



TCC/Unicamp
P136m
1547 FEF/170

Mônica Figueiredo Castro de Padua

MOTOCICLISMO

Reflexões sobre um esporte



Universidade Estadual de Campinas
Faculdade de Educação Física
2002

Mônica Figueiredo Castro de Padua



Motociclismo: Reflexões sobre um esporte

Monografia apresentada à Faculdade de Educação Física, da Universidade Estadual de Campinas, para obtenção do título de Bacharel em Treinamento em Esportes, pela disciplina MH800, Seminário de Monografia II, sob a orientação do Prof. Dr. Paulo Cesar Montagner.

A large, stylized handwritten signature in black ink, which appears to be the name Paulo Cesar Montagner. The signature is written over the text of the orientation statement.

Universidade Estadual de Campinas
Faculdade de Educação Física
2002

*"You know a dream is like a river
Ever changin' as it flows
And a dreamer's just a vessel
That must follow where it goes
Trying to learn from what's behind you
And never knowing what's in store
Makes each day a constant battle
Just to stay between the shores...and*

*I will sail my vessel
'Til the river runs dry
Like a bird upon the wind
These waters are my sky
I'll never reach my destination
If I never try
So I will sail my vessel
'Til the river runs dry*

*Too many times we stand aside
And let the waters slip away
'Til what we put off 'til tomorrow
Has now become today
So don't you sit upon the shoreline
And say you're satisfied
Choose to chance the rapids
And dare to dance the tide...yes*

*I will sail my vessel
'Til the river runs dry
Like a bird upon the wind
These waters are my sky
I'll never reach my destination
If I never try
So I will sail my vessel
'Til the river runs dry*

*And there's bound to be rough waters
And I know I'll take some falls
But with the good Lord as my captain
I can make it through them all...yes*

*I will sail my vessel
'Til the river runs dry
Like a bird upon the wind
These waters are my sky
I'll never reach my destination
If I never try
So I will sail my vessel
'Til the river runs dry"*

"The River"/ Garth Brooks

Dedico esse trabalho a todos que passaram por minha vida e me fizeram ser o que sou. Esses, com quem aprendi a chorar, sorrir, lutar, aceitar, cair, levantar, amar e principalmente ser feliz.

A meus pais e irmãos, família e amigos, técnicos e professores.



A todos os apaixonados por moto!

Agradecimentos

Agradeço primeiramente a meus pais que desde que nasci apostaram em mim e me ajudaram a formar a mulher que sou hoje;

Agradeço ao meu irmão Daniel, pelo companheirismo em nossa vida toda, que nos tornou quase gêmeos;

Agradeço ao meu irmão Thomas que também foi companheiro e amigo quando precisei e que me emprestou o nome para comprar minha moto;

Agradeço a toda a turma 98 diurno, com quem convivi durante meu primeiro ano de faculdade em tempo integral e que ainda me acompanhou nos outros anos. Principalmente à Mônica Brasil, Fabi, Silvana, Evandro e Mineiro;

Agradeço também a turma 99 diurno que me "adotou". Principalmente à Larissa, Milena, Marcelo, Paulo, Michele, Fernando, Sandro, Rodrigo Dias e Carolzinha;

Agradeço aos meus Avós, Lourdes e Mário pelos bons almoços filados e pela força, e Lucinha e Darcy pelo apoio;

Agradeço aos meus primos(as) e tios(as) que sempre foram, antes de tudo meus amigos;

Agradeço à Juliana que me agüenta a 8 anos, à sua amizade, longe, perto da onde for, "Friends Forever"; e à Joana, que apesar de me esquecer de vez em quando, também dá uma grande força;

Agradeço a todas as crianças com quem já brinquei e que sempre renovam meu espírito infantil, conservando a criança que existe em mim. Principalmente ao Pedro, Alex, Pati, Jordan, Alice e Júlia;

Agradeço aos amigos Saloni, Genival, Deco, Diogo, David, Denise, Nilson Ribeiro, Xangai, Celito, Guilherme Rondon, João Ormond, Renato, Dona Ivone, Elba, Ana Cristina, Yaro e tantos outros, por TUDO;

Agradeço, espiritualmente, à minha família animal (Loro, Scooby, Cachaça, Skol, Bohemia, Barney, Amoroso, Jonny, Zulu, Moleque, Mirim, Gordurinha, Pipoca, Branquinho, Castanhinho, Bainho e tantos outros), que é uma das minhas fontes de alegria;

Agradeço muito ao meu orientador Cesinha que foi fundamental na realização dessa monografia e a quem admiro muito;

E finalmente agradeço ao Genilton, minha alma gêmea do Pantanal, que me mostrou que tenho um grande valor e que posso ser importante para as pessoas, que me ensinou a amar novamente e compreender as armadilhas da vida.

Sumário

Resumo	01
Abstract	02
Lista de figuras	03
Apresentação	06
Introdução	07
Capítulo 1 – Breve panorama do Motociclismo	09
1.1. História da motocicleta	09
1.2. História do Motociclismo	14
1.3. Motociclismo no Brasil.....	17
1.4. Modalidades do Motociclismo	18
1.4.1. Motocross	19
1.4.2. Supercross	21
1.4.3. Motovelocidade	23
1.4.4. Enduro	25
1.4.5. Rally	27
1.4.6. Trial	28
1.4.7. Trail (Trilha) e Mototurismo	29
Capítulo 2 – Motociclismo: uma paixão	31
2.1. A velocidade	32
2.2. O risco.....	41
2.3. A liberdade	42
Capítulo 3 – Jogo e esporte	44
3.1. O jogo.....	44
3.2. O esporte	51
3.3. a competição e o lúdico	54

Capítulo 4 – Motociclismo e treinamento esportivo	56
4.1. Motociclismo amador e profissional	56
4.2. Treinamento esportivo	57
4.2.1. Preparação física	59
4.2.2. Preparação técnica.....	67
4.2.3. Preparação tática.....	67
2.2.4. Preparação psicológica.....	68
Capítulo 5 - Campo de atuação do Bacharel em treinamento esportivo: as possibilidades com o Motociclismo	71
5.1. A formação profissional	72
5.2. O Motociclismo na formação profissional.....	75
Considerações pessoais	76
Referências bibliográficas	78

Resumo

A motocicleta é um invento do final do século XIX, quando o motor a explosão foi inventado e adaptado a uma bicicleta. A partir daí essa nova máquina foi utilizada como meio de transporte e também como uma forma de esporte. As provas motociclísticas começaram a ocorrer de forma organizada no início do século XX, iniciando assim o esporte denominado Motociclismo. Esse esporte é hoje regulamentado por uma federação internacional (FIM), caracterizando-se como um esporte formal. No entanto, o Motociclismo não pode ser considerado um esporte como outros mais tradicionais, pois encontramos nele um ponto muito importante que o torna singular, a motocicleta. Essa “máquina” ou veículo conhecido popularmente como *moto*, faz com que pensemos esse esporte de maneira especial. Para isso, além da sua história, modalidades e de sua característica, torna-se importante explorarmos mais a fundo a paixão do homem pela motocicleta. Assim tentamos entender um pouco seu universo, abordando temas como a velocidade, o risco e a liberdade, além de uma reflexão sobre o jogo e o esporte. Entrando no universo esportivo podemos encontrar no Motociclismo características que definem as capacidades de desempenho esportivo que podem ser treinadas em um piloto de motocicleta, para as diversas modalidades. Além disso, são abordadas as possibilidades de atuação do profissional de Educação Física e a sua formação para isso. A partir desse estudo foi possível compreender que, apesar desse esporte ter se desenvolvido muito nas últimas décadas, a atuação do Bacharel em Treinamento Esportivo ainda é mínima. Existe, ainda, uma lacuna entre esse esporte e a formação desse profissional, que não dá conta de prepará-lo para atuar nessa área.

Palavras Chave: Motociclismo, Esporte, Jogo, Educação Física

Abstract

The motorcycle was invented in the end of XIX century when the internal combustion engine was made and adapted to a bicycle. From this age motorcycle was used to human transport and to sport competitions. That competitions were organized since the first years of XX century and then Motorcycling sport was created. This sport is controlled by a international federation (FIM) and is a formal sport. But it isn't like the other sports cause there is a important difference that makes this sport a singular one: the motorcycle. This "machine" or vehicle makes with the man the Motorcycling be different. To study this sport we wrote about it's history, events and characteristics. And then we explored deeply the motorcycle man passion. This way we tried to understand this felling studding about themes as speed, risk and liberty. And more about game and sport. We also studied the motorcycling sporting performance in which event. The possibility for the physical education professional to act in this sport and your formation to this were noticed too. In this study we could understand that Motorcycling became developing in the last years but the professional act still minim. There is a gap between this sport and the physical education college that can't prepare a professional to act on this area.

Key Words: Motorcycling, Sport, Game, Physical Education

Lista de figuras

- Figura da Capa e fundo - Valentino Rossi comemorando a vitória em corrida do Campeonato de Motovelocidade 2002.
Fonte: <http://es.sport.yahoo.com>
- Figura 1 – (Agradecimentos) – Jeremy McWilliams empinando uma moto 500cc. Fonte: <http://es.sport.yahoo.com>
- Figura 2 – (Apresentação) – Fotos minhas de infância06
- Figura 3 – Bicicleta montada e equipada com motor a vapor por Silver Roper em 1869. Fonte: <http://www.motorcycle.com>09
- Figura 4 – Primeira motocicleta com motor a gasolina feita por Gottlieb Daimler em 1885.
Fonte: <http://www.motorcycle.com> e <http://planeta.clix.pt>10
- Figura 5 – Motocicletas da Hildebrandt & Wolfmüller de 1896 e 1901.
Fonte: <http://planeta.clix.pt> e <http://autogallery.org.ru>.....10
- Figura 6 – Motocicleta da Janez Puh de 1903.
Fonte: <http://muzy-motociklov.com>11
- Figura 7 – Motocicleta utilizada na primeira Guerra Mundial.
Fonte: <http://www.motorcyclecity.com>11
- Figura 8 – Lawrence da Arábia e uma de suas Brough Superiors, após a 1ª Guerra. Fonte: <http://www.mundomoto.com.br>12
- Figura 9 – Encontro de motociclistas do Colorado Motorcycle Club, em Denver (Colorado), no dia 21 de julho de 1913.
Fonte: <http://www.pedevento.com.br>12
- Figura 10 – BMW R11, 1929. Fonte: <http://autogallery.org.ru>13
- Figura 11 – Motocicleta na guerra, 1944. Fonte: <http://www.mikrus.com.br>13
- Figura 12 – Cowley County Fairgrounds, Winfield, Kansas, 1912.
Fonte: <http://winfield.50megs.com>15
- Figura 13 – Wells Bennett, de Wichita, Kansas, na corrida de 4 de julho de 1912 em Winfield. Fonte: <http://www.ausbcomp.com>16
- Figura 14 – E. W. Yount correndo em Fairgrounds em 1916.
Fonte: <http://www.ausbcomp.com>16
- Figura 15 – Corrida de motocicleta, 1964. Fonte: <http://dega.cs.unc.edu>16
- Figura 16 – Corrida de motocicleta, 1972. Fonte: <http://dega.cs.unc.edu>16

-
- Figura 17 – Fotos de prova de Motocross.
Fonte: <http://www.motocross.com.br> e
<http://www.inema.com.br>.....20
 - Figura 18 – Fotos de prova de Supercross.
Fonte: <http://www.motocross.com.br>22
 - Figura 19 – Fotos de prova de Motovelocidade.
Fonte: <http://es.sport.yahoo.com> e <http://www.inema.com.br>24
 - Figura 20 – Fotos de prova de Enduro de Regularidade e Velocidade.
Fonte: <http://www.motocross.com.br>26
 - Figura 21 – Fotos de prova de Rally. Fonte: <http://www.parisdakar.com.br>28
 - Figura 22 – Fotos de prova de Trial. Fonte: <http://www.motocross.com.br>
e <http://www.inema.com.br>29
 - Figura 23 – Fotos de Trail e Mototurismo. Fonte:30
 - Figura 24 – Chausseleoup-Laubat, “Le Jamais Contenté”.
Fonte: <http://www.maire-acheres.fr>34
 - Figura 25 – Camile Jenatzy. Fonte: <http://www.maire-acheres.fr>34
 - Figura 26 – Tentativa de recorde Fonte: <http://www.maire-acheres.fr>35
 - Figura 27 – Henry Sergrave, 1924. Fonte: <http://www.brooklandtrack.co.uk>35
 - Figura 28 – Henry Sergrave. Fonte: <http://flempire.com>36
 - Figura 29 – Campbell, Blue Bird. Fonte: <http://www.brooklandstrack.co.uk>36
 - Figura 30 – Campbell, Blue Bird. Fonte: <http://www.brooklandstrack.co.uk>36
 - Figura 31 – Caixa de cigarro, Campbell, Blue Bird.
Fonte: <http://www.brooklandstrack.co.uk>37
 - Figura 32 – Rosemeyer, 1937. Fonte: <http://www.ddavid.com>37
 - Figura 33 – Carraciola, 1938. Fonte: <http://www.ddavid.com>37
 - Figura 34 – Rosemeyer, pouco antes de morrer, 1938.
Fonte: <http://www.ddavid.com>37
 - Figura 35 – George Eyston, 1938. Fonte: <http://www.hartlana.co.uk/bphoto>38
 - Figura 36 – John Cobb, 1940. Fonte: <http://www.hartlana.co.uk/bphoto>38
-

-
- Figura 37 – Quadro de recordes de velocidade.
Fonte: <http://www.spiritofamerica.com>38
 - Figura 38 – Podium da categoria 50cc do Motocross.
Fonte: <http://www.fcm.org.br>76

Apresentação

Para apresentar esse estudo e me apresentar ao leitor, faz-se necessário explicar, antes de tudo, como esse tema surgiu em minha cabeça e em minha vida. Na verdade, não foi bem isso que aconteceu. O Motociclismo não surgiu em minha cabeça, ele cresceu comigo.

Não posso falar de meu primeiro ano de vida, pois não tenho consciência dele, mas mesmo nesse primeiro ano, as fotos já mostravam o meu futuro. Elas mostram uma pequena menina que não hesitava em montar em qualquer “veículo” com rodas, que pudesse proporcionar grandes emoções em divertidos passeios pela casa. Mesmo aos dois anos, recordo de minhas corridas de velocípede, com manobras e rodopios. Não dispensava nenhum acessório, nem o uniforme faltava. Não importava-me o número de rodas, o tamanho ou o formato do “carro”, importava sim pilotar, correr, cair e me divertir. Essa minha paixão cresceu dessa forma: do carrinho para o velocípede, para a mini bicicleta, para a grande bicicleta, cada vez maior até chegar no objeto principal, a motocicleta.

Talvez com maiores recursos financeiros eu tivesse me tornado uma grande piloto, mas isso também não era importante. Todos esses meus veículos faziam parte de uma grande corrida e de um grande jogo. Corrida contra os irmãos, amigos, contra o tempo e contra a distância. Com eles eu competia, brincava e principalmente sonhava. Da mesma maneira que acontece hoje! O tempo e a idade não me fizeram perder o espírito de piloto que sempre tive, mesmo sem participar de qualquer competição.

Ainda hoje, quando subo na moto, esqueço de onde estou vindo e para onde estou indo, penso apenas que estou pilotando. Isso não quer dizer que eu pilote sem prestar a atenção, pelo contrário. Pilotar uma motocicleta é como sobrevoar uma área e olhar tudo o que está lá. A atenção volta-se a todos os estímulos do ambiente e a sensação é de que estamos acima de tudo aquilo.

A vida em uma moto tem um sentido especial!



Introdução

O tema escolhido para esse estudo é pouco comum para os profissionais da Educação Física, mas ele faz parte do cenário esportivo mundial. Entendemos por Motociclismo: ***“transporte ou esporte por meio de motocicleta”*** (Ferreira, 1986, p.1164). Assim, uma vez definido como um esporte, devemos pensá-lo de forma diferente. O Motociclismo aqui deixa de ser uma manifestação de loucura, conforme pensamento popular, e passa a ser uma manifestação esportiva e cultural.

Nesse estudo exploramos não só a exposição desse esporte, mas também reflexões sobre suas componentes. Com isso objetivamos verificar a inserção do Motociclismo, tanto no cenário esportivo brasileiro, quanto no campo universitário. Investigar a atuação e a formação de um profissional da Educação Física nesse esporte.

Essa investigação torna-se importante para que possamos pensar sobre novos esportes, no sentido do conhecimento científico, dentro da Faculdade de Educação Física. Esses esportes necessitam da atuação de profissionais dessa área no entanto sua formação não o habilita para isso. As faculdades continuam formando Treinadores Esportivos capazes de atuar com competência nos esportes tradicionais, e esse novo campo de atuação permanece isento de um estudo mais profundo e suas possibilidades de intervenção limitadas. Em muitos casos, cargos inteiramente direcionados aos Bacharéis em Treinamento em Esportes, são preenchidos por leigos que possuem experiência na modalidade. Os profissionais da área do esporte, não estão atuando juntos aos pilotos e às organizações esportivas como deveriam.

Para explorarmos esse tema, utilizamos uma revisão bibliográfica que abrangeu uma grande área da Educação Física, buscando contextualizar esse esporte e estabelecer o cenário onde ele se insere.

