

PERCEPÇÃO DOS RISCOS, CONDICIONAMENTO CORPORAL E INTERAÇÕES SOCIAIS NO VOO LIVRE*

Dr. GIULIANO GOMES DE ASSIS PIMENTEL

Professor do Departamento de Educação Física da Universidade Estadual de Maringá (UEM)

e do Programa de Pós-Graduação Associado em Educação Física (UEM/UJEL)

Líder do Grupo de Estudos do Lazer (GEL) – UEM/Conselho Nacional
de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) (Paraná – Brasil)

E-mail: giulianopimentel@uol.com.br

RESUMO

Voo livre é uma atividade de aventura cuja característica é decolar de um local elevado e manter-se voando com a utilização de correntes de ar. Este estudo buscou significados dados ao risco, ao corpo e à socialidade a partir do voo livre. Para tanto, foi realizado estudo de campo por meio de observação participante, entrevistas e registros de imagens. Pilotos incorporam a lógica de autorresponsabilizarem-se pelos erros. Assim mesmo, dado o risco real implicado, não existe um corpo ideal imune à imponderabilidade dos acidentes. Dessa forma, aspectos de uma racionalidade sensível, como a solidariedade grupal ou a intuição, fazem-se incorporados na experiência dos praticantes como uma complementaridade – contraditória – à técnica e à tecnologia na percepção dos riscos no voo livre.

PALAVRAS-CHAVE: Risco; corpo; subjetividade.

* O presente trabalho não contou com apoio financeiro de nenhuma natureza, tampouco houve conflitos de interesses para a sua realização.

*No mar profundo, você prefere ser
um golfinho ou uma água-viva?*

Esse questionamento feito por um piloto e instrutor de voo livre evoca duas formas peculiares de o voador colocar-se diante da vida ou, ao menos, diante de sua prática recreativa. Enquanto a água-viva – com seu corpo mole e transparente – se deixa levar pelas forças da natureza, o golfinho – ser cosmopolita – busca deliberadamente aonde ir, ganhando propulsão com as ondas. A alegoria proposta pelo piloto visou colocar a asa-delta em analogia com o golfinho e o *paraglider* (em francês: *parapente*) com a água-viva. Mas, ainda, é uma metáfora eficaz para tratar da busca por controle sobre os rumos da vida, de modo que se percebam os dilemas do sujeito contemporâneo diante dos riscos.

A necessidade de ser água-viva, deixando-se ser levada pelas correntes dominantes, e o desejo de seu além que é a incorporação do corpo jovem do golfinho, dirigindo a própria vida, remetem a essa dialética própria dos praticantes recreativos de voo livre, os quais buscam dosar residência e errância em suas vidas. Esse tipo de movimento, que combina o nomadismo com a segurança do lar, é denominado por Maffesoli (2001) como *enraizamento dinâmico* e pode ser esclarecedor para a compreensão dos modos de enfrentamento dos riscos no voo livre.

Optar pelo nomadismo contemporâneo, que geralmente é vivido pela dinâmica sazonal de sair para a aventura e retornar para a segurança do lar, acarreta riscos financeiros, emocionais e, é claro, à própria existência. No presente texto, a prática do voo livre é entendida a partir de sua conexão com as categorias risco, corpo e socialidade.

O corpo, na perspectiva da motricidade vivida, é condição de enfrentamento dos riscos uma vez considerada a possibilidade do piloto em controlar seu equipamento como extensão corporal. Quanto melhor condicionado e possuidor de habilidades técnicas, mais condições no aproveitamento da tecnologia e na interação sensorial com o ambiente. Já a socialidade, que diz respeito aos agrupamentos sociais dinâmicos, não institucionalizados e pautados pela efervescência do momento, é fator de segurança na medida em que são compartilhados afetos, conhecimentos e saberes que podem trazer proteção mútua.

Quanto ao risco, é interessante observar que as práticas de aventura envolvem não somente (ou sequer principalmente) um *risco real*, mas, também, um *risco assumido*, visto que existem elementos sensíveis e racionais que contribuem para seu controle. Logo, o risco é um componente constituinte da opção pelo esporte

de aventura na natureza denominando voo livre. Quanto menos discrepância houver entre o risco percebido e o risco real, menos perigosa se torna a vivência dessa prática corporal.

Logo, não está em questão se essas atividades são feitas sem consciência dos riscos. Pelo contrário, se busca administrá-los, sendo a educação do corpo (motor, sensorial e físico), a tecnologia e os conhecimentos meteorológicos aspectos fundamentais para um *risco presumido*. Não obstante esses elementos, não é possível (nem desejável) afastar o inelutável, havendo imprevistos que estão fora do controle.

