

# Vela

GUILHERME BORGES PACHECO PEREIRA

## Sailing

Besides its traditions of excellence, creativity and technology of great prominence in Brazil, sailing is the sport that has had the best results in international competitions. There have been sailing competitions in Rio de Janeiro since 1877, when this sport was consolidated in England and taken to various European countries and to the U.S. The very first sailing club was founded in RJ in 1906 and, in 1913, another one came up in Niterói-RJ, where a cluster was developed with the additional foundation of several clubs and initiatives of boat building for both leisure and competition. The first units of "Hagen Sharpie", a boat designed and produced by a group of sailors of the Rio Sailing Club of Niterói, were launched in 1915. Most of the members of the club and

sailors of the Niterói cluster included Germans and their descendants, situation which had prevailed until a few years ago. Likewise, other groups of German immigrants created similar clusters in Porto Alegre-RS and in São Paulo-SP. The Brazilian class of competition boats was developed in 1934: the Guanabara class, which permitted sailing to be practiced all over the country. The lone sailor who participated in the Olympic Games in Berlin in 1936 was from Niterói. In the following decades, as several classes were added to the clubs and to the national competitions, it became possible for Brazilian sailing to take part in international competitions, especially because of two prominent Brazilian sailors: Walter von Hütschler (double citizenship)

and Joerg Bruder. They were both world champions in their respective classes and inventors of technologies that changed the construction of competition boats in international terms. This chapter analyzes the evolution of the main competition classes – with emphasis on ocean sailing – in Brazil up to the present stage including advances in paralympic sailing, female sailing, and technology of boat building, which is supported by three participating Brazilian universities. Social-educational projects that offer sailing opportunities for low-income population groups, with promising results, are also reported in this chapter. Today's data in Table 4 show the economic impact of sailing in Brazil.

**Definições** A vela é um esporte náutico caracterizado pela habilidade de conduzir e manobrar embarcações com propulsão à vela. Originalmente conhecido como “iatismo”, este esporte assumiu a denominação de “vela” a fim de se diferenciar do “iatismo a motor”, pois a origem desses dois esportes é comum, pois se utilizam de embarcações. A vela é praticada tanto na forma de competição (regatas) como na forma de lazer (cruzeiro). Ambas as atividades são tratadas como navegação amadora na legislação marítima brasileira, que exige habilitação específica para a prática. As Normas da Autoridade Marítima para Amadores 3, (NORMAM 3), que são as “Normas para Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinhas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas”, dispõem sobre quatro tipos de habilitação, categoria amador para a vela: a) veleiro amador, até 16 anos, b) arrais amador, c) mestre amador e d) capitão amador. Observe-se que, excetuando-se a primeira, as outras categorias habilitam o portador também a navegar em embarcações de recreio com propulsão a motor. A entidade internacional que organiza o esporte competitivo é a *International Sailing Federation* – ISAF, e a autoridade nacional é a Federação Brasileira de Vela e Motor - FBVM. Existem 14 Federações Estaduais de Vela no Brasil. Na vela há diferentes tipos de embarcações, que variam em características e propósitos. Quando estas embarcações seguem um mesmo projeto naval, na tradição náutica são correntemente denominadas “classes” (Tabela 1). As classes, especialmente as de competição estão organizadas em “Associações de Classe”, sejam elas regionais, nacionais ou internacionais. Para os Jogos Olímpicos e para os Jogos Pan-Americanos, conforme resolução da ISAF e do Comitê Olímpico Internacional-COI, as competições são organizadas em “equipamentos” que têm sua correspondência em classes (Tabela 2).

**Origens** Do ponto de vista histórico, admite-se que a Vela se inicia como esporte na Holanda em meados do século XVII. A Holanda daquela época era uma grande potência de comércio marítimo e havia um grande número de embarcações menores que navegavam nos canais do país. Estas embarcações eram chamadas de *jagth* e “muitos nobres e abastados homens de negócios” possuíam um desses barcos para transporte e lazer. Atribui-se ao rei Charles II da Inglaterra, que estivera exilado na Holanda, o estímulo ao *yachting*, pois foi ele quem solicitou o desenvolvimento dos projetos holandeses e promoveu as primeiras regatas à vela. Em 1720 foi fundado na Irlanda o *Royal Water Club of the Harbour of Cork*, considerado o primeiro clube do esporte. Em 1851 o iate America aceita o desafio do Royal Yacht Squadron e conquista a Copa de 100 Guinéus vencendo a flotilha britânica diante da Rainha Victoria e sua corte. A partir daí criou-se o desafio da *Copa América*. Hoje a *Copa América* é a competição esportiva mais antiga ainda em disputa e certamente uma das mais dispendiosas. Com a expansão marítima e comercial da Inglaterra, bem como a influência política e cultural no século XIX desse país, o esporte da vela difundiu-se pelo mundo. A primeira participação da vela nos Jogos Olímpicos se deu em 1900, em Paris.

No Brasil, a primeira prova esportiva de vela noticiada em jornais foi realizada em Paquetá, baía de Guanabara no Rio de Janeiro, em 1875, por ocasião das festas de São Roque, padroeiro dos pescadores. Em 7 de setembro de 1877, na Enseada de Botafogo,

houve outra competição de veleiros, destacando-se os barcos “Poti”, “Canário” e “Veloz”. Nesta época pioneira, o Clube Botafogo de Regatas, do Rio de Janeiro, já se destacava por ter equipes de remo e vela. Entretanto, a organização do esporte definiu-se no início do século seguinte, a partir de dois pólos de desenvolvimento: Rio de Janeiro e Niterói. Mais tarde surgiram dois outros centros: um localizado nas represas do estado de São Paulo e outro às margens do Rio Guaíba, em Porto Alegre. Além dessas concentrações, o desenvolvimento da vela brasileira tem acontecido por meio de líderes da modalidade e das Associações de Classe.

**1906** Em que pese iniciativas pioneiras vindas desde o século XIX, é aceito que o berço da vela, como esporte organizado, foi o antigo Yatch Club Brasileiro, fundado neste ano e tendo como primeiro Comodoro o então Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino de Alencar. Este clube funcionou inicialmente no bairro de Botafogo, no Rio de Janeiro, mudando-se em 1910 para a praia de Gragoatá em Niterói, no lado oposto da baía de Guanabara.

**1910-1921** O Movimento Escoteiro (Escotismo) é fundado no Brasil por oficiais e praças da Marinha de Guerra do Brasil, que tomaram conhecimento do movimento em missão na Inglaterra (há versões, contudo, que indicam uma fundação anterior no RS, pelo clubes *Turner*). Pouco tempo depois são criados os primeiros grupos de escoteiros do mar e em 1921, foi fundada em Niterói a Federação de Escoteiros do Mar do Brasil. Benjamin Sodré, Gilmirez de Melo e Carlos Nascimento foram, entre outros, grandes líderes desse movimento, que teve destacada importância na difusão da vela e dos conhecimentos sobre o mar. Através da participação em inúmeros eventos de vela organizados pelo escotismo do mar, muitos jovens se iniciaram no esporte. Atualmente existem vários grupos de escoteiros do mar em atividade espalhados pelo Brasil, cumprindo a mesma função. O Grupo de Escoteiros do Mar mais antigo ainda em atividade é o 1º Grupo, fundado em 1915, com base no Rio de Janeiro.

**1913** Os velejadores mais ativos do Yatch Club Brasileiro resolvem criar um outro clube como desdobramento do anterior, exclusivamente voltado para a prática esportiva da vela: o Rio Sailing Club, que se instalou em Niterói, RJ, no Saco de São Francisco, local onde se encontra até hoje.

