

CIDADE, FERROVIA E IMIGRANTES: A CIA MOGIANA E OS SÍRIOS E LIBANESES EM GUAXUPÉ-MG

Leandro Aparecido Lopes

Escola Estadual José Soares de Araújo

leapls@yahoo.com.br

Introdução

A tendência da historiografia atual à interdisciplinaridade, somada ao impulso da História Social, tem possibilitado novas reflexões sobre imigração e espaço urbano, ampliando o enfoque a grupos étnicos até então pouco estudados, como é o caso dos sírios, dos libaneses, dos judeus de diferentes origens, dos armênios, dos chineses e dos coreanos. No caso específico de Guaxupé, o interesse pelo tema da imigração síria e libanesa surgiu devido à falta de estudos sistemáticos sobre o assunto – é um tema pouco explorado na produção da história local, apesar da presença destes imigrantes ser facilmente identificável devido suas marcas deixadas nas ruas, construções, comércio, língua, hábitos alimentares e religiosos – e à presença deste grupo nas diversas esferas da vida guaxupeana.

O fenômeno migratório não se restringe, apenas, a um mero deslocamento de grupos humanos no espaço físico, mas também simbólico, assumindo diversas dimensões e sentidos à medida que o migrante interage com o ambiente social, econômico, político, cultural e familiar - entre outros possíveis - tanto do lugar para o qual quanto do lugar do qual ele se mudou. Segundo Abdelmalek Sayad (1998:15) é importante apontar o estado psicológico do imigrante em função do seu deslocamento e da privação de um lugar no espaço.

Através da apropriação do espaço da estação ferroviária, como lugar privilegiado para compreender como se constituíram as experiências sociais e que deram sentido as múltiplas experiências compartilhadas pelos imigrantes e a sociedade local. Parte da história social e cultural desses imigrantes aconteceu ao entorno da Estação Ferroviária da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Guaxupé e, a partir da estação, ocorre a sua interação com a cidade. A cidade é personagem, espaço vivenciado através das

experiências, pelas trocas e negociações que nela circulam, sendo produto em constante construção, sendo resultado das próprias relações que aí se constituem.

Entender a pluralidade e a diferença significa entender que no fazer-se da cidade estão as trajetórias dos moradores, suas estratégias, alianças, rompimentos, além de significar poder perceber que são nessas ações que estes se fazem sujeitos em relação para com os outros.

Os imigrantes sírios e libaneses ao adentrarem em espaços físicos totalmente diferentes buscaram construir uma rede de apoio na nova sociedade, buscando unirem-se e constituírem-se como grupo, pois, ao deixarem seu país de origem, os imigrantes irão se inserir em um lugar que tem costumes e hábitos diferentes dos seus. Desta maneira, uma forma de criarem uma base de apoio na nova sociedade, seria se unirem e se estabelecer como grupo, se afirmando enquanto tal. No entanto, conflitos e tensões faziam parte da vida cotidiana de muitos sírios e libaneses que procuravam inserir-se na sociedade guaxupeana. Estes eram em maior número de caráter sócio-econômico do que étnico-cultural. Isto porque havia brigas estabelecidas não só com os locais, como também dentro do próprio grupo, devido a ânsia e a necessidade de se desenvolver economicamente e conquistar espaços.

A escolha da História Oral como metodologia chave para a elaboração dessa pesquisa, nos parece mais adequada, por possibilitar uma maior aproximação com o cotidiano dos agentes históricos e também a perspectiva de enxergarmos a trama das relações sociais vividas entre presente e passado, onde são criados e [re]criados os mais diferentes sentidos a realidade vivida, bem como a produção de consciências e referências identitárias em que Alessandro Portelli nos orienta sobre a importância, ao trabalhar e sondar o processo de visão das pessoas sobre a realidade vivida, pois “a história oral ao se interessar pela oralidade procura destacar e centrar sua análise de visão e versão que dinamizam do interior e do mais profundo da experiência dos atores sociais”.

Através da história oral, é possível reconhecer a existência de múltiplas histórias, memórias e identidades em uma determinada sociedade, sendo esta uma de suas principais riquezas. A complementaridade entre as fontes e a interação entre o pesquisador e o pesquisado, permite a exposição e a utilização do que ficou guardado e/ou esquecido. Faz-se necessário salientar que cada entrevista, por mais sintética ou

extensa, rica ou evasiva que seja, representa uma variedade de visões dos indivíduos socialmente inseridos em posições diferentes, permitindo o estudo de como as pessoas ou grupos efetuaram e elaboraram suas experiências.

