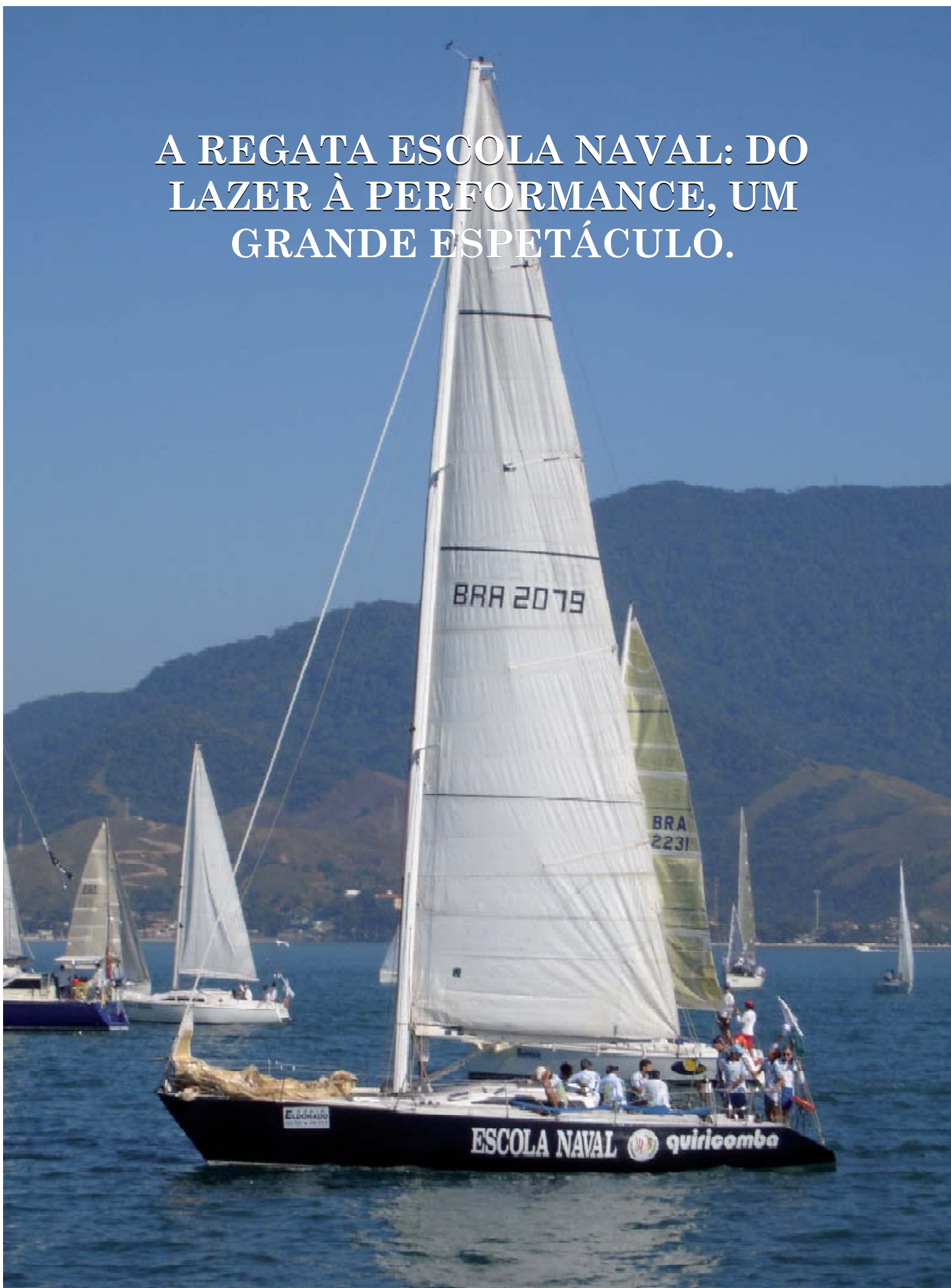


A REGATA ESCOLA NAVAL: DO LAZER À PERFORMANCE, UM GRANDE ESPETÁCULO.