**1914** O Yatch Club Brasileiro é uma das entidades signatárias da Ata de Fundação do Comitê Olímpico Brasileiro-COB.

**1915** Lançamento à água das primeiras unidades *Hagen Sharpie*, barco desenhado e produzido pelo grupo de velejadores do Rio Sailing Club. Naquela época os barcos tinham de ser importados da Europa, pois não havia estaleiros e carpinteiros navais familiarizados com a construção de barcos para esporte. E como a I Guerra Mundial tornou a importação de barcos mais difícil, os sócios do clube se reuniram e decidiram sobre a criação de um tipo de barco nacional que atendesse às exigências dos velejadores: não muito grande e oneroso, suficientemente seguro, e de fácil construção. O desenho ficou a cargo de Harry Hagen, um dos sócios, razão pela qual passou a ter o seu nome. O casco foi uma novidade para aquela época, pois tinha o fundo em “V”, o que facilitava a construção amadora. A flotilha do *Hagen Sharpie* favoreceu também o crescimento da vela.

**1920** Surge na Enseada de Botafogo, hoje bairro da Urca, no Rio de Janeiro, o Fluminense Yacht Club. Embora localizado à beira d'água, pouco tinha a ver com a vela: a sua principal atividade era a aviação esportiva. Com a II Guerra Mundial, os combustíveis foram racionados e voar por esporte tornou-se mais difícil. Depois de um sério acidente em que faleceu o esportista Darke de Mattos, a Prefeitura decidiu condenar o campo de pouso por achá-lo perigoso. Por iniciativa de um grupo de sócios, o clube passou então a investir nos esportes náuticos. Em 1942 mudou o nome para late Clube do Rio de Janeiro-ICRJ e é atualmente um dos maiores e um dos mais importantes iates clube do país. O ICRJ promove, desde 1944, a Regata Darke de Mattos, para a Classe Star, que é a competição esportiva regular mais antiga do país.

**Décadas 1920 – 1930** Nos anos de 1920, em Porto Alegre-RS, alguns esportistas pioneiros velejavam pelo rio Guaíba e a se reuniam no bar Liliput daquela cidade. Da formação deste grupo surgiram as primeiras regatas na raia do bairro Navegantes. A primeira prova oficial de Porto Alegre foi em abril de 1934. Porém a falta de um local adequado para abrigar os barcos levou o empresário Leopoldo Geyer a adquirir um terreno na rua Frederico Mertz, onde o grupo de velejadores pudesse dispor de um porto e de uma sede. No dia 12 de dezembro de 1934, em uma das habituais reuniões no Liliput, Hugo Berta sugeriu aproveitar a passagem do Dia do Marinheiro, para fundar a nova sociedade homenageando a Marinha do Brasil. Foi programado um jantar na Sociedade Germânia com tal finalidade. E assim, em 13 de dezembro de 1934, estava fundado o Clube Veleiros do Sul. Ewald Ritter foi escolhido o primeiro Comodoro. Desde o seu começo até os dias presentes, o Veleiros do Sul vem se mantendo fiel à sua filosofia de clube de vela. Foi o pioneiro do Brasil na participação de regatas internacionais, a partir de 1937, ao manter intercâmbio com os clubes do Uruguai e Argentina. Destacou-se ao sediar eventos nacionais e internacionais, assim como seus velejadores que têm conquistado títulos importantes para o iatismo brasileiro.

**1923** O Yatch Club Brasileiro já renovado muda-se para o seu endereço atual no Saco de São Francisco, ao lado do Rio Sailing Club. A vela recomeçou a crescer, estimulada pelo grande número de alemães e seus descendentes, que formavam a maioria do quadro social. No mesmo ano o clube adotou um monotipo, uma “jolle” alemã de casco trincado, com 15 m<sup>2</sup> de área vélica.

**1931** Neste ano foi lançado na Alemanha o “Sharpie” 12m<sup>2</sup>, e no ano seguinte o Yacht Club Brasileiro o adotava, formando a primeira flotilha no Brasil. Rapidamente a classe se espalhou por todo país.

**1934** Fundou-se neste ano primeiro clube de vela de Porto Alegre-RS, o Veleiros do Sul, e logo em seguida por iniciativa de seu criador, Leopoldo Geyer, tem início o Clube Jangadeiros e o late Clube Guaíba, fazendo da capital gaúcha um dos maiores centros de vela do país, à época. Na década de 1940, junto com José Cândido Pimentel Duarte do Rio de Janeiro, Geyer fundou e ajudou a manter a primeira revista especializada em vela, a *Yachting Brasileiro*. E para estimular a juventude fundou a Sociedade de Amigos da Vela - SAVEL, com o propósito de construir e financiar barcos para os jovens. E como o seu contemporâneo e colega esportista Pimentel Duarte, Geyer velejava no Guaíba e fazia cruzeiros na Lagoa dos Patos. Ele passava parte de seu tempo no Rio de Janeiro onde fazia cruzeiros na Baía de Guanabara com seu

classe Carioca e cruzeiros e regatas de Oceano com o classe Brasil "Cairu". Em 1984, aos 95 anos, Leopoldo Geyer faleceu, tornando-se um dos modelos de liderança esportiva no Brasil.

**1934** Fundação da Liga Carioca de Vela e Motor pela reunião das entidades Clube de Regatas Guanabara (sede da Liga); Clube dos Tabajaras; Clube dos Caiçaras; Clube de Regatas do Flamengo; late Clube Brasileiro; Rio Yacht Club e Fluminense Yacht Clube (late Clube do Rio de Janeiro). Seu primeiro presidente foi até 15 de março de 1939, Mario Luiz Frias, sucedido por José Cândido Pimentel Duarte, que dirigiu a Liga até agosto de 1944. Durante seu mandato, em 5 de novembro de 1941, a Assembléia Geral alterou sua denominação para "Federação Metropolitana de Vela e Motor". Em 1975, esta entidade assumiu a sua denominação atual: Federação de Vela do Estado do Rio de Janeiro, hoje a mais antiga do país. É criada também neste ano a Federação Brasileira de Vela e Motor, tendo como seu primeiro presidente o Almirante Lemos Bastos.

**1935** Walter Heuer encomendou na Alemanha os desenhos de um barco de bolina retrátil, cabinado e com suficiente conforto para pernoites e cruzeiros pela baía de Guanabara; a nova classe se chamaria "Guanabara".

**1936** Com a colaboração do então Comodoro Preben Schmidt, um dinamarquês radicado no Brasil, o desenho do *Hagen Sharpie* foi modernizado e os velejadores passaram a disputar regatas e fazer pequenos cruzeiros até o fundo da baía de Guanabara. Preben Schmidt, o "velho Preben" como era conhecido, foi o patriarca de mais duas gerações de velejadores: Axel Schmidt e Eric Schmidt, tricampeões mundiais da Classe Snipe pelo Brasil, Margrete Schmidt, pioneira entre as mulheres, além de Torben Schmidt Grael e Lars Schmidt Grael (netos de Preben), medalhistas olímpicos. Em 1936 a vela brasileira estreou na Olímpiada de Berlim com um participante, o velejador de dupla nacionalidade alemão/ brasileiro, Walter Heuer, na classe iole Olímpica.

