

Vapor “Benjamim Guimarães”. Patrimônio dos ribeirinhos do São Francisco

DOSSIER RIOS E CIDADES

**Zanoni Neves**

Mestre em Antropologia Social (Unicamp). Coordenador do Núcleo de Estudos do Vale do São Francisco. Belo Horizonte [MG] Brasil. <zanonineves@ig.com.br>.

Resumo

Desde o seu lançamento às águas do Rio São Francisco na década de 1920, o vapor “Benjamim Guimarães” tem prestado importantes serviços aos povos da ribeira. Até os anos 1960, pertenceu à frota de empresas de navegação que contribuíram para a dinâmica do *sistema econômico regional*. A partir de então, passou a fazer viagens turísticas. Desde 1985, por sua importância histórica, integra a lista de bens tombados como patrimônio do Estado de Minas Gerais. É nosso propósito demonstrar como o “Benjamim” participa do “mercado de bens inalienáveis” conforme proposição teórica do antropólogo José Reginaldo Gonçalves (2007) sem perdemos de vista o “estatuto polifônico e hermenêutico” (LIMA FILHO, 2012) que o caracteriza.

Palavras-chave

Vapor “Benjamim Guimarães”; Rio São Francisco; Patrimônio, Ribeirinhos; Sistema econômico regional.

Steam Boat “Benjamim Guimarães”. São Francisco riparians heritage**Abstract**

Since its launch to the São Francisco River in the 1920s, the steam boat “Benjamim Guimarães” has provided important services to the people of the river. Until the 1960s, it belonged to the fleet of shipping companies that contributed to the dynamics of *regional economic system*. After that, it became a tourist attraction. Since 1985, for its historical importance, it is on the list of registered properties as Heritage of the State of Minas Gerais. Our purpose is to demonstrate how the “Benjamim” takes part in the “market for inalienable goods” as stated in the theoretical proposition by the anthropologist José Reginaldo Gonçalves (2007) without losing sight of its “polyphonic and hermeneutic statute” (LIMA FILHO, 2012) that characterizes it.

Keywords

Steam boat “Benjamim Guimarães”; São Francisco River; Heritage; Riparians; Regional economic system.

Contextualização

Nosso propósito inicial é o de demonstrar a integração do vapor “Benjamim Guimarães” ao sistema econômico regional desde sua introdução no Médio São Francisco nos anos 1920. Cidades ribeirinhas de Minas Gerais, da Bahia e de Pernambuco foram beneficiadas pelo intenso tráfego de vapores na região até a década de 1960. Dentre eles, o “Benjamim”. Passageiros e mercadorias circulavam ao longo do rio, nos seus 1371 km navegáveis, sem se perder de vista a navegação nos afluentes Paracatu, Grande e Corrente (NEVES, 2006).

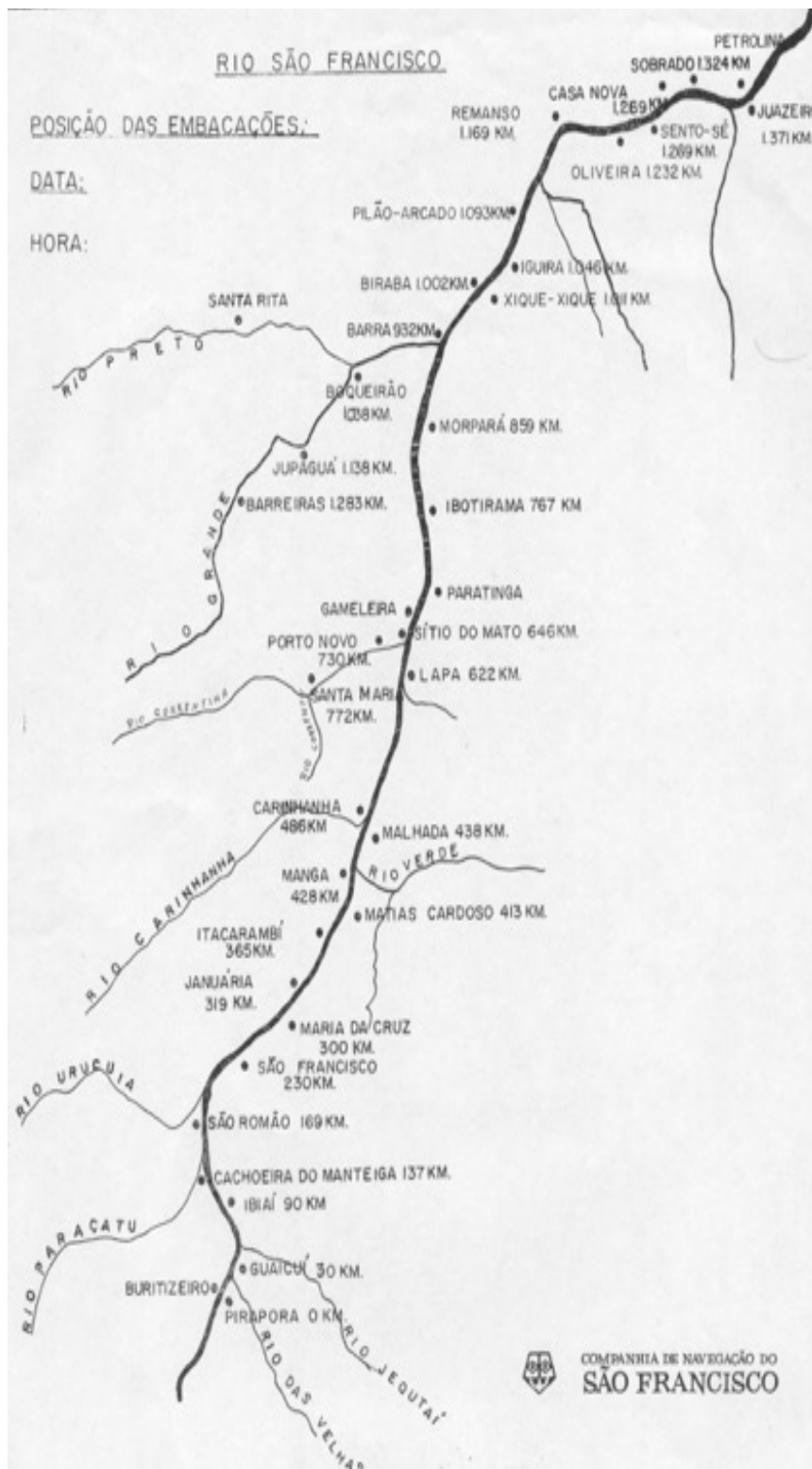


Figura 1. Mapa histórico do Médio São Francisco. Anos 1960. Fonte: Companhia de Navegação do São Francisco.