Para isso iremos apresentar no primeiro capítulo o Motociclismo, historicamente e atualmente, com suas diversas modalidades. O segundo capítulo trará uma breve explanação de termos importantes no Motociclismo e que representam um entendimento desse esporte. A velocidade será abordada historicamente, como tentativa de compreender o fascínio exercido por ela, e o risco

e a liberdade como fator motivacional. No terceiro capítulo abordaremos o jogo e o esporte a partir dos conceitos de autores como Johan Huizinga, Rogger Caillois, Mauro Betti, Noronha Feio e Flavio Pereira, a fim de relacionar o Motociclismo a esses dois fenômenos, destacando a competição e o lúdico, dentro deles. O quarto capítulo será composto por um estudo das capacidades de desempenho esportivo dentro do Motociclismo, a partir da análise dos movimentos e condições das diversas modalidades. No quinto e último capítulo, será feita uma análise do Motociclismo, para situá-lo no contexto esportivo brasileiro e demonstrar as possíveis formas de intervenção de um profissional formado em Educação Física. Para isso será feita uma discussão a respeito da formação desse profissional e das possibilidades de atuação nesse campo.

Capítulo 1

Breve panorama do Motociclismo

Para estudarmos um pouco a respeito do Motociclismo é necessário contextualizar o esporte historicamente e apresentar seu panorama atual. Para tanto, nesse capítulo será apresentado um histórico da motocicleta e do Motociclismo além de suas modalidades no Brasil.

1.1 – História da motocicleta

O primeiro rascunho de uma motocicleta foi criado em 1869 pelo americano Sylvester Roper e pelo francês Louis Perreaux. Ambos criaram simultaneamente em seus países uma bicicleta equipada com um motor a vapor.



Figura 3: Bicicleta montada e equipada com motor a vapor por Silver Roper em 1869

Em 1884 o inglês Edward Butler criou o primeiro motor monocilíndrico de três ciclos a gasolina. Depois dele outros pioneiros como Nikolaus August Otto, Karl Benz e Gottlieb Daimler continuaram trabalhando em projetos de motores a gasolina, semelhantes ao criado por Butler. Esse modelo de motor foi então usado em 1885, pelo alemão Gottlieb Daimler, para montar a primeira motocicleta com um motor de combustão interna. A primeira pessoa a pilotar uma motocicleta foi Paul Daimler de 16 anos, filho de Gottlieb. (<http://www.motoesporte.com.br>)

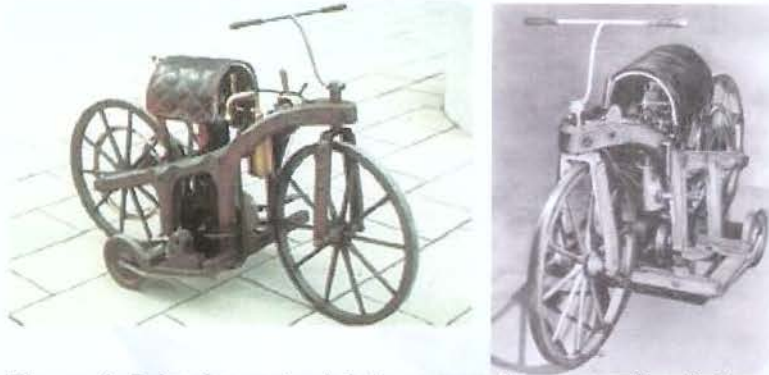


Figura 4: Primeira motocicleta com motor a gasolina feita por Gottlieb Daimler em 1885

Depois disso o problema com a motocicleta situou-se na localização do motor propulsor, que durante algum tempo oscilou entre diversas posições. Depois de alguns testes os fabricantes chegaram a um consenso sobre o melhor local para se instalar o motor, ou seja, a parte interna do triângulo formado pelo quadro, porque um centro de gravidade baixo significava um controle mais seguro e aumentava a estabilidade na direção, norma seguida até os dias atuais. No entanto as primeiras motocicletas eram apenas bicicletas com motores presos a elas. (<http://www.highway.com.br>)

Nessa época muitas fábricas de motores de combustão interna tiveram uma grande produção para a distribuição no país e no exterior. Os motores eram vendidos para fabricantes de bicicletas que os adaptavam a suas "máquinas". Esse novo meio de transporte se tornou mais popular, porém ainda pouco desenvolvido, representando algum perigo a seus usuários. (Morley, 1983)

Em 1894 surgiu na Alemanha a primeira fábrica de motocicletas, a Hildebrandt & Wolfmüller, seguida pela Stern em 1895 e pela Bougery (França) e pela Excelsior (Inglaterra) em 1896. (<http://www.motoesporte.com.br>)

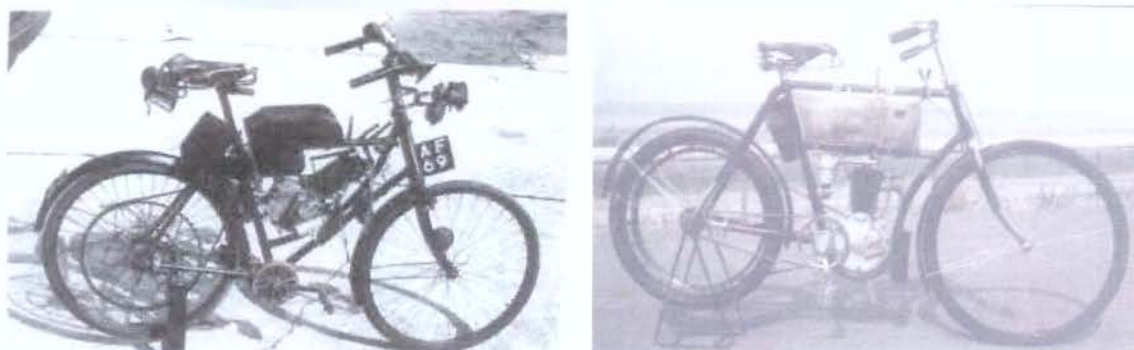


Figura 5: Motocicletas da Hildebrandt & Wolfmüller de 1896 e 1901

No início do século XX, com o aumento da produção e os estudos nessa área, as montadoras passaram a produzir as motocicletas já dotadas de motores. Assim as frágeis e limitadas "motobicicletas" foram substituídas pelas verdadeiras motocicletas. A partir daí a indústria da motocicleta cresceu muito e a concorrência fez com que as fábricas começassem a inovar e aperfeiçoar os modelos. Foram fabricadas motocicletas com motores de um a cinco cilindros, dois a quatro tempos e houve um grande aperfeiçoamento das suspensões, que visavam aumentar o conforto e a segurança do veículo. (Morley, 1983)



Figura 6: Motocicleta da Janez Puh de 1903

Nas primeiras décadas do século XX muitas inovações existentes hoje nas motocicletas foram criadas, como a suspensão traseira, a partida elétrica (kick starter), a tração por corrente, freios a tambor de expansão e o até o freio a disco. (Morley, 1983)

Durante a Primeira Guerra Mundial, as motocicletas foram muito utilizadas por combatentes, muitas vezes substituindo cavalos e carros.

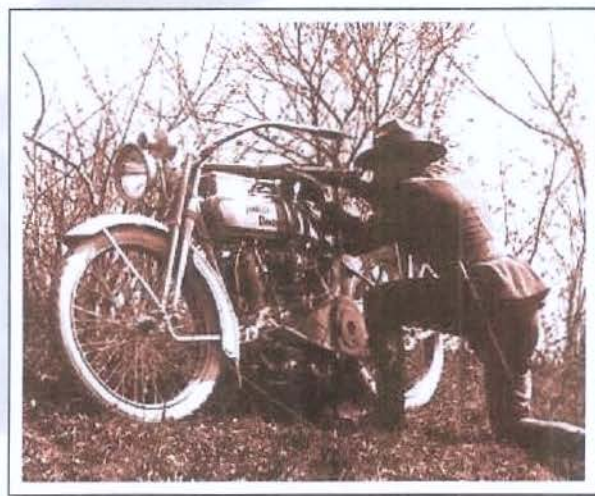


Figura 7: Motocicleta utilizada na primeira Guerra Mundial



Figura 8: Lawrence da Arábia e uma de suas Brough Superiors, após a 1ª Guerra

Isso ocasionou um aumento da popularidade da motocicleta com o término da guerra. Os modelos usados nessa época continuaram a ser fabricados para as pessoas comuns, que utilizavam para se locomover e praticar o Motociclismo.



Figura 9: Encontro de motociclistas do Colorado Motorcycle Club, em Denver (Colorado), no dia 21 de julho de 1913.

Essa popularidade alcançada fez com que as velocidades empreendidas por esse veículo fossem aumentando a cada novo modelo, o que ocasionou um grande desenvolvimento de motores e motocicletas. Em 1929 uma crise que abalou todo o mundo acarretou o fechamento de muitas fábricas. Nessa época então o desenvolvimento tomou outros rumos, enfatizando o desenvolvimento técnico e a racionalização da produção. As fabricas tinham que oferecer um produto

muito melhor e mais atrativo por um preço muito baixo, para que a população pudesse comprar. Na década de 30 então a produção motociclística voltou-se para o mercado da velocidade, dirigindo a produção para as motos específicas de corrida, onde a disputa entre países como Alemanha e Itália tornou-se acirrada. (Morley, 1983)

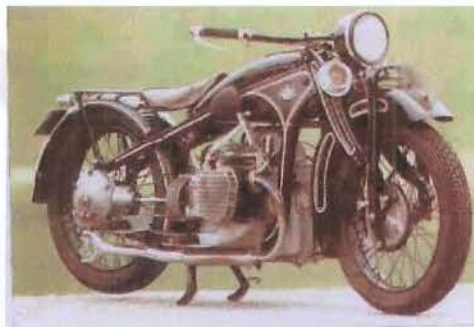


Figura 10: BMW R11, 1929

Com o estouro da Segunda Guerra Mundial, a produção modificou-se novamente, e as motos velozes construídas até o momento deram lugar para motocicletas fortes e duráveis que combateriam na guerra. Muitos pilotos dessa época também tiveram que trocar o esporte pelos campos de batalha. (Morley, 1983)



Figura 11: Motocicleta na guerra, 1944

Com o fim da guerra, a escassez de gasolina e a falta de matéria prima na Inglaterra, fizeram com que a produção de motocicletas fosse diminuída. Alemanha e Itália ainda superavam seus prejuízos com o confronto e também não produziam mais. A liberação de algum recurso do governo para o fornecimento de gasolina ativou novamente a indústria na Inglaterra, embora em pequena escala. O combustível era fornecido a pilotos que participavam de competições em terrenos acidentados, já que esse era um bom campo para o teste de motocicletas que

poderiam ser usadas posteriormente em novos combates. Esse campo das motos *off-road*¹ teve seu maior crescimento nesse pós guerra. (Morley, 1983)

Após a Segunda Guerra Mundial a indústria japonesa tornou-se a maior do mundo. O Japão fabricava motos com alta tecnologia, design moderno, motor potente e leve, confortáveis e baratas, causando assim a falência das outras indústrias.

No Brasil as importações de motocicletas começaram nos primeiros anos do século XX, foram interrompidas durante as Guerras e reiniciaram depois dos conflitos. A primeira motocicleta fabricada no Brasil foi a Monark em 1951. Entre as décadas de 60 e 70 houve um grande crescimento da indústria automobilística no país, ocasionando a queda da produção de motocicletas. Na década de 70 a importação de motos japonesas reacendeu o mercado e no fim da década muitas montadoras se instalaram no país. A produção teve novo declínio na década de 80, voltando a crescer nos anos 90. Atualmente o mercado brasileiro é dominado por Honda e Yamaha. (<http://www.motoesporte.com.br>)

1.2 – História do Motociclismo

A história do Motociclismo iniciou-se logo depois da invenção da motocicleta. Alguns registros históricos apresentam a primeira manifestação desse esporte no ano de 1887, quando uma competição na França contou com a participação de apenas um concorrente, Georges Bouton, dotado de um triciclo. Ele chegou a atingir a velocidade de 25 km/h na corrida.

Já em 1891, agora contando com a participação de motocicletas realmente, foi realizada uma corrida de ida e volta entre Paris e Longchamp e em 1895 entre Paris e Bordeuas (Prova aberta a automóveis e motocicletas). (<http://www.highway.com.br>)

No entanto, o desenvolvimento do motociclismo como esporte deu-se no início do século XX, quando ocorreu o aperfeiçoamento dos motores e das motocicletas, além do aumento da produção desse veículo. (<http://www.highway.com.br>)

¹ palavra inglesa para fora-de-estrada: motocicletas com pneus e suspensão mais resistentes, para suportarem terrenos acidentados, de terra, areia, grama e pedra.

Em 1903 foi fundado o primeiro clube motociclístico do mundo na França. O Motorcycle Club de France organizou no ano seguinte a primeira prova internacional que contou com a participação de seis países: França, Inglaterra, Áustria, Hungria, Dinamarca e Alemanha, cada um deles com uma equipe de três pilotos. Essa prova foi realizada em um percurso de *off-road* de 54 Km, dividido em cinco voltas.

Logo após esse evento os representantes dos países que participaram da prova se reuniram e decidiram organizar a nova modalidade esportiva. Primeiro pensaram em criar um motoclube em cada um dos países para manter contato e contribuir para o desenvolvimento da motocicleta e do esporte. Depois da fundação de alguns clubes, em 22 de dezembro de 1904, os representantes se reuniram novamente e fundaram a Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes (FICM). No ano seguinte foram estabelecidas as primeiras regras do esporte e um calendário das provas, marcando para 14 de maio do mesmo ano nova prova internacional em Paris.

No primeiros anos ocorreu o desenvolvimento do esporte *off-road*, com provas realizadas principalmente na França, com duração de 2 a 4 dias. Em 1907 foi realizada a primeira prova em estrada, onde o aumento da velocidade das motos foi observado, o Troféu Turístico (TT) de Isle of Man, na Itália. (Morley, 1983)

Em 1912 a FICM transformou-se em FIM, Fédération Internationale de Motocyclisme e passou a organizar competições de estrada e *off-road* com maior regularidade, estabelecendo regras e divisões para as modalidades esportivas do Motociclismo.



Figura 12: Cowley County Fairgrounds, Winfield, Kansas, 1912



Figura 13: Wells Bennett, de Wichita, Kansas, na corrida de 4 de julho de 1912 em Winfield



Figura 14: E. W. Yount correndo em Fairgrounds em 1916

Em 1913 a mais tradicional prova do Enduro de Motocicleta foi oficialmente realizado, o International Six Days Trial (ISDT). Iniciaram-se também as disputas mundiais de velocidade em circuitos fechados (interrompidos entre 1939 e 1947 por causa das Guerras). Em 1949 foi realizado o primeiro Mundial de Motociclismo (existente até os dias atuais).

O Motociclismo se desenvolveu durante esse tempo com o advento de motores mais potentes, motos mais leves e aerodinâmicas e a criação de diferentes provas, que surgiam da prática de alguns amantes da motocicleta e muitas vezes tornavam-se esporte. Foi assim que na década de 80 surgiu o Rally, que a partir de intensificação do Enduro, tornou-se uma das mais importantes modalidades mundiais em termos de participação de atletas, movimentação financeira e cobertura da mídia. (Morley, 1983)



Figura 15: Corrida de motocicleta, 1964



Figura 16: Corrida de motocicleta, 1972

1.3 – Motociclismo no Brasil

O Motociclismo foi introduzido no Brasil por imigrantes europeus que aqui chegaram no início do século, com conhecimento do novo esporte que se desenvolvia em seu continente. Nessa mesma época as competições de motocicletas começaram a acontecer informalmente nos principais estados brasileiros. Encontram-se relatos de provas motociclisticas desde as primeiras importações de motocicletas, nos primeiros anos do século XX. (<http://www.motociclismofisio.hpg.com>)

A primeira disputa documentada ocorreu na cidade de São Paulo no Viaduto do Chá em 1914. Em 1925 foi fundada a primeira associação oficial, a Federação Paulista de Motociclismo (FPMC), devido a concentração do esporte na capital paulista. Alguns anos depois surgiu o Moto Clube do Brasil, no Rio de Janeiro, que passou a ser a entidade de representação do esporte no país e no exterior.

A Confederação Brasileira de Motociclismo só foi fundada em 11 de março de 1948 por Rodolfo Schmidt e Raul Brandão. No ano seguinte a CBM filiou-se a FIM, passando a ser o primeiro país fora do continente europeu a fazer parte dessa filiação. Em 1954, durante o IV Centenário de Fundação de São Paulo, a CBM, patrocinada por políticos da época, decidiu realizar a primeira competição internacional. Essa seria a primeira fora da Europa e os maiores pilotos do mundo foram convidados a participar da corrida que se realizaria em Interlagos.

No dia da corrida choveu e os dirigentes decidiram adiar a prova a contragosto dos pilotos, que estavam acostumados a correr nessas condições. Segundo relatos da época o motivo do posterior cancelamento da corrida foi a falta de verba da Confederação e o número reduzido de público. Muitos pilotos tiveram que vender suas motocicletas para arrecadar dinheiro e voltar a seus países.

Com isso a Confederação recebeu uma suspensão de 10 anos. Depois de passados os anos de suspensão a instituição continuou praticamente inativa. Somente em 1972, com a nomeação de Eloy Gagliano para a presidência é que o CBM filiou-se novamente a FIM, voltando a participar de competições internacionais. Em 1985 foi eleito novo presidente, Carlos Paes de Almeida Filho sucedido por Alfredo Rômulo Tambucci, que permaneceu no cargo até 1993, deixando a

Confederação atolada em dívidas e enfrentando uma crise nacional. Com a eleição do ex-piloto Lincoln Miranda Duarte em 1994 e a transferência da sede da CBM para Belo Horizonte em 1996, o esporte nacional voltou a se desenvolver, reconquistando prestígio internacional. (<http://www.motociclismofisio.hpg.com>)

1.4 – Modalidades do Motociclismo

O Motociclismo é um esporte composto por diversas modalidades. Cada uma delas possui um regulamento e características próprias, sendo esses variáveis conforme a região (estado, país) e também conforme a importância da prova ou campeonato. Isso é, campeonatos brasileiros são diferentes de estaduais e campeonatos em São Paulo são diferentes de campeonatos no Rio de Janeiro. Algumas modalidades existem apenas no Brasil e algumas existentes no exterior não são realizadas aqui.

