

UAI! MARINHA EM MINAS? POR QUÊ? – A pouco conhecida relação entre Minas Gerais e a Marinha do Brasil

SILVIO ADERNE NETO*
Capitão de Mar e Guerra (RM1-FN)

SUMÁRIO

Introdução
Fundamentação legal da presença da Marinha do Brasil no Estado de Minas Gerais
A vocação hídrica do estado de Minas e atividades afins
A relação histórica de Minas Gerais com a Marinha do Brasil
Considerações finais

INTRODUÇÃO

Em 11 de dezembro de 2026, a Marinha do Brasil (MB) completará cem anos de presença oficial no estado de Minas Gerais (MG). Em 1926, o Decreto nº 5.099, do então presidente da República do Brasil, Arthur Bernardes, criou a Capitania dos Portos de Minas Gerais (CPMG), na cidade de Pirapora, como um reconhecimento da importância econômica da navegação no Rio São Francisco para o país.

Ao longo dos anos, a CPMG teve outras designações, como Capitania Fluvial dos Portos do São Francisco (Decreto nº 6.530/1940), tendo jurisdição sobre os portos do Rio São Francisco, desde Pirapora (MG) até Juazeiro (BA), e Capitania dos Portos do Estado de Minas Gerais (Decreto nº 81.591/1978), com jurisdição sobre todo o estado de Minas Gerais, exceto o Triângulo Mineiro. Pelo Decreto nº 2.153/1997, teve alteradas sua subordinação, passando do 1º Distrito Naval (Rio de Janeiro) para

*Assessor de Relações Institucionais da Capitania Fluvial de Minas Gerais. Ocupante da Cadeira n. 83, Patrono Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld, do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais (IHGMG).

o 2º Distrito Naval (Salvador), e a área de jurisdição para o Rio São Francisco, de Pirapora (MG) a Juazeiro (BA). Sob a denominação de Capitania Fluvial do São Francisco, pela Portaria nº 100/97, do Ministro da Marinha, ficou com três agências subordinadas: Agência Fluvial de Januária, Agência Fluvial de Bom Jesus da Lapa e Agência Fluvial de Juazeiro, sendo a primeira extinta em 1998.

Atendendo a um antigo anseio da sociedade mineira, em 5 de dezembro de 2018, a alta administração naval criou, em Belo Horizonte, a Capitania Fluvial de Minas Gerais (CFMG), mudança ocorrida a partir de estudos iniciados na gestão, como comandante da Marinha, do Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, e concluídos pelo seu sucessor, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, carioca com fortes laços familiares na cidade de Cataguases (MG), ambos contando com o importante assessoramento do Contra-Almirante (IM) Silvio Artur Meira Starling, mineiro e neto do Desembargador Alonso Starling, ex-presidente do Tribunal de Justiça de Minas Gerais. Subordinada ao Comando do 1º Distrito Naval, no Rio de Janeiro, essa Organização Militar (OM) passou a centralizar as ações da MB no estado, tendo, a partir de 27 de agosto de 2019, uma Delegacia Fluvial subordinada em Pirapora e, a partir de 20 de janeiro de 2020, uma Delegacia Fluvial em Furnas, localizada no município de São José da Barra.

Apesar da crescente presença da MB no estado e do grande interesse do povo mineiro pelas atividades náuticas, substanciado por número de embarcações inscritas (38.277), número de habilitados com Carteira de Arrais Amador (51.106),

e significativo total de 9.705 aquaviários¹ inscritos no estado (2024), ainda é muito comum escutar, seja em Minas Gerais, seja fora das fronteiras do estado, a seguinte pergunta: “Se Minas Gerais não tem mar, qual a necessidade da Marinha existir no Estado?”.

Este artigo se propõe, justamente, a tentar responder este questionamento, bem como trazer à baila fatos históricos, pouco divulgados, que reforçam essa “improvável” relação entre o montanhoso e mediterrâneo estado de Minas Gerais, com seus mais de 300 anos, e a MB, mais antiga Força Armada do país.

Para tal, inicialmente, iremos explicar os fundamentos legais que justificam a atuação da MB em MG. Dando prosseguimento, serão apresentadas uma síntese do potencial hidrográfico do estado e a sua importância para a economia mineira. Na sequência, abordaremos os fatos históricos anteriores à presença oficial da MB no estado, que indicam a influência exercida e a contribuição prestada por mineiros ilustres ao longo da evolução da Força Naval, desde o século XIX, destacando também as contribuições da MB para o estado de MG, evidenciando porque devemos comemorar, com júbilo, a efeméride do centenário da presença da Marinha em Minas Gerais em 11 de dezembro de 2026.

FUNDAMENTAÇÃO LEGAL DA PRESENÇA DA MARINHA DO BRASIL NO ESTADO DE MINAS GERAIS

A Missão da Marinha do Brasil foi atualizada em 2016 e teve como condicionantes o artigo 142 da Constituição Federal da

¹ Aquaviário é a denominação dos profissionais da Marinha Mercante com habilitação, emitida pela Autoridade Marítima, para operar embarcações em caráter profissional. São eles: marítimos, fluviários, pescadores, mergulhadores, práticos e agentes de manobra e docagem.

República Federativa do Brasil (CF)/1988 e a Lei Complementar (LC) nº 97/99, sendo estabelecido o seguinte enunciado:

Preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a Defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em Lei; e para o apoio à Política Externa. (MARINHA DO BRASIL, 2016, n. p.)

De acordo com os Fundamentos Doutrinários da Marinha (2023), 1ª Edição, atualmente, além da CF-88, os propósitos da Marinha também decorrem da interpretação de leis e decretos, com destaque

para os instrumentos: Lei Complementar nº 97/99, alterada pela LC nº 117/04 e LC nº 136/10; e Política Nacional de Defesa (PND) e Estratégia Nacional de Defesa (END).

Os propósitos da MB, decorrentes desse arcabouço legal, foram sintetizados no quadro a seguir, no qual destacamos aqueles que se aplicam à atuação da MB no estado de MG.

Dentre as principais leis e regulamentos que se aplicam no mar e nas águas interiores, destacamos: a Lei nº 9.537/1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, e o Decreto nº 2.596/1998, que a regulamenta; e a Lei nº 9.966/2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo

PROPÓSITOS	ORIGEM
Defesa da Pátria	CF/1988
Garantia dos Poderes Constitucionais	CF/1988
Garantia da Lei e da Ordem	CF/1988
Apoio à Política Externa	LC-97/1999 mod; PND; e END
Cooperar com o Desenvolvimento Nacional*	LC-97/1999 mod.
Cooperar com a Defesa Civil*	LC-97/1999 mod.
Atuar contra delitos transfronteiriços e ambientais*	LC-97/1999 mod.
Zelar pela segurança pessoal das autoridades nacionais e estrangeiras em missões oficiais*	LC-97/1999 mod.
Participar em campanhas institucionais de utilidade pública ou de interesse social*	LC-97/1999 mod.
Orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à Defesa Nacional**	LC-97/1999 mod.
Prover a Segurança da Navegação Aquaviária**	LC-97/1999 mod.
Contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar**	LC-97/1999 mod.
Implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos no mar e nas águas interiores**	LC-97/1999 mod.
Cooperar com os órgãos federais na repressão a delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de Apoio Logístico, de Inteligência, de Comunicações e de Instrução**	LC-97/1999 mod.

* Atribuições Subsidiárias Gerais das FA.

** Atribuições Subsidiárias Particulares da MB. O Comandante da Marinha, designado Autoridade Marítima do país.

Quadro 1 – Os propósitos da Marinha do Brasil
Fonte: Elaborado pelo autor



Figura 1 – Extrato dos Objetivos Navais com resultados para a sociedade (PEM 2040)
 Fonte: Marinha do Brasil, EMA 300 (2020, p. 55)

e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional.