A partir dos anos 1960, o “Benjamim Guimarães” foi adaptado para viagens turísticas. Em 1985, foi tombado como patrimônio do Estado de Minas Gerais. É nosso propósito demonstrar como passa a integrar o “mercado de bens inalienáveis”. Assim, vejamos a proposição teórica do antropólogo José Reginaldo Santos Gonçalves que interpreta com percuciência a participação no mercado, de bens classificados como patrimônio:

[...] relações e valores tradicionais são transformados no mundo do mercado e podem assumir a forma de mercadorias peculiares. Nesse sentido, a própria categoria “mercado” é qualificada pelos bens que vêm a ser reapropriados e classificados como “patrimônio”. Não se trata do mercado em geral, mas paradoxalmente daquilo que poderíamos chamar de “mercado de bens inalienáveis”. Neste, compram-se não os objetos (que devem permanecer, em tese, “inalienáveis”), mas “experiências” por intermédio de imagens sensíveis do passado histórico, das culturas populares, das culturas regionais, dos primitivos, das culturas nativas, das civilizações tradicionais, etc. (GONÇALVES, 2007, p. 242).

Neste artigo, pretendemos investigar a participação do vapor “Benjamim Guimarães” nesse “mercado” onde se compram “experiências por intermédio de imagens sensíveis”. Investigaremos o passado histórico do vapor sem esquecer sua importância para a cultura regional. Em que pese sua condição de patrimônio e bem inalienável, ou por esta razão, o “Benjamim” presta-se a atividades lucrativas, mas, por outro lado, inspira a arte, o artesanato e a literatura produzidos na ribeira.

Em seu propósito de estudar o objeto como patrimônio, o antropólogo Manuel Ferreira Lima Filho argumenta sobre sua relevância como documento integrado à cultura de grupos sociais, etnias e sociedades:

[...] o objeto, ao assumir um estatuto de documento – reflexão que já fiz em outro artigo em parceria com Flávio Abreu da Silveira (2005) sobre o objeto documental e a alma das coisas -, equivaleria a textos etnográficos e que têm em comum o fato de serem produzidos a partir de trocas comunicativas e performances nas quais o etnógrafo foi um participante ativo, nas palavras de Fabian (LIMA FILHO, 2012, p. 111).

Entendemos seus objetivos e concordamos com o autor ao enfatizar a importância do objeto para o conhecimento das culturas. Porém, quando afirma que o objeto equivaleria a textos etnográficos, lembramos que a Etnografia diz respeito a uma “prática intensiva de conhecimento de uma determinada cultura” (LAPLANTINE, 1994, p. 71). Para alcançar esse conhecimento, o objeto é um item que pode assumir uma importância fundamental, mas equipará-lo a textos etnográficos é bastante temerário. Não se deve perder de vista também o que nos ensina a Professora Eunice R. Durham:

A familiaridade com o nativo, a capacidade de participar do seu universo de referência constituem condições prévias para a investigação de campo produtiva, mas não eliminam o trabalho laborioso de coletar os dados de modo sistemático, de ordená-los, interpretá-los e integrá-los de modo adequado para recriar, sinteticamente, a totalidade vivida pelo nativo e apreendida pela intuição do pesquisador (DURHAM, 1978, p. 48).

Na recriação da totalidade a que se refere a autora, o objeto pode contribuir decisivamente. Na sua ausência, a Etnografia encontra outros recursos para essa reconstituição.

Não desejamos minimizar a relevância dos estudos do objeto para a Antropologia Social. Muito pelo contrário. Estamos cientes de que os objetos na condição de patrimônio podem cumprir funções diversas numa sociedade; quase sempre, despertam o interesse comunitário por sua história e podem catalisar narrativas diversas: mitos e casos, por exemplo, presentes na tradição oral. Também podem ser fundamentais para a afirmação da identidade de uma etnia, um grupo social ou uma comunidade. Em muitos contextos, tornam-se importantes para a compreensão das relações sociais (inclusive, relações de poder) num determinado grupo ou sociedade.

O antropólogo Lima Filho segue adiante em seu propósito de aprofundar o conhecimento sobre o objeto como patrimônio, o que se nos apresenta uma iniciativa louvável:

O objeto, muito mais do que um dado inerte nas reservas técnicas ou arquivado em nossos gabinetes de estudos, passa a ter repercussões e, portanto, assume um estatuto polifônico e hermenêutico, ou seja, apresenta uma “antropologia dos sentidos” (LIMA FILHO, 2012, p. 111).

Concordamos com o professor quando menciona o “estatuto polifônico e hermenêutico” do objeto. E podemos afirmar que este artigo o confirma em algumas de suas seções. Cumpre ressaltar que, para o objeto assumir esse “estatuto”, é sempre necessária a pesquisa histórica e documental, a pesquisa participante, que revelam à comunidade sua condição de patrimônio.

Na elaboração deste artigo, utilizamos amplamente informações de nossos livros e artigos anteriormente publicados conforme a bibliografia citada.

Por fim, esclarecemos que os termos e expressões, incluindo as siglas, utilizados nas empresas de navegação pelos seus funcionários e administradores, poderão ser consultados no glossário constante do Anexo I deste artigo.



Figura 2. Vapor “Benjamim Guimarães” no porto de Pirapora [MG]. Foto: Coleção do Autor.

Breve História

O vapor “Benjamim Guimarães” foi construído em 1913 por James Rees, Sons & Co. nos Estados Unidos da América. Daquela data até a primeira metade dos anos 1920, certamente foi identificado por outro nome, pois teria navegado em outros rios.

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 “Benjamim Guimarães”. O jornalista Vitor Silveira legou-nos a informação de que em 1925 havia um “navio em montagem” em Pirapora. (SILVEIRA, 1926, pp. 614-618) Provavelmente, esse navio era o vapor “Benjamim Guimarães” que estava sendo preparado para singrar as águas do Rio São Francisco. 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 — inclusive, de emigrantes. Era, portanto, um “vapor de tipo misto” conforme terminologia das empresas de navegação. Nos anos 1930, pertenceu sucessivamente à Sociedade Anônima Ferreira Guimarães, à empresa Navegação e Comércio do São Francisco S.A. e à Companhia de Navegação do São Francisco, empresa de capital privado, de existência efêmera. Na década de 1940, transferiu-se à propriedade da CIVP – Companhia Indústria e Viação de Pirapora.

Frente à pressão de submarinos alemães que atacavam navios na costa brasileira durante a segunda guerra mundial, o Rio São Francisco tornou-se a via natural de comunicação entre as regiões sudeste e nordeste. Assim, a bordo do “Benjamim Guimarães” e de outros vapores, transitaram passageiros e cargas que antes utilizavam preferencialmente a navegação costeira. Em 1944, “pracinhas” da Força Expedicionária Brasileira desceram o São Francisco, de Pirapora a Juazeiro, para em seguida ocupar o litoral do Nordeste, contrapondo-se à tirania nazifascista. Entre os vapores que serviram ao esforço de guerra, estava o “Benjamim”.

