio do Sul/SC. Cadernos Naui: Núcleo de Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural, Florianópolis, v. 14, n. 26, p. 58-76, jan-jun 2025. Semestral.

Construtores da modernidade. Imigração, nacionalismo e regulamentação profissional: o caso de Rio do Sul/SC

Renata Lais Bogo¹
Karine Daufenbach²

Resumo

O município de Rio do Sul exemplifica o desenvolvimento de uma modernidade impulsionada especialmente por profissionais construtores imigrantes provenientes de países de língua alemã e da Itália, entre o final do século XIX e início do século XX. Entretanto, a historiografia da arquitetura moderna brasileira desconsidera as contribuições desses imigrantes e descendentes, cuja atuação é expressiva, seja de forma autônoma ou em cargos públicos. Muitos deles chegam por meio de empresas estrangeiras, formam redes de sociabilidade baseadas na língua e cultura de origem, contratando-se mutuamente devido à falta de mão de obra local qualificada. Embora os anos 1930 sejam marcados por políticas nacionalistas e por regulamentações profissionais que restringiram a atuação e marginalizaram tais profissionais, eles continuaram a atuar de forma significativa, construindo grandes obras de infraestrutura e uma modernidade que não foi registrada pela historiografia oficial da arquitetura brasileira, apesar de sua contribuição essencial ao campo disciplinar e no desenvolvimento urbano das regiões de imigração.

Palavras-chave: Regiões de imigração; Profissionais construtores; Historiografia da arquitetura moderna brasileira; Rio do Sul.

Resumen

El municipio de Rio do Sul ejemplifica el desarrollo de una modernidad impulsada principalmente por profesionales constructores inmigrantes provenientes de países de habla alemana e de Italia entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Sin embargo, la historiografía de la arquitectura moderna brasileña ignora las contribuciones de estos inmigrantes y sus descendientes, cuya actuación fue significativa, ya sea de manera autónoma o en cargos públicos. Muchos de ellos llegaron a través de empresas extranjeras, formando

¹ Mestra em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Integrante do grupo de pesquisa Historiografia e Cultura da Arquitetura da UFSC. E-mail: bogo.renata@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-5637-5852>

² Professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo - PósARQ/UFSC. E-mail: karine.daufenbach@ufsc.br ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2292-8219>

redes de sociabilidad basadas en su lengua y cultura de origen, contratándose mutuamente debido a la falta de mano de obra local calificada. Aunque la década de 1930 estuvo marcada por políticas nacionalistas y regulaciones profesionales que restringieron y marginaron a estos profesionales, ellos continuaron desempeñando un papel importante, construyendo grandes obras de infraestructura y una modernidad que no fue registrada por la historiografía oficial de la arquitectura brasileña, a pesar de su contribución esencial al campo disciplinar y al desarrollo urbano de las regiones de inmigración.

Palavras chave: Regiones de inmigración; Profesionales constructores; Historiografía de la arquitectura moderna brasileña; Rio do Sul.

Abstract

The municipality of Rio do Sul exemplifies the development of a modernity driven primarily by immigrant construction professionals from German-speaking countries and Italy between the late 19th and early 20th centuries. However, the historiography of Brazilian modern architecture overlooks the contributions of these immigrants and their descendants, whose work was significant, whether independently or in public positions. Many of them arrived through foreign companies, forming social networks based on their native language and culture, hiring one another due to the lack of skilled local labor. Although the 1930s were marked by nationalist policies and professional regulations that restricted and marginalized these professionals, they continued to make substantial contributions, constructing major infrastructure projects and a modernity that has gone unrecorded by the official historiography of Brazilian architecture, despite its essential contributions to the discipline and to the urban development of immigrant regions.

Keywords: Immigration regions; Construction professionals; Historiography of Brazilian modern architecture; Rio do Sul.

Introdução

A construção de cidades situadas em regiões de imigração e que se consolidam durante esses mesmos períodos migratórios, como o caso de Rio do Sul, no Vale do Itajaí, em Santa Catarina, é marcada pela contribuição direta da mão de obra física e intelectual de imigrantes europeus e seus descendentes, responsáveis pelo que podemos chamar de um primeiro ciclo de modernidade local, entre os anos de 1920 e 1960. A importância desses profissionais da construção civil se dá por sua extensa e diversa produção arquitetônica e urbana, explorando tipologias, linguagens, programas e técnicas construtivas que expressam uma interpretação da modernidade, mas também responsáveis por grandes obras de modernização na região.

Entretanto, apesar dessa vasta produção, a contribuição desses profissionais foi alijada da historiografia da arquitetura moderna brasileira por se distanciar do cânone estabelecido,

qual seja, de uma arquitetura que revisita uma pretensa tradição luso-brasileira do período colonial, e que resulta em uma narrativa linear, homogênea e evolucionista. Historiografia que é fruto de período de intenso nacionalismo – de modo significativo a partir dos anos 1930 e particularmente no Estado Novo –, que também teve como resultado políticas de nacionalização, caracterizadas pela perseguição e pelo combate ao “elemento estrangeiro” e acompanhadas de regulamentações profissionais que, nesse caso, significaram restrições de atuação para os imigrantes.

Neste artigo, busca-se demonstrar a importância dos construtores das regiões de imigração, especialmente pela contribuição que tiveram na arquitetura e na formação e consolidação do espaço urbano de muitas cidades catarinenses, como o caso do engenheiro civil ítalo-brasileiro Gino de Lotto, importante personagem no desenvolvimento urbano de Rio do Sul. Ao analisar sua trajetória, evidencia-se como os profissionais imigrantes mantêm-se atuantes mesmo dentro de um contexto de balizamento profissional, muitas vezes amparados pelas redes de conexão que estabelecem nessas zonas de imigração e que, apesar de suas contribuições significativas, foram marginalizados historicamente pela narrativa da arquitetura moderna brasileira que perpetuou-se ao longo do século XX.