Cabe ainda salientar que, quanto aos Objetivos Navais (Obnav) previstos no Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040), que implicam resultados para a sociedade (ver Fig. 1), podemos observar que a presença da MB em MG contribui diretamente para o alcance do Obnav 2 (Prover a Segurança Marítima) e do Obnav 4 (Cooperar com o Desenvolvimento Nacional).

Dessa forma, constatamos que nove dos propósitos da missão da MB justificam presença e atuação da Força no estado de MG, com destaque para o cumprimento de propósitos decorrentes das atribuições subsidiárias preconizadas na LC-97/1999 mod. Além disso, dois dos Obnav se relacionam

diretamente com presença e atuação no território mineiro.

A VOCAÇÃO HÍDRICA DO ESTADO DE MINAS E ATIVIDADES AFINS

O estado de Minas Gerais, apesar de mediterrâneo, possui um potencial hídrico

tão grande que é apelidado, carinhosamente, de “a caixa-d’água do Brasil”², por concentrar as nascentes dos principais rios das grandes bacias hidrográficas da Região Sudeste,

compartilhando também seus recursos hídricos com estados de outras regiões. Conforme podemos observar na Figura 2, MG engloba quatro das nove bacias hidrográficas brasileiras: São Francisco, Paraná, Atlântico Leste e Atlântico Sudeste.

A presença da MB em MG contribui para prover segurança marítima e desenvolvimento nacional

2 Expressão popularizada, a partir de 1957, durante a construção de Furnas, após o ex-governador de MG, Bias Fortes, declarar que “Minas não pode ser a caixa-d’água do Brasil” (KUBITSCHKEK, 1975, p. 102).



Figura 4 – Vapor *Benjamim Guimarães*
 Fonte: G1– Globo (2021)

Pirapora e Manga, na fronteira com a Bahia. Neste percurso, cumpre destacar o porto de Pirapora, que tem como atividade principal a movimentação de granéis sólidos, principalmente o desembarque de gipsita, do Nordeste. As instalações portuárias foram inauguradas em junho de 1981. O Vapor *Benjamim Guimarães*, construído em 1913 pelo estaleiro norte-americano James Rees & Sons, é considerado o símbolo histórico e cultural da vocação fluvial de Pirapora e do norte de MG. Chegou a navegar por alguns anos no Rio Amazonas, mas foi transferido para o Rio São Francisco, a partir de 1920. Sua capacidade de transporte era de até 140 pessoas, entre tripulantes e passageiros. Sua propulsão é gerada por uma máquina a vapor de 60 cavalos de potência, alimentada por lenha e com capacidade de estocar 28 toneladas de combustível, com uma roda de pás localizada na popa. No auge de sua atividade – e quando o leito do rio, hoje assoreado, permitia –, navegava por 30 dias entre Pirapora, no norte de Minas, e Juazeiro, na Bahia, transportando passageiros e cargas.

A Bacia do Paraná

A Bacia do Paraná origina-se em MG, tendo como seus rios formadores o Paranaíba e o Grande. No Brasil, a Bacia do Paraná abrange os estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Goiás e o Distrito Federal. A Bacia Platina, ou do Rio da Prata, será formada pela junção das bacias do Paraná, do Paraguai e do Uruguai.

O Rio Paranaíba, popularmente conhecido como “a parte superior do nariz de Minas”, nasce na Serra da Mata da Corda, a cerca de 100 km de Patos de Minas. Percorre mais 150 km em direção ao noroeste, até passar a compor a fronteira com Goiás, onde inicialmente forma o reservatório da usina hidrelétrica UHE Emborcação. Na sequência, recebe o Rio Araguari pela margem esquerda, formando os reservatórios da UHE Itumbiara e a UHE Cachoeira Dourada. Por fim, encontra um outro barramento, a UHE São Simão, que é a sua última usina antes de iniciar a hidrovia

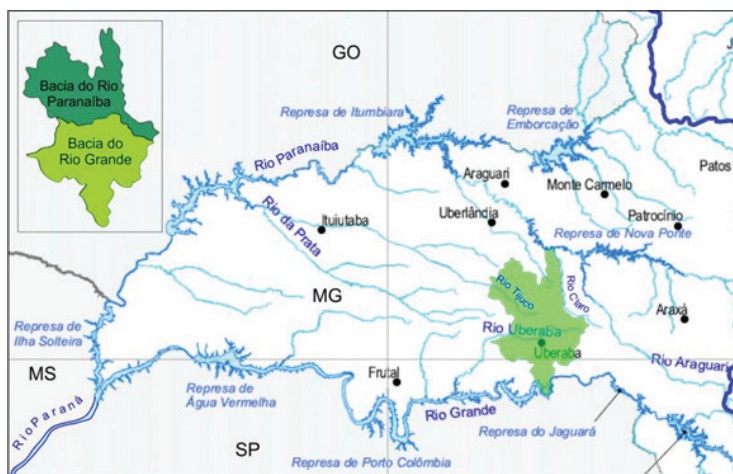


Figura 5 – A formação da Bacia do Paraná: rios Paranaíba e Grande

Fonte: Serviço Geológico do Brasil

Tietê-Paraná, com vários terminais para o transporte de grandes cargas. Próximo ao município de Chaveslândia (MG) se situa o Terminal Intermodal de São Simão, às margens do Rio Paranaíba, onde operam embarcações empurradoras que transportam barcaças carregadas com grãos. Essas embarcações pertencem à empresa Louis Dreyfus Company Brasil, responsável pelo transporte de grãos originários dos estados de Goiás e Mato Grosso do Sul.

O ponto de partida desse transporte é o Terminal Caramuru Alimentos, onde os comboios são carregados. Eles percorrem aproximadamente 88 milhas náuticas até a confluência com o Rio Grande, quando juntos formam o Rio Paraná. A partir deste ponto, os comboios seguem em direção aos portos de Pederneiras (SP) e Anhembi (SP). Posteriormente, a carga é transferida para o transporte rodoviário com destino, principalmente, ao Porto de Santos (SP). É importante destacar que, além do grande potencial turístico relacionado ao ecoturismo, à pesca esportiva e à prática de esportes náuticos, segundo o Comitê da Bacia Hidrográfica (CBH) do Paranaíba:

A Bacia Hidrográfica do Rio Rio Paranaíba vem apresentando um expressivo desenvolvimento nos últimos anos, consolidando-se cada vez mais como um importante eixo logístico, conectando as regiões Sudeste e Centro-Oeste do Brasil, e como uma fronteira agrícola em franca expansão, em especial para a produção de grãos, à qual se associa uma forte agroindústria, principalmente da cadeia da cana-de-açúcar. Além disso, apresenta importante trecho navegável da Hidrovia do Paraná e um expressivo parque de geração hidrelétrica, que é complementada pela atividade industrial e forte concentração populacional nos centros urbanos, que abrigam cerca de 8,5 milhões de habitantes. (COMITÊ DA BACIA HIDROGRÁFICA DO PARANAÍBA, 2022)

O Rio Grande, por sua vez, nasce no interior de Minas Gerais, percorre uma extensão de 1.360 quilômetros até a confluência do Rio Paranaíba, originando o Rio Paraná. Existem 13 barragens nesse

rio, quais sejam: Camargos, Itutinga, Funil, Furnas, Peixoto, Estreito, Jaguará, Igarapava, Volta Grande, Porto Colômbia, Água Vermelha, Marimbondó e parte de Ilha Solteira. Seu aproveitamento é destinado apenas à obtenção de energia, esporte e recreio; por isso, não existem eclusas para navegação. Entretanto, a cada trecho entre as suas 13 represas, demanda uma atuação diligente da CFMG quanto à fiscalização de embarcações de esporte e recreio, além de dragas.