A tese em evidência refere-se ao contraditório entrejogo vivido pelo piloto qual seja entregar-se à sorte (como a água-viva) concomitante ao desafio que lança, por sua técnica, contra a aleatoriedade dos perigos. Querem os pilotos acreditar que voar enseja menos a primeira atitude do que esta, menos passiva. Essa é uma questão que vale conferir a partir de seus variados discursos.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Neste texto, tranço as falas dos pilotos e pilotas sobre o risco com as evidências colhidas no estudo de campo. Foram inquiridos 22 praticantes de voo livre, nas duas modalidades: *asa-delta* e *parapente*. Para chegar a essas falas, trabalhei com observação participante, numa perspectiva etnográfica. Assim, as representações sociais dos pilotos puderam ser confrontadas com descrição sistemática da realidade. Tais representações, a grosso modo, são equivalentes ao senso-comum, no sentido de serem compartilhadas pelo grupo.

Um dos recursos técnicos usados no estudo de campo foi a observação participante. Considerando os vários tipos de observação participante, optei por revelar aos atores pesquisados minha condição de pesquisador, estando presente, nos dias de campo, em todos os momentos cotidianos e nos acontecimentos julgados relevantes por eles. Fiz, portanto, respeitando minhas possibilidades e limitações, a interação de “participante-come-observador”, ou seja, compartilhando de diversas situações comuns a eles (MINAYO, 1999).

Todos os entrevistados foram escolhidos intencionalmente numa região de voo livre do interior do Paraná. Selecionei pessoas de diferentes cidades do Paraná, Santa Catarina e São Paulo, priorizado praticantes recreativos com diferenças etárias, de gênero e de experiência. As entrevistas foram gravadas e os participantes assinaram termo de consentimento. O estudo foi aprovado pelo Comitê local de Ética em Pesquisa Envolvendo Seres Humanos.

A partir do confronto entre falas, literatura especializada e observações, os resultados podem ser organizados em torno de diferentes representações sociais dominantes sobre como o risco se insere no grupo e em suas atividades. Primeiro, pode-se indagar sobre até que ponto eles acreditam na existência do risco. Para os voadores, não é uma questão de sorte ou azar que está em jogo. É mais uma questão de acreditar que não se está correndo tanto risco se for obedecido o “trinômio perfeito: Piloto-Condição-Equipamento” (AMBROSINI, 2002, p. 137). Em outras palavras, é possível administrar o risco se o piloto estiver preparado, se for previdente em relação à natureza e se tiver os equipamentos em ordem.

Para Zippin (2002, p. 269) o risco é algo presente no voo livre, reforçando a necessidade do voador saber exatamente o que está fazendo. Esse autor, piloto desde 1994, adverte que “não se pratica uma atividade dessa natureza pela segurança e sim pela insegurança”. Adjunta ainda que “o parapente sempre será perigoso porque envolve dois corpos voando separadamente. [...] pilotos continuarão a cair dentro das velas e a maioria irá morrer. [...] A Asa Delta continuará sendo perigosa enquanto as velocidades e o descontrole nas aproximações continuarem a expor os pilotos a sérios riscos no pouso” (ZIPPIN, 2002, p. 267).

Não obstante ser “uma atividade explicitamente perigosa”, o voo livre é vendido como algo seguro, prático e divertido sendo esse um discurso falacioso. Zippin (2002) posiciona-se contrário à “democratização” do acesso a cursos e equipamentos. Considerando o voo livre ser “o esporte que mais mata no mundo” [sic], “não pode ser natural um número tão grande de pessoas praticando um esporte que envolve tantos riscos” (ZIPPIN, 2002, p. 182). Para o autor, as pessoas que buscam, no voo livre, a emoção da adrenalina melhor fariam se fossem a um parque de diversões.

Para Zippin (2002) e Ambrosini (2002) a busca da adrenalina (fortes sensações) não condiz com a realidade do esporte, pois um bom voo é aquele cuja carga emocional não está elevada. Paradoxal entendimento, visto que a adrenalina é vista pelos sujeitos do estudo não apenas como uma possibilidade de prazer ou uma sensação perturbadora. Em suas falas a adrenalina é sentida como constituinte do ritual, tanto naquilo que os atrapalha (estresse, enraizar, cristalizar, baixa concentração) quanto algo que, na devida dose, é positivo para aumentar concentração, prazer, autoconhecimento e motivação

Lopes (2002, p. 4) em livro com discussões e relatos de pilotos de *parapente*, do qual utilizei algumas falas, adverte no início da obra: “o voo de parapente é potencialmente perigoso e pode levar à morte. Somente pessoas que passaram por

um curso regular, com instrutor habilitado, podem começar a voar”. Nessa declaração, apresentam-se as seguintes proposições: a) há perigo potencial no voo; b) um resultado possível é de o piloto morrer caso se acidente; c) em virtude do risco, é necessário ser instruído. Tais itens não são contestados abertamente pelos sujeitos da pesquisa porque já estão consolidados no conhecimento comum dos voadores¹.