Os primeiros registros de regatas na cidade do Rio de Janeiro são encontrados no tempo das marinhas a vela em princípios do século XIX, onde habitualmente a força física faz-se nas manobras de pano dos navios, nas lutas pela Independência do Brasil (expulsão dos portugueses) e regenciais, nos treinamentos de rotina, visando à preparação para a guerra e tarefas diárias, nas viagens de instrução e circunavegação dos Guardas-Marinhas e nos desafios. Os desafios conhecidos como disputas festivas marítimas de caráter esportivo acontecem desde 1841. Partem da Fortaleza de São João e chegam à enseada de Botafogo, em frente ao solar do Marquês de Abrantes de onde assiste a eles a família real. Essas disputas ocorrem em baleeiras e escaleres da Alfândega e em navios de guerra a vela brasileiros e estrangeiros. Os futuros e famosos Almirantes Tamandaré e Barroso julgam as regatas tendo em disputa cobijados troféus. Tais desafios ajudam a forjar o espírito marinheiro, o líder, o militar e o técnico. As manobras a vela exigem grandes sacrifícios dos marinheiros: *de robustez física, de agilidade, só pode imaginar quem viu um homem apoiado com a barriga na verga do mastro, a 40 metros de altura, os pés pouco pousados em estribos, que eram cabos finos e oscilantes, as mãos ocupadas em colher enormes extensões de lonas grossas e molhadas, com o navio dando balanços e caturros, o vento zunindo, a chuva encharcando-o e tirando-lhe a visão* (Martins, 1988:85).

As regatas nos navios a vela e escaleres a remo, disputas de caráter esportivo, respondem de forma análoga à guerra, representada nas lutas de independência e regenciais do Brasil Imperial. Nesse sentido, o esporte e a guerra: *envolvem formas de conflito que se encontram entrelaçadas, de maneira sutil, com formas de interdependência, de cooperação e com a formação do nosso grupo e do grupo deles. Aliás, tanto um quanto outro podem desencadear quer emoções de prazer quer de sofrimento e compreendem uma mistura complexa e variável de comportamento racional e irracional. A existência de ideologias diametralmente opostas que sublinham, por um lado, que o desporto pode constituir um substituto da guerra e, por outro, que este fenômeno é o veículo ideal de treino militar, devido à dureza e à agressividade demonstradas pelos que nele participam – é também muito sugestiva quanto ao caráter homólogo e, talvez, da inter-relação das duas esferas* (Norbert Elias, 1992:16).

O crescimento da importância do esporte náutico ocorre com o remo e o iatismo. O iatismo desponta em 1906 com a fundação do Yacht Club Brasileiro [sic],

ambos auxiliados pela Marinha do Brasil. A influência militar faz-se no desenvolvimento do esporte e do clube, que tem como primeiro Comodoro o então Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar. Nessa ocasião, o Alm. Alexandrino Alencar institui taça com seu nome objetivando chamar a atenção da juventude para as coisas do mar.

A estreita relação entre o meio militar e o civil é percebida na Educação Física e Esportes pela ocupação de cargos de direção em entidades desportivas na sociedade brasileira. Por exemplo, com a presença do Almirante Lemos Bastos, diretor da Escola Naval à frente da Confederação Brasileira de Vela e Motor (CBVM) na década de 1940. Isto gera estímulo à prática esportiva e conduz a mocidade ao mar. Por sinal, a Vela da Escola Naval, ganha o incentivo do Alm. Lemos Bastos ao criar a Volta à Ilha Rasa em 1940 regata na qual participam grandes veleiros de cruzeiro, hoje veleiros de oceano.

Lemos Bastos cria, também, a regata de ida e volta à Ilha Grande, com contorno no farol de Pau a Pino, em 1941, num total de 120 milhas de percurso. Esse evento é a primeira regata de oceano do Brasil. O Alm. Lemos Bastos torna-se de forma decisiva o iniciador das regatas de oceano no Brasil.

Ainda na década de 1930, o iatismo considerado elitista cobra altas taxas de inscrição nas regatas. A Escola Naval participa a convite dos clubes e da Federação de Vela e Motor da cidade do Rio de Janeiro isenta da taxa de inscrição. A criação do Grêmio de Vela da Escola Naval em 1943 permite a retribuição da gentileza com a instituição da própria regata. Convidam-se os clubes filiados à entidade desportiva estadual para competir livres de taxas e sem a necessidade de filiação a clube ou a federação. O apoio do Iate Clube do Rio de Janeiro – ICRJ, na figura do Dr. Sérgio Carneiro, é fundamental na organização da 1ª Regata Escola Naval, segundo relata Luiz Carlos Peixoto Garcia Justo.

