

ESPORTE DE RISCO E RISCO NO ESPORTE: UMA ANÁLISE DO RISCO PERCEBIDO NO VOO LIVRE

SPORT OF RISK AND RISK IN SPORT: AN ANALYSIS OF THE PERCEIVED RISK HAND GLIDING

Diego Luz Moura*
Antonio Jorge Gonçalves Soares**

RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar o risco percebido, na prática do voo livre, por diferentes atores sociais envolvidos direta e indiretamente nesta atividade. A metodologia teve como instrumentos: a entrevista e o questionário. Investigamos cinco diferentes grupos: observadores, passageiros de primeiro voo, instrutores, atletas e ex-atletas. O entendimento do risco envolve fatores de difícil mensuração. Está intrinsecamente associado a elementos sociais e sua percepção. A produção aponta que quanto maior a familiaridade com a prática menor a percepção de risco. Verificamos que, em contraponto à produção da área, o risco percebido não diminuiu de acordo com a familiaridade no esporte. Isto pode ser explicado, em parte, pela competição que potencializa riscos e constrói uma reflexividade sobre a permanência na atividade.

Palavras-chave: Risco percebido. Esporte. Voo livre.

INTRODUÇÃO

A ideia de risco é a fronteira entre os tempos pré-modernos e a modernidade (BERNSTEIN, 1997). A ideia de risco surge para substituir a da sorte, no início das grandes navegações, pois tais viagens eram sinônimas de “lançar-se às incertezas”.

De acordo com Spink et al. (2004) o risco é uma forma de se relacionar com o futuro. O termo risco surge ainda na pré-modernidade, especificamente na transição entre a sociedade feudal e as novas formas de organização social, que dariam origem aos Estados-nação. Estava inicialmente associado aos perigos da humanidade, tanto por desastres e fatalidades naturais, quanto pelas guerras. Entretanto, na modernidade esta concepção se radicaliza e ganha novos contornos (SPINK et al., 2004).

Na modernidade vimos o surgimento de novos riscos, sendo que muitos dos quais desconhecemos. Giddens (1991, 2002) aponta que a natureza das instituições modernas está profundamente ligada ao mecanismo da confiança em sistemas especializados. Isto explica porque as pessoas, na maior parte do

tempo acreditam em informações sobre assuntos que não possuem conhecimento. Enquanto que em outros contextos, a confiança estava depositada em feiticeiros, sacerdotes e sábios que forneciam orientações.

Se, por um lado, a necessidade de previsibilidade se radicaliza na modernidade, por outro, surgem os ambientes institucionalizados de risco, onde os indivíduos buscam tais atividades. Dentre estas, temos os esportes de aventura, que são práticas corporais nas quais os sujeitos procuram sensações positivas a partir de modalidades consideradas de risco.

Atualmente, há uma crescente visibilidade sobre os esportes de aventura. Esta visibilidade é um reflexo de um movimento social que transformou atividades alternativas em um mercado esportivo e de turismo.

De acordo com Dickson e Dolnicar (2004), os estudos sobre risco percebido têm sido realizados principalmente no campo do turismo. Em geral, estes estudos buscam dar mais atratividade para os usuários, na medida em que o turismo de aventura se populariza em diversos países.

* Doutor. Professor da Universidade Federal do Vale do São Francisco, Petrolina-PE, Brasil.

** Doutor. Professor da Faculdade de Educação da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro-RJ, Brasil.

Desta forma, surge o interesse pelos estudos de risco percebido. Slovic (1990), afirma que a percepção do risco pode estar relacionada com a proximidade que o indivíduo possui de determinada modalidade, ou seja, quanto maior a proximidade e experiência na modalidade, menor a percepção de risco. Neste sentido, utilizaremos o argumento de Slovic (1990) para verificar a percepção de risco em diferentes atores sociais de uma mesma modalidade.

Portanto, nosso objetivo é analisar o risco percebido na prática do voo livre por atores sociais envolvidos direta e indiretamente nesta atividade.

Dentre as modalidades consideradas de aventura, escolhemos o voo livre, que compreende duas modalidades: a asa delta e o parapente. Estas modalidades vêm sendo praticadas no Brasil desde a década de 1970. Tudo indica que foi o Rio de Janeiro o porto de entrada para esses esportes no Brasil, apesar da ausência de estudos históricos que o demonstrem com mais precisão (DIAS; ALVES JUNIOR, 2007).

METODOLOGIA

Trata-se de uma pesquisa descritiva de campo, com abordagem qualitativa. Utilizamos entrevistas semiestruturadas e questionários. A pesquisa foi realizada na praia do Pepino, no bairro de São Conrado, na zona Sul do Rio de Janeiro.

Investigamos indivíduos que possuem relação direta e indireta com a prática de voo livre, a saber: observadores, passageiros de primeiro voo, instrutores, atletas e ex-atletas somando um total de 56 informantes.

As entrevistas foram realizadas no período de janeiro/março de 2012. A seleção dos informantes se deu de modos diferentes. Os observadores são os indivíduos que frequentam diariamente a orla da praia do Pepino, em atividades laborais ou de lazer. Entrevistamos um total de 18 indivíduos. Já os passageiros de primeiro voo, como o próprio nome indica, são os praticantes que estão tendo contato com a atividade pela primeira vez e com o auxílio do instrutor. A entrevista ocorreu logo quando pousavam. O total de entrevistados foi de 20 indivíduos.

O grupo dos instrutores foi o que apresentou maior dificuldade para realização da pesquisa, pois o Clube São Conrado de Voo Livre (CSCVL) possui um departamento de comunicação social que é responsável por conceder entrevistas a pesquisadores e à mídia, como um todo. Entramos em contato com o assessor, que nos forneceu a entrevista. Neste momento, reconhecemos que ele representava, oficialmente, o grupo. Essa “voz oficial”, em geral, transmite o discurso ideal e normativo sobre a prática e os membros da instituição. Solicitamos outros instrutores, que somados, chegaram a um total de quatro.