Explicaremos e mostraremos fotos das principais modalidades existentes no Brasil:

- Motocross;
- Supercross;
- Motovelocidade;
- Enduro;
 - Regularidade
 - Velocidade
- Rally;
- Trial;
- Trail (Trilha) e Mototurismo.

1.4.1 – Motocross

Essa modalidade foi criada na Inglaterra no início do século XX. No início era praticada com motos com motores de 4 tempos. Essas motos eram as mesmos que corriam em estradas porém com algumas modificações. Logo as motocicletas de 2 tempos foram criadas e passaram a dominar as provas de motocross, levando as indústrias japonesas a fabricar motos ainda melhores e apropriadas para essa modalidade. Surgiram assim as motocicletas denominadas cross.

Na década de 70 foi realizada o primeiro campeonato brasileiro de Motocross. A prova disputada em um circuito sobre qualquer terreno (areia, terra, saibro), com obstáculos naturais com grandes subidas e decidas (sem saltos múltiplos e “costelas”), variando de 1,25 a 3 Km, com largura de no mínimo 6m. A largada da prova é feita através de um *gate*, controlado manualmente ou automaticamente.

Cada bateria dura 25 minutos mais 2 voltas, e cada prova tem duas baterias. A chegada é demarcada com uma bandeira, arco inflável ou metálico, a prova se encerra com a bandeira quadriculada.

Essa modalidade é dividida em 5 categorias:

50cc (minimotos) – dividida em duas classes, para pilotos de 4 a 6 anos e 7 a 8 anos

60cc – pilotos de 7 a 12 anos;

80cc – pilotos de 11 a 15 anos;

125cc – pilotos de 14 a 45;

250cc – pilotos de 15 a 45;

Open – mulheres de 14 a 55 anos, homens de 35 a 55 anos.

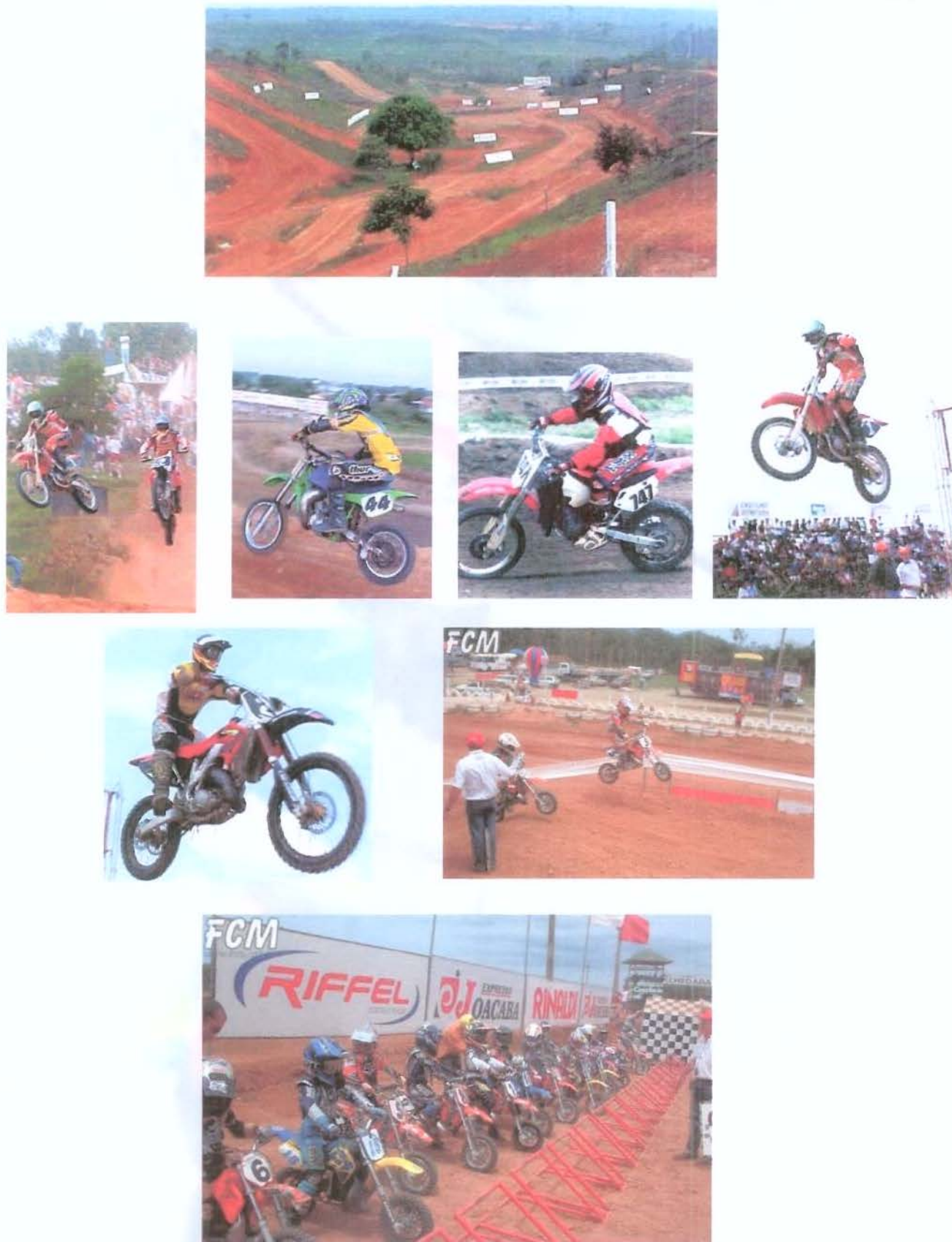


Figura 17: Fotos de provas de Motocross

1.4.2 – Supercross

O Supercross foi criado pelo americano Mike Goodwi que teve a idéia de aproximar o público ao Motociclismo e alia-lo a um espetáculo musical. A primeira prova aconteceu em 1972 no Coliseum em Los Angeles e foi denominada Superbow of Motocross. Mais de 70.000 espectadores compareceram ao estádio. O evento foi repetido algumas vezes e em 1974 recebeu o nome de Supercross sendo realizado o primeiro campeonato nacional dos Estados Unidos. No início a pista era semelhante a de Motocross, mas com o tempo foi se tornando mais difícil e técnica, com novos tipos de obstáculos. A pista é menor e mais plana que a de Motocross, variando de 300 a 800 metros, com obstáculos duplos, triplos e “costelas”. Cada bateria dura 7 minutos e a bateria final 20 minutos.

Essa modalidade é dividida em 3 categorias:

- 80cc** – pilotos de 11 a 15 anos;
- 125cc** – pilotos de 14 a 45 anos;
- Open** – pilotos de 15 a 45 anos.



Figura 18: Fotos de prova de Supercross

1.4.3 – Motovelocidade

A Motovelocidade é disputada em circuitos de asfalto e o objetivo do piloto é chegar na frente dos outros concorrentes, sendo que cada posição de chegada corresponde a um número de pontos que, somados ao final de diversas provas, definem o campeão. Essa modalidade foi criada pela FIM e teve seu primeiro campeonato mundial em 1949. Esse campeonato foi dividido nas categorias 125cc, 250cc, 350cc e 500cc (todas com motos de motor de 4 tempos). Depois de 1970 o Japão começou a fabricar motocicletas de velocidade com motor de 2 tempos, assim a prova passou a ser disputada por essas motos. Sendo mais tarde, no final da década de 80, criada uma categoria apenas para as motocicletas de 4 tempos.

Essa modalidade é dividida em 3 categorias:

125cc/4T/1 cilindro – Motos CG Titan Honda;

500cc/4T/2 cilindros – Motos homologadas pela CBM e vendidas no comércio nacional;

SUPERSPORT – Motos homologadas pela CBM e FIM.



Figura 19: Fotos de prova Motovelocidade

1.4.4 – Enduro

O Enduro foi criado por pessoas que faziam trilhas de motos e resolveram transformar esses passeios em competição. O principal atrativo dessa prova era a mudança de ambiente, do asfalto para a terra, e o contato com a natureza. O Enduro é disputada em trechos de *off-road*.

- Enduro de velocidade

No Enduro de Velocidade o objetivo é cumprir o roteiro o mais rapidamente possível, seguindo a planilha e passando pelos postos de controle (PCs). Pode ser disputada em circuitos fechados ou abertos.

Essa modalidade é dividida em 4 categorias:

CATEGORIA A: motos 2T até 125cc e 4T até 250 cc (havendo mais de 6 motos de cada poderá ser separada);

CATEGORIA B: motos 2T acima de 175cc;

CATEGORIA C: motos 4T acima de 300 e até 450cc;

CATEGORIA D: motos 4T acima de 451cc.

- Enduro de Regularidade:

O Enduro de Regularidade só existe no Brasil. Foi uma adaptação do Enduro de Velocidade, onde a diferença é na velocidade empreendida durante a prova. No Regularidade o objetivo é cumprir os trechos estabelecidos dentro da média horária determinada. Os pilotos recebem uma planilha com as indicações de percurso e velocidade de deslocamento. Utilizando o GPS os pilotos devem passar por Postos de Controle (PCs) escondidos, onde fiscais registram sua passagem e o horário. Cada segundo de atraso em relação ao tempo determinado corresponde a 1 ponto perdido e cada segundo de adiantamento corresponde a 3 pontos perdidos. Vence o Enduro de Regularidade o piloto que perder menor número de pontos.

Essa modalidade é dividida em 5 categorias: **MASTER, SENIOR, OVER, JUNIOR e NOVATOS**

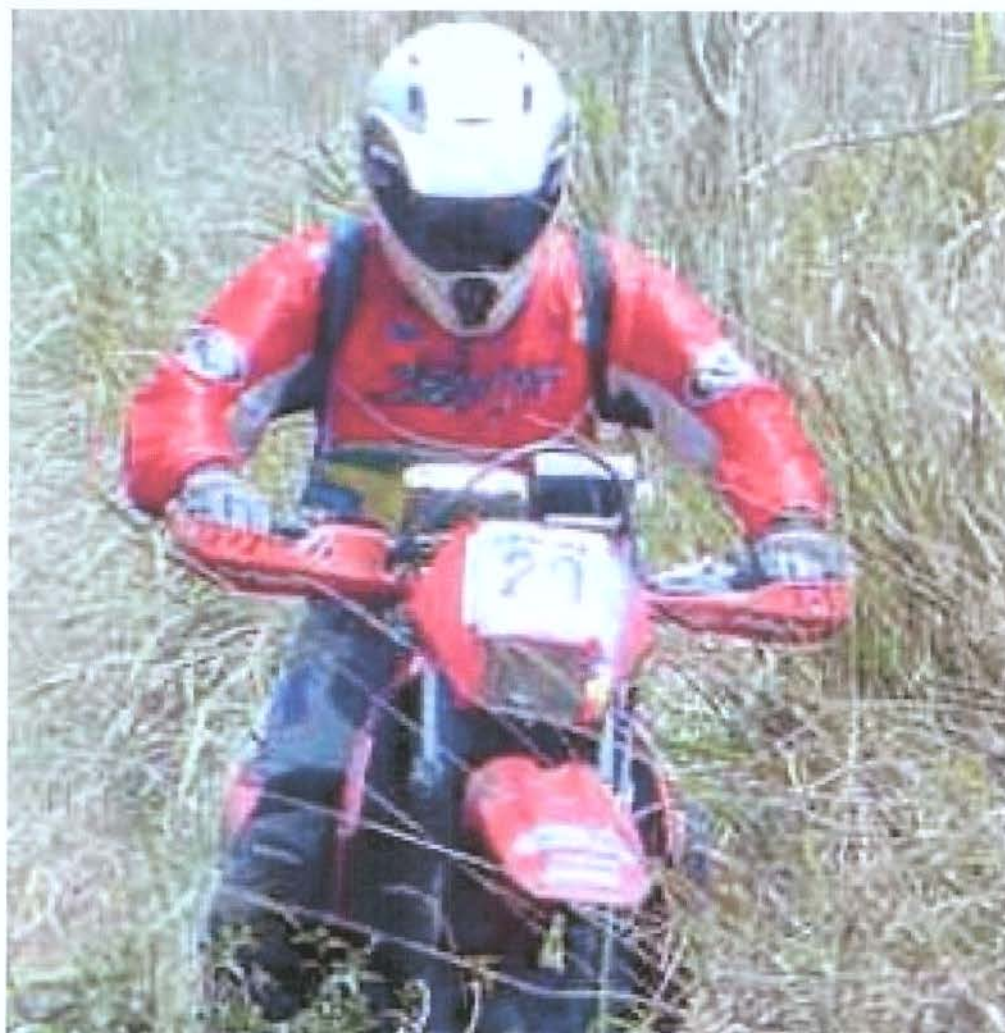


Figura 20: Fotos de Prova de Enduro de Regularidade e Velocidade

1.4.5 – Rally

O Rally surgiu da intensificação do Enduro. As provas são mais longas, duram mais tempo e as etapas são mais longas também (enquanto no Enduro percorre-se uma distância média de 150 km por etapa, no Rally a média é de 800 Km). Uma prova pode durar até 15 dias e o percurso pode ser de até 10000 Km. A velocidade das motos na prova também é maior que no Enduro, atingindo até 200 Km/h em trechos retos de terra.

Essa modalidade é dividida em 4 classes:

CLASSE 1 - MARATHON – motocicletas de Trail até 400 cc comercializadas no mercado brasileiro;

CLASSE 2 - PRODUCTION – motocicletas de Enduro, com motorização 2T até 380 cc ou motorização 4T até 700 cc comercializadas no mercado brasileiro;

CLASSE 3 - SUPER PRODUCTION – motocicletas de Enduro, Cross, Rally e Protótipos com motorização de 125 cc e acima com preparação livre, desde que possuam sistema de iluminação com geração própria de luz;

CLASSE 4 – QUADRICICLOS – quadriciclos comercializados no mercado brasileiro;

CLASSE 5 - SIDE CARS



Figura 21: Fotos de prova de Rally

1.4.6 – Trial

O Trial é uma modalidade diferente das outras. Enquanto nas outras modalidades do motociclismo o tempo é o fator mais importante para alcançar a vitória, no Trial o que importa é não perder pontos ao passar pelas zonas de obstáculos. Essas zonas devem ser transpostas em um tempo determinado e os pontos são perdidos quando um ou os dois pés tocam o solo. As zonas podem ser compostas por obstáculos naturais ou artificiais. As motocicletas são especiais, menores e mais leves;



Figura 22: Fotos de prova de Trial

1.4.7 – Trail (Trilha) e Mototurismo

Existem ainda as modalidades Trail (Trilha) e Mototurismo que não são realizadas na forma de competição, são modalidades de lazer que não possuem regras rígidas. O Trail é feito em terrenos *off-road* com motocicletas próprias e pode ser praticado por pessoas de qualquer idade, desde que dentro das lei de trânsito (menores de 18 anos só podem praticar em circuitos fechados). O Mototurismo é praticado normalmente individualmente ou em grupos de motociclistas que rodam por estradas sem percurso obrigatório ou regras específicas.



Honda XL 650 V Transalp - Suzuki GSX 600 F - BMW F 650 GS - Honda NT 650 V Deauville

Figura 23: Fotos de Trail e Mototurismo

Capítulo 2

Motociclismo: uma paixão

Após observarmos a história da motocicleta e do Motociclismo, podemos perceber que desde o invento do motor, que posteriormente foi utilizado para a montagem da motocicleta e do automóvel, o homem preocupava-se em criar um meio de transporte de massa que substituísse os cavalos, as carroças e os veículos a vapor. No entanto, percebe-se também que as pessoas se apaixonaram por essas máquinas de uma forma diferente da existente antes, com os outros meios de transporte. Eles eram apenas isso, veículos, transporte.

Esse novo invento, principalmente a motocicleta, exerceu um grande fascínio e logo tornou-se parte importante na vida do homem do século XX. Isso criou um questionamento a respeito do que acarretou esse interesse e essa paixão pela motocicleta. Muitas vezes o amor pela motocicleta superou o amor pelo automóvel, seja por motivos econômicos ou pela preferência do homem, que Morley (1983) define da seguinte maneira:

“Para eles a motocicleta foi e é uma fonte de excitação, de alegria por uma posse que seus carros jamais conseguirão oferecer.”
(p.102)

Assim como Pirsig (1984) relata ao contar a história de sua viagem de moto com seu filho pelas estradas dos Estados Unidos:

“De carro a gente esta sempre confinado, e como já estamos acostumados, nem notamos que tudo que vimos pela janela não passa de mais um programa de televisão. Sentimo-nos como um espectador, a paisagem fica passando monotonamente pela tela, fora do nosso alcance.

Já na motocicleta, não há limites. Fica-se inteiramente em contato com a paisagem. A gente faz parte da cena, não fica mais só assistindo, e a sensação de estar presente é esmagadora. Aquele concreto a uns quinze centímetros da sola dos pés é real, é o chão onde se pisa, esta bem ali, tão indistinto devido a velocidade que nem se pode fixar a vista nele; no entanto para tocá-lo basta esticar o pé. A gente nunca se desliga daquilo que esta acontecendo.”
(p.12)

Além disso percebe-se desde o início a transformação dessa “simples máquina” em um acessório esportivo popular, uma vez que já com as primeiras motocicletas montadas foram organizadas competições esportivas. Esse campo foi desenvolvendo-se juntamente com os avanços tecnológicos, já que as corridas de moto eram usadas para testar novos motores e estruturas de motocicletas e, por outro lado, muitas dessas melhorias eram feitas para serem utilizadas nas corridas.

O desenvolvimento na área motociclística fez com que a velocidade alcançada pelas motocicletas passassem de 15 Km/h em 1900 para 300/400 Km/h em 2000. No mesmo ritmo que esse desenvolvimento ocorreu, houve também o aumento impressionante da paixão do homem pelas motocicletas. Assim podemos considerar que esse sentimento relaciona-se principalmente ao prazer proporcionado pela alta velocidade, e também, à sensação de risco e de liberdade que a esta acaba proporcionando.