A presente pesquisa tem como objeto de investigação o Ramal de Guaxupé da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a sua interação com os imigrantes sírios e libaneses. A ferrovia foi fundamental para o transporte do principal produto da região de Guaxupé, Minas Gerais, o café, para o Porto de Santos nas primeiras décadas do século XX, tornando-se catalisadora na construção e ocupação do espaço geográfico pelos imigrantes sírios e libaneses no município de Guaxupé. A partir de relatos orais de imigrantes e seus descendentes, o trabalho tem ainda a capacidade de apresentar o que há de concreto na dinâmica social e no cotidiano desses imigrantes, buscando compreender os conflitos e as solidariedades enfrentadas pela comunidade ao se estabeleceram na cidade de Guaxupé e a construção da identidade social: o mito do mascate.

O café colocará à prova a eficiência do meio de transporte. As ferrovias se constituíram como a possibilidade de superação das dificuldades de conexão e de transporte entre as novas regiões produtoras de café e o seu embarque no porto exportador.

Os reflexos imediatos da implantação ferroviária é que, esta extrapola os cafezais e cria uma intrínseca relação com as cidades por onde passa. As ferrovias passam a ser associadas ao surgimento, expansão ou decadência de vilas e cidades. É através da esteira dos cafezais que as ferrovias emergiram e se expandiram, em uma completa dependência dos produtores, administradores e comerciantes de café (SAES, 1981:63), assim definia-se os municípios que desempenhariam as funções de centros e pólos regionais. A chegada da ferrovia representaria uma verdadeira revolução econômica na região como a valorização das terras cortadas pela ferrovia e no largo da estação o surgimento de algumas fábricas e o desenvolvimento comercial projetando a cidade de forma regional, sendo considerado um pólo comercial na região.

(...) tudo começa a ser transportado por estrada de ferro, a Mojiana [sic] oferece muitos empregos... estimula o surgimento de várias atividades correlatas e torna a cidade mais movimentada que aquelas que não recebem o trem. A cidade fica marcada pela presença da ferrovia (BASAGLIA, 2001:23).

A ferrovia ainda contribuirá para mudanças significativas no entorno de sua localização, dinamizando o comércio e a circulação de forasteiros e imigrantes, o transporte de mercadorias trazidas de São Paulo e as informações culturais passam a chegar com maior frequência, com os diários, as revistas, os últimos livros lançados, surgindo um mercado de trabalho mais dinâmico, dada à possibilidade de locomoção rápida e fácil para outras regiões.

A Companhia Mogiana de Estrada de Ferro

Na segunda metade do século XIX, mudanças significativas ocorreram na região devido a expansão cafeeira, que será introduzida na região por volta de 1870, sendo uma história recente se comparada com outras regiões agroexportadoras de café, como o Vale do Paraíba Fluminense, o paulista e a Zona da Mata Mineira.

Segundo Filletto & Alencar (2001), a cafeicultura no Sul de Minas irá se expandir pelos municípios de Aiuruoca, Jacuí e Baependi, no Vale do Rio Sapucaí, em fins do século XVIII. Na segunda metade do século XIX, o café ganhará espaço mais para o Norte e o Oeste, alcançando Lavras, Nepomuceno, Perdões, Bom Sucesso e Campo Belo. Ao Leste, as fazendas de café avançariam pelas localidades de Monte Santo de Minas, São João da Fortaleza (hoje Arceburgo), Santa Bárbara das Canoas (Guaranésia) e Cabo Verde. As terras férteis em abundância e a um baixo custo, mão-de-obra ociosa, vivendo uma expansão das linhas ferroviárias e, principalmente, um longo período de preços atraentes do café contribuem para a rápida expansão cafeeira no Sul de Minas. É importante destacar que o contexto econômico e político do final do século XIX é marcado pela emergência do trabalho assalariado em substituição ao trabalho escravo, pela mudança de regime político e a grande extensão da lavoura cafeeira.

O café seguirá sua expansão pelo Sul de Minas na Freguesia de Dores de Guaxupé, cidade objeto de nosso estudo, em 1875, quando alguns fazendeiros firmaram contratos com prestadores de serviço para o plantio de lavouras de café. Embora já existissem cafeeiros em algumas propriedades da região, destinados ao consumo de famílias, lavouras maiores e com interesse econômico foram plantadas somente a partir daquele ano. Pois foi neste momento, que pela primeira vez, os produtores locais fecharam contratos detalhados sobre o sistema em que as lavouras deveriam ser

formadas, assim como as obrigações, os direitos e os valores de pagamento ajustados com os trabalhadores.