A julgar pelas falas dos sujeitos do estudo a relação sugerida por Lopes (voar tem perigos/risco de morte e necessidade de instrutor), é reconhecida:

Antigamente, os primeiros voavam empiricamente, faziam os testes, os voos com cara e coragem. Que acabavam se arrebatando, resultando em morte. Não hoje. Hoje temos instrutor. Hoje se voa dentro da tecnologia de segurança (Sujeito S).

Um fator muito importante no voo livre é quem está com vontade de treinar tem que ter um bom instrutor. Nunca por conta própria, porque já tivemos casos fatais aqui em Terra Rica. Um caso fatal quando um companheiro nosso morreu por falta de instrução. É lamentável isso que aconteceu. Foi pura imprudência (Sujeito J).

Eu descia do barranco e perguntava: – “mestre como estou?” – “você está uma merda. Tem que aprender tudo de novo”. Treinava, treinava. Daí caiu a ficha que ele estava preparando meu psicológico. Porque se ele falasse que eu estava legal. Qual a minha reação? Vir para o morro e adrenar; não estar preparado pra isso e acontecer uma fatalidade (Sujeito B).

O instrutor referido nas falas considera haver um padrão de vento e demais condições atmosféricas que, somadas ao uso da biruta no pouso e na decolagem e equipamento em ordem, deixariam o piloto longe do perigo. Para ele, o risco começa a ser considerável quando são desrespeitados tais padrões.

Não existe vento mais ou menos. Na medida em que você fala isso está correndo risco de acidente. Daí que acontecem as coisas erradas. Tem que aceitar quando dá e quando não dá. Aí depois você chama o aluno e diz – “Até hoje não aconteceu nada com você. Você sabe o que é o certo e o errado. [aumenta o tom da voz] Que Deus o livre de acontecer um acidente com você e você morrer! Eu vou ficar sossegado porque eu não te ensinei isso. Alguma cagada você fez” (Sujeito P).

“Risco é um componente do voo livre”, assevera o Sujeito R, piloto há onze anos. Em relação a outros esportes, “a chance de dar um acidente grave é muito

1. No convívio com os pilotos, ninguém minimizou a importância dos instrutores. Pelo contrário, tanto nas conversas informais quanto nas entrevistas, aqueles que conseguiram voar sem instrutor habilitado tinham um discurso uníssono: “eu nunca faria isso novamente. Foi uma loucura... Nunca recomendaria alguém fazer o que eu fiz...”. Mesmo assim, ainda flagrei alguns pilotos experientes ministrando, discretamente, a iniciação de amigos ou parentes no voo livre. O custo médio de um curso com instrutor é de dois salários-mínimos.

grande. Dificilmente só se esfola. Se der um acidente, vai quebrar. O risco é muito grande. Então tem que respeitar por causa disso também". Não há como eliminar os riscos porque os mesmo elementos que garantem segurança, piloto-condição-equipamento, são os responsáveis pelos acidentes. Na fala a seguir, um piloto com 24 anos de experiência pondera sobre esses três elementos:

Apesar da grande evolução na segurança dos equipamentos de voo livre, hoje mais do que nunca a maioria dos voadores tem total consciência dos riscos que o esporte oferece. Tudo que depende do envolvimento direto do ser humano com as forças da natureza, as dimensões do risco não são 100% mensuráveis, sempre tendo o risco do erro humano (Sujeito V).

Em geral, a consciência do piloto localiza os riscos no componente humano, particularmente pela imprudência. Nesse sentido, são reforçadas formas de gerenciar as ações humanas diante do perigo. Na comunidade estudada foram evidenciadas algumas formas de administrar o risco. Elas não fogem do trinômio piloto-condição-equipamento. Fazer cursos, checar equipamento antes de decolar, treinar emergências, voar em equipe e realizar avaliação meteorológica são alguns itens adotados pela maioria. Entretanto, outros aspectos são controversos. A aquisição de asas ou *gliders* mais modernos, por exemplo, é condenada por muitos, pois os equipamentos recentes são mais rápidos e instáveis, aumentando os riscos de colapso no voo. Porém, outros advogam que cada piloto deve conhecer suas capacidades, optando pelo equipamento mais adequado à sua *performance*.

