

# A SAGA DOS IMIGRANTES ITALIANOS PARA O SUL DE MINAS – O CASO DA FAMÍLIA GENGHINI.

Luiz AntonioGenghini<sup>1</sup>

Edna BarberatoGenghini<sup>2</sup>

## RESUMO

Narra a trajetória da família Genghini desde Monte Colombo, imediações de Rimini, ao Sul de San Marino, na EmiliaRomagna, Itália, até Monte Sião, M.G., tendo cruzado a Cordilheira dos Apeninos, de Rimini até Gênova, em pleno inverno europeu, onde embarcou no vapor MatteoBruzzo, em fevereiro de 1896, rumo ao Brasil. Desembarcou no Rio de Janeiro, seguindo para Juiz de Fora com destino à Hospedaria dos Imigrantes Horta Barbosa, onde chegou em 21 de março de 1896 e permaneceu por sete dias. Depois, em 27 de março de 1896 seguiu rumo a Monte Sião, no sul de Minas Gerais, onde a família se estabeleceu, trabalhando na lavoura. Atualmente os descendentes residem no sul de Minas, no nordeste de S. Paulo e no norte do Paraná, dedicando-se a agricultura, à pecuária, à indústria de tricô, ao comércio, ao magistério, a advocacia, à engenharia, à religião e à medicina, realizando o predestino de trabalhar para um Brasil grande. Em Monte Sião os descendentes de italianos mantêm ativo o Círculo Ítalo Brasileiro – CIB, com o objetivo de guardar as tradições que foram mantidas pelas famílias. A documentação da história da família foi amparada por pesquisas realizadas no Brasil e na Itália. A Saga da família Genghini, conta um pouco da *Via Crúcis* pela qual passaram todos os italianos que àquela época trocaram a fome e a incerteza de lá pelo sonho e as incertezas de cá.

Palavras chave: Imigração Italiana, Sul de Minas, MatteoBruzzo, Genghini.

## INTRODUÇÃO

O cenário é o Século XIX, segunda metade do Século. O Brasil, recém liberto de Portugal, se encontra diante do desafio de crescer e de se firmar como nação e como país independente. No caixa as dívidas herdadas com a Independência, a economia trôpega baseada na agricultura de subsistência e na mineração movidas basicamente pela mão-de-obra escrava. Do mundo vêm as ondas culturais e novas abordagens ideológicas permeadas de liberalismo, tendo como bandeira a abolição da escravidão. O mundo estava literalmente estremecido pelas novas invenções que tiveram início com a máquina a vapor e não iria parar. O Brasil teria que se mexer, e rápido, particularmente no tocante à mão-de-obra, conforme informa Castilho, citando vários autores creditados em sua obra, (2009, p. 18) a respeito da transição necessária:

É durante a década de 1880 que o tema da transição da mão-de-obra se torna mais frequente nos periódicos do Sul de Minas, e alcança seu auge entre os anos de 1887 e

---

<sup>1</sup> Luiz AntonioGenghini, é graduado em Direito, Administração e Pedagogia. É mestre em Administração e professor universitário. (lagenghini@hotmail.com)

<sup>2</sup> Edna BarberatoGenghini, é graduada em Economia Doméstica, Pedagogia e Psicopedagoga. É mestre em Educação e coordenadora de curso de pós graduação em Psicopedagogia. (ebgenghini@hotmail.com)

1888, com a proclamação da Lei Áurea. Concomitante a este processo tem-se a expansão da malha ferroviária. Segundo Norma de Góes Monteiro, o surto ferroviário se deu a partir da década de 1870, e significou um impulso definitivo na economia cafeeira de Minas. Além disto, é na década de 1870 que chegaram ao Brasil as ideias científicas e evolucionistas, que ajudaram a definir o encadeamento do processo de modernização e de imigração para o país. (MONTEIRO, N. G. op.cit. 19, apud CASTILHO, 2009, p. 18)

Enquanto isto, na Itália encontramos um conjunto de ducados, reinos, cidades-estados, etc. lutando num processo árduo e custoso de unificação, situação imperiosa para que a nação italiana pudesse sobreviver e ser competitiva nos novos tempos que viriam. Combates, revoltas, guerras, idas e vindas. Finalmente, em 1860 a Itália se declarou unificada, iniciando um período de muitas dificuldades para a população, até que a economia e a sociedade de equilibrassem. Na região Centro-Norte da Itália se encontrava a Romagna. É lá, atualmente Emília Romagna, nas proximidades da cidade de Rimini, num lugarejo chamado Monte Colombo, nas proximidades do Rio Conca e de Montescudo, que em 1848, nascia Giovanni Battista Genghini, assim como milhares de outros italianos que o destino traria ao Brasil, em busca do sonho americano.

No final do século XIX, a Itália ainda lutava para sua reorganização e as condições de sobrevivência das pessoas eram bastante difíceis. No Brasil os movimentos de libertação dos escravos era iminente, tanto que foi oficializada em 1888, e a economia apontava para a produção agrícola, tendo o café como a principal atração de desenvolvimento.

O Brasil foi em busca de mão-de-obra estrangeira, especialmente a italiana e imprimiu grande esforço especialmente a partir de 1890, tanto que entre os anos de 1891-1897, considerado o primeiro período da entrada de trabalhadores italianos no Brasil, houve registro de 970.578 pessoas, média de 138.654 por ano, a maior população italiana recebida num mesmo período.

Desse modo, tendo uma Itália com poucas perspectivas e um Brasil cheio de promessas, e com passagem paga no vapor *Matteo Bruzzo*, Giovanni Genghini juntou a Mulher e os filhos, e no início de 1896 emigrou<sup>3</sup> para o Brasil, com destino a Monte Sião, MG, via Rio de Janeiro e Juiz de Fora, a fim de enfrentar as mazelas e as benesses que estavam reservadas apenas aos fortes, aos destemidos, àqueles que se dispuseram a se sacrificar pelo sonho de *fare l'America!*

## METODOLOGIA

---

<sup>3</sup>**Imigrante** (in + **migrante**): aquele que imigra, ou seja, que **entra num país** para nele viver. **Emigrante** (e + **migrante**): aquele emigra, ou seja, que **sai de um país** para viver em outro. **Migrante**: Aquele que **muda periodicamente de um local para outro**: pássaro migrante. O que migra; o que muda de lugar, de região ou de país, de maneira periódica. (<https://www.dicio.com.br>, acesso 20/06/2019)

A pesquisa em busca dos fatos e dados para a construção do texto foi elaborada conforme as recomendações para Estudo de Caso Descritivo, método que procura descrever as características de uma população, um fenômeno ou experiência para o estudo realizado. Normalmente a pesquisa descritiva utiliza técnicas padronizadas de coleta de dados para apresentar as variáveis propostas, por intermédio de perguntas que norteiam a pesquisa e estabelecem relações entre as variáveis propostas no objeto de estudo em foco cabendo ao pesquisador fazer o estudo, a análise, o registro e a interpretação ou inferência dele, segundo os ensinamentos de Yin (2006). Desse modo a pesquisa teve início pelos acervos familiares disponíveis, em textos relativos ao tema, no cartório de registo civil de Monte Sião, na *internet* pesquisando em sites específicos e em páginas e grupos do *facebook* no Brasil, em estudos bibliográficos prévios envolvendo a temática, a identificação de dados históricos para justificar eventos e situações na Comuna de Monte Colombo e Montescudo, na Itália onde foram levantadas certidões e colhidos testemunhos.