Em 1956, a flotilha da CIVP foi desapropriada pelo Governo Federal por intermédio da Comissão do Vale do São Francisco, que criou o seu Serviço de Navegação, utilizando os vapores e chatas de empresas da região. Assim, o “Benjamim” passou à propriedade da União. No âmbito daquela autarquia, foi criada a Companhia de Navegação do São Francisco, sociedade de economia mista que começou a funcionar efetivamente em 24 de janeiro de 1963. O vapor “Benjamim” e outras embarcações do mesmo tipo tornaram-se propriedade daquela empresa estatal. Como se pode perceber, era um bem integrado ao mercado e, portanto, objeto de transações de compra, venda e desapropriação.

Nos anos 1960, o vapor passou por reformas visando adaptar-se a viagens turísticas. A “primeira classe” (segundo convés) passou a acomodar 24 passageiros em camarotes. A partir de então, já não viajavam “passageiros de segunda classe” (primeiro convés), pois o vapor era fretado exclusivamente para turistas em férias.

No final da década de 1970, a diretoria da FRANAVE — Companhia de Navegação do São Francisco mandou instalar uma borda falsa que permitiria ao “gaiola” navegar no lago da Barragem de Sobradinho. Nos meados dos anos 1980, sob a administração do Sr. Wilson Alves de Carvalho, diretor-presidente da referida empresa, o vapor foi reformado, e a borda, retirada. Abandonou-se então a pretensão de fazê-lo singrar as águas profundas da represa, que ademais estava (está) sujeita à incidência de fortes ventos e tempestades colocando em risco embarcações não adaptadas ao referido lago.

Através do Decreto nº 24840, de 01 de agosto de 1985, o Governo do Estado de Minas Gerais reconheceu a importância histórico-cultural do vapor “Benjamim Guimarães”:

Artigo 1º. – Fica aprovado o tombamento realizado pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico – IEPHA/MG – do vapor Benjamim Guimarães, da Companhia de Navegação do São Francisco, na cidade de Pirapora, para efeito de sua inscrição no Livro I do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico (MINAS GERAIS, 1985)¹.

O decreto foi assinado pelo Governador Hélio Carvalho Garcia. O vapor integra o Guia de Bens Tombados do IEPHA–Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA, 2014, pp. 239-242, Volume 1).

Até aquela data, o “Benjamim” era um bem comercializável. Foi objeto de transações entre diversas empresas desde sua montagem em Pirapora nos anos 1920. A partir do decreto de tombamento, o vapor passa a ser um bem inalienável.

Em 1986, a Superintendência de Museus da Secretaria de Estado da Cultura de Minas Gerais criou o projeto “Museu Fluvial do Rio São Francisco” que se propunha utilizar o “Benjamim Guimarães” como museu itinerante ou “base móvel”, uma vez que as “bases fixas de apoio” estariam sediadas em cidades da região como Pirapora, Januária e São Francisco. Naquela ocasião, a Prefeitura Municipal de Pirapora elaborou um folheto comemorativo com fotografia do vapor e textos de Ivan Passos Bandeira da Mota, Zanoni Neves, Ana Cecília Aquino, Ana Lúcia Gomes de Melo, Domingos Diniz e Demóstenes Vargas. Na primeira viagem realizada em 1987, o Museu Fluvial tornou-se um espaço para palestras alusivas a educação, saúde e meio ambiente. A partir dessa experiência inicial, empreendeu-se uma segunda viagem com o pensamento voltado

¹ Arquivo Público Mineiro / Secretaria de Estado da Cultura – Belo Horizonte [MG].

para as demandas regionais. O plano de trabalho do Museu tornou-se mais ambicioso, abrangendo oficinas que passaram a contemplar as áreas de saúde, preservação ambiental e cultural, educação, artes plásticas, museologia, música, biblioteca, teatro e literatura. O projeto “Museu Fluvial do Rio São Francisco” era verdadeiramente respeitável como se pode constatar nessa rápida descrição, mas morreu no nascedouro, servindo apenas para criar expectativas nas populações ribeirinhas, pois não se deu continuidade às suas ações (NEVES, 2006, p. 130-131).

Ao longo dos anos 1980, o “Benjamim” fez também viagens de turismo contratadas pela operadora UNITOUR Turismo Universal Ltda., empresa sediada em Belo Horizonte, que sucedera a PANTOUR. Em geral, as viagens limitavam-se ao percurso de Pirapora a Januária (ou de Pirapora a São Francisco) com visitas às cidades intermediárias de Ibiaí, São Romão e São Francisco. Vide a seção “Turismo e passeios a bordo”.

Em 1993, por decisão da Capitania dos Portos do Estado de Minas Gerais, o “Benjamim foi encostado” no porto de Pirapora, ficando proibido de navegar. Sua caldeira apresentou uma avaria bastante grave devendo passar por um conserto a ser realizado por empresa especializada. Ademais, o referido vapor necessitava de uma restauração geral. Em 1996, dois engenheiros navais, oficiais da Marinha de Guerra, apresentaram um relatório sobre a situação em que se encontrava o velho “gaiola”. Vejamos, a seguir, as conclusões a que chegaram os Srs. Carlos Freire Moreira e Clythio R. S. B. van Buggenhout, cuja argumentação fundamentou-se em sua especialidade, a engenharia naval:

O vapor Benjamim Guimarães tem condições para, após sanadas as deficiências apontadas, voltar à navegação. Sendo o objetivo o uso turístico/recreacional da embarcação, e restrito a saídas ou travessias curtas, conforme relato dos diretores da FRANAVE, não há maior empecilho à recuperação de sua estrutura e propulsão, nos moldes mais originais possíveis. Para realizar a inspeção de segurança, fazer a recuperação e definir parâmetros para a operação da caldeira, é necessária a intervenção de firma externa, capacitada a avaliar as deficiências, orçar e executar o reparo e elaborar manual de operação do sistema a vapor. Deverá ainda sanar os vazamentos dos equipamentos usuários de vapor a bordo e também avaliar todo o isolamento térmico de redes e componentes, recuperando-o onde for necessário. É de se esperar que após a inspeção de segurança seja necessário que se estabeleçam restrições de operação do sistema de vapor, limitando a pressão máxima em valor abaixo do nominal original, visando aumentar a segurança e a vida útil do sistema como um todo. É necessária a reavaliação da documentação do vapor, em especial as relacionadas à segurança da embarcação e dos passageiros. É recomendável a supervisão, durante todo o reparo, por engenheiro naval com experiência em construção ou reparo naval (JORNAL CORRENTE, 1997)².

O relatório foi elaborado sob encomenda do Governo do Estado de Minas Gerais, que se manifestou interessado na restauração da referida embarcação.

Em 08 de janeiro de 1997, um acordo entre a Prefeitura Municipal de Pirapora e a FRANAVE, por decisão do seu Conselho Administrativo, referendou a transferência de posse do “Benjamim Guimarães” que, a partir de então, passou à propriedade da municipalidade³.