Impulsos à imigração

O atual município de Rio do Sul foi povoado inicialmente por imigrantes de origem germânica e italiana nas primeiras décadas do século XX, enquanto ainda era um distrito da então Colônia Blumenau, batizado de Bella Alliança. A ocupação da Colônia Blumenau, que compreende hoje o Vale do Itajaí, foi marcada por intensos fluxos migratórios, especialmente a partir da década de 1850, incentivados por políticas governamentais e por fatores econômicos para a povoação da região.

Figura 1 – Carta do Estado de Santa Catharina: carta chorographica, 1917. (Em primeiro plano) Divisão das colônias catarinenses, com destaque para a Colônia Blumenau. (Em segundo plano). No mapa da colônia Blumenau, sinalizado em azul, estão os distritos de Bella Alliança e Matador, que hoje compõem Rio do Sul.



Fonte: José Vieira da Rosa, Biblioteca digital Luso-Brasileira. Modificado pela autora.

As primeiras levas de imigrantes germânicos para Santa Catarina foram incentivadas ainda na década de 1820, para que atuassem como agricultores – atividade necessária para o fornecimento das cidades e abastecimento dos exércitos –, e como soldados, no intuito de constituir um exército ao novo Império que se consolidava e possuía inimigos dentro e fora de seu território. Nesse contexto, a ocupação de terras pouco habitadas e a formação de um exército nacional eram prioridades do governo brasileiro. O deslocamento de cerca de dez mil alemães ao Brasil caracterizaria a primeira fase de colonização germânica no País (Falcão, 2004; Oliveira; Salomon, 2010).

As levas migratórias seguintes, inicialmente de povos germânicos e posteriormente de italianos, foram incentivadas pelo governo brasileiro a partir de 1850 para ocupação e desenvolvimento de áreas interioranas, principalmente nas regiões Sul e Sudeste – utilizando-

se de outra estrutura agrária e do regime de pequena propriedade familiar, por iniciativas do próprio governo –, buscando transformar uma parte do Brasil que, até então, era majoritariamente formado pelos imigrantes portugueses, negros escravizados e povos indígenas nativos (Seyferth, 1990). A Colônia Blumenau foi um dos principais destinos desses imigrantes.

Posteriormente, ocorre um movimento migratório novamente incentivado por ações governamentais, a partir da Proclamação da República, em que a demanda por mão de obra e os anseios pelo branqueamento da população levam o governo a realizar uma intensa campanha propagandista, visando impulsionar a vinda de imigrantes europeus. “No processo de formação nacional, a referência era a Europa; por isso, lideranças políticas e intelectuais desejavam povoar o Brasil com europeus e, assim, recriar o Velho Mundo em solo tupiniquim” (Klug *et al.*, 2022, p. 362). Tais políticas — como a oferta de terras, subsídios e facilidades para a instalação dos imigrantes —, ocorrem de forma simultânea aos diversos conflitos que levam a Europa às grandes guerras. Portanto, as ações divulgadas pelo governo brasileiro para incentivo à migração foram amplamente acatadas nos países europeus mais afetados pela crise.

Nesse cenário, intensifica-se o debate sobre a identidade nacional brasileira, em um contexto em que a imigração europeia, como mencionado, foi vista como uma estratégia para branqueamento da população e a modernização do País. Tal debate é amparado por teorias eugenistas de intelectuais como Silvio Romero e Nina Rodrigues, que faziam parte do movimento disseminado entre o final do século XIX e início do século XX que pregava a inferioridade racial do negro, a superioridade racial dos europeus e a necessidade de promover a miscigenação da população brasileira, propondo uma compensação através do incentivo da migração em massa de alemães para o território brasileiro. Especialmente entre as duas primeiras décadas do século XX é desenvolvida a teoria do branqueamento, que promovia a ideia de que dentro de algumas gerações o Brasil se tornaria totalmente branco (Weimer, 1983; Ortiz, 1994). Weimer (1983) aborda como se daria tal política ao tratar da teoria da aculturação,³ citando o caso dos Estados Unidos, em que se acreditava que as diversas culturas do país iriam passar por processos de fusão, até que as “impurezas” fossem eliminadas, resultando em uma cultura “legítima”. Essa teoria parte da ideia que a cultura norte-americana ideal estaria isenta de influências culturais dos povos imigrantes, originários ou escravizados.

³ Segundo Lesser (2001, p. 22) trata-se da “modificação de uma cultura em resultado do contato com outra”, muito comum em comparação com a assimilação, fenômeno caracterizado pelo autor como raro, quando “a cultura pré-migratória da pessoa desaparece por completo”.

Esse breve panorama mostra como a imigração é incentivada e facilitada em diferentes momentos tanto durante o Império quanto durante a primeira República no Brasil, contemplando todo o século XIX e as duas primeiras décadas do século XX. Para Lesser (2001), a imigração possui tamanha influência a ponto de ser definida como “de fato a construção da identidade nacional”, apesar de rechaçar a ideia de uma identidade homogênea ou estática (Lesser, 2001, p. 20).

É apenas a partir da Revolução de 1930 que as teorias raciais se tornam obsoletas e outras teorias, como a de Gilberto Freyre, em que a categoria “raça” é substituída pela de “cultura”, recebem destaque e passam a ser disseminadas. As eventuais características negativas associadas aos mestiços são reinterpretadas e a miscigenação, positivada (Cardoso, 2022; Frotscher, 2007; Ortiz, 1994). A partir da inclusão da mestiçagem como característica da nação, há o desenvolvimento de um nacionalismo avesso à imigração, uma postura radicalmente diferente se confrontado ao período anterior que legitimou a teoria do branqueamento (Weimer, 1983).

