

O ÚLTIMO DOS VIVENTES: O BENJAMIM GUIMARÃES EM PLENO SÉCULO XXI

Adriana Rodrigues Pereira¹

Bolsista-FAPESP

Resumo: A proposta é apresentar o vapor Benjamin Guimarães como representante de uma memória que se formou entre as décadas de 1950-1985. Neste período os vapores deixaram de transitar e manter a sua relação dinâmica com o rio. A importância da navegação foi retomada com o tombamento do último dos vivos, o Benjamin Guimarães. Para isso, analisamos os jornais desse contexto, o *SF- O jornal de São Francisco* e o *Jornal Gazeta do Norte de Montes Claros*. Contudo, mostramos o quanto o *último dos vivos* reforçou um passado e manteve uma tradição na região norte de Minas, ainda que na memória dos ribeirinhos.

Introdução - Da restauração à lembrança de um passado

Entre as lembranças de um tempo em que muitas vezes o relógio era substituído pelo apito dos vapores, o último dos vivos², o Benjamin Guimarães³, tornou-se o único vapor a lenha no Brasil em funcionamento. Em pleno século XX, o vapor ancorado no porto de Pirapora, tornou-se o representante dos mais de 45 vapores que singraram as águas do São Francisco em um período de grande intensidade da circulação.

¹ E-mail: Adriana.pereira92@outlook.com

² A expressão última dos vivos se refere ao pioneirismo do Benjamin Guimarães como representante dos 45 vapores que singraram nas águas do Rio São Francisco. O Benjamin Guimarães é reconhecido como anunciador da história da navegação fluvial do São Francisco e atualmente tem relevância histórica devido ao seu real significado para os moradores locais.

³ O vapor “Benjamin Guimarães” foi construído em 1913 por James Rees, Sons & Co. nos Estados Unidos da América. Na tradição oral dos velhos navegantes do São Francisco consta a informação de que teria singrado as águas do Mississipi e do Amazonas. Na década de 1920, foi adquirido pelo grupo econômico Guimarães, que lhe atribuiu o nome “Benjamin Guimarães”.

A partir da segunda metade dos anos 1920, passou a servir às populações ribeirinhas no percurso entre Pirapora-MG e Juazeiro-BA, operando o transporte de cargas e passageiros.

A história dos vapores no Rio São Francisco apresenta duas importantes mudanças na sociedade: primeiro na vida social, com o contato mais intenso entre o rio e os moradores e na vida política, com as informações acerca do Brasil e do mundo através da imprensa. Essa interferência nas duas realidades foi evidenciada no contexto da década de 1950-1985. Observa-se que com o fim da navegação, bem como a tentativa de sua permanência, os políticos resistiram a sua manutenção; enquanto por outro lado os moradores também reagiram às mudanças estabelecidas a partir da sua inatividade.

No século XX, o declínio da navegação no São Francisco (entre as décadas de 50 e 80) tornou o vapor inutilizável por um tempo. O historiador Antônio Francisco de Souza (2010)⁴ descreve como o vapor se encontrava nesse período:

Quando o encontrei no dia 15 de dezembro de 1984, o *Benjamim Guimarães* era um amontoado de madeiras apodrecidas, escoradas, *aqui e acolá* (como dizem os piraporenses), sobre o casco. Este travava uma luta desigual com a ferrugem inclemente que o consumia. Sua dignidade se esvaía sob o clima semiárido do norte mineiro. Assentado sobre toras de madeira, de costas para o rio, o velho navio de tantas histórias definhava. (SOUZA, 2010, p. 74).