Passaram-se muitos anos desde a constatação da Capitania dos Portos de que o referido vapor não tinha condições de continuar navegando. Em janeiro de 2002, iniciou-se o conserto do vapor em Pirapora por conta de um convênio assinado entre o Ministério do Esporte e Turismo, o Estado de Minas Gerais e a Prefeitura Municipal de Pirapora. O IEPHA – Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais acompanhou as obras, legitimando o valor histórico e museal do vapor sem perder de vista o aspecto afetivo para as populações ribeirinhas. Sob a supervisão de um engenheiro naval e um técnico, contratados pela Prefeitura,

² Entrevista com os engenheiros Carlos Freire Moreira, Capitão de Fragata, e Clythio R. S. B. van Buggenhout, Capitão de Corveta. **Jornal Corrente**, Pirapora [MG], 23 de janeiro de 1997.

³ **Jornal Corrente**, Pirapora [MG], 23 de janeiro de 1997, p. 7.

a FRANAVE realizou o trabalho de reforma e restauração do “gaiola”. O conserto envolveu o sistema de propulsão (o maquinário e a caldeira), o casco e os sistemas hidráulico e elétrico bem como a pintura. Em 16 de maio de 2003, conforme entrevista do responsável pela obra, engenheiro Odair Sanguino, o vapor ainda estava dependendo da vistoria da Marinha do Brasil para começar a fazer viagens⁴.

Em 11 de agosto de 2004, foi reinaugurado numa solenidade promovida pela Prefeitura Municipal de Pirapora. O vapor foi utilizado em alguns “passeios a bordo”, e logo em seguida foi “encostado” no porto daquela cidade, sendo constatada uma grave avaria em sua caldeira.

Em janeiro de 2006, obtivemos a informação de que o Banco do Nordeste do Brasil havia doado à Prefeitura Municipal de Pirapora uma caldeira nova para que o “Benjamim Guimarães” voltasse a navegar. Esta foi, de fato, uma reforma fundamental, pois, o vapor, a partir daquele ano, passou a singrar as águas do grande rio sem interrupção, salvo em casos de pequenas avarias.

Para o conhecimento da história da navegação a vapor no Rio São Francisco, sugerimos consultar: NEVES, 2006 — citado na Bibliografia. No Capítulo IV, sobretudo, no segmento “Os remanescentes” (p. 127-133), encontram-se informações históricas sobre o “Benjamim”.

Informações Técnicas

Até os anos 1960, em viagens regulares, o “Benjamim Guimarães” navegava no Rio São Francisco com uma lancha a contrabordo. Essa embarcação auxiliar destinava-se, sobretudo, ao transporte de cargas.

Quando as migrações eram mais intensas, sobretudo, até a década de 1960, dezenas de passageiros – os “flagelados da seca” como se dizia – ocupavam o convés inferior do vapor e a lancha a que nos referimos. No segundo convés, ou seja, na “primeira classe” conforme a terminologia regional, viajavam passageiros de maior poder aquisitivo, alguns dos quais acomodados em camarotes.

Nas viagens regulares de Pirapora a Juazeiro, a tripulação podia alcançar o número de trinta e seis tripulantes: o comandante, os práticos (timoneiros) e praticantes de prático, os maquinistas a que estavam subordinados o cabo de máquina, os carvoeiros e os foguistas; o comissário, que administrava o trabalho do despenseiro e dos taifeiros, da camareira e dos cozinheiros; e o contramestre, que transmitia ordens aos marinheiros e moços de convés. Nos anos 1950, em viagem pesquisa no Rio São Francisco, o antropólogo Donald Pierson contou exatamente trinta e seis embarcações a bordo do “Benjamim”, sendo três mulheres. (PIERSON, 1972, Vol. II, p. 569) Mas esse número não era rígido. Podia ter pequenas variações de acordo com as necessidades de cada viagem.

Vejamos, a seguir, as medidas do “Benjamim Guimarães”: 43,80m de comprimento, 8,00m de *boca*, 1,20m de pontal, 1,00m de calado, 9,25m de contorno. Sua capacidade atual para o transporte de cargas é de setenta e oito toneladas com “deslocamento leve” de cento e noventa e seis toneladas.

Numa viagem normal de seis dias, com poucos encalhes, o “Benjamim” consumia aproximadamente 100 metros cúbicos de lenha no percurso entre Pirapora e Juazeiro. Alimentava sua caldeira nos chamados “portos de lenha” que pontilhavam a orla fluvial nos 1.371 km entre as duas cidades. (NEVES, 2006, p. 68) Nos dias atuais, conforme esclarecimento da Prefeitura Municipal de Pirapora, a lenha das matas nativas foi substituída por troncos de eucalipto em consonância com as preocupações ambientalistas.

O vapor desenvolve uma velocidade de 14 a 18 km por hora, descendo o rio. Contra a correnteza, torna-se mais moroso: sua velocidade fica em torno de 8 km por hora aproximadamente⁵.

⁴ Entrevista com o Sr. Odair Sanguino, engenheiro. **A Semana**, Pirapora [MG], edição de 16 de maio de 2003.

⁵ Informações prestadas pelo Capitão Fluvial Joaquim Borges das Neves, da FRANAVE, nascido em Pilão Arcado [BA] em 1906. Pirapora [MG], em 1976.

O sistema econômico regional

Os vapores fizeram o transporte de passageiros e mercadorias no Médio São Francisco e em seus principais afluentes ao longo de um século aproximadamente. Os vapozeiros, seus tripulantes, foram os agentes dessa integração entre comunidades ribeirinhas de Minas Gerais, da Bahia e de Pernambuco. Assim se desenvolveu o *sistema econômico regional* mantendo também relações econômicas com regiões adjacentes como Recôncavo Baiano, Goiás e Piauí, nas quais as tropas de animais de carga assumiram função relevante.

Em 1896 foi inaugurada a Estrada de Ferro do São Francisco que estreitou laços entre Salvador e Juazeiro [BA], ponto final da navegação fluvial para embarcações de grande tonelagem. Em 1910 chegaram os trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil a Pirapora [MG] onde passageiros e mercadorias eram embarcados com destino a Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo. As ferrovias contribuíram para intensificar o tráfego de vapores no Rio São Francisco e em seus afluentes Paracatu, Corrente e Grande, tendo em vista que um maior volume de mercadorias reclamava a ampliação da frota. Assim, nos anos 1920, foi introduzido o vapor “Benjamim Guimarães” na navegação fluvial, integrando, juntamente com outras embarcações do mesmo tipo, as diversas “partes” do sistema econômico regional (NEVES, 2006).

A malha viária percorrida pelos vapores compreendia 1371 km do Rio São Francisco – mais o trecho navegável dos afluentes acima citados, acrescentando-se também o Rio Preto, afluente do Rio Grande, que dá acesso à cidade de Santa Rita de Cássia [BA]. Ao todo, mais de 2000 km de vias navegáveis!