## O FENÔMENO DA EMIGRAÇÃO ITALIANA

Roberto Gambini (2006) publicou “Corações Partidos no Porto de Genova”, um ensaio retratando a busca de sentimentos perdidos: partindo da apresentação histórica de uma Itália recém-unificada, sob o espectro ameaçador da falta de trabalho e Ronaldo Costa Couto (2004, pg. 73 e seguintes) narra a experiência da família do Conde Matarazzo, no volume I, “Matarazzo: Travessia”, e, ao homenagear a “Brava Gente”, conta que a península itálica, centro do Império Romano, estilhaçou-se com as invasões bárbaras, formando diversas cidades-estados, algumas das quais brilharam na idade média. Entretanto, o mapa político, produto de secular fragmentação, é como um espelho partido, formado de pequenos ducados, reinos precários e muitas terras sob o domínio de estrangeiros e do papado<sup>4</sup>.

Embora estilhaçado, o espírito do Império Romano sobreviveu e o ideal de unificação nunca morreu. Pelo contrário, rebrotou e ressurgiu nas obras literárias, nos templos, nas esculturas e na música, mantendo a chama acesa, como foi o caso da ária *Va Pensiero*, na Ópera Nabucco de Giuseppe Verdi<sup>5</sup> (GAMBINI, 2006), que causou grande comoção em Milão e o desgosto dos austríacos que então estavam no poder naquela região.

A partir de 1848, coincidentemente quando nasceu Giovanni Battista Genghini, generalizaram-se as manifestações libertárias, embora os austríacos que dominavam o norte da Itália só aceitassem o absolutismo e o Papa se opusesse à unificação. Mesmo assim, as

---

<sup>4</sup> Pio IX (Pius Nonus), Beato, o 255º Papa. Papado de 16/06/1846 a 07/02/1878, por 11.599 dias. ([https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista\\_de\\_Papas](https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_Papas). Acesso em 28/06/2019).

<sup>5</sup> Giuseppe Verdi, filme drama, 1952. <https://www.youtube.com/watch?v=huANETFW2ms> (Acesso em 05/07/19).

lutas pela unificação se estabeleceram a partir da Sardenha e do Piemonte, espalhando-se por toda a Itália.

É por volta de 1860 que Giuseppe Garibaldi parte de Gênova, com seus combatentes, e conquista a Sicília e Nápoles. O movimento foi vitorioso e, em março de 1861 em Turim, Vittorio Emanuele II foi proclamado rei da Itália. Iniciou-se o custoso processo político-militar de unificação que se efetivou em 1870, restando a pendência com o Papado, chamada de Questão Romana, só resolvida em 1929 com a constituição do estado do Vaticano<sup>6</sup>.

Itália unificada, agora era preciso fazer os italianos se empenharem para florescer e propagar a identidade cultural decorrente de pertencer à grande pátria e não apenas à província natal.

Na década de 1870 a Itália era o oitavo país da Europa em extensão e o quinto em população, com cerca de vinte e cinco milhões de habitantes, porém a nação era pobre, a economia era baseada na agricultura tradicional e às voltas com recorrentes crises econômicas. Os grandes proprietários costumavam dividir as terras em pequenas glebas e as ofereciam em troca de dinheiro ou em troca de parte da produção. Baixa produtividade, pobreza e falta de perspectivas transformaram a Itália em expulsora de italianos que começaram a partir em massa para a emigração, especialmente rumo às Américas.

Não era diferente na Emília Romagna, situada na Itália Setentrional, berço de cidades importantes como Bolonha (capital), Parma, Modena, Reggio Emilia, Ferrara, Forlì, Ravenna e Rimini.

E Rimini se encontrava, no final do Século XIX, na mesma situação de todas as outras províncias, sob o império das necessidades, vendo seus filhos amargurados e sem perspectivas. Era em Monte Colombo que vivia a família Genghini, numerosa e unida, com antepassados, como Giuliano Genghini, citados na história de Rimini desde o início do Século XVIII, em torno de 1708.

A pobreza, o desconforto e a desesperança foram, inicialmente os fatores de impulso à emigração, enquanto a crise atingia com mais força as famílias pobres, acelerando a propensão para emigrar, inclusive com apoio do governo, que inicialmente via a emigração como mecanismo de reduzir a pressão da pobreza, para depois se alimentar do fluxo de divisas enviadas pelos imigrantes para suas famílias que lá haviam permanecido.

---

<sup>6</sup> Pio XI (PiusUndecimus), o 259º Papa. Papado de 06/02/1922 a 10/02/1939, por 6.213 dias. ([https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista\\_de\\_Papas](https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_Papas). Acesso em 28/06/2019).

No Brasil do final do Século XIX a afeição por mão-de-obra e por capitais, o alargamento das fronteiras agrícolas e a escravidão em fase terminal eram motivos para atrair imigrantes. Os esforços de arregimentação utilizaram intensa propaganda, promessas (muitas vezes enganosas), ofertas de facilidades e incentivos como pagamento de viagem, alojamentos e acenos de acesso à terra. As afinidades religiosas e culturais também funcionavam como atrativos para a escolha do Brasil como destino porque favorecia a inserção social e abrandava o choque cultural.

A tendência envolveu os Genghini de Rimini e Monte Colombo de tal forma que entre 1890 a 1910 várias famílias partiram, segundo se tem notícias, para o Brasil, a Argentina e os Estados Unidos da América.

Para o Brasil, no mês de fevereiro de 1896, embarcou a família de Giovanni Battista Genghini, então com 49 anos, com sua esposa Mariantoniadi Antonia Bellini (48 anos), os filhos Raimondo Secondo Genghini (13 anos) e Antonio Ubaldo Genghini (10 anos), as filhas Ernesta Erminia Genghini (7 anos) e Giuseppina Enrichetta Genghini (1 ano e 4 meses).

Durante a pesquisa foram encontrados os registros da entrada no Brasil de Enrico Genghini, 58 anos (livro SA-920 PAG. 170 do Arquivo Mineiro de Imigração), registrando a entrada na Hospedaria do Imigrante em Juiz de Fora em 17/08/1897, tendo como dependentes Genghini Rosa, 40 anos - mulher (esposa), Genghini Elvira, 4 Anos, Filha e Genghini Stella, 1 ano, Filha. Vieram Pelo Vapor Les Alpes. (Microfilme Rolo 04).