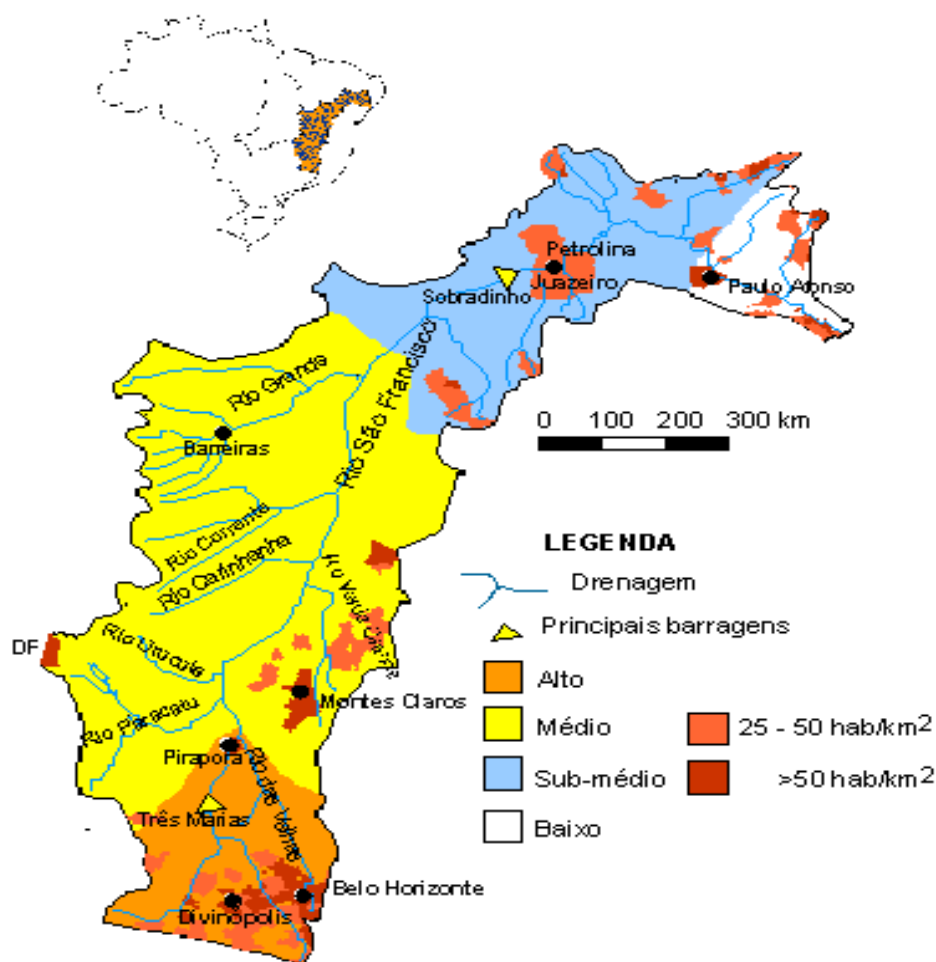
Assim como o Rio de águas correntes que seguem o seu percurso sem destino por novos horizontes, o vapor durante cinco anos ficou tombado à espera de soluções que determinassem o seu futuro nas próximas décadas. O amontoado de madeiras e ferro velho tornava-se a lembrança de um futuro incerto da navegação, de um rio que não se ouviria mais o apito ou o barulho das máquinas nas altas horas do dia ou da madrugada.

Analisando esse contexto da década de 1950-1985, trataremos em responder a seguinte pergunta sobre a formação de uma memória que estava em disputa: o fim da navegação e o renascimento dos vapores no rio São Francisco representado pelo Benjamim Guimarães permitiu reforçar um passado e manter uma memória viva? Ou nesse contexto a disputa em resistir à permanência (políticos) e revoltar contra a sua abolição (ribeirinhos) foram apenas ações fortuitas no espaço e no tempo?

⁴SOUZA, Antonio Francisco de. Rio São Francisco. Do vapor Saldanha Marinho ao Benjamim Guimarães: Culturas, Mitos e Lendas de um Rio que dorme. TCC. Universidade Estadual de Goiás. Formosa, 2010.

A restauração de um passado na memória e nos caminhos das águas do São Francisco

No percurso da história dos vapores, no contexto da década de 50-60, o Rio São Francisco tornou-se um projeto político da capital Brasília. A ambicionada ideia de progresso tomou conta do ritmo dos vapores. Abaixo, podemos perceber o percurso do Rio São Francisco e a ligação que este promovia entre as regiões Nordeste e o Norte de Minas.



Fonte: Bacia Hidrográfica do São Francisco- CBH

O médio São Francisco tem início na cidade de Pirapora/MG até parte do estado da Bahia. Esse percurso, na primeira década do século XX, era o caminho de pessoas e escoamento de produtos. Cidades ribeirinhas de Minas Gerais, da Bahia e de

Pernambuco foram favorecidas pelo intenso tráfego de vapores na região até a década de 1950. Nas barrancas do rio, cidades foram formadas e a mistura de culturas fortemente manifestadas. O rio era o portal das notícias do Brasil e do mundo, não havia outro caminho capaz de interligar tão bem essa parte do país.