As emigrações por intermédio dos vapores do Rio São Francisco começaram no século XIX a bordo do vapor “Presidente Dantas”. (NEVES, 2006, p. 103) No século XX (até os anos 1960), as empresas de navegação transportaram emigrantes para o Sudeste – os “flagelados da seca” em busca da sobrevivência e de melhores condições de vida. Assim, integrado à frota fluvial, o “Benjamim Guimarães” transportou milhares de nordestinos, que – vale ressaltar – contribuíram para potencializar a acumulação de capital em São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e em outros estados.

Um sistema sociocultural também se constituiu na região: ao longo do grande rio e de seus afluentes, circulavam notícias, narrativas de milagres do Bom Jesus da Lapa, mitos, recados entre parentes que residiam em diferentes portos da ribeira, etc. Nesse todo também esteve integrado o “Benjamim Guimarães” por intermédio de seus tripulantes (*Ibidem*, Cap. X).

Na década de 1960, as embarcações a vapor começam a ser substituídas pelos “empurradores” a diesel que conduziam grandes chatas para transporte de carga. A frota de vapores foi vendida como ferro velho ou destruída pela ferrugem nos portos de Juazeiro e Pirapora – nos chamados “cemitérios dos vapores”. Nos anos 1970, apenas três participavam de atividades turísticas; dentre eles, o “Benjamim”. Na verdade, apenas este restou nos dias atuais, mantendo suas características originais.

Turismo e passeios a bordo

Nas viagens turísticas a partir dos anos 1960, o “Benjamim” passou a viajar “solteiro”, isto é, desacompanhado de chata, mas eventualmente podia conduzi-la, sendo utilizada para o transporte de automóvel pertencente a turistas em férias.

No trajeto de Pirapora a Januária (ou a São Francisco), os turistas aproveitavam as belezas naturais do Velho Chico, suas belas praias de água doce, desertas e distantes das cidades. Vejamos, a seguir, outros atrativos oferecidos ao turista nos anos 1980 conforme “folder” da operadora UNITOUR – Turismo Universal Ltda.: “Você vai fazer novos amigos, saborear uma caipirinha feita com a cachaça de Januária, pescar pias, mandis e, quem sabe, até um dourado.”⁶

⁶ UNITOUR – Turismo Universal Ltda. “Rio São Francisco. Um sonho que você pode viver!” Belo Horizonte: Unitour, “folder”, s/d.

Trata-se da comprovação mais evidente da participação do vapor nos “mercado de bens inalienáveis” na medida em que possibilita atividades lucrativas sem ser, ele mesmo, um bem comercializável.

O “Benjamim” já dispunha (e ainda dispõe) de serviço de bar, aparelho de som e convés de recreação com vista panorâmica. Este espaço de lazer e convivência era mais conhecido como “bambuzinho” entre os vapozeiros (tripulantes de vapor) – mesmo nome de um bar existente à beira-rio em Pirapora.

Em 2006, o turismo a bordo do “Benjamim” foi retomado com sucesso.

Até os anos 1960, havia os “passeios a bordo” entre Pirapora e Guaicuí, na foz do Rio das Velhas, mas não havia empresas do ramo turístico. Eram pequenas viagens de lazer, que duravam uma tarde ou uma manhã, animadas por conjuntos musicais, serviço de bar etc. Nos dias atuais, os passeios têm duração de apenas quatro horas, percorrendo distâncias menores. O turista paga apenas R\$ 30,00 pela viagem. Mas já há uma empresa turística que empreendem viagens a Januária [MG].

Portanto, o “Benjamim”, como patrimônio da municipalidade, pertence ao “mercado de bens inalienáveis” conforme bem o definiu o antropólogo José Reginaldo Santos Gonçalves. Torna-se lucrativo para empresas comerciais sem se perder de vista que os passeios a bordo rendem algum recurso financeiro ao erário da Prefeitura Municipal de Pirapora.



Figura 3. Vapor “Benjamim Guimarães” no rio São Francisco, trajeto Pirapora a Januária [MG].
Foto: Coleção do Autor.

O nome e o apelido

Em homenagem ao patriarca da família (Sr. Benjamim Ferreira Guimarães), seus filhos atribuíram ao vapor o nome de “Benjamim Guimarães” quando de sua compra e montagem em Pirapora.

Para os ribeirinhos, prevaleceu a intimidade, a relação afetiva, a economia na linguagem: “Oh! O ‘Benjamim’ está apitando!” – Ainda hoje, pode-se ouvir frases como esta. O vapor é simplesmente identificado como “o Benjamim”.

Já para os velhos navegantes, alguns dos quais ainda vivos e aposentados, o “Benjamim Guimarães” era um dos “americanos” – termo popular utilizado nas empresas de navegação para designar os

vapores construídos nos Estados Unidos da América, e preferidos pelo conforto. (Neves, 2009, p. 136-137) Era também “americano” o irmão gêmeo do “Benjamim”: o vapor “São Francisco”; e outro, do Estado da Bahia: o “Barão de Cotegipe”⁷.

De emoção e afeto

Nomeado para o cargo de Capitão dos Portos do Rio São Francisco, o Sr. José Maricéu da Costa Monteiro, oficial da Marinha do Brasil, residente há apenas um ano em Pirapora [MG], surpreendeu-se em novembro de 1999 com a reação de alguns ribeirinhos que lhe solicitavam autorização para fazer soar o apito do “Benjamim Guimarães”. O Capitão Costa Monteiro prontamente atendeu ao pedido, mencionando, no artigo “O apito do vapor”, os sentimentos dos piraporenses presentes ao ato:

Durante o evento, pude notar o nervosismo com que as pessoas aguardavam a hora do apito. Percebia-se uma ânsia quase infantil, mas a seriedade e o respeito com que o apito foi ouvido, retirou qualquer caráter lúdico daquele ato. Na verdade houve um extremo de emoção em que algumas pessoas choraram, enquanto o apito rouco se estendeu longamente espalhando-se numa onda suave (A SEMANA, 1999)⁸

A surpresa do Capitão decorreu naturalmente do desconhecimento desse traço da cultura regional: o significado do vapor para o homem ribeirinho e a importância simbólica do seu apito para o despertar da emoção e de sentimentos diversos. É verdade que há a afetividade para com os vapores nos dias atuais, mas é importante lembrar que essas manifestações afetivas têm uma história, cujas origens remontam ao “tempo dos vapores” quando diversas embarcações deste tipo atendiam a necessidades diversas das populações ribeirinhas (NEVES, 2006, p. 232-233).

Em que pese sua presença no cotidiano das populações ribeirinhas, sobretudo, em Pirapora, o apito do vapor ainda desperta sentimentos diversos.



Figura 4. Vapor “Benjamim” e seus admiradores. Foto: Coleção do Autor.