Como hidrovia, atualmente, o Rio Grande é navegável apenas no trecho de 80 quilômetros, entre a confluência do Rio Paranaíba, onde se forma o Rio Paraná, até a barragem de Água Vermelha. A partir deste ponto seriam necessários obras de dragagem, derrocamentos de obstáculos naturais, balizamento, sinalização e construção de várias eclusas, canais e elevadores de embarcações, de forma a permitir um

sistema integrado de transporte. Por esse motivo, não utiliza, ainda, todo o seu potencial de navegação.

Uma menção de destaque merece o reservatório de Furnas, conhecido como Mar de Minas, que, além da geração de energia elétrica, permite o desenvolvimento crescente de atividades nas áreas de turismo náutico, hotelaria, gastronomia, piscicultura e irrigação, entre tantas outras, gerando renda e progresso na sua região limdeira.

O reservatório de Furnas permite o desenvolvimento de turismo náutico, hotelaria, gastronomia, piscicultura e irrigação, gerando renda e progresso

A Bacia Hidrográfica do Atlântico Leste

A bacia hidrográfica do Atlântico

Leste não tem a importância econômica das outras bacias que cortam o estado, mas é muito importante sob o ponto de vista do potencial minerário do seu subsolo e do papel social que desempenha em uma das regiões menos desenvolvidas de Minas. Engloba parte de quatro estados:



Figura 6 – Cânions do Lago de Furnas
Fonte: Guias Minas Show

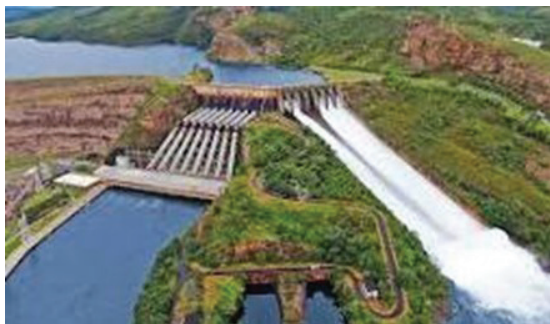


Figura 7 – Usina Hidrelétrica de Furnas
Fonte: Estado de Minas (2023)

Minas Gerais, Bahia, Espírito Santo e Sergipe. Seus rios de maior destaque em Minas são: Pardo, Jequitinhonha e Mucuri. Com a maior parte de sua área situada no semiárido nordestino, a região hidrográfica é conhecida pelos longos períodos de seca. Historicamente, foi o palco da primeira entrada de colonizadores no território pertencente ao atual estado de Minas, em 1554, quando Francisco Bruza Espinoza e o jesuíta Padre Aspilcueta Navarro, partindo de Porto Seguro, seguiram com expedição o curso do Rio Jequitinhonha até encontrarem a bacia do São Francisco, sem, entretanto, alcançarem o rio, e retornaram à Bahia pelo vale do Rio Pardo. Existe um grande potencial turístico, ainda não utilizado, de exploração desse circuito Jequitinhonha-

-Pardo, contemplando as cidades das bacias. Atualmente, a exploração de lítio é a grande esperança econômica da região, considerando o seu uso no campo das ciências biológicas e das ciências físicas, em especial na produção de baterias (ALMEIDA, 2023).

Segundo um levantamento da Agência Nacional das Águas (ANA), realizado em 2012, a maior parte da demanda hídrica é de irrigação, com 47%; em seguida, vem o abastecimento urbano e rural. O potencial hidrelétrico das bacias dos rios Pardo e Jequitinhonha é estimado em cerca de 2,6 MW, estando efetivamente implantadas apenas as UHE de Irapé e Itapebi, no Rio Jequitinhonha. A barragem de Salinas, no Rio Bananal, é uma exceção na região, no que tange ao uso para atividades de esporte e recreio, em especial no verão (IGAM, 2015).

A Bacia Hidrográfica do Atlântico Sudeste

A bacia hidrográfica do Atlântico Sudeste, em sua maior parte, está situada na porção oriental da região Sudeste brasileira, abrangendo os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo e São Paulo. A outra parcela dessa bacia está localizada na faixa litorânea, ao norte do estado do Paraná, na Região Sul do país, e não será abordada neste artigo. O aproveitamento econômico da bacia hidrográfica do Atlântico Sudeste é voltado, sobretudo, para geração e produção de energia elétrica (com um potencial hidroelétrico de 10,2 MW), navegação e pesca, além de favorecer atividades econômicas como agricultura, pecuária e indústria. Os rios dessa região hidrográfica costumam percorrer, especialmente, os relevos

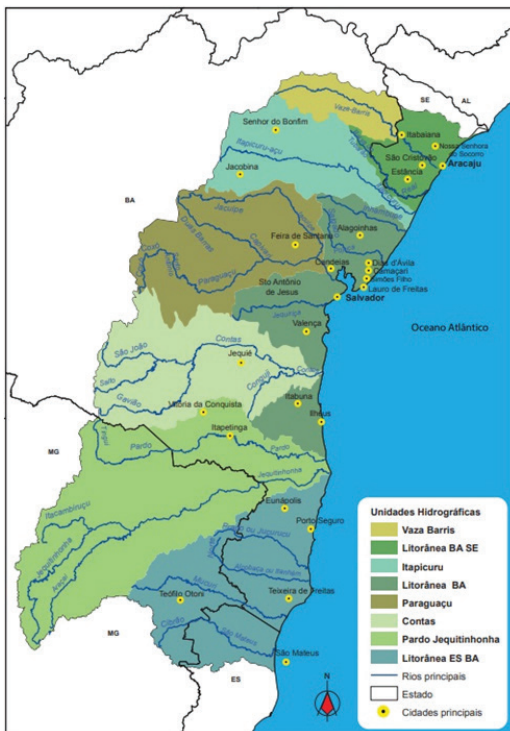


Figura 8 – Bacia do Atlântico Leste

Fonte: Conselho Nacional de Recursos Hídricos (CNRH)

o maior número de empreendimentos aquícolas em águas da União, acarretando, conseqüentemente, elevada demanda por análise de projetos aquícolas, inscrições e transferências de embarcações, bem como uma grande demanda para formação de aquaviários e por outros serviços prestados pela Marinha do Brasil.

Turismo, Pesca Amadora e Esporte e Recreio em Lagos, Represas e Rios

Evidenciamos também o imenso potencial para o desenvolvimento de turismo, pesca amadora e esporte e recreio nos lagos, represas e rios nas cidades mineiras. Alguns municípios, como Capitólio, São José da Barra e São João Batista do Glória, às margens do Lago de Furnas, já viveram essa realidade nos últimos anos e são uma referência em nível nacional. O esporte e o recreio náutico tornaram-se realidade, exercendo grande atratividade sobre as populações circunvizinhas nas represas/lagos de: Miranda, Capim Branco I e II e Nova Ponte (Uberlândia, Araguari e Indianópolis); Cachoeira Dourada (Cachoeira Dourada) e Emborcação (Araguari); Carmo do Cajuru (Divinópolis, Cláudio e Carmo do Cajuru) e Itaúna (Itaúna); Várzea das Flores (Betim e Contagem), Salinas (Salinas), Três Marias (Felixlândia, Abaeté e Três Marias) e João Penido (Juiz de Fora); Chapéu D'Uvas (Ewbank da Câmara); Funil (Lavras); Camargos e Itutinga (Carrancas); Taboão (Ouro Preto); Aldeia do Lago (Esmeraldas); e Lagoa dos Ingleses (Nova Lima).

O papel de fiscalizar e orientar os usuários quanto à navegação segura, à prevenção da poluição hídrica e à salvaguarda da vida humana nos rios, lagos e represas de todo o estado de Minas implica um esforço inaudito da CFMG e suas Delegacias Fluviais subordinadas (Pirapora e Furnas), por meio de suas equipes de inspeção naval que atuam por todo o Estado, em especial nos finais de semana e feriados.