Pela época que veio, Enrico deve ser parente próximo do Giovanni Battista Genghini, que chegou por aqui um ano e meio antes. Como Enrico só tinha filhas mulheres e já estava com 58 anos, pode não ter tido filho homem. Também há registro de Primo Genghini, que teria vindo para a região de Bragança Paulista, SP, e Monte Alegre do Sul, SP, cujo nome sofreu alteração de grafia para Gianghini, onde se casou com Magdalena Alves da Conceição e constituiu família de seis filhos. Até o momento da pesquisa não conseguimos contatar seus descendentes.

#### **PRIMEIRA ETAPA DA VIAGEM, *ARRIVEDERCI A TUTTI!***

A viagem, de Monte Colombo (Rimini, Itália) a Monte Sião (MG, Brasil) foi realizada em três etapas. A primeira etapa de Rimini a Gênova, a segunda de Genova ao Rio de Janeiro e a terceira etapa do Rio de Janeiro a Monte Sião, com uma parada de alguns dias na Hospedaria dos Imigrantes em Juiz de Fora.

Nos dias atuais, para se ir de Rimini a Gênova pelas modernas autoestradas italianas faz-se um percurso de 406 km, levando aproximadamente 4 horas e meia com trânsito normal, saindo de Rimini pela autoestrada E45 com destino a Parma, passando por Bolonha e Modena. De Parma converte-se à esquerda pela autoestrada E33 com destino a Spezia, seguindo até Genova pelo litoral. De trem de alta velocidade, o percurso tem cerca de 500 km e vai de Rimini a Milão e de lá para Genova, com um tempo estimado de cinco horas de viagem.

Não se tem memória de como foi a viagem dos Genghini, em 1896. O transporte era feito por meio trens, de carroças, carretões tracionados por animais e, seguramente, a pé. Quando a família saiu de Rimini, provavelmente no início do mês de fevereiro de 1896, era inverno italiano e enquanto Rimini é banhada pelo Mar Adriático, Gênova é banhada pelo Mar da Ligúria do outro lado da Itália. No meio, entre os dois mares, a majestosa Cordilheira dos Apeninos que costuma cobrir-se de neve nessa época do ano, o inverno europeu.

Só conseguimos imaginar o sacrifício e o sofrimento, mas eles chegaram a Gênova e embarcaram no vapor Matteo Bruzzo, sem indicação da data em que zarparia, mas deve ter sido próximo do dia 20 de fevereiro de 1896.

A título de especulação, imagina-se que a viagem foi de trem porque já haveria cobertura de trilhos pelo menos de Ancona até Bologna, passando por Rimini, de Bologna a Milano e de Milano até Genova. O trecho de Bologna a Ancona foi aberto em 1861<sup>7</sup>, o trecho entre Milano e Bologna foi aberto entre 1859 e 1861<sup>8</sup>, e o trecho entre Milano e Genova já existia em 1861<sup>9</sup>.

## SEGUNDA ETAPA DA VIAGEM, *AL MARE, ADIO ITALIA!*

Da viagem pouco se sabe e a família não guardou nenhuma recordação a não ser o passaporte que os autorizava a emigrar para o Brasil.

Imaginamos que as condições da viagem marítima não tenham sido agradáveis ou animadoras, porque da terceira classe pouco se pode aproveitar e os armadores da época, focados em aumentar os lucros, apinhavam os navios de gente. Há diversos relatos de mortes por fome em navios que faziam o trajeto Itália-Brasil. No site da Família Mendola há um breve relato de onde se pode deduzir a dureza da empreitada. (WWW.FAMILIAMENDOLA.NET/A-VIAGEM-DE-NAVIO.HTML)

---

<sup>7</sup>[https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia\\_Bologna-Ancona](https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Bologna-Ancona). Acesso em 30/06/2019.

<sup>8</sup>[https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia\\_Milano-Bologna](https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Milano-Bologna). Acesso em 30/06/2019.

<sup>9</sup>[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia). Acesso em 30/06/2019.

Não eram raros os envenenamentos por comida estragada, mortes por epidemias e ondas de furtos. Em 1888, em dois navios que transportavam imigrantes para o Brasil, o *Matteo Bruzzo* e *Carlo Raggio*, 52 pessoas morreram de fome e em 1899, 24 morreram por asfixia. ([HTTP://WWW.FAMILIAMENDOLA.NET](http://www.familiamendola.net)). Acesso em 27/06/2019.

O vapor *Matteo Bruzzo* foi fabricado na França por *Forges e Chantiers de la Méditerranée of La Seyne* para a Companhia *Fraissinet* em 1882 e se chamou, inicialmente, *de Golconde*. Em 1884, foi adquirido por *Matteo Bruzzo*, rebatizado com o nome do novo proprietário. O vapor *Matteo Bruzzo* realizou viagens para o Brasil e a América Latina, entre outros, de 1884 a 1906. Em 1899 foi rebatizado por *Citta Di Genova II*, tendo sido sucateado em 1904, em Gênova. O *Matteo Bruzzo* pesava 3.919 toneladas, tinha 119 metros de comprimento, 13 metros de largura e transportava 32 passageiros na primeira classe, 20 passageiros na segunda e 1215 passageiros na terceira classe, onde ficavam acomodados os emigrantes que vinham para o Brasil. ([WWW.PORTALSTRAPAZZON.CGST.COM.BR/LISTA\\_PASSAGEIROS\\_M\\_BRUZZO.HTM](http://www.portalstrapazzon.cgst.com.br/lista_passageiros_m_bruzzo.htm), acesso em 21/06/2019).

## TERRA À VISTA!

Eis que depois de cerca de um mês o *Matteo Bruzzo* avançava rumo ao Rio de Janeiro enquanto. Dos porões da terceira classe, centenas de olhos curiosos, de corações ansiosos e de mentes deslumbradas descobriam a paisagem que haviam escolhido por “catálogo”. E à medida em que se aproximavam, os detalhes iam se revelando das brumas e afluíam exibindo o que seria, para muitos, a nova vida, l’América!

O continente ia se aproximando e os contornos iam se delineando, o navio se estabilizava até chegar ao atracadouro, lançar âncoras e apertar as amarras.

Chegamos! *Arrivati!* Vencida a segunda parte de uma jornada que parecia interminável.

Lá fora, ao largo, o Brasil desafiador e enigmático. O que esta terra esconde? O que será de nós? Quem vai nos receber? Seremos respeitados? Tantas perguntas, nenhuma resposta, tanta vontade e o tempo se arrasta... Aonde está o comandante? Quando vamos sair? *Iobisognolavorare per fare la Mérica!*<sup>10</sup>

Quer saber? O melhor mesmo é deixar nas mãos de Deus e pedir pela intercessão de Santo Antonio de Padova. Amém...

---

<sup>10</sup> Tradução livre: Eu preciso trabalhar para enriquecer (fazer a América)!

## ENQUANTO ISSO, EM TERRA FIRME...

Aquele navio cheio de gente não saiu do nada, tampouco as pessoas eram seres alienígenas caídos de algum planeta estranho e distante. Aquela viagem foi programada e as pessoas foram selecionadas de acordo com um programa de recrutamento de mão-de-obra pré-estabelecido e largamente divulgado a fim de atender às demandas de um país que se encontrava diante da necessidade de expansão econômica no momento em que a sua estrutura trabalhista baseada no sistema escravagista estava encontrando o seu ocaso. Havia, portanto, duas demandas concomitantes e interdependentes: expansão econômica e substituição do contingente de trabalhadores.