No entanto, o mais importante, ao estudarmos o surgimento dessa paixão é o homem e não a tecnologia. Para isso abordaremos os termos velocidade, risco e liberdade; e procuraremos entendê-los dentro das concepções de jogo e esporte, ao longo da história.

2.1 – A velocidade

O primeiro termo a ser abordado é a velocidade, aqui entendida como **“Qualidade de veloz; rapidez, ligeireza; pressa; Movimento rápido” (Ferreira, 1986, p.1760)**

O fascínio e os sentimentos proporcionados pela velocidade não são exclusivos da sociedade moderna, onde as máquinas velozes hipnotizam o homem. Essa atração data de muito antes do aparecimento de qualquer motor. Quando observamos a história da humanidade, verificamos desde os primórdios um intenso encanto do ser humano pela velocidade. Antes mesmo da invenção da máquina e dos motores a velocidade estava presente na vida das pessoas. Isto nos faz pensar que na verdade o que conhecemos hoje como demonstração de velocidade teve seu início no próprio homem, e não na máquina como muitos pensam. Como sugere Umminger (1968), quando questiona se a **“mania do excesso de**

velocidade”(p.183) teria surgido com a máquina ou essa seria um produto da vontade do homem de ser veloz.

Segundo Umminger (1968), desde a antiga Grécia o fenômeno velocidade esta presente nos esportes de forma intensa. No ano de 680 a.C. os Jogos Olímpicos passaram a contar com a corrida de carro em seu programa. Essa era considerada a prova dos mais ricos e nobres da Grécia e a quantidade de pessoas que se mobilizavam para contemplá-la superava a de qualquer outra. Era disputada em 12 voltas que correspondiam a um total de 2400 metros, por quadrigas (carro puxado por cavalos) de duas rodas.

Nessas corridas as quadrigas atingiam velocidades altíssimas, e como muitos carros largavam ao mesmo tempo, os acidentes eram comuns. As quedas em massas acarretavam a morte de muitos “pilotos” que eram atropelados pelas rodas de seus próprios carros ou pisoteados pelos cavalos. Para Umminger (1968), era essa perspectiva de um acidente fatal que muitas vezes levava os espectadores a essas corridas. Mas o principal motivo no entanto para a paixão das pessoas por essa prova devia-se a beleza desse espetáculo que o autor define da seguinte forma: **“... espetáculo brilhante e singularmente sublime de arte e força humana em sua potência máxima.” (p.184)**

A paixão fulminante pela velocidade e pelo espetáculo que ela proporciona não foi exclusiva desse período da história. Assim como os antigos gregos, o resto da humanidade logo percebeu que esse fenômeno denominado velocidade exercia um controle, ou descontrole, sobre o corpo que trazia sensações inimagináveis. Essa descoberta, aliada ao desejo do homem de superar limites fez com que, já nos tempos modernos, depois da invenção do motor propulsor e dos veículos motorizados surgisse um novo entendimento desse fenômeno. Os pilotos desses veículos passaram a lutar por um título que dava a eles uma simbólica medalha de “deuses da velocidade”, “senhores do vento”. A busca pelos recordes de velocidade encantou alguns pilotos que passaram a vida lutando por essa “medalha”, superando a si mesmos e a outros homens.

Em busca de um recorde

Umminger (1968) nos relata alguns exemplos dessa busca incessante pela superação dos limites que iniciou na terra e passou pela água e pelo céu; e que custou muito trabalho, determinação, coragem e algumas vidas.

O primeiro a lutar pelo título de “homem” mais rápido do mundo foi um francês, logo após a invenção do automóvel. O Marquês de Chasseloup-Laubat iniciou uma disputa que durou anos. Ao construir um veículo totalmente excêntrico a partir de um carro eletromóvel, com uma carroceria semelhante a um barco, ele deu partida a incessante busca pela velocidade. Esse carro foi construído para que o formato de um barco ajudasse a cortar o ar como acontecia na água.

O Marquês interditou uma estrada e em dezembro de 1898 estabeleceu o primeiro recorde de velocidade de um automóvel. Percorreu 3Km em 57 segundos e atingiu uma velocidade de 63,157Km/h. Apesar dos franceses não o apoiarem por considerarem seu veículo muito perigoso, Chasseloup-Laubat empolgou um engenheiro belga, Camile Jenatzy, que logo o desafiou amigavelmente para uma disputa. Os dois disputaram durante um ano. Jenatzy estabeleceu 66,6Km/h; depois o Marquês o superou, fazendo 70,3Km/h; o belga alcançou 80,3Km/h superado novamente pelo francês em 93,7Km/h.

Com essa disputa eles empolgaram o público francês e belga. Mas eles almejavam a marca dos 100Km/h que, agora, estava próxima. Em 1899 Chasseloup-Laubat construiu um carro de corrida batizado de “Le Jamais Contente” (A Insatisfeita) e em abril de 1899 atingiu a marca de 105,882Km/h.



Figura 24: Chasseloup-Laubat, “Le Jamais Contente”



Figura 25: Camile Jenatzy



Figura 26: Tentativa de recorde de Chasseloup-Laubat

Na mesma época dessa disputa entre motores elétricos, outro francês, Serpolet, trabalhavam em um automóvel a vapor, com o qual bateu o recorde do Marquês. Serpolet estabeleceu a marca de 120,805Km/h em 1902.

Esse era o limite para esses dois tipos de motores. Assim W.R. Vanderbilt iniciou as tentativas com um veículo com motor a explosão. Com um Mercedes de 40HP chegou a 111,11Km/h e com um Mors de 60HP bateu o recorde, fazendo 122,498Km/h. Depois disso muitos prosseguiram na busca do recorde de velocidade nas pistas de corrida e nas estradas.

Porém, essa busca tomou um novo rumo em 1926. Um ex-aviador irlandês, Henry Segrave, mandou que uma fábrica instalasse um motor de avião em um carro de corrida e alcançou 245,2Km/h. Logo foi desafiado pelo inglês Malcon Campbell, ex corredor de Motociclismo, que da mesma maneira (motor de avião adaptado a um carro), atingiu 281,6Km/h no ano seguinte.



Figura 27: Henry Segrave, 1924



Figura 28: Henry Sergrave

Nessa época não havia estradas que suportassem um carro desses a uma velocidade de mais de 300Km/h, então as disputas entre os dois foram levadas para as areias da Flórida. Assim os carros poderia entrar na água quando seus freio superaquecessem e não funcionassem. A disputa continuou e Sergrave bateu Campbell dois meses depois, com um carro de 3 toneladas, atingindo 326,678Km/h. Em 1928 foi a vez de Campbell, com 344,5Km/h e no ano seguinte Sergrave novamente, com 372Km/h, marca que o garantiu um título de nobreza.

Isso não foi suficiente para os dois pilotos, ele agora queria quebrar a barreira dos 400Km/h, que estava próxima.

No entanto Sergrave resolveu se aventurar na água, e assim como J.G. Parry Thomas, que morreu ao dar um giro completo com seu barco em 1926, tentando alcançar o recorde, morreu após atingir a marca de 162Km/h em 1930.

Assim, o caminho ficou livre para Campbell e seu novo veículo denominado Blue Bird. As tentativas aconteceram de 1931 a 1935, quando ele elevou o recorde para 485,175Km/h. Em sua última tentativa Campbell quase sufocou no carro e “aposentou-se”, aos 50 anos.



Figura 29: Campbell, Blue Bird



Figura 30: Campbell, Blue Bird

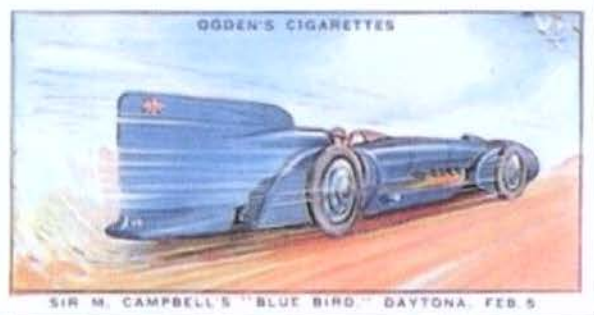


Figura 31: Caixa de cigarro, Campbell, Blue Bird

Mas não terminou aí a busca pelo recorde de velocidade. Dois novos nomes surgiram, agora com carros e motores comuns, para liderar uma nova disputa. Bernd Rosemeyer, representando a Auto Union, e Rudolf Carraciola, representando a Mercedes Benz iniciaram, em 1937, o novo “combate”. Em um estrada normal Rosemeyer chegou a atingir 400Km/h e Carraciolla 432,7Km/h. Em sua nova tentativa, Rosemeyer morreu ao ser atingido por um vento lateral que desgovernou o carro.



Figura 32: Rosemeyer, 1937



Figura 33: Carraciola, 1938



Figura 34: Rosemeyer, pouco antes de morrer, 1938

A próxima disputa foi travada entre George Eyston e John Cobb que entre 1937 e 1947 aumentaram o recorde para 634,4Km/h. Em 1952 Cobb também morreu ao tentar estabelecer uma nova marca na água.



Figura 35: George Eyston, 1938



Figura 36: John Cobb, 1940

Essa busca pelo recorde de velocidade, não terminou aí. Sempre configuradas em uma disputa contra alguém, e pela marca de mais veloz do mundo, muitas batalhas precederam essas aqui relacionadas. Essa disputa esta registrada no quadro da figura 37.

Figura 37: Quadro de recordes de velocidade.

Date	Location	Driver	Country	Vehicle	Power	Kilo Speed	Mile Speed	Comments
0 - 100mph								
18 Dec 1898	Achères, France	Gaston de Chasseloup-Laubat	France	Jeantaud Duc	Electric	39.24		
17 Jan 1899	Achères, France	Camille Jenatzy	Belgium	CGA Dogcart	Electric	41.42		
17 Jan 1899	Achères, France	Gaston de Chasseloup-Laubat	France	Jeantaud Duc	Electric	43.69		
27 Jan 1899	Achères, France	Camille Jenatzy	Belgium	CGA Dogcart	Electric	49.93		
4 Mar 1899	Achères, France	Gaston de Chasseloup-Laubat	France	Jeantaud Duc Profilée	Electric	57.65		
29 Apr 1899	Achères, France	Camille Jenatzy	Belgium	CITA No 25 <i>La Jamais Contente</i>	Electric	65.79		First record over 100km/h
13 Apr 1902	Nice, France	Leon Serpollet	France	Gardner-Serpollet <i>Oeuf de Pacques</i>	Steam	75.06		
5 Nov 1902	Ablis, France	William K Vanderbilt	USA	Mors Z Paris-Vienne	IC	76.08		
5 Nov 1902	Dourdan, France	Henri Fournier	France	Mors Z Paris-Vienne	IC	76.60		
17 Nov 1902	Dourdan, France	M Augières	France	Mors Z Paris-Vienne	IC	77.13		
17 Jul 1903	Ostend, Belgium	Arthur Duray	Belgium	Gobron Brillié Paris-Madrid	IC	83.46		
5 Nov 1903	Dourdan, France	Arthur Duray	Belgium	Gobron Brillié Paris-Madrid	IC	84.73		
31 Mar	Nice.	Arthur Duray	Belgium	Gobron Brillié Paris-	IC	88.76		

1904	France			Madrid				
31 Mar 1904	Nice, France	Louis Rigolly	France	Gobron Brillié Paris-Madrid	IC	94.78		
25 May 1904	Ostend, Belgium	Pierre de Caters	Belgium	Mercedes Simplex 90	IC	97.25		
100 - 200mph								
21 Jul 1904	Ostend, Belgium	Louis Rigolly	France	Gobron Brillié Gordon Bennett	IC	103.56		
13 Nov 1904	Ostend, Belgium	Paul Baras	France	Darracq Gordon Bennett	IC	104.53		
30 Dec 1905	Arles, France	Victor Héméry	France	Darracq V8 Special	IC	108.58		
26 Jan 1905	Daytona Beach, USA	Fred H Marriott	USA	Stanley Steamer	Steam	121.57		
6 Nov 1909	Brooklands, Great Britain	Victor Héméry	France	200hp Benz No 1	IC	125.94	115.93	
24 Jun 1914	Brooklands, Great Britain	L G Hornstead	Great Britain	200hp Benz No 3	IC		124.09	First 2-way record
17 May 1922	Brooklands, Great Britain	Kenelm Lee Guinness	Great Britain	350hp Sunbeam	IC	133.70	129.17	Last record set on a closed course
6 Jul 1924	Arpajon, France	René Thomas	France	Delage La Torpille	IC	143.21	143.31	
12 Jul 1924	Arpajon, France	Ernest A D Eldridge	Great Britain	FIAT Special Mephistopeles II	IC	146.01	145.89	Last record set on a public road
25 Sep 1924	Pendine Sands, Wales	Malcolm Campbell	Great Britain	350hp Sunbeam <i>Blue Bird</i>	IC	146.15	146.16	
21 Jul 1925	Pendine Sands, Wales	Malcolm Campbell	Great Britain	350hp Sunbeam <i>Blue Bird</i>	IC	150.86	150.76	
16 Mar 1926	Southport, Great Britain	Henry Segrave	Great Britain	4 Litre Sunbeam Ladybird	IC	152.30	149.32	
27 Apr 1926	Pendine Sands, Wales	J G Parry-Thomas	Great Britain	Higham-Thomas Special <i>Babs</i>	IC	169.29	168.07	
28 Apr 1926	Pendine Sands, Wales	J G Parry-Thomas	Great Britain	Higham-Thomas Special <i>Babs</i>	IC	171.01	170.62	
4 Feb 1927	Pendine Sands, Wales	Malcolm Campbell	Great Britain	Campbell Napier <i>Blue Bird</i>	IC	174.88	174.22	Last record set in Europe
200 - 300mph								
29 Mar 1927	Daytona Beach, USA	Henry Segrave	Great Britain	100hp Sunbeam 'Slug'	IC	202.98	203.79	
19 Feb 1928	Daytona Beach, USA	Malcolm Campbell	Great Britain	Campbell Napier <i>Blue Bird</i>	IC		206.95	
22 Apr 1928	Daytona Beach, USA	Ray Keech	USA	White Triplex <i>Spirit of Elkdom</i>	IC		207.55	
11 Mar 1929	Daytona Beach, USA	Henry Segrave	Great Britain	Irving-Napier <i>Golden Arrow</i>	IC	231.56	231.36	
5 Feb 1931	Daytona Beach.	Malcolm Campbell	Great Britain	Campbell Napier Railton <i>Blue Bird</i>	IC	246.08	245.73	

	USA							
24 Feb 1932	Daytona Beach, USA	Malcolm Campbell	Great Britain	Campbell Napier Railton <i>Blue Bird</i>	IC	251.34	253.96	
22 Feb 1933	Daytona Beach, USA	Malcolm Campbell	Great Britain	Campbell Rolls-Royce Railton <i>Blue Bird</i>	IC	272.46	272.10	
7 Mar 1935	Daytona Beach, USA	Malcolm Campbell	Great Britain	Campbell Rolls-Royce Railton <i>Blue Bird</i>	IC	276.16	276.71	Last record set on a beach
300 - 400mph								
3 Sep 1935	Bonneville, USA	Malcolm Campbell	Great Britain	Campbell Rolls-Royce Railton <i>Blue Bird</i>	IC		301.129	
19 Nov 1937	Bonneville, USA	George E T Eyston	Great Britain	Thunderbolt	IC	312.00	311.41	
27 Aug 1938	Bonneville, USA	George E T Eyston	Great Britain	Thunderbolt	IC	345.20	345.48	
15 Sep 1938	Bonneville, USA	John Cobb	Great Britain	Railton	IC	350.06	350.19	
16 Sep 1938	Bonneville, USA	George E T Eyston	Great Britain	Thunderbolt	IC	357.33	357.49	
23 Aug 1939	Bonneville, USA	John Cobb	Great Britain	Railton	IC	369.74	367.91	
16 Sep 1947	Bonneville, USA	John Cobb	Great Britain	Railton 'Mobil' Special	IC	393.82	394.19	First one-way over 400mph
400 - 500mph								
5 Sep 1963	Bonneville, USA	Craig Breedlove	USA	Spirit of Americ	Turbojet	408.312	407.447	Ratified by FIM as vehicle has 3 wheels
5 Oct 1964	Bonneville, USA	Tom Green	USA	Wingfoot Express	Turbojet	415.093	413.199	
7 Oct 1964	Bonneville, USA	Art Arfons	USA	Green Monster	Turbojet	434.356	434.022	
13 Oct 1964	Bonneville, USA	Craig Breedlove	USA	Spirit of America	Turbojet		468.719	
500 - 600mph								
15 Oct 1964	Bonneville, USA	Craig Breedlove	USA	Spirit of America	Turbojet		526.277	
27 Oct 1964	Bonneville, USA	Art Arfons	USA	Green Monster	Turbojet	544.134	536.710	
2 Nov 1965	Bonneville, USA	Craig Breedlove	USA	Spirit of America - Sonic 1	Turbojet	555.485	555.485	
7 Nov 1965	Bonneville, USA	Art Arfons	USA	Green Monster	Turbojet	572.546	576.553	
600 - 700mph								
15 Nov 1965	Bonneville, USA	Craig Breedlove	USA	Spirit of America - Sonic 1	Turbojet	600.842	600.601	
23 Oct 1970	Bonneville, USA	Gary Gabelich	USA	Blue Flame	Rocket	630.389	622.407	
4 Oct 1983	Black Rock, USA	Richard Noble	Great Britain	Thrust 2	Turbojet		633.468	
over 700mph								
25 Sep 1997	Black Rock, USA	Andy Green	Great Britain	Thrust SSC	Turbofan	713.496	714.144	
15 Oct 1997	Black Rock, USA	Andy Green	Great Britain	Thrust SSC	Turbofan	760.343	763.035	First supersonic record (Mach 1.016)

2.2 – O risco

O segundo termo a ser analisado, é o risco, intimamente ligado à velocidade, já que ao ser veloz chega-se a uma situação extrema, e a superação de limites pressupõe o risco. Quando se chega próximo ao limite de alguma coisa entendemos que os riscos vão aumentando. Assim acontece quando se aproxima de um penhasco, de uma fronteira de guerra ou de uma grande altura. Não acontece diferente com o Motociclismo, quando se alcança um limite de velocidade, de dificuldade e até de desgaste físico.