Algo bem diferente, na visão da mídia local, se deu a partir de 1950. Os noticiários do rio deram lugar às notícias das rodovias ou DER (Departamento de Estradas de Rodagem). Quando se pensava o contexto da mídia, o São Francisco era visto como meio para produção de energia elétrica e projetos de irrigação. Nesse momento, os ribeirinhos teriam em mãos os escritos e poderiam acompanhar os passos que o país estava dando em direção ao progresso e desenvolvimento. Algo diferente ocorria em relação aos meios fluviais, em que os noticiários eram trazidos pelos comandantes dos barcos a vapores. Os portos eram também o ponto das partilhas e das novidades, no qual autoridades e familiares esperavam ansiosamente pelos boletins vindos da capital ou das grandes cidades.

O que desperta a atenção para tal assunto, foi os modos de vida que tiveram que se adaptar a nova realidade. Ir aos portos, conversar, passear ou viajar através do rio tornava-se um atrativo para os moradores. Buscar oportunidades em outros lugares era o meio mais viável para procurar melhores condições de vida. No entanto, muitos nordestinos optavam pelo norte de minas. Nas barrancas do São Francisco, a abundância da água mostrava se como um atrativo para oferta de trabalho.

Sobre o Norte de Minas, a natureza sempre teve presença marcante na vida dos ribeirinhos. Seja através do rio ou por meios econômicos como a base agrícola e pecuarista. A tradição tornava-se forte nas viagens, músicas, lendas e comidas. A pesca era umas das principais fontes de sustento. Deste modo, quando pensamos no rio, dedicamos a nossa atenção para a população ribeirinha que a partir desse grande projeto desenvolvimentista tiveram o seu espaço social mudado e as águas do rio controladas.

No mapa do Médio São Francisco (citado acima) percebe-se a partir da hidrelétrica de Três Marias (1957-1962), que a região norte mineira é a primeira (a partir da represa) a receber as águas do São Francisco. Com isso, essa também seria a primeira a receber as interferências que as turbinas geradoras de energia provocariam ao longo do percurso.

A hidrelétrica de Três Marias foi uma das primeiras ações da Comissão do Vale do São Francisco- CVSF (1948)⁵. Todavia, o ideal seria colocar em ação o Plano de Metas e, através da produção de energia, favorecer os ribeirinhos do São Francisco e beneficiar as grandes empresas no entorno de Belo Horizonte. Tais metas, que segundo Dilma Andrade de Paula (2017)⁶, foram muito bem vistas pelas indústrias da capital mineira. No entanto, para quem trabalhava e vivia do rio, isso foi carregado de conflitos.

Um dado interessante abordado pelo jornal SF- de São Francisco, em 10 de abril de 1960, acerca da relação entre o CVSF e os Sindicatos, demonstra a tensão que existia entre as duas instituições em relação aos trabalhadores dos transportes fluviais. Observamos a reportagem concedida pelo presidente dos Sindicatos dos Fluviais do São Francisco, Anísio Bispo Coêlho:

Imagem 01 – O embate entre a CVSF e os Sindicatos

⁵ Órgão autônomo, diretamente subordinado à Presidência da República, criado pela Lei nº 541, de 15 de dezembro de 1948. Foi extinta pelo Decreto-Lei nº 292, de 28 de fevereiro de 1967, que criou a Superintendência do Vale do São Francisco (Suvale). CVSF fez parte das tentativas do Governo Federal para o aproveitamento das águas do São Francisco em projetos de irrigação e produção de energia.

⁶ PAULA, A. Dilma. A Usina Hidrelétrica de Três Marias, o desenvolvimento seletivo e o papel de intelectuais. Artigo, Anphu, 2017.

página 4 «SF» — O Jornal de São Francisco 10/4/60

GREVE no São Francisco

Entrevistado pelo "SF," o Presidente do Sindicato dos Fluviários, categórico: "SOMENTE VOLTAREMOS AO SERVIÇO DEPOIS DE ATENDIDAS NOSSAS REIVINDICAÇÕES"

Na tarde do dia 7, quinta-feira última, o Sr. Anísio Bispo Coelho, presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Fluviários de São Francisco, com sede em Pirapora, foi, por nós, entrevistado, prestando-nos esclarecimentos sobre a greve dos fluviários.