A expansão econômica se deu com a adoção da cultura do café como carro chefe, produto que seria apreciado no mundo todo e que geraria riquezas e oportunidades no Brasil, conforme Castilho, (p. 34):

... mudanças significativas ocorreram na região ao longo da segunda metade do século, principalmente devido à expansão cafeeira que chegou a região por volta de 1870, provocando profundas modificações na economia sul-mineira. Embora o tradicional abastecimento interno não tenha desaparecido imediatamente, sua importância se reduziria. (CASTILHO, 2009. P. 34)

A alternativa escolhida foi a importação de trabalhadores estrangeiros, especialmente europeus com aparente preferência pelos italianos, no entanto, como é normal numa economia frágil, pairavam dúvidas e incertezas, conforme se observa nas indicações de Castilho:

Aqui encontramos nosso maior desafio: diferenciar estas opiniões referentes à transição da mão-de-obra no Sul de Minas. Em nossa incursão pelas fontes encontramos posições das mais variadas, que vão da resistência absoluta ao trabalhador imigrante, pois acreditavam que a imigração desfiguraria a identidade nacional, ameaçaria a mão-de-obra dos ex-escravos e a própria soberania nacional, até o apoio irrestrito, que considerava o imigrante a salvação da lavoura e elemento que poderia multiplicar a riqueza e o progresso da região. No entanto, ao longo do processo de transição da mão-de-obra e diante das incertezas quanto à importação de muitos trabalhadores estrangeiros, o braço nacional ganhou os postos abertos com a expansão cafeeira e o discurso da elite sobre seu aproveitamento foi constantemente alterado. (CASTILHO, 2009. P. 15)

Mesmo assim estava definida a estratégia de crescimento. O principal produto seria o café e a mão-de-obra seria composta por imigrantes e pela recolocação da mão-de-obra nacional com a incorporação dos antigos escravos, agora libertos.

O cenário e as circunstâncias demonstravam um quadro instável e inseguro, de necessidades que envolveriam os tradicionais habitantes da região e impactariam profundamente sobre a vida dos imigrantes que, por mais bem recebidos que fossem, teriam que administrar os impactos culturais e econômicos, especialmente ao perceberem que as promessas que os motivaram a deixar sua terra natal não eram exatamente o que imaginavam.



## CRIANDO A INFRAESTRUTURA PARA A EXECUÇÃO DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO SUL DE MINAS

A implantação da estratégia demandava algumas prioridades porque precisava de vias de transporte para a circulação e escoamento da produção, a recepção e integração dos imigrantes e a execução das ações planejadas para que os resultados se efetivassem.

Castilho (2009, p. 41), citando Oliveira e Grinbeg, registra que:

O Sul de Minas era uma área de fronteira, rica em terras férteis e baratas e passou a ser procurado como terreno adequado para abrirem fazendas de café em seu território. (OLIVEIRA, J.G.R. & GRINBERG, L. op.cit. p. 20. No trabalho em que os autores entrevistam membros de famílias cafeicultoras do Sul de Minas, apud CASTILHO, 2009, p. 41)

Lá pela segunda metade do século XIX as ferrovias se apresentavam como uma opção incontestável de transporte e de ocupação territorial, tanto que desde as primeiras experiências do Visconde de Mauá, Irineu Evangelista de Souza, em 1854<sup>11</sup>, em pouco tempo Brasil já possuía várias ferrovias, especialmente nos estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, mas a tensão na disputa pelo poder e pelas preferências persistiam conforme ensina Castilho (2009, p. 46), citando Lanna e outras fontes, como se observa:

Apesar da forte representação política dos cafeicultores, eles não detêm o controle total do poder do Estado. As demais regiões, notadamente a mineradora, continuam a ter um peso político muito grande. Mas este apoio das demais regiões se dará de forma tensa, ansiosa em reverter os lucros auferidos na atividade cafeeira em seu próprio benefício sempre cobravam, de forma rígida, o esperado retorno por parte das províncias produtoras de café. (LANNA, A. L. D apud CASTILHO, 2009, p. 46).

E ainda, a respeito da expansão e da dependência das ferrovias no Sul de Minas, Castilho(2009), citando outros pesquisadores, continua a registrar elementos interessantes que caracterizavam a região para onde estavam vindo os imigrantes desembarcados do Matteo Bruzzo, e dentre eles a família de Giovanni Battista Genghini.

O impulso que poderia dar aquela parte da província de Minas a feitura e conservação de boas vias de comunicação, já na livre exportação de gêneros que necessita de outros mercados, seriam de incalculáveis vantagens, que aferiria não só à riqueza particular, como a fazenda nacional. Terrenos feracíssimos para cultura do milho, feijão, arroz, fumo e mesmo para o café como tivemos ocasião de ver no importante município de Ouro Fino, Campo Místico e outros, hoje na maior parte incultos, porque não recompensariam os esforços do lavrador, pela carestia e dificuldades do transporte aos mercados consumidores, em breve os veríamos arroteados e lavrados fazendo a riqueza de seus possuidores, animados pela pronta extração do produto e lucros que sem dúvidas lhe haviam de vir”. (VASCO DE CASTRO LIMA; O MINEIRO, 17 de julho de 1874. Periódico da cidade de Pouso Alegre. Apud CASTILHO, 2009, p.47)

---

<sup>11</sup> Em 30 de abril de 1854, com a presença do Imperador D. Pedro II, inaugurou-se a primeira estrada-de-ferro no Brasil. (Disponível em <https://www.terra.com.br/noticias/educacao/historia/o-barao-de-maua-e-sua-estrada-de-ferro,4a1fa96138533410VgnVCM4000009bcceb0aRCRD.html>. Acesso em 21/06/2019)

Desse modo a expansão ferroviária continuou avançando em diversas direções. Para o extremo do Sul de Minas, rumo a São Paulo onde se encontraria com a Mogiana, seguia a Estrada de Ferro Sapucaí, que segundo as pesquisas de Castilho (2009, p. 54) ia se fixando em cada cidade, rumo a Jacutinga e Sapucaí, na divisa com o Estado de São Paulo.

O primeiro trecho (da Estrada de Ferro Sapucaí) foi inaugurado em 15 de março de 1891 compreendendo o espaço entre Caxambu e Cristina, com 61 quilômetros. A 27 de junho foi inaugurado o trecho de Cristina a Maria da Fé, com 20 km; e a 25 de setembro o espaço de Maria da Fé a Itajubá, com 28 quilômetros. A primeira seção da Sapucaí ficou com 109 quilômetros de linha em tráfego, compreendendo as seguintes estações: Caxambu, Soledade, Silvestre Ferraz, Ribeiro, Cristina, Maria da Fé e Itajubá. Em 1897 ela atingiria, no quilômetro 297, a Estação de Sapucaí, em seu ponto terminal, entroncando-se ali com a Estrada de Ferro Mogiana. (A VERDADE, SIA-APM. 108 LIMA, V.C; PIMENTA, D.J.; ELEUTÉRIO, A.B.; CARAMURU, H. apud CASTILHO, 2009, p. 54).