Para tratarmos do risco dentro do Motociclismo, seguiremos a definição de risco do Novo Dicionário Aurélio: ***“Perigo ou possibilidade de perigo; Possibilidade de perda ou de responsabilidade pelo dano”***.(Ferreira, 1986, p.1512)

Desde o início do Motociclismo o risco é um fator muito presente, e atualmente ele tem, de certa forma, crescido e decrescido. Isso é, da mesma forma que o desenvolvimento tecnológico, ao aumentar a potência das motocicletas, torna o esporte mais perigos, ao aumentar a eficiência das proteções, o torna mais seguro. No entanto esse risco ainda existe e causa muitos acidentes e mortes dentro do esporte.

Todos os esportes trazem consigo algum tipo de risco. Sempre pode-se machucar praticando esporte, seja uma torção, uma fratura ou outros tipos de lesões. No entanto os esportes motorizados e os esportes radicais possuem um leque maior de possibilidades de acidentes e lesões. Um acidente no Motociclismo é capaz de provocar a morte com uma frequência muito maior que os outros tipos de esportes. Portanto as pessoas que estão envolvidas com o Motociclismo estão cientes desse risco e se submetem a ele. Arriscam-se por conta própria e fazem disso uma coisa normal.

“O rali significa glórias pessoais em forma de obstáculos ultrapassados e desafios vencidos. Mas pode significar o fim de uma carreira esportiva. O fim de tudo. Da vida.”
(André Azevedo/ Azevedo, 1996, p.67)

2.3 – A liberdade

O terceiro mas não menos importante termo é a liberdade, que não podemos esquecer quando pensamos e falamos sobre a motocicleta. Quando observamos os Clubes Motociclístico e as Associações de pilotos de motocicletas, não podemos deixar de notar a frequência com que esse termo, liberdade, aparece em suas denominações, como nesse caso: **“A principal dificuldade no início foi a escolha do nome. Partindo da idéia que moto é liberdade, surgiu o nome RODAS DA LIBERDADE MOTO CLUBE...”** (Ratho, <http://www.rodasdaliberdade.com.br/>). Além disso, relatos de motociclistas e motoqueiros (nome empregado a motoristas que dirigem apenas por prazer e usam a motocicleta como meio de locomoção) sempre referem-se a essa palavra para explicar sua paixão pela motocicleta. Assim como observamos na fala de um membro de um clube motociclístico (<http://www.igspot.ig.com.br/markibhz/>): **“Moto é sinônimo de liberdade e aventura. Emoção de sentir o vento batendo em seu peito, quase que voando.”**

A palavra liberdade é definida pelo Novo Dicionário Aurélio como:

“Faculdade de cada um de se decidir ou agir segundo a própria determinação; Poder de agir, no seio de uma sociedade organizada, segundo a própria determinação, dentro dos limites impostos por normas definidas; Faculdade de praticar tudo quanto não é proibido por lei; Supressão ou ausência de toda a opressão considerada anormal, ilegítima, imoral; Independência, autonomia; (Filos.) Caráter ou condição de um ser que não está impedido de expressar, ou que efetivamente expressa, algum aspecto de sua essência ou natureza”(Ferreira, 1986, p.1028)

Essa última definição talvez expresse o entendimento que o motociclista tem desse termo. Para eles andar de moto significa expressar sua natureza, **“voar”** pode não ser natural ao homem, mas de certa forma é ao **“motociclista”**. Esse sentimento de liberdade é acarretado por essa expressão da essência, pelo movimento rápido e espontâneo da motocicleta, assemelhando-se ao vôo.

A partir da definição da palavra, imaginamos que quando o homem se refere a ela para designar suas sensações, acaba referindo-se a sua forma de pensá-la. Ou seja, a idéia que o homem tem de liberdade não é uma para todos, ela depende da cultura em que o homem está inserido e da sua história de vida. Voar não significa liberdade para todos os homens como deve significar para todos os pássaros, mas desde que para alguns ela tenha esse sentido, deve ser considerada e estudada.

Para aprofundarmo-nos nesse assunto seria necessário um estudo histórico da liberdade em civilizações passadas, nos tempos de escravidão e nos tempos modernos, onde fala-se tanto em liberdade e se prende cada vez mais, dentro de jaulas imaginárias representadas pela moda, televisão além de outros fatores da sociedade moderna. Mas isso não nos interessa nesse momento. Basta apenas entendermos que essa busca do motociclista pela liberdade está presente desde o início do esporte e que ela significa uma busca pela sua essência, onde o homem permanece em uma estreita linha entre o controle e o descontrole sobre suas ações.

Capítulo 3

Jogo e Esporte

Para compreendermos melhor a origem da paixão pelo Motociclismo e pelos termos inerentes a ele, entraremos agora em um universo complexo, porém importante para esse estudo. O universo do jogo e do esporte faz-se importante para a compreensão do nosso objeto de estudo, uma vez que procuramos integrá-lo e relacioná-lo a esses fenômenos.

3.1 - Jogo

Uma das definições mais conhecidas de jogo é a de Johan Huizinga, abordada em sua obra histórica “Homo Ludens” publicada pela primeira vez em 1938, que diz:

“... uma atividade livre, conscientemente tomada como “não séria” e exterior a vida habitual, mas ao mesmo tempo capaz de absorver o jogador de maneira intensa e total. É uma atividade desligada de todo e qualquer interesse material, com a qual não se pode obter qualquer lucro, praticada dentro de limites espaciais e temporais próprios, segundo uma certa ordem e certas regras. Promove a formação de grupos sociais com tendência a rodearem-se de segredo e a sublinharem sua diferença em relação ao resto do mundo por meio de disfarces ou outros meios semelhantes.” (1993, p.16)

Para esse autor o jogo é elemento motivador de cultura, e para ser estudado deve ser abordado em sua essência: o divertimento. Para Huizinga (1993) não é suficiente estudar o jogo em seu sentido fisiológico e psicológico, pois isso traria apenas uma **“análise e interpretação lógica”** (p.5). Esse autor define da seguinte forma os estudos nesse sentido:

“...partem do pressuposto de que o jogo se acha ligado a alguma coisa que não seja o próprio jogo, que nele deve haver alguma espécie de finalidade biológica” (p.4)

Muitas críticas são destinadas a obra de Huizinga como as apresentadas por Betti (1997) em sua tese. Essas críticas partem de Eric Dunning, Buytendijk, Umberto Eco e Rogger Caillois, e segundo Betti (1997) referem-se a ***“acusação de elitismo e romantismo”, “...falta de diferenciação entre natureza e cultura”,*** e elaboração de uma ***“teoria do comportamento lúdico, e não uma teoria do jogo” (p.175).*** Porém, sua definição de jogo é utilizada pelos autores, que criam novas teorias a partir dela, salientando e minimizando aspectos que sejam, para eles, relevantes e irrelevantes. Percebemos isso na fala de Betti (1997), que diz:

“... esse autor permanece ainda fecundo para nossa interpretação . Sua perspectiva de focar o jogo do ponto de vista da natureza própria do jogo e do que ele significa para o jogador, e, especialmente, sua identificação da essência lúdica no jogo das crianças pequenas não forma ainda derrubada pelos seus críticos” (p.178)

Essa discussão não é pertinente a esse estudo e, portanto, não será levada a diante. Serão incorporadas apenas as definições e posições relevantes a abordagem de jogo do trabalho.

Dessa forma, no caso de Caillois (1990), podemos perceber elementos importantes para o estudo a que nos propomos. Esse autor apresenta uma concepção de jogo apoiada na de Huizinga (1993), no entanto, aponta algumas características que considera importantes, e assim define o jogo como uma atividade: ***livre*** (se o jogador fosse a ela obrigado perderia a natureza divertida, atraente e alegre); ***delimitada*** (limites de espaço e tempo); ***incerta*** (a liberdade do jogador e a igualdade entre os concorrentes faz com que não se possa prever resultados); ***improdutiva*** (não gera bens e retorna-se a uma situação igual a de início); e ***regulamentada*** (sujeita a uma legislação nova) ou ***fictícia*** (irrealidade em relação a vida normal). As diferenças entre sua definição e a apresentada

“...partem do pressuposto de que o jogo se acha ligado a alguma coisa que não seja o próprio jogo, que nele deve haver alguma espécie de finalidade biológica” (p.4)

Muitas críticas são destinadas a obra de Huizinga como as apresentadas por Betti (1997) em sua tese. Essas críticas partem de Eric Dunning, Buytendijk, Umberto Eco e Rogger Caillois, e segundo Betti (1997) referem-se a ***“acusação de elitismo e romantismo”, “...falta de diferenciação entre natureza e cultura”,*** e elaboração de uma ***“teoria do comportamento lúdico, e não uma teoria do jogo” (p.175).*** Porém, sua definição de jogo é utilizada pelos autores, que criam novas teorias a partir dela, salientando e minimizando aspectos que sejam, para eles, relevantes e irrelevantes. Percebemos isso na fala de Betti (1997), que diz:

“... esse autor permanece ainda fecundo para nossa interpretação . Sua perspectiva de focar o jogo do ponto de vista da natureza própria do jogo e do que ele significa para o jogador, e, especialmente, sua identificação da essência lúdica no jogo das crianças pequenas não forma ainda derrubada pelos seus críticos” (p.178)

Essa discussão não é pertinente a esse estudo e, portanto, não será levada a diante. Serão incorporadas apenas as definições e posições relevantes a abordagem de jogo do trabalho.

Dessa forma, no caso de Caillois (1990), podemos perceber elementos importantes para o estudo a que nos propomos. Esse autor apresenta uma concepção de jogo apoiada na de Huizinga (1993), no entanto, aponta algumas características que considera importantes, e assim define o jogo como uma atividade: ***livre*** (se o jogador fosse a ela obrigado perderia a natureza divertida, atraente e alegre); ***delimitada*** (limites de espaço e tempo); ***incerta*** (a liberdade do jogador e a igualdade entre os concorrentes faz com que não se possa prever resultados); ***improdutiva*** (não gera bens e retorna-se a uma situação igual a de início); e ***regulamentada*** (sujeita a uma legislação nova) ou ***fictícia*** (irrealidade em relação a vida normal). As diferenças entre sua definição e a apresentada

movimento proporciona, que freqüentemente tem fim em si mesmo. Isso significa que o homem não procura atingir algum estado diferente de sentimento além desse distúrbio. Ele não provoca alterações permanentes no sistema orgânico, apenas momentâneas. Essa embriaguez, turbulência, alcançada é a sensação que lhes dá prazer. No entanto o autor ressalta a importância da existência de concorrentes e espectadores, sem os quais, o jogo não estaria completo. Para ele, mesmo os jogos onde o jogador parece jogar sozinho, tornariam-se chatos se não houvesse a companhia de alguém. Como exemplo disso, Caillois (1990) aponta os jogos de ioio, papagaio, além de outros jogos infantis e também relata o caso dos brinquedos de vertigem nos parques de diversão. Segundo ele a sensação não seria a mesma se não houvessem filas e pessoas apreciando e compartilhando as mesmas brincadeiras. Pessoas com quem fosse possível de alguma forma competir e compartilhar emoções.

Porém é claro que o *lilix* não é suficiente para explicar o Motociclismo e situá-lo como um tipo de jogo. A definição de *lilix* pressupõe, a partir do movimento, um **“atordoamento simultaneamente orgânico e psíquico”**(p.45). No entanto em esportes de risco, como o Motociclismo, Alpinismo, Pára-quedismo, é necessário um controle das emoções, um grau de atenção maior e uma preocupação com a segurança que não é compatível a esse **“atordoamento”**. O caso desses esportes poderia ser explicado através das formas de jogar citadas por Caillois (1990). O autor fala do *Ludus*, onde o jogador luta contra o obstáculo e o qual define como **“o gosto pela dificuldade gratuita”**(p.47-48) além de complemento e adestramento da *Paidia*².

Segundo Caillois o *Ludus*:

“ Dá azo a um treino e conduz normalmente à conquista de uma determinada habilidade, a aquisição de um saber prático relativo ao manejo deste ou daquele aparelho ou à aptidão para a descoberta de uma resposta satisfatória a problemas de ordem estritamente convencional” (p.50)

² **“poder original de improvisação e de alegria geral”** (CAILLOIS, 1990, p.47). Tratado pelo autor como a liberdade, necessidade de repouso, distração e fantasia que, para ele, é indispensável ao jogo, principalmente em suas origens.

Além disso, o **Ludus** seria a vontade do jogador de se superar e superar desafios, motivado pelo próprio obstáculo, e não pela presença de concorrentes.

No entanto, Caillois (1990) não considera uma aliança entre o **Ludus** e o **Ilinx**, já que um é “*calculado e combinação*” (p.52) e o outro é “*entusiasmo puro*” (p.52). O que seria possível para o autor, é uma intervenção do **Ludus**, impedindo que o **Ilinx** se torne confusão ou pânico. O **Ludus** atua então fornecendo o domínio das situações perigosas e do *atordoamento* causado pelos jogos de vertigem.

Poderíamos também classificar o Motociclismo dentro dos jogos de competição. Esse jogo também possui elementos que o relacionam a **Agôn**, tanto quanto a **Ilinx**. Para Caillois (1990), o **Agôn** é o grupo de jogos que se apresenta na forma de competição, onde vence quem, em igualdade de condições, configura-se como o melhor em uma categoria de habilidades. A diferença entre esse grupo de jogos e o **Ludus**, está na própria competição. Enquanto o **Ludus** pressupõe a vontade de superar os próprios limites e os obstáculos, no **Agôn** a competição é motivada pelos concorrentes.

Caillois (1990) não traz nada a respeito da introdução da competição no **Ilinx**, no entanto, Betti (1997), ao estudar sua obra, aponta uma hipótese para a existência dessa relação:

“Para nós, foram os ‘esportes radicais’, amparados pelo desenvolvimento tecnológico e pela mídia, que permitiram esta passagem. São em geral modalidades muito recentes, como o pára-quedismo em grupo, o alpinismo urbano, a asa-delta, que se transformaram em competições pelo ‘favor’ da televisão.” (p.181)

Por esse motivo é possível relacionar ao Motociclismo as duas categorias de jogo exploradas, **Ilinx** e **Agôn**, e a forma de jogar **Ludus**. Entendemos que não é preciso classificar um jogo em determinada categoria para o compreendermos. Aquela classificação foi proposta conforme o papel predominante de cada jogo. Existem jogos, mais simples onde esse papel pode ser bem determinado e único, no entanto, em atividades mais complexas isso não acontece. Podemos encontrar elementos das diversas categorias e das diversas formas que Caillois (1990) nos apresenta para o jogo, em um só jogo. E é isso que acontece

com nosso objeto de estudo. Como já vimos, o Motociclismo possui componentes que o relacionam a vertigem, a superação de limites e a competição. Esses seriam os princípios dos jogos que o compõem.

Entendido isso, podemos questionar qual a verdadeira relação entre o Motociclismo e o jogo, segundo a definição de Huizinga (1993) e de Caillois (1990) apresentada no início do capítulo. Esse “jogo” pode fornecer ao praticante as mesmas sensações dos jogos de vertigem, ser disputado contra adversários e obstáculos, porém, pode não parecer óbvio a todos que ele se classifique dentro das concepção de jogo apresentadas anteriormente. O conceito de Huizinga (1993) continha referências a liberdade, existência de regras, ordens e delimitação de tempo e espaço, inexistência de fins materiais e principalmente a ludicidade. Já o conceito de Caillois (1990) acrescentava a imprevisibilidade e a ficção além de outra forma de pensar a improdutividade. Para entendermos essa relação proposta, a partir desse conceitos, torna-se necessário abordarmos cada um de seus elementos fundamentais, relacionando-os ao Motociclismo.

Iniciando pelo elemento liberdade, que “diz” que o jogo deve ser praticado livremente, o jogador não pode ser obrigado a realizar a atividade. Esse parece ser um elemento relativamente simples de ser relacionado, uma vez que, parece claro que nenhuma atividade a qual sejamos obrigados a participar seja considerada jogo. E no “jogo” proposto, o Motociclismo, não é diferente. Os participantes estão lá por escolha própria, e quando isso não acontece a atividade deixa de ser um jogo para aquele que não a escolheu livremente.

A segunda análise pode ser feita no campo das regras. O jogo é regado. Cada vez que se inicia um jogo essas regras já estão estabelecidas, e durante esse jogo elas não serão mudadas. Caso isso aconteça, inicia-se outro jogo, com essas novas regras. Isso também é facilmente percebido no Motociclismo. Cada modalidade tem suas regras e se forem mudadas, devem ser novamente organizadas e formado assim, novo jogo. É o mesmo que acontece com os jogos infantis; cada vez que as crianças mudam uma regra, criam outro jogo e começam a brincar de novo, estando todas elas cientes das mudanças.

Quanto aos limites de tempo e espaço também não temos problemas em estabelecer relação entre os dois focos do estudo. Jogo e Motociclismo relacionam-se a esses limites claramente. Sempre existe um percurso, que deve ser cumprido em um tempo. Esse tempo pode variar e pode até ser indeterminado antes

do início do jogo, porém quando o primeiro jogador completa o trajeto estabelecido esse tempo passa a existir concretamente. Mesmo que um dos jogadores não chegue ao final, o jogo é terminado em determinado tempo, não continua eternamente, tem um limite. Além disso o jogo é irreal, ele existe em um contexto fora da realidade, separado dela.