O entusiasmo pela prática esportiva é visto na juventude, em especial no iatismo o que favorece a criação do Grêmio de Vela na gestão do Contra Almirante Mário Hecksher, diretor da Escola Naval, tendo como primeiro Comodoro o então Aspirante e hoje Almirante Sabóia. O propósito era “manter aceso, entre os Aspirantes, o espírito de marinharia e esportividade indispensáveis a qualquer Oficial de Marinha” (Anuário CBVM, 1946:110 - 112).

As práticas físicas e o aprimoramento intelectual desenvolvem-se juntos, na Escola Naval, desde o início

do século XIX, como atividades imprescindíveis à formação militar. As atividades físico-esportivas como integrantes do desenvolvimento social auxiliam na aprendizagem do autocontrole dos indivíduos, na superação de limites, no poder de decisão, no espírito de equipe, no cumprimento às regras e na apreensão de valores éticos, morais e sociais.

Na visão de Lyra Filho (1941:11), “o esporte já proporciona diversões ativas para a juventude e passivas à população, ativando sentimentos e emoções” na sociedade brasileira. O Estado organiza socialmente a vida pública com a criação de instituições centrais. Surgem a institucionalização básica do esporte (a primeira lei esportiva em 1941) e o Conselho Nacional de Desportos – CND, com a atribuição de fiscalizar, orientar e incentivar a prática de esportes no Brasil.

Neste contexto, surge em 8 de setembro de 1946, a “Regata Escola Naval”, com o nome “Taça Escola Naval”, que se torna uma das maiores, mais

importantes e tradicionais competições do iatismo brasileiro e da América Latina, sendo exigência à sua participação apenas o cruzamento da linha de partida. Na presença do Almirante Jorge Dodsworth Martins, então Ministro da Marinha, do Almirante Braz Vellozo, Diretor da Escola Naval e do Contra Almirante Lovett, Chefe da Missão Militar Naval Norte Americana, além de outras autoridades, tem início a regata às 14 horas, com a presença de mais de 70 embarcações e vento sul fraco.

Na oportunidade, a Confederação Brasileira de Vela e Motor retrata a primeira “Regata Escola Naval” como “gentil retribuição aos convites e boa camaradagem dos Clubes da Federação de Vela e Motor, um grande sucesso de concorrência e bom desporto” (Anuário da C. B. V. M 1946:81).

Do evento constam provas das classes Guanabara, vencendo “Itapacis”, com Pedro Capeto do Iate Clube Brasileiro; na classe Star, vencendo “Chovisco” do Iate Clube do Rio de Janeiro, com Jorge Ferrer e Antonio



Ferrer; na classe Carioca, vencendo o “11”, com Roberto Fineberg; na classe Sharpie 12m, vencendo “Bounty”, com João Pinho Filho e Mauro Pinho Gomes; na classe Hagen-Sharpie, vencendo “1” do Iate Clube do Rio de Janeiro, com Roberto Bueno e na classe Dinghy, vencendo “Tico”, da própria Escola Naval, com o Aspirante José Guimarães Matos e na classe Snipe, vencendo “Ley”, com Oto Dias. A partir da terceira “Regata Escola Naval”, a competição adquiria cunho nacional pela presença de iatistas de outros estados.

As primeiras “Regatas Escola Naval” alcançam mais de uma centena de barcos. A 7ª edição ultrapassa a expectativa da organização do evento com a presença de 126 embarcações, um número de participações recorde. O iatista Anchises Lopes, uma das maiores autoridades da Classe Star na América do Sul, frisa na ocasião: *“espetáculos como da Regata Escola Naval pela sua grandiosidade somente poderiam ser presenciados na Inglaterra e nos Estados Unidos”* (Revista de Vela, 1953: 3-8). Nas primeiras regatas concorrem apenas monotipos, inclusive os clássicos 6 metros R.I.

Segundo conta o Comandante Justo, a chegada de novas classes de embarcações nos anos de 1960, entre elas: veleiros júnior, five-0-five, flying, dutchman, pinguins, etc, promove o aumento do número de inscrições na “Regata” de forma extraordinária, atingindo uma quantidade jamais imaginada, principalmente com o advento dos barcos de oceano e dos optimists no final da década.