Os atletas e ex-atletas demandavam uma dificuldade de localização por não possuírem local fixo de voo. O convite surgiu a partir de um convite feito em uma lista de discussão eletrônica. Foram devolvidos 14 questionários, 10 de atletas e 4 de ex-atletas. Consideramos atletas aqueles que estão participando frequentemente de competições em qualquer nível e ex-atletas, aqueles que decidiram parar de participar de competições, mesmo que ainda voem nos tempos livres.

A amostragem se caracteriza como acidental por saturação, que é uma ferramenta recomendada para estabelecer ou fechar o tamanho da amostra (BECKER, 1994). Neste sentido, o ponto de saturação deu-se a partir do momento em que as respostas das entrevistas começaram a se tornar repetitivas, não adicionando informações e revelando dados suficientes para atender o objetivo do presente estudo. No caso dos questionários, a amostra correspondeu ao número de indivíduos que responderam o questionário. Os critérios de inclusão no estudo foram dois: o indivíduo aceitar responder a entrevista ou questionário e possuir mais de 18 anos.

Esta pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa com seres humanos da Universidade Gama Filho, com o registro CAAE 03740712.5.0000.5287 através do parecer 98.294, conforme a resolução nº 196/96 do Conselho Nacional de Saúde.

RESULTADOS

A descrição está organizada de acordo com os diferentes grupos que participaram da pesquisa.

Observadores

Entrevistamos um total de 18 observadores, sendo 12 homens e 6 mulheres. A escolaridade ficou distribuída entre o ensino fundamental e médio, incluindo 3 indivíduos que responderam não ter tido acesso aos estudos. As ocupações dos entrevistados foram: comerciantes, porteiros, auxiliar de tráfego, babás e domésticas.

Pela frequência constante na orla, todos os observadores apontaram que costumam ver as pessoas voando. Entretanto, nenhum deles praticou o voo livre ou qualquer outro esporte de aventura. Quando questionados sobre se fariam este esporte, apenas um observador comentou que já pensou em voar. Todos os demais apontam que não fariam o voo, por medo.

Nem pagando, não faria, nunca. Eu viajo de avião e tenho medo, quanto mais de asa delta. (Observador 1).

Não, eu já até ganhei [um voo], mas não faço não. Se eu tivesse uma sogra ruim botava ela para fazer. Eu nunca quis não. (Observador 10).

Com base na pergunta: “Se fossem voar, confiariam nos equipamentos de segurança?”, obtivemos os seguintes resultados: do total, 10 responderam que confiariam, 5 responderam negativamente e 3 afirmaram não saber. Aqueles que afirmaram não confiar nos equipamentos, não justificaram. Porém, aqueles que ficaram na dúvida ou relataram confiar, procuraram se justificar:

Confiaria, mas, eu não iria mesmo porque eu não sou desse tipo de aventura, porque eu estou aqui esse tempo todinho e nunca vi problema nenhum. (Observador 10).

Eu acho que é seguro, já faz dez anos que eu trabalho aqui e nunca vi um acidente, com esse esporte não. (Observador 12).

Os observadores que afirmaram confiar nos equipamentos justificam tal fato pela pouca ocorrência de acidentes desde o período em que frequentam a praia.

Passageiros em primeiro voo

Entrevistamos 20 praticantes de voo livre, que estavam tendo a primeira experiência com o esporte. Os praticantes nesta categoria foram abordados instantes após o pouso. Entrevistamos 13 mulheres e 7 homens. A idade variou entre 21 a 54 anos. A escolaridade dos informantes foi relativamente alta: 1 tinha mestrado, 3 possuíam especialização, 13 concluíram o ensino superior e 3 com o ensino médio técnico. As ocupações não apresentaram tendência em uma área de conhecimento, tendo grande variabilidade, a saber: médicos, advogados, engenheiros, publicitário, veterinário, jornalista e relações públicas.

Do total, 11 já tinham praticado outras atividades consideradas de aventura. Conheceram o voo livre principalmente por programas esportivos e anúncios na internet ou indicação dos amigos. Todos os informantes apontaram que decidiram realizar o voo livre em um espaço de tempo curto: sete começaram a cogitar a possibilidade de voar há cerca de 3 meses e os outros 13 decidiram na mesma semana do primeiro voo.

Os informantes descreveram sentimentos como medo e apreensão antes do voo, mas que estes duraram apenas até o salto. Posteriormente, relataram uma sensação de liberdade e de tranquilidade.

Todos referiram que o voo livre pode causar a morte, mas que isso é uma possibilidade infrequente. Relacionam a probabilidade de riscos com a perícia dos instrutores.

Acho que pode desde que o instrutor não esteja bem preparado, acho que em qualquer esporte [pausa] é o risco. (Passageiro 2).

Acho que não, lá as pessoas são treinadas então eu não vejo problema de causar acidentes, só se a pessoa for sem muita experiência. (Passageiro 11).

Todos relataram que pretendem voar novamente e que os equipamentos são seguros. Ao comentar sobre a segurança dos equipamentos, os passageiros reproduziram as informações técnicas transmitidas pelo instrutor.

Instrutores

Os instrutores entrevistados são do sexo masculino, com diferentes idades (36, 40, 47 e 55 anos). Sobre a escolaridade: 2 possuem ensino superior completo, 1 superior incompleto e 1 ensino médio. Três deles têm na instrução do voo livre sua principal ocupação.

Três dos instrutores já tinham realizado outros esportes de aventura. Afirmam ter conhecido o voo livre observando-o e, posteriormente, visitando a rampa de decolagem. Todos os entrevistados possuem mais de 6 anos na função de instrutores. O interesse pela função surgiu, para os informantes, como um resultado de sua experiência com a modalidade e habilidade técnica.

Os instrutores relatam que é comum os passageiros sentirem medo em instantes antes do primeiro voo. Ressaltam a ideia de superação dos medos como uma característica da atividade. Os instrutores, em muitas ocasiões, estão voando com passageiros. A atividade parece tornar-se a principal ocupação quando, alguns deles, dizem que não voam sozinhos.