O nacionalismo e a reinterpretação da imigração

Durante a era Vargas, precisamente em 1934, é promulgada a nova Constituição que expunha os limites da República, mantendo por exemplo, os analfabetos excluídos do processo eleitoral e submetendo os imigrantes “a uma política restritiva em suas garantias individuais, que permitia ao Estado expulsar estrangeiros considerados politicamente perigosos à ordem pública ou aos interesses nacionais” (Schwarcz; Starling, 2015, p. 448). Tratava-se de uma estratégia de controle dos núcleos de imigração, que então se fortaleciam politicamente e passaram a ser lidos como uma ameaça à nação brasileira em decorrência do crescimento do fascismo na Europa, uma vez que esses ideais se disseminavam nas regiões de imigração no território nacional.

Tal ideologia política ganha força no território brasileiro principalmente a partir da criação da Ação Integralista Brasileira (AIB), em 1932, em especial nas áreas de colonização alemã e italiana. Cabe mencionar que Vargas via no Integralismo características positivas como a exacerbação do nacionalismo, a colaboração de classes e o corporativismo, em consonância com suas próprias convicções (Cardoso, 2022; Schwarcz; Starling, 2015), unindo forças ao movimento contra a ameaça comunista iminente. Diante das mobilizações que ocorriam, erradica a oposição esquerdista de forma violenta e, às vésperas das eleições, em 1937, institui o que seria conhecido como “Estado Novo”: um regime de natureza autoritária, modernizante

e pragmática. Especialmente a partir da fundação do Estado Novo, houve a busca pela construção de um paradigma de brasilidade, onde se objetivava uma identificação entre a nação e o Estado, para fortalecimento do sentimento de identidade nacional (Cardoso, 2022a; Schwarcz; Starling, 2015).

Objetivando um controle populacional, especialmente em decorrência do crescimento da AIB, cria-se a campanha de nacionalização, que pretendia forçar uma assimilação da cultura brasileira pelos “elementos estrangeiros”, a partir da implementação de programas educativos de conteúdo nacionalista como forma de oposição às práticas regionalistas, propondo uma regulamentação do ensino, também expresso na padronização da língua e da cultura. Não havia, portanto, um discurso de integração entre o nacional e o estrangeiro; havia, de fato, imposição de valores “brasileiros”, através do cerceamento ao uso das línguas maternas, à realização de festividades e atividades recreativas vinculadas ao país de origem, e que tencionava substituir o sentimento de pertencimento a outras nacionalidades (Seyferth, 1990; Cardoso, 2022; Falbel, 2005).

As políticas culturais do governo Vargas não eram afirmativas da diversidade racial; ao contrário, pretendiam assegurar a conformidade a um ideal abstrato da coletividade, encarnado na nação e personificado pelo próprio líder. Em especial sob o Estado Novo, o regime atentou ativamente contra os direitos políticos, as identidades regionais e a liberdade religiosa [...]. As identidades étnicas não foram poupadas nesse processo. O Dia da Raça, instituído em 1939, dedicava-se a comemorar uma raça única, a brasileira, em contraposição implícita a qualquer subdivisão desta (Cardoso, 2022, p. 259).

Cardoso (2022, p. 281) é enfático ao salientar a desonestidade do discurso de pureza racial seja em qualquer contexto, tanto mais em uma sociedade marcada pela miscigenação entre nativos, descendentes de imigrantes e migrantes forçados com “etnias e origens em todas as combinações possíveis [...]”. Entende-se que o nacionalismo brasileiro se constrói fazendo uso de elementos do passado e da tradição para justificar o Brasil moderno. A partir da anulação das diferenças étnicas e culturais, busca-se uma valorização da língua nacional e de outros elementos que representam a união da nação.

Em termos políticos, esse desejo de construir uma nação moderna se constituiu no “projeto moderno” dos anos 1930 aos 1950, tendo no modernismo a sua face cultural. Nesse sentido, o modernismo surge enquanto um projeto estético e ideológico que propõe modificações em diferentes áreas, buscando uma conscientização e uma expressão artística nacional unificada. No campo da arquitetura, esse modernismo unificador pode ser lido nas teorias elaboradas por Lucio Costa, especialmente a partir da década de 1930. O cânone aí