Agora chegamos a um ponto que pode gerar dúvidas, a improdutividade do jogo. Pode-se pensar que o Motociclismo não poderia existir se seus praticantes não esperassem receber um prêmio por suas vitórias e um patrocínio para “jogar”. Isso não é real quando falamos do Motociclismo em sua esfera popular, ou seja, o jogo das pessoas comuns que tem motocicletas e amam pilotá-las sem esperar nenhum ganho material. Assim foi como o Motociclismo se originou, de pessoas que se apaixonaram pela motocicleta e iniciaram uma brincadeira que as fazia sentir bem, pilotar para elas era como brincar. O Motociclismo como forma de competição derivou desse jogo, no entanto ele ainda existe. Vemos hoje muitos grupos de motociclistas que se reúnem em determinado momento para passear por estradas, se encontrar e jogar. Brincar de Motociclismo, brincar de correr, brincar de voar. Isso acontece com muitos jogos que se tornam esportes e competição de alto nível. No conceito de Caillois (1990) a improdutividade é entendida como a ausência de lucro, além daquele que esta em jogo, como por exemplo as apostas. Para esse autor no jogo apenas se gasta, tempo, energia e até dinheiro, os ganhos são os gastos dos outros jogadores e não afetam a vida fora dele.

O último item a ser analisado dentro do conceito de Huizinga, é o mais complexo, porém o mais importante para esse autor, a ludicidade. Huizinga dedicou grande parte de sua obra à compreensão do lúdico no jogo. Ele entendeu como sendo esse o fator determinante das atividades da sociedade.

Entendemos que a diferença entre a percepção do lúdico no Motociclismo e em outros jogos, esta no fato de que, a existência de um risco de vida deveria eliminar o caráter lúdico dessa atividade. No entanto, isso não é real. Assim como em jogos realizados por civilizações antigas, onde muitos eram sacrificados em favor da regra, e jogos de guerra, esse risco faz parte do jogo e não exclui a sua componente lúdica. O risco no Motociclismo é cada vez mais minimizado, pelo menos nas esferas populares desse jogo, por proteções e novas tecnologias. Para Huizinga (1993) a perda dessa componente deve-se mais a

formação dos clubes e organizações esportivas, e portanto a esportivização do jogo, que ao risco mencionado anteriormente.

O autor afirma que os esportes cada vez mais sistematizados e regulamentados estão fazendo com que o componente lúdico se perca, estão se tornando sérias a ponto de desvincularem-se de sua origem. Portanto, agora, torna-se necessário passarmos a um estudo do esporte, que apesar de originar-se do jogo, **“O Desporto é o jogo, e algo mais.”**(Feio, 1978, p.51). E a ludicidade pode ser um dos pontos que diferencia os dois, na visão de alguns autores; e pode ser também a ligação entre eles, em uma outra visão.

3.2 – Esporte

Para estudarmos esse assunto recorreremos ao que diz Pereira (1988), **“o esporte é uma prática universal, que se pode considerar como um dos fenômenos culturais mais representativos do século XX.”** (p.211). Essa colocação demonstra a importância do esporte para o mundo, e nos faz refletir sobre esse fenômeno da forma como ele é trazido, parte de nossa cultura.

Feio (1978) afirma também que o jogo e o esporte não podem ser fundamentados com um comportamento individual, afinal não existiriam se não houvessem concorrentes e espectadores, ou pelo menos não seriam divertidos. Apoiado em Caillois, o autor afirma que o jogo e o esporte são sociais, no entanto, quanto mais socializado o jogo, mais ele se aproxima do esporte. Feio afirma ainda que as categorias apresentadas por Caillois **“bem compartimentam em grupos universais toda a actividade lúdica humana, e dão origem a actividades sérias e organizadas de natureza cultural”**. (p.54) Essas atividades sérias seriam então a origem do esporte. Isso não quer dizer que todos os jogos se tornam esporte, nem que todo esporte um dia foi jogo. Porém, estabelece uma relação entre esses dois fenômenos, entendida aqui como de extrema importância.

Apesar das convergências entre o jogo e o esporte, Feio (1978) aborda suas divergências a partir do estudo da obra de Michel Bouet. Para esse autor é possível encontrar diferenças entre eles em diversas esferas.

Com relação a liberdade e gratuidade, Bouet coloca que ao contrario do jogo, no esporte não se exclui a importância do resultado, assim como acontece com o caráter improdutivo, substituído no esporte. Em relação às regras, a diferença apontada pelo autor esta em seu valor e significado. Enquanto no jogo as regras trazem o jogador para a ficção, apontando apenas o que ele não pode fazer, no esporte elas fazem com que o esportista aproxime-se da realidade, dizendo quais são suas "obrigações", o que ele pode fazer. Além disso ele apresenta divergências em relação ao significado de outras componentes, como o tempo e o espaço.

A mais importante relação estabelecida por Bouet, estudada por Feio (1978), é o prazer do jogo e do esporte. Para ele o prazer no jogo é representado apenas pelo espírito lúdico, enquanto no esporte ele é composto pelo gosto pelo esforço (físico e psicológico), pelo treino, pelo perigo. Ele afirma ainda que ***“as condições próprias do desporto de resultado e de competição excluem a atitude lúdica”*** (Bouet 1969, apud Feio, 1978, p.61) Nesse aspecto Feio discorda desse autor. Para ele ao citar o movimento como elemento fundamental da motivação esportiva infere-se que o componente lúdico esta aí representado pelo gosto pelo movimento e pelo dispêndio de energia. Feio (1978) afirma a presença da ludicidade do esporte no seguinte trecho:

“O prazer de competir, que outra coisa não é do que uma manifestação lúdica, encontra-se sempre no instante do acto de competição embora o desportista nem sempre tome consciência do fato. A prova da nossa afirmação aparece evidenciada quando o desportista toma conhecimento de não poder competir por falta de adversário, por impossibilidade própria, más condições de tempo, falta de apoio directivo, implicações políticas, etc. “ (p.61)

Para entendermos melhor essas relações apresentadas recorreremos a outros autores que definiram o esporte segundo outras características.

Pereira (1988) a partir de algumas definições anteriores de esporte apresenta seu próprio entendimento que coloca da seguinte forma:

(...), considera-se esporte a aculturação sob a forma competitiva e regulamentada das atividades físicas naturais. Assim, o esporte incorre em prática intencional, metódica, de exercícos físicos,

caracteristicamente como atividade de tempo livre, com objetivo competitivo, obedecendo a regulamentações específicas, que visem ao aperfeiçoamento integral do ser humano. É uma atividade subliminarmente política, que se fundamenta no movimento, no exercício físico competitivo, sendo intrinsecamente lúdica, e pode converter-se em elemento educativo, de lazer e mesmo em forma de trabalho.” (p.214)

Para explicar sua definição, Pereira a divide em três partes (p.215-223):

- **O esporte como institucionalização competitiva de atividades físicas naturais:** Os exercícios físicos naturais são todos aqueles possíveis ao homem e se tornam esporte quando são institucionalizados e praticados com o objetivo da competição. Assim acontece por exemplo com a corrida e os saltos no Atletismo, com o nado na Natação, com o lançamento no Handebol;

- **Prática intencional de exercícios físicos em tempo livre, regulamentada e competitiva:** Atividade corporal com mobilização orgânica e psíquica, planejada, praticada em tempo livre, segundo uma regulamentação, visando o aperfeiçoamento das qualidades físicas, sociais e mentais na forma de competição;

- **Atividade subliminarmente política, que pode tornar-se elemento de educação, de lazer e de trabalho:** Atividade socio-cultural que se fundamenta no movimento, intrinsecamente lúdica, que pode converter-se em educação social (respeito, disciplina, insatisfação, participação), lazer (meio de recreação) e trabalho profissional (treinadores, dirigentes e atletas).

Além dessas definições apresentadas por Pereira (1988) nos apoiaremos no que coloca Betti (1991):

“O esporte tem sido conceituado como uma ação social institucionalizada convencionalmente regrada, que se desenvolve com base lúdica, em forma de competição entre duas ou mais partes oponentes ou contra a natureza, cujo objetivo é, através de uma comparação de desempenhos, designar o vencedor ou registrar o recorde; seu resultado é determinado pela habilidade e estratégia do participante, e é para este gratificante tanto intrínseca como extrinsecamente.” (p. 24)

Como podemos observar essas parciais definições de esporte apontadas por Pereira (1988) e o conceito de Betti (1991) demonstram diferentes esferas esportivas, no entanto, apresentam um ponto comum: a competição. Nesse ponto também acreditamos estar a chave do esporte. Não estamos falando de uma competição de alto nível, apenas para atletas superdotados e super-treinados. Falamos sim da competição pura, essencial, primordial. Essa agonística motiva o ser humano em toda a sua história e exerce papel importante no entendimento de suas atitudes. Assim surgiram diversos jogos e diversos esportes além de outras atividades sociais que foram motivadas pela competição.

3.3 – A competição e o lúdico

Na abordagem aqui feita dos fenômenos **Jogo** e **Esporte**, destacamos os dois itens que mais interessam o estudo do Motociclismo: a competição e o lúdico. Ambos podem ser considerados componentes fundamentais daqueles fenômenos, respeitando as proporções que cada um aparece. Isso é: o lúdico está mais presente no jogo que no esporte e a competição está mais presente no esporte que no jogo. No entanto, eles não se excluem e são fundamentais para ambos.

Huizinga (1993) apresenta a competição em uma concepção histórica, concluindo que o desenvolvimento de todas as civilizações teve início em formas agonísticas de jogo. Para o autor, nesses jogos, assim como em todos os jogos de competição (*Agon*), procura-se atingir a perfeição, pelo desejo de cada jogador de ser elogiado e homenageado por suas qualidades. **“A competição serve para cada um dar prova de sua superioridade”** (Huizinga, 1993, p.72)

Para Huizinga, essa demonstração de superioridade assume diferentes formas em cada uma dessas civilizações, em cada fase de seu desenvolvimento e em cada setor de sua cultura. Assim na Grécia antiga, ganhar significava matar o adversário, superar os limites do corpo; na China significava sacrificar-se; na sociedade ocidental moderna significa superar o inimigo. No entanto, essa vitória e sentimento de superioridade será sempre a representação do lúdico no jogo.

“Na Grécia, tal como em toda parte, o elemento lúdico esteve presente desde o início, desempenhando um papel extremamente importante . Nosso ponto de partida deve ser a concepção de um sentido lúdico de natureza quase infantil, exprimindo-se em muitas e variadas formas de jogo, algumas delas sérias e outras de caráter mais ligeiro, mas todas elas profundamente enraizadas no ritual e dotadas de uma capacidade criadora de cultura, devido ao fato de permitirem que se desenvolvesse em toda a sua plenitude as necessidades humanas inatas de ritmo, harmonia, mudança, alternância, contraste, climax etc. A este sentido lúdico está inseparavelmente ligado um espírito que aspira à honra, à dignidade, à superioridade e à beleza. Tanto a magia como o mistério, os sonhos de heroísmo, os primeiros passos da música, da escultura e da lógica, todos esses elementos da cultura procuram expressão em nobres formas lúdicas. Uma geração mais tardia virá a chamar “heróica” a época que conheceu tais aspirações.” (Huizinga, 1993, p.84-85)

Atualmente a competição e o lúdico distanciam-se quando o jogo deixa de ser jogo, quando as regras do jogo são quebradas. Para muitos autores isso acontece por causa de atitudes que, na competição, desrespeitam suas características, como o uso de artifícios desleais para alcançar a vitória. Esse é o caso do *doping*, da violência, das *marmeladas*. Nesse contexto a existência do *fair play*, segundo Huizinga (1993), é a garantia e a exigência da civilização do espírito lúdico. ***“O fair play é simplesmente a boa fé expressa em termos lúdicos”*** (p.234)

Capítulo 4

Motociclismo e treinamento esportivo

Nos capítulos anteriores verificamos a inserção do Motociclismo no campo do jogo e do esporte, estudamos seus elementos de composição e a relação com esses conceitos. Agora abordaremos aspectos inerentes ao Motociclismo na esfera esportiva amadora e profissional, e para isso torna-se necessário explicarmos estas duas faces desse esporte. Posteriormente faremos uma revisão das bases do treinamento esportivo, relacionando a preparação esportiva ao Motociclismo.

4.1 – Motociclismo amador e profissional

Chamaremos de Motociclismo amador aquele onde o atleta não é um profissional dessa área, não recebe salário para competir nesse esporte. Muitas vezes essa área é composta no Motociclismo por empresários(as) bem sucedidos que utilizam o esporte como forma de lazer, no entanto, muitas vezes participam de competições. Isso acontece principalmente porque esse é um esporte relativamente caro, fazendo parte da vida da classe mais alta. No uso da motocicleta como transporte, acontece o contrário, já que é um meio de locomoção mais barato, e existem veículo populares que são de fácil acesso a classe baixa e média.

No Motociclismo esportivo, além do custo da Motocicleta de competição, ou da adaptação de uma motocicleta comum, é necessária a compra de acessórios de proteção seguros, peças de manutenção das motos além de uma regulagem periódica do veículo. Tudo isso faz com que o esporte exija um gasto excessivo. Nesse sentido Pereira (1988) questiona ***“como um trabalhador que receba salário mínimo poderá comprar e manter uma motocicleta, para participar de competições de motocross?”*** (p.54)

Portanto levaremos em conta que o Motociclismo amador é prioritariamente praticado por pessoas de classe média alta e alta em horário de

lazer. Mas além disso ele pode ser praticado também por crianças, dessas mesmas classes, financiadas pelos pais e casualmente por pessoas de classe média.

Já o Motociclismo profissional é praticado por pessoas que são sustentadas pelos ganhos desse esporte, sejam eles salários, patrocínios ou prêmios. Essas pessoas são de todas as classes econômicas, no entanto, há maior facilidade para aquelas mas favorecidas.

O Motociclismo profissional vem crescendo e ganhando força nos últimos anos no Brasil. O apoio de patrocinadores e o interesse do público aumentou nas últimas décadas, fazendo com que esse esporte tomasse grandes dimensões no país. Para Betti (1997) a grande responsável por esse desenvolvimento foi a televisão. Apoiada na emoção transmitida por esse esporte e nas tecnologias de última geração, as transmissões esportivas exploram e apelam à vertigem da velocidade. Utilizando-se de câmeras acopladas às motos e aos pilotos, as corridas podem ser vistas por milhares de telespectadores que entram nesse universo da velocidade de *"corpo e alma"*.

A participação de crianças no Motociclismo também aumentou muito, provavelmente devido a esse mesmo fator e ao aumento da segurança desse esporte.

Em ambos, Motociclismo amador e profissional, destacamos a importância de um treinamento esportivo direcionado às qualidades importantes para um piloto de motocicleta que participa de competições.

4.2 – Treinamento esportivo

Embora o Motociclismo não seja um esporte considerado tradicional e, como já vimos, não deve mesmo ser tratado dessa forma, ele possui características que o definem como um esporte. É um esporte onde "máquina" e homem, juntos, desempenham uma *"atividade física"*. Sabemos que ele não existiria sem a motocicleta, no entanto, é mais importante pensarmos que ele não seria possível sem o homem. É por isso que abordaremos nesse capítulo o treinamento esportivo dentro do Motociclismo, em vista de uma preparação para competições desse esporte.

Tubino (1984) considera o treinamento esportivo como o conjunto de variáveis que são treinadas com o objetivo principal de êxito em competições. Já Barbanti (1979) conceitua treinamento esportivo da seguinte forma:

“É um processo organizado de aperfeiçoamento desportivo, dirigido por princípios científicos, estimulando modificações funcionais e morfológicas no organismo, influenciando sistematicamente na capacidade de rendimento do atleta para atingir altos resultados esportivos” (p.41)

O treinamento esportivo baseia-se em princípios científicos que visam um desenvolvimento de um processo de preparação (Tubino, 1984;McArdle, 1996; Weineck, 1999). Esses princípios são:

- **Princípio da individualidade biológica:** é a *“variabilidade entre elementos da mesma espécie”* (Tubino, 1984, p.100). Esse princípio dividiu os atletas em pequenos grupos homogêneos com características semelhantes, tornando o treinamento capaz de potencializar pontos fortes e corrigir ou neutralizar pontos fracos desse grupo;

- **Princípio da adaptação:** refere-se ao equilíbrio do organismo que dependendo do estímulo é abalado, podendo causar respostas diferentes. Estímulos muito fracos não causam adaptações e estímulos muito excessivos causam lesões;

- **Princípio da sobrecarga:** refere-se a relação entre o volume, intensidade, frequência, duração do treinamento que determinam a sobrecarga que provoca estímulos de adaptação ideais para determinada modalidade;

- **Princípio da continuidade e reversibilidade:** trata da necessidade de um treinamento contínuo, de longa duração e sem interrupções, para o alcance de uma forma atlética que é também transitória e reversiva (perdida com a interrupção do treinamento);

- **Princípio da interdependência volume-intensidade:** a relação entre essas variáveis deve levar em conta o período do treinamento e quando há aumento de uma delas pressupõe-se uma diminuição proporcional da outra;

- **Princípio da especificidade:** exercícios específicos provocam adaptações específicas que criam efeitos específicos do treinamento.

Respeitando esses princípios o treinamento poderá assegurar a forma esportiva, que é o desempenho ideal em determinada modalidade (Barbanti, 1979).

Assim, baseando-se nesses princípios divide-se o treinamento esportivo em quatro tipos de preparação, que podem ser abordadas e definidas para o Motociclismo, segundo a observação e análise dos movimentos dos pilotos e nas características das provas. Essas preparações que compõem o treinamento esportivo são:

- Preparação Física;
- Preparação Técnica;
- Preparação Tática;
- Preparação Psíquica.