Recebendo-nos amavelmente, o Sr. Anísio Coelho, com muita solicitude, passou a nos expor os motivos determinantes do movimento, dizendo-nos inicialmente, ter sido a medida que fixava o aumento salarial apresentada à Comissão do Vale do São Francisco, no Rio em outubro de 1959, firmando-se um acordo, entre a CVSF e o Sindicato, a 21 de janeiro do corrente ano, pelo qual dito aumento passaria a vigorar a partir do dia 1º de março de 1960, em caráter retroativo.

Como não se compreendeu, sem qualquer justificativa, o acordo a que se aludiu, o Sindicato, reunido em assembleia, decidiu marcar, para o dia 21 de março, quando então os fluviários cruzariam os braços, caso nada se resolvesse de positivo. E foi o que se verificou, na data apontada, pois, irremediado o movimento, os vapores suscitaram suas viagens, exceção, apenas, daqueles que navegavam em lugar de difícil comunicação, seu favor junto ao Presidente da República.

Através de dois emissários que enviamos à Bahia o Presidente do Sindicato dos Fluviários de Juazeiro nos comunicou, disse Sr. Excia., que até o próximo dia 10 de abril, caso a CVSF não satisfizesse a pretensão dos fluviários mineiros, aquele Sindicato, com o apoio de solidariedade, também entrará em greve.

Prosseguindo em seus esclarecimentos, acentuou o

Notícias de CAIO MARTINS

Hoste animada, a vida social dos jovens do Centro de Treinamento de Ideias Rurais. Tivemos a notícia da fundação de um Clube Juvenil, no dia 2 deste mês, e com o trânsito em todos os sábados.

Em homenagem ao jovem escoteiro Londrinense, Raimundo Santos, imortalize como patrono.

Os cargos constituintes da diretoria: Presidente, Secretário, Tesoureiro, Supervisor Artístico, Esportivo, Diretor Artístico, D. Esportivo, Treador e Orientadores.

Quando esta diretoria, formada apenas por alunos e bem desimpugnada, em vista do amplo programa adotado, iniciar a funcionar, em sua vida, e fazer sentir que o ideal deve estar sempre em marcha a favor do Brasil. Poetas, músicas, trabalhos, socioeconômicos, críticas, etc. Tudo dentro da simplicidade de ambiente, mas com elevado estado de espírito, capaz de mostrar e imbuir em todo o ideal em marcha de CAIO MARTINS.

Esta, pois, de parabéns o jovem Diretor, João Nave.



IGUASSU, um dos vapores, há dias parou no SÃO FRANCISCO

Par outro lado, em Pirapora como em várias cidades baianas, centenas de passageiros, a maioria em situação aflitiva, aguardam ansiosamente voltarem os vapores a se locomover.

Encerrando, disse-nos o Sr. Anísio Bispo Coelho, extenuando o irrecuperável propósito da classe: "SOMENTE VOLTAREMOS AO SERVIÇO DEPOIS DE ATENDIDAS AS NOSSAS REIVINDICAÇÕES".

CARTA DO
Jornal de Montes Claros ao SF

Prezado amigo João Cunha Ortega
Meu abraço

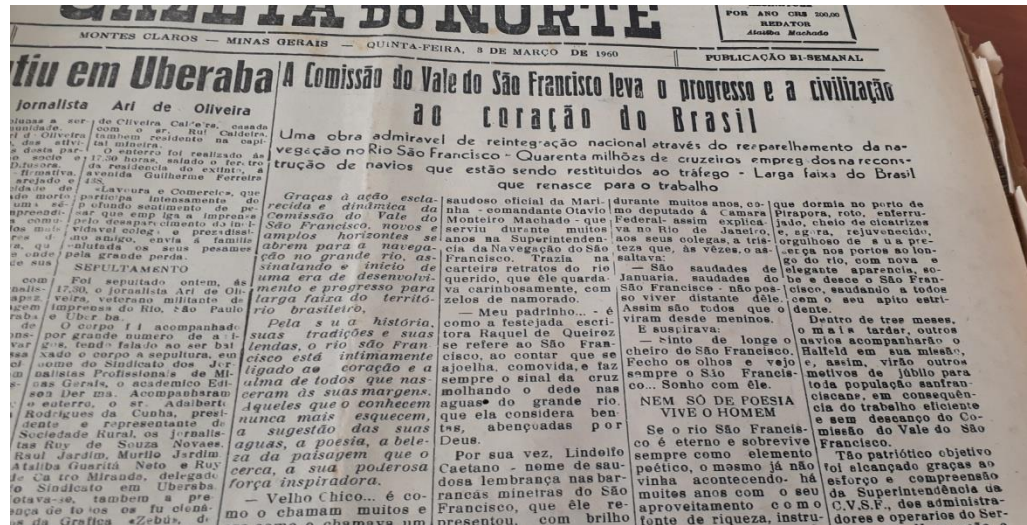
Quando o prezado amigo deu-me conhecimento aqui em Montes Claros, que buscava um jornal em São Francisco, epistolar a ideia, acenando em um sorriso a previsão das dificuldades que se lhe desvairiam no decurso de