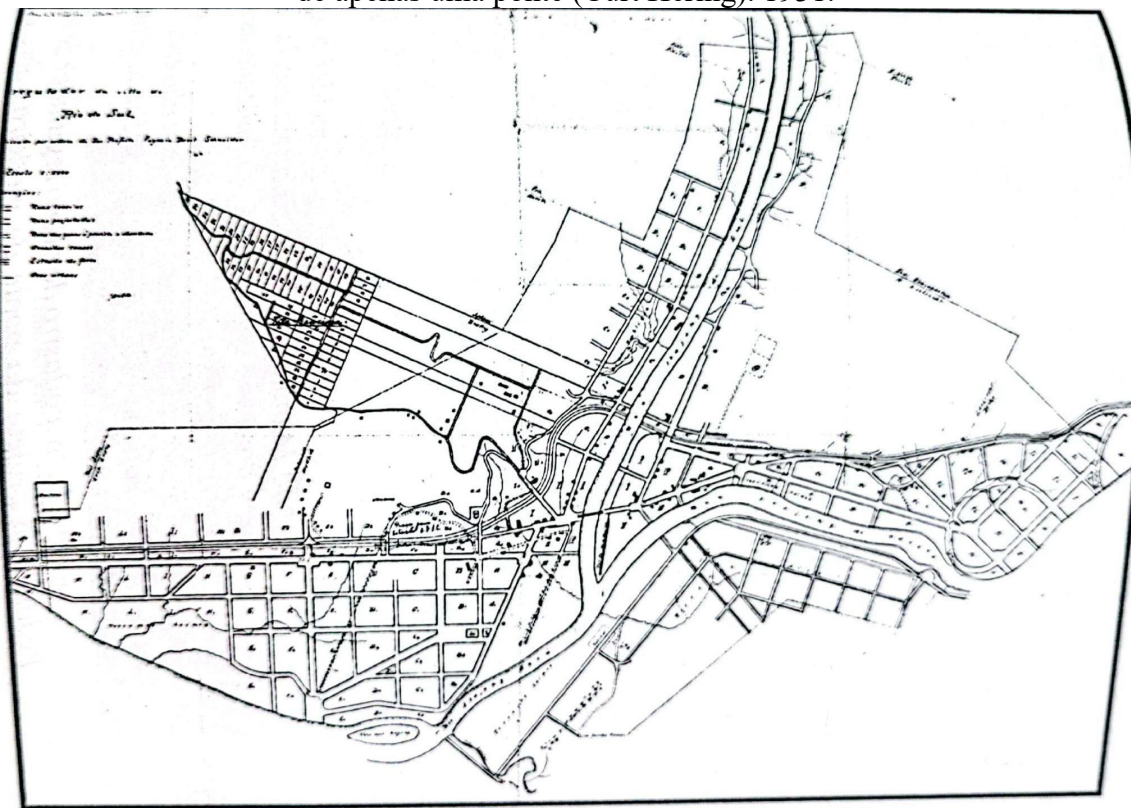
criado deu origem, por sua vez, a uma historiografia com base na ideia de uma tradição luso-brasileira que tem no moderno sua continuidade, desconsiderando a obra dos imigrantes ou qualquer manifestação que não lhe seja condizente.

Incentivo e permanência: a atuação dos profissionais construtores

O contexto pós proclamação da República coincide com a instalação de infraestruturas básicas nas regiões de imigração, como abertura de estradas e criação de meios de transporte de insumos que estimulassem o desenvolvimento econômico. Pode-se citar a implementação das estradas de ferro como uma das principais obras realizadas nas primeiras décadas do século XX. A abertura de estradas e a implementação da linha férrea por empresas estrangeiras motivou e viabilizou a vinda de diversos profissionais do continente europeu para essas regiões, entre os quais engenheiros e arquitetos formados nos seus países de origem e/ou com significativas experiências de trabalho.

No caso de Rio do Sul, a virada entre os anos 1920 e 1930 é marcada por obras de grande importância urbana e com impactos diretos no setor econômico na região, com destaque ao início das obras de construção da Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC), no trecho entre Lontras e Rio do Sul, e que motivaram significativa reformulação no espaço urbano (Colaço; Klanovicz, 1999). Pouco antes da emancipação de Rio do Sul, em 1929, as obras se iniciam buscando viabilizar uma conexão entre o litoral e a serra. Segundo Wittmann (2008), a ferrovia era parte dos projetos dos administradores da Colônia Blumenau desde seus primórdios, onde as lideranças locais, na figura de bancos e empreendedores alemães, por meio de sua influência, viabilizaram a construção da ferrovia no Vale do Itajaí: “[...] uma ferrovia isolada e não [...] parte de uma rede ferroviária [...]”, que viabilizou o transporte de bens e pessoas com mais agilidade, conectando diversas regiões e alcançando uma área territorial maior (Wittmann, 2008, p. 33). Foi a partir da implementação da Estrada de Ferro na virada dos anos 1920 e 1930, permeada por promessas de desenvolvimento local, que houve um crescimento do território e uma expansão “desordenada” da cidade (Colaço; Klanovicz, 1999), sendo necessária a realização de um levantamento cadastral, visando ao desenvolvimento do primeiro plano diretor do município. Em 1931, é designado ao engenheiro civil italiano Gino de Lotto a elaboração do primeiro mapa cadastral de Rio do Sul.

Figura 2 – Rio do Sul. Plano regulador da Vila de Rio do Sul, elaborado por Gino de Lotto. Intersecção entre os rios como eixo referencial do mapa. Observa-se a presença de apenas uma ponte (Curt Hering). 1931.



Fonte: Arquivo Público Histórico de Rio do Sul. Revista Rio do Sul, Tomo I n. 3, novembro de 1999.

Com a instauração da linha férrea, fez-se necessária a construção de uma nova ponte no município recém-emancipado. O jornal “O Agricultor”, em novembro de 1932, informa a presença de engenheiros da Companhia Geral de Obras e Construções S. A. (Geobra),⁴ averiguando o possível local da ponte da Estrada de Ferro; já em agosto de 1934, o mesmo periódico noticia o início das obras e os dez meses previstos de duração. No ano seguinte, mais uma vez a grande obra de engenharia é manchete na imprensa local por suas características avançadas para a época. O trem trazia o tão esperado “progresso” para o município:

A ponte sobre o rio Itajahy do Sul, orgulho deste município, é no conceito da sumidade de nossa Engenharia a 1ª no genero, nas 3 Americas, sendo seu 1º arco, de 155 metros, o maior até então executado em cimento armado. A ponte é inteiramente construída com material nacional, ferro e cimento produzido no paiz, o que vem provar o alto