Os instrutores apontam que os equipamentos são seguros devido ao alto investimento tecnológico. Afirmam que a principal causa dos acidentes ocorre por falha humana. Apontam, também, que quando saltam, não sentem medo, devido ao conjunto de precauções de segurança que são tomadas.

Não, medo não, o voo livre não é uma atividade de risco porque a gente voa numa asa que atinge uma velocidade muito pequena, numa praia muito grande, numa situação de pouso muito tranquila. A gente só voa com condições favoráveis, a gente não voa em qualquer condição. A atividade só acontece realmente mesmo quando tem segurança. (Instrutor 4).

Todos os instrutores relataram já ter sofrido acidentes, que ocorreram apenas em voos solos, quando não estavam com passageiros.

Atletas

Os atletas da pesquisa são do sexo masculino com idade variando de 34 a 59 anos. Todos tiveram acesso ao ensino superior, sendo

que 4 ainda estão cursando, 3 já concluíram e 3 realizaram pós-graduação. As profissões dos informantes são distintas: engenheiro, militares, empresário, comerciante, técnico em eletrônica e aposentado. Apenas dois não haviam praticado outros esportes de aventura antes do voo livre e conheceram esta atividade por indicação de amigos, ao visitarem um local que possuía a prática e programas esportivos.

Do total de informantes, 8 afirmaram não terem sentido medo no primeiro voo.

O medo se supera pela coragem, principalmente quando o foco é o voo. (Atleta 1).

A primeira decolagem da rampa da Pedra Bonita, com 500 metros de altitude, foi bastante tranquila, não senti medo nenhum. (Atleta 5).

Todos apontaram que confiavam nos equipamentos e realizaram o segundo voo com um espaço máximo de 15 dias.

Do total de respondentes, 6 atuam como instrutor, 1 já pensou, mas desistiu e 3 nunca pensaram. Os motivos de entrada na carreira de instrutor estão relacionados com uma maneira de continuar no esporte e a construção de uma carreira profissional. Dos atletas que são instrutores, encontram-se também aqueles que possuem ensino superior incompleto.

Os informantes possuem uma experiência significativa em competições, tendo participado, inclusive, de um número superior a 20 provas. Os motivos para competir estão relacionados com: busca de excitação, sociabilidade com demais pilotos e possibilidade de melhorar a técnica.

Estar junto dos pilotos mais “feras” do mundo, confraternização com pilotos de vários estados e países, a soma disso acrescenta conhecimento, satisfação e um combustível a mais para continuar buscando novos voos. (Atleta 6).

Ao comentar sobre as sensações do voo em competições, os informantes relatam o desafio de voar com pilotos mais experientes, as alegrias de conseguirem manobras ou a frustração por não terem alcançado um bom desempenho.

Eu tinha muito prazer em competir, em aprimorar cada vez mais minhas habilidades, conquistar objetivos em provas. Quando você consegue se superar a sensação é ótima. (Atleta 4).

Apenas 2 atletas relataram não terem se acidentado. Porém, todos já presenciaram acidentes graves, sendo 6 fatais. Apontam que os motivos de acidentes estão relacionados com a busca de performance dos pilotos e a não observância das condições meteorológicas.

Os motivos são variados: Piloto voando em condições climáticas impróprias; piloto usando equipamentos mais avançados do que a sua experiência de voo determinaria usar; pilotos que insistem em fazer manobras mais radicais, levando os equipamentos a excederem os esforços definidos pelos fabricantes, além de não conseguirem completar a manobra adequadamente. (Atleta 7).

Todos os informantes apontam que o voo livre pode causar mortes, porém apenas quando é praticado sem conhecimento ou com imprudência. Destacaram conviver com sentimento de medo em alguns voos, que geralmente aparece em situações extremas ou naquelas quando o piloto retorna a voar depois de um período inativo. Relatam também, que os equipamentos são seguros e que a falha é dos pilotos que não sabem usá-los.

Todos os informantes afirmam que o medo é um recurso necessário para a prática, pois possibilita mantê-los atentos para que evitem acidentes.

Na maior parte das vezes meu medo é uma luz amarela, de alerta para não deixar que algo de errado ocorra. (Atleta 8).

Ex-atletas

Participaram 4 indivíduos do sexo masculino (dois com 40 anos e dois com 50 anos). Todos tiveram acesso ao ensino superior. As profissões são distintas: economista, médico, analista de sistema e advogado.

Todos já tinham experiência em outros esportes de aventura, antes do voo livre e tomaram conhecimento dele através de programas esportivos e de amigos. Apontam que o primeiro voo foi um momento especial, mesmo que tenha sido realizado em um curto tempo.

O medo no primeiro voo não é um sentimento marcante, embora exista. As sensações após a primeira experiência estão relacionadas com um tipo de revelação.

Me senti como se tivesse mudado de espécie, como se tivesse completado uma metamorfose. Assim que pousei, soube que jamais seria o mesmo. (Ex-atleta 4).

Os entrevistados disseram nunca terem pensado na carreira de instrutor devido à responsabilidade com a vida do outro e de não conceber o voo livre como uma atividade exclusivamente de lazer.

Os informantes foram atletas experientes, que atuaram em diversas competições no país e participaram de mais de 10 eventos competitivos. Começaram a competir logo após o início da prática de voo livre e os principais motivos de ingressarem nas competições foram: conhecer novos sítios de voos, outros praticantes e melhorar a técnica.

Todos os informantes pararam de voar em competições há pouco tempo (três em 2011 e um em 2002). O principal motivo pelo qual desistiram foi a percepção de que estavam se arriscando demais.

Corre-se muito mais risco nas competições do que em voos regulares de finais de semana [...] achei que o risco não valia a pena. (Ex-atleta 1).

Estava me arriscando demais, apenas para provar, para mim e para os outros, que era um bom piloto. (Ex-atleta 4).

Dois informantes já sofreram acidentes e todos já presenciaram algum que tenha sido grave e/ou fatal. Sobre as causas dos acidentes, apontam: questões meteorológicas, imprudência dos pilotos e a busca por equipamentos de alta performance.