**Década de 1940** Neste período, a vela brasileira teve seu desenvolvimento marcado por lideranças como José Cândido Pimentel Duarte, Leopoldo Geyer, Anchyses Carneiro Lopes e muitos outros. Um marco importante para o desenvolvimento da vela no Brasil foi a iniciativa de Anchyses Lopes em 1944, que com o apoio de Jorge Bhering de Mattos, comodoro do então Fluminense Yacht Club (depois late Clube do Rio de Janeiro), trouxe a classe Star ao Brasil. Classe olímpica e de alto desempenho técnico, o Star exigiria dos velejadores grande preparo técnico. Anchyses Lopes, em iniciativa original, trouxe para o Rio de Janeiro um velejador de prestígio internacional, Walter von Hütschler, para ensinar e treinar velejadores brasileiros.

Nascido na Alemanha e bicampeão mundial da Classe Star em 1938-39, Walter von Hütschler passa a representar o Brasil nos mundiais desta classe a partir dos anos 1950. No mundial de Havana, 1955, Hütschler participa sob a bandeira brasileira, tendo como proeiro Peter D. Siemsen, futuro Vice-Presidente da IYRU (atual ISAF). Foram 11 participações pelo Brasil e 4 pela Alemanha de 1932 a 1975, totalizando 43 anos de atividade em competições de alto nível. De reconhecida importância histórica, mas sobretudo técnica, Hütschler foi durante muitos anos um dos principais interlocutores da vela brasileira com os velejadores internacionais. Em particular von Hütschler desenvolveu a técnica de modificar o perfil aerodinâmico da vela pela flexão do mastro. Técnica hoje generalizada e fundamental, sendo utilizada em todos os barcos à vela. Septuagenário, von Hütschler ainda navegava nas águas da Baía de Guanabara em seu Star "Pimm".

José Cândido Pimentel Duarte, presidente Clube de Regatas Guanabara, iniciou-se na vela com um Star fora de classe e chegou à vela de oceano quando mandou construir na Alemanha o "Procelária", um barco com quilha de barbatana, que se tornou o embrião da vela de oceano brasileira. Em 1944 importou os desenhos de Snipe e junto com Fernando Avelar fundou a primeira flotilha deste monótipo. Em 1946 ele lançou os primeiros onze barcos da Classe Lightning. Para incentivar o novo esporte, ele financiava os barcos para os sócios do Clube, que assim podiam adquiri-los em suaves prestações. O seu barco mais famoso foi o lendário "Vendaval", um iole de 63 pés, cujos desenhos ele encomendara ao escritório de desenho naval Sparkman & Stephens em 1940. Mais tarde, em 1947, Hipólito Gil Elizalde e Pimentel

Duarte, idealizaram a mais longa, e por décadas, a mais importante, regata de oceano da América do Sul, Regata Buenos Aires-Rio, um percurso de cerca de 1200 milhas.

O Grêmio de Vela da Escola Naval, fundado em 1943, organiza a Regata Escola Naval em 1946, que chegaria a ser o evento de vela recordista em participação na América do Sul, em 1999, com a participação de 852 barcos, com mais de mil velejadores em ação. A Regata Escola Naval é um dos eventos mais tradicionais da vela brasileira.

**Décadas de 1950 -1960** Neste período, com base em algumas iniciativas isoladas da década anterior, surgem os primeiros clubes de vela do estado de São Paulo. Estas entidades se concentraram na represa de Guarapiranga e mais tarde na Represa Billings, que constituiu até recentemente um dos *clusters* de vela do país acompanhando o exemplo de Niterói, Rio de Janeiro e Porto Alegre. Desde o aparecimento deste pólo de desenvolvimento, já velejavam no local as velozes "Jollen" de 20 m<sup>2</sup>, depois seguidos de barcos mais sofisticados, como o *Flying Dutchman* e outros. Deste pólo de excelência náutica saíram campeões mundiais como Joerg Bruder, os primeiros medalhistas olímpicos brasileiros Reinaldo Conrad e Burkhard Cordes (bronze na Classe Flying Dutchman, 1968). Joerg Bruder, falecido precocemente em 1973, foi tricampeão mundial da Classe Finn, feito somente superado em 2004. Bruder é considerado até hoje um dos maiores velejadores brasileiros e ainda é lembrado internacionalmente na Classe Finn. Seu papel no desenvolvimento da vela no país também foi marcante. Numa época de rarefeito intercâmbio internacional e uma indústria ainda incipiente, Bruder solidificou a participação brasileira em nível mundial; criou e fabricou também os famosos mastros de alumínio Bruder. Na Classe Oceano, disputou-se em 1951 a primeira versão da Regata Santos-Rio, a primeira regata longo curso em águas brasileiras, que se tornou uma prova clássica e é disputada até hoje, sem interrupções. Neste mesmo ano os brasileiros conquistaram duas medalhas na primeira versão dos Jogos Pan-Americanos: ouro na Classe Star com Ronaldo Bueno e Gastão de Souza e prata na Classe Snipe com Jean Maligo e Geraldo Motoro. A classe Pingüim chega ao país e irá formar pelo menos três gerações de velejadores de qualidade, que conquistarão mais de 20 títulos internacionais. Durante muitos anos o Pingüim será o barco de referência para a iniciação no esporte.

**Décadas de 1970-1980** Este período marca a maturidade da vela no Brasil. São importados os primeiros veleiros de oceano de fibra de vidro da França e dos EUA. As classes Optimist, 470, Hobbie Cat e Laser surgem como classes de iniciação esportiva e de internacionalização da vela. O interesse se expande e a indústria náutica nacional inicia um segundo processo de crescimento, já baseada em materiais sintéticos e sofisticados, como a fibra de vidro para os cascos, o dacron, o nylón e mais tarde o mylar e o kevlar para as velas e o alumínio para os mastros. São construídos os primeiros monótipos, pranchas à vela e veleiros de oceanos em fibra de vidro e são utilizados materiais exóticos, alguns a partir de projetos nacionais. Há uma notável expansão do número de praticantes que se reflete no aumento do número de estaleiros, fábricas de equipamentos, de lojas especializadas, de publicações náuticas, e na criação das primeiras escolas de vela desvinculadas de clubes, destinadas a pessoas que não eram sócias de clubes náuticos. São construídas as primeiras marinas e empreendimentos imobiliários associados aos esportes náuticos. O Brasil sediou campeonatos continentais e mundiais de várias classes.

O intercâmbio internacional aumenta e os resultados esportivos ganham expressão internacional. Em Montreal, 1976, Reinaldo Conrad repetiria o seu feito de 1968, nesta ocasião com o proeiro Peter Ficker. Gastão Brun se destaca na classe Soling, onde representa o Brasil nos jogos de Montreal formando tripulação com Vicente Brun e Andréas Wengert. Em 1978 é campeão mundial, junto com seu irmão Vicente e Roberto Martins. A partir dos anos 1980, surge uma outra geração de velejadores campeões, com grande reconhecimento internacional, que irá se consolidar nos anos seguintes. Nos Jogos Olímpicos de Moscou o Brasil consegue as suas duas primeiras medalhas de ouro olímpicas na vela com Alex Welter e Lars Bjorgstrom, na classe Tornado e Marcos Soares e Eduardo Penido na classe 470. Soares e Penido são hoje dois empreendedores no esporte em importantes iniciativas.