Assim, a adoção de uma ou mais estratégias é costumeiramente associada ao conhecimento próprio quanto a possibilidades e limites do corpo. Como o risco de mortes ou lesões em acidentes é considerado alto (uma chance em duas, afirmam alguns) todo piloto precisa conhecer seu limite, algo sempre em devir. Abdalad (2005) vai tratar esse limite como *Métron*, nível de segurança individual. Confrontando as falas dos pilotos, é legível a convergência, embora não totalmente congruente, sobre a importância da experiência do piloto, de seus desejos e a qualidade do equipamento para a delimitação do limite².

Em contrapartida, o perigo efetivo de mortes e acidentes no voo livre acaba sendo minimizado ante o argumento de que esse esporte permite uma segurança relativa, uma vez gerenciadas as dimensões piloto-equipamento-condição, sendo

2. O voo é um esporte seguro, especialmente se respeitado o trinômio de segurança. Porém, uma vez que algo saia errado e o piloto caia, há alta probabilidade de ferimentos. Porém, não há estatísticas para nenhum esporte de aventura. Uma tentativa de banco de dados feita pela Fundação Férias Vivas indicou o voo (asa-delta e parapente) entre os mais fatais.

os acidentes fora desse espectro tão imponderáveis quanto aqueles que podem ocorrer no dia a dia.

O CORPO EM TRANSLAÇÃO

Sobre as competências corporais, as falas dos pilotos claramente minimizam o condicionamento físico como fator impeditivo à prática do voo livre. Conforme o Sujeito C, ao ser questionado sobre as requisições físicas durante o voo, chega a ser mais enfático e, inevitavelmente, dicotômico: “para mim, é a mente que está funcionando mais”. A referência à mente é citada também pelo Sujeito Z, embora deixe transparecer uma indissociável articulação entre o mental e o físico: “É... você tem que ter uma condição mental satisfatória. Eu evito beber, eu não fumo, eu tenho um certo condicionamento físico por força da profissão. Estamos aí ganhando experiência de voo. Minha experiência é que está voando certo”.

Segundo o Sujeito P, é desnecessário preparar o corpo por meio de exercícios físicos. A prática do voo livre é, em si, o seu próprio condicionamento. Um indicativo reforçador da primazia da capacidade técnica (possuir e dominar tecnologia mais a capacidade de comunicar-se com a natureza) sobre as valências físicas está no fato de os campeonatos de voo livre não separarem as categorias por gênero.

Em termos de inclusão de corpos socialmente discriminados, a literatura cita a participação principalmente de amputados (LOPES, 2002). Um dos entrevistados, inclusive, foi aluno de um instrutor paraplégico e, no seu aperfeiçoamento, de uma mulher. Isso, porém não suprime as diferentes possibilidades de voar em qualquer equipamento, condição atmosférica e lugar. Alguns entrevistados, especialmente mulheres, atribuem sua escolha pelo *parapente* em relação à asa-delta pela menor exigência física em carregar o equipamento (mais leve que a asa).

Quem deseja mais liberdade dentro da atividade geralmente ingressa em treinamentos que visam ampliar a experiência em uma combinação de habilidades, não necessariamente ligadas ao condicionamento físico. De fato, inicialmente a principal dificuldade é o desgaste físico e a necessidade de desenvolver o controle motor na forma de movimentos sutis e precisos, além do controle preciso dos equipamentos. Suprida essa necessidade, o praticante depara-se com o aprendizado constante, em âmbitos tanto racionais quanto sensíveis, de saberes sobre a relação com a natureza, os equipamentos, gerenciamento dos riscos, cuidados corporais e lugares novos para voar.

Outro aspecto importante sobre o corpo no voo livre é que ele se caracteriza como informacional, ou seja, está em comunicação constante com a natureza. Essa característica é destacada no conceito de atividades físicas de aventura na natureza (Afan) de Betrán e Betrán (1995). Um problema, porém, na caracterização feita

por esses autores é que o corpo é demasiadamente expectador na natureza e, por isso, as Afan seriam vivenciadas no imediatismo, sem o treinamento prévio exigido pelo esporte convencional. Esse entendimento choca-se com a realidade estudada a respeito da importância de competências que esse corpo necessita assumir para interagir com o meio.

O conceito de Afan, portanto, embora avance ao indicar a necessidade em compreender como o corpo dialoga com as forças da natureza, ignora que também nesse caso o homem produz técnicas para mediar essa relação. Esse limite no trabalho de Betrán e Betrán (1995) pode ser compreendido em função dos mesmos terem pesquisado as práticas corporais vendidas no mercado turístico, quando o praticante, de uma forma mais fictícia que real, experimenta esporadicamente essas atividades em suas férias, cabendo a um monitor o gerenciamento dos riscos. Esse é o ponto a partir do qual construíram a categoria Afan. Já quando se trata de praticar por conta própria, o treinamento torna-se imprescindível porque, como foi exposto, não se trata apenas de adquirir habilidades motoras, mas, sobretudo, de – voo após voo – ampliar a capacidade de gerenciamento dos riscos pertinentes à prática. Nesse sentido, concordo com Spink, Aragaki e Alves (2005) sobre haver diferença entre a aventura turística e a aventura esportiva.