Tanto na asa delta como no parapente, existem diferentes tipos de equipamentos, que são indicados para os diferentes níveis de experiência e habilidade. De modo geral, existem aqueles que são indicados para iniciantes, que possuem maior estabilidade e que proporcionam maior facilidade para a decolagem e pouso e os de alta performance, onde a principal característica é a facilidade para realizar manobras consideradas de difícil execução. Por possuírem menor estabilidade, estes equipamentos são indicados apenas para atletas experientes. Nos relatos, os pilotos apontam que há uma tendência de que os “novatos” busquem, rapidamente, equipamentos de alta performance ainda que não possuam a experiência necessária para utilizá-los.

Todos os informantes consideram que o voo livre pode matar. Apontam que costumam passar por situações de medo, mas não em todos os voos. Afirmam que os equipamentos são seguros, entretanto, o fundamental seria evitar as situações de risco.

Não há equipamento de segurança que seja eficiente o bastante para impedir que alguém morra ao despencar do céu. Os atuais equipamentos que dispomos, como capacete, paraquedas de reserva, airbag, entre outros, apenas ajudam a atenuar os danos. Mas o principal fator de segurança é a perícia. Na falta dela, comum aos iniciantes, é melhor contar com a prudência. (Ex-atleta 4).

DISCUSSÃO

Para a discussão dos dados, construímos os seguintes eixos temáticos: a apropriação do voo livre, o risco e a construção da confiança, os acidentes e a percepção de risco. Estas categorias foram construídas após as entrevistas, no momento da análise, por se destacarem como núcleos temáticos norteadores das respostas.

A apropriação do voo livre

Podemos perceber que os grupos possuem maneiras diferentes de apropriação da prática do voo livre. Bourdieu (2007) parte da ideia que as práticas de consumo não podem ser compreendidas somente a partir da noção da

satisfação racional das necessidades, pois, são antes disso, influenciadas pelo gosto, que por sua vez, são influenciados pela classe social.

De acordo com Bourdieu (2007) o consumo de bens preenche a função social de legitimar diferenças sociais. As escolhas que fazemos são formas de distinção social que são realizadas em oposição àquelas feitas por pessoas de outras classes ou grupos dentro de uma mesma classe. O autor aponta que o gosto é um marcador de classe que classifica e distingue, aproxima e afasta aqueles que experimentam os bens culturais.

Os observadores possuem ocupações em atividades que não necessitam de certificação e de conhecimentos técnicos, possuem pouca escolaridade: apenas 6 concluíram o ensino médio. Se levarmos em consideração que no Brasil há uma relação positiva entre escolaridade e classe social, pode-se afirmar que o perfil dos observadores se encaixa nos estratos sociais com menor nível socioeconômico. Neste caso, é possível perceber que os observadores afirmam não ter intenção de praticar o voo livre, ratificando que é coisa para turista. De acordo com Bourdieu (2007), a formação do gosto é resultado de determinadas condições de vida, que diferem entre si e a sua explicitação consagra estas diferenças. Tal percepção mostra que o gosto também implica em rejeição, faz os indivíduos distinguirem-se de todos os outros com gostos diferentes e, conseqüentemente, com condições de vida diferente. As possibilidades destes atores sociais terem o desejo de praticar o voo livre, podem ser remotas devido a sua condição social provavelmente demandar outras prioridades. Mesmo sem terem a consciência exata dos custos destes esportes, os observadores calculam que não deve ser um esporte barato.

O grupo dos passageiros de primeiro voo é, em sua maioria, composto de jovens com ensino superior e com pós-graduação, ou seja, são profissionais em carreiras que necessitam de certificação superior, o que nos leva a crer que são indivíduos pertencentes a uma classe social com maior nível socioeconômico, quando comparados ao grupo dos observadores. Neste grupo, há o investimento na prática do voo livre, o que naquele momento representava entre R\$ 250,00 e R\$ 300,00 pelo voo duplo de instrução.

Este custo pode ser considerado alto se levarmos em consideração que o voo dura entre 8 e 20 minutos. Em tese, esta situação seleciona e diferencia os indivíduos que buscam essa primeira experiência com o voo livre. Todavia, a distinção desses grupos em relação aos observadores não ocorre apenas no que se refere ao custo, pois, jovens de camadas populares investem em roupas e calçados que, muitas vezes, são acima do orçamento, em função das marcas sociais que tais produtos podem conferir ao seu portador. Talvez, os observadores achem o investimento alto pela efemeridade da experiência. O primeiro voo está associado com a busca de sensações e experiências sociais relacionadas e socializadas em seu grupo de pertença. Estes dados corroboram com a pesquisa realizada pelo Ministério do Turismo (BRASIL, 2010), onde aponta que o maior número de turistas brasileiros que praticam esportes de aventura são da classe “A”.

Mendola (2005) aponta que há uma adesão maior à cultura do risco por parte dos jovens que possuem um *background* cultural mais elevado, pois pertencer às camadas privilegiadas torna-os permeáveis à ideia de que, para ser bem-sucedido na vida, é mais necessário saber arriscar do que ser prudente. Possuir esse tipo de *background* significa sentir-se em um sistema de proteção mais sólido. Em segundo lugar, é plausível que, nos modelos de socialização das classes sociais superiores, haja maior legitimação do comportamento de busca do risco do que nas outras posições sociais. O que pode ser identificado na pesquisa do Ministério do Turismo (BRASIL, 2010), quando relata que os turistas de aventura da classe “C” são os mais receosos em aderir aos esporte de aventura.

Se o investimento para um voo de instrução pode ser considerado alto, é ainda mais para instrutores e atletas que necessitam adquirir o próprio equipamento. Entretanto, se por um lado o voo livre possui alto custo financeiro, por outro, é um esporte de fácil reconversão de capital, pois permite ao praticante utilizar o conhecimento de esportista para aplicação na ocupação profissional de instrutor. Se olharmos com atenção para o perfil dos instrutores, notamos que estes não possuem ensino superior, com exceção de um deles, que

só se tornou instrutor depois de ser demitido do antigo emprego. Notemos que mesmo neste caso, o capital simbólico e social foi reconvertido. Uma das facilidades é a fácil reconversão do investimento, pois o voo livre parece ser um nicho de alta rentabilidade na medida em que cada piloto pode conseguir rendimentos mensais significativos, diferente do futebol no Brasil, que possui um capital simbólico de difícil reconversão no caso de uma profissionalização frustrada (SOUZA et al., 2008).