Monte Sião, um pequeno povoado subordinado à Cidade de Ouro Fino, ficou fora do traçado da Sapucaí, isolada dos condutos do progresso e a mercê da própria sorte. Incalculável o impacto negativo desse isolamento, mas foi ali que os Genghini e outras tantas famílias, como os Magioli e os Grossi (*tutti romagnoli*), que vieram no Matteo Bruzzo teriam que se haver. Embora Monte Sião não tenha sido classificada como Colônia, portanto não recebeu nenhum benefício oficial, acolheu cerca de 456 famílias italianas como atesta Guireli Jr (2001, pp. 49 e 50):

Em Monte Sião, particularmente, pequenos grupos de *contadini* (camponeses), agricultores, começavam a chegar a partir de 1887, estendendo-se gradativamente até 1910, para depois pingotear até o limiar da II Guerra Mundial. Na época de maiores levadas aqui aportadas, esse lugar reunia com alegria um grande número de imigrantes, nada menos do que 456 famílias italianas vindas em sua maioria do norte da península, mais precisamente da região do Veneto, mas havia também um bom número de italianos do centro, do sul e até da ilha de Sardegná. (GUIRELI Jr., 2001, p.49-50)

Desse modo, conforme as anotações de Castilho (2009, p. 55) a Sapucaí inauguraria novas estações: “Em 1895, novas estações foram entregues ao tráfego, eram elas: Pouso Alegre (25/03/1895), Borda da Mata (01/08/1895); Francisco Sá (17/12/1895) e a de Baependi (28/09/1895) enquanto a estação de Ouro Fino seria inaugurada em 12 de abril de 1896, e a estação de Sapucaí no entroncamento com a Estrada de Ferro Mogiana em 01 de agosto de 1898 (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS.COM.BR. Acesso em 25/06/2019).

A respeito dos impactos da malha ferroviária Rovaron (1918), citando “A disputa pela Fazenda Óleo, São Sebastião do Jaguary – Séc.XIX”, informa que

A Ferrovia foi responsável não só pelo escoamento do café e pela importação de mão-de-obra imigrante, também desmontou um lucrativo e intenso comércio feito por tropas de mula que interligava São Paulo, o Sul de Minas, a região das minas, e o Rio de Janeiro. Essas rotas entroncavam-se em Campanha de Toledo, Ouro Fino e Caldas, fazendo a prosperidade das três localidades (ROVARON, 1918, p. 7).

Março de 1896, é o mês que o grupo de italianos desembarcados do Matteo Bruzzo e tendo Monte Sião no sul de Minas como destino final, iniciam a terceira parte da viagem, utilizando os meios de transporte disponíveis, provavelmente zigzagueando em várias baldeações de trens em diversas linhas até chegar em Borda da Mata ou Francisco Sá, de onde seguiram uns 70 km a pé ou sobre carroças, visto que a estação de Ouro Fino não estava operante ainda eo trecho da linha entre Francisco Sá e Ouro Fino se encontrava em obras.

Entretanto, antes de continuar com a narrativa da saga da família Genghini, vamos entender como funcionava a estrutura de recepção e integração dos imigrantes que adentravam ao país.

## E OS IMIGRANTES, AS PESSOAS?

Por mais ambiciosos e detalhados que fossem os planos para a recepção e de integração dos imigrantes, a execução sempre tenderia a sofrer alterações não previstas e a receber impactos decorrentes de fatos novos relacionados às mais variadas situações.

Assim, a estrutura relacionada às pessoas, ao ser humano, era mais ou menos assim: recrutamento, seleção, embarque, viagem marítima, acolhimento, procedimentos de internação e liberação para seguir até o destino aonde passariam a morar.

É lógico que operar um sistema complexo como o que se descreve envolve muitos procedimentos, centenas de pessoas e muitos gastos. Como em geral os imigrantes já embarcavam sabendo o destino final, era comum o sub recrutamento por fazendeiros menos escrupulosos e dispostos a gastar menos dinheiro que assediavam os imigrantes tentando desviá-los de seus destinos prévios. Este fato viria a interferir no sistema de Hospedarias que existiam para cumprir três funções centrais: controlar, acolher e distribuir os imigrantes, conforme se infere de Chrysostomo e Vidal:

O funcionamento e o papel desses territórios da espera (Hospedarias) analisando o caso do Brasil, que instala, a partir dos anos 1880, uma verdadeira rede de hospedarias ao longo de sua costa. De norte a sul, são várias hospedarias de imigrantes que surgem: em Belém (Outeiro), Salvador, Vitória (Pedra d'Água e Alfredo Chaves), Rio de Janeiro (ilha das Flores e Pinheiro), Juiz de Fora (Horta Barbosa), Santos, São Paulo, Campinas, Paranaguá, Florianópolis (Saco do Padre Inácio) e Porto Alegre. Instaladas próximo aos pontos de traslado dos fluxos migratórios, essas hospedarias aparecem como lugares de transmutação, limiars modernos através dos quais os emigrantes transformam-se em imigrantes durante o seu curto tempo de estada. (CHRYSOSTOMO, VIDAL, 2014, p. 2).

Para suprir a finalidade de recepção, integração e distribuição, no ano de 1855, foi criada na cidade do Rio de Janeiro a Associação Central de Colonização (ACC) que incorporou o projeto de instalação de espaços de acolhimento (CHRYSOSTOMO, VIDAL, 2014, p. 7).

A primeira hospedaria fundada no Brasil, de acordo com Chrysostomo e Vidal (2014, p. 11) foi a da Ilha das Flores (na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro), que iniciou suas atividades em 1883.

Foi tal hospedaria (Ilha das Flores), durante os anos de 1880 e 1890, o principal local de distribuição dos imigrantes para o Brasil. O tempo de permanência nessa hospedaria era regulado pelo decreto n.9.081/1911, que determinava que “a permanência dos imigrantes na hospedaria durará o tempo preciso para o despacho aduaneiro de suas bagagens, desinfecção destas, quando fosse conveniente, indicação ou escolha do destino e espera da condução”. (SEGAWA, 1989, p.27apud (CHRYSOSTOMO e VIDAL, 2014, p.11).

De acordo com Castilho (2009, p.64) “durante o governo de Afonso Pena, no relatório de 1894, anunciou-se com grande alarde, a lei nº 32, de 18 de julho de 1892, que celebrava contrato autorizando a introdução de milhares de famílias europeias e trabalhadores asiáticos” fato que incentivou o aumento da imigração entre 1892 a 1914.