4.2.1 – Preparação Física

A preparação física é a base de qualquer treinamento. Para Weineck (1999):

“Os principais requisitos motores – resistência, força, velocidade, flexibilidade e capacidades coordenativas, representam condições centrais para o aprendizado e realização de movimentos corporais relacionados aos esportes” (p.131).

Tubino (1984) compreende essa componente como os meios de desenvolvimento das qualidades físicas básicas e específicas do esporte visado. Ainda sobre a preparação física, o autor relata a importância que essa componente do treinamento assumiu nos últimos anos, principalmente na alta competição, sendo apontada como responsável pelas grandes conquistas esportivas. Para Tubino (1984), essas conquistas relacionam-se a aplicação de programas atualizados baseados nas concepções científicas mais modernas.

Para a preparação física adequar-se ao esporte objetivado, é necessário determinar as qualidades físicas envolvidas. Ela deve seguir, ainda, uma ordem de treinamento progressivo, iniciando por uma preparação geral e seguindo para uma específica, alcançando assim melhorias significativas nos sistemas

neuromusculares, circulatório, respiratório, de secreção interna e de termo regulação (Tubino, 1984).

As qualidades físicas que compõem uma preparação física são:

- Velocidade;
- Força;
- Resistência;
- Coordenação;
- Flexibilidade;
- Equilíbrio.

Velocidade

Weineck (1999) aponta uma definição de Frey para velocidade que define a velocidade como a capacidade de executar movimentos em intervalos curtos de tempo, segundo a força muscular, a partir de aptidões disponíveis do condicionamento.

Na definição de velocidade destacamos conceitos complexos, que dificultam o entendimento dessa qualidade física. Dentro desses conceitos, velocidade não significa apenas correr velozmente ou deslocar-se no menor tempo possível. Ela difere-se de acordo com a modalidade esportiva e com a resistência contra a qual é executada. Por isso essa qualidade física é dividida em várias categorias. Weineck (1999) por exemplo, apresenta uma divisão proposta por Schiffer (1993), que identifica as formas “*puras*” e “*complexas*” de velocidade. As formas “*puras*” são dependentes de fatores genéticos e do sistema nervoso central, e as “*complexas*” são aquelas onde há interação com outras qualidades físicas como força e resistência (sendo essa significativa ao movimento). Destacam-se como formas “*puras*” da velocidade:

- **Velocidade de reação:** reação a um sinal no menor tempo possível. É determinada pela atuação dos órgãos sensoriais, condição do estímulo até o sistema nervoso central, condução do estímulo até o músculo, ativação muscular e atividade mecânica (Weineck, 1999 e Barbanti, 1979). Os estímulos podem ser acústicos, visuais ou táteis;

- **Velocidade de ação:** é a velocidade máxima na realização de movimentos acíclicos, contra pequenas resistências;
- **Velocidade de frequência:** realização de repetidos movimentos iguais (cíclicos) com máxima velocidade, contra pequenas resistências.

Velocidade no Motociclismo

A velocidade³ é a qualidade física de menor importância no Motociclismo. Um piloto não necessita de grandes velocidades em suas ações para obter um aumento de seu desempenho esportivo. O deslocamento do piloto ocorre sempre sob a motocicleta e seus membros não realizam movimentos rápidos durante a pilotagem.

No entanto consideramos a velocidade de reação uma qualidade importante em algumas modalidades do Motociclismo. Não apenas nas largadas, como também no desenvolvimento da prova. Na largada, uma boa velocidade de reação pode fazer com que pilotos de Motocross, Supercross e Motovelocidade obtenham significativa vantagem sobre seus adversários, já que todos os competidores saem ao mesmo tempo. Além disso, em provas como o Enduro e o Rally, obstáculos inesperados exigem uma reação rápida dos músculos, evitando assim quedas e colisões.

Força

Força é, segundo Barbanti, 1979 a “**capacidade de exercer tensão contra uma resistência**”. Ela pode se manifestar de duas formas: estática, quando não há encurtamento das fibras, não há movimento porém há aumento de tensão no músculo (trabalho isométrico); dinâmica, quando há encurtamento das fibras, provocando movimento (trabalho isotônico). A força dinâmica pode ser concêntrica, quando a força muscular supera a resistência, e excêntrica, quando a resistência supera a força muscular.

³ Nesse caso tratamos a velocidade com referência a um fator físico de desempenho esportivo. Ao contrário do tratamento empregado a esse termo no capítulo 2, que referia-se ao deslocamento rápido da motocicleta.

A força é dividida, no esporte, em: força máxima, força rápida e resistência de força:

- **Força máxima:** *"representa a maior força disponível, que o sistema neuromuscular pode mobilizar através de uma contração máxima voluntária"* (Weineck, 1999, p.225). Esse tipo de força pode ainda ser dividido em força estática e dinâmica, sendo a estática a contração muscular única e capaz de equilibrar-se com a carga máxima aplicada, e a dinâmica a contração máxima contra uma resistência capaz de realizar um movimento único. A aplicação e o treinamento de força máxima inserem-se exclusivamente no metabolismo anaeróbio láctico;

- **Força rápida:** *"compreende a capacidade do sistema neuromuscular de movimentar o corpo ou parte do corpo (braços, pernas) ou ainda objetos (bolas, pessoas, esferas, discos, etc.) com uma velocidade máxima"* (Weineck, 1999, p. 226). Esse tipo de força é bastante empregado em esportes onde os movimentos são decisivos ao rendimento;

- **Resistência de força:** *"capacidade de resistência a fadiga em condições de desempenho prolongado de força"* (Harre, 1976 apud Weineck, 1999, p.229). Ela pode ser aeróbica ou anaeróbica conforme a presença ou não de oxigênio suficiente.

A capacidade de força está relacionada ao tamanho do corte transversal do músculo, ao número de fibras ativadas, à estrutura do músculo e a coordenação neuromuscular. No caso da força máxima ainda destacam-se os fatores de motivação. No caso da força rápida, a velocidade de contração, alongamento muscular, aquecimento. No caso da resistência de força, a capilarização local e as reservas alcalinas (Barbanti, 1979).

Força no Motociclismo

A força é uma qualidade física muito importante no Motociclismo. Ela deve ser treinada em um programa de preparação para um piloto. Principalmente a capacidade de força máxima e resistência de força.

A força máxima é importante em várias provas, como o Motocross, Supercross, Enduro e Rally, onde os obstáculos exigem uma boa capacidade de força para a manutenção do guidão em determinada posição. Os *trancos* e resistências proporcionados por esses obstáculos podem possuir uma intensidade

grande, exigindo uma contração dos músculos, próxima a máxima, do braço, antebraço e mãos. Em relação as pernas, a necessidade de força na maioria das vezes, não é máxima, no entanto é importante para que o motociclista sustente a motocicleta quando ela tombar e a levante. Dependendo da motocicleta, seu peso pode até exigir uma capacidade de contração máxima. Essas condições são muito comuns em provas de Rally e Enduro, e até de Motovelocidade, onde as motocicletas são pesadas e grandes, ao contrario das outras modalidades.

A capacidade de resistência de força, no entanto, é importante em todas as provas motociclísticas. Pilotar uma moto em quaisquer condições requer uma capacidade geral de resistência muscular. Durante as provas existe uma constante tensão exercida nos músculos, que se contraem durante todo o tempo, para resistir a essas tensões. Isso ocorre tanto para membros superiores e inferiores, quanto para o tronco.

Um treinamento de força para pilotos deve então ser treinado visando uma resistência muscular geral e localizada além de em alguns períodos, a força máxima. Esse treinamento pode ser feito com a utilização de pesos livres e aparelhos de musculação, por diferentes métodos. Na organização desse treinamento de força devem ser analisadas as necessidades do atleta, os músculos específicos, os ângulos de articulação, as cargas necessárias as principais fontes energéticas e as possibilidades de lesões na modalidade determinada, para que assim, sejam estabelecidas as variáveis do programa de força (Fleck, 1999).

Porém, além desse tipo de treinamento, a principal forma de treinar a força específicas de pilotos de motocicleta é com o próprio veículo, em condições reais da prova. Isso é necessário pois muitos dos músculos utilizados durante as competições, não podem ser trabalhados nas mesmas condições fora da pista.

Resistência

Resistência é a tolerância do organismo ao cansaço e a um estímulo de limiar por determinado tempo, sendo essa tolerância referente a um fator físico ou psíquico. A resistência é determinada pelas variáveis do sistema cardio-respiratório, metabolismo, sistema nervoso, sistema orgânico, coordenação de movimentos e componentes psíquicos (Barbante, 1979).

A capacidade de resistência pode ser dividida de várias formas como cita Weineck (1999). Segundo a musculatura envolvida: geral e localizada; segundo a modalidade: geral e específica; segundo a duração: curta, média e longa; segundo a mobilização energética: aeróbica e anaeróbica.

Resistência aeróbica denomina os esforços de longa duração e baixa intensidade, onde há presença de oxigênio suficiente para a via oxidativa de obtenção de energia. Nessa situação o organismo alcança um estado de equilíbrio (steady state) entre o consumo e a liberação de energia. Esse tipo de resistência é determinada pelo desenvolvimento da capacidade funcional do coração, pela melhoria no transporte e na troca de gases e pelo aumento da capacidade oxidativa das fibras musculares (Tubino, 1984). A resistência aeróbica é subdividida em resistência aeróbica geral, solicita mais de 1/6 – 1/7 da musculatura corporal e pode ser de curta (3-10min), média (10-30min) ou longa (mais de 30min) duração; e localizada, solicita menos que 1/6 – 1/7 da musculatura corporal.

Resistência anaeróbica denomina os esforços de intensidade máxima ou submáxima em curtos períodos de tempo. O mecanismo de fornecimento de energia para esse tipo de resistência é anaeróbico, pois o oxigênio não é suficiente para fornecer a energia necessária. A resistência anaeróbica também é subdividida em geral, de curta (até 20seg), média (20-60seg) e longa (60-120seg) duração; e localizada.

Resistência no Motociclismo

A resistência é uma importante qualidade física a ser desenvolvida por um piloto de provas motociclísticas de longa duração. Nos Enduros de Regularidades e principalmente nos Rallies, essa capacidade é imprescindível. Em provas tradicionais de Rally, como o Rally Paris-Dakar e o Rally dos Sertões, o piloto passa até 15 dias seguidos competindo. Normalmente eles passam o dia todo pilotando, até 12-15 horas, e ainda têm que dormir com condições mínimas de conforto, para continuar a corrida no dia seguinte. Muitas vezes esse tempo de descanso é passado reparando as motocicletas. Além disso, a alimentação é restrita e a base de poucas calorias e as condições atmosféricas podem prejudicar ainda mais o piloto.

Nesse caso, eles são submetidos a uma resistência física (aeróbica e anaeróbica) e psicológica intensas. Assim, esses pilotos necessitam de um treinamento intenso para desenvolver essa capacidade, e suportar as condições descritas.

Coordenação

A coordenação é uma das qualidades físicas mais complexas do treinamento esportivo. Ela "esta subordinada ao Sistema Nervoso Central, tendo os músculos como órgãos executantes" (Barbanti, 1979, p.213). Além disso a coordenação é composta por diversos componentes que são imprescindíveis para o desenvolvimento dos fatores de desempenho (Weineck, 1999), e que em conjunto são a habilidade do atleta. Essa qualidade física é pré-requisito para o treinamento das outras qualidades e por isso insere-se nas fases iniciais de um treinamento.

Os movimentos coordenados pressupõem uma economia de energia, já que as contrações musculares ocorrem apenas quando necessárias, no tempo e intensidade correta.

A coordenação é pode ser dividida em intra e intermuscular. Intramuscular refere-se a coordenação dentro do músculo, existente entre as fibras e a sua inervação. Nesse caso o movimento é eficiente quando são acionadas apenas as fibras necessárias ao movimento. Intermuscular refere-se a coordenação entre os grupos musculares, agonistas e antagonistas.

Coordenação no Motociclismo

A importância da coordenação no Motociclismo é a mesma de todos os esportes. Essa qualidade física não pode ser excluída do programa de treinamento de nenhuma modalidade, uma vez que ela é responsável pela eficiência técnica dos gestos e economia de energia utilizada em contrações e movimentos desnecessários. Podemos destacar sua importância em modalidades mais técnicas, como o Trial, onde ela torna-se fundamental. O treinamento de coordenação deve ocorrer juntamente com o treinamento das outras qualidades físicas e também é

importante que seja desenvolvida no treinamento sob a motocicleta, em condições de prova.

Flexibilidade

Flexibilidade *“é a capacidade e a característica de um atleta de executar movimentos de grande amplitude, ou sob forças externas, ou ainda que requeiram a movimentação de muitas articulações”* (Weineck, 1999). Ela depende da mobilidade articular e elasticidade muscular.

Essa qualidade física é importante para se alcançar uma maior amplitude de movimento, um perfeito relaxamento de músculos antagonistas, uma economia energética, melhoria técnica, prevenção de lesões (Barbanti, 1979), melhor fluência de movimentos, maior força, otimização de recuperação e descontração (Barbanti, 1979 e Weineck, 1999).

Divide-se a flexibilidade em geral, quando a mobilização muscular é global, de um conjunto de articulações; e específica, quando refere-se a uma articulação ou articulações isoladas importantes para determinada modalidade esportiva (Tubino, 1984 e Weineck, 1999).

Flexibilidade no Motociclismo

Uma boa condição de flexibilidade pode auxiliar o piloto em todas as modalidades, melhorando sua capacidade de movimentação e auxiliando na prevenção de lesões.

Equilíbrio

Chama-se de equilíbrio o estado de um corpo onde as forças atuantes se anulam, isto é, não há força resultante que provoque movimento de translação ou rotação (Barbanti, 1979). O equilíbrio de um corpo pode ser estático ou dinâmico. No caso do equilíbrio estático, o corpo permanece parado em determinada posição, a exemplo da parada de mão. Já no equilíbrio dinâmico, o corpo está em movimento e sofrendo força de uma carga de translação ou rotação, a qual tem que compensar,

como no ciclismo. Ambas as formas de equilíbrio são processadas por mecanismos de regulação do labirinto, no ouvido interno, e por órgãos sensoriais (aparelho de Golgi e receptores internos).

Equilíbrio no Motociclismo

O equilíbrio também é uma qualidade física relevante ao piloto de todas as modalidades do Motociclismo. Para manter-se sob a motocicleta em movimento, a capacidade de equilíbrio dinâmico é fundamental e determinante no desempenho do piloto. Seu treinamento deve ocorrer tanto sem a motocicleta, quanto com a motocicleta, aliando-o ao equilíbrio estático.

4.2.2 – Preparação Técnica

A preparação técnica visa o aperfeiçoamento dos gestos esportivos e habilidades para a modalidade escolhida. Isto é, a melhoria das habilidades técnicas adquiridas de forma a se tornarem perfeitas, inexistindo esforços supérfluos e desnecessários (Tubino, 1984). A técnica perfeita depende da modalidade treinada e é alcançada com treinamento prolongado de gestos específicos. Dentre esses gestos estão os fundamentos básicos e específicos de cada modalidade esportiva.

No Motociclismo, a preparação técnica, é feita com um treinamento de pilotagem específico para cada modalidade. Esse treinamento depende das variáveis desse esporte, segundo cada prova. Ele fundamenta-se basicamente em técnicas de largada, curvas, ultrapassagens, saltos, quedas, superação de obstáculos, além de outros movimentos e gestos importantes dentro de cada modalidade. Esse é o principal componente de um treinamento de pilotos em fases competitivas, aliado ao treinamento físico.

4.2.3 – Preparação Tática

A tática esportiva é a capacidade de desempenho individual ou em equipe, de oposição a uma adversário (Zeck, 1971 apud Weineck, 1999). Isso

significa que a tática é a estratégia utilizada pelos atletas para vencer determinado desafio, levando-se em conta as suas qualidades e a dos adversários.

Weineck (1999) apresenta um quadro da visão geral dos componentes da tática, que aponta o domínio da tática baseada na capacidade cognitiva, na técnica adquirida e na capacidade psicofísica, direcionada para o comportamento ideal em competições, mobilizando todo o potencial individual (p.579).

Essa parte do treinamento não é tão importante no Motociclismo, quanto as outras. No entanto, em um treinamento completo ela tem sua importância, podendo indicar ao piloto as estratégias para a corrida. Existe, no entanto, uma diferença primordial entre a tática em uma corrida de motocicletas e em um esporte comum: a motocicleta deve estar presente nessa tática, pois a preparação deve levar em conta as condições desse item. Baseando-se, então, nas condições da motocicleta, do piloto, dos adversários e do ambiente, uma estratégia delineada a partir também das experiências anteriores, pode estabelecer um ponto de vantagem para o piloto.

4.2.4 – Preparação Psicológica

A preparação psicológica é uma componente do treinamento esportivo que vem ganhando mais destaque a cada ano. Quando as demais partes do treinamento (preparação física, técnica e tática) atingem um grau equiparável de eficiência no esporte de alto rendimento, o fator psíquico desempenha papel fundamental na determinação do melhor treinamento e do melhor atleta ou equipe.

Para Tubino (1984), a preparação psicológica é a parte do treinamento que objetiva a elevação das habilidades psicológicas, segundo estudos de Platonov (1971, apud Tubino, 1984, p.351), determinadas pelas seguintes variáveis: ambição, maturidade, excitabilidade emocional, estabilidade motriz e emocional, grau de atenção, memória, criatividade, grau de tensão, pensamento crítico, grau de percepção, autodomínio, persistência, disciplina, decisão, liderança, sociabilidade, reação, capacidade de organização, otimismo, iniciativa e patriotismo (no caso de seleções nacionais).

“Na preparação psicológica, o atleta será preparado para responder positivamente aos estímulos psicológicos que

aparecerão nas situações de treinamento e de competição”
(Tubino, 1984, p.343).