Por outro lado, não é desprezível que a atenuação do risco real, por meio da tecnologia e dos demais recursos de segurança, favoreceu a procura recreativa pelo voo livre e outras Afan. Isso tem facilitado o ingresso de pessoas diferentes do 'corpo modal' dos aventureiros de décadas atrás.

Na coleta de campo, embora fosse esperado encontrar pessoas muito jovens no voo livre, identifiquei que a maioria dos pilotos era composta por adultos (entre 30 e 40 anos). A surpresa deve-se ao fato de a juventude ser colocada como momento da vida quando são socialmente tolerados comportamentos de risco no lazer, a exemplo do consumo de drogas, experiências sexuais e prática de esportes perigosos entre outros lazeres não usuais (GULLONE; MOORE 2000; SPINK; ARAGAKI; ALVES, 2005; SPINK, 2009).

A juventude está associada às Afan não apenas por representar uma atitude ou uma fase mais propícia a correr riscos. Em termos de imaginário coletivo social, refletivo nas imagens midiáticas, o corpo jovem, "ligado", é uma representação dominante, por aproximar-se de um tipo corpóreo ideal para a prática. Mesmo que realmente não seja necessário ser alguém acima ou à margem da normalidade para praticar as aventuras esportivas e disso se apercebem os praticantes, certos atributos ainda perduram na sociedade. A esse respeito, a constatação de Spink (2009) reitera esses deslocamentos na associação entre corpo jovem e aventura, que deixa de ser indispensável, mas não perde sua pertinência:

Os aventureiros tradicionais freqüentemente pertenciam às elites; já os novos aventureiros desvestem-se de qualquer excepcionalidade. São pessoas “normais” que desenvolvem atividades “normais”. Nem ao menos são necessariamente jovens, muito embora a juventude seja fator importante numa modalidade específica de aventura: os esportes radicais (SPINK, 2009).

Por qual motivo os praticantes esportivos de aventura não mais precisam ser fisicamente excepcionais? Segundo autores como Betrán e Betrán (1995), Marinho (2001), Bruhns (2003) e Cantonari e Oliveira Júnior (2005), a tecnologia (medicamentos, transporte, comunicação e equipamentos) facilitou a vivência de emoções com maior segurança e menor requisição de um físico atlético.

Como o corpo biológico envelhece mais rápido que o corpo cultural, parece que a legitimação dos pilotos em torno da técnica (em sua relação com a experiência) é um dos mecanismos de deslocar seu *self* da aparência corporal para aquilo que esse corpo acumulou nos anos. O corpo é o limite, desafiando o autoconhecimento, mas é também a estrutura sensível/racional que entra em composição com as condições de tempo e a tecnologia, minimizando riscos e ampliando os momentos de prazer. Logicamente isso pode parecer uma aporia, pois quanto mais experiente, mais jovem se sente. Entretanto, apenas reafirma a capacidade da cultura em inscrever significações plurais do curso de vida a partir das pré-condições dadas pela biologia.

Assim, os pilotos com mais de 40 anos reconhecem os limites do corpo físico, mas atribuem a esse conhecimento uma vantagem em relação ao jovem (inexperiente), pois este é mais autoconfiante, ultrapassando desnecessariamente os limites e envolvendo-se em acidentes.

DIGA-ME COM QUEM VOAS E DIREI O RISCO QUE CORRES

O conceito de socialidade está intrinsecamente relacionado a relações sociais cotidianas das quais é possível, por meio de comunicação multidirecional, construir grupos relacionados a temas afins. Essa socialidade é “subterrânea”, por tentar fugir do controle político e da rigidez institucional. O que conta nesses grupos são os momentos de despesa improdutivo, de engajamentos efêmeros, de submissão da razão à emoção de viver o *estar junto* (MAFFESOLI, 1999).

De fato, estar junto e compartilhar emoções são aspectos essenciais da socialidade dos pilotos. Os grupos são formados mais a partir de identificações do que identidades fixas e visam o engajamento informal em coisas supostamente improdutivas, como o lazer. Entretanto, no caso de muitas Afans, um olhar mais atento revela que esse instinto gregário pode interferir no enfrentamento dos riscos e, conseqüentemente, na segurança das pessoas. Portanto, a socialidade, como

outras dimensões não racionais da vida, não pode ser negligenciada ao se pensar como o corpo vivencia a aventura.