A Companhia Estrada de Ferro Mogiana foi organizada em 1872, por iniciativa dos fazendeiros Dr. Antônio de Queiroz Telles (Barão de Parnaíba) e José Egídio de Souza Aranha, na província de São Paulo, aproveitando os favores da Lei provincial nº 18, de 21 de março de 1872, que concedia privilégios e garantia de juros de 7% sobre o capital de três mil contos de réis. Esta lei autorizava ainda ao governo conceder privilégios e garantia de juros à empresa que a construísse uma ligação em via férrea entre as cidades de Campinas e Mogi-Mirim em bitola estreita, com um ramal a cidade de Amparo. De fundamental importância na ligação entre a região e São Paulo, é um empreendimento financiado por capitalistas ligados à cafeicultura paulista. Seu objetivo inicial era estabelecer a ligação entre Campinas e Mogi-Mirim, valendo-se de incentivos oferecidos pelo governo paulista para quem empreendesse a tarefa. Em agosto de 1873 a ligação Campinas e Mogi-Mirim inicia suas operações. Em 14 de abril de 1875, é realizado o contrato com o governo da Província de São Paulo para a ligação entre Casa Branca e Campinas, sendo esta inaugurada em 14 de janeiro de 1878. Segue para Ribeirão Preto (1883) via São Simão (1882); em 1887, em Franca e, em 1888, se encontra às margens do Rio Grande pronto para penetrar o Triângulo Mineiro. Com a construção desse tronco e de sua extensão até Ribeirão Preto, a companhia passa a obter excelentes rendimentos, uma vez que está atendendo a área em franca expansão cafeeira.

A Mogiana em 1886 entrará em território mineiro com a inauguração do ramal que ligava Cascavel a Poços de Caldas. A empresa se interessava no potencial das águas termais do município, cuja exploração se desenvolvia, desde a década de 1870, por intermédio de empresários paulistas. A porção situada no limite noroeste do Sul de Minas, às margens do Rio Grande e na divisa com o Triângulo Mineiro, sendo atendido a partir de 1888.

A Mogiana se tornará uma empresa com um grande número de pequenos ramais que visavam alargar ainda mais a sua faixa de influência, atingindo diversas localidades. Os ramais iram caracterizar a Mogiana como a “estrada de ferro dos pequenos ramais”, atendendo em muitos casos, aos interesses e necessidades dos fazendeiros, ligando suas

propriedades ao porto de embarque, exercendo um importante papel na reordenação e dinamização da cafeicultura (PEREIRA, 2005:39).

Segundo Giovanini (2006:187), o interesse da Mogiana em Minas Gerais estava ligado às restrições em sua área de concessão em São Paulo, circunscrita apenas à margem direita do Rio Mogi-Guaçu, tendo atingido o seu limite de expansão em terras paulistas já em 1890, a empresa passa a procurar novas localizações, conseguindo acordos com o governo de Minas nesse sentido. Também existia vínculos familiares fortes entre integrantes da Mogiana e famílias importantes do Sul. Conforme afirma Costa (1995:41 apud GIOVANINI, 2006:187):

(...) o Barão Ataliba Nogueira (Presidente da Companhia comprovadamente em 1879, e provavelmente entre 1882 e 1885 e em 1890) era ligado aos Nogueira de Baependi e Aiuruoca; Joaquim Augusto Ribeiro do Valle (também presidente da Companhia) era mineiro de Guaxupé, onde tinha a maior plantação de café desta área limítrofe com São Paulo.

A partir do ano de 1890 passa a funcionar o ramal Casa Branca-Mococa e que teve sua origem no Ramal Férreo do Rio Pardo¹, empresa particular aberta em 1884 entre Casa Branca e São José do Rio Pardo e adquirida em junho de 1888 pela Cia. Mogiana, que a transformou no ramal de Mococa, concluído em 1890, quando atinge Canoas.

Com a aprovação do governo de São Paulo, é iniciada em 1901 a construção de um ramal partindo do ramal de Mococa, na estação Ribeiro do Valle, rumo à divisa de Minas Gerais, numa extensão de 31 quilômetros. De acordo com a concessão que o Conde Ribeiro do Vale obtivera do Governo de Mineiro, partiria um ramal de Guaxupé até a divisa do Estado de São Paulo, entroncando-se com a futura linha de Ribeiro do Vale a Júlio Tavares.