Por sua vez, os ex-atletas que responderam ao questionário optaram em não reconverter o capital para uma carreira de instrutor por possuírem estabilidade profissional. As ocupações dos ex-atletas possuem alta certificação, uma vez que todos possuem pós-graduação e relatam ter o voo livre apenas como atividade de lazer.

Os atletas voam com grande intensidade, opondo-se aos instrutores, pois estes não voam sozinhos, mas apenas com alunos em voos duplos. A função de instrutor cumpre duas funcionalidades que não são dicotômicas: uma profissão para aqueles que não construíram uma carreira estável e uma forma de permanecer no meio do esporte.

O risco e a construção da confiança

De acordo com Giddens (2002), a modernidade instaurou uma cultura do risco, na medida em que introduziu novos parâmetros a este aspecto, pouco conhecidos em épocas anteriores, apesar de ter consciência de que o risco, de um modo geral, tenha diminuído em nossos tempos. Ainda conforme o autor, viver na modernidade é conviver em um ambiente de oportunidade e risco constante. A diferença entre o passado e o presente é que hoje sabemos ser impossível controlar as consequências de algumas decisões civilizacionais.

É neste sentido que confiança e risco se cruzam, pois para seguir a vida rotineiramente é necessário construir confiança (GIDDENS, 2002). A confiança é uma atividade que permite assumir riscos. Lynch, Jonson e Dibben (2007) apontam que a confiança cumpre a funcionalidade de diminuir a complexidade e incertezas na sociedade. A confiança é uma expectativa positiva em relação ao

comportamento de outro com relação a si mesmo em uma situação de risco.

No voo livre existe uma série de equipamentos de segurança obrigatórios, mas nem todos possuem a mesma confiança nestes equipamentos. Quando questionados, os observadores tiveram respostas distintas, mas mesmo confiando nos equipamentos, não voariam. Percebemos nos observadores uma compreensão de risco associado a períodos pré-moderno, relacionado com o azar, incertezas e apostas. De acordo com Bernstein (1997), até a época do Renascimento, quando as condições de vida eram atreladas à natureza, o futuro era percebido como uma questão de sorte ou resultado de variações aleatórias. Na modernidade, o avanço tecnológico possibilitou a previsibilidade dos riscos e foi responsável por materiais de voo mais estáveis, que oferecem menores riscos e na construção de instrumentos que medem as condições climáticas, velocidade de ventos, etc.

De acordo com Sztompka (1999), a confiança possui dois níveis: o primário e o secundário. O primário se refere às pessoas que transmitem confiança, como médicos, advogados, pilotos de avião, etc. Já os alvos secundários são aquelas pessoas (e agências) que buscamos para obter informações sobre em quem confiar como acontecem nos testemunhos de peritos, relatórios, leis, etc. Geralmente participantes novatos possuem dificuldade para encontrar confiança secundária.

Sobre a confiança entre passageiros de primeiro voo e instrutores, parece haver um acordo tácito entre ambos, pois enquanto os passageiros creem que os instrutores conseguirão controlar as situações de risco possíveis, os profissionais acreditam que os passageiros seguirão as instruções prontamente. Isto ocorre porque os passageiros estão tendo sua primeira interação com o voo livre, na qual a tendência é o estabelecimento da confiança em primeiro nível. Diferente dos instrutores, que já possuem experiência no esporte, o que possibilita a construção da confiança em um segundo nível.

Os passageiros de primeiro voo constroem uma confiança apenas de primeiro nível na medida em que remetem à confiança ao instrutor. Passageiros de primeiro voo têm

pouco conhecimento sobre a prática e tiveram pouco tempo para conhecerem o voo livre, conforme verificamos ao observar que muitos decidiram voar repentinamente. De acordo com o Ministério do Turismo (BRASIL, 2010), este parece ser um perfil do turista brasileiro, pois são extremamente abertos aos esportes de aventura como um todo revelando que os setores que realizam boa divulgação de seus serviços possuem chance significativa de adesão de praticantes (BRASIL, 2010). Os passageiros de primeiro voo justificam sua confiança reproduzindo as falas dos instrutores, afirmando que os equipamentos eram seguros.

Spink et al. (2004), apontam que em atividades de aventura que possuem a participação do instrutor junto, durante a atividade, é comum que os riscos objetivos sejam deslocados para os monitores e a tecnologia. Em outras palavras, o risco presente nos esportes de aventura não é medido em relação à probabilidade de incertezas, mas à perícia dos instrutores.

Já instrutores, atletas e ex-atletas constroem a confiança em segundo nível, relacionando-a, principalmente, aos instrumentos de verificação das condições climáticas, ao avanço tecnológico e às certificações do material. Estes grupos podem construir a confiança em segundo nível porque possuem experiência na prática do voo livre.

Os acidentes

Os acidentes fazem parte da rotina de instrutores, atletas e fizeram da de ex-atletas. Todos os instrutores relataram terem sofrido acidentes, mas apenas quando voavam sozinhos. O pouco número de acidentes em voos duplos na praia de São Conrado ocorre porque este local é considerado como sendo de fácil realização e o esporte é praticado apenas em condições ótimas, o que minimiza a possibilidade de acidentes.

Se levarmos em consideração que os instrutores relataram que não voam mais sozinhos, o número de acidentes tende a ser reduzido, diferente das competições, onde a busca pelo desempenho faz com que os atletas permitam-se colocar em situações extremas. Interessante notar como a competição constrói dois efeitos distintos: o de extrema sociabilidade

e o de reflexividade sobre a permanência na atividade.