Fonte: Preservar- São Francisco

Na imagem acima, podemos ver que a entrevista transmitiu o contexto da década de 1960, a qual a CVSF não cumpriu com o contrato estipulado com os Sindicatos a respeito do aumento de salário. Podemos, ainda, observar que mais do que o problema do salário, a entrevista publicada pelo SF representa o “conflito” que se manifestou nesse contexto de declínio da navegação, pois, os vapores já não mais representavam um transporte à altura do progresso.

Ademais, o fim da navegação datada em 1950 não representa uma obra pronta e acabada, mas um processo gradual de sua dissolução. Os próprios embates – como o exemplo citado acima – representam essa configuração de perda de atividades dos vapores. Assim, a memória desses meios de transportes, até a década de 1950, foi sendo conservada nas disputas pela sua permanência e ao mesmo tempo pela sua completa extinção por parte de alguns políticos. Observamos essa relação constante nos jornais, vejamos a matéria abaixo do jornal montesclarence Gazeta do Norte (1960).

Imagem 02 – O progresso da civilização no Gazeta do Norte



Fonte: Gazeta do norte, 1960.

O jornal Gazeta do Norte (do mesmo ano de publicação do SF-1960) destacou, um mês antes, em março, a importância do avanço nas regiões do norte que ocorreriam com o rompimento que se faria em relação aos transportes a vapor. É importante ressaltar que tanto o jornal de São Francisco, quanto o Jornal de Montes Claros tinham interesses no progresso dessas regiões, contudo, ao publicar a tensão entre a CVSF (como mostrado no SF, quanto exaltar as ações do CVSF na Gazeta) realizavam assim uma frente de batalha para comandar a implantação das mudanças referentes à navegação. O próprio jornal de Montes Claros e o SF enfatizam em suas páginas a aclamação dos programas de desenvolvimentismo da CVSF pelos políticos.

Assim sendo, o Benjamin Guimarães resistiu ao tempo e tornou-se neste período de 25 anos o representante de um passado. E mais, era a bandeira daqueles que queriam a volta dos vapores, da navegação. Por fim, o tombamento do vapor tornou possível a concretização de um passado vivo na memória dos ribeirinhos.

Do fim da navegação ao tombamento do Benjamin Guimarães

Destacado por ser o único vapor à lenha em funcionamento no Brasil, o Benjamin Guimarães tornou o vapor de maior história no rio São Francisco. O navio

foi construído nos Estados Unidos, segundo Diniz (2009)⁷, pelos construtores James Rees, Sons e Co no ano 1913 e montado em Pirapora em 1926, e navegou nos rios Mississipi e Amazonas. O nome faz referência ao coronel Benjamim Ferreira Guimarães (1861- 1948), acionista majoritário da Sociedade Anônima Ferreira Guimarães. A empresa que esteve representada por Antônio Mourão Guimarães e Julio Mourão Guimarães, também chegou a ser chamada de Companhia Têxtil Ferreira Guimarães.

Em 1985, por influência política, o Benjamim Guimarães foi tombado como patrimônio histórico, nesse caso, o vapor atuava fazendo apenas passeios a título turístico. Além disso, para aprimorar a navegação, foi necessária uma breve reforma que segundo Souza (2010)⁸, nesse período “restaurou-lhe sua antiga condição: a troca de todo madeirame, o tratamento do casco 116 e a pintura tal qual a original” (SOUZA, 2010, p. 01) além de ganhar uma pista de dança.

Segundo Silvia Helena Zanirato (2009)⁹, o patrimônio histórico é compreendido como elementos materiais e imateriais naturais ou culturais, trazidos do passado ou a partir de uma criação do presente, “no qual um determinado grupo de indivíduos reconhece sinais de sua identidade”. (ano, p. 137). O patrimônio promove um regime de ação e pertencimento. Isso se torna muito forte quando nos referimos ao vapor Benjamim Guimarães, devido à ligação entre os ribeirinhos e a representação histórica frente à navegação fluvial.