⁷ Entrevista com João Rafael Ferreira, nascido em Ouricuri [PE] em 1893; e João Francisco de Souza, nascido em Santana de Sobradinho [BA] em 1913; ambos Pilotos Fluviais da FRANAVE – Companhia de Navegação do São Francisco. Pirapora [MG] (1975 e 1986).

⁸ Costa Monteiro, José Maricéu, Capitão dos Portos. “O apito do vapor”. **A Semana**. Pirapora [MG] 26 nov. 1999, p. 13.

“Pra ver o vapor chegar”

É verdadeiramente impressionante a imagem da multidão que ocorreu aos portos de Juazeiro [BA] e Petrolina [PE], cidades gêmeas são-franciscanas, para receber o “Benjamim Guimarães”. Segundo cálculo das autoridades municipais, quarenta mil pessoas compareceram festivamente ao cais para ouvir o apito do velho “gaiola” e comemorar sua chegada depois de muitos anos de ausência. As fotografias que documentaram o acontecimento comprovam a avaliação oficial: a orla fluvial de Juazeiro e Petrolina e a Ponte “Presidente Dutra” que une as duas cidades foram de fato tomadas pela multidão. A Prefeitura de Juazeiro decretou feriado municipal no dia da chegada do vapor (NEVES, 2009, p. 140).

Quando em 11 de agosto de 2004 o “Benjamim” voltou a navegar em Pirapora depois de alguns anos “encostado” à espera de conserto, uma pequena multidão compareceu ao porto para a solenidade de reinauguração. Não faltaram emoção e lágrimas ao soar dos apitos do vapor. Mas houve também palanque, discursos vibrantes e o espocar de foguetes conforme tivemos oportunidade de comprovar numa experiência de observação participante⁹.

São comuns as lágrimas em outras comunidades da ribeira, sobretudo, quando o vapor apita na partida. A emoção aflora, sobretudo, naqueles ribeirinhos que viveram no “tempo dos vapores”. Vejamos alguns versos do poeta popular Josecé Alves dos Santos: “No tempo dos vapores / navegava a beleza / nosso rio era vida / era farta a nossa mesa / Pirapora a Juazeiro / tinha apito o ano inteiro / completava a natureza” (*apud*: NEVES, 2006, p. 237).

Nas sombras da noite

Em Pirapora, os vapozeiros da FRANAVE – Companhia de Navegação do São Francisco, especialmente os aposentados, amam o “Benjamim” como uma relíquia, pois, trata-se do único remanescente em atividade dos velhos vapores de “roda-popa” perdidos na carreira do tempo.

Comenta-se, entretanto, com algum temor: “o ‘Benjamim’ é mal-assombrado.” Vestido com a tradicional farda de uma antiga empresa de navegação, um vapozeiro falecido há muitos anos costuma “aparecer” para os vivos nas madrugadas piraporenses, pois, seu amor ao velho vapor o faz retornar do mundo dos mortos para matar a saudade do tempo em que era embarcado. De pé, junto aos camarotes dos oficiais de bordo no último convés, permanece alguns minutos em silêncio. Logo em seguida, desaparece no breu da noite. Temerosos, alguns vigias da FRANAVE relutam em “tirar guarda” no vapor durante as madrugadas¹⁰.

Em outra narrativa, presente na tradição oral dos velhos navegantes, consta a informação de que o “Benjamim” teria sido atacado pelo bando de Lampião. Os velhos vapozeiros, entretanto, não confirmam essa informação. Mencionam a passagem do cangaceiro em Sento Sé, cidade ribeirinha do Estado da Bahia, mas desmentem o ataque ao vapor¹¹.

Festa para todos os gostos

Em Pirapora, o Natal de 2000 ofereceu um raro espetáculo aos habitantes da cidade. A CEMIG – Companhia Energética de Minas Gerais iluminou o “Benjamim Guimarães” com pequenas lâmpadas em comemoração ao dia magno da Crisandade. O cais do porto recebeu um grande número de pessoas durante o período em que o vapor esteve iluminado para as festas de fim de ano¹².

⁹ Fomos convidados pelas autoridades municipais para a solenidade de reinauguração do vapor “Benjamim”.

¹⁰ Informação prestada por Letícia Roque, nascida em 1942, aposentada. Pirapora [MG], 2003.

¹¹ Informação prestada pelo Capitão Fluvial Joaquim Borges das Neves, já qualificado.

¹² Informações prestadas por Letícia Roque, já qualificada.

No Rio de Janeiro, o Grêmio Recreativo e Escola de Samba Estação Primeira de Mangueira reconheceu a importância do “Benjamim Guimarães” em seu enredo “Das águas do Velho Chico nasce um rio de esperança”, no carnaval de 2006. Um carro alegórico representando o velho vapor desfilou na passarela da Marquês de Sapucaí (NEVES, 2006, p. 257). Enfim, o “Benjamim” deu até samba¹³.

Sob a regência do maestro Alex Domingos, a Banda Sinfônica Jovem da Sociedade São Vicente de Paulo, de Pirapora, apresentou a “Sinfonia do Velho Chico” em diversos concertos no ano de 2012. O vapor serviu como palco para a orquestra, enquanto o público postava-se à beira-rio, tendo como cenário as águas calmas do São Francisco¹⁴. À disposição dos ouvintes, serviço de bar com bebidas e salgados servidos por garçons. Em 15 de junho de 2013, tivemos a oportunidade de assistir a uma apresentação da Banda, em nosso trabalho de pesquisa participante. Mais uma comprovação da integração do vapor ao “mercado de bens inalienáveis”.

Arte e artesanato

O “Benjamim Guimarães” figura com destaque nas artes plásticas das comunidades da ribeira e, até mesmo, em cidades não ribeirinhas.

Como aluna do curso livre do SESC – Serviço Especial do Comércio, em Belo Horizonte, a piraporense Tânia Borba Cotta criou um belo desenho a lápis de cor retratando o “Benjamim” ao largo, tendo ao fundo a vegetação ciliar da margem esquerda do rio São Francisco – certamente, do Município de Buritizeiro [MG].

Residente em Pirapora, o artista conhecido como Pedro Pintor criou belas imagens do vapor em seu atelier.

A professora Maria das Graças Hatem Abreu, de Belo Horizonte, também fez uma bela pintura do “Benjamim” com raios do sol refletidos nas águas do Rio São Francisco ao anoitecer.

Os artesãos José Paixão, Jailton, Maurício de Oliveira e Dondicílio Alves do Nascimento fabricam, em suas oficinas, vaporzinhos artesanais, que são comercializados em Pirapora – sempre à disposição dos turistas em visita à cidade.

Imaginário e entalhador, também residente em Pirapora, Expedito Viana Rodrigues cria belos entalhes do “Benjamim Guimarães”. São obras de grande valor escultórico, utilizadas na decoração de escritórios e residências¹⁵.