**Entrada de Trabalhadores Imigrantes no Brasil em Períodos, Desenvolvida a partir de: Relatório Ministerial da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de 1891 a 1914.**

Período	Número de entradas total	Média Anual
1º. Período (1891-1897)	970.578	138.654
2º. Período (1898-1906)	602.520	60.252
3º. Período (1907-1914)	860.069	122.867

Baseado em CASTILHO, 2009, p. 80.

Chrysostomo e Vidal (2014, p.18) fazem uma análise contemporânea a atualizada das hospedarias de imigrantes ao ensinar que

O longo caminho que levou à criação das hospedarias de imigrantes no Brasil não deixa de ser ilustrativo que os debates se travaram no contexto de afirmação do Brasil como Estado-nação, isto é, em um momento no qual definir a figura do imigrante desejável, ou seja, do imigrante compatível com os critérios da nacionalidade (envolvendo a raça, a religião etc.) se tornou fundamental. Nessa perspectiva, os diferentes dispositivos de acolhimento transitório dos emigrantes tiveram um papel fundamental, pois procuraram mobilizar o tempo de espera para inventar o corpo social dos imigrantes.(CHRYSOSTOMO e VIDAL, 2014, p.18)

Desse modo, com o objetivo de acolher centenas de pessoas ao mesmo tempo foram instituídas as hospedarias, conforme observam Chrysostomo e Vidal:

A idade de ouro das hospedarias, 1880-1930. Os anos 1880 correspondem a um novo momento de ruptura em relação à política de imigração: ao longo dos anos 1870, a imigração contratada é proibida pela maioria dos países europeus, mas o fluxo da emigração espontânea para o Brasil aumenta: entre 1882 e 1934 se dirigem para o país cerca de 4,5 milhões de pessoas (Diégues Jr., 1964; Fausto, 1999). Para acolher, controlar e registrar esse fluxo massivo e contínuo, o Brasil reinventa a estrutura da hospedaria e cria verdadeiras hospedarias de imigrantes. (DIEGUES Jr, FAUSTO, apud CHRYSOSTOMO e VIDAL, 2014, p.18)

As hospedarias foram concebidas com arquitetura própria com a finalidade de serem operacionais na função de triagem (controlar, acolher e distribuir os imigrantes) que segundo Chrysostomo e Vidal eram no formato ilha:

A forma da ilha permite isolar o processo que vai acontecer na hospedaria, verdadeira usina social dos tempos industriais, na qual o emigrante é recepcionado, controlado, registrado e, depois, redistribuído no país como imigrante. Assim, o tempo de espera

que se enquadra no deslocamento rápido dos emigrantes não é um tempo morto: ele faz parte do processo de industrialização do tempo, no qual os emigrantes devem ser transformados em imigrantes. Vários autores apud CHRYSOSTOMO e VIDAL, 2014, p.13)

Os imigrantes que tinham sido destinados às lavouras de café de Minas Gerais eram conduzidos até Juiz de Fora, na Hospedaria Horta Barbosa, segundo Bastos Jorge:

A Hospedaria Horta Barbosa existiu em Juiz de Fora, Minas Gerais, a partir de agosto de 1888, no bairro da Tapera, atual Santa Teresinha, e foi desativada na primeira década do século XX. No local, hoje, encontra-se o 2º Batalhão de Polícia Militar. Esta hospedaria, a maior e mais duradoura do Estado, funcionava como ponto de acolhida aos imigrantes que chegavam de diversos portos, principalmente do Rio de Janeiro, com destino a Minas Gerais. Os imigrantes que chegavam pelo porto do Rio de Janeiro eram recebidos na Hospedaria de imigrantes da Ilha das Flores, ou outras em outros estados, e depois remanejados a seus destinos pelos contratadores. Localizar a Hospedaria na região foi uma decisão estratégica: além de centro da mais importante área de cultura de café de Minas Gerais, Juiz de Fora era ponto de entrada no estado, já que muito próxima do Rio de Janeiro, ao qual se ligava por rodovia (a estrada União e Indústria) e ferrovia. A Hospedaria Horta Barbosa tinha a finalidade de abrigar os imigrantes pelo prazo máximo de cinco dias, mas muitas vezes esse prazo se estendia, pois os estrangeiros não raro passavam lá mais tempo, aguardando que fossem escolhidos para o trabalho. (BASTOS JORGE, s/d)

O período que passavam na Hospedaria era destinado às tarefas de cadastro, registros, descanso, cuidados com a saúde, saneamento preventivo e as últimas providências antes de pegarem a estrada rumo ao destino final.

#### DESENCANTO E DOR EM JUIZ DE FORA. *ADIO GIUSEPPINA*.

Nos assentamentos “**Matricula dos Imigrantes entrados na hospedaria de imigrantes de Juiz de Fora, em virtude de contracto celebrado entre o Governo de Minas Geraes e.... - Vapor Matteo Bruzzo**”, p. 225 e 226, a família Genghini está registrada sob nº 160 e os indivíduos da família ocupam os números seriais de 508 a 513, com entrada em 21 de março de 1896 e saída em 27/3/96. Algumas famílias já estavam destinadas a empregadores previamente contratados enquanto outras, como a Genghini, estavam destinadas a “fiscal 3 Distrito”<sup>12</sup>

Para a facilitar a fiscalização do recebimento no Estado e a definição do destino final dos imigrados, o Estado fora dividido em 5 distritos: 1º distrito com sede em Juiz de fora; 2º distrito com sede em Leopoldina; 3º distrito com sede em Saúde; 4º distrito com sede em Varginha e 5º distrito com sede em Uberaba. (WWW.FAMILYSEARCH.ORG/WIKI/PT/BRASIL\_EMIGRACAO\_E\_IMIGRACAO. Acesso em 30/06/2019).

Estávamos na época da caligrafia, do manuscrito, portanto das dificuldades de leitura e de interpretação. O passaporte dos italianos era manuscrito, a transcrição para os livros de registro, também manuscritas, e o resultado final, certamente deplorável, surgindo daí muitos erros. Os passaportes italianos, em geral, não registravam os nomes completos dos emigrantes

---

<sup>12</sup> (Cujo significado ainda não foi possível encontrar embora haja indicação de que o estado de Minas Gerais dividia a fiscalização da imigração em 5 distritos, sendo o distrito 3 chamado de Saúde).

e os responsáveis pelos registros no livro de Matrículas, apesar da letra bonita, não se preocupavam com a exatidão dos dados. Os nomes, então, viravam uma grande salada de confusões, cujos efeitos perduram até agora nas transcrições das Matrículas de Imigrantes.

A burocracia cria monstros. Tendo os registros da família de Giovanni BattistaGenghini como exemplo, imagine-se a infinidade de discrepâncias que foram geradas durante as matrículas nas hospedarias, e o erros foram multiplicados nos cartórios de registros civis, em geral pilotados por brasileiros semianalfabetos, reforçados pela dificuldade de comunicação decorrente da diferença de idiomas. Ultimamente catalogamos diversas grafias para GENGHINI: Genglini, Gerghini, Gianghini, Ginghini, Ginguini, Genguini, Genghine, Guinguini, etc, todas elas podendo aparecer com a letra **i** ou **e** no final da palavra.