A RELAÇÃO HISTÓRICA DE MINAS GERAIS COM A MARINHA DO BRASIL

Preparando o terreno para a abordagem histórica, inicialmente, vale a pena recordar que o processo de integração da região de Minas Gerais ao restante do Brasil, entre os séculos XVI e XVIII, exigiu dos seus primeiros desbravadores um misto de coragem, determinação, espírito de aventura, resiliência e desprendimento, que pode ser comparado aos princípios que nortearam a epe-

Autores chegam a estabelecer um paralelo entre a Escola de Sagres e a base de partida dos Bandeirantes, Piratininga (SP). As terras de Minas Gerais eram quase inexpugnável fortaleza

peia dos grandes descobrimentos marítimos portugueses. Alguns autores chegam a estabelecer um “paralelo” entre a Escola de Sagres e a base de partida dos Bandeirantes, em Piratininga (SP) (TORRES, 1961). O fato é que as terras do atual estado de Minas Gerais eram quase como uma inexpugnável fortaleza, com obstáculos geográficos de toda a ordem, com destaque para as montanhas altas e escarpadas, as matas e florestas densas, além de ferozes índios, como os Aimorés (TORRES, 1961).

Todo esse conjunto de adversidades a serem superadas realça ainda mais as características que tornam a história da formação da sociedade deste estado um caso muito particular no conjunto da história do país. Na sequência, elencaremos alguns exemplos de contribuições dos filhos das alterosas, alguns muito conhecidos, outros nem tanto, ao processo evolutivo da MB. Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira e Horta foi uma figura de proa no Brasil do Primeiro Reinado e das Regências. Era descendente das tradicionais famílias Brant e Horta, e seu avô, Felisberto Caldeira Brant, chegou a ser o contratador das minas de ouro e diamante do Arraial do Tijuco, atual Diamantina (TORRES, 1961). Mais conhecido como Marquês de Barbacena, teve um papel decisivo e de grande importância por ocasião da formação da 1ª Esquadra da Armada Imperial brasileira, durante a Guerra de Independência do Brasil (SILVA, 2022).

O Marquês de Barbacena nasceu em Mariana, em 1772. Ficou órfão de pai aos 7 anos e, aos 16, foi enviado pela mãe para Lisboa, onde, entre 1792 e 1796,

cursou e concluiu, destacando-se pelo seu desempenho, a Academia Real de Guardas-Marinha, que daria origem à Escola Naval brasileira (PEIXOTO, 2022). Após a conclusão do curso, foi designado por Portugal para servir na colônia de Angola, como ajudante de ordens e oficial de Estado-Maior do Governador Dom Miguel Antônio de Melo. Na África, Caldeira Brant chegou a comandar dois navios em situação de combate contra corsários franceses. Entretanto o principal ganho de experiência para o futuro marquês, que permaneceu em Angola até 1800, quando retornou para o Brasil e se fixou inicialmente em Salvador, foi o estabelecimento de redes de relacionamento comercial de alcance global (PEIXOTO, 2022).

Graças às demandas comerciais do tráfico de escravos em Angola, a principal atividade econômica da época, estabeleceu relevantes contatos no Reino Unido e em outros importantes portos na Europa e na costa africana (PEIXOTO, 2022). Toda essa experiência acumulada, aliada à sua sólida amizade com o Patriarca da Independência, José Bonifácio de Andrada, se-



Figura 10 – Marquês de Barbacena, por S. A. Sisson
Fonte: Senado Federal



Figura 11 – Lord Thomas Cochrane,
por James Ramsey. Fonte: Álamo Stock Photo

ria vital para Caldeira Brant desempenhar, a partir de sua ida para Londres em 1821, um papel primordial na contratação de oficiais e praças europeus, na sua grande maioria do Reino Unido, para a formação da Esquadra da Armada Imperial do Brasil (GONZAGA DA SILVA, 2022), assim como a sua atuação diplomática para obter o reconhecimento oficial da independência brasileira por parte do Reino Unido, de outras potências europeias e, por fim, de Portugal, em 1825. Foi o Marquês de Barbacena quem sugeriu o nome do escocês Lord Thomas Cochrane para chefiar a 1ª Esquadra do Brasil independente, mercê de suas qualidades como chefe naval, adquiridas nas Guerras Napoleônicas e no processo de independência do Chile (SILVA, 2022).

Outro mineiro ilustre que teve sua história relacionada à Marinha foi o político liberal, deputado e senador do século XIX Theóphilo Benedito Ottoni. Nascido em 1807, considerado “um dos marcos mais expressivos da consciência cívica da nação”, o mineiro do Serro foi aluno da Escola Naval, na década de 20, e primeiro colocado da turma, antes de decidir abandonar a carreira para dedicar-se ao jornalismo e, na sequência, à política. Republicano, liberal e abolicionista por convicção, Theóphilo Ottoni seria o principal artífice da Revolução Liberal de 1842, que culminou com o combate de Santa Luzia contra as forças do império, comandadas por Caxias, em agosto daquele ano. Anos depois, em 1847, mostrando sua face visionária de empreendedor e desbravador, se embrenharia pelo então inóspito vale do Rio Mucuri, última área inculta do estado, no nordeste de Minas Gerais, para criar, em 1851, a Companhia de Comércio e Navegação do Vale do Mucuri, primeira firma a emitir ações de Sociedade Anônima no país, cujo propósito era explorar a

região para organizar o transporte fluvial e terrestre, ligando o nordeste de Minas Gerais ao litoral da Bahia, utilizando os vales dos rios Todos os Santos e Mucuri. Inspirado por seus ideais liberais, decidiu, em 7 de setembro de 1853, fundar a cidade de Filadélfia com uma colônia de alemães e suíços, com o intuito de que esta se tornasse um centro indutor e distribuidor do progresso no norte de Minas. Em 1878, Filadélfia alterou sua denominação para Teófilo Otoni, em homenagem ao seu fundador (IHGMG, 2009).

Em todo o processo de colonização e desenvolvimento do Vale do Mucuri, cumpre destacar que Theóphilo Ottoni contou com o imprescindível apoio de seu irmão mais novo, Cristiano Benedito Ottoni, natural do Serro, nascido em 1811, engenheiro formado na Marinha, onde seguiu carreira até ser reformado como capitão-tenente. Ele foi responsável por construir a primeira estrada carroçável do Brasil, com 170 km de extensão, em 1853, entre Santa Clara (atual Nanuque) e



Figura 12 – Theóphilo Ottoni
Fonte: Senado Federal

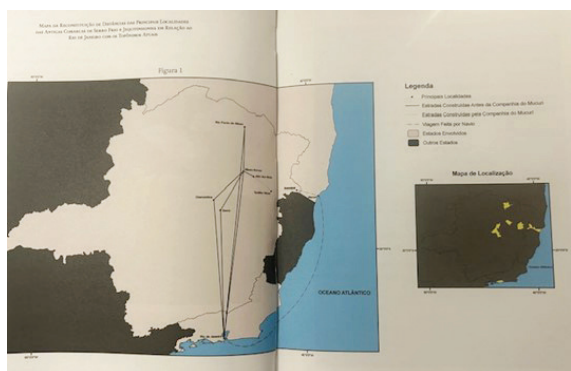


Figura 13 – Mapa da área de atuação da Cia de Navegação do Vale do Mucuri

Fonte: Expedição Mucuri (2010, pp. 30-31)



Figura 14 – Cristiano Benedito Otoni

Fonte: Senado Federal

Filadélfia. Mais tarde seria cognominado “O pai das estradas de ferro do Brasil”, quando foi escolhido por Pedro II, apesar de suas nítidas divergências políticas, para ser o presidente da Central do Brasil, notabilizando-se por construir a ligação ferroviária entre Minas e São Paulo, vencendo a Serra do Mar, entre 1855 e 1860. Deputado por Minas Gerais em vários mandatos, assinou o Manifesto Republicano, sendo senador eleito pelo Espírito Santo ainda durante o Império, em 1879, e, por Minas Gerais, após a Proclamação da República, em 1889. Foi, ainda, autor de importantes obras sobre máquinas a vapor, estradas de ferro, escravidão e até uma biografia sobre seu adversário político, o Imperador Pedro II (IHGMG, 2009).