⁴ Companhia com sede no Rio de Janeiro, responsável pela construção de grandes obras, como a ponte de concreto armado sobre o Rio Tubarão (Jornal A Gazeta, 1938, edição 1.140), e a ponte e túnel em Hamonnia (hoje Ibirama), sob direção do engenheiro Leo Frederico Glas (Jornal A Cidade, 1937, edição 81). A Companhia Geobra foi responsável pela contratação de diversos profissionais construtores e engenheiros que atuaram na construção de pontes pela EFSC, como o caso de João Gomes da Nóbrega, que se mudou para Blumenau em 1929, levado pela referida companhia para trabalhar na construção da ponte metálica da EFSC sobre o Rio Itajaí-Açu (Blumenau em Cadernos, 1961, edição 2).

gráu de nossa industria, que muito bem rivalisa com a similar estrangeira; obedecendo, portanto, a construcção dessa obra monumental a uma orientação altamente patriótica, demonstração do elevado criterio do Engenheiro Chefe da Estrada de Ferro S. Catharina, propugnados do prolongamento de nossa Estrada e desse imponente trabalho (O Agricultor, 1935, n. 36, p. 1).

A execução da obra foi de autoria da firma Christiani & Nielsen,⁵ sob direção do chefe construtor H. D. Nielsen, engenheiro descrito como profundo conhecedor de construções em concreto armado.⁶ Na mesma edição, são feitos agradecimentos especiais ao interventor federal no estado, Cel. Aristiliano Ramos, pelo empenho para a realização do empreendimento, e ao governo Federal, pelo reconhecimento econômico da zona e, assim, “patrioticamente incentivar o progresso”. Também é registrada a “segurança e solidez da grande ponte, cujo arco principal tem 80m de vão e é a maior até hoje construída em cimento armado para Estradas de Ferro”. É salientado ainda que o material “dessa importante obra é todo nacional, o que muito recomenda o criterio e accerto da actual Directoria da Estrada, promovendo a construcção dessa natureza, em substituição á pontes metallicas, dispendiosas, de onerosa conservação e derivadoras de nosso ouro para o estrangeiro”.⁷

Além das migrações motivadas por oportunidades profissionais, é comum observar aquelas motivadas por imigrantes já instalados no País, através de redes de sociabilidade e comunidades formadas principalmente a partir da língua comum, mais do que por noções mais recentes de pátria e nacionalidade, que ainda estavam em formação nesse momento também no continente europeu. Nesse aspecto, salienta-se a estreita cadeia de inter-relações que os imigrantes constituíam entre si, na nova pátria. Como exemplo de ambas as possibilidades, tem-se a figura do engenheiro civil italiano Gino de Lotto, que possui expressiva atuação no município de Rio do Sul, onde consolidou-se profissionalmente como engenheiro e construtor ao assinar a autoria de diversas obras emblemáticas. Nascido em 1896 em Mira Taglio, Veneza, Itália,⁸ e graduado em Engenharia Civil e Hidráulica pela Real Universidade de Padova (Regia Università di Padova, atualmente Universidade de Pádua), em 1922, de Lotto partiu da Itália

⁵ A firma de dinamarqueses Christiani & Nielsen é citada por Santos (1981), pela dedicação às construções em concreto armado tanto de edificações quanto de pontes e barragens, estas últimas às quais destinou maior empenho. Trata-se de uma construtora muito atuante no Brasil nos anos 1930, responsável, dentre outras obras, pelo Elevador Lacerda, de Salvador, conforme Segawa (2014). Cf.: SANTOS, Paulo F. Quatro séculos de arquitetura. São Paulo: IAB, 1981 e SEGAWA, Hugo Massaki. Arquiteturas no Brasil: 1900-1990. São Paulo: Edusp, 2014.

⁶ Jornal “O Agricultor” edição n. 36, março de 1935.

⁷ Jornal “O Agricultor” edição n. 11, novembro de 1935.

⁸ As informações sobre o engenheiro foram coletadas na breve biografia sobre Gino Alberto de Lotto produzida pelo Arquivo Público Histórico de Rio do Sul, publicado no periódico do Arquivo Público “Rio do Sul – Nossa história em revista” e são complementadas com informações adquiridas por meio das entrevistas realizadas com as filhas do engenheiro civil, Emma de Lotto e Irene de Lotto.

para o Brasil em janeiro de 1923 e, após uma breve permanência no Rio de Janeiro, Santos e Curitiba, fixou residência em Santa Catarina. Em 1926 assumiu o cargo de Engenheiro da Primeira Residência da Secretaria da Estrada de Ferro de Santa Catarina, tornando-se responsável pelo trecho Subida-Rio do Sul-Barra do Trombudo, em seguida pelo trecho Barra do Trombudo-Trombudo Central.⁹

No caso de de Lotto, não se sabe ao certo as motivações de sua transferência, uma vez que seu trabalho como engenheiro na EFSC é posterior a sua imigração. Sabe-se, porém, que era amigo próximo de Ermembergo Pellizzetti, italiano naturalizado brasileiro que emigrou para o Brasil ainda em 1899. Em 1910, Pellizzetti se mudou para o distrito de Bella Aliança, pertencente à então Colônia Blumenau, onde atuou como empreiteiro de obras de estradas. Foi fundador do Banco de Crédito Popular e Agrícola de Bella Aliança em 1928 e eleito Deputado Estadual no Parlamento Catarinense, tendo sido figura ativa no processo de emancipação político-administrativa de Rio do Sul em 1931.