De diferentes formas, o “Benjamim” integra-se ao mercado. Sua imagem é apropriada por artistas, artesãos e comerciantes.

Romance e Poesia

Nascido em Januária [MG], cidade ribeirinha do Médio São Francisco, o dramaturgo José Antônio de Souza escreveu o romance regionalista Paixões Alegres no qual a navegação fluvial ocupa grande importância em sua narrativa. Em destaque, o vapor “Benjamim”:

(Licínio) Chegou trazendo a última novidade dos preparativos: o “Benjamim Guimarães” atracaria no sábado em Januária e o comandante, em comunicação telegráfica com a Capitania dos Portos, pusera o vapor à disposição dos organizadores da festa: assim o baile de gala da Noite do Surubim aconteceria a bordo, no andar nobre da grande embarcação.

¹³ Informação transmitida pela TV Globo durante os desfiles das escolas de samba na Av. Marquês de Sapucaí – Rio de Janeiro [RJ].

¹⁴ *A Semana*. Pirapora: edição de 8 a 13 de setembro de 2012.

¹⁵ O Núcleo de Estudos do Vale do São Francisco, com sede em Belo Horizonte, do qual o autor é coordenador, possui exemplares significativos de obras de arte e artesanato retratando o vapor “Benjamim Guimarães”.

Seria uma espécie de soirée flutuante, a orquestra tocando e os pares dançando, enquanto o vapor singraria as águas de pontal a pontal (SOUZA, 1996, p. 77).

Esta citação caracteriza muito bem os passeios a bordo nos tempos áureos da navegação a vapor, mencionados anteriormente na seção “Turismo e passeios a bordo”.

No poema “Canto de amor ao ‘Benjamim’” pode-se constatar a afetividade de um ribeirinho para com o vapor:

*Bem-amado
bem-ave/nturado
bendito
benquisto
bem-vindo
bem-visto
bem-bom
bem-sonante.
Bem te vi,
meu benquerer,
meu bem/jamim¹⁶.*

Este poema está em consonância com o teor do segmento “De emoção e afeto”, no qual registramos o depoimento do Capitão José Maricéu da Costa Monteiro. Enfim, o vapor “Benjamim Guimarães”, polifônico e hermenêutico.

Conclusão

O interesse dos ribeirinhos do São Francisco pelo vapor “Benjamim” e por outros “gaiolas” revela sua importância histórica para a cultura e a economia regional. Ao longo de mais de um século, de 1871 aos anos 1970, dezenas de vapores singraram as águas do Velho Chico e de seus grandes afluentes, colocando em comunicação as regiões sudeste e nordeste do Brasil.

Através dos vapores, as populações ribeirinhas estreitaram laços sociais sem se perder de vista o intercâmbio econômico entre as diversas comunidades. Pelo conforto oferecido aos passageiros, o “Benjamim” era um dos vapores preferidos pelos ribeirinhos.

Ao ser tombado como patrimônio do Estado de Minas Gerais, o “Benjamim” passou a desempenhar funções diversas no “mercado de bens inalienáveis” conforme proposição teórica do antropólogo José Reginaldo Santos Gonçalves.

Das artes plásticas ao romance e à poesia, de palco para a boa música aos relatos de mitos e casos, o “Benjamim Guimarães” assumiu de fato o estatuto de patrimônio dos ribeirinhos do São Francisco: comprova-se assim o “estatuto polifônico e hermenêutico” a que se refere o antropólogo Manuel Ferreira Lima Filho.

Referências

CHERQUES, Sérgio. **Dicionário do mar**. São Paulo: Ed. Globo, 1999.

DURHAM, Eunice Ribeiro. **A reconstrução da realidade**. São Paulo: Ed. Ática, 1978, Col. Ensaios, nº 54.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. “Os limites do patrimônio”. In: LIMA FILHO, Manuel Ferreira; ECKERT, Cornélia; BELTRÃO, Jane (Org.). **Antropologia e patrimônio cultural** – Diálogos e desafios contemporâneos. Brasília: ABA – Associação Brasileira de Antropologia, 2007.

¹⁶ REVISTA DA ACADEMIA MINEIRA DE LETRAS. Belo Horizonte: AML, Volume LXVII, 2013, p. 109.

IEPHA/MG – Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais. **Guia de bens tombados**. 2ª edição, Belo Horizonte: IEPHA/MG, 2014, Vol. 1.

LAPLANTINE, François. **Aprender Antropologia**. Trad. Marie-Agnes Chauvel. 7ª edição, São Paulo: Ed. Brasiliense, 1994.

LIMA FILHO, Manuel Ferreira. “Entre campos: cultura material, relações sociais e patrimônio cultural.” In: TAMASO, Izabela; LIMA FILHO, Manuel Ferreira (Org.). **Antropologia e Patrimônio Cultural** – Trajetórias e conceitos. Brasília: ABA - Associação Brasileira de Antropologia, 2012.

NEVES, Zanoni. **Na carreira do Rio São Francisco** – Trabalho e sociabilidade dos vapozeiros. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 2006, Coleção “Reconquista do Brasil”, Vol. 237.

NEVES, Zanoni. “Vapores do São Francisco e seus tripulantes”. In: **Rio São Francisco** – História, navegação e cultura. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2009.

NEVES, Zanoni. “Vapor Benjamim Guimarães – A relíquia faz cem anos”. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Vol. XXXVIII, agosto de 2013.

PIERSON, Donald. **O homem no Vale do São Francisco**. Trad. Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Ministério do Interior/Superintendência do Vale do São Francisco (SUVALE), 1972, Tomo II.

REVISTA DA ACADEMIA MINEIRA DE LETRAS. Belo Horizonte: Ano 91º, Volume LXVII, 2013.

SANTOS, Josecé Alves dos. “No tempo dos vapores”. **Corrente**. Pirapora [MG]: edição de 07 de dezembro de 2001.

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

SOUZA, José Antônio de. **Paixões alegres**. São Paulo: Editora Globo, 1996.

Pesquisa em Arquivos

Arquivo particular do Comandante Joaquim Borges das Neves – Pirapora [MG].

Arquivo Público Mineiro / Secretaria de Estado da Cultura – Belo Horizonte [MG].

Anexo I. Glossário

APARECER – Tornar-se visível para pessoas vivas. Verbo utilizado para designar um fenômeno sobrenatural conforme a crença dos ribeirinhos: a alma ou o espírito de um falecido revela-se ao mundo das pessoas vivas.

BAMBUZINHO – Termo introduzido pelos tripulantes dos vapores de turismo para designar o convés de recreação onde os passageiros dispunham de serviço de bar. Em Pirapora [MG] havia um bar à beira-rio, coberto de palha de coqueiro, cujo nome “Bambuzinho” deu origem a esse termo atribuído ao convés de recreação dos vapores “Wenceslau Braz”, “Benjamim Guimarães” e “São Francisco”.