Foi também de grande importância para a Marinha no século XIX o mineiro de Congonhas de Sabará, hoje Nova Lima, nascido em 1797, Joaquim Candido Soares de Meirelles, médico-cirurgião com doutorado pela Universidade de Paris, que seria, posteriormente, em 1968, alçado à posição de Patrono do Corpo de Saúde da Marinha, pelo papel pioneiro que desenvolveu como médico da instituição entre 1849 e 1868. Hoje, Soares de Meirelles é o nome de um dos navios de assistência

hospitalar da Marinha na Amazônia. Destacou-se ainda como fundador da Sociedade de Medicina do Rio de Janeiro e patrono da cadeira nº 1 da Academia Nacional de Medicina (MB, 2024).

Um marcante evento concernente à navegação fluvial no Brasil, ocorrido a partir do estado de Minas Gerais, no século XIX, foi a exploração do Rio São Francisco e seus afluentes, da Cachoeira de Pirapora até a sua foz no Atlântico,



Figura 15 – Joaquim Soares de Meirelles, Patrono do Corpo de Saúde da Marinha

Fonte: Academia Nacional de Medicina

por determinação pessoal do Imperador Pedro II. Os trabalhos de campo foram desenvolvidos entre 1850 e 1854 pelo engenheiro alemão, naturalizado brasileiro e mineiro, por opção e coração, Henrique Halfeld, o fundador de Juiz de Fora. O Atlas do São Francisco foi divulgado publicamente em 1858 (BASTOS, 1975). O hercúleo trabalho de Halfeld inspirou, em 1867, o lendário diplomata, tradutor, escritor, aventureiro e, para alguns, espião britânico Richard Burton, que realizou, em quatro meses, famosa expedição de canoa desde Sabará, no Rio das Velhas, até a foz do São Francisco, que viraria relato publicado em livro. Naquela ocasião, Burton (1977) ressaltou o potencial de transformação do Rio São Francisco se este fosse utilizado em todo o seu percurso como rio de integração nacional. Posteriormente, em 1878, o São Francisco voltaria ao foco do Imperador Pedro II, que determinou a criação de uma Comissão Hidráulica com a participação, entre outras, do Engenheiro Teodoro Fernandes Sampaio, para ampliar as informações sobre a

navegabilidade e as potencialidades do Velho Chico, desta vez subindo o rio da sua foz no Atlântico até a Cachoeira de Pirapora (VITAL, 2022).

Quem poderia imaginar que, entre todos os estados da Federação, Minas Gerais só teria menos ministros/comandantes da Marinha do que Rio de Janeiro e Bahia? Sim, foram nove ministros ao longo da história e, se considerarmos que o português Antônio Paulino Limpo de Abreu, o Visconde de Abaeté, teve toda a sua trajetória política associada à então Província de Minas Gerais, da qual inclusive foi presidente, em 1833, o número total chegaria a dez. Coube a Bento Barroso Pereira, mineiro de Diamantina, a honra de ser o primeiro nascido no estado a ocupar o honroso cargo de ministro da Marinha, mesmo que interinamente, em 1832, durante a Regência; mais tarde seria senador por Pernambuco. Anos depois, em 1848, já no 2º Reinado, o advogado, magistrado e político Joaquim Antão Fernandes Leão, nascido em Conselheiro Lafaiete, seria o segundo mineiro a ocupar o cargo (MB, 2024).

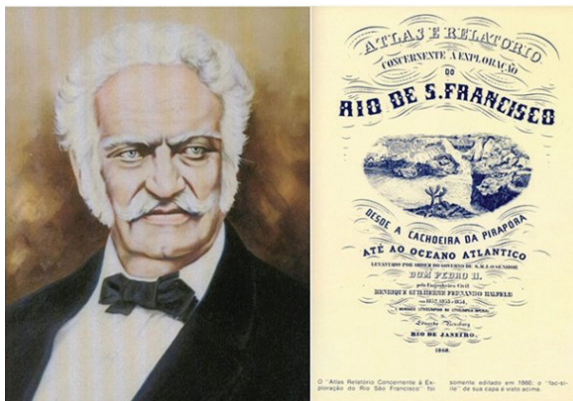


Figura 16 – Halfeld e o Atlas do São Francisco
 Fonte: *Jornal Folha Sertaneja* (2021)

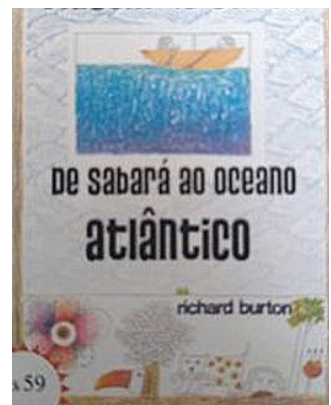


Figura 17 – Livro de Richard Burton
 Fonte: Amazon



Figura 18 – Bento Pereira Barroso – Ministro da Marinha 1832
Fonte: Senado Federal



Figura 19 – Joaquim Antão Fernandes Leão – Ministro da Marinha 1848
Fonte: Senado Federal

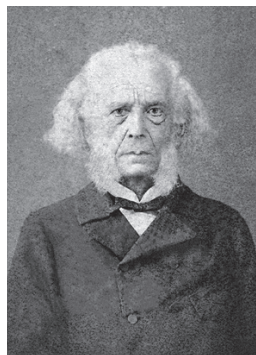


Figura 20 – Antonio Paulino Limpo de Abreu, o Visconde de Abaeté. Ministro da Marinha 1858-1859
Fonte: Senado Federal

Entre dezembro de 1858 e agosto de 1859, o Visconde de Abaeté, magistrado, diplomata e político da mais alta estirpe, ocupou a pasta da Marinha juntamente ao distinto cargo de primeiro-ministro do Império.

Continuando no 2º Reinado, um mineiro ilustre se destacou como ministro da Marinha: Afonso Celso de Assis Figueiredo, o Visconde de Ouro Preto, nascido em 1836, em Ouro Preto. Ocupante do cargo entre agosto de 1866 e julho de 1868, período de intensa participação da Marinha na Guerra do Paraguai, foi o autor, em 1894, da seminal obra *A Marinha de Outrora*:

subsídios para a história, que detalha, com preciosismo, a participação da Marinha na Guerra da Tríplice Aliança (FIGUEIREDO, 1981). Um grande legado do Visconde de Ouro Preto para a Marinha do Brasil foi a criação do Museu Naval, em 1868, durante a Guerra do Paraguai, com o intuito de preservar a memória da Marinha e como testemunho de gratidão àqueles que serviram à pátria com dedicação e heroísmo (SILVA, 2023). O Visconde de Ouro Preto também ficou conhecido por ser presidente do Conselho de Ministros e chefiar o último Gabinete Monárquico do Imperador Dom Pedro II.