**Décadas de 1980-2004** A vela no Brasil ganha contornos profissionais, surgindo a figura do patrocinador, do velejador

profissional e dos grandes projetos. Várias cidades e clubes mantêm em seus calendários esportivos eventos de vela que duram vários dias. Peter D. Siemsen torna-se Vice-Presidente da *International Yacht Race Union* (atual ISAF), órgão máximo da vela. As dimensões atuais do esporte exigem planejamento profissional e grandes recursos. É criada a ACOBAR – Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e neste período sugeriram ou se consolidaram eventos da vela de grandes dimensões:

- Salões Náuticos de São Paulo e Rio de Janeiro – Exposição de indústria, comércio e outros serviços na área náutica;
- Semana de Vela de Ilhabela – o maior evento da vela brasileira;
- Regata Escola Naval – Regata tradicional para todas as classes, com 57 edições realizadas;
- Regata Darke de Matos (classe Star) – A mais antiga regata do calendário nacional com 60 edições realizadas;
- Os circuitos de vela de oceano do Rio de Janeiro, Salvador e Florianópolis;
- Regatas Oceânicas Santos-Rio, Buenos Aires-Rio, Recife-Fernando de Noronha e Vitória-Trindade – regatas tradicionais de longo curso;
- Regata Rota do Aço – Idealizada por um grupo de siderurgia para reproduzir a rota do aço de Vitória a São Francisco do Sul, é a primeira regata de oceano a conceder prêmios em dinheiro, ajuda de custo e sorteio para patrocínio. Em sua primeira edição em 2004, reuniu 40 barcos de oceano;
- Simpósio de Segurança do Navegador Amador – Realizado na Escola Naval, sob a chancela da Diretoria de Portos e Costas-DPC, teve sua primeira edição em 2001 e recebe mais de 500 inscrições por evento;
- Semanas Pré-Olímpicas – Eventos exclusivos para as classes olímpicas;
- Match Race Brasil – Evento de alto nível, com tripulações convidadas e timoneiros ranqueados, caracterizado por uma série de regatas de "um contra um em barcos iguais", onde as tripulações trocam de barco a cada regata.

**Vela Olímpica** Os velejadores brasileiros das classes olímpicas e internacionais têm apresentado ao longo dos anos uma trajetória merecedora de destaque. Em que pese a distância dos grandes centros da vela mundial e o diferencial tecnológico, tecnicamente a vela é um dos esportes brasileiros de melhores resultados internacionais (Tabela 3). Os resultados esportivos e os eventos são muito expressivos, provocando um significativo aumento da participação e um reconhecimento da mídia. Inúmeros velejadores contribuíram para o desenvolvimento técnico do esporte. Medalhistas olímpicos e campeões mundiais estão envolvidos na indústria náutica, administração de pólos náuticos, projetos de competição e divulgação da vela.

Da geração dos anos 1980 e 1990, ao menos três velejadores devem ser mencionados:

Lars Grael – Participou de três edições dos Jogos Olímpicos, com duas medalhas de bronze na Classe Tornado em 1988 e 1996, igualando-se a R. Conrad. Foi atleta representante do Brasil no COI. Tornou-se um importante dirigente esportivo no país, ocupando vários cargos públicos e é um dos principais estimuladores da vela nacional.

Robert Scheidt – Tricampeão Pan-Americano na Classe Laser, conquistou duas medalhas olímpicas (ouro em Atlanta e prata em Sidney). Tornou-se um destaque individual no esporte brasileiro quando conquistou seis títulos mundiais na Classe Laser e recebeu o título de melhor velejador do mundo em 2001, conferido pela ISAF. Participará pela terceira vez dos Jogos Olímpicos.

Torben Grael – Campeão Pan-Americano (Soling) e Mundial (Snipe Juvenil e Star), tem quatro medalhas olímpicas ((Prata – Los Angeles, 1984; Bronze – Seul, 1988; Ouro – Atlanta, 1996 e Bronze – Sydney, 2000). Em 2000, Torben teve o privilégio de ser selecionado para compor a tripulação da equipe italiana que participou da America's Cup, a mais sofisticada e prestigiada

competição de vela internacional, exercendo a função de tático da equipe. Nesta competição, foi o Campeão da Louis Vuitton Cup. Torben participará pela sexta vez dos Jogos Olímpicos e inscreveu-se como um dos maiores atletas da história do esporte brasileiro.

**Vela de Oceano** A classe oceano reúne tipos de barcos que apresentam condições para navegações de maior distância e de maior tempo. Pode-se velejar ao longo da costa ou cruzando oceanos durante dias, semanas ou meses. Entretanto é necessário que o veleiro seja adequadamente equipado. Os veleiros de oceano apresentam acomodações para dormir, cozinhar, mesa de navegação e banheiro. Os barcos de oceano em geral são equipados com motores para manobras, geração de energia e deslocamentos. Esses barcos variam muito em comprimento, área vélida, peso, acomodações e equipamentos. Muitos dos equipamentos utilizados são de alta tecnologia como GPS (posicionamento por satélite), radares, rádio-transmissores. Materiais exóticos também são amplamente utilizados.

A vela de oceano no Brasil é antiga, registrando-se o primeiro lançamento de uma classe (projeto) nacional em 1946, a Classe Rio de Janeiro, um *sloop* de 33,5 pés, projetado por Lindsey Lambert, um arquiteto naval inglês radicado no Brasil. Ele já desenhara entre outros, um "Seis metros RI" e o "Dingue" nacional de 12 pés. Entretanto, antes desta iniciativa, no início da década de 1940, Pimentel Duarte sentindo a necessidade de um barco de oceano adequado para cruzeiros e regatas mais longas em nosso litoral, entre elas a Buenos Aires-Rio, havia encarregado à firma Sparkman & Stephens o projeto do Classe Brasil, um *sloop* de 42 pés. Em 1949 foi para a água o primeiro de uma série de 10 barcos, o "Ondina", de Joaquim Belém que seria vencedor das duas primeiras Regatas Santos-Rio. Em 1953 o Classe Brasil Caiuru II de Jorge Frank Geyer venceria a 3ª Regata Buenos Aires-Rio. Nas décadas de 1950 e 1960, a Classe já contava com adeptos que se tornaram líderes da vela brasileira tais como Günter Schaefer, Joaquim Belém, Joaquim Pádua Soares, Ragner Janer, José Luis e Fernando Pimentel Duarte, Domício Barreto, Alcides Lopes, Leon Joulié, Jorge Geyer e Paulo Ferraz. Neste estágio, os últimos dois barcos Classe "Brasil" foram construídos em Salvador. E. Fischer projeta e constrói duas classes "anão de oceano", o Toninha e o Dourado.

Depois dos anos de 1960, a Vela de Oceano começou a crescer e se modernizar com o aparecimento dos cascos de fibra de vidro e as velas de fibras sintéticas. Instala-se a indústria de construção naval para este segmento baseada na tecnologia da fibra de vidro, barateando o custo e acelerando a construção. Em 1970 é criado o Circuito-Rio, primeiro campeonato em série de regatas para a classe oceano. Em 1971 é disputada a 1ª Regata Cape Town-Rio, competição que, embora irregular ainda existe. Um dos marcos mais importantes para a vela de competição oceânica desta época deu-se em 1973. O veleiro Saga, de Erling Lorentzen, vence a prestigiosa Fastnet Race durante a Admiral's Cup na Inglaterra. A partir dos anos 1970, muitas tripulações de oceano participaram de regatas internacionais na Europa e nos Estados Unidos, muitas vezes com destaque. Líderes da vela de oceano foram importantes nesta época, estimulando a indústria e as competições, entre eles cabe registrar Eduardo Souza Ramos, Fernando Pimentel Duarte e Laurits A. von Lachmann.