Ao conservar um bem, enquanto patrimônio histórico, Zanirato (2009) mostra que estamos testemunhando não apenas o seu valor arquitetônico e histórico, mas culturais, típicos de sua representatividade técnica e social. A reforma do Benjamim Guimarães ocorreu de forma cuidadosa para que fosse preservada toda a sua estrutura. Com isso, tornou-se permitido ao vapor apenas passeios curtos pelas redondezas da cidade de Pirapora, sendo usado como meio turístico.

⁷ DINIZ, Domingos; MOTA, Ivan Passos Bandeira da; DINIZ, Mariângela. Rio São Francisco: vapores e vapozeiros. Pirapora: Ed. Dos autores, 2009.

⁸ SOUZA, Antonio Francisco de. Rio São Francisco. Do vapor Saldanha Marinho ao Benjamim Guimarães: Culturas, Mitos e Lendas de um Rio que dorme. TCC. Universidade Estadual de Goiás. Formosa, 2011

⁹ ZANIRATO, Silvia Helena. Usos Sociais do Patrimônio Cultural e Natural. Patrimônio e Memória, Unesp, 2009.

O Benjamim Guimarães, enquanto patrimônio histórico, possui grande significado quando pensamos nos outros vapores e na contribuição que tiveram para o povo ribeirinho. A aparência física do Benjamim é para muitos memorialistas a lembrança viva da navegação, que nas primeiras décadas do século XX (1900-1950) singraram as águas do São Francisco.

Nos últimos anos, muitos excursionistas vieram à cidade de Pirapora para passeios a bordo. O vapor possui um espaço que acomoda cerca de 180 pessoas, e realiza passeios de mais ou menos três horas, que ocorrem aos finais de semana, datas comemorativas e outros. Sendo um dos principais atrativos turísticos de Pirapora, o vapor possui grande relevância na valorização da cultura local, com maior desenvolvimento econômico e social.

A foto abaixo mostra o Benjamim Guimarães repleto de turistas realizando um dos agitados passeios no São Francisco. Euclides de Freitas Couto, Ricardo Dias da Costa e Eduardo Trindade Bahia (2011)¹⁰ afirmam que Pirapora possui dois meios turísticos de grande potencial econômico: o rio São Francisco e o vapor Benjamim Guimarães, tornando os “atrativos importantes na geração de fluxo de turistas para a cidade” (COUTO; COSTA; BAHIA, 2011, p. 14). O vapor acaba por tornar-se uma história viva para aqueles que vivenciaram a navegação no São Francisco. Pois apesar do tempo percorrido ter promovido mudanças no seu percurso, o vapor continua alegrando o coração dos nortes mineiros com seu apito enternecedor e transportando pessoas - que nesse momento não buscam novas oportunidades econômicas como costumava fazer na companhia dos outros “irmãos” - mas, buscam apenas sentir na natureza o recordar de uma época que mudou a vida das gentes ribeirinhas.

Foto 03 – Benjamim Guimarães navegando no rio São Francisco

¹⁰COUTO, Euclides de Freitas. COSTA, Ricardo Dias da. BAHIA, Eduardo Trindade. Turismo em Pirapora/MG: Um Estudo de caso sobre a percepção dos residentes locais. Revista Geográfica de América Central, EGAL, Costa Rica, 2011, p. 1-15.



Fonte: Arquivo pertencente a Ivan Rodrigues, site www.upira.com.br.

As viagens, como de costume, sempre são lotadas e o Benjamim Guimarães celebra a lembrança viva de uma trajetória iniciada pelo vapor Saldanha Marinho (1871) e persistida pelos outros 44 vapores que o sucederam. É a representação marcante para vaporzeiros, remeiros, comerciantes e tantos outros ribeirinhos que ao lembrar-se dos vapores, lembram-se da vida. Vida constituída em torno das margens do São Francisco e em torno dos vapores.

Souza (2011)¹¹ analisa que o retorno do Benjamim Guimarães as atividades contribuiu na ampliação do turismo na cidade de Pirapora. Isso mostra que apesar de a navegação ter chegado ao seu fim há muito tempo, o vapor permanece exercendo grande importância para as pessoas, contribuindo no índice econômico e cultural da cidade. Ressalta o autor que: “após seu tombamento, ele passou a atrair grande número de pesquisadores e visitantes de diversas procedências, atuando como um dos principais fomentadores do turismo no médio São Francisco, principalmente na cidade de Pirapora” (SOUZA, 2011, p. 75).