Figura 21 – Visconde de Ouro Preto Ministro da Marinha 1866-1868
Fonte: Senado Federal

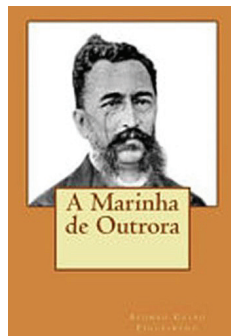


Figura 22 – Livro *A Marinha de Outrora*
Fonte: Amazon



Figura 23 – Joaquim Delfino Ribeiro da Luz
Ministro da Marinha 1872-1875
Fonte: Senado Federal



Figura 24 – Visconde de Lima Duarte
Ministro da Marinha 1880 a 1882
Fonte: Senado Federal



Figura 25 – Affonso Pena
Ministro da Marinha 1882
Fonte: Galeria de Governadores de Minas Gerais

Ainda no Império, também ocuparam os cargos de ministro da Marinha, de 1872 a 1875, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, fundador da cidade de Cristina, no sul do estado; e José Rodrigues de Lima Duarte, o Visconde de Lima Duarte, médico e político barbacenense, de 1880 a 1882 (MB, 2024).

Com uma passagem breve pelo cargo de ministro da Marinha, em 1882, antes de assumir o cargo de ministro da Guerra, Affonso Augusto Moreira Penna, presidente da Província de Minas Gerais na transição da capital de Ouro Preto para Belo Horizonte, em 1897, desempenhou papel marcante na história da Marinha, no início do século XX (IHGMG, 2009). Em 1906, já como presidente da República, o mineiro Affonso Penna, de Santa Bárbara, referendou e autorizou a implementação do Programa Naval de 1906, Rumo ao Mar, proposto pelo então ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Alencar, que encomendou ao estaleiro Armstrong, no Reino Unido, a construção dos encouraçados classe *Dreadnought*, *Minas Gerais* e *São Paulo*. À época

do lançamento ao mar, eram as duas maiores belonaves de guerra do mundo, com um deslocamento de 19.280 toneladas, velocidade de 21 nós e um total de 42 canhões, sendo que 12 de 305 mm (ALSINA JUNIOR, 2015). Também durante seu governo, dotou as oficinas da Ilha das Cobras e do Arsenal de Marinha de máquinas modernas para atender aos reparos navais e, em 1907, consolidou os primeiros cursos para oficiais da Marinha Mercante no Brasil, a Escola de Maqui-



Figura 26 – Encouraçado *Minas Gerais*. Fonte: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

nista e o Curso de Náutica, sob a responsabilidade da Marinha, dando origem à Escola de Marinha Mercante no Pará, que foi a primeira escola de Marinha Mercante da América do Sul, chamada mesmo de Escola de Sagres da Amazônia (MB, 2022, p. 2).

Quanto ao Encouraçado *Minas Gerais*, o navio capitânia da Esquadra em sua época, este seria responsável por trazer para o Brasil, em 1910, a prática do escotismo, movimento em voga no Reino Unido e

que foi introduzido no país pelo Suboficial Amélio Azevedo Marques, cujo filho havia participado de um grupo local de escoteiros, durante a estadia do pai, a trabalho, em terras britânicas, como componente do grupo de recebimento do navio. Fato muito interessante entrelaçando a Marinha ao estado de Minas Gerais teve desdobramentos pitorescos inimagináveis com o passar dos anos. A chegada do Encouraçado *Minas Gerais* ao Brasil, em abril de 1910, pela sua grande repercussão, inspirou um compositor da época, o carioca Eduardo das Neves, a criar uma adaptação da canção napolitana “Viene sul mar”, muito popular na época, na voz do lendário tenor italiano Enrico Caruso.

Essa ode ao encouraçado, exaltando-o como “A Majestade dos Mares”, recebeu o nome de “Oh, Minas Gerais” e rapidamente foi adotada pela tripulação como hino do navio. Anos depois, em 7 de setembro de 1922, em Belo Horizonte, por ocasião da posse do político mineiro Raul Soares de Moura como governador do estado de Minas Gerais, após ter sido o primeiro civil nomeado para a pasta da Marinha,



Eduardo das Neves - MINAS GERAIS - Teodoro Cottrau (Vieni sul Mar) - Eduardo das Neves - 1912

Figura 27 - Imagem do vídeo no YouTube com a música em homenagem ao Encouraçado *Minas Gerais*

entre 1919 e 1920, uma representação do Encouraçado *Minas Gerais* desfilou, cantando o hino e causando ótima repercussão entre os presentes. Anos mais tarde, em 1940, os compositores juiz-foranos José Duda de Moraes e Manoel Araújo fizeram as adaptações finais na canção, criando a letra que se tornaria conhecida como o hino extraoficial do estado, o “Oh, Minas Gerais” que conhecemos hoje, originado de uma ode em homenagem ao Encouraçado *Minas Gerais*, da MB.

Durante a gestão do ministro da Marinha Raul Soares, em 1920, foi enviado o Encouraçado *São Paulo* ao porto de Zeebrugge, na Bélgica, para transportar os monarcas belgas, Rei Alberto e Rainha Elizabeth, que visitaram o Brasil a convite do Presidente Epitácio Pessoa, em retribuição à acolhida que teve na Bélgica, no ano anterior, após participar das negociações de paz do Tratado de Versalhes. Na ocasião, além do Rio de Janeiro, os monarcas belgas visitaram Minas Gerais e foram recebidos em Belo Horizonte pelo então presidente do estado de Minas, Artur Bernardes, hospedando-se no Palácio da



Figura 28 – Raul Soares
Ministro da Marinha 1919-1920
Fonte: Senado Federal



Figura 29 – Medalha Comemorativa da visita dos reis belgas ao Brasil
Fonte: Museu das Minas e Metais

Liberdade. Foi a primeira visita de monarcas europeus ao Brasil, e Belo Horizonte era apenas uma jovem cidade de 23 anos incompletos, a noiva da República.

Ao retornar para a Bélgica, foram mais uma vez transportados pelo Encouraçado *São Paulo*, cujo imediato era o Capitão de Corveta Jorge Dodsworth Martins, mineiro de Ponte Nova, futuro vice-almirante e ministro da Marinha, cuja atuação abordaremos mais adiante. A viagem no *São Paulo* causou tamanha impressão aos convidados que estes presentearam a tripulação com moeda cunhada especialmente em agradecimento ao tratamento recebido a bordo, com a efigie dos monarcas de um lado e com o perfil do navio no outro (ALMEIDA, 2020). Ao retornar da co-

missão, o *São Paulo* trouxe para o Brasil os restos mortais de Pedro II e da família imperial que estavam enterrados no exílio, marcando a reconciliação do Brasil com o seu passado e o legado imperial. A título de curiosidade, duas partes da caldeira do Encouraçado *São Paulo* se encontram, atualmente, expostas no *campus* da Universidade Federal de Ouro Preto (Ufop).

O segundo mineiro e civil a ocupar o cargo de ministro da Marinha, no período republicano, foi João Pedro da Veiga Miranda, natural de Campanha, região sul de Minas, político, ex-prefeito de Ribeirão Preto e deputado por São Paulo. Sua eficiente passagem pelo cargo foi imortalizada pela sua obra *Quatorze meses na pasta da Marinha* (MIRANDA, 1982).