Todavia, Gino de Lotto atuou como engenheiro da ferrovia até 1930 e, conforme consta no jornal “Cidade de Blumenau”, foi nomeado em 3 de novembro de 1933 Engenheiro Municipal na Prefeitura de Blumenau, cargo do qual foi exonerado em 23 de março de 1934 a pedido próprio, em virtude de seu novo cargo de Engenheiro Inspetor da Diretoria de Estradas de Rodagem do Estado. O engenheiro foi uma figura de grande prestígio tanto em Rio do Sul, onde residia, quanto em Blumenau. Em 1933, o periódico “Cidade de Blumenau” cita, em breve manchete, a visita do engenheiro à cidade. Em 1935, é noticiada a inauguração de uma ponte, iniciada em 20 de setembro de 1934, sob a “orientação do competente Engo. Gino de Lotto”. Conforme recortes extraídos de vários jornais da época, de Lotto era presença constante em trabalhos dentro do poder público, especificamente na Prefeitura de Blumenau. Entende-se que a atuação estatal conferia grande projeção a esses profissionais, em um contexto onde são reconhecidos e procurados por uma elite local.

Em 1935, em circunstâncias não muito claras, de Lotto parte para a Europa, voluntariando-se como combatente pela Itália na Guerra da Abissínia. Algum tempo depois, o periódico “Cidade de Blumenau” registra o retorno do engenheiro ao Brasil, em 1937. A partir daí, nota-se um vasto período marcado por sua intensa atuação como profissional autônomo, desenvolvendo diversos projetos importantes como a Rodoviária de Rio do Sul, mas também

⁹ Informações extraídas da Revista Rio do Sul, Tomo I, n. 3, novembro de 1999.

associado a outros nomes, em uma estreita relação entre profissionais da construção civil em um momento de sensíveis regulamentações da profissão.

Figura 3 – Gino de Lotto. Terminal Rodoviário, década de 1950, Rio do Sul.



Fonte: Acervo Marzall. Publicado por Marlese Salete Barth no grupo de Facebook “Antigamente em Rio do Sul”.

Exemplificando essa relação, nos projetos arquitetônicos e demais registros encontrados no Arquivo Público do município de Rio do Sul, nota-se a expressiva atuação de de Lotto em conjunto com o construtor licenciado Simão Gramlich. Gramlich foi um dos profissionais com formação técnica em território alemão, com vasta atuação no Rio Grande do Sul antes de seu estabelecimento em Blumenau, sem diploma equivalente em território brasileiro. Tal designação, de construtor licenciado, limitava sua atuação, ao restringir, por exemplo, o número de pavimentos que poderia assinar. Dessa forma, a associação com profissionais diplomados garantia a possibilidade de atuar em obras de maior escala, o que pode ser visto em algumas obras do município de Rio do Sul, como o colégio Dom Bosco e a Catedral São João Batista, com projeto arquitetônico assinado por Gramlich e a construção por de Lotto.

Figura 4 – Simão Gramlich (projeto arquitetônico), Gino de Lotto (execução). Colégio Dom Bosco (1941-1951). Rio do Sul. À direita, Catedral São João Batista em construção, 1953.



Fonte: Acervo Marzall. Publicado por Nanda Rios no grupo de Facebook “Antigamente em Rio do Sul”.

Gramlich e de Lotto destacam-se por sua vasta produção na cidade de Rio do Sul, sendo responsáveis por projetos e/ou execuções de obras de pequeno a grande porte, dos mais diversos usos. Gramlich foi responsável por outras obras sacras, como a Assembleia de Deus, projetada em 1939, além de ter assinado diversas residências e sobrados entre as décadas de 1930 e 1940. Já de Lotto foi responsável por outras obras institucionais, como o Colégio Sagrado Coração de Jesus, e diversas obras residenciais, destacando-se, porém, nas obras com programas modernos, como a já citada Rodoviária de Rio do Sul, loja de peças para automóveis e postos de serviço para abastecimento de veículos.

Outra obra que exemplifica esse contexto de atuação conjunta desses profissionais no município de Rio do Sul é a Casa de Negócios projetada para Curt Schroeder em 1937 pelo arquiteto alemão Richard Kaulich e executada por Franz Strube. Arquiteto com vasta produção no município de Blumenau a partir de 1933, Kaulich emigrou para o Brasil em 1927¹⁰ depois da formação na reconhecida Universidade de Berlim (hoje Universidade Humboldt de Berlim),

¹⁰ Segundo os registros de Braga (2020) a partir de entrevista realizada com a esposa do neto de Richard Kaulich, e das informações de chegada confirmadas em Die Maus em 1926 (site que possibilita a consulta de passageiros ou embarcações saídas do porto de Bremen, na Alemanha, e seus respectivos destinos. Disponível em <http://www.passengerlists.de/>).

sendo essa sua única obra assinada em Rio do Sul. Já Franz Strube, construtor licenciado também de origem alemã, foi responsável por diversas obras edificadas no recém fundado município de Rio do Sul, como a Igreja de Cristo, primeiro templo luterano do distrito. Diversos de seus projetos são apresentados no idioma alemão, principalmente durante os primeiros anos da década de 1930, conforme verificado nos projetos encontrados no Arquivo Público de Rio do Sul.

Figura 5 – Richard Kaulich (Arquiteto). Franz Strube (Construtor). Casa de Negócios e Moradia de Curt Schroeder (1937). Rio do Sul. À esquerda, Carlos Schroeder S. A. Indústria e Comércio. Década de 1950.



Fonte: Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

De modo geral, vemos trajetórias semelhantes em outras regiões de Santa Catarina. É também nesse período, por exemplo, que notamos intensa atuação do arquiteto suíço Tom Wildi em Florianópolis. Wildi, que vem a Santa Catarina em 1920 para trabalhar na empresa General Electric como integrante de um grupo de técnicos, exercerá, posteriormente, o cargo de Encarregado das Obras Públicas da Municipalidade, responsável por inúmeras obras em um momento de grandes transformações urbanas na capital do estado. Assim como de Lotto, o diploma superior motivava inúmeras associações temporárias com colegas cuja atuação era limitada em face das regulamentações profissionais dos anos 1930.