Se a inexperiência somada ao ímpeto do corpo jovem é um atributo para ampliar os riscos no voo, os pilotos advertem sobre a importância do grupo para o comedimento diante de um risco real não percebido pelo praticante:

Você tem que avaliar bastante se vale a pena correr esse risco. Com a experiência de voo você vai vendo se isso vale a pena ou não. Mas o fato principal é com quem você anda. Porque você sempre anda em bando. Tem sempre a turminha de voo. Então, se a galera com que você voa é louca, você vai ser louco também. Se a galera é mais conservadora, você vai ter a tendência a ser mais conservador. Tem o fator grupo aí.

Num voo normal você tem que ver se as pessoas vão falar: – olha eu acho que não dá, blá, blá, blá, e você vai. Aí você tem que ver que essas pessoas que estavam te falando para não ir, vão ser as pessoas que vão te socorrer lá depois. Você tem que respeitar as outras pessoas assim. Às vezes você atrapalha o dia inteiro delas porque vão ter que estar te tirando do mato ou te levando para o hospital (Sujeito R).

Mesmo o melhor dos pilotos nem sempre possui condições de avaliação total dos riscos. A presença de colegas que se importam com ele, fornecendo informações é um fenômeno significativo para esse tipo de prática corporal, na qual quanto mais dados se obter do meio, melhor se administra o risco.

Essa é uma das leituras em que corpo, risco e socialidade se entrecruzam. O corpo necessita ler a natureza para controlar os riscos. Em geral, a literatura tem privilegiado a tecnologia como fator facilitador desse diagnóstico do meio, o que, de fato, se evidencia no voo livre por meio dos instrumentos de mensuração do vento, da altitude e da pressão do ar. Mas o compartilhamento comunicativo entre aventureiros tem diferenciais que a tecnologia não alcança. Essas facetas de uma razão sensível, como a sensibilidade, a intuição e o afeto são dimensões humanas que potencializam o ato de compartilhar saberes (sejam eles racionais ou não racionais).

Não se trata de dar um significado funcionalista à rede societal, afirmando que incluir-se em um grupo cooperativo aumenta as probabilidades de sucesso no voo e de sobrevivência em acidentes. Esse entendimento instrumental possui pouca efetividade para grupos consideravelmente efêmeros e espontâneos.

Oliveira (2001), em leitura antropológica da obra de Maffesoli, destaca que o conceito de socialidade se remete a “trocas de representações culturais, ou trocas simbólicas de códigos culturais partilhados”, independentemente do grau de racionalidade envolvido na sua elaboração.

Essa elaboração de socialidade é importante para reforçar a interdependência entre construção simbólica e interação social. Daí, para Oliveira (2001), a sociali-

dade envolver o compartilhamento de códigos entre integrantes de determinada coletividade. Esse conhecimento garantiria conhecimentos em comum, atualizados e confrontados mediante aprendizado recíproco nas interações. Portanto, o acesso à representação social dos integrantes de um grupo é uma forma ímpar de compreender suas práticas.

Também se pode concluir que o conhecimento fora do convívio grupal é insipiente e leva o indivíduo isolado a uma alienação crescente, o que no caso do voo livre é sua maior exposição ao risco. Assim, a ampliação de si no seio do grupo:

É menos a estabilidade de um conhecimento adquirido que importa, conhecimento que obtivemos ao fim de seu processo educacional, mas se trata muito mais da iniciativa indefinida, do processo iniciático sempre e ainda uma vez renovado e baseando-se no fato de se levar em conta a impermanência de tudo (MAFFESOLI, 1988, p. 184).

É na efervescência do grupo que os saberes se renovam, as ideias se oxigenam e as energias se carregam. Longe, porém, de se pensar a socialidade como uma necessidade racionalizada. Ela é fomentada pela “incompletude” e “finitude” das coisas e do próprio ser humano na sua contínua formação como indivíduo e como parte da coletividade.

CONCLUSÕES

A noção de risco é algo que surge na modernidade referindo-se à probabilidade da ocorrência de um fenômeno, seja ele positivo ou negativo (SPINK, 2009). Como conceito ligado à economia, com disseminação para diferentes disciplinas, não é de se estranhar que a abordagem dos pilotos externa representações sobre administração dos riscos comuns ao ambiente de trabalho. Num esforço de síntese, alguns elementos podem ser destacados de suas falas: a) A responsabilidade do risco é eminentemente do indivíduo, com forte crença na segurança da tecnologia. Assim, “se você não errar, a asa não erra”; b) Acidentes são raros quando se obedece a uma série de procedimentos estabelecidos como seguros. Logo, basta conhecer as normas, “seguir as instruções básicas” e “fazer as coisas certinho”; c) O indivíduo é reduzido às suas competências, desconsiderando aspectos socioculturais ou reduzindo-nos a uma tendência comportamental. Por isso, é fundamental o “psicológico dele não ser abalado”, sem um questionamento dos diferentes fatores intervenientes; d) O enfoque está sobre aspectos racionais, particularmente a percepção da realidade (piloto-natureza-equipamento), embora as sensações sejam substancialmente determinantes no risco percebido; e) Como os mesmos

elementos de segurança representam os riscos, há uma tendência em relativizar o perigo sempre que este é admitido.