Na década de 1970, o Grêmio de Vela da Escola Naval proporciona o grande salto qualitativo no esporte. Os fatos determinantes do desenvolvimento da vela são a chegada dos Comandantes Oscar Mattoso Maia Forte e Robinsson Hasselmann, um dos mais credenciados velejadores do país, o apoio incansável dos Diretores da Escola, e a aquisição dos barcos da classe oceano CAL - 40 Villegagnon e Coligny construídos nos EUA, a expansão da classe oceano que incorpora os grandes barcos de quilha e cabinados, e o surgimento de estaleiros e de velerias no país. Diante disso, as competições de iatismo tornam-se acirradas com a Escola Naval disputando as primeiras colocações na classe oceano. Na opinião do Comandante Justo, as extraordinárias mudanças despertam inusitado interesse do gabinete ministerial. Às segundas-feiras, o Ministro da Marinha passa a querer saber dos resultados das regatas e cumprimentar o Diretor da Escola Naval e as tripulações.

O “boom” do iatismo da Escola Naval acontece no aparecimento das classes laser, optimist e catamarans; na importação de embarcações esportivas com isenção de impostos favorecida pelo Estado e na aquisição do Veleiro “Cisne Branco”, nome dado ao Ondine IV, embarcação incorporada à flotilha da Marinha do Brasil para viagens de instrução de guardas-marinha a partir de 1981. O “Cisne Branco” chega a realizar seis viagens transatlânticas de instrução. As doações de embarcações também contribuem para incentivar a prática do iatismo, como a do “Procelária”, nome dos barcos da família do Dr. José Candido Pimentel Duarte e batizada de “Grazina” pela Escola Naval.

O esporte nas décadas de 1980/1990, como uma força viva da população cada vez mais presente na sociedade brasileira alcança abrangência social (esporte-educação, esporte-desempenho e esporte-participação). Todos os segmentos da sociedade têm a obrigação de desenvolvê-lo (variedade de instituições e locais) colocando-o ao dispor da população em geral. Surge nova configuração esportiva, principalmente, em função do aumento dos investimentos das empresas; da implantação de projetos sociais, mesmo que ainda longe do ideal, se comparado com os EUA e a Europa; da ampliação do envolvimento da mídia apresentando um número cada vez maior e de novos esportes na tela; do aumento das transmissões esportivas ao vivo e diária e do número de horas de inserção com a utilização de novos recursos tecnológicos. O esporte mostra-se excelente produto e um produto a vender outro produto, crescendo a sua comercialização numa indústria altamente diversificada, em especial na mídia televisiva que demonstra um maior interesse em sua inserção na tela.

Nesse sentido, a “Regata”, um grande evento sócio-cultural aberto à participação de todos, exige grandes esforços do Grêmio de Vela e da Escola Naval em face dos altos custos à sua realização. A “Regata Escola Naval” atinge recordes de número de barcos e chama a atenção da mídia e das empresas. A grandiosidade alcançada pela Regata desperta dedicação do Grêmio de Vela da Escola Naval na busca de parcerias junto às empresas públicas e privadas.

A “Regata” já mobiliza a sociedade brasileira para dela participar, o que aumenta sua abrangência social, quer como prática (forma ativa) quer como espetáculo (forma passiva). Dessa forma, atende a conceituação moderna do esporte em suas manifestações de

desempenho /rendimento (competição-espetáculo), de participação (lazer ativo e passivo) e de educação (sentido formativo) ajudando a forjar uma mudança de hábito em favor da prática esportiva ao longo da vida.

A 46ª edição da “Regata” realizada em 1992 tem a parceria do BANCO DO BRASIL e das CASAS SENDAS. Os dois anos seguintes às embarcações da Escola Naval passam a estampar os logotipos (marcas) da “BR”, da “DELTA” e do BANCO DO BRASIL. O primeiro barco a ter logotipo é o “Villegagnon” da classe Oceano.