De acordo com Elias (1992), a busca pela competição é uma tendência natural, na medida em que proporciona uma excitação ou tensão agradável. O esporte é a principal atividade que sentimentos agradáveis e fortes, que estão fora da rotina cotidiana, podem ser experimentados. Há um caminho natural, por parte dos praticantes de voo livre e de qualquer outra modalidade esportiva, para competir.

Os motivos relatados por atletas e ex-atletas para o ingresso em competições são muito semelhantes: conhecer novos lugares de voo, melhorar a técnica aprendendo com os pilotos mais experientes e a sociabilidade. Podemos perceber que estes objetivos geralmente estão presentes em qualquer atividade. É comum que ao tomar gosto por uma atividade qualquer, busquemos, em seguida, saber melhor sobre suas características. Os atletas de voo livre buscam conhecer melhor sobre a história do voo, os tipos de equipamentos e as rampas. A competição é a melhor maneira de entrada profunda neste esporte. De fato, qualquer atividade de lazer na qual o participante tem alta imersão, é comum a busca de aprofundamento dos conhecimentos que envolvem a atividade.

Paixão et al. (2010) aponta que as vivências diárias no voo livre levam à banalização das emoções por parte do praticante, transformando-se em elementos sensoriais ordinários. E que esta situação poderá implicar na manutenção da integridade física e emocional do praticante. Na medida em que estes podem buscar experiências emocionais mais intensas.

Os atletas e ex-atletas ressaltam a possibilidade de apreciar novos locais destinados ao voo livre e conhecer outros pilotos como razões da participação em competições. Willig (2008) apontou que esportes extremos podem favorecer fortes vínculos de sociabilidade, devido aos momentos de vulnerabilidade que os indivíduos passam juntos. As situações adversas auxiliam na construção de vínculos de sociabilidade que criam os sentimentos e laços de pertença. Alguns atletas relatam que não possuíam expectativas de vencer, voavam apenas para conviverem com os demais pilotos. Nos esportes

que possuem alta performance e competidores amadores (no sentido de que amam o esporte e possuem um razoável desempenho), é comum que a competição funcione prioritariamente, para maioria, como espaço de sociabilidade e de trocas. A maratona é um bom exemplo disso. Observemos que os esportes coletivos de alta performance ou esportes individuais que são altamente regulados pelas federações, não permitem a participação de um público variado em relação a performance. Pimentel (2008) aponta que a percepção humana do risco no voo livre leva pilotos e pilotas a considerarem a imponderabilidade e buscar, para além dos equipamentos e técnicas, outras regularidades como a intensa sociabilidade. A sociabilidade apaziguaria a inquietação frente às incertezas.

Ainda sobre a sociabilidade no voo livre, Almeida (2008) aponta que o risco é um elemento que possibilita uma sociabilidade entre os praticantes. No mesmo sentido Azevedo, Cocchiarale e Costa (2010) analisando as diferentes comunidades do voo livre afirmam que a sociabilidade é um capital social que acentua os laços de confiança e que atua na adesão e permanência dos praticantes na modalidade.

A sociabilidade construída a partir da partilha de situações adversas em voo auxilia na permanência dos atletas em competições. Partilhar situações adversas e momentos de vulnerabilidade ajuda a manter uma intensa sociabilidade que, por sua vez, reforça o desejo da permanência nas competições. Entretanto, a razão para parar de competir é a percepção de que estavam se arriscando demais.

Sofrer acidentes é uma rotina para aqueles que participam de competições. Do total de atletas e ex-atletas que foram entrevistados, apenas 4 não sofreram acidentes, mas todos presenciaram algum, quer grave, quer fatal. Situações como testemunhar acidentes fatais rompem o casulo protetor e promovem uma reflexividade sobre a continuidade na prática do esporte.

O resultado desta reflexividade vai incidir em três escolhas para os atletas: na primeira, o indivíduo se ausentaria da atividade permanentemente; na segunda, interromperia a rotina de competições e voaria apenas por lazer e diversão e; na terceira, pararia de competir e se

iniciaria na carreira de instrutor. Dentre as opções, parar de competir e voar apenas por lazer parece ser a menos escolhida, porque tal elemento retira o componente da excitação. Moura e Soares (2013) analisando os acidentes no voo livre apontam a busca da excitação não pode ser refreada sob o risco do abandono da prática. Sendo assim, é necessário que os pilotos reflitam sobre o quanto de risco devem ou podem assumir.

Sobre as escolhas que fazemos durante a vida, Hirschman (1983) aponta que existem ciclos de preferência que se alternam entre períodos históricos e pessoais de intensa participação pública e períodos de busca pela realização pessoal e bem estar. A busca pelo abandono das competições pode representar uma demanda específica de um ciclo de preferência de menor procura pela exposição pública e maior pelo bem estar em voar apenas nos tempos livres.

Quando se discute sobre os acidentes, há problemas que ainda representam uma lacuna nos esportes de aventura: o monitoramento de acidentes, a fiscalização e o licenciamento. A falta de fiscalização de tais práticas é outro problema presente nos esportes de aventura, que só é colocado em pauta quando ocorre algum acidente fatal. McArdle (2011) discute o licenciamento e fiscalização destes esportes na Escócia e aponta a necessidade de construção de dispositivos eficazes de fiscalização naquele país.

A falta de monitoramento não é um problema brasileiro. Bentley, Page e Edwards (2008) e Bentley, Page e Laird (2010) apontam que até a Nova Zelândia, que se tornou a “capital mundial” dos esportes de aventura, ainda não possui um monitoramento do número de acidentes. O único recurso para conseguir um indicador é perguntar para as empresas que disponibilizam tais serviços; estas relatam ser raro o número de acidentes, tanto na Nova Zelândia, como no Brasil.