À análise, porém, isso não significa que o risco seja absorvido racional, uniforme e individualmente. Confrontando-se às representações sociais, a observação participante aponta discrepâncias, que realçam as desigualdades na realidade. Primeiro, aqueles com poder aquisitivo podem adquirir os melhores equipamentos de segurança. Segundo, o estoque de conhecimento técnico varia conforme o tempo de experiência, interesse e grau de instrução. Em complemento, nem todos possuem as mesmas oportunidades. Por fim, talvez o mais importante, é que a gestão do risco entre os voadores é influenciada pelo apoio grupal. Como se voa por motivos sensíveis, a razão individual está sujeita a ser dominada durante momentos de eferescência coletiva, especialmente quando se faz parte de um “grupo de risco”. Em suma, não se trata apenas de seguir regras, mas de fazer parte de uma socialidade que incorpore o cuidar de si e do outro numa rede de significados.

Em relação ao corpo e percepções de seus limites, vale destacar que não existe um treinamento corporal próprio para voar. Mesmo sendo desejado um corpo forte e resistente, para muitos a prática já condicionaria o indivíduo técnica, física e sensorialmente. Isto porque a tecnologia abriu possibilidades para aqueles que podem pagar por ela e, assim, sujeitos anteriormente visto como débeis podem participar dessas práticas sem que o corpo constitua-se em fator de risco.

É relatado que o voo livre traz sensações que emprestam certa jovialidade ao praticante. Entretanto, o ingresso nessa prática já pode ser consequência do movimento mais amplo de mudanças no curso da vida. Argumento esse respaldado pelas histórias de busca pelo autoconhecimento e reestruturação da história pessoal (aventura das mais significativas na existência humana e muito comum na juventude, quando se supõe haver menos a perder com as transformações).

Em algumas situações, o ingresso no voo livre esteve associado a transformações radicais na história de vida dos sujeitos. Pessoas que, esgotadas por uma vida sobremaneira artificial para elas, ousaram correr riscos ao mudar o modo de vida. É o caso de Sujeito F que abandonou a carreira de advogado em Curitiba para viver no meio rural e voar com seu *paraglider* na fazenda. E, também, do Sujeito T que, após uma crise pessoal, delegou a direção de seus negócios a outros e, há quase uma década, vive em enraizamento dinâmico, conciliando sua residência em São Paulo com as viagens de *trailer* a lugares do país onde existam natureza e voo livre. Ambos optaram por uma vida com mais tranquilidade e menos abundância material.

O estudo conclui que a adesão ao voo livre, ao contrário do que se possa pensar, é uma opção oriunda de muita negociação racional e sensível, manifestando na consciência desejos e necessidades. São ações consequentes. Os fragmentos

de história de vida mencionados revelam a dialética entre crises da vida e correr riscos. Quando o que foi estabelecido como parâmetro já não mais responde às demandas, novos patamares precisam ser alcançados. Esse aspecto de superação do limiar denota a horizontalidade da busca por momentos-limite entre diferentes trajetórias pessoais.

São trajetórias que exigiram coragem e superação e, especialmente, um compromisso com o autoconhecimento, de modo que seja evitado ser consumido pela compulsão da próxima situação emergencial. Em geral, essas pessoas externaram-se gratas a tais momentos porque lhes permitiram desconstruir falsas premissas sobre o curso de suas existências. Consequentemente manifestaram maior liberdade em viver o momento presente, aproveitando as sensações e correndo mais riscos.

Defendo, dessa forma, que mesmo cientes do risco implícito no voo (aliás, estar ciente aumenta a segurança) os voadores estudados elegeram-na como lazer porque, por meio dessa prática, lhes é possível resgatar experiências liminares, socialmente atribuídas à juventude, em níveis aceitáveis de segurança, custos e exigências físicas. A socialidade, nesse tocante, não pode ser vista apenas como legitimação pública dessas práticas de lazer, mas condição para que essas emoções sejam compartilhadas e, portanto, possam significar na cultura.