Em 1995, na 50ª edição – após meio século de regata estão presentes 817 barcos e em 1999, atinge-se o recorde do evento com 852 barcos, em classes e número de participantes. Dentre as dezenas e dezenas de classes (mais de setenta classes em 1999, participando com pelo menos três barcos no momento da largada) e de embarcações encontram-se desde os antigos Guanabaras e Cariocas aos modernos 49ers, os pequenos Optimists e as grandes máquinas da Classe Oceano. A participação de campeões olímpicos e dos principais veleiros oceânicos do país vem reforçar a importância alcançada pelo evento esportivo. A dimensão incontestável de grande espetáculo apoia-se também no crescimento da assistência, de maior inserção na mídia e de investimentos das empresas públicas e privadas.

O maior aporte de verbas favorece o desenvolvimento de setores na Regata EN, principalmente voltados à divulgação (aumento da inserção de imagens na mídia) e na profissionalização da assessoria de imprensa, dentre outros aspectos. Isto proporciona o aumento da visibilidade da “Regata”, levando ao seu crescimento como espetáculo.

A edição de meio século da “Regata Escola Naval” conta com o patrocínio do BANCO DO BRASIL estampado nas embarcações de Oceano “Sargaço”, “Villegagnon” e “Brekelé”. Daí em diante, essa instituição financeira marca a sua efetiva presença no evento em geral. Na visão do Comandante Justo, o crescimento do número de concorrentes da “Regata” não traz a perda da qualidade técnica da disputa. A presença dos melhores velejadores do país com seus modernos barcos e equipamentos, muitos deles campeões mundiais e olímpicos, e a formação de Comissões de Regatas criteriosamente escolhidas possibilitam eficiente organização, escolha, montagem dos percursos e execução das regatas sob

regras internacionais, promovendo gradativa melhoria do desempenho técnico dos participantes.

O grande número de empresas envolvidas nos últimos dez anos (1996 até 2006) no evento como anunciante-patrocinador (entre variadas formas de envolvimento) favorece o desenvolvimento da “Regata Escola Naval”. A importância da “Regata” é ressaltada nas imagens e fotografias extraídas das embarcações de apoio e de helicópteros, direitos exclusivos da Escola Naval e dos patrocinadores que usam o costado das embarcações com o nome do patrocinador.

A “Regata Escola Naval” em 1999 (54ª edição) demonstra, de forma contínua, o seu crescimento como espetáculo em função do aumento do interesse da mídia, do número de patrocinadores, da assistência e das cifras investidas por empresas. Os investimentos passam a atender de forma efetiva os custos da realização da “Regata”, evento de caráter multifuncional com despesas em: transporte, alimentação, hospedagem, prêmios, divulgação (TVs, rádios, jornais, revistas, outdoor, internet, helicóptero e etc.) e promoção (merchandising em variados materiais), stands, impressos, exposições, logomarcas (materiais e equipamentos), seguros (de barcos e pessoas), serviços médicos, de salvamento, de segurança e de recepção, de direção e suporte técnico da competição, material e equipamento técnico e administrativo. O evento apresenta, também, entretenimentos como: animação infantil, planetário, cães amestrados, Banda dos Fuzileiros Navais, gincana de pintura, passeio de barco, exposição de carros antigos e de tecnologia naval, sonorização e locução, filmes e teatros, nautimodelismo (demonstração e competição) e além da tradicional feijoada.

A “Regata” amplia seu raio de ação, abrangendo uma programação esportiva que alcança a “Regata a Remo” na Lagoa Rodrigo de Freitas, a “Regata de Windsurf” na Lagoa de Marapendi e a “Meia Maratona de Canoagem” além da “Regata Ecológica e da Regata de Optmist”.

Lars Graef explica a importância da “Regata” por ocasião da sua 54ª edição (1999). Participante do evento desde 1980, Lars acredita que a comemoração se sobrepõe à competição afirmando: *“É claro que vencê-la tem um sabor especial, mas o legal é que é uma festa muito bonita onde participam desde os grandes profissionais até o marinheiro de primeira viagem”* (Jornal do Brasil. 11.10.1999:8).