Figura 30 – Veiga Miranda
Ministro da Marinha 1921-1922
Fonte: Senado Federal



Figura 31 – Livro *Quatorze meses na pasta da Marinha*
Fonte: DPHDM

Em 1925, o Presidente Artur Bernardes, mineiro de Viçosa, por meio do Decreto nº 16.868, cria o embrião da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro ao estabelecer em seu artigo 1º: “Os exames para Oficiais de Náutica e Maquinistas da Marinha Mercante Nacional, que, pela legislação até agora em vigor, devem ser realizados na Escola Naval, serão prestados, de ora em diante, perante a Escola de Pilotos e Maquinistas da Marinha Mercante, criada em virtude do disposto no art. 24 do Decreto 4.895, de 3 de dezembro de 1924, e de acordo com o disposto no respectivo regulamento”(MB, 2022, p. 2). Conforme mencionado na primeira parte deste artigo, em 11 de dezembro de 1926, Artur Bernardes resolveu criar a Capitania dos Portos do Estado de Minas Gerais, localizada próxima às corredeiras do “Velho Chico”, sensibilizado com o crescente desenvolvimento da navegação e com o promissor comércio estimulado pelo transporte fluvial no Rio São Francisco, em especial no município de Pirapora, descrito pelo imortal mineiro J. D. Vital como “a concha acústica onde Minas ouve as ondas do mar do Brasil”. Por sua vez, um dos principais escritores mineiros, Guimarães Rosa, em sua obra *Campo Geral*, nos brindou com a seguinte frase: “[...] ser mandado para a Marinha, em Pirapora, onde davam escola de dureza para meninos apoquentados”, o que demonstra o impacto, social e no imaginário local, causado pela instalação de uma Capitania da Marinha em plena região dos sertões gerais de Minas Gerais.

Um legado indireto da Marinha para Minas Gerais foi a introdução das competições náuticas no estado

Um legado indireto da Marinha para Minas Gerais foi a introdução das competições náuticas no estado por Henrique Marques Lisboa, mineiro de Barbacena, neto do patrono da Marinha, o Marquês de Tamandaré. Por razões de saúde, fixou-se em Belo Horizonte, em 1911, no início do século XX. Membro da Academia Mineira de Medicina, patrono da cadeira nº 5. Fundou o primeiro clube socioesportivo da capital, próximo à Avenida Mantiqueira, hoje Alfredo Balena, em frente à Faculdade de Medicina, onde descobriu uma nascente que canalizou para um enorme tanque, o que se tornou a primeira piscina de Belo Horizonte. Em Lagoa Santa, fez o primeiro Clube de Regatas de Minas Gerais, para onde ia aos domingos e feriados. Fundou com colegas e amigos o Rotary Club setor de Minas Gerais, do qual foi presidente (AcadMedMG). Henrique Marques Lisboa era um entusiasta de natação, vela, remo e canoagem, organizando, em Lagoa Santa, em 1930, a primeira competição náutica do estado, antes da existência da



Figura 32 – Dr. Henrique Marques Lisboa
Fonte: Academia Mineira de Medicina



Figura 33 – Extrato do Jornal Diário da Noite
Fonte: Diário da Noite (1930, p. 7)

represa da Pampulha (COSTA, 1930). Hoje, o tradicional Minas Tênis Clube, fundado em 1935, é motivo de orgulho dos mineiros e eleva o nome do estado nas competições de natações nacionais.

Nascido em Leopoldina, na Zona da Mata mineira, o jornalista, historiador e jurista Augusto de Lima Júnior, entre outros feitos, se notabilizaria por ser o responsável em convencer Getúlio Vargas a: repatriar os restos mortais dos inconfidentes, em 1936, da África para o



Figura 34 – Augusto de Lima Júnior
Fonte: Antonio Miranda

Brasil; elevar Ouro Preto à categoria de Monumento Nacional; e a criar o Museu da Inconfidência em Ouro Preto. Foi também o idealizador da Medalha da Inconfidência, maior comenda do estado de Minas Gerais. Legado menos conhecido, mas também muito importante, foi a sua atuação pioneira, entre 1935 e 1944, como procurador da Marinha junto ao Tribunal Marítimo, recém-criado em 1934 (IHGMG, 2009).

Durante a Segunda Guerra Mundial, após comandar a Divisão de Cruzadores durante o conflito, mais um dos filhos de Minas alcançaria o degrau máximo na Marinha do Brasil. Nascido em Ponte Nova, o Almirante Jorge Dodsworth Martins foi o primeiro militar mineiro a alcançar o cargo de ministro da Marinha, entre 1945 e 1946, na transição do governo ditatorial de Getúlio Vargas para o governo do Presidente Eurico Gaspar Dutra. Exerceu também, em 1945, o cargo de presidente do Rotary Club do Rio de Janeiro, no biênio 1952-1953, e deu nome a uma das fragatas *Greenhalgh* da Marinha adquiridas junto ao Reino Unido e que operou de 1996 a 2004 (MB).



Figura 35 – Museu da Inconfidência: Panteão dos Inconfidentes
Fonte: Ministério da Cultura

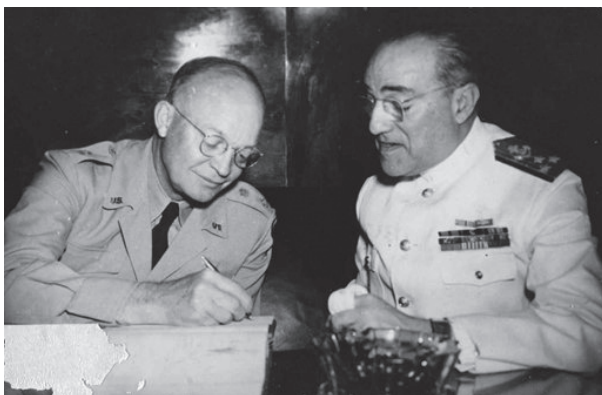


Figura 36 – Presidente Eisenhower e ministro da Marinha, Almirante Jorge Dodsworth Martins
 Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira (1946)

Patrono do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), o Vice-Almirante Fuzileiro Naval Sylvio de Camargo, nascido em Santa Rita do Sapucaí, sul de Minas, em 1902, ingressou na Escola Naval em 1919 e chegou a comandante-geral do Corpo de Fuzileiros Navais, em 1945, sendo considerado o principal responsável por consolidar a vocação anfíbia do CFN brasileiro. Dentre outras realizações, destaca-se a construção do Centro de Instrução, na Ilha do Governador, que hoje leva seu nome. Essa construção é considerada o ponto de inflexão na

história do CFN, incorporando a formação em operações anfíbias no lugar do paradigma vigente das operações terrestres (MB).

Nos anos 50, outros dois ilustres mineiros deixariam sua marca na história da Marinha do Brasil: o presidente da República, Juscelino Kubitschek, natural de Diamantina, com o aval de seu amigo e ministro da Fazenda José Maria Alckmin, mineiro de Bocaiuva, autorizou, em 1956, a compra do primeiro porta-aviões brasileiro, o Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais*, grande sonho da

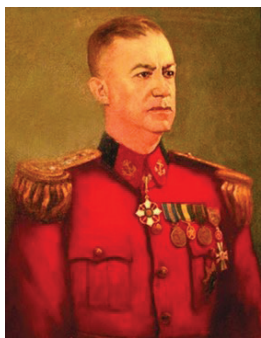


Figura 37 – Almirante Sylvio de Camargo – Patrono do CFN
 Fonte: Galeria dos Comandantes-Gerais do CFN



Figura 38 – Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo
 Fonte: Agência Marinha de Notícias (2022)



Figura 39 – Presidente Juscelino Kubitschek
Fonte: Galeria dos Presidentes



Figura 40 – NAeL *Minas Gerais*
Fonte: Rob Schleiffert (1996)

Marinha do Brasil (BOJUNGA, 2001). O *Minas Gerais*, apelidado carinhosamente de “Mingão”, seria incorporado, em 1960, como navio-capitânia da Esquadra e escreveria páginas marcantes da história naval e aeronaval brasileira, até a sua mostra de desarmamento, no final de 2001. Destacaram-se neste ano os inesquecíveis primeiros pousos e decolagens de aeronaves AF-1 Skyhawk, do 1º Esquadrão de Interceptação e Ataque (VF-1), realizados por pilotos aeronavais brasileiros, entre os quais destacamos o Vice-Almirante José Vicente de Alvarenga Filho, mineiro de Belo Horizonte.