Hoje, há importantes competições de veleiros de oceano em várias partes do país: Circuito de Ilhabela, as Regatas e Circuitos em Angra dos Reis, o Circuito Rio e Circuito de Niterói; as regatas de veleiro cabinado em Brasília; os Circuitos de Salvador e Florianópolis e o Campeonato Brasileiro da Classe Oceano. Em termos internacionais, Ilhabela, Salvador e Rio de Janeiro têm sido escalas ou portos de chegada de importantes regatas transoceânicas como a *Mini-Transat*, a *Transat Jacques Vabre*, a *Around Alone*, a *Clipper Volvo Ocean Race*.

**Vela de Oceano, exploração e aventura** Muitos velejadores brasileiros se aventuraram em empreitadas difíceis. Esta versão do esporte se aproxima da exploração e da aventura, ainda que inspirada por motivos turísticos ou competitivos. Freqüentes em países de cultura marítima solidificada, a vela de longo curso é ainda incipiente no Brasil, mas é reveladora da expansão do esporte e do estágio de desenvolvimento tecnológico. Algumas realizações devem ser mencionadas:

Roberto Mesquita	Projetista naval, no início dos anos 1970 empreendeu uma viagem à Polinésia em um pequeno veleiro. Em seu retorno foi responsável por projetos para a construção amadora e foi um dos pioneiros na construção naval de pequenos veleiros em fibra de vidro.
Geraldo Tollens Linck	Com uma jovem tripulação, partiu do Clube dos Jangadeiros no seu barco Plancton em 1976 e navegou toda a costa brasileira, de Porto Alegre ao Oiapoque. Escreveu o livro <i>Velejando o Brasil</i> onde descreve não somente velejada, mas os lugares e costumes.
Aleixo Belov	Brasileiro naturalizado, foi o primeiro a fazer a circunavegação em solitário. Partiu de Salvador em 16 de Março de 1980 no veleiro de 36 pés Três Marias, construído em casa. Repetiu o feito mais duas vezes. Escreveu 4 livros sobre as viagens.
Veleiro Samba	Renato Botelho e sua esposa Suzi partiram do Rio de Janeiro em fins dos anos setenta no veleiro Samba, de aço fabricado no Brasil para dar a volta ao mundo. A viagem foi coberta pela Revista Vela e Motor. Hoje o casal vive no Samba, atracado em Niterói.
Amir Klink	Certamente o mais conhecido entre os velejadores citados. Klink realizou várias expedições, entre elas passar o inverno na Antártida e uma circunavegação passando por pontos ainda não explorados por nenhum veleiro. A exploração mais recente foi a Circunavegação Polar Antártida, realizada a bordo do Parati 2, com mais quatro tripulantes, concluída em fevereiro de 2004. Amir Klink tem usado em seus barcos avançadas tecnologias de ponta.
Roberto Pandiani	Betão Pandiani liderou três expedições importantes utilizando sempre catamarãs Hobie Cats de 21 pés: a) de Miami a Ilhabela, passando pela Bacia Amazônica, b) de Puerto Montt, Chile, ao Rio de Janeiro contornado o Cabo Horn e c) a Travessia do Drake.
Gustavo Pacheco	Foi o primeiro brasileiro a participar e completar a regata Transat 6.50 Charente Maritime-Bahia (Mini-Transat), em 2003. Esta regata é feita em um barco de 6,5m e em solitário, num percurso de La Rochell (França) e Salvador, com escala nas Ilhas Canárias, totalizando 4500 milhas.
André Homem de Melo	Único brasileiro a realizar a volta ao mundo sem escalas.

Um grupo de brasileiros, liderados pelo campeão mundial Alan Adler está atualmente planejando participar da Regata Volvo Ocean Race, volta ao mundo tripulada, onde participam barcos de alta tecnologia e alto custo.

**Vela Paraolímpica** Desde 1999, em Guarapiranga - SP, existe a iniciativa de oportunizar a vela de competição para pessoas portadoras de deficiência física em um projeto denominado "Água Viva". Esta iniciativa reúne o Clube Desportivo Municipal de Iatismo, o Clube Paradesportivo Superação e a Associação Paulista de Velejadores da Classe Day Sailer. A Federação Brasileira de Vela e Motor – FBVM uniu-se ao projeto para facilitar o desenvolvimento de condições para a implantação da Classe 2.4, internacional e paraolímpica, no Brasil.

**Vela não-competitiva** A vela se apresenta também como uma prática não-competitiva. Diferentes tipos de embarcações são utilizados para esses fins. As embarcações menores e mais leves servem para passeios mais curtos. Os veleiros de oceano, com cabine e acomodações internas permitem cruzeiros mais longos de vários dias ou semanas. Há um número incontável de velejadores não-competitivos. Estes velejadores nem sempre são filiados às associações de classes, aos clubes náuticos ou às federações, ficando assim difícil dimensionar este tipo de participação. Mas é notável a expansão dos serviços e da indústria para o esporte náutico. Este crescimento é maior do que o necessário para a vela de competição, portanto certamente estes serviços estão também dirigidos para a vela não-competitiva.

**Vela Feminina** A participação feminina na vela, desde suas origens, é bastante significativa. Certamente um fator facilitador foi a

possibilidade da ampla participação familiar, particularmente na sua versão de lazer. Na vela de competição a mulher também tem participação histórica. Um dado revelador desta participação é a criação da 3º flotilha da Classe Snipe no Brasil, no late Clube Cruzeiro do Sul na represa Billings em São Paulo no ano de 1950. No início desta flotilha, a metade dos participantes se constituía por meninas, acontecimento raro em outros esportes.

Desta flotilha se destacaria Bibi Juettz, que veio realizar grandes conquistas de dar importante contribuição à vela feminina. Conquistou três vice-campeonatos brasileiros (1952 em São Paulo 1953 no Rio de Janeiro e em 1957 Maceió), sempre com proeiras, e sempre as únicas participantes femininas. Foi reserva da tripulação masculina da Classe Snipe nos Jogos Pan-Americanos de 1951, que viria a conquistar a medalha de prata. Bibi permanece ativa, tendo participado de todos os Campeonatos Mundiais Master da Classe Snipe, desde o primeiro em 1986, vencendo o Campeonato Mundial de 1988, em Córdoba, Argentina, tendo na proa Felipe Vasconcellos. Bibi iniciou muitos velejadores de sucesso como instrutora de vela e é, entre homens e mulheres, uma das mais respeitadas velejadoras da Classe Snipe no mundo.

Ainda em São Paulo, velejando na Represa de Guarapiranga, Cornélia Buckup foi precursora da Classe Pingüim e mais tarde ao final dos anos 1960 velejou com sucesso na Classe Snipe. Na Baía de Guanabara destacava-se Margrete Schmidt (Guida), do Rio Yatch Club. Iniciou-se na vela em família e devido ao pequeno número de competidoras do sexo feminino, competia contra os homens, nas classes *Hagen-Sharpie* e *Snipe*, tendo sido Vice-campeã Brasileira desta classe em 1960, comandando o barco que tinha seu irmão Erik Schmidt como proeiro. Representou o Brasil no Campeonato Sul-Americano de Snipe, no Chile, no mesmo ano.