A 54ª edição da “Regata” apresenta grandes novidades. Aparece a classe “Escaler”, desenvolvida no Brasil pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, uma embarcação para ser utilizada nas escolinhas de vela. Essas embarcações confeccionadas em fibra de vidro têm a capacidade para 8 tripulantes. Dezesesseis barcos participam da competição na categoria que, inclusive conta com a presença de quatro delegações estrangeiras da Itália, do Chile, do Uruguai e da Suécia. A classe é vencida pelo barco “Paula” tripulado pelos Aspirantes da Escola Naval. Tal fato caracteriza o início da internacionalização da marca “Regata Escola Naval”. As inscrições da Regata, em seu segundo ano, continuam a ser feitas pela Internet. Na ocasião, o público pôde ver a regata de uma arquibancada de 500 lugares instalada pela Prefeitura do Rio, entre as praias do Flamengo e Botafogo (altura do Morro da Viúva), com as embarcações passando a 100 metros da praia. Isto traz a lembrança dos “Pavilhões de Regatas” construídos no início do século XX pela Prefeitura da Cidade, com a finalidade de abrigar a assistência às regatas a remo, um grande evento social na época.

Na 55ª edição da “Regata”, no ano 2000, competem 832 barcos, distribuídos em 70 classes, com a presença de velejadores olímpicos como Lars e Torben Grael, Marcelo Ferreira e Kiko Pelicano. Um dos fatos marcantes do evento é a apresentação do novo “Cisne Branco”, veleiro de instrução armado em galera (três mastros) construído na Holanda em 1999 e incorporado à Marinha do Brasil. Em paralelo à Regata, ocorre o 1º Simpósio de Segurança do Navegador Amador. O Simpósio idealizado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) tem como propósito de revisão da NORMAM 03 (Normas da Autoridade Marítima). Pela primeira vez, sentam-se lado a lado os velejadores, profissionais ligados a náutica, proprietários de estaleiros e marinas e os oficiais da DPC, encarregados de elaborar a legislação. O resultado do evento supera as expectativas e atrai ainda para a “Regata” novas empresas patrocinadoras/apoiadoras.

O destaque no evento é do seu mais antigo velejador, o alemão Karl Henrich Boddener, com 85 anos (2000), presença constante desde 1947 (2ª edição) e vencedor na classe Guanabara em 1999, com o veterano Itacibá (G97). Outro grande esportista da “Regata” é o velejador Benjamin Sodré Júnior, de 85 anos, com seu J24 e 57 participações na 61ª edição em 2006.

A presença de novos patrocinadores do Grêmio de Vela da Escola Naval sobressai com marcas estampadas nos cascos e velas das embarcações. Isto favorece os custos de manutenção, de treinamentos e participações em competições. Na ocasião, a Gazeta Mercantil faz a seguinte referência sobre a “Regata” na época: *“Pelo visto, o marketing da Marinha vai de vento em popa” (21/9/00:6)*. A importância alcançada pela Regata no cenário nacional proporciona a sua inclusão no calendário da cidade do Rio de Janeiro.

Na passagem do século XX para XXI, a Regata alcança o recorde de público nas instalações da Escola Naval, com a presença de 15.000 pessoas e, na água, 848 barcos – 56ª edição em 2001. Ela conquista novas parceiras. Amplia a sua internacionalização pela presença das Marinhas Amigas da Itália, Portugal, Holanda, Chile, Uruguai, Reino Unido e dos Estados Unidos. Conta com a presença constante de alguns dos melhores iatistas do país em sua 61ª edição em 2006, entre eles: Henrique Pelicano, Nelson Falcão e Ronaldo Senf. Integra-se no desenvolvimento de projetos sociais de organizações não governamentais e públicas como: o “Instituto Rumo Náutico” idealizado por Lars Grael, Torben Grael e Marcelo Ferreira no início dos anos 1990 e o “Navega São Paulo” idealizado pela Secretaria de Esporte, Lazer e Turismo de São Paulo a partir de 2006. Isto favorece seu entendimento focado na responsabilidade social e ambiental devido ao treinamento oferecido por oficiais e aspirantes aos jovens. Oportuniza-se a formação de cidadãos pela participação dos jovens no atendimento aos visitantes, no conhecimento das embarcações da Marinha e das tradições marinheiras, na promoção da difusão da vela, no auxílio à formação profissional, na consciência da importância do mar e da ecologia e no espírito de equipe despertado pela presença nas competições, todas tarefas compatíveis com a idade e qualificação.