A regulamentação profissional e balizamentos profissionais

Com a ascensão do governo Vargas, uma série de regulamentações profissionais foi instituída, culminando no Decreto nº 23.569 de 1933, que estabeleceu normas para a prática da arquitetura e engenharia no Brasil. Essa regulamentação teve impacto significativo na atuação dos profissionais da construção civil, especialmente aqueles que não possuíam diplomas reconhecidos nacionalmente.

Weimer (2004) destaca que a regulamentação profissional foi um dos principais fatores que contribuíram para a decadência da arquitetura nas colônias de imigração. A imposição de critérios que privilegiavam a formação acadêmica formal e nacional levou à deslegitimação das práticas dos profissionais imigrantes, muitos dos quais qualificados, porém não reconhecidos formalmente. Conforme exposto por Braga (2020), havia uma dificuldade para validação das diversas formas de diplomação desses profissionais advindos do contexto europeu, ou mesmo para comprovar-lhes a experiência prévia; além disso, esses profissionais lidavam com outras dificuldades, de cunho ideológico, responsabilizados pelo desemprego no território nacional, ainda antes das regulamentações de 1933.

Além dessa responsabilização, também antecedendo o processo de regulamentação profissional, os imigrantes enfrentaram outros obstáculos significativos, com a promulgação de leis que visavam restringir sua atuação no mercado de trabalho. O Decreto Federal n. 19.482 de 1930 e o Decreto n. 20.291 de 1931, por exemplo, estabeleceram limites à presença de estrangeiros nas empresas, refletindo uma ideologia de nacionalização que via os imigrantes como ameaças.

Ademais, além das dificuldades enfrentadas pelos profissionais imigrantes para validação dos diplomas em um contexto de valorização dos profissionais formados em território nacional, os profissionais atuantes nas colônias de imigração foram categorizados como construtores licenciados pela dificuldade de acesso à formação superior ou mesmo inexistência de instituições de ensino superior.¹¹ Nesse sentido, considerando a dificuldade de acesso ao ensino, para além dos diplomados no exterior, a arquitetura produzida nas colônias de imigração é baseada sobretudo num saber tradicional e prático, originada da fusão entre saberes locais e estrangeiros.

¹¹A título de exemplo, na região Sul do País, tem-se registro dos primeiros cursos de engenharia apenas em 1896 na Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, seguido pela constituição dos cursos de exatas na Universidade Federal do Paraná, em 1938, enquanto o Centro Tecnológico da Universidade Federal de Santa Catarina é fundado apenas em 1960.

Todavia, o processo de desprestígio dos construtores licenciados mostra-se ambíguo. Enquanto na década de 1930 os imigrantes eram vistos como ameaça, na entrada para o século XX foram vistos como uma solução para a crise iminente no setor de construção civil, uma vez que havia poucos profissionais formados no País. Na virada do século XIX para o XX buscava-se dar ênfase ao trabalho de profissionais com formação nacional, como estratégia da política que visava à constituição de uma identidade nacional e que emergia desde a proclamação da República, esbarrando, porém, na escassez desses mesmos profissionais. Como o alto investimento na educação visando formar técnicos dentro do território nacional somente geraria impacto a médio e longo prazos, a solução adotada após a implementação da República se baseia em um incentivo governamental para a migração de arquitetos e engenheiros europeus para o território brasileiro, sendo este fluxo migratório cada vez mais crescente até a crise internacional de 1929-1930 (Braga, 2020).

Para suprir a falta de mão-de-obra especializada, criaram-se diversos cursos de nível superior entre os quais o de arquitetura. [...] Houve necessidade de fazer grandes investimentos em educação, e os resultados só produziram efeito em médio prazo. Como as necessidades de mão-de-obra especializada eram urgentes, preferiu-se supri-las através da atração de força de trabalho estrangeira. Os levantamentos empíricos provaram que essa política atingiu plenamente seus objetivos. Acorreram arquitetos dos principais países europeus em números que surpreenderam as previsões mais otimistas (Weimer, 2004, p. 225).

O impacto da regulamentação profissional de 1933, embora tenha sido importante para a organização do campo da arquitetura e engenharia, também instaurou barreiras significativas para aqueles que não se enquadravam nos critérios estabelecidos. A criação de um padrão nacional de formação e atuação, baseado em uma formação nacional ou em instituições reconhecidas nacionalmente, fez com que muitos profissionais com extensa atuação fossem deslegitimados e, ainda, desconsiderados da historiografia da arquitetura brasileira.

Ademais, a arquitetura produzida nas regiões de imigração, especialmente entre o final do século XIX e início do XX, período que marca a constituição de uma primeira modernidade nesses núcleos, não estava em consonância com os padrões definidos pelas elites intelectuais da época, e com as teorias que perpetuaram no estudo da arquitetura, como já mencionado. O desprestígio desses profissionais reflete, assim, uma luta mais ampla entre tradição e modernidade, constituinte do Brasil moderno.