¹ A Cia Ramal Férreo do Rio Pardo foi fundada com objetivos de levar os trilhos entre a cidade de Casa Branca, que já era servida pela linha-tronco da Mogiana e, que não tinha em seus planos interesses em estender os trilhos até a cidade de São José do Rio Pardo. A concessão para a construção do ramal que serviria à Freguesia de São José do Rio Pardo foi concedida ao Engenheiro Casabranquense Dr. Martiniano da Fonseca Reys Brandão, pela Lei n.87 de 21 de abril de 1880 e n. 24 de 27 de março de 1884. A Ramal Férreo do Rio Pardo detinha um número elevado de acionistas de Mococa, pois tinha planos de prolongar os trilhos do ramal a partir de São José ligando Mococa. Encontramos também um grande número de acionistas de origem mineira (Guaxupé, Muzambinho e Campanha) talvez pelo fato de que estava nos planos originais do ramal em sua terceira fase levar os trilhos até a localidade mineira de Guaxupé, um grande centro produtor de café, plano esse realizado, mais tarde, pela Companhia Mogiana. Esses fazendeiros na maioria das vezes teriam suas terras cortadas pelos trilhos da ferrovia, o que seria um bom negócio. Cf. MISSURA, s.d..

O assentamento dos trilhos e as linhas telegráficas prosseguiram, sendo a estação de Itaquara, inaugurada em 1.º de junho de 1903, com a presença da Diretoria da Mogiana. Prosseguindo a construção, foram sucessivamente inauguradas as estações de: Moreira Sales, em 15 de setembro de 1903; Júlio Tavares, em 1.º de abril de 1904 e, finalmente, Dolores de Guaxupé, em 15 de maio de 1904. Em 3 de dezembro de 1908 foi adquirido pela Cia. Mogiana o trecho mineiro do ramal, de Julio Tavares até Guaxupé, tendo sido assinado em 31 do mesmo mês, na Secretaria de Finanças do Estado de Minas Gerais, o termo de responsabilidade, aceitação e observância pela Mogiana, do contrato de 5 de janeiro de 1901, celebrado com o Conde Joaquim Augusto Ribeiro do Vale, para a construção, uso e gozo deste ramal de Guaxupé, a partir das divisas do Estado de São Paulo, pela soma de 676 contos de réis.

De Guaxupé saíam três ramais, todos da Mogiana e com todo o percurso em território mineiro: o ramal de Passos², o ramal da Biguatinga³ e o ramal de Tuiuti (Juréia)⁴, em cuja estação terminal se baldeava para os trens mineiros que vinham de Varginha e de Cruzeiro, no vale do Paraíba, estação do ramal de São Paulo da E. F. Central do Brasil.

Imigrantes sírios e libaneses em Guaxupé

A cidade de Guaxupé ainda não era emancipada⁵ quando chegaram os primeiros imigrantes sírios e libaneses. A data da chegada dos primeiros imigrantes é imprecisa,

² O ramal de Passos foi inaugurado em seu primeiro trecho de 15 quilômetros ligando Guaxupé a Guaranésia, em 1912. Foi sendo prolongado aos poucos, chegando a Passos, onde terminava, somente em 1921. Este ramal permitia ligação com a linha da E. F. São Paulo-Minas, a partir de 1911, em São Sebastião do Paraíso.

³ O ramal da Biguatinga saía da estação de Guaxupé e corria todo dentro do território mineiro, foi construído entre 1914 e 1915, chegando em 1914 a Jabuti e em 1915 a Biguatinga. Tendo menos de 30 quilômetros em bitola métrica, foi suprimido em 1961. O traçado da Mogiana de Guaxupé a Biguatinga deveria chegar até Passos, passando por Jacuí, o que não aconteceu. É considerado como um capricho dos mineiros satisfeitos pela Cia. Mogiana, pois, tratava de um ramal deficitário e antieconômico (ZAMBONI, 1993:108).

⁴ O ramal de Tuiuti, nome inicial do ramal da Mogiana que corria todo ele em território mineiro, teve sua origem na E. F. Muzambinho, adquirida pela Mogiana junto ao Governo daquele Estado em 30 de julho de 1907, antes inclusive da ferrovia ter suas obras iniciadas. Em 1913, a linha foi finalmente aberta de Guaxupé a Muzambinho, e em 1914 chegava a Tuiuti, antigo nome da estação de Juréia, onde se encontrava com a linha da Rede Mineira que vinha de Cruzeiro, na Central do Brasil, no leste do Estado de São Paulo e atravessava todo o sul do Estado de Minas Gerais. Em 1944, o ramal passou a se chamar ramal de Juréia. O ramal é fechado em 07 de novembro de 1966.