O descuido com a grafia dos nomes não fazia muita diferença no passado e as pessoas quando muito se divertiam com o fato, porém nos dias de hoje, quando os descendentes saem em busca da cidadania italiana acabam sofrendo duras consequências pelos erros antigos que as autoridades deveriam ter atentado mais, em respeito às pessoas. No quadro seguinte, tendo a família Genghini como protagonista, traçamos um paralelo entre os dados de registro civil na Itália, as anotações no passaporte e as anotações da Matrícula de Imigrantes em Juiz de Fora, onde se verificam diversas discrepâncias.

Mat.	Parentesco e gênero	Registro civil na Itália	Passaporte	Idade	Matrícula de imigrante	Idade	Gênero
508	Pai (M)	Giovanni BattistaGenghini	Genghini, Giovanni Battista	49	Genghini, GioBatta	49	M
509	Esposa(F)	MariantoniadiAntonia Bellini	Bellini, MariantoniadiAntonia	48	Genghini, Antonia	49	F
510	Filho(M)	RaimondoSecondoGenghini	Raimondo	13	Genghini, Raimundo	13	M
511	Filho(M)	Antonio Ubaldo Genghini	Antonio	10	Genghini, Antonio	9	F
512	Filha(F)	ErnestaErminiaGenghini	Ernesta	7	Genghini, Ernesta	7	F
513	Filha (F)	GiuseppinaEnrichettaGenghini	Giuseppina	2	Genghini, Geiuseppe	1	M

Além dos erros de grafia e omissões de nomes há também troca de gêneros e de idade. Pelos registros da Matrícula dos Imigrantes o meu avô seria do gênero feminino e a caçula Giuseppina foi registrada como Giuseppe, masculino. *Dio mio!*

Não bastassem a ansiedade e os aborrecimentos normais decorrentes da espera e dos procedimentos da Hospedaria, a família Genghini sofreu um triste e irreparável golpe, naquele local, que até hoje pede por orações.

Desgastada pelos sacrifícios impostos pela longa viagem a caçula Giuseppina, com 1 ano e 4 meses de idade, foi acometida de algum mal. Memórias quase apagadas da família informam que foi sarampo, e em decorrência veio a falecer. Era o dia marcado para a partida para Monte Sião e não havia tempo para os serviços funerários. A família seguiu enquanto os

restos da pequena Giuseppina ficaram por conta de uma família local ou por conta da Hospedaria para ser conduzida ao seu repouso eterno, numa terra que ela mal chegou a conhecer.

A América começava a cobrar o seu preço e os Genghini pagaram na carne e na alma! Imagino o coração partido daquela mãe e daquele pai, embalando suas lágrimas e suas dores no balanço preguiçoso de trens e carroças por mais alguns dias até que alguém lhes dissesse: *Èqui! Siamoarrivatial Monte Sion, grazie Dio!*

#### A TERCEIRA ETAPA DA VIAGEM RUMO A MONTE SION!

*Èqui! Siamoarrivatial Monte Sion, grazieDio!*, era seguramente a frase que todos estavam ansiosos por pronunciar e se livrar logo do pesado fardo da viagem, dos contratempos, das perdas, do luto e do sofrimento contínuo.

Durante dias vagando de cidade em cidade em vagões de trens desconfortáveis e estranhos, principalmente na hora das refeições, quando serviam as comidas locais que seguramente assustava a italianada acostumada a outros cardápios. É exatamente na culinária que os italianos deixaram as melhores contribuições na formação *dobel paese* que acabavam de adotar.

De acordo com a cronologia da instalação da Estrada de Ferro Sapucay, a italianada seguiu rumo a Monte Sião, chegado de trem, provavelmente, até Borda da Mata ou Francisco Sá, duas estações relativamente próximas. A partir dali a linha estava em construção e a caminhada seria a pé, quando muito sobre carroças ou carros de bois. Foram uns 70 km.

Seguramente chegaram em Monte Sião sem nenhuma festa e devem ter sido recebidos burocraticamente, em padrões mínimos. Nesse período a cidade estava recebendo um grande contingente de famílias italianas, cerca de 456 (GUIRELI Jr, p.50), transformando a cidade em dois grupos de pessoas: um grupo de moradores tradicionais, agora atônito com a invasão estrangeira e um grupo de imigrantes, de 456 famílias, algo como 1500 a 2.000 pessoas pobres, necessitadas e em busca de se fixar. Afinal de contas tinham passado por tantas peripécias em busca da América, Mérica, Mérica!, que já não podiam perder tempo.

#### OS GENGHINI

Depois, em 27 de março de 1896, deixaram Juiz de Fora e seguiram rumo a Monte Sião (MG) onde a família se estabeleceu, mesmo que precariamente, e começou a sua fase brasileira. Os filhos que cresceram e constituíram suas próprias famílias, numerosas e abundantes. Os netos também continuaram no trabalho duro do campo, agricultura e pecuária,

e apenas na geração dos bisnetos de Giovanni seus descendentes começaram a trilhar novos caminhos, indo em busca do estudo e do desenvolvimento de atividades comerciais. Atualmente os descendentes residem principalmente no sul de Minas, no nordeste de S. Paulo e no norte do Paraná, dedicando-se a agricultura, à pecuária, à indústria de tricô, ao comércio, ao magistério, a advocacia, à engenharia, à administração, à religião e à medicina, realizando o predestino de trabalhar para um Brasil grande.

Há um trabalho em andamento de construção da árvore genealógica que pretende alcançar o máximo possível das gerações. Entretanto, a base já pesquisada e documentada assegura que somos um grupo de uns setecentos descendentes que chamamos de Genghini de nome, de sangue e de alma. Ao iniciar um trabalho de levantamento genealógico de uma família italiana o pesquisador vai se deparando com a frequente repetição de nomes. Fenômeno presente ainda na Itália e certamente no Brasil. Parece tratar-se de homenagens e também uma forma de perpetuação. Assim os nomes reaparecem em cada geração. Só Giovanni Battista, João Batista, João, Batista, Jeovane, Giovani.... aparecem diversas vezes.

#### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma vez instalada na nova comunidade a família se integrou na rotina da cidade e a vida seguiu para todo mundo. O convívio e o desenvolvimento da comunidade de Monte Sião, as rotinas diárias, as lavouras, o comércio, a arte, as festas, os casamentos e tudo o mais, estão tão bem contados por Lourenço Guireli Jr em seus diversos livros, especialmente em MONTE SION, AMORE MIO (2001), que não resta nada a dizer a não ser: Leia os livros do Lola, tudo já foi dito lá.

Nas edições de 1988, Imigração Italiana em Monte Sião, e 2001, Monte Sion Amore Mio, Guireli Jr cita BattistaGenghini em várias ocasiões:

Nas ocasiões festivas, para todos, especialmente os da roça, era um momento sempre agradável ouvir os italianos cantar belíssimas canções populares; distinguiam-se com muito gosto as vozes de alguns agricultores privilegiados que ali residiam com numerosas famílias. Eram eles e seus respectivos bairros: BattistaGenghini (Lagoa Dourada/Alves), InnocenteBenati (Rio da Pedras), Ricardo Fontini (Rio Bonito), DomencioMantovanelli (Coutos) e outros mais; nesses momentos sempre os acompanhavam os artistas do violão e do bandolim, cujos instrumentos não poderiam faltar em nenhuma casa de italiano. (GUIRELI, Jr, 2001, p.154).