Considerações finais

Tendo Rio do Sul como estudo de caso, nota-se que, apesar das políticas de nacionalização e do processo de regulamentação profissional nas regiões de imigração, é comum observar que os próprios profissionais da construção civil se organizaram de forma que pudessem manter-se atuantes, trabalhando de forma conjunta. Ademais, para além das restrições impostas, sua produção é expressiva e diversa, atuando de forma independente ou conjunta com outros construtores, projetistas, engenheiros e arquitetos presentes nesse mesmo contexto, diplomados ou não, imigrantes diretos ou não, numa estreita cadeia de inter-relações. O aprendizado da construção baseado de forma significativa nas tradições e saberes de origem, também se deu a partir da aculturação entre italianos e alemães ou de seus descendentes, transmitido de forma prática, na atuação cotidiana.

Muito diversa, no entanto, foi a narrativa construída no Brasil sobre essa mesma modernidade, seus autores e suas obras, e consequentemente, a valorização que se fez dela, diante do panorama nacionalista que se desenhava. Pode-se considerar que um dos principais motivos do desprestígio desses profissionais deriva das arquiteturas produzidas, e o modo como foram valorizadas e compreendidas posteriormente. De fato, o nacionalismo que regula a língua e a cultura nas regiões de imigração e a atuação de profissionais imigrantes, é o mesmo que origina e valida a narrativa arquitetônica disseminada ainda hoje nas academias, baseada em uma ideia de arquitetura moderna derivada da tradição luso-brasileira, dentro de um paradigma de construção de uma “identidade nacional”, desnecessário dizer, homogênea e desvalorizadora do que lhe é diferente.

Fundamentais para entender a resistência e a plena atuação desses profissionais são as redes de sociabilidade que se forjam no seio desses núcleos de imigração, amparados pelo saber técnico – mas não apenas – que demonstravam e pelo qual eram reconhecidos e requisitados por uma elite local, igualmente, em sua maioria, parte desse contexto de imigração. O saber técnico resultava, muitas vezes, em um capital político cada vez mais significativo, o que fica claro, por exemplo, na trajetória de Gino de Lotto, atuante em inúmeras obras públicas de envergadura na região de Rio do Sul e obras arquitetônicas definidoras de uma nova imagem da cidade, tanto pelo uso como pela representação de valores da modernidade, como era entendida na época. Sua trajetória é uma dentre as muitas que podemos encontrar no espaço catarinense, igualmente desconhecidas e praticamente “apagadas”, seja pela destruição de parte significativa das obras, porque não consideradas parte das políticas de preservação, seja pelo seu escasso ou mesmo raro registro histórico.

Referências

Arquivo Público Histórico Wera von Buettner Gemballa, Rio do Sul, 2022.

BRAGA, Thayse Fagundes e. **A trajetória do arquiteto alemão Simão Gramlich em campos cruzados no sul do Brasil**: arquitetônico, religioso e político. 2020. 520 f. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.

CARDOSO, Rafael. **Modernidade em preto e branco: arte e imagem, raça e identidade no Brasil, 1890-1945**. São Paulo: Companhia das Letras, 2022.

COLAÇO, Thaís Luzia; KLANOVICZ, Jó. Urbanização. In: KLUG, João; DIRKSEN, Valberto. (org.) **Rio do Sul: uma história**. Fundação Cultural de Rio do Sul, 1999, p. 121-151.

COSTA, Lúcio. Documentação necessária, 1937. In: _____. (org). **Registro de uma vivência**. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

FALBEL, Anat. **Arquitetos imigrantes no Brasil: uma questão historiográfica**. Seminário Docomomo Brasil, 2005. Disponível em: <https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2016/01/Anat-Falbel.pdf>. Acesso em: 8 set. 2024.

FALCÃO, Luiz Felipe. A guerra interna (integralismo, nazismo e nacionalismo). In: BRANCHER, Ana (org.). **História de Santa Catarina** (estudos contemporâneos). Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2004. p. 167-198.

FROTSCHER, Méri. **Identidades móveis: práticas e discursos das elites de Blumenau (1929-1950)**. Edifurb, 2007.

KLUG, João; SANTOS, Manoel P. R. Teixeira dos; LIMA, Angela Bernardete. Imigração e colonização europeia: consolidação de um processo. In: BRANCHER, Ana Lize; MACHADO, Vanderlei (org.). **História de Santa Catarina na Primeira República (1889-1930)**. Florianópolis: Editora UFSC, 2022, p. 361-384.

LESSER, Jeffrey. **A Negociação da identidade nacional: imigrantes, minorias e a luta pela etnicidade no Brasil**. São Paulo: EdUnesp, 2001.

MARTINS, Carlos Alberto Ferreira. Identidade nacional e estado no projeto modernista. Modernidade, estado e tradição In: GUERRA, A. (Ed.). **Textos fundamentais sobre história da arquitetura moderna brasileira**—parte, v. 1, p. 280-297, 1992.

OLIVEIRA, Henrique Luiz Pereira; SALOMON, Marlon. **A decadência de Santa Catarina**. Editora UFSC, 2010.

ORTIZ, Renato. **Cultura brasileira e identidade nacional**. São Paulo: Brasiliense, 1994.

SCHWARCZ, Lília Moritz; STARLING, Heloisa Murgel. **Brasil: uma biografia**: Com novo pós-escrito. Editora Companhia das Letras, 2015.

SEYFERTH, Giralda. **Imigração e cultura no Brasil**. Editora UnB, 1990.

WEIMER, Günter. **A arquitetura da imigração alemã: um estudo sobre a adaptação da arquitetura centro-européia ao meio rural do Rio Grande do Sul**. Editora da Universidade, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1983.

WEIMER, Günter. **Arquitetura erudita da imigração alemã no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Est, 2004.

WITTMANN, Angelina. **A Ferrovia no Vale do Itajaí**. Dissertação (mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

Recebido em 01/12/2024 | Aceito em 26/03/2025



Esta obra está licenciada
conforme Creative Commons
Atribuição 4.0 Internacional