A relevância do tombamento enquanto patrimônio histórico significa para Zanirato (2009)¹² a manutenção dos símbolos do passado que expressam as memórias e as histórias vividas, bem como da necessidade de salvaguardar as naturezas e os seus recursos. O turismo em Pirapora acolhe visitantes de todos os

¹¹SOUZA, Antonio Francisco de. Rio São Francisco. Do vapor Saldanha Marinho ao Benjamim Guimarães: Culturas, Mitos e Lendas de um Rio que dorme. TCC. Universidade Estadual de Goiás. Formosa, 2011.

¹² ZANIRATO, Silvia Helena. Usos Sociais do Patrimônio Cultural e Natural. Patrimônio e Memória, Unesp, 2009.

cantos do Brasil e até mesmo de fora do país. E é a Prefeitura Municipal que comanda o vapor atualmente, buscando investir na sua infraestrutura para manter o lazer e conforto dos turistas durante a sua estadia.

Um dos acontecimentos marcantes para os vaporzeiros e viajantes incidiu no ano de 2006. Quando durante uma das viagens a caldeira, que já apresentava riscos, acabou fundindo. A antiga caldeira do vapor, que atuava desde os primeiros anos da navegação, não suportou as contínuas viagens, e por motivos de segurança foi interrompida mais uma vez a navegação no São Francisco., E ficou sobre responsabilidade da Prefeitura as exigências a serem tomadas para a solução da nova caldeira.

Figueiredo (2013)¹³ aborda que o vapor ficou parado, até que a Prefeitura buscasse recursos viáveis para adquirir uma nova caldeira. Por conta do preço elevado seria necessário apoio financeiro para a restauração total do vapor. O custeamento da nova caldeira contou com a parceria da Prefeitura Municipal de Pirapora e o (BNB) Banco do Nordeste do Brasil, responsável pelo financiamento. Na foto abaixo podemos ver a nova caldeira já posta no Benjamin Guimarães. A aquisição da nova caldeira do vapor é a garantia de viagens no Benjamin numa previsão de pelo menos mais 50 anos.

Foto 04 - A nova caldeira do vapor Benjamin Guimarães, esperando ser aquecida para mais uma viagem.



¹³ Estes relatos fazem parte do estudo realizado por André Ricardo Figueiredo, jornalista e repórter atuante da empresa TV Rio, Pirapora/ MG, sobre a história do vapor Benjamin Guimarães e a sua importância turística em pleno século XXI. A pesquisa feita pelo autor ocorreu entre os meses de Janeiro á Fevereiro de 2013.

Fonte: Arquivo pessoal de André Ricardo Figueiredo.

O Benjamim (como é chamado pelos turistas) é identificado por Fernandez (2010) não apenas como “um elemento turístico, ou obra da engenharia, mas como lugar que traz referências afetivas, como o antigo meio de comunicação, e transporte de ligação, de integração, de mobilidade”. (FERNANDES, 2010, p. 147) ¹⁴. Quando nos referimos ao vapor Benjamim Guimarães, nos refugiamos na sua história de conexão com tantos grupos sociais formados a partir de mineiros e nordestinos que se constituíam entre as idas e vindos dos vapores.

Bem diferente dos anos da navegação, nos quais os vapores percorriam em torno de 15 dias nas viagens entre o Nordeste e norte de Minas, atualmente o vapor Benjamim Guimarães cursa viagens de apenas três horas pelas redondezas de Pirapora. No entanto, a Prefeitura possibilita outras atrações para aqueles que desejam viagens mais demoradas. O chamado “cruzeiro ribeirinho” é um dos atrativos mais procurados pelos turistas. O pacote contém uma duração de seis dias de viagem e o número de passageiros é reduzido para 24 pessoas, devido o vapor possuir apenas 12 cabines duplas. O preço do “cruzeiro ribeirinho” chega a um valor estimado de R\$ 3.000,00 (Três Mil Reais) e, durante a estadia dos ribeirinhos sobre as águas do São Francisco, são proporcionados todo o conforto com música ao vivo, bares e comidas típicas da região.