A falta de um monitoramento dos acidentes resulta na construção de duas ideias que formam um suposto paradoxo no voo livre: a de que é um esporte de alto risco e a de que seus controles tecnológicos indicam não possuir risco algum. Esta ambivalência possibilita que ele continue sendo comercializado como uma

prática totalmente segura e que continue mantendo o imaginário de um esporte de risco. Esse fato contribui para reforçar os sistemas de confiança no primeiro nível (pessoas e equipamentos), pois não são gerados relatórios oficiais que informem o número de acidentes desta atividade. O produto de tais relatórios poderiam, em tese, reduzir ou aumentar o segundo nível de confiança, isto é, fornecendo fontes e documentos oficiais que balizassem as decisões dos indivíduos. A falta deste nível de confiança faz com que passageiros de primeiro voo ou novatos em qualquer outra modalidade confiem apenas nos instrutores, equipamentos ou empresas. Somente o primeiro nível de confiança não é suficiente para identificar as possibilidades de risco (SPINK et al., 2004).

A percepção de risco

De acordo com Slovic (2010) o conceito de risco é extremamente complexo, pois, além dos fatores científicos, também está associado a elementos sociais e à sua percepção. A ciência social entende o risco como um aspecto subjetivo por sua dificuldade de medição. Podemos constatar que há diferentes entendimentos sobre o risco percebido. O autor destaca que a familiaridade com a atividade é um dos principais fatores. Quanto maior a proximidade e experiência com a prática, menor é o risco percebido. Essa assertiva teórica não corresponde exatamente aos achados nesse estudo.

No caso dos observadores, a tese de Slovic (2010) faz sentido na medida em que afirmam que não voariam por medo e, conseqüentemente, poderíamos dizer que há um alto risco percebido. Esta percepção está associada à falta de conhecimento desta prática. Mas, também é possível que a percepção de risco dos observadores seja uma racionalização de que aquela atividade é apenas para turista, conforme foi relatado. Não podemos estimar se a racionalização se vincula à falta de possibilidades financeira, de coragem em lidar com esse tipo de risco ou simplesmente se significa que aquela atividade não apresenta nenhum sentido para os observadores.

Os passageiros de primeiro voo percebem o risco de morte no voo livre. Utilizam uma discursividade que desloca o risco para a perícia

dos instrutores e confiança nos equipamentos, o que mostra que o risco percebido possui um declínio em função da crença dos sistemas de confiança no primeiro nível.

Os instrutores afirmam não sentirem medo nos voos sozinhos ou com alunos e não relatam qualquer percepção sobre este sentimento. Este argumento vai ao encontro dos dados de Paixão et al. (2011), que investigou a percepção de instrutores de esportes de aventura e apontou pouca ocorrência de risco com iniciantes devido ao avanço tecnológico.

No entanto, quando analisamos os relatos dos atletas, constatamos que há uma percepção de risco com a ressalva de que este fator está presente apenas em alguns voos, quando se encontram em situações extremas. Descrevem uma reação positiva com o medo, apontando que este pode ser entendido como sendo um recurso para deixá-los mais atentos durante os voos. Azevedo (2009) afirma que há sempre uma percepção de risco nos diferentes tipos de inserção dos praticantes de voo livre. Já no caso dos ex-atletas, percebermos uma ratificação do risco percebido na medida em que seus relatos apontam que continuam a voar. Relatam, também, conviver com o medo, mas não em todos os voos. Moura e Soares (2013) ressaltam que há uma racionalização do risco nos praticantes de voo livre que

Brymer (2009), investigando a participação de atletas nos esportes de extremo risco, apontou que o foco no risco é equivocado. Os participantes ressaltam apenas as descobertas que não experimentariam na vida cotidiana. Se olharmos somente os observadores, os passageiros de primeiro voo e os instrutores, poderemos concordar com Brymer. Porém, o elemento competição promove maior percepção de risco nos atletas e principalmente nos ex-atletas.

Desta forma, chegamos a uma percepção diferente da citada por Slovic (1990). A percepção de risco encontrada foi mais próxima da figura de uma curva em “U”, na medida em que o risco percebido vai diminuindo conforme a familiaridade entre os observadores, passageiros de primeiro voo e instrutores. Porém, a busca pela excitação encontrada nas

competições proporciona um aumento da percepção do risco entre atletas e ex-atletas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O risco percebido não diminui conforme aumenta o nível de vivência nas atividades, o que vai de encontro com o argumento de Slovic (1990). Verificamos que o risco percebido diminui em relação ao aumento da vivência no esporte com observadores, passageiros de primeiro voo e instrutores. Entretanto, em atletas e ex-atletas o risco percebido aumenta apesar da experiência. Entretanto, a confiança nos equipamentos é proporcional ao nível de vivência com a modalidade.

Os observadores possuem alto risco percebido e pouca familiaridade com a prática. Os passageiros de primeiro voo possuem confiança em primeiro nível, já que esta situação é mais fácil para novatos e porque não existem fontes para a confiança em segundo nível, o que permite um risco percebido menor. Os instrutores afirmam não terem medo, na medida em que o nível de dificuldade do voo duplo, em São Conrado, é considerado fácil. Os atletas buscam excitação e convivem com o medo de forma harmônica. Entretanto, ao presenciar acidentes fatais, produzem reflexividade, que possibilita: a) a saída dos esportes, b) saída apenas das competições e; c) a entrada na carreira de instrutor.

Os acidentes parecem ser uma constante, mas apenas nas competições. Por mais que existam, um dos grandes objetivos relatados em competições é o congraçamento com os outros pilotos. Faz-se necessário uma política de monitoramento de acidentes relacionados com as diferentes práticas esportivas de aventura.

O campo do turismo, ao analisar o risco percebido, tem privilegiado apenas o ponto de vista dos iniciantes. Sugerimos que a área do esporte ao analisar o risco percebido, investigue todos os níveis de participação nestas modalidades.

SPORT OF RISK AND RISK IN SPORT: AN ANALYSIS OF THE PERCEIVED RISK HAND GLIDING
ABSTRACT

The objective of this paper is to analyze the perceived risk in the practice of hang gliding by different social actors in this activity. The methodology was as instruments: the interview and questionnaire. We investigated five different groups: observers, the first passenger, instructors, athletes and former athletes. The understanding of the risk factors involved are difficult to measure. It's closely associated with social elements and their perception. The production shows that the greater familiarity with the practice lower risk perception. The perceived risk has not decreased in accordance with the familiarity of the sport in contrast to the production area. It's this can be partly explained by the competition that enhances risk and build a reflexivity about the permanence in the activity.