Weineck (1999) aponta três objetivos principais da preparação psicológica: a melhoria da recuperação e desempenho físico, melhoria na aprendizagem técnica e reparação de distúrbios físicos que influenciem o desempenho. Para atingir esse objetivos o autor propõe alguns métodos de treinamento:

- **Treinamento autógeno:** alcance de um estado de concentração e relaxamento muscular que auxilia na recuperação e restabelecimento do potencial físico;

- **Treinamento mental:** mentalização e racionalização dos movimentos a serem executados, em partes e na seqüência, objetivando a otimização das condições de aprendizado. Esse treinamento pode ser realizado na forma verbal (descrição dos movimentos para si mesmo), ideomotora (execução mental do movimento) e de observação (observação de movimentos através da demonstração, figuras ou vídeos).

- **Hipnose:** são feitas nas sessões, sugestões de atitudes para serem feitas em determinados casos, objetivando a eliminação de fatores e inibições que prejudicam o desempenho do atleta. Para esse tipo de intervenção psicológica é necessário a susceptividade do atleta à hipnose.

Todas as formas de treinamento utilizadas em uma preparação psicológica revelam-se importantes ao Motociclismo. Todas as modalidades apresentam características tensas, acarretando muitas vezes um desequilíbrio nos pilotos não preparados. Um treinamento eficiente de todas as componentes da preparação, aliado a uma boa preparação psicológica são determinantes no desempenho esportivo. Essa é ainda um diferencial entre os esportistas, pois esta estabelecendo-se recentemente como parte desse treinamento e apresenta resultados satisfatório em diversos esportes.

As provas de Rally, necessitam, especialmente, de um boa preparação psicológica devido a suas adversidades constantes. As condições limites a que os pilotos são submetidos, requerem uma condição psíquica equilibrada.

“O medo não permitia nem que se olhasse para trás. Eu só queria deixar tudo o que já tinha passado e pensar no futuro. Era mais incentivador pensar assim.” (Klever Kolberg/ Azevedo, 1996, p.39)

“Você acaba gostando do que, na verdade, é um imenso sacrifício” (Klever Kolberg/ Azevedo, 1996, p.53)

Capítulo 5

Campo de atuação do Bacharel em treinamento esportivo: as possibilidades com o Motociclismo

Como já apresentamos nesse estudo, o Motociclismo é um esporte originado há aproximadamente 100 anos, mas que, no entanto, teve seu maior desenvolvimento e aumento de popularidade nas últimas décadas do século passado. Esse desenvolvimento trouxe o esporte para um cenário de investimento e mídia.

Porém como constatamos, esse é um esporte de alto custo para as pessoas comuns, sendo assim praticado em maior escala por profissionais ou ainda por atletas de classe econômica mais alta como forma de lazer. Excluindo-se nesse caso as modalidades de Mototurismo e Trail, que podem ser praticadas por famílias inteiras de classes variadas.

Em qualquer uma das modalidades e participantes a intervenção do profissional de Educação Física é muito pequena. Podemos identificar através de entrevistas a jornais e revistas, que os pilotos profissionais de Motociclismo, recebem, muitas vezes, o acompanhamento de um Personal Trainer. A eles são passados programas de preparação física contando com exercícios aeróbicos, trabalho de força e principalmente práticas com a própria motocicleta, na pista ou em condições semelhantes a da prova.

Apesar disso não existe qualquer publicação nessa área. Não encontramos artigos ou livros que tragam algum estudo sobre esse esporte. O acesso a pesquisas estrangeiras é restrito nessa área, impossibilitando essa verificação. Mas há indicações de alguns estudos sobre variação na frequência cardíaca em provas motociclisticas, alterações de atenção em grupos de motociclistas e até testes de força.

No entanto essas publicações não se apresentam como estudos relevantes para os estudantes de graduação brasileiros, tanto pela dificuldade de

acesso, quanto pela falta de contexto. Além disso, são normalmente estudos isolados onde os resultados são utilizados na prática.

A elaboração de programas de preparação física para pilotos é baseada na análise de seus movimentos nas corridas e nas características das provas. Assim como foi feito no capítulo anterior, com base em estudos de treinamento esportivo, os profissionais montam planilhas que envolvam as qualidades físicas importantes na prática desse esporte.

Em nosso entendimento isso não é suficiente. Principalmente no campo do esporte de rendimento, onde as motocicletas assemelham-se muito no fator desempenho, a diferença entre a vitória e a derrota esta no piloto. O homem que controla a “máquina” deve ser treinado e preparado para desempenhar suas capacidades da melhor forma possível.

5.1 – A formação profissional

Podemos perceber claramente uma mudança em relação às práticas esportivas e o mercado de trabalho da Educação Física nos últimos anos. Esse mercado vem crescendo juntamente com surgimento das novas praticas e de novos conceitos dentro da Educação Física. Oliveira (1998) destaca a atuação do profissional de Educação Física em 5 grandes áreas: escola, saúde, lazer, esporte e empresa. O autor destaca ainda que essa expansão no mercado de trabalho fará com que o profissional de Educação Física atinja a condição de profissional liberal, diversificando e tornando mais livres sua atuação. No entanto Oliveira (1998) afirma sua preocupação com a formação desses novos profissionais.

As faculdades de Educação Física inicialmente tinham uma preocupação diferente das atuais, uma vez que as possibilidades de trabalho para o profissional formado nesse curso restringiam-se basicamente à escola. Como nos relata Tani e Manoel (1999):

“Inicialmente, o seu objetivo principal era formar professores para atuar no ensino formal, daí a sua caracterização como um curso de licenciatura” (p.14).

Esses profissionais, segundo os autores, recebiam orientação para atuar como um modelo para seus alunos, aprendendo a executar e ensinar movimentos de diversas modalidades esportivas para transmitir a eles.

No entanto, nos anos 80, a mudança no mercado e a **“ampliação dos conhecimentos acadêmicos sobre a população a quem se destinavam esses serviços”** (Tani, 1999, p.15), fez com que as faculdades revisassem seus métodos e seus currículos. Oliveira (1998) expressa-se em relação a isso dizendo:

“Nesta década de oitenta é que efetivamente a área começou a pensar as ações motoras que executava e o papel que desempenhava na sociedade. A produção de conhecimento dá o ponta pé inicial, pois é a partir desta década que o profissional de Educação Física no Brasil começa a enxergar outras áreas do conhecimento e, a integrar conhecimentos com a finalidade de enriquecer e ampliar os horizontes de abrangência das ações desenvolvidas pela Educação Física” (p.190).

Foi assim que iniciou-se uma transformação na Educação Física e a posterior criação dos cursos de Bacharelado. Tani e Manoel (1999) tratam essa mudança nos seguintes termos:

“A crescente infusão de conhecimentos acadêmicos sobre as várias dimensões da atividade motora humana levou a um reconhecimento de que a Educação Física mereciam um tratamento diferenciado no que diz respeito à preparação profissional” (p.15).

Os autores estabelecem ainda relação como crescimento do esporte profissional nessa época que possibilitava um campo de atuação atraente para a Educação Física, com possibilidades de intervir tanto na orientação técnica, tática e física dos atletas, como na organização esportiva.

Para Tani e Manoel (1999), a Faculdade de Educação Física da USP foi pioneira nesse sentido, percebendo-se da importância da criação de um novo curso que preparasse os alunos para esse novo campo de atuação. No entanto isso exigiu uma grande mudança, com preparação profissional e reestruturação de departamentos.

Em 1987, um projeto de lei que resultou na resolução nº 03/87 do Ministério de Educação e Desporto, instituiu o curso de Bacharelado, com duração mínima de quatro anos, no entanto as duas modalidades (licenciatura e bacharelado) ainda eram equivalentes.

Antes mesmo dessa resolução o curso de Educação Física com habilitação em bacharelado foi criado (juntamente com o de Licenciatura) em 1985 pela Universidade Estadual de Campinas. O objetivo desse curso segundo seus documentos de criação é:

“... a formação de profissionais capacitados para atuarem em pesquisa científica na busca de soluções para os diversos problemas que envolvem a Educação Física e o desporto, objetivando, assim, ampliar e assegurar um campo de atuação do profissional como administrador desportivo, técnico desportivo, planejador e executor de projetos vinculados a estudos e aproveitamento de materiais, equipamentos, locais e potencialidades da comunidade, bem como a utilização da amplitude de possibilidades oferecidas através do ensino formal e não formal” (Tojal, 1989, p.61).

Com a criação do curso de Bacharelado exigiu-se um conhecimento sistematizado nessa área, envolvendo corpo docente e principalmente a pesquisa, sendo esses conhecimentos, assim, possíveis de serem transmitidos aos graduandos. Tani (1999, apud Tani e Manoel, 1999) acredita também que a função do bacharelado é não só assimilar o conhecimento produzido, mas sim participar de seu processo produção, participando de pesquisas, grupos de estudo e questionando e testando esse conhecimento. Dessa forma, acreditamos que os alunos de graduação poderiam com essa participação, propor estudos pioneiros, que relacionem-se a seus interesses. Assim, esportes que não possuam pesquisas e publicações, poderiam ser propostas pelos alunos e estudadas por um grupo de discentes e docentes. Se não acontecer dessa forma, dificilmente a universidade dará conta de formar profissionais capazes de atuar em todas as áreas existentes no mercado de trabalho.

5.2 – O Motociclismo na formação profissional

O Motociclismo na formação de um profissional de Educação Física passa despercebido. Não há sequer o contato do aluno graduando com esse esporte e com outros esportes motorizados. Em pesquisa na grade curricular de algumas faculdades do Estado de São Paulo, não foi encontrada nenhuma disciplina que relacionasse esses esportes. Talvez pela falta de popularidade ou pela falta de conhecimento, os bacharéis em Treinamento em Esportes, formam-se para atuar com os esportes tradicionais. O que se percebe, é uma busca dos alunos que tem alguma prática em outros tipos de esportes, do estabelecimento de alguma relação entre eles e os conhecimentos adquiridos durante seu curso de formação.

As possibilidades de atuação de um Bacharel em Treinamento em Esportes no Motociclismo é bem ampla. Ele pode atuar tanto no treinamento de um piloto, quanto na organização de competições.

Considerações Pessoais

Procuramos mostrar nesse estudo um esporte que, ainda é pouco conhecido pelos estudantes e professores da área da Educação Física, mas que fascina aqueles que o conhecem. Não estabelecemos um motivo certo para esse fascínio, no entanto, procuramos envolvê-lo em uma rede de reflexões que apontou algumas possibilidades. A ligação do Motociclismo ao jogo, foi fundamental e trouxe algumas idéias interessantes na busca de uma explicação para um esporte que faz da velocidade e do risco, seu principal atrativo.

A partir dessa relação estabelecida, entendemos as singularidades dessa manifestação humana, advinda da ligação entre homem e máquina. Essa mesma ligação que é estabelecida no Automobilismo e até mesmo no Hipismo (entre homem e animal). No caso do Motociclismo e do Automobilismo, existe uma aproximação entre o público e a velocidade causada por um apelo à emoção e a fantasia.

Porém esse apelo ainda não atingiu um grande número de pessoas relacionadas à área científica que deveria intervir diretamente nesses esportes. Alguns profissionais da Educação Física, ainda não voltaram seus estudos aos esportes motorizados com a intensidade necessária. Sua intervenção vem aumentando a cada ano, cada vez mais pilotos recebem uma orientação de treinamento para aumentar seu desempenho esportivo. No entanto, isso ainda precisa se desenvolver muito.

Para isso, entendemos, que o conhecimento sobre esses esportes deve chegar à Universidade e ao mesmo tempo sair dela. Isso é, todo o conhecimento existente deve ser trazido aos alunos e assim, esses poderão produzir mais conhecimento, a partir dos estudos existentes. Os docentes das Faculdades de Educação Física, são praticamente leigos quando falamos de Motociclismo. Poucos tiveram algum contato com esse esporte alguma vez na vida, e um número ainda menor já pensou esse esporte com seu campo de atuação. Temos o exemplo de Nuno Cobra, que aplica um programa de treinamento em pilotos de Automobilismo, visando uma ligação entre o preparo físico e o bem estar, na busca de um equilíbrio corporal e mental. Isso pode parecer uma oposição ao cenário desses esportes, onde há uma grande especulação e uma pressão grande

sobre os pilotos. Porém, esse profissional alcançou grandes méritos com esses atletas.

A possibilidade de apresentar, aos alunos de graduação das faculdades de Educação Física, palestras e cursos sobre o Motociclismo existe. Dessa maneira esse esporte poderia ser mostrado a eles, suscitando assim seu interesse por um esporte que muitos sequer conhecem. Outra possibilidade seria a aquisição de livros e revistas especializadas, que existem em todo o mundo. No Brasil o Motociclismo ainda encontra-se em desenvolvimento, porém em países onde ele é mais tradicional, as publicações existem. Em pesquisa na Internet foi possível encontrar diversos títulos sobre esse esporte, na Argentina, Espanha, Estados Unidos, Austrália e outros países da Europa e América.

Com essas alternativas seria possível que os alunos aumentassem seu conhecimento para dominar um mercado, que embora esteja em expansão, é restrito àqueles que estão inseridos culturalmente em seu *mundo*. Pessoas que conhecem o esporte por causa de familiares que participam de provas, ou que participam também e acabam exercendo uma função de treinador baseada nas suas experiências, e não em um conhecimento científico.

Nos últimos anos, podemos perceber uma variedade grande de temas abordados em monografias de graduação. O mercado e os alunos estão se transformando, procurando produzir conhecimento sobre outros esportes que não os tradicionais e isso deve ser aproveitado.



Figura 38: Podium da categoria 50cc do Motocross

Referências Bibliográficas

AZEVEDO, André; KOLBERG, Klever. Grãos de areia: oito anos de aventuras no rali Paris-Dakar. 2ª ed., Rio de Janeiro, Record, 1996.

BARBANTI, Valdir José. Teoria e prática do treinamento desportivo. São Paulo, Edgard Blücher, 1979.

BARBANTI, Valdir José. Treinamento Físico: bases científicas. São Paulo, CRL Balieiro, 1986.

BETTI, Mauro. A janela de vidro: esporte, televisão e educação física. Campinas, 1997. Tese (Doutorado) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas.

CAILLOIS, Roger. Os jogos e os homens: a máscara e a vertigem. Lisboa, Cotovia, 1990.

FERREIRA, Aurélio B. H. Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa. 2ª ed. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 1986.

FLECK, Steven J.; KRAEMER, William J. Fundamentos do treinamento de força muscular. 2ª ed. Porto Alegre, ARTMED, 1999.

HUIZINGA, Johan. Homo Ludens: o jogo como elemento da cultura. 4ª ed, São Paulo, Editora Perspectiva, 1993.

MANOEL, Edison de Jesus; TANI, Go. Preparação profissional em educação física e esporte: passado, presente e desafios para o futuro. **Revista Paulista de Educação Física**, v.13, p.13-19, 1999.

MCARDLE, W.D; KATCH, F.I.; KATCH, V.L. Fisiologia do exercício: energia, nutrição e desempenho humano. 4ª ed. Rio de Janeiro, Guanabara Koogan, 1998.

MORLEY, Don. A História da Motocicleta. Rio de Janeiro, Ao Livro Técnico, 1983.

OLIVEIRA, Amauri A. B. Mercado de trabalho em Educação Física e a formação profissional: breves reflexões. **Anais do I Congresso Latino-Americano e II Congresso Brasileiro de Educação Motora, Foz do Iguaçu**. Campinas, UNICAMP/FEF/DEM, 1998.

PEREIRA, Flávio M. Dialética da cultura física: introdução à crítica da educação física, do esporte e da recreação. São Paulo, Ícone editora, 1988.

PIRSIG, Robert M.. Zen e a arte da manutenção de motocicletas: uma investigação sobre valores. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1984.

RIBEIRO, Nuno Cobra. A semente da vitória. 7ª ed, São Paulo, Editora SENAC São Paulo, 2001.

TANI, Go. Atividade de pesquisa na Escola de Educação Física e Esportes da Universidade de São Paulo: passado, presente e futuro. **Revista Paulista de Educação Física**, v.13, p.20-35, 1999.

TUBINO, Manoel José G. Metodologia científica do treinamento desportivo. 3ª ed. São Paulo, Ibrasa, 1984.

UMMINGER, Walter. Heróis, deuses, super-homens: as proezas físicas do homem num apanhado histórico-cultural. São Paulo, Melhoramentos, 1968.

WEINECK, Jürgen. Treinamento ideal. 9ª ed. São Paulo, Manole, 1999.

Sites pesquisados na Internet

- <http://autogallery.org.ru> [Acesso em out/2002]
- <http://dega.cs.unc.edu> [Acesso em out/2002]
- <http://es.sport.yahoo.com> [Acesso em out/2002]
- <http://flempire.com> [Acesso em out/2002]

-
- <http://muzy-motociklov.com> [Acesso em out/2002]
 - <http://planeta.clix.pt> [Acesso em out/2002]
 - <http://winfield.50megs.com> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.arelquia.com.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.ausbcomp.com> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.brooklandtrack.co.uk> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.cbm.esp.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.cob.org.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.ddavid.com> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.enducross.com.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.fcm.org.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.fim.ch> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.hartlana.co.uk> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.highway.com> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.igspot.ig.com.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.inema.com.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.maire-acheres.fr> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.mikrus.com.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.motociclismo fisio.hpg.com> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.motocross.com.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.motoesporte.com.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.motoesporte.com.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.motorcyclecity.com> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.motorcycle.com> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.mundomoto.com.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.parisdakar.com.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.pedevento.com.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.rodasdaliberdade.com.br> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.spirtofamerica.com> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.ulmulm.com> [Acesso em out/2002]
 - <http://www.uniaomotoclube.com.br> [Acesso em out/2002]