⁵ O Arraial de Dolores e Guaxupé do qual originou Guaxupé nasceu em 1837 e pertencia ao município de São Sebastião do Paraíso. Após alguns anos passou a pertencer ao município de Muzambinho. A 1º de

pois não há registros. Segundo o Padre José Elias Ohomsi, existe uma carta de uma Sociedade de Ajuda Mútua datada de 1896 *Nós temos uma carta registrada em Guaranésia, não chegou a minha mão ainda (...) Em 1896 tem uma carta de um estatuto chamado Sociedade Síria Mútua (...) Então, antes de 1896 o árabe veio aqui em Guaxupé (...) não existia Guaxupé, existia a cidade das Dores*. Encontra-se na Ata de Comemoração do Quarto Centenário do Descobrimento do Brasil⁶ o nome de três imigrantes sírios e/ou libaneses: João José Nahum, Nicolau Elias Francisco e Felipe José Joaquim Meziara, demonstrando, assim, a presença destes imigrantes em Guaxupé, em fins do século XIX.

Ainda, de acordo com Valle & Valle (2003:56-65), foi encontrado junto a referida Ata, um documento manuscrito intitulado “*Monografia de Dores de Guaxupé (1900)*”⁷. Neste documento encontra a informação de que *o comércio é composto de três elementos primordiais: nacional, italiano e turco*. Constata, dessa forma, que desde inícios do século XX os sírios e libaneses já se encontravam em Guaxupé, visto que turco era uma designação incorreta e pejorativa que rotulava os sírios e libaneses.

A presença dos primeiros imigrantes sírios e libaneses em Guaxupé pode remontar a década de 1870, pois, o poeta Assis Féres, nascido em 11 de agosto de 1912, em Belo Horizonte, capital do Estado de Minas Gerais, sendo seus pais, George Abdalah Féres Haddid e Faustina Elias Curie Féres Haddid, eram imigrantes originários da cidade libanesa de Trípoli. Segundo Féres, por volta de 1878, George Féres encontrava-se no sul de Minas, mais precisamente em Guaxupé, e, ainda, em 1908, aproximadamente, transferiu-se para o Triângulo Mineiro. (Laiazul, novembro-dezembro de 1958 In NAMUR, 2007:89).

Em entrevista com os colaboradores, podemos estabelecer os motivos que levaram os primeiros sírios e libaneses a se estabelecerem na região de Guaxupé. O primeiro está ligado ao grande desenvolvimento da agricultura cafeeira no século XIX e princípios do XX, o que representava um grande e promissor mercado de trabalho para

junho de 1912 é dado a Guaxupé a emancipação política.

⁶ Esta Ata comemorativa do Quarto Centenário do Descobrimento do Brasil data do dia três de maio de 1900. Ela se encontrava dentro do monumento comemorativo do Quarto Centenário do Descobrimento do Brasil, que se encontrava localizado na Praça Américo Costa. Cf. Valle & Valle, 2003:56.

⁷ A Monografia foi manuscrita e assinada por Luiz Antônio Dias. Infelizmente não se sabe a respeito deste autor.

os imigrantes, que se atinham à arte de mascatear – atividade de comércio ambulante à qual se dedicavam devido as vantagens que lhes eram proporcionadas como, por exemplo, o crédito no pagamento das mercadorias e o retorno rápido:

(...) porque antigamente, como é agora também, eles achavam que Guaxupé é a cidade central de toda a região, você não acha? (...) Guaxupé é centro comercial das regiões e por isso vieram para Guaxupé. Até hoje eles acham. (...) Ah sim! Todo lugar parava aqui, todo comércio aqui... (Nair Salomão)

Uai, é questão de conhecimento da cidade deles, lá do Líbano: onde está o fulano? Está lá em Guaxupé! E veio pra cá. Outros foram para São José do Rio Preto, outros para Uberlândia. Então, mas... é, Guaxupé reunião bastante gente, em virtude do padre e a visitação dos árabes aqui do Brasil, de todas as cidades eles viam aqui. Casamentos eram feitos aqui ou então o padre saía de Guaxupé para fazer casamentos dos patrícios lá em Uberlândia. O padre daqui e ia lá em Uberlândia fazer casamento (Nabih Zaiat)

Como pode ser observado no relato do colaborador Nabih Zaiat, o estabelecimento dos primeiros imigrantes criou uma “rede de conterrâneos”, estreitando as relações entre a terra natal e a cidade de Guaxupé. Por ser uma decisão familiar a emigração tinha como motivação a busca de melhores condições socioeconômicas, e, quando um parente já estava previamente estabelecido, buscava-se e/ou viam outros parentes para o Brasil. Percebemos que existe também o fator da presença de um padre ortodoxo e a construção da Igreja Ortodoxa em inícios do século XX, fazendo de Guaxupé uma cidade onde poderiam lembrar seus ritos religiosos em uma Igreja própria, além de poderem externar sua identidade religiosa, tendo um papel especial na trajetória do grupo, por representar o espaço religioso e expressivo de uma etnicidade (LOPES, 2009).