Keywords: Risk perceived. Sports. Hang gliding.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, L. G. V. **Ritual, risco e arte circense: o homem em situações limites**. Brasília: UnB, 2008.
- AZEVEDO, S. L. G. **Sentidos do risco-aventura socializados nos discursos dos praticantes de voo livre**. 2009. 81f. Dissertação (Mestrado em Educação Física e Cultura)-Programa de Pós-graduação em Educação Física, Universidade Gama Filho, Rio de Janeiro, 2009.
- AZEVEDO, S. L. G.; COCCHIARALE, N. F. B. R.; COSTA, V. L. M. A influência do risco-aventura no processo de coesão das diferentes comunidades do voo livre. **Movimento**, Porto Alegre, v. 16, n. 3, p. 259-278, 2010.
- BECKER, H. **Métodos de pesquisa em ciências sociais**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1994.
- BENTLEY, T. A.; PAGE, S.; EDWARDS, J. Monitoring injury in the New Zealand adventure tourism sector: na operator survey. **Journal of travel medicine**, Boston, v. 15, n. 6, p. 395-403, 2008.
- BENTLEY, T. A.; PAGE, S. J.; LAIRD, I. S. Safety in New Zealand's tourism industry: the cliente accident experience of adventure tourism operators. **Journal of travel medicine**, Boston, v. 7, n. 5, p. 239-245, 2010.
- BERNSTEIN, P. L. **Desafio aos Deuses: a fascinante história do risco**. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- BOURDIEU, P. **A distinção: a crítica social do julgamento**. Porto Alegre: Zouk, 2007.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Perfil do turista de aventura e do ecoturista no Brasil**. São Paulo: ABETA, 2010.
- BRYMER, E. The extreme sports experience: a research report. **Internacional Federetion of Parks and Recreation Administration World**, Birmingham, v. 2, n. 1, p. 6-7, mar. 2009.
- DIAS, C. A. G.; ALVES JUNIOR, E. D. O Vôo livre no Rio de Janeiro: uma visão panorâmica. **Revista Digital EFDeportes**, Buenos Aires, v. 11, n. 105, 2007.
- DICKSON, T.; DOLNICAR, S. No risk, no fun: the role of perceived risk in adventure tourism. **INTERNACIONAL RESEARCH OF CONFERENCE OF THE CONCLIF OF AUSTRALIAN TOURISM AND HOSPITALITY EDUCACION**. 13th., 2004, Woloongong. **Proceedings...** Wollongong, University of Wollongong, 2004. Disponível em: <<http://ro.uow.edu.au/commpapers/246>>. Acesso em: 20 ago. 2012.
- ELIAS, N. **A busca da excitação**. Difel: Lisboa, 1992.
- GIDDENS, A. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Unesp, 1991.
- GIDDENS, A. **Identidade e modernidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2002.
- HIRSCHMAN, A. **De consumidor a cidadão: atividades privada e participação na vida pública**. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- LYNCH, P.; JONSON, P.; DIBBEN, M. Exploring relationships of trust in 'adventure' recreation. **Leisure Studies**, Nottingham, v. 26, n. 1, p. 47-64, 2007.
- McARDLE, D. The views from the hills: fatal acidentes, child safety and licensing adventure activities. **Legal Studies**, Oxford, v. 31, n. 3, p. 372-391, 2011.
- MENDOLA, S. O sentido do risco. **Tempo Social**, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 59-91, 2005.
- MOURA, D. L.; SOARES, A. J. G. Os acidentes no voo livre: uma análise dos motivos nos relatos de atletas. **Licere**, Belo Horizonte, v. 16, n. 3, p. 1-20, 2013.
- PAIXÃO, J. A.; COSTA, V. L. M.; GABRIEL, R. E. C. D.; KOWALSKI, M. Práticas aventureiras e situações de risco no voo livre: uma análise a partir do conceito de redoma sensorial. **Motriz**, Rio Claro, v. 16, n. 3, p. 672-681, 2010.
- PAIXÃO, J. A.; GABRIEL, R. E. C. D.; TUCHER, G.; KOWALSKI, M.; COSTA, V. L. M. Risco e aventura no esporte na percepção do instrutor. **Psicologia e sociedade**, Belo Horizonte, v. 23, n. 2, p. 415-425, 2011.
- PIMENTEL, G. G. A. A. Ritos e riscos na prática do vôo livre. **Movimento**, Porto Alegre, v. 14, n. 3, p. 13-32, 2008.
- SLOVIC, P. The legitimacy of public perceptions of risk. **Journal of Pesticide Reform**, v. 10, n. 1, p. 13-15, 1990.
-

SLOVIC, P. The psychology of risk. **Saúde e sociedade**. São Paulo, v. 19, n. 4, p. 731-747, 2010.

SOUZA, C. A. M.; VAZ, A. F.; BARTHOLO, T. L.; SOARES, A. J. G. Dificil reconversão: futebol, projeto e destino em meninos brasileiros. **Revista Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, v. 14, n. 30, p. 85-111, 2008.

SPINK, M. J.; GALINDO, D.; CANÃS, A.; SOUZA, D. T. Onde está o risco? Os seguros no contexto do turismo de aventura. **Psicologia e Sociedade**, Florianópolis, v. 16, n. 2, p. 81-89, 2004.

SZTOMPKA, P. **Trust**: a sociological theory. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

WILLIG, C. A Phenomenological investigation of the experience of taking part in 'extreme sports'. **Journal of Health Psychology**, Londres, v. 13, n. 5, p. 690-702, 2008.

Recebido em 19/11/2012

Revisado em 30/10/2013

Aceito em 18/11/2013

Endereço para correspondência: Diego Luz Moura. Universidade Federal do Vale do São Francisco Campus Petrolina, Av. José de Sá Maniçoba, s/n, Centro, CEP 56304-917, Petrolina-PE. E-mail lightdiego@yahoo.com.br