Uma contribuição pouco conhecida da MB e de suma importância para o estado ocorreu entre 1964 e 1965, por ocasião da construção das usinas hidrelétricas de Jupιά e Ilha Solteira pelas Centrais Elétricas de Urubupungá (Celusa), atualmente Centrais Hidrelétricas de São Paulo (Chesp). Devido às inundações decorrentes das construções das represas, fez-se necessária a realização de um levantamento geodésico para o qual, por sua especificidade de levar em conta a curvatura da Terra, foi solicitado apoio

à MB, por meio da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). O trabalho hercúleo foi realizado por cerca de um ano, por uma equipe de três oficiais, os então Capitão-Tenente Paschoa e primeiros-tenentes Umberto Rossi e Leal Azevedo, para criar a poligonal que gerou uma rede de coordenadas cobrindo toda a área, com marcos acima da cota de coroamento, para sobreviver à inundação, e estabeleceu vértices nos estados de Minas Gerais, São Paulo (SP), Mato Grosso, hoje Mato Grosso do Sul (MS) e Goiás (GO) (AZEVEDO, 2024). Esse trabalho foi fundamental para a exata delimitação geográfica do nariz de Minas, no Triângulo Mineiro.

Nascido no Rio de Janeiro, em 1927, mas muito ligado afetivamente a Minas Gerais, por raízes familiares e culturais, o Almirante Honorário Max Justo Guedes escolheu São João Del Rey como a sua morada final, vindo a falecer em 5 de novembro de 2011. Intelectual de destaque internacional, é considerado um dos maiores especialistas da Cartografia Luso-Brasileira. Atuou como vice-diretor e diretor do então Serviço de Documen-



Figura 41 – Almirante Max Justo Guedes
 Patrono da Cultura da Marinha
 Fonte: *Revista da Armada* (2012)

tação Geral da Marinha (SDGM), atual Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), durante cerca de 35 anos. Sua contribuição para o desenvolvimento da mentalidade marítima da sociedade brasileira é inegável. Dentre suas obras, destacam-se a criação, a organização e a edição da coleção *História Naval Brasileira*, publicada desde 1975 pelo antigo SDGM. Os seus fortes laços com Minas Gerais o levaram a doar, em 2009, para a Universidade Federal de São João Del Rey (UFSJ) a propriedade denominada Fortim dos Emboabas⁴, onde a UFSJ desenvolve atividades de extensão universitária. Por todo o seu legado, o Contra-Almirante (Honorário) Max Justo Guedes foi instituído, pela Portaria nº 241, de 10 de agosto de 2023, do Estado-Maior da Armada,

como Patrono da Cultura da Marinha, e a data de seu nascimento, 6 de agosto, estabelecida como o Dia da Cultura da Marinha do Brasil (SILVA, 2023).

No período de 2008 a 2015, o Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, nascido no Rio de Janeiro, mas com raízes familiares em Ubá (MG) e sobrinho-neto do ex-ministro da Marinha Raul Soares, ocupou o cargo de comandante da Marinha em um profícuo período que será sempre lembrado pelo início do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), em 2008, ano de assinatura do acordo de transferência de tecnologia entre Brasil e França. O programa viabilizará a produção de quatro submarinos convencionais, que se somarão à frota de submarinos já existentes. Culminará na fabricação do primeiro submarino brasileiro com propulsão nuclear. Além dos cinco submarinos, o Prosub contempla a construção de um complexo de infraestrutura industrial e de apoio à operação dos submarinos, que engloba os estaleiros, a Base Naval e a Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (Ufem), no município de Itaguaí. As inaugurações da Ufem e do Prédio Principal do Estaleiro de Construção representam a conclusão das duas primeiras etapas de construção desse complexo e os primeiros passos dessa grande conquista da defesa nacional (MB, 2024).

Mais recentemente, após brilhantes carreiras no âmbito da MB, dois almirantes de esquadra mineiros, Leonardo Puntel, de Belo Horizonte, e Cláudio Portugal de Viveiros, de Varginha, foram

4 O Fortim dos Emboabas serviu de forte a portugueses e brasileiros do Norte, que nele se entrincheiraram contra o ataque dos paulistas durante a Guerra dos Emboabas, ocorrida entre 1707 e 1709, tendo como uma de suas consequências o fato de ter chamado a atenção da Coroa portuguesa para a necessidade de intervir na exploração dos metais preciosos no Brasil. Foi criada a Capitania das Minas de Ouro e São Paulo para melhor administrar e fiscalizar tal exploração. Além disso, a Coroa começou a cobrar impostos como o quinto, ou seja, 20% do ouro extraído ficavam retidos.



Figura 42 – Operação Furnas I/2023
 Fonte: Agência Marinha de Notícias (2023)

indicados, respectivamente, em 2020 e 2021, para os distintos cargos de ministros do Superior Tribunal Militar.

O início de utilização da área da represa de Furnas, conhecida como Mar de Minas, para a realização de exercícios militares regulares da Força de Fuzileiros Navais, a partir de 2020, vem, cada vez mais, proporcionando segurança e estimulando o progresso da região. Em 2021, foi inaugurada a Base Expedicionária da Marinha em São José da Barra, no antes desativado aeródromo de Furnas, um marco nesse processo. Em maio de 2023, foi realizado na região o maior exercício militar da história do Estado, com a participação de 1.300 militares, a Operação Furnas I. Naquela ocasião, foram empregados diversos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, em treinamentos envolvendo operações de paz, operações ribeirinhas, operações especiais de contraterrorismo e operações interagências, inclusive com uma simulação de emergência em Defesa Civil, em

colaboração com a Santa Casa de Passos, o que marcou época no município.

Outro ponto a ser salientado na interação da Marinha com o estado de Minas Gerais são as operações consideradas modelo de cooperação no ambiente aquático, com os demais órgãos de segurança pública estaduais, federais e municipais, nos lagos e represas do Estado, sob a coordenação da Secretaria de Justiça e Segurança Pública de MG. As operações Mar de Minas, em Furnas; Salamina, na represa de Miranda, em Uberlândia; e Abrolhos, na represa de Várzea das Flores, em Contagem e Betim, são exemplos vividos e reconhecidos de cooperação entre os diversos entes de segurança do estado e causam um impacto muito positivo para a população local.

Dessa forma, chegamos ao fim desta breve resenha histórica, na qual procuramos sintetizar diversas informações que mostram como o estado de Minas Gerais, em especial por meio de seus filhos ilustres, tem contribuído para o



Figura 43 – Infográfico Operação Mar de Minas III
Fonte: Sejusp/MG2023



Figura 44 – Infográfico Operação Salamina (Uberlândia)
Fonte: Sejusp/MG2023

engrandecimento da Marinha do Brasil, ao mesmo tempo que a instituição Marinha, por sua vez, vem, cada vez mais, atuando em prol da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana nos rios, lagos e represas e da prevenção da poluição hídrica, cooperando para o desenvolvimento e progresso do estado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo procurou concatenar argumentos legais, geográficos e históricos que, em conjunto, demonstram a

importância da inter-relação sinérgica de Minas Gerais com a Marinha do Brasil, com múltiplos benefícios para ambas as partes. Dessa forma, esperamos ter chamado a atenção de todos para a importância da valorização da comemoração dessa efeméride de cem anos da presença oficial da Marinha do

Brasil em Minas Gerais. Não podemos deixar de mencionar a paixão pelo mar e pelas águas e os esportes náuticos que caracterizam o povo mineiro, levando-o a sonhar com uma Marinha cada vez mais presente e atuante no estado, não olvidando o legado de mais de 97 anos de realizações do passado.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História da Marinha do Brasil; História do Brasil;

<NOMES>; Vultos Navais;

<PODER MARÍTIMO>; Navegação fluvial; Navegação interior;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Devido à extensão da lista de Referências Bibliográficas, os interessados em obtê-la devem entrar em contato pelo *e-mail*: silvio.aderne@marinha.mil.br.