Também podemos realizar uma referencia a Guaxupé estar imbricado como centro comercial da região. Segundo Silveira (1926:694), com a chegada da ferrovia em Guaxupé, inicia-se um período de progresso:

A 16 de maio de 1904, Guaxupé recibia um dos seus mais importantes melhoramentos, com a inauguração do Ramal férreo de Guaxupé, contruindo das divisas de São Paulo até aqui, a custa do próprio bolso, pelo se. Coronel Joaquim Augusto Ribeiro Valle, ex Senador ao Congresso Mineiro (...) Pode-se dizer que o progresso em Guaxupé, foi começado em 1904, com a chegada aqui da Estrada de Ferro. Até então era modorrento, emperrado, poucas construções, paralsado longas temporadas, sem attractivos, sem novidade, resaltando do grande numero de casebres... Mas a verdadeira phase, phase vertiginosa do profresso local foi inaugurada em 1913, mais ou menos, época suggestiva em que só se cogitava elevar... elevar Guaxupé (...) Iniciaram boas

construções (...) as ruas alinhadas e melhoras, um commercio tornou-se mais vultuoso e intenso (...) Guaxupé assumiu logo um novo aspecto, parecendo mais uma capital em miniatura, que a uma cidadella do interior...

Os primeiros patrícios da colônia síria e libanesa de Guaxupé, segundo colaboradores, chegaram ao Brasil através do Porto de Santos. A partir de Santos seguiam viagem em trens rumo à Casa Branca donde partiam a pé ou em lombo de mulas rumo a Guaxupé. Em meados do ano de 1904, quando ocorre a ligação da cidade com Casa Branca, passam a utilizar o trem em todo o percurso, sendo este o meio de transporte utilizado no traslado do Porto de Santos até Guaxupé.

Temos, então, a partir do ano de 1904, temos o uso do trem como meio de transporte pela população de Guaxupé. A ferrovia estava ligada ao Porto de Santos e passava por São Paulo, o que irá ser marcante para o desenvolvimento da colônia guaxupeana. Porém, aqui cabe uma questão importante. Como vieram os primeiros imigrantes sírios e libaneses, uma vez que, somente a ligação entre a cidade de Guaxupé e o Porto de Santos se completará em 1904? Através de conversas informais com os colaboradores, podemos supor que vieram de trens até o ponto final da linha e, a partir deste local, em lombos de mulas. Devemos ressaltar que a cidade de Casa Branca, próxima a Guaxupé já estava ligada por ferrovias desde o fins da década de 1870.

Não se sabe como os primeiros imigrantes vieram para a região em que se encontra Guaxupé. Sabe-se, porém, que a Estrada de Ferro Mogiana foi muito utilizada pelos imigrantes no transporte seus parentes e/ou amigos a Guaxupé.

A memória, transmitida e atualizada constantemente pela oralidade, não coube, no processo de transformação da sociedade com a modernidade, nos novos espaços que foram criados; espaços nos quais o passado é escrito globalmente e rapidamente pela história, sendo sempre uma reconstrução problemática e incompleta do que não mais existe. A curiosidade de saber aonde a memória se resguardou e se materializou, encontrar os lugares da memória, lugares que não precisariam existir se nossa memória ainda fosse vivificada. Esses lugares alimentam-se do sentimento de que não há mais memória espontânea (NORA, 1993).

Com o trem, era possível fazer uma viagem mais rápida e tranqüila. O ramal de Guaxupé foi muito importante para o estabelecimento dos sírios e libaneses, pois, além de encurtar as distâncias, era utilizada no trabalho de mascateação, pela região, abrindo

assim, novos mercados consumidores e facilitando a vinda de produtos e de parentes para Guaxupé.

A Estação da Mogiana marcou a vida de muitos imigrantes. Nádia Cury nos conta que, quando suas tias chegaram ao Brasil, aportaram no porto de Santos e, em seguida tomaram a Mogiana para Guaxupé. Quando chegaram na estação, havia uma comitiva esperando-as.