BOCA – Dois sentidos na terminologia de navegação. Termo técnico que indica a maior largura de uma embarcação, de um lado a outro do costado. No Médio São Francisco, é também sinônimo de foz. Por exemplo: “a boca do córrego”, ou seja, a foz do córrego.

CAMAROTE – Compartimento de bordo destinado a “passageiros de primeira classe” e aos tripulantes graduados, ou seja, “oficiais de bordo”. Em geral, dispunham de dois beliches e um lavatório.

CIVP – Companhia Indústria e Viação de Pirapora, fundada na segunda década do século XX.

CONVÉS DE RECREAÇÃO – Expressão introduzida na terminologia de navegação a partir do desenvolvimento do turismo. Cobertura ou toldo que se localiza na parte superior do vapor, no terceiro convés (passadiço), onde

os turistas dispõem de serviço de bar com garçom, cadeiras confortáveis para lazer e descanso, aparelho de som etc. Vide o verbete “bambuzinho”.

DESLOCAMENTO LEVE – “Peso do navio completo, com todos os acessórios do casco, equipamentos e máquinas, mas sem carga [...]”. (Cherques, 1999, p. 208) A carga – vale esclarecer – inclui não apenas mercadorias, mas também a lenha (o combustível dos vapores), os passageiros e a tripulação, etc.

EMBARCADIÇÃO – Tripulante efetivamente embarcado num vapor.

EMPURRADOR – Embarcação a diesel, de grande potência, que empurrava diversas chatas, formando comboios. Sinônimo popular de rebocador – termo este usado nos documentos da FRANAVE – Companhia de Navegação do São Francisco.

ENCOSTADO – O verbo “encostar”, utilizado pelos fluvialistas, pode designar uma situação de inatividade de pessoas e embarcações.

EQUIPAGEM – Tripulação de um vapor constituída de diversas categorias profissionais.

FLUVIÁRIO – Designava os tripulantes dos vapores, os funcionários dos escritórios e os operários das empresas de navegação. Vide o verbete VAPOZEIRO.

FRANAVE – Sigla da Companhia de Navegação do São Francisco, empresa estatal fundada em 1963, que tinha sua sede em Pirapora [MG].

GAIOLA – Utilizado com pronomes do gênero masculino, é sinônimo de vapor. Esse tipo de embarcação possuía telas de proteção, em geral no segundo e no terceiro convés, as quais guardam alguma semelhança com a clausura utilizada para aprisionar pássaros. Proveniente da região amazônica, o termo “gaiola” incorporou-se à terminologia regional.

LANCHA – Sinônimo de chata na navegação a vapor; embarcação sem propulsão própria que viajava a contrabordo ou a reboque de um vapor. Em geral, destinava-se ao transporte de cargas, mas também servia para abrigar “passageiros de segunda classe”. (Vide verbete) Nos dias atuais, diversos tipos de embarcações são identificados como lancha.

OFICIAIS DE BORDO – Os tripulantes mais graduados nos vapores: comandante, comissário, práticos (pilotos), maquinistas, contramestre.

ORLA FLUVIAL – Faixa de terra que ladeia um rio; margem.

PASSAGEIRO DE PRIMEIRA CLASSE – Era o passageiro que viajava no “segundo convés”, com maior conforto, porém, pagando passagem (bilhete de passagem) mais cara. A alimentação servida pelos taifeiros nas mesas do salão de refeições era de melhor qualidade do que a da “segunda classe”. Na “primeira classe” podia-se dispor de um camarote com beliche e lavatório, se houvesse vaga.

PASSAGEIROS DE SEGUNDA CLASSE – Passageiros que ocupavam o primeiro convés da embarcação. Essa expressão indica também a extração social dos passageiros: eram camponeses, flagelados da seca, trabalhadores braçais em geral. Havia um sentido discriminatório, porém, não explicitado claramente.

PASSEIO A BORDO – Com duração de apenas algumas horas, em geral, nos fins de semana, os passeios a bordo eram viagens de lazer realizadas nos vapores, sobretudo, nas cidades de Pirapora e Juazeiro. Nos dias atuais, o “Benjamim” mantém a tradição dos passeios em Pirapora. O turista dispõe de serviço de bar, música etc.

PORTOS DE LENHA – Portos no Rio São Francisco e em seus afluentes navegáveis onde roceiros e/ou geraiseiros empilhavam a lenha extraída das matas ribeirinhas para alimentar as caldeiras dos vapores. A lenha era vendida por metro cúbico.

PRIMEIRA CLASSE – O segundo convés do vapor onde viajavam passageiros de melhor poder aquisitivo.

RODA DE POPA, RODA-POPA – Formada por pás de madeira (tábuas) que se prendem a um eixo horizontal por meio de suportes de ferro, a roda-popa impulsiona o vapor, girando em contato com as águas do rio.

SEGUNDA CLASSE – O primeiro convés do vapor onde viajavam os passageiros mais pobres e indigentes (retirantes, lavradores etc.), que ocupavam também o convés da lancha, ou seja, da embarcação auxiliar. Ouvia-se a expressão “passageiro de segunda classe”.

SOLTEIRO – Desacompanhado; sem a lancha a contrabordo – referindo-se a vapor. Por ocasião do acidente da Ilha Champlona, o vapor Santa Clara “viajava solteiro”. Açoitado pelos ventos, naufragou.

TAIFEIRO – Tripulante encarregado de servir as refeições na “primeira classe” dos vapores: café da manhã, almoço, “merenda” e jantar. À noite, também servia uma farofa com café aos tripulantes que faziam o trabalho noturno. Cuidava da limpeza do segundo convés.

TEMPO DOS VAPORES – Período histórico em que era intenso o tráfego dos vapores no Rio São Francisco.

TIRAR GUARDA – Desempenhar a função de vigia.

VAPOR – Embarcação metálica de tipo clássico com proa estreita que se alarga até à “boca”, possui dois ou três conveses onde se abrigam passageiros, tripulantes e mercadorias. Movido pelo vapor gerado pela combustão da lenha que alimenta sua caldeira, é impulsionado por uma “roda de popa”. De dimensões diversas, os vapores têm também variada capacidade de transporte de cargas, a qual é medida em toneladas.

VAPOR DE TIPO MISTO – Vapor utilizado para transporte de passageiro e cargas. Distingua-se do “rebocador”, que transportava somente produtos regionais e outras mercadorias.

VAPOZEIRO – Deriva do termo “vapor”, designando os tripulantes dos “gaiolas” – as embarcações a vapor. Os ribeirinhos suprimiram o “r” da palavra vapor e acrescentaram-lhe a letra “z” mais o sufixo “eiro”, criando assim este termo muito presente na língua regional até os anos 1970. Caiu em desuso com o fim da navegação a vapor, sendo pouco utilizado nos dias atuais. Não é sinônimo de fluviário. Cada termo é usado em diferentes contextos sociais.