O vapor Benjamim Guimarães continua exercendo extrema importância na vida social, econômica e cultural dos mineiros. Apesar da evolução do tempo, o Benjamim segue despertando lembranças naqueles que vivenciaram a história da navegação, daqueles que trabalharam, visitaram ou viajaram nos vapores do São Francisco. É a história viva para as gerações posteriores que buscam relatos e histórias da formação econômica das cidades norte mineiras, mantidas pelas redes hidrográficas no Brasil, nas primeiras décadas do século XX.

¹⁴FERNANDEZ, Pablo Sebastian Moreira. ALMEIDA, Maria Geralda de. Geografia e Imagens de Viagem: O Território do Rio São Francisco e Algumas Territorialidades Vaporzeiras. Londrina, 2010. <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia>.

Ao *Benjamim* coube manter essa tradição. Ainda que suas viagens agora sejam curtas, o velho ritual dos apitos é mantido, reacendendo lembranças quase apagadas de amores ou desamores que se perderam pelas barrancas do São Francisco, ou pelos conveses dos vapores nas longas viagens. A cada apito, uma longa viagem de volta ao passado. Lágrimas, nostalgia (SOUZA, 2010, p. 71).

CONCLUSÃO: Benjamim Guimarães, o passado vivo e turístico da navegação

A pesquisa buscou demonstrar o processo de construção de uma memória da navegação em torno do único vapor que manteve fortemente presente nas águas do São Francisco, o Benjamim Guimarães. De acordo com a nossa análise dos jornais constatamos que a formação dessa memória não foi isenta de embates, a presença de conflitos permitiu uma reabertura do passado da navegação.

Os dois jornais, SF- de São Francisco e o Gazeta do Norte de Montes Claros, agiram na tentativa de implantar o avanço nas regiões norte de Minas. O progresso era a palavra chave na realização dos programas da CVSF. No entanto, como podemos observar no período de 1960-1985, durante 25 anos o sonho da volta dos vapores oscilou entre a sua dissolução 1960 e à sua restauração 1985. Assim, somente com uma ação conjunta conseguiram manter a história da navegação por meio do tombamento do Benjamim Guimarães, que reflete não somente o passado da navegação, mas de todos os vapores que foram impedidos de navegar em águas do São Francisco.

Contudo, conseguimos apresentar a formação de uma memória que estava em conflito, de um passado que perderia a sua importância devido ao avanço do progresso. As mudanças estabelecidas não eliminaram a história da navegação. Os embates fortaleceram o passado e preservou, através do tombamento do Benjamim Guimarães, a memória viva dos vapores, com o turismo e a sua representatividade na arte.

Referências

COUTO, Euclides de Freitas. COSTA, Ricardo Dias da. BAHIA, Eduardo Trindade. **Turismo em Pirapora/MG: Um Estudo de caso sobre a percepção dos residentes locais.** Revista Geográfica de América Central, EGAL, Costa Rica, 2011, p. 1-15.

DINIZ, Domingos; MOTA, Ivan Passos Bandeira da; DINIZ, Mariângela. **Rio São Francisco: vapores e vapozeiros.** Pirapora: Ed. Dos autores, 2009.

FERNANDEZ, Pablo Sebastian Moreira. ALMEIDA, Maria Geralda de. **Geografia e Imagens de Viagem: O Território do Rio São Francisco e Algumas Territorialidades Vaporzeiras.** Londrina, 2010. <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia>.

MARTINEZ, Paulo Henrique. **História Ambiental no Brasil: Pesquisa e Ensino.** Ed; Cortez. São Paulo, 2006.

PAULA, A. Dilma. **A Usina Hidrelétrica de Três Marias, o desenvolvimento seletivo e o papel de intelectuais.** Artigo, Anphu, 2017.

SOUZA, Alexandre Rodrigues de. **A “Dona” do Sertão: Mulher, rebelião e discurso político em Minas Gerais no século XVIII.** Dissertação de Mestrado. Programa de pós Graduação em História Social ICHF/UFF. Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, 2011.

SOUZA, Antonio Francisco de. **Rio São Francisco. Do vapor Saldanha Marinho ao Benjamim Guimarães: Culturas, Mitos e Lendas de um Rio que dorme.** Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Estadual de Goiás. Formosa, 2011

ZANIRATO, Silvia Helena. **Usos Sociais do Patrimônio Cultural e Natural. Patrimônio e Memória,** UNESP, 2009.