Outro nome importante para participação feminina na vela é Carmem Ballot, do Rio de Janeiro, que no final dos anos sessenta começou a participar de regatas na Classe Oceano, com o veleiro Sagitário. Carmem não somente foi velejadora de destaque como também participou ativamente na promoção da vela como jornalista e editora. Ajudou a criar e manter durante muitos anos a revista Vela & Motor, cobrindo o hiato deixado pela Revista Yatching Brasileiro. A Vela & Motor, antecedente das atuais revistas náuticas, gerou o novo padrão editorial neste segmento. Carmem Ballot participou também da criação das Edições Marítimas que praticamente fundou o mercado editorial náutico no Brasil, editando livros de autores nacionais e estrangeiros.

Em Seul em 1988, o Brasil teve, pela primeira vez, representantes femininas nos Jogos Olímpicos. As competições à vela, até então, eram tratadas como mistas, exceto nos equipamentos de apenas um tripulante, exclusivamente masculinos. Mas a partir daquele evento foi implantada a categoria feminina. Pelo Brasil competiram Cíntia Knoth e Márcia Pellicano na Classe 470 feminina. Em 2003 as velejadoras Isabel Ficker e Laura Zanni, conquistaram o inédito título mundial da classe 420 feminina, tornando-se assim as primeiras brasileiras campeãs mundiais na vela. Na Classe Oceano, desde o início dos anos 1990 tripulações exclusivamente femininas estão participando dos mais importantes eventos nacionais. Atualmente quase todas as classes contam com ativa participação feminina em regatas e no calendário nacional há regatas exclusivas para mulheres.

**Vela Rádio Controlada** A vela Rádio Controlada surge do nautimodelismo e é atualmente reconhecida como modalidade esportiva filiada à vela em geral. A União Brasileira de Veleiros Rádio Controlados é a suprema dirigente da vela rádio controlada no Brasil, fundada em 31 de outubro de 1982, oficialmente reconhecida pela ISAF / RSD Radio Sailing Division e Federação Brasileira de Vela e Motor-FBVM. Em 1993 passa a ser denominada oficialmente Vela Rádio Controlada e torna-se um Departamento do FBVM.

Em 1965 foi inaugurado o tanque de modelismo naval no aterro do Flamengo – Rio de Janeiro – RJ. Paulistas e cariocas se encontraram na inauguração do Modelódromo do Ibirapuera em 1968. Nesta época, o nautimodelismo era ainda praticado com leme de vento o antecessor do rádio-controle. Em 1980 aconteceu a 1ª Regata Anual de Brasília que reuniu velejadores de várias localidades do país, a saber: São Paulo, Curitiba, Goiânia, Porto Alegre, e de Brasília, onde a vela rádio controlada era praticada, até então de maneira isolada. Pode-se dizer que o encontro em

Brasília deu início à fase moderna da modalidade no Brasil. Atualmente a VRC organiza campeonatos nacionais nas classes "M" e "1 Metro". Esta última classe somente utiliza barcos de projeto nacional devidamente homologados pela U.L.Y - União Latinoamericana de Yates Rádio Controlados.

**Desenvolvimento tecnológico** O desenvolvimento de tecnologia diretamente associada à vela tem sido impulsionado por uma série de iniciativas. Projetos navais e tecnologia de construção de barcos e de equipamentos têm se expandido. A construção amadora de veleiros também tem sido beneficiada por este desenvolvimento. Informações de várias fontes, como contatos pela Internet, publicidade e reportagens em revistas especializadas, disponibilidade de equipamentos e de materiais dão as bases para se operar com a hipótese que há um número bastante considerável de iniciativas nesta área. Este desenvolvimento na vela brasileira pode ser exemplificado pelo menos por meio de quatro projetos importantes:

a) A Universidade de São Paulo-USP, em conjunto com uma empresa de construção naval, está desenvolvendo um projeto de um catamarã de alta velocidade (veleiro de dois cascos com hidrofólios) que será utilizado em uma longa travessia no Ártico. Nesta mesma universidade foi implantado um curso de projeto e construção amadora voltado para embarcações de recreio.

b) O Pólo Náutico da Universidade Federal do Rio de Janeiro, gerado a partir da Escola de Engenharia desta universidade, desenvolve alguns projetos importantes para a vela:

- Projeto da Classe Open 650, com o objetivo de implantar a classe no Brasil. Esta iniciativa conta com o apoio de diversas empresas e velejadores experientes. É nesta classe que é disputada a regata Mini-Transat em solitário no percurso entre La Rochelle e Salvador, que já contou com um representante brasileiro na versão de 2003.

- A Holos, indústria náutica, incubada pelo Pólo Náutico da UFRJ, que retomou, com inovações tecnológicas, a construção do pequeno veleiro de projeto nacional para dois tripulantes: o Dingue.

- Desenvolvimento de projeto de um multi-casco de alta tecnologia.

- Desenvolvimento de projeto para a construção de um barco escola em conjunto com a MaxiVela, empresa dedicada ao desenvolvimento do esporte.

c) A Federação de Vela de Santa Catarina associou-se à Universidade do Estado de Santa Catarina-UDESC para desenvolver estudos sobre biomecânica, fisiologia e treinamento para velejadores. A UDESC faz parte da Rede CENESP (Centros Nacionais de Excelência Esportiva), um programa do Ministério dos Esportes de apoio à tecnologia do treinamento esportivo.

d) A FBVM organizou um grupo de trabalho com objetivos de formar e desenvolver a vela olímpica brasileira por meio de várias iniciativas:

1. Curso de formação de treinadores, com o apoio da Solidariedade Olímpica (2003);

2. Curso de formação de instrutores para iniciação, com o apoio da ISAF (2003);

3. Equipe de desenvolvimento para o treinamento das equipes de vela;

4. Criação da Equipe Permanente de Vela Olímpica, com o apoio da Petrobrás;

5. Criação de uma base permanente na Europa (Como, Itália) para facilitar a logística e a participação dos brasileiros nos eventos mais técnicos do esporte;

6. Implantação dos Centros de Treinamento, em clubes do Rio Grande do Sul, São Paulo e Rio de Janeiro, por meio de convênios.

- e) Desenvolvimento do projeto para a participação de tripulação brasileira, com barco de bandeira nacional, na regata Volvo Ocean Race – volta ao mundo, em 2005.

**Projetos sócio-educacionais** A recente história social e política da sociedade brasileira provocou uma considerável demanda pelo

papel social do esporte. A vela, como outros esportes, também gerou iniciativas nesta área. Este capítulo destaca algumas iniciativas criadas a partir do mesmo núcleo de idéias.

1. Projeto Grael – Em junho de 1998, na cidade de Niterói, foi criado um projeto com objetivo de oportunizar a experiência na vela para crianças e jovens estudantes de baixa renda da Rede Pública de Ensino de Niterói. Com o apoio da Prefeitura da Cidade de Niterói e impulsionado pelo reconhecimento social dos velejadores niteroienses a partir dos expressivos de resultados em Jogos Olímpicos e em importantes competições internacionais. O programa, na sua fase inicial, foi organizado por Lars Grael e Torben Grael, Marcelo Ferreira, Cíntia Knoth e Luis Evangelista, ficando conhecido pelo nome de Projeto Grael. Em setembro de 1999 o projeto implantou um núcleo na Cidade de Vitória no Espírito Santo. Até o ano de 2003, o Projeto Grael formou 11 turmas em Niterói e 7 em Vitória. Alguns atletas com êxito já foram revelados a partir desta experiência.