(...) aí de Santos vieram de trem. Dizem minhas tias, elas contavam que quando elas chegaram tinha uma comitiva lá na estação, aqui esperando, a família, a minha avó, por parte do meu pai, né, a mulher do meu avô e as filhas. Uma comitiva aqui esperando. Cheia, a estação cheia de gente. Até pensaram que tinha festa, eles foram esperá-los... (Nádia Cury)

Dona Salma Tauil demonstra a importância comercial que a Estrada de Ferro tinha, ao contar-nos que, quando seu marido precisava comprar mercadorias, embarcava na Mogiana e seguia para São Paulo, efetuando as compras e retornando de trem para Guaxupé:

(...) tinha um Mogiana aí. Pegou o trem e foi para São Paulo de noite. Chegou São Paulo cedo, fez a compra e veio embora noutra noite, pegou trem. A mala muito grande. Falaram essa aí tem que despachar ela. Ele não sabia falar direito, por gesto e tudo, tomaram a mala e despacharam, no trem mesmo... (Nádia Cury)

A linha férrea não foi utilizada pelos imigrantes libaneses somente para o seu deslocamento e para a veiculação de mercadorias, mas também como um caminho que estava aberto à atividade de mascateação. Em um artigo publicado no *Jornal da Região*, Renato Ferraz nos traz a seguinte informação:

O imigrante sírio libanês, a partir da estação férrea, colocava o seu pesado baú de mercadorias nas costas e saía a percorrer as novas fazendas, realizando os seus negócios. Vendia o que o colono necessitava e comprava dele o que ele tinha de sobra para vender (FERRAZ, 2005:12).

A atividade da mascateação era árdua, pois consistia, em geral, em levar uma mala lotada quase sempre com aviamentos, rendas e tecidos, geralmente com produtos comprados na cidade de São Paulo de fornecedores árabes. Como já elucidado anteriormente, os sírios e libaneses que trabalhavam com a mascateação, tinham como referencial o largo da Estação para a atividade de mascateação. Podemos visualizar a

importância da Estação Ferroviária como ponto de partida e chegada de mercadorias e os imigrantes mascates. Chegada primeiramente do centro fornecedor que era São Paulo; partida como a possibilidade de sair para outras cidades, pois, o Ramal de Guaxupé chegava a outras cidades com um mercado consumidor promissor. Vários autores fazem referência que, após alguns anos de trabalho, era possível acumular um certo capital. Com o capital acumulado, os imigrantes sírios e libaneses abriam a sua tão sonhada ‘lojinha’:

Trabalha a periferia aí e tal e trabalhando e de repente começou a trabalhar [ganhar dinheiro] e a abrir [ele abre] a sua lojinha e ampliou. Foi em frente. Conheci patrícios nossos que vieram para Guaxupé, fazendo esse trabalho, mascateando (Nabih Zaiat).

Segundo Gattaz (2006:44) *o ofício de mascate foi fundamental na definição da imagem que os brasileiros fazem do grupo imigrante libanês e serviu de instrumental para a ascensão social tanto de cada indivíduo como do próprio grupo.*

Os comerciantes sírios e libaneses se dedicaram, em Guaxupé, principalmente ao ramo dos tecidos, armarinhos e aviamentos. Houve outros ramos aos quais eles se dedicaram. Um desses ramos foi o alimentício. Afirma o colaborador Senhor Toufic, que no, momento em que a sua família retorna ao Brasil, iniciou a atividade comercial com um restaurante: *Aí em 80 minha família voltou para cá. Aí voltaram para cá e precisavam trabalhar e, eu continuava viajando, e precisavam trabalhar. E montamos o restaurante, ‘Bar e Restaurante Monte Líbano, 1980.*

Os comerciantes libaneses conquistaram espaço e se tornavam, em muitos casos, empresários. O comércio de Guaxupé atualmente se concentra, em sua maioria, nas mãos de descendentes ou imigrantes, como nos diz o Padre José Elias Ohomsi:

Têm empresários. Não resta dúvida. Aqui quem conquista o mercado é filho de sírio, é filho de libanês. O Jarbas Corrêa. Eu conheço a família dele. Eu sou da mesma cidade e eu inaugurei o São João lá em cima, quando ele ampliou ele. Ou trabalha como empresário ou manda seus filhos pra estudar...

Pode-se enumerar dois motivos para o grande desenvolvimento do imigrante libanês no comércio em Guaxupé:

- a) o primeiro, refere-se ao sistema de ajuda dentro da colônia: as facilidades que encontravam os recém-chegados, pois havia uma relação de ajuda mútua entre

eles; as facilidades eram promovidas pelos fornecedores de mercadorias - que as entregavam a crédito ou até mesmo as emprestava. Os patrícios já estabelecidos e que dominavam a atividade de mascatear, ensinavam os recém-chegados a mascatearem.