O desenvolvimento do esporte no país traz benefícios a todos os segmentos envolvidos. Leva ao aumento do interesse da população de assistir ao evento nos locais de competição. A mídia, como a maior responsável pelo crescimento do público e dos investimentos das empresas no esporte, atinge maiores índices de audiência. O atleta apresenta maior dedicação aos treinos e à competição; e as empresas, na função de anunciante-patrocinador, trazem a seriedade ao setor. A conjugação de forças entre os meios de comunicação, as empresas e o esporte determinam diretamente o seu

desenvolvimento, principalmente pelo alargamento das formas de aproximação beneficiando o setor com investimentos, organização e profissionalização.

A “Regata”, por sua vez, projeta em dimensão exponencial imagens da Escola Naval, a mais antiga instituição de ensino superior do país, encravada na Ilha de Villegagnon, na Baía de Guanabara. A Escola Naval, com tripulação de cerca de 1500 pessoas entre civis e militares, alcança na “Regata” contingente populacional flutuante em torno de 3000 velejadores e 5000 convidados e mais algumas centenas de trabalhadores indiretos, o que perfaz cerca de 10000 pessoas presentes no evento esportivo. O evento, tradicionalmente realizado no segundo domingo de outubro, é visto na Baía de Guanabara sob os mais variados ângulos em função da localização geográfica e estratégica da EN. O trabalho árduo da tripulação da EN, da organização do Grêmio de Vela e do apoio da Sociedade Acadêmica Phoenix Naval favorece o sucesso da Regata.

Nessa perspectiva, a Escola Naval oferece por meio de um planejamento estratégico, excelentes instalações a todos os tipos de eventos, entre elas: campo de esportes, pista de atletismo, piscinas, alojamentos, ginásio coberto (quadras), biblioteca, salões de eventos, praças de alimentação, estacionamento, auditórios, inclusive de 1000 lugares e recursos tecnológicos de última geração. Desse modo, garantem-se às empresas patrocinadoras melhores oportunidades de retorno institucional - marca reconhecida como aliada ao esporte, de lançamento

de produtos e serviços, de retorno de imagens, de capitais e de sedimentação de modelos de consumo. Sedimentam-se conceitos e reasseguram-se consumidores no amplo, atraente e competitivo mercado brasileiro e mundial, através do retorno de mídia espontânea, patrocínio, merchandising, licenciamentos, entre outros.

BIBLIOGRAFIA

ANUÁRIO DA CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VELA E MOTOR. (1946). Rio de Janeiro: 81,110-112.

GARRIDO, F. A. C. (1999). *Tendências da Cultura Esportiva no Rio de Janeiro: Uma Análise da Mídia e da Prática de Esportes. (Tese de Mestrado)*. Rio de Janeiro. Universidade Gama Filho.

———. (2004). *As Práticas Físicas na Marinha do Brasil. Monografia (Doutorado em Ciências Navais) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro*.

GEORGE SETTE MUNIZ – CMG/FN-RRm. (2001). *Comunicação Pessoal*. Rio de Janeiro.

JORNAL DO BRASIL. (2000). Rio de Janeiro, 18 de fevereiro.

LINDENBERG, P. (1944). *Revista Yachting Brasileiro. Escola Naval: Jovens Cultuam a Vela*. Rio de Janeiro. nº 2: 30-31.

LUCIANO LUNARDELLI SALOMON – CF/FORMAR/EN. (2001). *Comunicação Pessoal*. Rio de Janeiro.

LUIZ CARLOS PEIXOTO GARCIA JUSTO – CMG/IM-REF. (2001). *Comunicação Pessoal*. Rio de Janeiro

MARTINS, Hélio Leôncio. (1988). *A Revolta dos Marinheiros*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha.

NORBERT, Elias; ERIC, Dunning. (1992). *A Busca da Excitação*. Lisboa: Difel.

REVISTA YACHTING BRASILEIRO. (1946). Rio de Janeiro: nº 24: 9.

REVISTA DE VELA. (1953). 7ª Regata Escola Naval. Rio de Janeiro. nº 2: 3-8.

RICARDO DONDEO – CC/FORMAR/EN. (2001). *Comunicação Pessoal*. Rio de Janeiro.

TUBINO, M. J. G. ; GARRIDO, F. A. C. ; TUBINO, F. M. (2007). *Dicionário Enciclopédico Tubino do Esporte*. Rio de Janeiro: Senac.