Risk perception, body conditioning and social interactions on hang gliding

ABSTRACT: Hand Gliding is an adventurous activity whose feature is to take off from a high place and keep flying by using the draughts of air. The objective was to understand the meanings given to risk, body and socialization from hang gliding corporal practice. To that, a study was performed by observing the people and interviewing them and also through images recorded. The pilots incorporate the logic of being responsible for the mistakes, even though there is not an ideal body immune to imponderability of the accidents, given the real risk. Consequently, aspects of a sensitive rationality, as group sympathy or intuition are incorporated in fliers' experiences as complements – contradictory – to technique and technology in risk perception in hang gliding.

KEY WORDS: Risk; body; subjectivity

Percepción del riesgo, acondicionamiento corporal e interacción grupal en vuelo libre

RESUMEN: Vuelo libre es una actividad de aventura, en que se ponga a despegar de la altitud y volar con el uso de las corrientes de aire. En este estudio se buscó la comprensión del vuelo libre considerando el riesgo, el cuerpo y la interacción social. Así, el estudio de campo

se realizó con observación participante, entrevistas y registros de imágenes. Pilotos adoptan la lógica de auto-responsabilidad acerca de los errores. Pero, habida cuenta del riesgo real contenido, no existe una forma corporal ideal que sea inmune a los accidentes. Así pues, los aspectos sensibles de la racionalidad, como la solidaridad de grupo o la intuición, se están incorporando a la experiencia de los profesionales como un complemento – paradójico – en la técnica y la tecnología de la percepción del riesgo en vuelo libre.

PALABRAS CLAVES: Riesgo; cuerpo; subjetividad.

REFERÊNCIAS

ABDALAD, L. S. *Mulheres e vô livre: o universo feminino nos esportes de aventura e risco*. Niterói: Nitpress, 2005.

AMBROSINI, S. C. O trinômio perfeito. In: LOPES, R. S. (ed.). *Parapente Brasil: histórias e aventuras do vô livre*. Curitiba: R. S. Lopes, 2002. p. 137-142.

BETRÁN, J. O.; BETRÁN, A. O. La crisis de la modernidad: el deporte y en prácticas físicas alternativas en tiempo libre y ocio activo. *Apunts: Educación Física y Deportes*, n. 41, p. 10-29, jul. 1995.

BRUHNS, H. T. No ritmo da aventura: explorando sensações e emoções. In: _____; MARINHO, A. (orgs.). *Turismo, lazer e natureza*. São Paulo: Manole, 2003.

CANTONARI, J. R. H.; OLIVEIRA JÚNIOR, C. R. de. O avanço da civilização e as atividades físicas de aventura como meio de lazer: a tecnologia como fator de afastamento e aproximação da natureza. *Conexões*, v. 3, n. 2, p. 109-122, 2005.

GULLONE, E.; MOORE, S. Adolescent risk-taking and the five-factor model of personality. *Journal of Adolescence*, n. 23, p. 392-407, 2000.

LOPES, R. S. (ed.). *Parapente Brasil: histórias e aventuras do vô livre*. Curitiba: R. S. Lopes, 2002.

MAFFESOLI, M. *O conhecimento comum*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

_____. *No fundo das aparências*. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1999.

_____. *Sobre o nomadismo: vagabundagens pós-modernas*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

MARINHO, A. *Da busca pela natureza aos ambientes artificiais: reflexões sobre a escalada esportiva*. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

MINAYO, M. C. S. *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde*. 6. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

OLIVEIRA, F. V. *Indivíduos em "rizoma": a sociabilidade em rede de um grupo formado a partir da Internet*. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.

SPINK, M. J. Suor, arranhões e diamantes: as contradições dos riscos na modernidade reflexiva. *Esterisco: estudo sobre tecnobiociências e risco na sociedade contemporânea*. 2009. Disponível em: <<http://www.ensp.fiocruz.br/projetos/esterisco/suor1.htm>>. Acesso em: 1 jul. 2009.

_____. ARAGAKI, S. S.; ALVES, M. P. Da exacerbação dos sentidos no encontro com a natureza: contrastando esportes radicais com turismo de aventura. *Psicologia: reflexão e crítica*, v. 18, n. 1, p. 26-38, 2005.

ZIPPIN, G. A. Sentir-se vivo. In: LOPES, R. S. (ed.). *Parapente Brasil: histórias e aventuras do vôo livre*. Curitiba: R. S. Lopes, 2002. p. 267-270.

_____. Amiga machucada. In: LOPES, R. S. (ed.). *Parapente Brasil: histórias e aventuras do vôo livre*. Curitiba: R. S. Lopes, 2002. p. 180-183.

Recebido: 2 jul. 2009

Aprovado: 18 nov. 2009

Endereço para correspondência
Giuliano Gomes de Assis Pimentel
Centro de Ciências Biológicas, Departamento de Educação Física,
Universidade Estadual de Maringá
Av. Colombo, 5.790 – Zona 7
Maringá-PR
CEP 87020-900