- b) o segundo se refere à maioria dos que vieram após as primeiras décadas do século XX. Estes vieram para encontrar parentes ou amigos em Guaxupé, já estabelecidos, ou seja, não vieram sem uma referência.

Os filhos dos imigrantes sírios e libaneses como ocorreram em outras colônias sírias e libanesas, começaram a estudar e a seguir profissões liberais, deixando o comércio como opção secundária.

É através da observação da relação entre o espaço e o sujeito e da história oral, que podemos se entender o espaço e seus significados. São, portanto, simples e ambíguos, naturais e artificiais; lugares no sentido material, simbólico e funcional da palavra, simultaneamente, mas em diferentes graus. O que os constitui é o jogo entre memória e história, sendo preciso, primeiramente, a vontade de memória. Os lugares de memória”, espaços que – sendo uma referência simbólica, material e funcional – são reservados para que a memória seja protegida e vivida em seus significados dinâmicos e sua temporalidade específica.

Bibliografia

BASAGLIA, Claudete Camargo Pereira. **Nuvem de mascates**: raízes que se rompem. Campinas, 2002. Dissertação (Mestrado), UNICAMP.

FERRAZ, Renato. Imigrantes impulsionaram o progresso de Guaxupé. *In Jornal da Região*. Edição do dia 12 de julho de 2005, p. 12.

FILLETTO, Ferdinando e ALENCAR, Edgar. “Introdução e expansão do café na região Sul de Minas”. **Revista de administração da UFLA**, v.3.n.I, jan.-jun. 2001.

GATTAZ, André Castanheira. Libano uno e diverso: as múltiplas identidades entre imigrantes libaneses no Brasil. **Historia Oral**. Rio de Janeiro, vol. 10, p. 43-62. ABHO, 2006.

GIOVANINI, Rafael Rangel. **Regiões em movimento**: um olhar sobre a Geografia Histórica do Sul de Minas e da Zona da Mata Mineira (1808-1897). Belo Horizonte, 2006. Dissertação (Mestrado), UFMG.

ISHIMURA, Juliano Hiroshi Ikeda. A praça João Pinheiro: cidade, memórias e viver urbano Pouso Alegre 1941-1969. São Paulo, 2008. Dissertação (Mestrado), PUC-SP.

LOPES, Leandro Aparecido. **A imigração libanesa para Guaxupé**. Guaxupé, 2005. Monografia (Graduação), UNIFEG.

LOPES, Leandro Aparecido. Imigração, religião e identidade étnica: história oral da imigração síria e libanesa para Guaxupé-MG. **CD-ROM Anais do XXV Simpósio Nacional de História: História e Ética**. Fortaleza, ANPUH-CE, 2009.

MISSURA, Fábio Augusto. Ramal Férreo do Rio Pardo. **Revista Eletrônica**. http://www.franca.unesp.br/revistaeletronica/interno-artigos_historia.php Acessado em 22/03/2010.

NAMUR, Miriam. **Sincretismo cultural e imagens de mulher na literatura árabe-brasileira**. Ponta Grossa, 2007. Dissertação (Mestrado), UEPG.

NORA, Pierre. Entre memória e história. a problemática dos lugares. **Revista Projeto História**. São Paulo, n° 10, p. 7-28, dez. 1993.

OLIVEIRA, José Geraldo Rodrigues de & GRINBERG, Lúcia. **A saga dos cafeicultores no Sul de Minas**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

PEREIRA, Reginaldo de Oliveira. **Nas Margens da Mogiana: as repercussões da cafeicultura no município de Orlandia (1901-1940)**. FRANCA, 2005. Dissertação (Mestrado), UNESP.

POETELLI, Alessandro. Tentando aprender um pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na História Oral. **Revista Projeto História**. Nº 15, 1997.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo 1870-1940**. São Paulo: Hucitec, 1981.

SAYAD, Abdelmalek. **A imigração ou os paradoxos da alteridade**. São Paulo: EDUSP, 1998.

SILVEIRA, Victor. **Minas Gerais em 1925**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926.

VALLE, José Ribeiro do. VALLE, Geraldo Ribeiro (editores). **Guaxupé: memória histórica**. 2ª Edição Revisada, São Paulo, 2003.

VALLE, José Ribeiro do. VALLE, Geraldo Ribeiro (editores). **Guaxupé: memória histórica**. São Paulo, 1984.

ZAMBONI, Maria Célia. **A Mogiana e o café: contribuição para a história da Estrada de Ferro Mogiana**. Franca, 1993. Dissertação (Mestrado), UNESP.