Ali também se faziam ouvir as vozes belíssimas de alguns italianos privilegiados nas mais lindas canções em dialetos. InocenzoBenatti, BATTISTA GENGHINI e outros, exibiam as suas vozes nas canções mais populares (p 66) ...e “As mais belas vozes da grande comunidade italiana pertenciam a Pietro Canella, InocenzoBenati, AngeloCiaffa, VincenzoArmelin, BATTISTA GENGHINI, Vittorio Comune e Celeste Prandini, que era excelente sanfoneiro.” (p. 78) (GUIRELI Jr, 1988, p. 66 e 78).



Atualmente, em Monte Sião, os descendentes italianos por intermédio de iniciativas particulares ou ações apoiadas pela Fundação Pascoal Andreta, mantém ativo o Círculo Ítalo Brasileiro – CIB, o Museu Histórico e Geográfico, O Jornal “O Monte Sião”, e participa de vários eventos culturais como bandas, orquestra de violeiros, grupo de seresta, com o objetivo de guardar as tradições de sua gente.

A documentação da história da família Genghini foi amparada por pesquisas realizadas no Brasil e na Itália. A Saga da família Genghini, conta um pouco da *Via Crúcis* pela qual passaram todos os italianos que àquela época trocaram a fome e a incerteza de lá pelo sonho e as incertezas de cá.

Este trabalho pretendeu determinar o caminho dos imigrantes desde suas casas, na Itália, até o destino, a nova morada no Brasil, usando a trajetória da família Genghini como o fio condutor de uma história que deve ser comum à maioria daqueles que movidos pelas necessidades e estimulados pelas propagandas e promessas de facilidade se aventuraram para a América! Trabalhos de excelentes autores encontrados durante a pesquisa permitiram que conseguíssemos contar e refazer a viagem dos antepassados.

*Auguri, tantiauguri a tutti quanti!*

#### REFERÊNCIAS.

BASTOS JORGE, Cinara Maria. **Hospedaria Horta Barbosa**. Três Rios, RJ. Disponível em [http://pt.wikipedia.org/wiki/Hospedaria\\_Horta\\_Barbosa](http://pt.wikipedia.org/wiki/Hospedaria_Horta_Barbosa). Acesso em 30/06/2019.

CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. **Entre a locomotiva e o fiel da balança: a transição da mão-de-obra no Sul de Minas (1870-1918)**. Dissertação de Mestrado Universidade Federal de Juiz de Fora, 2009. Disponível em <http://www.ufjf.br/ppghistoria/files/2009/12/Fabio-Castilho.pdf>. Acesso em 10/06/2019.

CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus; VIDAL, Laurent. **Do depósito à hospedaria de imigrantes: gênese de um “território da espera” no caminho da emigração para o Brasil**. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.scielo.br/hcsm>. 2014, vol.21, n.1, pp.195-217. Epub Feb 17, 2014. ISSN 0104-5970. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702014005000008> Acesso em 15/06/2019.

COUTO, Ronaldo Costa. **Matarazzo – Travessia (vol.1) – Colosso Brasileiro (vol.2)**. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2004.

GAMBINI, Roberto. **Corações partidos no porto de Genova**. Estud. av. vol.20 no.57 São Paulo May/Aug.2006 - <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142006000200020>, disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php>. Acesso em 06/06/2019.

GUIRELI Jr, Lourenço (Lola). **Imigração Italiana em Monte Sião**. Monte Sião: Lourenço Gireli Jr., 1988.

GUIRELI Jr, Lourenço (Lola). **Monte Sion, Amore mio**. Monte Sião: Lourenço Guireli Jr., 2001.

ROVARON, Carlos Eduardo. **As especificidades da imigração italiana no Sul de Minas: um estudo de caso em Andradas-MG**. 2018. Disponível em: [https://www.ponteentreculturas.com.br/revista/Sul\\_Minhas.pdf](https://www.ponteentreculturas.com.br/revista/Sul_Minhas.pdf). Acesso em 12/06/2019.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso – Planejamento e método**, 3ª ed. Rio de Janeiro: Bookman, 2006.

**Brasil Emigração e Imigração**. [https://www.familysearch.org/wiki/pt/Brasil\\_Emigracao\\_e\\_Imigracao](https://www.familysearch.org/wiki/pt/Brasil_Emigracao_e_Imigracao). Acesso em 30/06/2019.

**Cartório de Registro Civil de Pessoas Naturais de Monte Sião, MG** – Buscas realizadas entre 2015 a 2018.

**Círculo Ítalo-brasileiro de Monte Sião**. Disponível em <https://pt-br.facebook.com/cibmontesiao/>. Acesso em 06/06/2019.

**Fundação Pascoal Andreta, Monte Sião, MG**. Disponível em <http://www.fundacaopascoalandreta.com.br/>. Acesso em 05/06/2019.

**Lista de Papas**. [https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista\\_de\\_Papas](https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_Papas). Acesso em 28/06/2019.

**Família Mendola**. Disponível em: <http://www.familiamendola.net/a-viagem-de-navio.html>. Acesso em 10/06/2019.

**Ferrovias Bologna – Ancona**. [https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovias\\_Bologna-Ancona](https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovias_Bologna-Ancona). Acesso em 30/06/2019.

**Ferrovias Milano - Bologna**. [https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovias\\_Milano-Bologna](https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovias_Milano-Bologna). Acesso em 30/06/2019.

**Ferrovias Milano – Genova**. [https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia). Acesso em 30/06/2019.

GENGHINI, Orazio. **GenghiniNel Mondo - Grupo dedicado à pesquisa das origens da família**. Disponível em <https://www.facebook.com/groups/511071569042822/>. Acesso em 30/06/2019.

**Giuseppe Verdi, filme drama, 1952**. <https://www.youtube.com/watch?v=huANETFW2ms> (Acesso em 05/07/19).

**Merica, Merica, Merica**. <https://www.letas.mus.br/folclore-italiano/182024/traducao.html>, acesso em 20/06/2019.

**O Barão de Mauá e sua estrada-de-ferro**. <https://www.terra.com.br/noticias/educacao/historia/o-barao-de-maua-e-sua-estrada-de-ferro>. Acesso em 21/06/2019.

**VAPOR MATTEO BRUZZO**. Disponível em [http://www.portalstrapazzon.cgst.com.br/lista\\_passageiros\\_m\\_bruzzo.htm](http://www.portalstrapazzon.cgst.com.br/lista_passageiros_m_bruzzo.htm). Acesso em 10/06/2019.

Acervos de família e entrevistas não estruturadas a fim de obter informações preliminares.