O Projeto Grael, devido às necessidades de organização mais complexas diante de sua expansão, gerou o Instituto Rumo Náutico, que é o braço institucional do Projeto Grael, e que permitiu a expansão das metas e dos objetivos. O Instituto Rumo Náutico tem sua atuação baseada em quatro objetivos principais: a) formação esportiva, b) capacitação profissional, c) educação ambiental e d) cultura (cultura da maritimidade). Atualmente, o Instituto Rumo Náutico dedica-se a expandir suas atividades de forma a beneficiar um número maior de jovens e vem aperfeiçoando a capacidade do seu programa profissionalizante. Para isso, tem priorizado a busca de parcerias institucionais para o financiamento e para a cooperação de forma a viabilizar estes objetivos. O IRN está atualmente sedimentando parcerias com empresas e prefeituras a fim de facilitar a expansão do projeto. O Instituto Rumo Náutico recebeu o "Prêmio Náutica" de melhor projeto social náutico do país em 2003 e foi finalista do Prêmio Itaú/Unicef de Ação Social (entre os 20 melhores em relação a 1860 outros projetos concorrentes) e recebedor de Menção Honrosa, sendo o único finalista de ação social/esportiva.

2. Projeto Navegar – Em 1999, Lars Grael, levou a concepção do projeto implantado em Niterói e em Vitória para o Ministério dos Esportes e acrescentando as modalidades náuticas de remo e de canoagem criou o Navegar. Em 2001, Grael, ao assumir a Secretaria Nacional de Esportes, incentivou ainda mais o projeto. Considerando os três esportes, o projeto conta hoje 37 núcleos espalhados pelo Brasil em 17 estados, atendendo 5.920 jovens entre 12 e 15 anos. O Projeto Navegar é desenvolvido pelo Ministério do Esporte em parceria com as secretarias municipais e estaduais de Esportes, Educação e de Meio Ambiente, Capitania dos Portos (Marinha), Corpo de Bombeiros e entidades onde os núcleos estão instalados. O Projeto Navegar foi reconhecido e incluído no Programa de Mentalidade Marítima da Comissão Interministerial de Recursos do Mar-CIRM em 2002. Através de convênio com países membros do Conselho Sul-Americano do Desporto-CONSUDE, também foi implantado no Uruguai (2002) e está em fase de implantação no Equador (2003). Alguns atletas oriundos do Navegar já integram equipes nacionais de Canoagem e Vela. Os projetos Grael e Navegar inspiraram outras iniciativas dentro do mesmo modelo, reforçando a idéia de objetivos sócio-educacionais com os esportes do mar.

3. Fundação Alavanca – Atua em Ubatuba, SP, com vela e sob a imagem do velejador/aventureiro Betão Pandiani.

4. Instituto Vento em Popa – Atua com escola de vela de caráter social nas represas de Guarapiranga, Billings (grande São Paulo) em parceria com a USP no desenvolvimento de veleiros populares.

5. PROMAR – Desenvolvido pela Marinha do Brasil em seus dois clubes no Lago Paranoá, Brasília, e outros núcleos experimentais na costa.

6. Maxi-Vela – Empresa de promoção de eventos do campeão olímpico Eduardo Penido que criou em parceria com a prefeitura de Rio das Ostras-RJ, uma escola de vela municipal.

7. Centro de Excelência em Educação Prof. Darcy Ribeiro – Araruama-RJ. Escola pública modelo que através de sua marina "Lars Grael" desenvolve aulas para seus alunos.

8. Projeto Navega-São Paulo – Versão do Governo do Estado de São Paulo (Secretaria da Juventude, Esporte e Lazer e com apoio

da SABESP e VIII Distrito Naval) para o Projeto Navegar está em implantação nos municípios de Presidente Epitácio (este em parceria com o Ministério do Esporte), Praia Grande, Cananéia e São Bernardo do Campo.

**Situação Atual** Atualmente a vela é um esporte em expansão em todo o país, quer no litoral ou no interior. Na Federação Brasileira de Vela e Motor, em números atuais, há 2.694 velejadores filiados, quase todos atuantes em competição. Os clubes náuticos e as marinhas têm se multiplicado. Inicialmente praticada no litoral, há décadas já alcançou o interior. Veleja-se na represa da Pampulha, na Represa de Itaipu e no lago Paranoá. Em Brasília, por exemplo, o late Clube de Brasília foi fundado pelo então Presidente Juscelino Kubitscheck, antes mesmo da fundação oficial da cidade e é hoje o maior clube náutico do país em número de associados (ver mapa). Entretanto ainda não foi possível precisar o número de interessados pela vela no Brasil. Em que pesem tais dificuldades, em dados recentes, pode-se estimar que todo o conjunto da indústria e do comércio náutico é bastante significativo para a economia nacional (ver Tabela 4). Em perspectiva de distribuição espacial no Brasil, o mapa deste capítulo indica que a vela se desenvolveu principalmente em cerca de uma dúzia de cidades brasileiras. Nessas cidades se instalaram os principais estaleiros e as principais indústrias do segmento náutico. Da mesma forma, o comércio também se ampliou, sugerindo-se, portanto, que a vela no Brasil tem se desenvolvido basicamente por meio de *clusters*, ou seja, por pólos que reúnem condições propícias e convergentes com tradições esportivas locais para o desenvolvimento.

Como a vela atinge um amplo espectro de pessoas no que se refere à idade, pode-se afirmar que este esporte é longevo, pois crianças com menos de dez anos velejam com autonomia, ao mesmo tempo em que velejadores sexagenários são comuns em barcos maiores. Em relação ao gênero, a vela tem ampliado e facilitado a participação feminina. O perfil sócio-econômico e cultural do praticante da vela está situado no segmento médio e alto. Aristocrática nas suas origens, a vela é popular em muitos países do primeiro mundo e da Europa, e no Brasil desde a década de 1940 há esforços no sentido da sua popularização. No aspecto competitivo, fatos, eventos e iniciativas espelham não somente o potencial do esporte no país, como as realizações já consolidadas. Como é possível observar na Tabela 1, que aponta o número de praticantes nas principais classes no Brasil e na Tabela 3, que mostra os resultados olímpicos do Brasil. Os brasileiros são respeitados no cenário mundial da vela, pois há cerca de quatro décadas são colhidos importantes resultados internacionais. A expansão das empresas e serviços do mercado náutico é um outro importante indicador do crescimento do esporte. Em termos econômicos a vela está intimamente ligada aos outros esportes náuticos e isto parece ser um elemento facilitador para o seu desenvolvimento. A indústria e os serviços náuticos muitas vezes se associam, pois freqüentemente têm os mesmos fornecedores e se instalam nas mesmas regiões e locais. Esta forte associação se reflete, por exemplo, no comércio de equipamentos e materiais. A rede de lojas náuticas pouco discriminam o tipo de esporte, e como tal pode dar suporte a todos eles. O setor tem grande complexidade, pois vai da indústria chegando ao turismo e ao mercado imobiliário. Dessa forma nem sempre é possível discriminar a atividade econômica exclusiva da vela. Todavia é importante destacar alguns aspectos econômicos que estão relacionados ao esporte.

Destaque-se que o nível sócio-econômico dos praticantes é de médio para alto, característica que alimenta a indústria e o comércio náuticos. Em segundo lugar, a interface econômica com outros esportes, devido à sua grande flexibilidade, pode garantir investimentos e ofertas em longo prazo, uma vez que a indústria ou comércio pode se dirigir a mais de uma clientela específica. Finalmente a vela tem uma associação estreita com o turismo e o comércio imobiliário. No caso de eventos esportivos importantes, é necessário que, além das instalações de apoio náutico, se disponha de uma boa estrutura turística. A vela é um esporte de meio natural e sempre se busca regiões com condições adequadas para a sua prática, muitas vezes distantes dos locais de residência dos praticantes. Por outro lado, a vela na forma de cruzeiro, pode buscar regiões turísticas e de veraneio, aonde muitos praticantes vão à busca de suporte permanente em marinhas, clubes, condomínios e residências. Atualmente, muitos empreendimentos imobiliários voltados para as regiões litorâneas, particularmente em águas abrigadas, prevêem instalações de apoio náutico.

## Vela no Brasil, 1877 – 2003: clusters de desenvolvimento e práticas em rios e lagos

Sailing development in Brazil, 1877 – 2003: developing clusters and practice in rivers and lakes



**Fontes** Comunicações Pessoais: Walcles Figueiredo de A. Osório, Benjamim Sodré Jr., Lars Schmidt Grael, Axel Schmidt Grael, João Schmidt; Moreau P. e Voulquing G. *Les sports modernes illustrés*. Paris: Librairie Larousse, 1905; Carvalho, Antonio Maria de *História do Clube Naval*. Rio de Janeiro. Baptista de Souza e Cia. Editores, 1968; Dossiê Náutico 3, São Paulo, Editora Talento, 2000; Linck, G. Tollens. Velejando o Brasil. São Paulo: Círculo do Livro, 1981; Revista Brasil Paraolímpico ano VII, nº 5, jul 2003, pág 10-11 – Comitê

Paraolímpico Brasileiro; Revista Mar & Mar, Ano 5, nº 25, 2003; Coleção da revista YACHTING BRASILEIRO, anos 1944-1945; [www.icrj.com.br](http://www.icrj.com.br); [www.360graus.terra.com.br/travessiadodrake/-19/03/2004\\_22:36H](http://www.360graus.terra.com.br/travessiadodrake/-19/03/2004_22:36H); [www.sailing.org](http://www.sailing.org); [www.feverj.org.br/institucional/historia.htm](http://www.feverj.org.br/institucional/historia.htm), 04/122/2003; [www.rotaaustral.com.br](http://www.rotaaustral.com.br); [www.americascup.yahoo.com/story12.html](http://www.americascup.yahoo.com/story12.html); [www.esporte.gov.br/navegar](http://www.esporte.gov.br/navegar); [www.VeleiroNet-CVNB.htm](http://www.VeleiroNet-CVNB.htm); [www.fbvm.org.br/](http://www.fbvm.org.br/); [www.minitransatufrj.hpj.com.br](http://www.minitransatufrj.hpj.com.br);

**Tabela 1 / Table 1****Principais associações de classes em atuação, 2003***Main class associations in operation, 2003  
(Class - crew - membership and/or boats)*

<b>Classe</b>	<b>Tripulantes</b>	<b>Associados e/ ou barcos em atividade</b>
Day Sailer	2	sem informação
Dingue	2	500 2000 construídos
Europa	1	25
Finn	1	10
Flying Dutchman (SP)	2	sem informação
Hobie Cat 14/16	2	150
Holder 12	-	sem informação
J/24	4/5	34
Kitesurf	1	sem informação
Laser	1	500 associados e 2000 em atividade
Lighning	3	20
Microtoner	3	sem informação
Optimist	1	600
Pinguim	2	sem informação
Prancha à Vela	1	sem informação
Ranger 22	3/4	50 associados 100 em atividade
Snipe	2	250
Soling	3	33
Star	2	30
Supercat 17	2	sem informação
Tornado	2	25
49er	2	02
420	2	30
470	2	50
Oceano RGS	variável	655
Oceano ABVO	variável	250 em atividade 1919 cadastrados
Oceano 23 pés (RJ)	3 ou 4	10 em atividade

**Tabela 2 / Table 2****Equipamentos / Equivalência de Classes – Jogos Olímpicos e Pan-Americanos***Equipment / Class equivalence – Olympic and Pan-American Games*

<b>Quadro de Equipamento</b>	<b>Jogos Olímpicos</b>	<b>Jogos Pan-Americanos</b>
Single-handed woman	Europa	Laser Radial
Single-handed dinghi men	Finn	Laser
Single-handed dinghi open	Laser Standard	Sunfish
Double-handed dinghi open	49er	Snipe
Windsurf woman	Mistral fem.	Mistral fem.
Windsurf men	Mistral masc.	Mistral masc.
Keelboat	Star	J24
Multihull open	Tornado	Hobie Cat 16
Keelboat women	Yagling	---
Double-handed men	470 masc.	---
Double-handed woman	470 fem.	---

**Tabela 3 / Table 3****Medalhas Jogos Olímpicos e Pan-Americanos e Campeonatos Mundiais, 1936-2003***Medals in Olympic and Pan-American Games and World Championships, 1936-2003***Vela – Brasil: Jogos Olímpicos, 1936 - 2000**

<b>Ano</b>	<b>evento</b>	<b>classe</b>	<b>resultado</b>	<b>velejadores</b>
1968	México	FD	Bronze	Reinaldo Conrad/Burkhard Cordes
1976	Montreal	FD	Bronze	Reinaldo Conrad/Peter Ficker
1980	Moscou	Tornado	Ouro	Alexandre Welter/Lars Björkstrom
1980	Moscou	470	Ouro	Marcos Soares/Eduardo Penido
1984	Los Angeles	Soling	Prata	Torben Grael/Daniel Adler/ Ronaldo Senft
1988	Seul	Star	Bronze	Torben Grael/Nelson Falcão
1988	Seul	Tornado	Bronze	Lars Grael/Clínio de Freitas
1996	Atlanta	Laser	Ouro	Robert Scheidt
1996	Atlanta	Star	Ouro	Torben Grael/Marcelo Ferreira
1996	Atlanta	Tornado	Bronze	Lars Grael/Henrique Pellicano
2000	Sidney	Laser	Prata	Robert Scheidt
2000	Sidney	Star	Bronze	Torben Grael/Marcelo Ferreira

**Vela – Brasil: Jogos Pan-Americanos, 1951 - 2003**

54 medalhas: 24 de ouro, 20 de prata e 9 de bronze

**Vela – Brasil: Campeonatos Mundiais, 1961 - 2003**

52 títulos de campeão mundial em diferentes classes

**Tabela 4 / Table 4****Vela e motor: dados econômicos / 2002 / Sailing and sea motor sports: economic data**

Número de embarcações registradas nas Capitanias dos Portos do Brasil* / sport boats and yachts	144.000
Lojas Náuticas / shops	1400
Marinas, clubes e garagens náuticas	641
Sites relacionados (indústria, serviços e mídia especializada) / sites	327
Estimativa de empregos diretos e indiretos relacionados / jobs	117.000
Mercado de compra e venda de barcos novos e usados New and old boats market	US\$ 300 milhões/ano
Empresas associadas a Associação de Construtores de Barcos (ACOBAR) – Boat and yacht industries	107
Estações de Rádio Costeiras de Clubes e Marinas / Coastal Radio Stations of Clubs and Marinas Clubs coast radio stations for navigation safety	66

\* Este número corresponde ao total de embarcações de recreio, a motor e à vela, de diferentes propósitos e características. O número de veleiros é, em termos absolutos e relativos, mais reduzido. Entretanto cabe registrar e destacar que a vela sofre efeitos positivos do desenvolvimento náutico em geral, na medida em que o parque industrial e as tecnologias se expandem. Evidentemente existem indústrias, projetos, profissionais e serviços exclusivamente voltados para a vela, mas a rede de comércio e de serviços atende em geral todos os esportes náuticos.